

XIV. Gesetzgebungsperiode

1975 -II- 28

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORAT

TÄTIGKEITSBERICHT

DES

VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORATES

FÜR DAS

JAHR 1974

WIEN 1975

BERICHT
des
Bundesministeriums für Verkehr
über die
Tätigkeit und Wahrnehmungen
des
Verkehrs-Arbeitsinspektorates
auf dem
Gebiete des Arbeitnehmerschutzes
im Jahre 1974

Dieser Bericht wird gemäß § 17 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99, in der geltenden Fassung dem Nationalrat der Republik Österreich vorgelegt.

Druck: Holzwarth & Berger, 1010 Wien, Börseplatz 6

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung	1
1. Allgemeines	1
2. Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorate	1
3. Zur Gestaltung des Tätigkeitsberichtes	1
II. Zur Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion	2
III. Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorate	5
1. Zentrale Tätigkeit	5
2. Inspektionstätigkeit	5
3. Kommissionen und Erhebungen	5
4. Globalaufgliederung der Außendiensttätigkeit	8
5. Beanstandungen bei Betriebsinspektionen	8
6. Schriftliche Tätigkeit	9
IV. Unfälle und Berufskrankheiten	10
1. Unfälle	10
1.1 Allgemeines	10
1.2 Tödliche Unfälle	14
1.3 Bemerkenswerte Unfälle	17
2. Berufskrankheiten	23
3. Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten	24
V. Zusammenstellung der gesetzlichen Vorschriften, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst von Bedeutung sind, nach dem Stande vom 31. Dezember 1974	30
VI. Tabellen	35
Tabelle 1: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspktorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmer- schutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe	36
Tabelle 2: Besuchte Betriebe und Dienststellen, diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen, deren Arbeitnehmerstand sowie Zahl der durchgeföhrten Inspektionen	46
Tabelle 3: Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen	48
Tabelle 4: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspktorat im Jahre 1974 zur Kenntnis gebrachten Unfälle	60
VII. Zusammenfassende Darstellung der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspktorates	66
VIII. Beilagen	67
Beilage 1: Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion	67
Beilage 2: Organe des Verkehrs-Arbeitsinspktorates und deren Arbeitsgebiete	68
Beilage 3: Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957	70
Beilage 4: Nähere Daten zum Abschnitt IV	72
Beilage 5: Langfristige Leistungsbilanz des Verkehrs-Arbeitsinspktorates	74
Beilage 6: Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen	75
Beilage 7: Aus der Unfallstatistik (1974) der Österreichischen Post- und Telegraphenverwal- tung	80
IX. Bildtafeln	81

I. Einleitung

1. Allgemeines

Auf Grund des § 17 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 99/1952, in der geltenden Fassung¹⁾, hat das Bundesministerium für Verkehr alljährlich dem Nationalrat einen Bericht über die Tätigkeit und die Wahrnehmungen des Bundesministeriums für Verkehr, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, auf dem Gebiete des Arbeitnehmerschutzes vorzulegen.

Zur Aufgabenstellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sei angeführt, daß dieses im Rahmen seines Wirkungskreises²⁾ durch seine hiezu ermächtigten Organe (Verkehrs-Arbeitsinspektoren) die Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Vorschriften und behördlichen Verfügungen zu überwachen hat, insbesondere soweit diese den Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer, die Verwendung der Arbeitnehmer, die Arbeitszeit, die Arbeitspausen, die Nachtruhe (Nacharbeit), die Sonn- und Feiertagsruhe und den Urlaub, die Verwendung von jugendlichen und weiblichen Arbeitnehmern, die Ausbildung der Lehrlinge und jugendlichen Arbeitnehmer, die Gehalts- und Lohnzahlung, die Arbeitsordnungen und die Kollektivverträge betreffen. Unter der Vorsorge für den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer sind dabei alle Maßnahmen zu verstehen, die der Verhütung von beruflich bedingten Unfällen und Erkrankungen der Arbeitnehmer dienen, ebenso aber auch die sonstigen Maßnahmen für eine dem Stand der Medizin und der Technik entsprechende Gestaltung der Arbeitsbedingungen, wozu insbesondere auch die Fachgebiete Arbeitshygiene und Arbeitsphysiologie sowie Ergonomie gehören.

Der vorliegende Bericht ist der zweizwanzigste, der vom Bundesministerium für Verkehr dem Nationalrat vorgelegt wird und gleichzeitig der Bericht über das dreizwanzigste Tätigkeitsjahr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, da der erste diesbezügliche Bericht, der im Jahr 1955 erschienen war, sich auf die Tätigkeit in den Jahren 1952 und 1953 gemeinsam bezog.

2. Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Im Berichtsjahr waren beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat, unverändert gegenüber dem Vorjahr, gleichbleibend außer dem Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, ein Arzt, ein rechtskundiger Sachbearbeiter, fünfzehn Verkehrs-Arbeitsinspektoren sowie zwei mit administrativen Aufgaben beschäftigte weibliche Bedienstete tätig. Als Ersatz für zwei in den Ruhestand getretene Verkehrs-Arbeitsinspektoren wurden im Berichtsjahr zwei Bundesbahnbeamte zum Verkehrs-Arbeitsinspektorat versetzt bzw. als Ersatz für einen zur Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung versetzten Verkehrs-Arbeitsinspektor ein Beamter des Fernmelddienstes der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung zum Verkehrs-Arbeitsinspektorat versetzt.

Die Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und deren Arbeitsgebiete sind im Abschnitt VIII, Beilage 2, angeführt.

3. Zur Gestaltung des Tätigkeitsberichtes

Allgemein wird bemerkt, daß der vorliegende Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1974 wieder weitgehend in der Form der bisher erstellten verfaßt wurde. Die im Abschnitt VI gebrachte Tabelle 4 „Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre 1974 zur Kenntnis gebrachten Unfälle“ war schon im Vorjahresbericht von früher 13 auf 60 Spalten erweitert worden, um so eine bessere Analyse der Ursachen der Unfälle zu geben und gleichzeitig besser zur Schwerpunktfindung bei den zu setzenden Maßnahmen im Hinblick auf die Unfallverhütung beizutragen. Im vorliegenden Bericht wurde die zusammenfassende Darstellung des Unfallgeschehens durch die Gegenüberstellung mit den Werten des Vorjahres entsprechend erweitert.

Ferner wurden im Abschnitt VIII (Beilagen) die Angaben aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen, so wie in den Vorjahren, für das Berichtsjahr erneut gebracht. Im gleichen Abschnitt wurden zusätzlich erstmalig Angaben aus der Unfallstatistik der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung aufgenommen, sodaß nunmehr die diesbezüglichen sehr detaillierten statistischen Werte für rund drei Viertel aller im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates beschäftigten Arbeitnehmer vorliegen.

¹⁾ Bundesgesetz vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99, über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz — Verkehrs-ArblG), in der Fassung der Bundesgesetze vom 13. März 1957, BGBl. Nr. 80, und vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234.

²⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 1.

II. Zur Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Auch im Berichtsjahr blieb die Thematik, die wesentlich zur Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion beitrug, durchaus jene, wie sie schon in den vorangegangenen Tätigkeitsberichten zum Ausdruck kam.

So stand auch im Jahre 1974 beim größten Unternehmen im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektors, den Österreichischen Bundesbahnen, vor allem die Fortführung der Arbeiten zur Ablösung der Dampftraktion durch Elektrifizierung und Umstellung auf Dieselbetrieb im Vordergrund.

Im Berichtsjahr wurden rund 105 Streckenkilometer¹⁾ dem elektrischen Betrieb übergeben. Damit sind 44,1 Prozent des gesamten Streckennetzes (Gesamtbetriebslänge 5.883 km, davon elektrifiziert 2.595 km), auf dem jedoch rund 88 Prozent des Verkehrsaufkommens anfallen, elektrifiziert. Weitere Investitionen und organisatorische Maßnahmen sowie Vorbereitungsarbeiten galten dem Ausbau der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, dem Bau technisch moderner Güterzentren, der Mechanisierung der Gleiserhaltung und der automatischen Sicherung der Eisenbahnkreuzungen.

Hiezu sei bemerkt, daß vor allem die Personalsituation im Betriebsdienst sehr angespannt ist. Insbesonders in den Dienstzweigen Verschub-, Weichen- und Stellwerksdienst herrscht großer Personalmangel. Anfallende Mehrleistungsstunden müssen zum Teil finanziell abgegolten werden. Um dieser Situation entgegenzuwirken, werden laufend nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten technische Rationalisierungsmaßnahmen, wie Errichtung von Mittel- und Zentralstellwerken, Fernsteuerung von Betriebsstellen, Automatisierung von Schrankenanlagen und Blockposten verwirklicht, wodurch nicht nur ein besonders hoher Einsparungseffekt, sondern daneben auch eine wesentliche Steigerung der Verkehrssicherheit wie auch der arbeitnehmerschutzmäßigen Situation des Personals erreicht wird.

Das Sinken des Personalstandes im Bau- und Bahnerhaltungsdienst erzwingt immer mehr den Einsatz von Maschinen und die Mechanisierung der Arbeiten. Die Aufzeichnungen des Oberbau-Meßwagens ermöglichen die sofortige Feststellung, in welchen Abschnitten Verbesserungen der Gleislage erfolgen müssen. Auf dieser Basis werden die Einsatzpläne für die maschinellen Durcharbeitungszüge, für die Stopfmaschinen und die Gleisrichtmaschinen erstellt. Ein derartiger maschineller Durcharbeitungszug besteht aus einer Stopf- und Richtmaschine, die das Gleis entsprechend richtet, einer Schotterplaniermaschine, welche das Schotterbett profiliert, und aus einem Zwischenfachverdichter, der das Schotterbett zwischen den Schwellen verfestigt. Die Maschinen arbeiten im gleichen Streckenabschnitt hintereinander im Verband. Auch werden schon Maschinen eingesetzt, die Weichen nivellieren, heben, richten und stopfen.

Die sich ändernde Personalstruktur und der immer größer werdende Personalmangel des Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen erfordern neben den schon angeführten technischen Maßnahmen zur Modernisierung und Rationalisierung auch die Aufnahme und Ausbildung von Jugendlichen als Nachwuchskräfte für den Fahrdienstleiter- sowie für den kommerziellen Hilfsdienst und als Zugbegleiter, wie dies auch schon in den vorangegangenen Jahren von den Österreichischen Bundesbahnen gehandhabt wurde. Bei der Ausbildung und Beschäftigung dieser Nachwuchskräfte ebenso wie auch bei jener von Jugendlichen, etwa als Lehrlinge in technischen Dienstzweigen, sind die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen zu beachten.

Die Forcierung von Rationalisierungsmaßnahmen, beispielsweise die Bestrebungen zur Einführung des gänzlich schaffnerlosen Betriebes, charakterisieren die Gegenwartsituation der österreichischen Straßenbahnbetriebe. Ferner wäre noch die Vollendung des Baues der neuen Zentralwerkstätte der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, einer der bedeutendsten Betriebsbauten in Wien seit dem Krieg, anzuführen. Diese Zentralisierung der Werkstätten für Straßenbahn, Autobus und U-Bahn bringt nicht nur betriebstechnische und wirtschaftliche Vorteile mit sich, sondern ist auch vom arbeitnehmerschutzmäßigen Standpunkt überaus zu begrüßen, da hier unter Ausnutzung in- und ausländischer Erfahrungen versucht wurde, optimale Arbeitsbedingungen, eine perfekte Arbeitsorganisation, den zweckmäßigsten Arbeitsablauf und dabei in Verbindung mit den modernsten Einrichtungen größtmögliche Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Schließlich soll noch zum Bau der Wiener U-Bahn angeführt werden, daß im Berichtsjahr hier das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wieder zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes vielfach zu Bauentwürfen Stellung genommen bzw. an Bauverhandlungen teilgenommen hat.

Mit Ende des Jahres 1974 gab es in Österreich 194 Hauptseilbahnen und 193 Einsessellifte. Alle diese Anlagen sind — mit Ausnahme von lediglich 15 Hauptseilbahnen, die aus der Zeit vor 1938 stam-

¹⁾ Im Jahre 1974 wurden folgende Streckenabschnitte elektrifiziert:
Kledering—Klein Schwechat, Ölschleife; Stadlau—Süßenbrunn/Leopoldau; Maxing—Meidling (Niveaufreimachung Altmannsdorfer Straße); Maxing—Abzweigung Altmannsdorf (Niveaufreimachung Altmannsdorfer Straße); Inzersdorf Ort—Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie); Kledering—Gramatneusiedel—Wampersdorf; Wien Donaukaibahnhof—Wien Brigittenau (Donauferbahn) mit den Schleifen: Wien Erdberger Lände—Wien Donaukaibahnhof, Praterstern Frachtenbahnhof—Wien Donauferbahn, Wien Nordwestbahnhof—Wien Brigittenau.

men — in den letzten 25 Jahren errichtet worden. Dabei sind mehr als die Hälfte der nach 1945 gebauten Hauptseilbahnen, nämlich 94 Anlagen, allein innerhalb der letzten fünf Jahre in Betrieb genommen worden, woraus die geradezu explosive Entwicklung, die der Seilbahnsektor erfahren hat, ersehen werden kann. Bei einer Reihe von Seilbahnen wurden zur Erhöhung der Förderleistung Umbauten durchgeführt, um bisherige Wartezeiten abzubauen und eine rationellere Betriebsführung zu ermöglichen. Dem engen Kontakt zwischen Verkehrs-Arbeitsinspektorat und Unternehmungen kommt gerade auf diesem Sektor dabei besondere Bedeutung zu.

Auch das Jahr 1974 stellte die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung bei der Bewältigung der steigenden Anforderungen vor eine Reihe schwieriger Probleme, die zum Teil auch auf den Personalmangel zurückzuführen waren. Um auch die Zustellung auf dem Lande zu verbessern, wurde die Motorisierung der Landzustellerbezirke fortgesetzt. Groß ist allerdings der Nachholbedarf auf dem Hochbausektor. Vor allem Großdienststellen des Post- und Postautodienstes sind in der überwiegenden Zahl noch sehr schlecht untergebracht, wenngleich die Anstrengungen zur Sanierung oder zum Neubau in den letzten Jahren nicht zu übersehen sind, und im Berichtsjahr wieder eine größere Anzahl neuer Dienstgebäude dem Betrieb übergeben wurde.

Auf dem Gebiete der Luftfahrt ist die auf dem Flughafen Wien im Berichtsjahr erfolgte Inbetriebnahme der nach modernsten Gesichtspunkten errichteten neuen Werft für die Austrian Airlines aus Arbeitnehmerschutzmäßiger Sicht besonders anzuführen.

Das Schwergewicht der österreichischen Binnenschifffahrt liegt bei der österreichischen Donauschifffahrt und hier wiederum kapazitätsmäßig bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG). Kernpunkt der Modernisierungs- und Rationalisierungsbemühungen dieses Unternehmens ist der Ersatz der unwirtschaftlichen Zugschifffahrt durch moderne Traktionssysteme²⁾. Die DDSG wählte eine flexible Gestaltung, die sowohl selbstfahrende, zu den verschiedensten Schubkoppelverbänden gruppierbare Motorgüterschiffe als auch eine begrenzte Anzahl reiner Schubschiffe umfaßt. Auf diese Weise kann wechselnden Anforderungen des Betriebes, die teilweise unvorhersehbar sind, relativ leicht Rechnung getragen werden.

Bereits 1972 wurden die beiden als Schubkoppelverband einsetzbaren Motorgüterschubschiffe „Klosterneuburg“ und „Korneuburg“ in Dienst gestellt. Sechs Motorgüterschiffe wurden mit Schubplattformen ausgerüstet, um sie noch rationeller einsetzen zu können. Zahlreiche Güterkähne wurden mit Schubeinrichtungen versehen, einige auch mit Bugrudern, um sie zu Kopfleichtern größerer Verbände geeignet zu machen. Vier Güterkähne wurden in Motorgüterschiffe umgebaut.

Den Kern der modernen DDSG-Flotte bilden aber die als einheitliche Type konzipierten sechs Motorgüterschubschiffe der „-stein“-Klasse, die größten jemals in Österreich gebauten Binnenschiffe. Die beiden ersten Einheiten, MGSS „Jochenstein“ und „Greifenstein“, wurden Ende 1974 ausgeliefert, die weiteren vier Schiffe werden 1975 in Dienst gehen. In Auftrag gegeben sind weiters zwei Niederrwasserschubschiffe. Die Güterflotte der DDSG umfaßt gegen Ende des Berichtsjahres neben zwölf Zug- und Schubschiffen 25 Motorgüterschiffe und sechs Motortanker sowie 109 Güterkähne und Tankschubleichter. Diese Angaben beinhalten auch die im Sommer 1974 zusätzlich zum laufenden Investitionsprogramm von der Motorschiffahrtsgesellschaft COMOS angekauften fünf Schiffe (drei Motorgüterschiffe und zwei Motortanker). Der Einsatz dieses modernen Schiffsparks hat bereits beachtliche betriebswirtschaftliche Erfolge erzielt. Von Anfang 1972 bis Ende 1974 konnte unter völliger Vermeidung sozialer Härten der Personalstand durch natürlichen Abgang um 22,5 Prozent gesenkt werden. Gleichzeitig stieg die Nettotonnenkilometerleistung pro Bediensteten von 779.160 auf über 1.100.000. Insgesamt konnte eine Produktivitätssteigerung von 31 Prozent realisiert werden.

Vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes soll beispielhaft auf die Bemühungen um einen weitgehenden Schallschutz bei dem schon angeführten Motorgüterschubschiff „Jochenstein“ verwiesen werden³⁾. Hier wurden zur Erreichung eines geringen Schallpegels nach außen unter anderem erweiterte Schalldämpferanlagen für sämtliche Motoren und Schalldämpfer bei sämtlichen Zu- und Abluftkanälen eingebaut. Um in den Wohn- und Aufenthaltsräumen einen niedrigen Schallpegel zu erreichen, wurde der gesamte Wohnaufbau auf Federkörpern gelagert. Der Fußboden in den Räumen wurde auf Trittschalldämmatten verlegt und die Wand- und Deckenschalung elastisch aufgehängt. Für die Besatzung stehen zwei Einmann- und drei Zweimannkabinen sowie eine Messe, eine Küche und ein Vorratsraum zur Verfügung. Bei der Einrichtung und Ausstattung der Räume wurde auf freundliches und modernes Aussehen großer Wert gelegt, wobei auf den schon im Baustadium gepflogenen guten Kontakt zwischen Bauherrn, Werft und Verkehrs-Arbeitsinspektorat besonders hingewiesen werden soll.

²⁾ Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; Arbeitspapier für den Güterverkehr auf der Donau; 27. Verkehrstagung (16. Jänner 1975, Arbeitsunterlage G/III/2).

Dipl.-Volksw. Othmar Luczensky: Probleme der österreichischen Donauschifffahrt. Summa, Dezember 1974. Generaldirektor Dipl.-Volksw. Othmar Luczensky: Die DDSG Mitte der siebziger Jahre, „Verkehr“ Wien, Jahrg. XXXI, S. 17.

³⁾ Arbeitsblätter der Österreichischen Schiffswerften AG Linz-Korneuburg, Werk Linz; MGSS „Jochenstein“, Baunummer 1237.

Wie schon im Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorate für das Jahr 1973 angeführt, waren auf Grund des am 1. Jänner 1973 in Kraft getretenen Arbeitnehmerschutzgesetzes betriebliche Einrichtungen zu schaffen, die den Arbeitgeber bei Durchführung der ihm obliegenden Vorsorge für den Schutz der Arbeitnehmer unterstützen. Näher regelt dies die Verordnung über die „Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes“, BGBl. Nr. 253/1973. Hiezu ergab sich für den Bereich der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, bedingt durch eine große Zahl örtlich voneinander getrennter Betriebe (Dienststellen) und dem Bestehen von für die Lenkung des Dienstes dieser Dienststellen regional zuständigen Verwaltungsdienststellen (Post- und Telegraphendirektionen bzw. Post- und Telegrapheninspektorat), die Notwendigkeit, zur bestmöglichen Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Bereich der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung Abweichungen⁴⁾ zuzulassen. Diese Regelung soll es einerseits ermöglichen, zur besseren regionalen Streuung eine größere Zahl von Sicherheitsvertrauenspersonen bestellen zu können, als es § 3 der Verordnung vorsieht, ohne deshalb den Personalstand der Post- und Telegraphenverwaltung zusätzlich belasten zu müssen, bzw. wäre ein den Vorschriften der Verordnung entsprechender zentraler Sicherheitsausschuß im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung mit etwa 175 Mitgliedern zu umfangreich gewesen, um wirksam arbeiten zu können. Es empfahl sich daher, der Organisation der Post- und Telegraphenverwaltung entsprechend, zusätzliche regionale Sicherheitsausschüsse am Sitz jeder Post- und Telegraphendirektion bzw. des Post- und Telegrapheninspektorates zu schaffen, aus denen Vertreter in einen entsprechend kleiner gehaltenen zentralen Sicherheitsausschuß entsendet werden. Thematisch gleich wurde auch für den Bereich der Österreichischen Bundesbahnen eine analoge Regelung getroffen, die, beide vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung am 21. Dezember 1973 verfügt, im Berichtsjahr effektuiert werden konnten.

Im Arbeitnehmerschutzgesetz ist weiters festgelegt, daß zu Tätigkeiten, bei denen die dabei Beschäftigten Einwirkungen ausgesetzt sein können, die erfahrungsgemäß die Gesundheit zu schädigen vermögen, Arbeitnehmer nicht herangezogen werden dürfen, deren Gesundheitszustand eine derartige Beschäftigung nicht zuläßt. Dies gilt für Tätigkeiten, bei denen infolge der Art der Einwirkung die Gefahr besteht, daß Arbeitnehmer an einer Berufskrankheit erkranken, bzw. für solche, deren Ausübung mit besonderen physischen Belastungen unter erschwerenden Bedingungen verbunden ist, und ähnliche. Diese Tätigkeiten sind nunmehr, entsprechend dem Arbeitnehmerschutzgesetz durch die Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten festgelegt worden.

Für die Arbeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion ist ferner die im Berichtsjahr erfolgte Novellierung des Mutterschutzgesetzes⁵⁾ wichtig, insbesonders jene Festlegung, wonach der Dienstgeber verpflichtet ist, unverzüglich nach Erlangung der Kenntnis der Schwangerschaft einer Dienstnehmerin oder, wenn er eine kassenärztliche Bescheinigung darüber verlangt hat, unverzüglich nach Vorlage dieser Bescheinigung, hievon dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat Mitteilung zu machen, wodurch eine weitgehende Kontrolle seitens der Organe der Verkehrs-Arbeitsinspektion gewährleistet ist.

Eine weitere wichtige Bestimmung des Mutterschutzgesetzes stellt das absolute Beschäftigungsverbot vor und nach der Entbindung dar. Während bisher werdende Mütter in den letzten sechs Wochen vor der Entbindung nicht mehr beschäftigt werden durften, ist nun eine Frist von acht Wochen vorgesehen.

Neben diesem absoluten Beschäftigungsverbot enthält das Mutterschutzgesetz einen ganzen Katalog relativer Beschäftigungsverbote, das heißt, es wird nicht jede Arbeit der werdenden Mutter untersagt, sondern es werden nur jene Arbeiten verboten, die Gefahren für Mutter und Kind mit sich bringen. Hierher gehören beispielsweise das Heben von schweren Lasten, Arbeiten mit gesundheitsschädigenden Stoffen, Arbeiten mit hoher Fußbeanspruchung. Arbeiten im Stehen waren nach bisherigem Recht hingegen nur dann verboten, wenn sie ein ständiges Stehen erforderten und auch ein kurzfristiges Sitzen nicht möglich war. Nach neuem Recht genügt für das Verbot solcher Arbeiten bereits, wenn die Arbeit überwiegend im Stehen ausgeübt wird, oder wenn es sich um Arbeiten handelt, die in ihrer statischen Belastung stehenden Arbeiten gleichkommen. Die Beschäftigung auf Beförderungsmitteln war bisher bis zum vierten Schwangerschaftsmonat gestattet, nunmehr ist sie bereits ab Beginn der Schwangerschaft verboten.

Abschließend wäre noch die im Berichtsjahr erfolgte teilweise Änderung der Strafbestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes, BGBl. Nr. 234/1972, anzuführen.

⁴⁾ Republik Österreich, Bundesministerium für Verkehr, Pr. Zl. 5.604/12-I/1-1973 vom 21. Dezember 1973, Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Bereich der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung bzw. der Österreichischen Bundesbahnen, siehe Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorate für das Jahr 1973, Abschnitt VIII, Beilage 6 bzw. 7.

⁵⁾ Mit Bundesgesetz vom 6. März 1974, BGBl. Nr. 178, und vom 14. Juli 1974, BGBl. Nr. 459.

III. Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

1. Zentrale Tätigkeit

Der Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes galt auch die Beteiligung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Rahmen der Arbeitnehmerschutzkommission im Bundesministerium für soziale Verwaltung bzw. deren Fachausschüsse. Sie bestand im Berichtsjahr in der Mitwirkung an der Begutachtung der Entwürfe einer Verordnung über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten und einer Verordnung über die Betriebsbewilligung nach dem Arbeitnehmerschutzgesetz. Dem Schutz der Arbeitnehmer diente auch die Mitarbeit im Österreichischen Normungsinstitut bei der Ausarbeitung von ÖNORMen, die Belange des Arbeitnehmerschutzes berühren. Erwähnenswert ist ferner die Mitarbeit in der Sektion „Unfälle durch Elektrizität“ (U) im Österreichischen Verband für Elektrotechnik bzw. im Arbeitskreis „Sicherheit“ des Verbandes der Elektrizitätswerke Österreichs.

Weiters ist noch die im Berichtsjahr erfolgte Begutachtung des Entwurfs der Dienstvorschrift DV M 36 (Dienstvorschrift für die Bedienung der elektrischen Zugvorheizung) der Österreichischen Bundesbahnen anzuführen.

Nicht zuletzt sei auf die laufende Zusammenarbeit mit den gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer sowie den Trägern der Sozialversicherung, insbesondere jedoch auf die Arbeit im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, hingewiesen.

2. Inspektionstätigkeit

Die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer oblag im Berichtsjahr dem Bundesministerium für Verkehr, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, bei 11.255 Betrieben, bzw. 163.849 Arbeitnehmern. Damit ergab sich die bisher größte Zahl von Arbeitnehmern im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion, einer Zahl, die nunmehr mit rund 20 Prozent über jener des Jahres 1953 (135.343 Arbeitnehmer) liegt¹⁾. Die nähere, das Berichtsjahr betreffende Aufgliederung der Zahl der Arbeitnehmer sowie die Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe ist aus Abschnitt VI, Tabelle 1, ersichtlich.

Im Berichtsjahr wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren 4.917 Betriebe inspiziert (Siehe hierzu Abschnitt VI, Tabelle 2). Davon wurden 4.720 Betriebe einmal und 197 Betriebe mehr als einmal besucht. Durch die Inspektionstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden im Berichtsjahr insgesamt 111.069 Arbeitnehmer erfaßt. Hiezu wird auf Abschnitt VI, Tabelle 2 verwiesen.

Eine Betrachtung der Entwicklung der Inspektionstätigkeit zeigt, daß es im Jahre 1974 gelang, sowohl hinsichtlich der Zahl der besuchten Betriebe, der Zahl der Besichtigungen und der Zahl der Arbeitnehmer, für die Belange des Arbeitnehmerschutzes in den inspizierten Betrieben wahrgenommen werden konnten, jeweils durchwegs diesbezügliche Größtwerte in der fast ein Vierteljahrhundert umfassenden Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion zu erreichen, wie aus der langfristigen Leistungsbilanz des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Siehe Abschnitt VIII, Beilage 5) bzw. aus Tafel III/2.2, in der die Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, jeweils auf Zehnjahresintervalle bezogen, graphisch dargestellt wird, ersichtlich ist.

Ahnlich werden auch die Zahlen des Jahres 1974 mit jenen der Durchschnittswerte aus der dem Berichtsjahr letztvorangegangenen fünf Jahren verglichen. In diesen werden im Detail die Zahlen der einzelnen Verkehrszweige sowie deren absolute und prozentuelle Veränderung aufgezeigt (Siehe Tafel III/2.1).

3. Kommissionen und Erhebungen

Im Jahre 1974 waren an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, verglichen mit der Zahl des Vorjahres, um rund ein Viertel mehr Ladungen zu kommissionellen Verhandlungen ergangen (1974: 608; 1973: 490), wobei an 288 Verhandlungen jeweils ein Organ des Verkehrs-Arbeitsinspektorates teilnehmen konnte (1973: 220), eine Zahl, die gegenüber jener des Jahres 1973 um rund ein Drittel stieg. Weiters wurden in 61 Fällen Erhebungen im Zusammenhang mit Betriebsgenehmigungsverfahren von Anlagen gepflogen. In 127 Fällen wurden Unfallerhebungen durch Verkehrs-Arbeitsinspektoren durchgeführt (1973: 108). In einem Fall wurde an einer kommissionellen Unfallerhebung (1973: 0) teilgenommen.

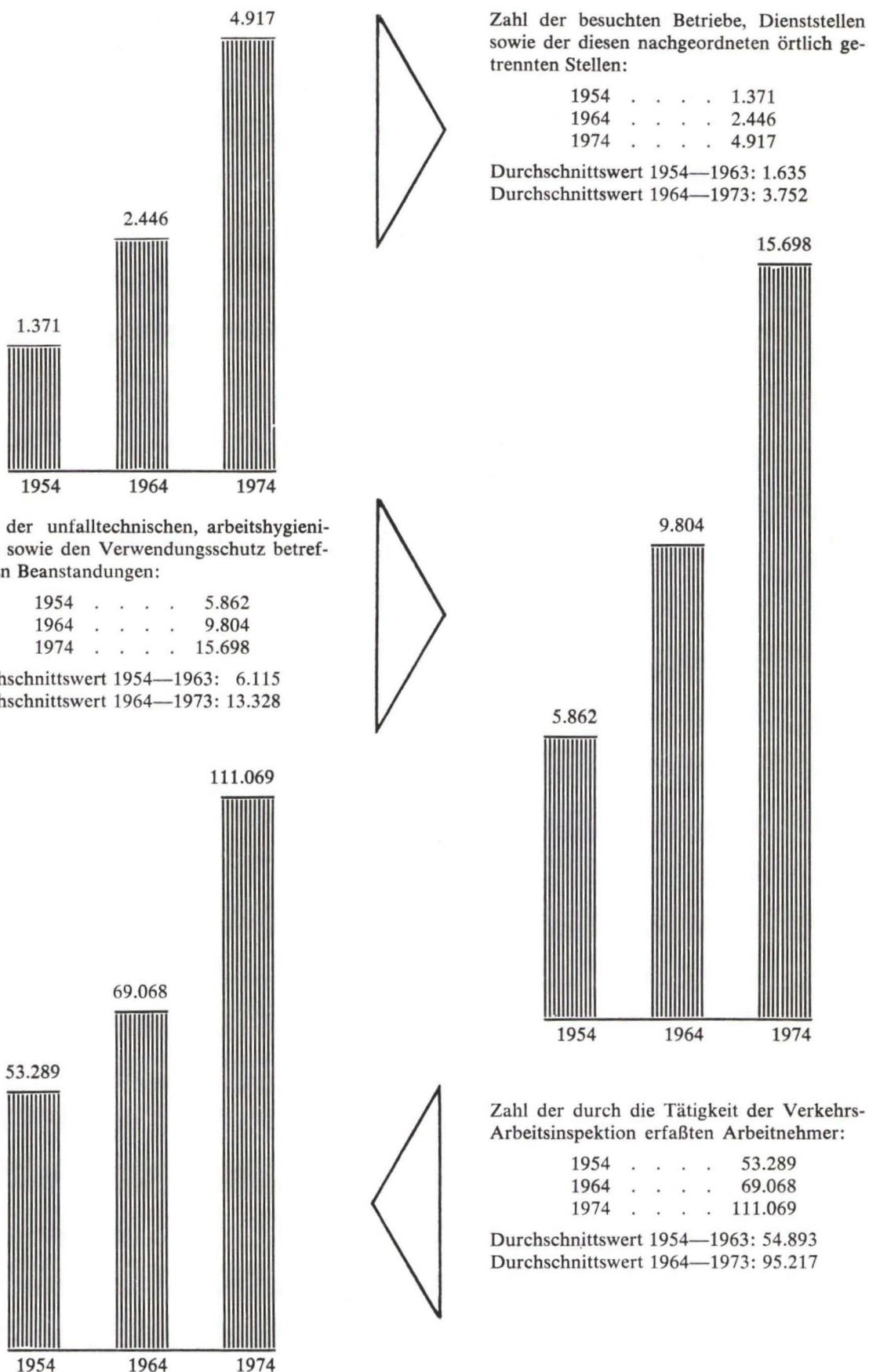
Schon in früheren Tätigkeitsberichten wurde ausgeführt, daß Fragen des Verwendungsschutzes für Arbeitnehmer im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion weitgehend in den Hintergrund treten, da vor allem die beiden großen Unternehmen Österreichische Bundesbahnen und Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung sehr bemüht sind, die diesbezüglichen Vorschriften einzuhalten. Speziell gilt dies für die Problematik, die sich aus der Beschäftigung von Jugendlichen, bzw. aus dem Mutterschutz-

¹⁾ Siehe auch Tafel IV/1.1.1

Tafel III/2.1: Vergleich der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektors im Jahre 1974 mit den diesbezüglichen Durchschnittswerten der letztvorangegangenen fünf Jahren

Position	Verkehrszweig	Zahl der Arbeitnehmer		Zahl		
		in den zur Inspektion vor-gemerkten Betrieben	in den inspizierten Betrieben	der zur Inspektion vor-gemerkten Betriebe	der Inspektionen	
1	2	3	4	5	6	7
1	Eisenbahnen (einschl. deren Kraft-fahrbetriebe)	∅ *)	98.996	75.488	4.925	2.917
		1974	98.072	76.466	5.444	3.123
		Abnahme	924	—	—	—
		Zunahme	—	978	519	206
		Veränderung in % (±)	— 0,93	+ 1,30	+ 10,54	+ 7,06
2	Schlaf- und Speise-wagenunternehmen	∅ *)	355	161	6	2
		1974	410	281	6	2
		Abnahme	—	—	—	—
		Zunahme	55	120	—	—
		Veränderung in % (±)	+ 15,49	+ 74,53	0,00	0,00
3	Österr. Post- und Telegraphen-verwaltung (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	∅ *)	55.980	28.457	5.279	1.570
		1974	60.071	30.429	5.117	1.742
		Abnahme	—	—	162	—
		Zunahme	4.091	1.972	—	172
		Veränderung in % (±)	+ 7,31	+ 6,93	— 3,07	+ 10,96
4	Radio Austria AG	∅ *)	311	231	3	1
		1974	324	282	3	1
		Abnahme	—	—	—	—
		Zunahme	13	51	—	—
		Veränderung in % (±)	+ 4,18	+ 22,08	0,00	0,00
5	Schiffahrt	∅ *)	3.131	1.615	739	244
		1974	2.269	1.407	592	197
		Abnahme	862	208	147	47
		Zunahme	—	—	—	—
		Veränderung in % (±)	— 27,53	— 12,88	— 19,90	— 19,26
6	Luftfahrt	∅ *)	2.411	1.882	89	40
		1974	2.703	2.204	93	49
		Abnahme	—	—	—	—
		Zunahme	292	322	4	9
		Veränderung in % (±)	+ 12,11	+ 17,11	+ 4,49	+ 22,50
7	Summe Verkehrszweige (Pos. 1—6)	∅ *)	161.184	107.834	11.041	4.774
		1974	163.849	111.069	11.255	5.114
		Abnahme	—	—	—	—
		Zunahme	2.665	3.235	214	340
		Veränderung in % (±)	+ 1,65	+ 3,00	+ 1,94	+ 7,12

*) Durchschnittswert aus den dem Berichtsjahr letztvorangegangenen fünf Jahren (1969—1973).

Tafel III/2.2: Vergleich der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in den Jahren 1954, 1964 und 1974

gesetz ergibt. Hiezu sei angeführt, daß mehr als 90 Prozent der weiblichen Arbeitnehmer im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion bei den Österreichischen Bundesbahnen und bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung beschäftigt sind. Die Verbesserungen des Mutterschutzes durch die im Berichtsjahr ergangenen Novellen zum Mutterschutzgesetz bedingten demnach automatisch eine gewisse Schwerpunktsetzung der Inspektionstätigkeit. So wurden, unterschiedlich zum vorangegangenen Jahr, in dem lediglich in sechs Betrieben insgesamt zwölf konkrete Erhebungen in Angelegenheiten des Mutterschutzes notwendig geworden waren, im Berichtsjahr in 89 Betrieben insgesamt 113 diesbezügliche konkrete Erhebungen durchgeführt; ansonsten werden die Belange des Mutterschutzes im Rahmen der üblichen Inspektionstätigkeit gewahrt.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurden, wie schon im Abschnitt II angeführt, auch im Jahre 1974 die Aufnahme von jugendlichen Nachwuchskräften für den Fahrdienstleiterdienst, für den kommerziellen Hilfsdienst und für den Zugbegleitdienst fortgesetzt. Bei der Ausbildung und Beschäftigung von Jugendlichen als Lehrlinge in technischen Dienstzweigen sind die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen zu beachten, weshalb im Berichtsjahr verstärkt gegenüber den Vorjahren 139 einschlägige Erhebungen in 51 Betrieben durchgeführt wurden. Außer den bereits genannten Erhebungen, die den Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Rahmen der ihnen auferlegten Aufgaben oblagen, wurden noch neben der Inspektionstätigkeit 899 sonstige Amtshandlungen in Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes durchgeführt, wobei der Großteil hievon sich auf arbeitshygienische oder unfalltechnische Mängel bezog.

4. Globalaufgliederung der Außendiensttätigkeit

Im Rahmen des Aufgabenbereiches der Verkehrs-Arbeitsinspektion wurden im Berichtsjahr an 1.896 Tagen (1973: 1.798) Außendienst¹⁾ geleistet. Hievon entfielen 519 (1973: 472) auf Amtshandlungen am Amtssitz bzw. 1.377 (1973: 1.326) auf Amtshandlungen außerhalb des Amtssitzes. Dabei wurden von 15 Verkehrs-Arbeitsinspektoren insgesamt 6.742 Amtshandlungen durchgeführt.

Im Jahresschnitt 1974 entfielen somit auf einen Verkehrs-Arbeitsinspektor etwa 126 (1973: 119) Außendiensttage bzw. 449 Amtshandlungen (1973: 403).

5. Beanstandungen bei Betriebsinspektionen

Bei den von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtsjahr in den Betrieben durchgeföhrten 5.114 (1973: 5.068) Inspektionen ergaben sich, parallel zur höheren Zahl durchgeföhrter Besichtigungen eine erhöhte absolute Zahl der bei diesen getroffenen unfalltechnischen, arbeitshygienischen und den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen (1974: 15.698; 1973: 14.342). Wesentlich größere Aussagekraft jedoch besitzt die Durchschnittszahl der pro Inspektion getroffenen Beanstandungen, die im Laufe einer mehr als zwei Jahrzehnte umfassenden Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion von einem im Jahr 1953 über vier liegenden auf einen im Berichtsjahr bei drei liegenden Wert absank, was für eine wesentliche Verbesserung der Arbeitnehmerschutzmäßigen Situation im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion spricht.

Die getroffenen Beanstandungen sind in der Mehrzahl technischer Natur und verteilen sich auf die einzelnen Gruppen wie folgt:

	1974	1973
Betriebsräume und Arbeitsstätten	8.463	7.473
Allgemeine Mängel	2.266	2.109
Krafterzeugung und Kraftübertragung	750	705
Arbeitsmaschinen für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von verschiedenen Stoffen	896	831
Fördermaschinen (-einrichtungen)	315	219
Fehlverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen	74	176
Spezielle Eisenbahnanlagen und -einrichtungen	2.791	2.637
Fahrzeuge	113	159
Beanstandungen auf dem Gebiete des Verwendungsschutzes	30	33
	<hr/> 15.698	<hr/> 14.342

Nähtere detaillierte Angaben hiezu finden sich im Abschnitt VI, Tabelle 3.

¹⁾ Außendiensttätigkeiten, die weniger als einen halben Arbeitstag beanspruchten, wurden hiebei vernachlässigt.

6. Schriftliche Tätigkeit

Parallel mit dem ständig steigenden globalen Arbeitsvolumen des Verkehrs-Arbeitsinspektoretes, sowohl durch dessen Besichtigungstätigkeit in den Betrieben bedingt, als auch dem Schriftverkehr in Genehmigungsverfahren und nicht zuletzt auf zentralen Arbeitsgebieten, wozu auch die Stellungnahmen zu betriebsinternen Vorschriften der einzelnen Verkehrsunternehmen anzuführen wären, stieg die Zahl der behandelten Geschäftsstücke allein gegenüber dem vorangegangenen Berichtsjahr um fast zehn Prozent (1974: 4.957; 1973: 4.561). In 471 Fällen (1973: 398) wurden schriftliche Berichte, Gutachten oder ähnliche Äußerungen abgegeben. Im Berichtsjahr ergingen ferner gemäß § 8 (1) Verkehrs-ArbIG 368 schriftliche Aufträge an den Leiter eines Betriebes (einer Dienststelle), unverzüglich den den geltenden Vorschriften und behördlichen Verfügungen entsprechenden Zustand herzustellen. Festzuhalten sei noch, daß die Zahl der oben angegebenen Geschäftsstücke weder die durchlaufenden Einsichtakte zahlenmäßig erfaßt, noch die Zahl von mehr als 9.000 ebenfalls eine Behandlung erfordernden Unfallsanzeigen inkludiert.

IV. Unfälle und Berufskrankheiten

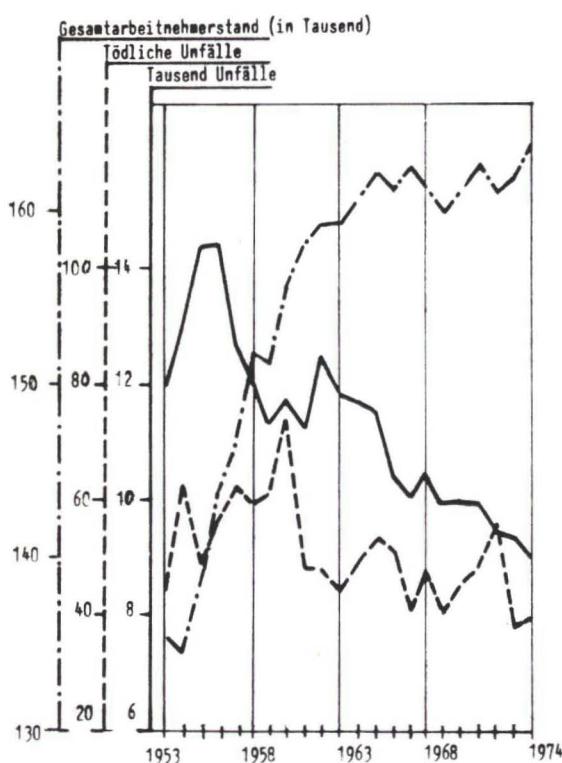
1. Unfälle

1.1 Allgemeines

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat in seiner nunmehr mehr als zwei Jahrzehnte umfassenden Tätigkeit zur Kenntnis gebrachten Unfälle zeigen hinsichtlich der Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle, die in diesem Zeitraum Jahresspitzenwerte von über 14.000 Unfällen aufwies, eine ausgeprägte abnehmende Tendenz (1970: 9.948; 1971: 9.935; 1972: 9.417; 1973: 9.350; 1974: 9.065). Damit sank im Berichtsjahr die Gesamtunfallszahl im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion auf den bisher niedrigsten Wert (siehe Tafel IV/1.1.1).

Tafel IV/1.1.1

Entwicklung des Unfallgeschehens

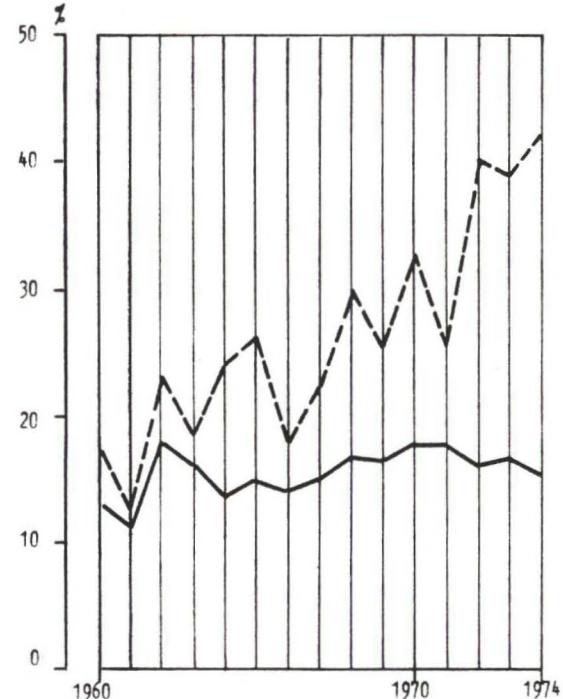


Tafel IV/1.1.2

Prozentsatz der Wegunfälle als Anteil am Gesamtunfallgeschehen

Prozentzahl der Unfälle auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte bezogen auf die Gesamtzahl der Unfälle

Prozentzahl der tödlichen Unfälle auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte bezogen auf die Gesamtzahl der tödlichen Unfälle



Innerhalb von 23 Jahren stieg der Gesamtarbeitnehmerstand im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion von 135.343 auf 163.849 und erhöhte sich somit um rund 20 Prozent. Trotz des steigenden Arbeitnehmerstandes zeigt die aufgezeigte Komponente nicht berücksichtigende Kurve der absoluten Zahlen des Unfallgeschehens eine deutlich fallende Tendenz.

Bemerkenswert ist, daß bei den tödlichen Unfällen auf dem Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte der prozentuelle Anteil am Gesamtunfallgeschehen sich im Verlauf von eineinhalb Jahrzehnten etwa verdoppelt hat (Siehe Tafel IV/1.1.2).

Die Zahl der Unfälle auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte verringerte sich von 1.575 im Jahre 1973 auf 1.398 im Berichtsjahr. Die Zahl der Unfälle auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte entspricht trotz der Verringerung rund einem Sechstel der Gesamtzahl der Unfälle. Fast in derselben Größenordnung, mit rund einem Siebentel, liegen mit 1.229 die sonstigen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit arbeitnehmerschutzmäßigen Maßnahmen beeinflußbaren bzw. unabhängig vom Betrieb sich ereignenden Unfälle, wie dies typisch etwa solche sind, die durch Elementareignisse und Witterungseinflüsse oder durch außergewöhnliche spezifische Verkehrereignisse, beispielsweise Zugs- oder Autobuskollisionen, eintreten.

**Tafel IV/1.1.3: Gesamtzahl der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis
gebrachten Unfälle**

Verkehrszweige	Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle				Unfälle auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte *)			
	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle)		hievon tödlich		Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle)		hievon tödlich	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Eisenbahnen								
Öffentliche Eisenbahnen								
Haupt- und Nebenbahnen								
Österreichische Bundesbahnen	5.105	4.911	25	22	878	675	10	7
Schienenbahnen	4.971	4.783	25	22	873	661	10	7
Kraftwagendienst	134	128	—	—	5	14	—	—
Haupt- und Nebenbahnen								
im Privatbetriebe	212	231	3	1	19	35	—	1
Schienenbahnen	206	212	3	1	19	35	—	1
Kraftwagenbetriebe	6	19	—	—	—	—	—	—
Straßenbahnen	714	746	—	—	86	86	—	—
Normal- und Schmalspurstraßen- bahnen, Oberleitungs- Omnibusbetriebe	604	642	—	—	74	73	—	—
Kraftwagenbetriebe	110	104	—	—	12	13	—	—
Seilbahnen	105	123	—	2	7	12	—	1
Hauptseilbahnen	95	108	—	2	7	9	—	1
Kleinseilbahnen	10	15	—	—	—	3	—	—
Nicht öffentliche Eisenbahnen								
Anschlußbahnen, Materialbahnen, Materialseilbahnen	21	16	1	—	2	4	—	—
Summe Eisenbahnen	6.157	6.027	29	25	992	812	10	9
Schlaf- und Speisewagenunternehmen	19	20	—	—	—	—	—	—
Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung								
Verwaltungs- und Rechnungsdienst	70	63	1	—	28	32	1	—
Postdienst	1.642	1.607	4	9	338	307	2	5
Postautodienst	302	266	2	1	17	23	1	1
Fernmeldedienst	924	868	1	2	188	197	1	2
Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	2.938	2.804	8	12	571	559	5	8
Radio Austria AG	7	7	—	—	3	2	—	—
Schiffahrt	148	110	1	2	5	6	—	—
Luftfahrt	81	97	—	1	4	19	—	—
Summe aller Verkehrszweige	9.350	9.065	38	40	1.575	1.398	15	17

*) Die Zahlen der Spalten 6—9 sind in jenen der Spalten 2—5 enthalten

Bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung sind hiezu einschlägig auch die zahlreichen Wegunfälle im Dienst anzuführen. Im Berichtsjahr ereigneten sich auf diese Weise mehr als ein Viertel der Gesamtunfallzahl der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung. Bemerkenswert ist, daß damit im Verein mit den Unfällen auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte, der resultierende Anteil der Wegunfälle¹⁾ insgesamt fast die Hälfte des Unfallgeschehens bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, bei Betrachtung aller Unfälle, die in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem sich ereigneten, mehr als die Hälfte des Gesamtunfallgeschehens bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung beträgt.

Betrachtet man die Gesamtzahl aller dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtsjahr zur Kenntnis gebrachten Unfälle, entfielen fast 30 Prozent aller Unfälle auf solche, die sich nicht durch unmittelbare arbeitnehmerschutzmäßige Maßnahmen verhindern lassen bzw. sich unabhängig vom Betrieb ereigneten.

¹⁾ Also die Unfälle auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte bzw. im Dienst außerhalb des Betriebes.

Bei den tödlichen Unfällen dominieren die in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb stehenden Unfälle wesentlich mehr. Den darauf entfallenden 25 Unfalltoten, also mehr als 60 Prozent der 40 (1973: 38) im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion tödlich verunglückten Arbeitnehmer des Berichtsjahres stehen — im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr unverändert — 15 Unfalltote gegenüber, deren Unfallsanlaß in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb stand. Im Jahre 1974 sind bemerkenswerterweise 17 Unfalltote auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte zu verzeichnen, was mehr als 40 Prozent der im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion tödlich verunglückten Arbeitnehmer entspricht, eine Zahl, die prozentmäßig in der gleichen Größenordnung wie im Vorjahr liegt²⁾.

Zieht man in Betracht, daß einige Unfalltote durch weitere arbeitnehmerschutzmäßige nicht beeinflußbare außergewöhnliche Ereignisse zu beklagen waren, engen sich die vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes charakteristischen, zahlenmäßig ausschlaggebenden Unfälle hauptsächlich auf jene des Eisenbahnbetriebes und hier wiederum, volumsmäßig bedingt, auf jene der Österreichischen Bundesbahnen ein, da von den 15 im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb stehenden Unfalltoten des Berichtsjahrs 13 im Eisenbahnbetrieb bzw. 12 bei den Österreichischen Bundesbahnen anfielen. Es zeigte sich auch in diesem Berichtsjahr, daß mit diesen Zahlen der Eisenbahnbetrieb ungünstiger liegt, als dies seinem prozentuellen Anteil an der Gesamtzahl der Arbeitnehmer entspricht. Dies ist auf den Umstand zurückzuführen, daß viele Tätigkeiten des Eisenbahndienstes an sich gefährlich und die Folgen von Unfällen insbesondere im Bereich der Gleisanlagen in der Regel sehr schwer sind, wie überhaupt sich die Eigenart der Arbeits- und Betriebsverhältnisse sehr von der anderer Unternehmen unterscheidet. Dennoch gelang es, bei den Österreichischen Bundesbahnen in rund zwei Jahrzehnten die Rate der Personalunfälle von größtenteils fast bei achtzig liegend auf eine unter fünfzig liegende Zahl abzusenken³⁾.

Unter dem Begriff Unfallrate ist gemäß der von den Österreichischen Bundesbahnen geführten Statistik die Anzahl der in einem Kalenderjahr auf 1.000 Bedienstete entfallenden Unfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von einem Tag oder länger (Tod innerhalb 24 Stunden nach dem Unfall) herbeigeführt haben, zu verstehen (unterschiedlich zu den sonst angegebenen Unfallszahlen, die alle dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Unfälle, also auch solche ohne Arbeitsunfähigkeit, erfassen).

Das angeführte Absinken der Unfallrate bei den Österreichischen Bundesbahnen ist vor allem auf die gute und planmäßige Zusammenarbeit aller mit der Unfallverhütung befaßten Stellen zurückzuführen. Wesentlich trug zur Verminderung der Gefährdung der Arbeitnehmer die Beseitigung technischer Unfallsquellen bei. So konnten in rund zwei Jahrzehnten die durch technische Mängel, wie etwa solchen an Werkzeugen, Maschinen, Geräten und dergleichen, verursachten Unfälle, von einer Unfallrate bei fast dreißig liegend auf eine solche von rund fünf, bzw. in absoluten Zahlen die Zahl der Unfälle von 1.746 im Jahre 1956 auf 265 im Jahre 1974 abgesenkt werden. Im Zusammenhang damit ist darauf zu verweisen, daß in dem genannten Zeitraum die Zahl der Betriebsbesichtigungen bei den Österreichischen Bundesbahnen durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat stark intensiviert und damit im Zusammenhang stehend die Zahl unfalltechnischer Beanstandungen, im Jahre 1974 allein 6.217 gegenüber 1.839 im Jahre 1956, stark angestiegen ist. Für die Verbesserung der arbeitnehmerschutzmäßigen Situation spricht auch die Tatsache, daß im gleichen Zeitraum wohl die Zahl der unfalltechnischen Beanstandungen, die, wie angegeben, insgesamt auf das mehr als Dreifache entsprechend der wesentlich mehr gesteigerten Inspektionsaktivität absolut stieg, jedoch die Zahl der dabei getroffenen unfalltechnischen Beanstandungen pro Inspektion auf etwa den halben Wert absank.

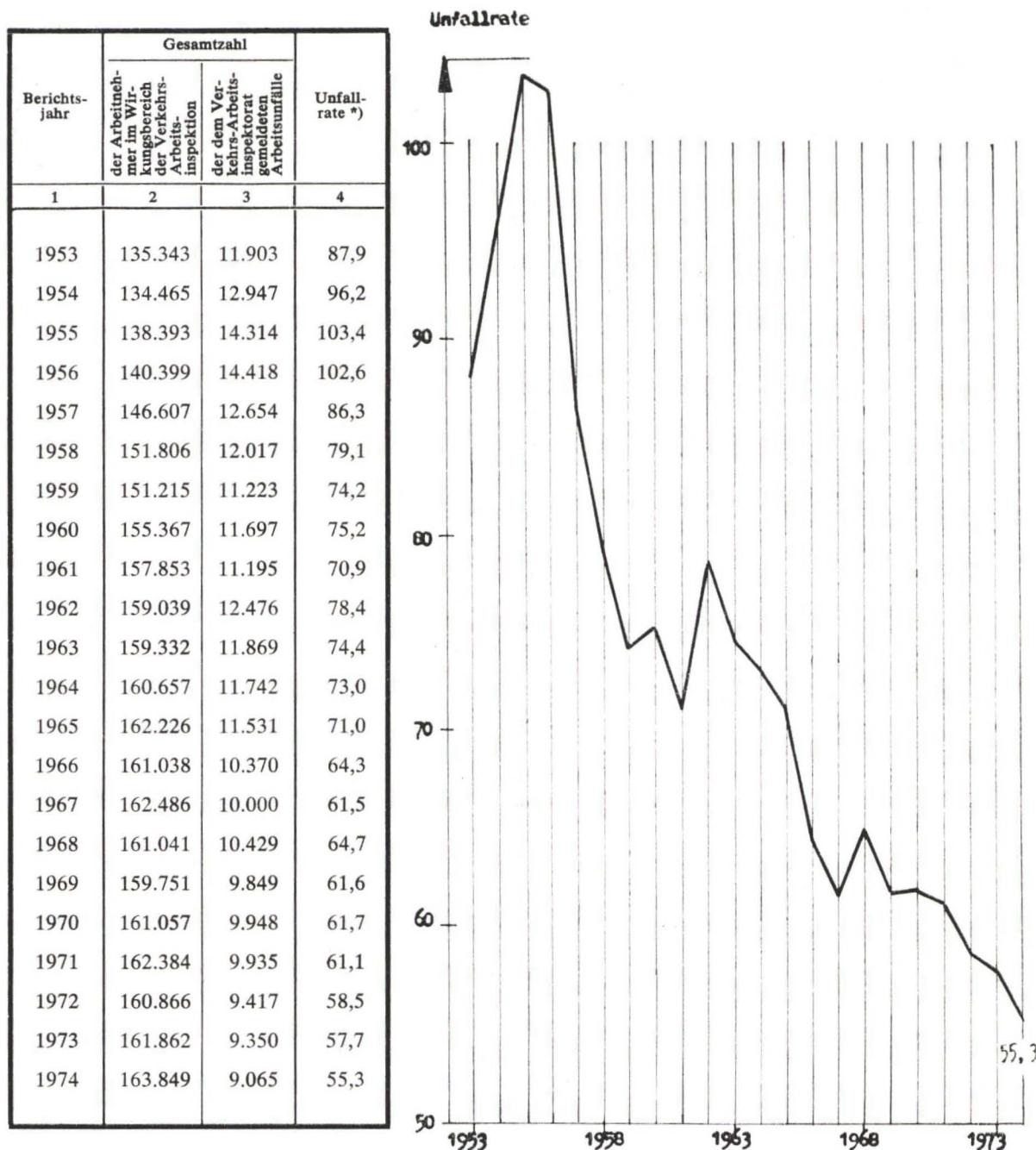
Ähnliche Überlegungen für den gesamten Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ange stellt, zeigen auch hier eine zwar zahlenmäßig geringere, aber ebenso deutliche Abnahme der Durch schnittszahl der pro Inspektion getroffenen Beanstandungen, wie dies schon im Abschnitt III/5 ausgeführt wurde.

Dieser Zahlenwert korrespondiert durchaus mit der Abnahme der Unfallrate⁴⁾ im Gesamtwirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion (Siehe Tafel IV/1.1.4), die in zwei Jahrzehnten auf fast die Hälfte, das heißt, auf einen absoluten Tiefwert von 55,3 im Berichtsjahr absank, wobei in dieser Zahl, wie schon festgestellt, fast ein Drittel nicht unmittelbar durch arbeitnehmerschutzmäßige Maßnahmen beeinflußbare Unfälle enthalten sind. Dazu sei bemerkt, daß die Rate der in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb sich ereigneten Unfälle erfreulicherweise von 40,0 in dem dem Berichtsjahr vorangegangenen Jahr auf 39,3 absank. Der präventive Charakter der Tätigkeit auf dem Gebiete des Arbeitnehmerschutzes in allen Teilkomponenten — wovon eine wesentliche die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion ist — findet hier besonders seinen positiven Ausdruck in einem klaren Zahlenwert, wobei nur kurz auf die menschlich-ethische, soziale, aber auch volkswirtschaftliche Bedeutung verminderter Unfallgefahr verwiesen sein soll.

²⁾ Siehe Tafel IV/1.1.2

³⁾ Siehe auch Abschnitt VIII, Beilage 6. Im Berichtsjahr zeigte sich, daß gegenüber dem Vorjahr eine leichte Steigerung der Unfallrate von 46,7 im Jahre 1973 auf 47,2 im Berichtsjahr eintrat, was zum Teil auch mit den rund 2.500 bei den Österreichischen Bundesbahnen tätigen Gastarbeitern und deren wesentlich höheren Unfallrate im Zusammenhang steht.

⁴⁾ Hier sind nunmehr alle gemeldeten Unfälle ohne Rücksicht auf die Dauer der Arbeitsunfähigkeit erfaßt.

Tafel IV/1.1.4:**Entwicklung der Unfallrate im Gesamtbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion**

$$*) \text{ Unfallrate} = \frac{\text{Spalte 3} \times 1.000}{\text{Spalte 2}}$$

Näher detaillierte Angaben zum Gesamtunfallgeschehen finden sich hiezu im Abschnitt VI, Tabelle 4. Auf die nachstehend gebrachten Unfallschilderungen der tödlichen und bemerkenswerten Unfälle wird verwiesen.

1.2 Tödliche Unfälle

1.2.1 Arbeitsunfälle gemäß § 175 (1) ASVG

Österreichische Bundesbahnen

Bahnhofsdiest

V e r s c h u b

Ein Schaffner wurde bei der Umstellung eines Bezirksgüterzuges in einem Bahnhof vom Verschubleiter zur Signalweitergabe eingeteilt. Nach der Überstellungsfahrt wurde der Schaffner mit abgetrenntem Kopf im Einfahrgleis liegend aufgefunden. Da der Unfall ohne Zeugen vor sich ging, wird auf Grund der Feststellungen der Erhebungskommission angenommen, daß der Schaffner auf das vordere Trittbrett eines Wagens aufgesprungen und infolge des regennassen Zustandes desselben abgerutscht ist. (1)

Ein Verschieber bewegte, auf einem Bahnsteig an der Vorderseite eines Wagons gehend, diesen zu einem auf dem Gleis stehenden Wagon. Dabei durfte er unmittelbar vor dem Berühren der Puffer aufrecht in das Gleis gestiegen und im Neuschnee von der Bahnsteigkante abgerutscht und in Brustkorbhöhe zwischen den Puffern eingeklemmt worden sein. Er erlag wenige Minuten nach der Einlieferung in das Krankenhaus seinen schweren inneren Verletzungen. (2)

Bei Verschubarbeiten in einem Bahnhof befand sich der Verschubleiter am vorderen Verschieberauffritt des letzten Wagens einer aus einem Triebfahrzeug und vier gezogenen Wagen bestehenden Verschubgarnitur und gab die erforderlichen Handsignale für den Verschubdienst. Als der letzte Wagen des Verschubteiles neben einem Lichtmast vorbeifuhr, prallte der Verschubleiter, der sich zu weit seitwärts beugte, mit dem Oberkörper an den Mast, wurde vom Trittbrett geschleudert, sodaß Beine und Unterkörper außerhalb und Kopf und Oberkörper innerhalb des Gleises zu liegen kamen. Er wurde von einem Rad der nachlaufenden Achse des letzten Wagens etwa in Körpermitte überfahren und getötet.

Anläßlich des Verschubes von fünf Reisezugwagen wurden diese von einem Triebfahrzeug abgestoßen. Hiebei bediente ein Verschieber die Handbremse des an der Spitze rollenden Wagens. Er bemerkte, daß er den Verschubteil nicht mehr rechtzeitig vor einer stehenden Wagengruppe anhalten werde können. Er wollte ab- und auf den nächsten Wagen aufspringen, um dort eine weitere Handbremse zu bedienen. Beim überhasteten Abspringen achtete er nicht auf einen mit weißem Warnanstrich versehenen Fahrleitungsmast, prallte gegen diesen und kam so unglücklich zum Sturz, daß seine Beine auf einem Schienenstrang zu liegen kamen und vom Verschubteil überrollt wurden. Er starb im Krankenhaus an den Folgen einer Lungenembolie. (4)

Im Zuge der Bedienungsarbeiten im Betriebe einer Anschlußbahn wurde ein Verschieber für das Ausreihen eines Wagens aus einer aus sieben Wagen bestehenden Garnitur als Verschubleiter eingeteilt. Nach Erhalt des Signales „Abstoßen“ setzte der Triebfahrzeugführer den Verschubteil in Bewegung. Er sah den Verschubleiter in Richtung Triebfahrzeug gehen. Der Verschubleiter durfte jedoch noch nach Abgabe des Signales „Abstoßen“ zwischen Triebfahrzeug und Wagen getreten sein, um den Kupplungsbügel auszuhängen. Er wurde mit abgetrennten Unterschenkeln tot im Gleis liegend aufgefunden. (5)

U n f ä l l e i m G l e i s

Bei der Ausfahrt eines Lokzuges aus einem Bahnhof bemerkte der Triebfahrzeugführer etwa 30 Meter vor der in der Fahrstraße liegenden Weiche einen bei dieser ohne Warnbluse arbeitenden Bediensteten. Der Triebfahrzeugführer gab sofort mehrmals das Signal „Achtung“ und leitete gleichzeitig eine Schnellbremsung ein. Der Weichenreiniger konnte den Gefahrenbereich nicht mehr rechtzeitig verlassen, wurde vom Triebfahrzeug überfahren und getötet. (6)

Ein Verschieber, der sich auf dem Rückweg nach dem Einkauf einer Jause zu seiner Unterkunft befand, durfte zwischen zwei Gleisen gegangen sein. Beim Überschreiten des einen Gleises wurde er durch einen an ihm zur gleichen Zeit vorbeifahrenden Schnellbahnhzug vermutlich abgelenkt, ohne auf ein sich ihm von hinten näherndes Verschubtriebfahrzeug zu achten. Dabei wurde er von diesem trotz eingelegter Schnellbremsung erfaßt, zwischen den Schienensträngen niedergestoßen, etwa zwölf Meter mittgeschleift, überrollt und dabei tödlich verletzt. (7)

In einem Bahnhof ging ein Fahrdienstleiter über ein Gleis, um dem Triebfahrzeugführer eines am nächsten Gleis stehenden Lokzuges eine Mitteilung zu machen. Dabei achtete er beim Überschreiten des Gleises nicht auf eine dort zur gleichen Zeit vorgenommene Verschubfahrt — von deren Anordnung er wußte — wurde vom Triebfahrzeug erfaßt, etwa 40 Meter weit mitgeschleift und getötet. (8)

In einem Bahnhof wurde ein Elektrokarren, an welchem drei beladene Anhänger angehängt waren, von der Gepäckhalle in Richtung des dritten Bahnsteiges geführt. Die Garnitur war vorschriftsmäßig mit dem Fahrer des Elektrokarrens und einem zur Sicherung der Fahrt auf dem zweiten Anhänger befindlichen Gepäckarbeiter besetzt. Als der Elektrokarren in Höhe des ersten Bahnsteiges einlangte,

fuhr der Fahrer, ohne dort anzuhalten und ohne den mitfahrenden Begleiter vorausgehen zu lassen, damit sich dieser überzeuge, ob das Überqueren der Gleise gefahrlos möglich ist, in Schrittgeschwindigkeit über die nächsten zwei Gleise. Dabei hatte der Fahrer des Elektrokarrens keine Sicht zum dritten Gleis, weil am vorhergehenden Gleis hinterstellte vierachsige Personenwagen diese verhinderten. Der E-Karrenfahrer bemerkte daher erst zu spät einen aus dem dritten Gleis ausfahrenden Zug, sprang vom fahrenden Elektrokarren in Richtung nach vorne ab, wurde vom Triebfahrzeug erfaßt, überfahren und erlitt eine Abtrennung des Kopfes. (9)

Bau- und Bahnerhaltungsdienst

Unfälle im Gleis

Ein Oberbauerarbeiter war beauftragt, eine Anschlußbahnweiche auf der freien Strecke vom Schnee zu säubern. Dieser Bedienstete hat bei seiner Arbeit vermutlich das Herannahen eines Personenzuges nicht bemerkt und wurde vom Triebfahrzeug erfaßt, zur Seite geschleudert und tödlich verletzt. (10)

Ein aus vier Bediensteten bestehender Vermessungstrupp eines maschinellen Durcharbeitungszuges war mit Vermessungsarbeiten auf einem Streckengleis beschäftigt. Im Zuge dieser Arbeiten wurde ein Bediensteter des Vermessungstrupps vom Triebfahrzeug, eines infolge Sperrung des Nachbargleises auf das falsche Streckengleis abgelassenen Ferngüterzuges, erfaßt, etwa 50 Meter mitgeschleift und sodann zwischen den Schienen liegend vom gesamten Zug überrollt. Der Verunglückte erlitt beim Anprall tödliche Verletzungen. (11)

In nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb

Anläßlich einer Dienstfahrt stieß ein ÖBB-Kombi mit einem entgegenkommenden Lastkraftwagen frontal zusammen; dabei erlitt der Kraftwagenlenker des Kombis sowie ein mitfahrender Sachwalter für Oberbau tödliche Verletzungen. (12), (13)

Maschinendienst

Außergewöhnliche spezifische Verkehrseignisse

Bei einem kreuzungsbedingten Anhalten in einem Bahnhof wurde ein Triebfahrzeugführer, als infolge vorzeitiger Umstellung der Einfahrweiche die letzten zwei Wagen des einfahrenden Gegenzuges entgleisten und ein Wagen auf das stehende Triebfahrzeug geschleudert wurde, im Führerstand eingeschlossen. Dabei erlitt er so schwere Verletzungen, daß er noch an der Unfallstelle starb. (14)

Elektrotechnischer Dienst

Erzeugung und Verteilung elektrischer Traktionsenergie

Ein einer Fahrleitungspartei angehörender Elektriker verunglückte tödlich bei Arbeiten anlässlich des Umbaus eines fahrbaren Unterwerkes in eine stationäre Anlage. Er wollte eine Klemme an einer abgeschalteten und geerdeten Stromschiene lösen. Dazu stieg er auf das Dach des Wartenhauses und durfte, wie eine Rekonstruktion des Unfalls ergab, beim Hantieren mit der Erdungsstange auf dem Dach des Wartenhauses ausgerutscht und nach vorne gefallen sein. Erst durch den Knall der Lösung des 110 kV-Schalters wurden die übrigen Partieangehörigen auf den Unfall, den niemand direkt beobachtet hatte, aufmerksam. Der Verunglückte stürzte in der Folge auf das Gleis und starb nach Einlieferung in das Krankenhaus am Folgetag. (15)

Seilbahnen

Montafoner Silvretta-Bergbahnen, Seilbahnbetriebe

Sonstige spezifische Eisenbahntätigkeit

Anläßlich der Hauptrevision einer Hauptseilbahn wurde zwischen zwei Doppelsesseln in der Bergstation das Revisionsgehänge an das Förderseil geklemmt, die Klemme jedoch nicht wie erforderlich nach außen, sondern aus unerklärlichen Gründen nach innen angebracht, wodurch es bei der Talfahrt beim Auflaufen auf die Rollenbatterie der nächsten Stütze zu einer Kollision mit Teilen der Rollenbatterie kam. Die Klemme bzw. Teile des Revisionsgehänges verfingen sich in der Rollenbatterie und das Förderseil wurde bis zum Stillstand der Bahn noch etwa acht Meter durch die Klemme des Revisionsgehänges gezogen, aus der Klemme herausgerissen und schließlich abgeworfen. Durch das Herabfallen des Förderseiles stürzten zwei auf dem hinter dem Revisionsgehänge befindlichen Doppelsessel sitzende Bedienstete ab, wobei einer der beiden Bediensteten tödliche Verletzungen erlitt. (16)

Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung**Postdienst**

In nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb

Ein bei einem Postamt im Zustelldienst eingesetzter Beamter fuhr mit seinem Moped während eines Schneegestöbers in eine Straße ein, ohne den Vorrang des Querverkehrs zu beachten. Dabei wurde er von einem Lkw erfaßt, der ihn mit voller Wucht rammte. Er erlitt neben zahlreichen anderen Brüchen auch einen Halswirbelbruch, der den augenblicklichen Tod zur Folge hatte. (17)

Ein bei einem Postamt im Zustelldienst eingesetzter Beamter wurde während einer Zustellung mit dem Dienstmoped durch einen Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden infolge dichten Schneetreibens von der Fahrbahn abgekommenen Pkw tödlich verletzt. (18)

Durch sonstige nicht mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände

Innerhalb eines Zeitraumes von drei Monaten wurden ein Beamter und ein Vertragsbediensteter des gleichen Postamtes als Geldzusteller auf dem Zustellgang in einer Fleischhauerei von deren Inhaber mit mehreren Hackenbieben auf den Kopf jeweils tödlich verletzt. (19), (20)

Schiffahrt**Ausgleiten an Bord**

Ein Schiffsführer stürzte beim Betreten eines Motorschiffes über Bord. Die Leiche des Verunglückten wurde drei Tage später von einer Tauchergruppe geborgen. (21)

Ein Matrose wollte über eine Stegverbindung von einem Motorschiff auf ein anderes gehen. Er stürzte vom Steg, hielt sich am Achterteil eines Motorschiffes fest, verlor jedoch, bevor zwei Schiffsbedienstete ihn bergen konnten, den Halt und trieb ab. Er konnte noch nicht gefunden werden. (22)

Luftfahrt**Außergewöhnliche spezifische Verkehrsergebnisse**

Bei einem vermutlich luftströmungsbedingten Anprall eines Hubschraubers an die Steilwand eines Bergmassivs fand bei dem Absturz des Luftfahrzeuges der Pilot den Tod. (23)

1.2.2 Arbeitsunfälle gemäß § 175 (2)

Gemäß § 175 (2) des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes (ASVG) sind unter anderem Arbeitsunfälle auch solche, die sich auf einem mit der Beschäftigung zusammenhängenden Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte ereignen. Hierzu sind, wie schon ausgeführt, 1974 insgesamt 17 derartige tödliche Unfälle (1973: 15) anzuführen (Siehe Tafel IV/1.2.2.1), was mehr als 40 Prozent aller tödlichen Unfälle des Berichtsjahrs, die sich im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion ereigneten, entspricht. Unfälle aus den sonstigen im § 175 (2) genannten Gründen traten im Berichtsjahr nicht ein.

**Tafel IV/1.2.2.1: Tödliche Unfälle am Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte
gemäß § 175 (2) ASVG im Jahre 1974**

Unfallsereignis	Eisenbahnen			OPTV	Gesamtzahl
	ÖBB	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	Seilbahnen		
1 Unfälle am Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte	2	—	—	3	5
2 Unfälle am Weg von der Arbeitsstätte	5	1 ¹⁾)	1 ²⁾)	5	12
Gesamtzahl	7	1	1	8	17
Hievon mit Personenkraftwagen	4	—	1	4	9
mit Moped	—	—	—	1	1
mit Fahrrad	1	1	—	—	2
als Fußgänger	2	—	—	3	5

¹⁾ Raab—Oedenburg—Ebenfurter Eisenbahn.

²⁾ Stubaier Bergbahnen KG.

1.3 Bemerkenswerte Unfälle

Im Abschnitt IV/1.1 wurde abschließend — wie auch in den Vorjahren — festgestellt, daß als Konsequenz der Unfallstatistik des Berichtsjahres bei der Besprechung bemerkenswerter Unfallereignisse hauptsächlich solche des Eisenbahnbetriebes im Vordergrund stehen werden und zwar insbesondere die der Österreichischen Bundesbahnen, ein Umstand, der sich schon allein aus der Größe dieses Unternehmens ergibt. Besonders charakteristisch für den Eisenbahnbetrieb sind die Verschubunfälle, die vielfach schwere Folgen zeitigen. 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 Abpringen, das Kuppeln, das Hemmschuhlegen sowie weiters das Ein- und Austreten in das bzw. aus dem Gleis sind.

Es handelt sich hiebei um Dienstverrichtungen, die hauptsächlich von Angehörigen des Verschubdienstes durchgeführt werden müssen. Trotz einem, in langjähriger Sicht betrachtet, bemerkenswerten Absinken der Unfallszahlen im Eisenbahndienst, sowohl allgemein bzw. auch in spezieller Sicht im Eisenbahnbetriebsdienst, zeigt sich nach wie vor im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion, vor allem bei den Österreichischen Bundesbahnen, ein derartiger Schwerpunkt des Unfallgeschehens. Im vorliegenden Tätigkeitsbericht sollen hiezu besonders einige Unfälle des Berichtsjahres geschildert werden, die die Notwendigkeit des Tragens von Schutzhelmen bei bestimmten Tätigkeiten aufzeigen.

So verunglückte ein als Gleisbremser eingeteilter Verschieber in der Höhe einer Gleisbremse eines Bahnhofes. Er wurde von einem Güterwagen erfaßt und über die Böschung des Abrollberges geschleudert. Der Bedienstete erlitt einen Sprung der Schädeldecke und eine Rißquetschwunde an der Stirn. Er hatte sich während des Abrollvorganges im Gefahrenbereich des Gleises aufgehalten und zum Zeitpunkt des Unfalles keinen Schutzhelm getragen. (24)

Demgegenüber erlitt zwar ein Verschieber bei einschlägigen Arbeiten eine Abtrennung des Oberarmes, trug aber einen Schutzhelm, sodaß auf Grund der erkennbaren Kontaktstellen am Schutzhelm von allen beteiligten Bediensteten sowie von jenen, die mit der Behandlung des Unfalles befaßt waren, übereinstimmend festgestellt wurde, daß der Bedienstete durch den Schutzhelm von einer schweren Kopfverletzung bewahrt worden war. Möglicherweise hat ihm der Schutzhelm sogar das Leben gerettet. Der Verschieber hatte den Auftrag, mit einem Verschubtriebfahrzeug fünf Reisezugwagen von einem Gleis auf ein anderes zu überstellen. Während des Vorziehens hielt sich der Verschieber auf dem vorderen Wagen des gezogenen Verschubteiles auf und gab die erforderlichen Signale. Hiebei blickte er zurück und beugte sich gleichzeitig so weit hinaus, daß er mit dem Kopf gegen den Mast eines Verschubsignals stieß. Durch den heftigen Anprall stürzte er auf den Verschieberbahnsteig, wobei er mit dem Oberarm auf den linken Schienenstrang geriet und vom nachgereichten Wagen überrollt wurde. Der Triebfahrzeugführer nahm das Ereignis wahr. Trotz sofortiger Schnellbremsung konnten jedoch die Folgen des Sturzes nicht mehr verhindert werden. (25)

Ein weiterer einschlägiger Unfall ereignete sich in einem Bahnhof, als ein Verschieber von einem einfahrenden Expreßzug ungefähr 15 Meter zur Seite geschleudert und schwer verletzt wurde (Siehe Abschnitt IX, Abb. 12). Er erlitt eine Gehirnerschütterung, eine Rißquetschwunde am Kopf sowie Prellungen der Lendenwirbel und Hautabschürfungen an verschiedenen Stellen. Der als Verschubleiter eingeteilte Bedienstete war mit dem Verschub-Triebfahrzeug mitgefahren und sprang knapp vor dem Anhalten des Triebfahrzeugs im Bereich einer Eisenbahnkreuzung ab und stellte sich so auf, daß er den Ausblick auf eine für die Verschubarbeit maßgebende Weiche bekam. Dabei geriet er, mit dem Rücken zum Gleis stehend, in den Gefahrenbereich des einfahrenden Expreßzuges. Der Verunglückte trug zum Zeitpunkt des Unfalles einen Schutzhelm, wodurch er — ärztlichen Feststellungen zufolge — mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vor schweren Kopfverletzungen bewahrt wurde. (26)

Nachstehend sei noch ein Unfall angeführt, bei dem auch der Schutzhelm einen Bediensteten zweifelsfrei vor schweren Folgen, möglicherweise sogar vor dem Tod bewahrt hat. In einem Bahnhof prallte ein Verschieber, der auf einem Verschubteil mitgefahren war, infolge zu weiten Hinausbeugens gegen den Mast eines Verschubsignals und stürzte auf den Verschieberbahnsteig. Er erlitt dabei eine leichte Gehirnerschütterung, eine Rißquetschwunde sowie eine Prellung der Wirbelsäule und mußte in ein Krankenhaus eingeliefert werden. Der Bedienstete trug — wie vorgescriben — einen Schutzhelm, der durch den Anprall stark deformiert wurde (Siehe Abschnitt IX, Abb. 13). (27)

Auch ein weiterer Unfall, den ein in einem Bahnhof tätiger Verschieber erlitt, unterstreicht die Bedeutung der Verwendung von Schutzhelmen zur Verhütung schwerer Kopfverletzungen. Der Verschieber hatte während der Verschubbewegungen auf der untersten Stufe des Führerstandaufstieges Platz genommen. Da er eine durch Verschubfunk gegebene Anordnung nicht eindeutig verstanden hatte, stieg er zur Klärung des Auftrages zum Führerstand hinauf. Sein Oberkörper ragte über die Umgrenzungslinie hinaus, wodurch der Bedienstete vorerst mit der rechten Schulter und unmittelbar danach mit dem rechten Teil des Schutzhelmes gegen einen, mit dem Kennzeichen K 113 „Objekte mit zu ge-

ringem Abstand vom Gleis" versehenen Fahrleitungsmast stieß und infolge des heftigen Anpralles zu Boden geschleudert wurde. Der Wärter des Stellwerkes, der Zeuge des Unfalles war, veranlaßte daraufhin mittels Verschubfunk das sofortige Anhalten des Triebfahrzeugs und verständigte im Anschluß daran den Fahrdienstleiter über das Ereignis. Dieser rief unverzüglich die Rettung herbei, welche den Bediensteten, der nur über Kopfschmerzen klagte und an dessen rechter Ohrmuschel Hautabschürfungen sichtbar waren, in das Unfallkrankenhaus einlieferte. Dort wurde während der Untersuchung ein Mehrfachbruch der rechten Schädelseite, eine Gehirnerschütterung und eine Prellung der rechten Schulter festgestellt. Auch in diesem Fall hat also ein Schutzhelm mit größter Wahrscheinlichkeit einen tödlichen Unfall verhindert. Eine Abbildung in Abschnitt IX (Abb. 14) zeigt den Schutzhelm und deutlich die erwähnten Beschädigungen desselben. (28)

Im vorjährigen Tätigkeitsbericht war als einer der Schwerpunkte des Unfallgeschehens im Verschubbetrieb das Hemmschuhlegen ausführlich behandelt worden. Auch im Berichtsjahr ereignete sich ein derartiger Unfall, der deshalb behandelt werden soll, weil hiebei ein Schutzhelm schwere Verletzungen verhinderte.

Beim Auflösen einer Güterzuggarnitur hatte ein als Hemmschuhleger eingesetzter Bediensteter beim Entfernen des verklemmten Hemmschuhs von einem Wagen Schwierigkeiten, als sich bereits ein anderer Wagen ziemlich rasch näherte. Um einen Anprall dieses Wagens zu verhindern, legte der Verschieber einen Hemmschuh noch knapp vor dem anrollenden Wagen auf. Er konnte sich dabei nicht mehr rechtzeitig aus dem Gefahrenbereich entfernen und wurde von der Kante des längsseits angebrachten Trittbretts am Kopf getroffen und zur Seite geschleudert. Er blieb am Verschieberbahnsteig zwischen den Gleisen bewußtlos liegen. Er hatte den Schutzhelm getragen, der ihn zweifellos vor einer schweren Kopfverletzung bewahrt hatte. Der Verunglückte erlitt eine Gehirnerschütterung und Rißquetschwunden an Stirn, Nase und Unterlippe. Er wurde mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert und nach Versorgung seiner Wunden am selben Tag — auf eigenen Wunsch gegen Revers — in häusliche Pflege entlassen. Der Krankenstand dauerte ungefähr vier Wochen. (29)

Als zweiter Schwerpunkt der Schilderungen bemerkenswerter Unfälle des Berichtsjahres sollen nachstehend alle¹⁾ dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Elektrounfälle geschildert werden, die durchwegs bei Einhaltung der diesbezüglichen Vorschriften vermeidbar gewesen wären.

So verunglückten zwei Bedienstete, die im Zuge der Errichtung eines Spurplanstellwerkes als Werkmänner des Werkstätten-Außendienstes ein Ungültigkeitszeichen K 101 bei einem Vorsignal auf einer Signalbrücke eines Streckenabschnittes zu montieren hatten. Bei Befestigung des Kennzeichens mit einem Schaltdraht am Vorsignal kam ein Drahtende in die etwa 50—60 cm unterhalb der Signalbrücke befindliche Fahrleitung. Durch den entstandenen Stromstoß erlitt einer der Bediensteten Verbrennungen ersten Grades an der linken Hand, der andere solche an der rechten Hand. (30), (31)

Auch durch unsachgemäßes Erden von Fahrleitungsanlagen kommt es häufig zu vermeidbaren Unfällen. Wenn auch diese Arbeiten oftmals im Laufe eines Tages wiederholt durchgeführt werden, ist es notwendig, daß für die Sicherung bei Arbeiten an Leitungen, vor allem an Bahnhofstrennungen der Aufsichtführende die nötige Umsicht walten läßt, bzw. sich überzeugt, daß die Erdungsstange von den dazu beauftragten Bediensteten auch tatsächlich richtig eingehängt wurde. Durch Nichtbeachtung dieser in der Dienstvorschrift für den Betrieb der Leitungsanlagen der elektrisch betriebenen Haupt-, Neben- und Anschlußbahnen²⁾ genau im Detail festgelegten Vorschreibungen erlitt ein Bediensteter einer Fahrleitungspartei, die im Bereich einer Bahnhoftrennung einer zweigleisigen Strecke die Fahrleitungsanlage zu streichen hatte, einen Starkstromunfall, der glücklicherweise glimpflich verlief, ohne weiteres aber einen tödlichen Ausgang nehmen können. Im Verlauf eines erneut durchgeföhrten Erdungsvorganges war eine Erdungsstange vorschriftsmäßig in die Bahnhofsleitung eingehängt³⁾ worden.

Als die Fahrleitungspartei dann mit dem Motorturmwagen zu einem Mast im vorgesehenen Arbeitsbereich fuhr, um dort ihre Tätigkeit aufzunehmen, war wohl der Erdungsbügel des Motorturmwagens hochgehoben, berührte aber nur die Bahnhofsfahrleitung, nicht aber die bereits hochgezogene Streckenfahrleitung. Als nun ein Bediensteter, auf der Arbeitsbühne stehend, den Fahrdräht der früher schon abgeschalteten (jedoch nicht geerdeten) Streckenfahrleitung berührte, bekam er durch die dort wirkende Beeinflussungsspannung einen Elektroschock. Der Verunglückte war nur kurzzeitig benommen und erlitt glücklicherweise lediglich eine Prellung in der Hüfte, die er sich vermutlich am Geländer der Arbeitsbühne zuzog. (32)

¹⁾ Siehe auch Abschnitt IV/1.2.1; Unfall (15).

²⁾ DV El 52 der Österreichischen Bundesbahnen. Genehmigt vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen mit Zl. E 3268-1-1968.

³⁾ Die Erdung einer Fahrleitungsanlage wird im allgemeinen mit Hilfe von Erdungsstangen durchgeführt. Eine Stange aus Isolierstoff oder Holz besitzt an einem Ende einen metallischen Haken (manchmal mit Feder) oder eine Klemmvorrichtung, woran ein flexibles Leiterseil befestigt ist, das am freien Ende eine Schraubklemmung trägt. Geerdet wird durch Befestigen der Schraubklemme an einem geerdeten Anlagenteil (Schiene) und anschließendes Einhängen der Stange in die zu erdende Leitung, wobei unbedingt die richtige Reihenfolge einzuhalten ist. Aus diesem Grund darf jeweils nur eine Person erden. Beim Entfernen der Erdung ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen.

Im Berichtsjahr verunglückte ferner ein Triebfahrzeugführer, der in einem Bahnhof einen defekten Hauptschalter am Dach eines elektrischen Triebfahrzeuges besichtigen wollte. Zu diesem Zweck stieg er auf den Fensterrand des Maschinenraumfensters, hielt sich mit der rechten Hand vermutlich an den über dem Kopf am Dach befindlichen Winkel fest und blickte nach oben. Beim Versuch, die Sicht auf den Hauptschalter durch Nachrücken des Körpers zu verbessern, dürfte er das Übergewicht bekommen und reaktionsmäßig mit der linken Hand nach der Dachleitung oder dem Isolator, welche er irrtümlich als nicht unter Spannung stehend betrachtete, gegriffen haben. Er kam mit dem Daumenballen mit einem 15 kV-führenden Teil in Berührung. Der sich auslösende Lichtbogen sprang auf den Massefuß des Isolators und wurde zum Teil über den schweißdurchtränkten Hemdärmel zum Kastenblech abgeleitet. Der Triebfahrzeugführer wurde abgeworfen und so einer längeren lebensgefährdenden Stromeinwirkung entzogen. Durch den Sturz aus dem Triebfahrzeugfenster zog sich der Verunglückte eine Platzwunde am Hinterhaupt und eine Prellung eines Rückenwirbels zu. (33)

Wesentliche Bedeutung kommt auch den Schutzvorkehrungen bei Annäherung an spannungsführende Teile des Triebfahrzeugs zu. So ist vor Untersuchungen und Arbeiten an Wechselstromkreisen des Triebfahrzeugs sowie vor dem Öffnen der Hochspannungskammer der Hauptschalter auszuschalten und der Stromabnehmer zu senken, wovon sich der Bedienstete durch Augenschein zu überzeugen hat. Der Handgriff der Stromabnehmerbetätigung bzw. der Schaltpultschlüssel ist abzuziehen und gesichert zu verwahren. Es ist aber auch darauf zu achten, daß die Wechselstromkreise nicht etwa über die Remisensteckdose, die Zugheizleitung oder eine Vielfachsteuerleitung an Spannung liegen. Das Betreten eines durch Schutzwände oder andere Schutzvorkehrungen abgeschlossenen Raumes innerhalb des Maschinenraumes ist bei unter Spannung stehenden Triebfahrzeugen untersagt.⁴⁾

Durch Nichtbeachtung dieser Vorschriften für Schutzmaßnahmen bei Tätigkeiten an einem elektrischen Triebfahrzeug verunglückte ein Triebfahrzeugführer, der durch das Aufleuchten einer Meldelampe bemerkte, daß während der Fahrt ein Schütz hängengeblieben war. Als sich beim nächsten Bahnhof das Einfahrtsignal in Stellung „Halt“ befand, brachte der Triebfahrzeugführer den Zug durch eine Betriebsbremsung zum Stehen und betrat, ohne den Hauptschalter auszuschalten und den Stromabnehmer zu senken, den Maschinenraum. Dort öffnete er die nur durch zwei Handriegel gesicherte Blechtür zum Schützenraum und wollte mit einer Taschenlampe zu den Fahrschützen hineinleuchten. Plötzlich fiel das hängengebliebene Schütz ab und der entstehende Lichtbogen fügte dem Bediensteten Verbrennungen ersten und zweiten Grades im Gesicht zu, die eine mehrmonatige Dienstunfähigkeit zur Folge hatten. (34)

Ein ähnlicher durch einen elektrischen Lichtbogen verursachter Unfall ereignete sich, als wegen einer elektrischen Störung im 24 V-Überwachungssystem einer Elektrolokomotive diese nicht aufgesteuert werden konnte. Der Triebfahrzeugführer war mit der Fehlersuche beschäftigt, als ein im Zug als Fahrgäst mitfahrender anderer Triebfahrzeugführer auf den Führerstand der Lok kam. Nun setzten beide Triebfahrzeugführer gemeinsam die Fehlersuche bei angehobenem Stromabnehmer und eingeschaltetem Hauptschalter fort. Beim Betreten des Maschinenraumes vergaßen die Lokführer, den Stromabnehmer zu senken und den Hebel des Bügelwahlventiles abzuziehen. Es wurden im Zuge der Störungssuche versehentlich die elektropneumatischen Ventile feindlicher Fahrschütze händisch betätigt, sodaß es zu einem Trafokurzschluß kam. Durch die sich bildenden Lichtbögen erlitt der eine Triebfahrzeugführer Verbrennungen an der Stirn und der andere solche an der Brust. (35), (36)

Ein weiterer Unfall durch einen elektrischen Lichtbogen erlitt ein in einer Zugförderungsleitung tätiger Bediensteter, der den Auftrag hatte, bei einem Triebfahrzeug den Ladezustand der Batterien zu überprüfen. Nach Durchführung dieser Arbeit wollte der Bedienstete die Batterien wieder in den Batteriekasten einschieben. Nach anfänglichem Schwergang lockerten sich plötzlich die Batterien und wurden ruckartig in den Batteriekasten eingebracht. Dadurch wurde eines der Anschlußkabel auf den anderen Pol der Batterie geschleudert. Es entstand ein Lichtbogen, der zu einer leichten Verbrennung der rechten Hand des Bediensteten führte. Ausdrücklich sei angeführt, daß der Verunglückte zum Zeitpunkt des Ereignisses keine Armbanduhr getragen hat, deren Metallteile ja zu einem Kurzschluß hätten führen können. (37)

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

⁴⁾ Siehe DV M 22 der Österreichischen Bundesbahnen, Dienstvorschrift für die Triebfahrzeugmannschaften, Teil E, Wechselstromtriebfahrzeuge, Ausgabe 1974 (genehmigt vom Bundesministerium für Verkehr, Zl. EB 18072-1-1974 vom 20. 6. 1974; hier Abschnitt VII, § 26).

„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. Das Verbinden und Lösen von Steuerstromkupplungen zwischen Fahrzeugen darf nur bei gesenkten Stromabnehmern erfolgen.

Ein hiezu einschlägiger Unfall ereignete sich, als ein Verschieber sofort nach Einfahrt eines Zuges die Heizleitung zwischen dem Triebfahrzeug und dem ersten Wagen trennte. Er hatte dem Triebfahrzeugführer keinen Auftrag zum Ausschalten der Zugheizung und zum Senken der Stromabnehmer erteilt. Beim Trennen der unter Spannung stehenden Heizleitung entstand ein Kurzschluß und durch den in dessen Folge entstandenen Flammenbogen erlitt der Verschieber im Bereich des linken Unterarmes Verbrennungen. Der Verunglückte trug zum Zeitpunkt des Unfalles lederne Schutzhandschuhe. (38)

Auch durch die im rauen Eisenbahnbetrieb häufigen Kabelbeschädigungen kann es zu elektrischen Unfällen kommen. So verunglückte ein Wagenmeister, nachdem er eine Meldung über eine beschädigte Heizkupplung erhalten hatte und diese überprüfen wollte. Ohne sich vorher zu überzeugen, ob der Stromabnehmer gesenkt ist, berührte er den Heizstecker, bei dem Teile der Isolierung ausgebrochen waren, und der vorher, vermutlich von einem Verschieber, in die Blinddose eingehängt worden war. Durch die Berührung kam es zu einer Lichtbogenbildung, die Verbrennungen zweiten und dritten Grades im Gesicht des Wagenmeisters zur Folge hatten. (39)

Vermutlich durch nicht ordnungsgemäße Bedienung der „AUS“-Taste eines Heizständers und weiters bedingt durch ein schadhaftes Heizkabel erlitt ein Lokbegleiter Verbrennungen ersten Grades am linken Handgelenk, als er das Heizkabel aus der Steckdose zog. Der Verunglückte trug bei dieser Verrichtung lederne Schutzfäustlinge. (40)

Ein Lohnbediensteter war mit dem Reinigen des Bodens einer Elektrolok-Remise beschäftigt und befand sich gerade neben einer Lok, bei der die laut DV M 60⁵⁾ vorgeschriebene Überprüfung der Zugheizeinrichtung vorgenommen wurde. Der diese Prüfung vornehmende Werkführer warnte alle Bediensteten, daß er nun schalten werde, worauf das elektrische Triebfahrzeug von allen, außer dem die Prüfung vornehmenden, verlassen wurde. Als dieser die Zugheizung einschaltete, kam es zu einem Kurzschluß im Kabel zum Zugheizstecker, wobei das Schutzrohr des Kabels durch den entstandenen Lichtbogen durchgebrannt wurde. Dabei erlitt der mit der Arbeit an dem Triebfahrzeug unbeteiligte, in einer Entfernung von etwa drei Metern vom Triebfahrzeugende Reinigungsarbeiten verrichtende Lohnbedienstete Verbrennungen im Ausmaß von etwa 14 x 6 cm am Nacken. (41)

Ein weiterer einschlägiger Unfall ereignete sich, als ein Wagenmeister beim Ausziehen eines schadhaften Heizkabelsteckers aus der Blinddose eines Wagens durch Spannungsüberschlag an der linken Hand Verbrennungen aller drei Grade erlitt. Diese Tätigkeit war ohne Verständigung des Heizkupplers von der beabsichtigten Reparatur und der vorher erforderlichen Abschaltung durchgeführt worden. Der Verunglückte hatte es auch unterlassen, sich davon zu überzeugen, ob die Heizkupplung vom Wagensatz getrennt bzw. ob am Heizständer der Schalter ausgeschaltet ist. (42)

Ein Werkmeister war beauftragt, eine fahrbare elektrische Vorheizanlage (ein ausgemusteretes Triebfahrzeug der Reihe 1280) zu überprüfen. An der Maschinenraumwand des Führerstandes 1 dieses Triebfahrzeugs befindet sich ein ungefähr 700 mm hoher, am Boden aufsitzender Schrank mit Klapp-sicherungen. Der Werkmeister wollte die Sicherungen besichtigen, öffnete den Klapp-sicherungsdeckel nach unten und kam mit dem rechten Handrücken an ein nicht isoliertes 204 V spannungsführendes Drahtende, das unter dem Klapp-sicherungskasten, von oben nicht sichtbar, hervorstand, in Berührung. Der Bedienstete zog sich leichte Verbrennungen am rechten Handrücken zu. (43)

Im Berichtsjahr kam es ferner bei Arbeiten an Licht- und Kraftanlagen der Österreichischen Bundesbahnen zu zwei Unfällen durch Lichtbogenbildung. So verunglückte ein Lehrling, der im Rahmen seiner Ausbildung in einer Hauptwerkstatt zu dieser Zeit einem Elektriker zugewiesen war. Am Unfallsstag war von diesem eine nicht mehr benötigte elektrische Installation (Lichtleitung, Schaltkasten) abzumontieren. Es wurde von beiden gemeinsam eine spannungslose Lichtleitung bis zum Schaltkasten abgetragen und die Arbeit durch eine Pause unterbrochen. Der Elektriker gab dem Lehrling den Auftrag, mit der Weiterführung der Arbeit auf seine Rückkehr zu warten. Dieser wollte aber, obwohl er wußte, daß ein Teil im Schaltkasten noch unter Spannung stand und abgeschaltet werden mußte, die Arbeit fortsetzen und das Kabeleinführungsrohr der bereits abgetragenen Lichtleitung beim Schaltkasten abmontieren. Dazu mußte unter anderem auch im Inneren des Schaltkastens eine Schraubennutter gelöst werden. Der Lehrling benützte für diese Tätigkeit eine mit einem PVC-Isolierschlauch isolierte Rohrzange. Er rutschte dabei — vermutlich durch größere Kraftanstrengung infolge Scherengang der Mutter — mit der Zange ab. Es kam in der Folge zu einem Phasenschluß (380 V). Durch den dabei entstandenen Lichtbogen erlitt er Verbrennungen an beiden Händen. (44)

⁵⁾ DV M 60 der Österreichischen Bundesbahnen, Dienstvorschrift für die Erhaltung der Triebfahrzeuge, Teil E, Ausführungsbestimmungen für die Erhaltung der Elektrotriebfahrzeuge, Ausgabe 1970.

Ein ähnlicher Unfall ereignete sich, als in einer Kraftwagenbetriebsleitung der Österreichischen Bundesbahnen bei der Demontage alter Elektroinstallationen ein elektrischer Niederspannungsunfall sich ereignete, bei dem ein Lehrling in den Stromkreis geriet und verletzt wurde. Der Lehrling hatte den Auftrag, unter Aufsicht eines Elektrikers in einem Nebengebäude alte Leitungen zu entfernen. Die Leitungen wurden nach Spannungsfreimachung und Prüfung der Spannungsfreiheit entfernt. Nachdem die beiden Bediensteten ungefähr zehn bis zwölf Leitungen demontiert hatten, versuchte der Lehrling, in einer Abzweigdose Drähte abzuzwickeln. Dabei hielt er sich mit der linken Hand, am Boden stehend, an einem Eisenrohr fest. Beim Durchtrennen kam er jedoch unvermutet an einen noch unter Spannung stehenden Draht, der zu einem anderen als dem abgeschalteten Stromkreis gehörte und geriet kurzzeitig in den Stromkreis (rechte Hand — Körper — linke Hand). Beim Losreißen verletzte er sich den Knöchel der linken Hand am Eisenrohr. Außer dieser Verletzung zeigte die rechte Hand eine Strommarke in Form einer Rötung. (45)

Auch beim Auswechseln von Sicherungen im Hauptverteiler der Holzbearbeitung einer Hauptwerkstatt kam es, analog dem vorangegangenen Unfall, beim Tausch der letzten Sicherung, durch größere Kraftanstrengung bedingt, zu einem Umkippen des verwendeten Isoliergriffes und durch die Metallteile der Sicherung durch Brückenbildung mit dem spannungsführenden Teil zum Entstehen eines Lichtbogens. Der Elektriker erlitt Verbrennungen ersten und zweiten Grades an der rechten Hand. Der Hauptverteiler hätte mit dem Hauptschalter abgeschaltet werden müssen, wodurch ein Arbeiten in spannungslosem Zustand möglich gewesen wäre. (46)

Ferner ereignete sich an einer Niederspannungsanlage der Österreichischen Bundesbahnen ein Unfall bei Meßarbeiten an einem Stellwerkstrafo, wobei ein Signalmeister einen Elektroschock und eine Brandwunde am rechten Zeigefinger erlitt, als er, auf das Meßinstrument blickend, mit dem rechten Zeigefinger auf den unisolierten Teil der Meßschnurspitze rutschte. Mit der linken Hand hielt sich der Genannte am Relaischrank fest. (47)

Weiters kam es in einer Hauptwerkstatt beim Entfernen alter Lichtstromleitungen zu einem Arbeitsunfall eines Elektrikers. Zum Ausziehen der Leitungen wurde der betreffende Stromkreis abgeschaltet und die Drähte im Verteilerkasten abgezwickt. Irrtümlich wurde vom Elektriker ein stromführendes 220 V-Kabel abgetrennt. Durch den Stromdurchgang wurde er von der Leiter geschleudert und fügte sich beim Sturz Verletzungen an der linken Schulter und an der Hand zu. Als Unfallursache wurde das Unterlassen der Prüfung auf Spannungsfreiheit an der Arbeitsstelle, die Verwendung einer unisolierten Zange und eine unübersichtliche Leitungsführung im Verteilerkasten festgestellt. (48)

Zu zwei seltenen Unfällen kam es in einer Batterieladestation für Elektrokarren. Während ein Ladekabel eines ausgeschalteten Gleichrichters mit dem zu ladenden Elektrokarren von einem Elektrokarrenfahrer verbunden wurde, stand neben diesem ein Elektrokarren, der an einem eingeschalteten Gleichrichter angeschlossen war. Als der Elektrokarrenfahrer die Schutzbügel der beiden Fördermittel gleichzeitig anfaßte, geriet er in den Stromkreis. Bei der Rekonstruktion des Ereignisses, die bereits 17 Minuten nach dem Elektrounfall durchgeführt wurde, ergriff auch ein anderer Elektrokarrenfahrer die genannten Fahrzeugteile und geriet ebenfalls in den Stromkreis. Beide waren ein halbes Monat arbeitsunfähig. Als Ursache wurde festgestellt, daß bei einem Elektrokarren durch den Betrieb das Zuleitungskabel zum Zähler von der Schaltstange im Schaltkasten eingeklemmt war. Bei dieser Klemmstelle wurde die Isolierung des Zuleitungskabels beschädigt und der Leiter mit den ansonsten nicht stromführenden Teilen des Elektrokarrens verbunden. Dadurch wurde dieser durch das Einschalten und Anstecken der Steckvorrichtung mit dem Ladegleichrichter unter Spannung gesetzt. Die Erdung des Elektrokarrens ist mittels des Gehäuses der Steckvorrichtung gewährleistet. Im vorliegenden Fall jedoch war die Erdung eines Elektrokarrens durch Farbe auf der Steckvorrichtung unwirksam. Dadurch wurde die Spannung (220 V) von dem Verunglückten von dem einen Elektrokarren zum benachbarten angesteckten Elektrokarren, wo die Erdleitung gut verbunden war, überbrückt, wodurch beide Bedienstete jeweils in den Stromkreis kamen. (49), (50)

Ferner sei noch der Stromunfall einer Reinigungsfrau der Österreichischen Bundesbahnen angeführt, die bei einer Reinigungsarbeit an einer Tischlampe mit dem feuchten Tuch die Glühbirnenfassung berührte und dabei in den Stromkreis geriet. Sie erlitt eine Verbrennung zweiten Grades des linken Zeigefingers. (51)

Weiters verunglückte ein Bediensteter einer Fernmeldestreckenleitung, der Löcher in einen Metallgestellrahmen bohren sollte. Er stand dabei auf einer Leiter und hielt sich am Rahmen fest. Als er die Bohrmaschine mit Metallgehäuse einschaltete, kam er in den Stromkreis, wobei die Ursache des Auftretens der Berührungsspannung in dem Gerät gelegen sein dürfte. (52)

Ein Elektriker hatte den Auftrag, in einem Bahnhof auf einem Holzmast eine Leuchtstoffröhrenarmatur zu montieren. Diese Leuchte wurde durch ein Setra-Kabel angespeist, dessen Tragseil im Zuge der Leitungsführung ein Blechdach und eine Dachrinne berührte. Nach Montage der Armatur wurde festgestellt, daß dieselbe nicht leuchtet. Um nun die Ursache der Störung festzustellen, bestieg er nochmals mittels der Schiebeleiter den Holzmast. Dabei hielt er sich mit der rechten Hand an der Konsole

fest, an der die Leuchtstoffröhrenarmatur befestigt war, mit der linken Hand berührte er das Tragseil des Setra-Kabels. Da nun die Armatur einen Phasen-Körperschluß hatte, geriet der Elektriker über die Konsole, die rechte Hand, den Körper, die linke Hand und das geerdete Tragseil in den Stromkreis. Ein mit ihm arbeitender, bei der Leiter stehender angelernter Facharbeiter versuchte, durch Bewegen der Leiter den Elektriker aus dem Stromkreis zu bekommen, was ihm auch gelang. Allerdings stürzte der Elektriker dabei aus einer Höhe von fast fünf Metern und erlitt eine schwere Knieverletzung. (53)

Von Straßenbahnunternehmen wurden dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtsjahr zwei Elektrounfälle gemeldet. In einem Fall bekam ein Bediensteter einer Motorenrevisionsgruppe den Auftrag, den vor dem Fahrschalter liegenden Trennschalter der 600 V Anspeisung des Motorenprüfstandes einzuschalten. Dabei berührte er mit dem Zeigefinger der linken Hand eine unter Spannung stehende Schraube. Mit der rechten Hand hielt er sich zu diesem Zeitpunkt an der geerdeten Fahrschalterplatte fest. Der Bedienstete wurde durch den Stromstoß vom Fahrschalter weggeschleudert. Am Zeigefinger der linken Hand war eine Strommarke sichtbar. Die Trennschalter an den gegenständlichen beiden Motorenprüfständen wurden bereits entfernt und durch zwei Luftschrüsse mit 24 V-Steuerung ersetzt. (54)

Der zweite Unfall ereignete sich, als ein Bediensteter bei der Überprüfung der Magnetschienenbremse eines Straßenbahntriebwagens in den Stromkreis geriet, was glücklicherweise keine Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte. (55)

Von Seilbahnunternehmen wurden im Berichtsjahr dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat ebenfalls zwei Elektrounfälle gemeldet, die beide auf die Bildung elektrischer Lichtbögen zurückzuführen waren. In einem Fall kam es bei Einschaltung eines ausgefallenen Schutzschalters zu einem Kurzschluß mit Stichflammenbildung. (56)

im anderen Fall fiel bei den Vorbereitungsarbeiten für eine Notbeleuchtung beim Niederspannungsverteiler einem Bediensteten vermutlich ein Seitenschneider in den unter Spannung stehenden 400-Ampere-Sicherungstrenner, wobei ein Kurzschluß entstand. Durch den Kurzschluß entstand ein starker Lichtbogen, der dem Bediensteten an beiden Händen Brandwunden ersten und zweiten Grades zufügte. (57)

Bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung ereignete sich im Berichtsjahr ein markanter Elektrounfall, als ein Paketwagenlenker beim Abschmieren des Anlasserritzels an einem Paketwagen mit dem Metallband seiner Uhr zugleich an den Stromanschluß des Anlassers und an Masse ankam. Dadurch verursachte er einen Kurzschluß, bei dem das Uhrband derart erhitzt wurde, daß es dem Bediensteten am Handgelenk kleben blieb und ihm Verbrennungen dritten Grades am linken Unterarm zufügte. (58)

Ein Monteur einer Fernmeldezentralbauleitung war in einem Wählamt mit dem Ausrichten der eisernen Tragkonstruktion für die Kabelverlegung über den Gestellreihen der Übertragungseinrichtungen beschäftigt. Die Einzelgestellreihen wurden durch die U-Schiene, welche dort an beiden Seiten am Mauerwerk befestigt ist, gehalten. Die U-Schiene dient auch als Träger für die Starkstrominstallation (Gestellebeleuchtung und Schuko-Steckdosen). Beim Anziehen einer Schraube der Eisenkonstruktion kam der Monteur, auf einer Leiter stehend, in den probeweise eingeschalteten Stromkreis, da eine Schaltdose aus Baugründen nicht geschlossen war. (59)

Im Zuge einer Störungsbehebung (Ausfall der Stromversorgung eines Wählamtes) mußte bei einer posteigenen Maststation (20 kV/380/220 V) ein Setra-Freileitungskabel ersatzweise zugeschaltet werden. Dazu wurde einem Bautruppführer ein Setrakabel hinaufgereicht, der es um den Mast schlang, wobei er dabei auf dem geerdeten Montagegerüst des Trafos stand. Kurz darauf glitt der Bautruppführer beim Befestigen einer Seilklemme am Montagegerüst des Trafos aus und geriet an die unter Spannung stehende 20 kV-Durchführung des Trafos. Zwei weitere Bedienstete befreiten den Bautruppführer mit einer isolierten Schaltstange aus dem Stromkreis. Bei dieser Maßnahme stürzten die Retter von der Leiter bzw. der Bautruppführer vom Mast, glücklicherweise in einen hochgewachsenen Busch, der den Sturz bremste. Der Bautruppführer hatte am Rücken, unter dem rechten Schulterblatt, eine etwa 3 cm im Durchmesser große und auf der Sohle des rechten Fußes eine etwa 6 cm lange und ungefähr 2 cm breite Fleischwunde erlitten. (60)

Abschließend sei nochmals festgestellt, daß alle hier geschilderten Unfälle bei Einhaltung der Vorschriften des elektrotechnischen Vorschriftenwerkes, zumindest in der überwiegenden Anzahl der Fälle sogar leicht überblickbar, vermeidbar gewesen wären, bzw. in den meisten Fällen⁶⁾ nur durch glückliche Umstände keinen tödlichen Verlauf genommen haben. Hiezu zeigt eine wesentliche Aufgabenstellung der Unfallverhütung, die überdies leichter durchführbar erscheint als etwa die Unfallverhütung beim Aufenthalt im Gleisbereich, um den wesentlichen Schwerpunkt im Unfallgeschehen im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zu nennen, der freilich mit seiner stets wechselnden, unter Umständen sich jäh verändernden Situation überaus hohe Anforderungen auch an die Reaktionsfähigkeit jedes einzelnen Bediensteten stellt.

⁶⁾ Siehe jedoch auch Abschnitt IV/1.2.1, Unfall (15).

2. Berufskrankheiten

Im Berichtsjahr wurden im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion in 13 Fällen (1973: 8) von ärztlicher Seite Anzeige über eine Berufskrankheit erstattet.

Insgesamt ergibt sich für einen zehnjährigen Zeitraum die Summe der im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion von ärztlicher Seite erfolgten Anzeigen über Berufskrankheiten mit 83 (darunter kein einziger Todesfall) und verteilt sich auf die einzelnen Jahre bzw. die beiden Großunternehmen Österreichische Bundesbahnen und Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung sowie die sonstigen Verkehrsunternehmen wie folgt:

Tafel IV / 2.1: Anzahl der ärztlichen Anzeigen über eine Berufskrankheit

Unternehmen	im Jahre										Summe 1965 bis 1974
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	
Österreichische Bundesbahnen	8	5	10	4	4	7	6	8	6	11	69
Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	2	—	—	1	1	—	—	1	1	2	8
Sonstige Unternehmen	—	—	1 ¹⁾	—	1 ¹⁾	2 ²⁾	—	1 ¹⁾	1 ³⁾	—	6
Jahressumme	10	5	11	5	6	9	6	10	8	13	83

¹⁾ Luftfahrt

²⁾ Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft
Grazer Stadtwerke AG-Verkehrsbetriebe

³⁾ Anschlußbahn

Diese Zahlen zeigen, daß die der Aufsicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegenden Unternehmen — verglichen mit anderen Berufssparten — im Mittel eine als sehr günstig zu bezeichnende Rate der ärztlich angezeigten Berufskrankheiten aufweisen. Sicher sind hiefür eine ganze Reihe von Gründen maßgebend. Als wichtige Teilkomponente hiezu muß auch einschlägig auf das besonders soziale Bemühen einer Reihe von Unternehmen im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion hingewiesen werden, wie dies schon in diesem Bericht im Hinblick auf die geringe Zahl der Beanstandungen auf dem Gebiete des Verwendungsschutzes geschah. In diesem Zusammenhang seien von den Österreichischen Bundesbahnen und der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, auf die allein fast drei Viertel der Arbeitnehmer entfallen, bei denen die Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt, die diesbezüglichen Zahlen der in den letzten zehn Jahren durchgeführten einschlägigen ärztlichen Untersuchungen von Arbeitnehmern, die zu Tätigkeiten, bei denen die dabei Beschäftigten Einwirkungen ausgesetzt sein können, die erfahrungsgemäß die Gesundheit zu schädigen vermögen, herangezogen wurden, nachstehend angeführt.

Tafel IV/2.2: Anzahl der ärztlichen Untersuchungen über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten bei den Österreichischen Bundesbahnen und der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung

Unternehmen	im Jahre										Summe 1965 bis 1974
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	
Österreichische Bundesbahnen	5264	5611	5352	4941	4832	4338	4518	4454	4100	2891	46.301
Österreichische Post- u. Telegraphenverwaltung	2080	2484	2463	2450	2454	3107	2605	2630	2960	3554	26.787
Jahressumme	7344	8095	7815	7391	7286	7445	7123	7084	7060	6445	73.088

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurden also anlässlich von 2.891 ärztlichen Untersuchungen im Berichtsjahr in elf Fällen ärztliche Anzeigen über eine Berufskrankheit erstattet, wobei sechs Anzeigen Lärmschäden, drei Anzeigen Erkrankungen durch Halogen-Kohlenwasserstoffe, eine Anzeige eine Erkrankung durch Nitroverbindungen des Benzols und eine eine Staublungenerkrankung betreffen.

Bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung wurden anlässlich von 3.554 ärztlichen Untersuchungen bei einem Arbeitnehmer ein beruflich verursachtes Asthma bronchiale und bei einer Arbeitnehmerin eine Erkrankung durch Chrom oder seine Verbindungen festgestellt und eine ärztliche Anzeige über eine Berufskrankheit erstattet.

3. Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten

Bei vielen im Eisenbahndienst anfallenden Arbeiten sind die Bediensteten in einem überdurchschnittlich hohen Ausmaß gefährdet, durch Unfälle Kopf-, Hals- oder Nackenverletzungen zu erleiden. Die Versorgung der Bediensteten mit Schutzhelmen wurde eingehend in den Unfallverhütungsvorschriften der Österreichischen Bundesbahnen geregelt und dabei unter anderem festgelegt, welche Bediensteten obligatorisch mit Schutzhelmen zu versorgen sind und welche Bediensteten über Anforderung der Dienststelle mit Schutzhelmen versorgt werden. Es wurde auch festgehalten, daß die mit Schutzhelmen versorgten Bediensteten diese Helme bei Durchführung von Arbeiten, die mit einer Gefährdung von Kopf, Hals oder Nacken verbunden sind, zu tragen haben¹⁾. Hierzu wurden im Abschnitt IV/1.3 bemerkenswerte Unfälle, die auf das Nichttragen von Schutzhelmen zurückzuführen sind, ebenso aufgenommen wie Unfälle, bei denen durch das Tragen von einem Schutzhelm die Folgen wesentlich gemindert wurden.

Besonders einschlägig gefährdet sind im Eisenbahndienst jene Bediensteten, die im Gefährdungsbereich der Gleisanlagen arbeiten müssen, wie etwa jene, die im Verschubdienst beschäftigt sind. Beim Verschub sind besondere Gefahren durch Sturz und Fall gegeben. So ist in Bahnhofgleisen, ausgenommen jene, in welchen in der Regel nicht verschoben wird, sowie in den als Ausziehgleis verwendeten Abschnitten der Streckengleise bis zur Verschuhhalttafel das Schotterbett bis Schwellenoberkante mit Schotter der Körnung 2 auszubilden. Für Weichen und Kreuzungen auf Holz- und Stahlschwellen ist jedoch Schotter der Körnung 1 zu verwenden²⁾. Schienegleiche Wegübergänge im Verschubbereich, die keinen verbreiterten Kupplungsauflauf besitzen, stellen für Verschubbedienstete eine erhöhte Gefährdung dar, da die Bohlenerhebungen durch die Konzentration des Verschiebers auf den Kupplungsvorgang leicht übersehen werden können, wodurch es zum Stolpern oder gar zu einem Sturz mit schwersten Unfallfolgen kommen kann. Es waren daher alle schienegleichen Eisenbahnkreuzungen und Wegübergänge im Verschubbereich gegebenenfalls nach dem von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen herausgegebenen Sonderblatt 17 110 (Schienegleiche Eisenbahnkreuzungen — Anordnung der Kupplungsaufläufe bei Gleisabdeckungen verschiedener Bauart im Verschubbereich) mit einem verbreiterten Kupplungsauflauf auszustatten³⁾. Auch im Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen erschien hierzu im Berichtsjahr ein diesbezüglicher Bildbeitrag.

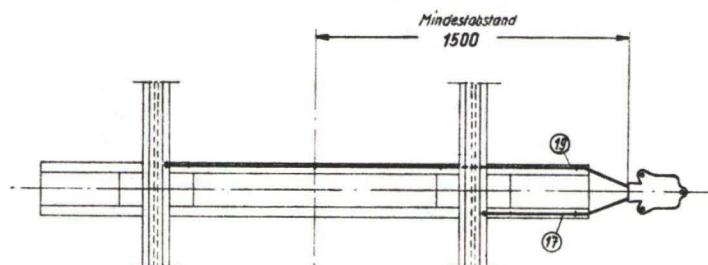
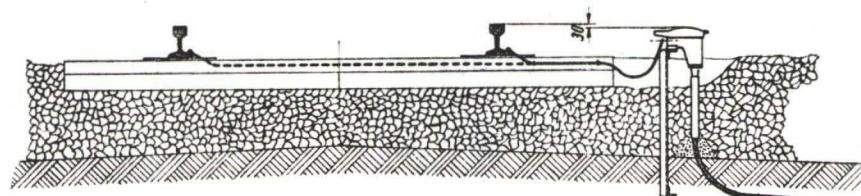
Auch Hindernisse anderer Art, die zu Stolperunfällen Anlaß geben können, stellen im Gleisbereich eine besondere Gefährdung dar. So hat in einigen Bahnhöfen die Versetzung von Kabelanschluskkästen und Anschlußgehäusen zur Sorge um die persönliche Sicherheit der Verschubbediensteten Anlaß gegeben. Bei Neubauten und Änderungen von Außenanlagen soll in Hinkunft im Einvernehmen zwischen Bahnhofleitung und dem Sicherungsdienst jene Gleisseite festgelegt werden, auf die Anschlußkästen zu versetzen wären, um damit die stärker begangenen Verschieberbahnsteige möglichst von Einbauten freizuhalten. Im Bedarfsfall kann jedoch, wenn die Möglichkeit dazu besteht, auch in Bahnhöfen die für die Strecke vorgesehene Verlegung zur Anwendung gelangen.

¹⁾ Siehe Vorläufige Unfallverhütungsvorschrift der Österreichischen Bundesbahnen, DV A 40, Heft 2, Pkt. 2.7.7, und der Anlage 3 zu diesem Heft bzw. Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1972, Abschnitt VIII, Beilage 8.

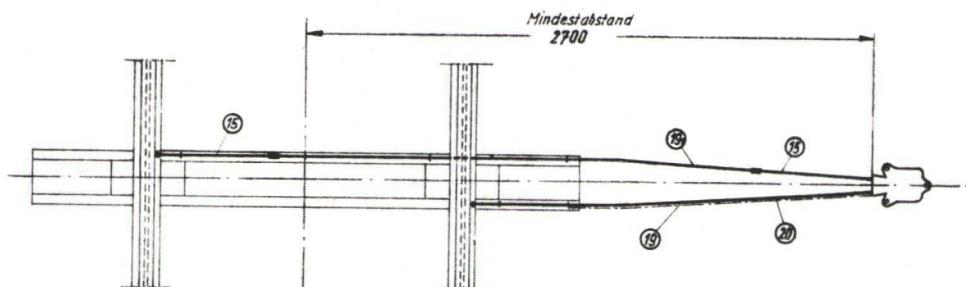
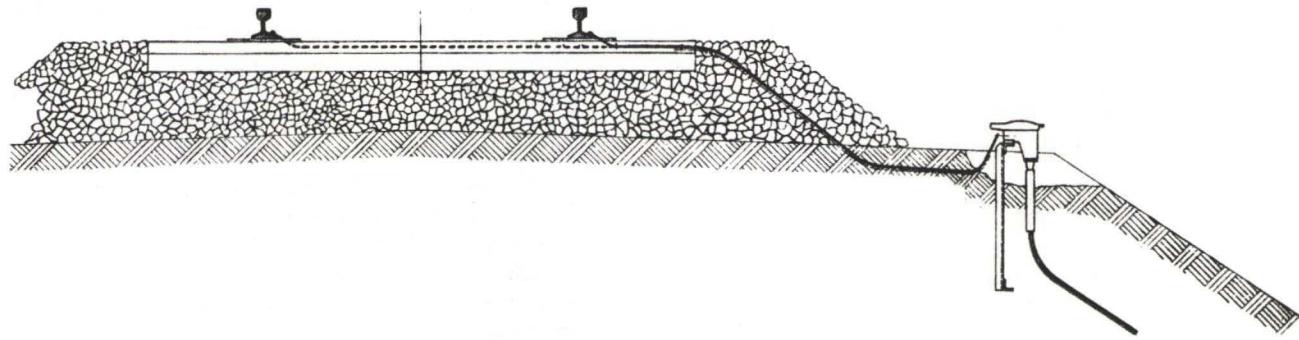
²⁾ Siehe Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1971, Abschnitt X, Abb. 7 und 8.

³⁾ Siehe Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1973, Abschnitt IV/3, Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1972, Abschnitt IV/3, Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1971, Abschnitt VI, Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1970, Abschnitt X, Beilage 4.

Im Bahnhof



Auf der Strecke



Bau- und Erhaltungsarbeiten in befahrenen Streckengleisen erfordern ein Höchstmaß von Sicherheitsmaßnahmen für die dort Arbeitenden. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen wurden Warnungen bisher ausschließlich in Form akustischer Signale von Streckenwarnposten abgegeben, doch hing dies natürlich stets vom vollen Einsatz des Warnpersonals ab, und außerdem war dieses System — gerade personell — sehr aufwendig. Die Österreichischen Bundesbahnen haben nunmehr im Berichtsjahr verschiedene vollautomatische Rottenwarnanlagen in Erprobung genommen. Im Prinzip bestehen solche neuen Geräte im wesentlichen aus einer Zugmeldeanlage, an die eine Alarmanlage angeschlossen ist. Für die Warnung an der Baustelle werden sowohl optische als auch akustische Warnmittel verwendet. Es sind dies Drehleuchten und Sirenen oder Hörner. Die Ein- und Abschaltung der Alarmanlage erfolgt selbstständig durch Zugeinwirkung. Zu diesem Zweck werden in entsprechender Entfernung von der Baustelle bzw. am Ende der Baustelle hochempfindliche Schienenkontakte eingebaut. Für stationäre Baustellen (z. B. Brückenbaustellen) werden Anlagen verwendet, die mit 220 V Netzstrom betrieben

werden und bei denen die Schienenkontakte mit dem Schaltkasten durch Kabel verbunden sind. Für wandernde Baustellen gibt es Anlagen, die durch Funk gesteuert und mit Batteriestrom gespeist werden. Es besteht die Absicht, nach genauer Überprüfung und Genehmigung durch die zuständigen Stellen das Gerät auch bei den Österreichischen Bundesbahnen, und zwar zunächst für einfache Verhältnisse, einzuführen. Zur rationelleren Abwicklung der Gleiserhaltungsarbeiten bedienen sich die Österreichischen Bundesbahnen schon seit einiger Zeit auch auf Schmalspurstrecken eines maschinellen Durcharbeitungszuges, sodaß auch auf diesen Strecken wesentliche Personaleinsparungen ermöglicht, und dadurch bedingt bei Bauarbeiten im Gleisbereich die immer gegebene Unfallgefahr weitgehend eingeschränkt wird.

Eine markante, für den Eisenbahnbetrieb typische Unfallquelle, die auch im Berichtsjahr zu einem tödlichen Unfall führte, stellen Schneeräumarbeiten in Gleisen und Weichen⁴⁾ dar, weil der Schnee das Fahrgeräusch dämpft und das Ausweichen vor bewegten Fahrzeugen, namentlich bei großen Schneemassen, sehr erschwert ist. Besondere Vorsicht ist daher bei Schneetreiben, großer Kälte, Eis- und Schneeglätte sowie bei Dunkelheit geboten. Bei größeren Schneemassen (Schneemauern) müssen an der Arbeitsstelle außerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes Austrittsnischen in genügender Größe und Anzahl vorhanden sein. Da oft Bedienstete bei der Schneeräumung an Weichen ohne Sicherungsstellen tätig sind, sollen sie tunlichst so arbeiten, daß sie den auf diesem Gleis zu erwartenden Bewegungen von Fahrtriebsmitteln entgegenblicken; sie müssen häufig Umschau halten und auf die Annäherung von Fahrzeugen achten.

Nicht nur personalwirtschaftlich, sondern auch vom Arbeitnehmerschutzmäßigen Standpunkt sind die verschiedenen Typen von Weichenauftauanlagen wesentlich, weil so ebenfalls zahlreiche Aufenthalte des Bahnpersonals im Gefährdungsbereich der Gleisanlagen vermieden werden. Um die Weichenanlagen von Eis und Schnee freizuhalten, bedienen sich deshalb die Österreichischen Bundesbahnen neben stationären — elektrisch oder gasbeheizten — Anlagen schon seit einigen Jahren auch mobiler Auftauanlagen. Diese bestehen im wesentlichen aus einem offenen Güterwagen, auf dessen Plattform ein großer Flüssiggasbehälter und ein Bedienungsstand aufgebaut sind. Über zahlreiche Ausströmdüsen kann das Gas bis nahe an die aufzutauenden Weichen herangebracht werden und durch Entzündung desselben ein Wegschmelzen der Eis- und Schneeschicht bewirken. Diese Wagen werden von einem kleinen Triebfahrzeug bewegt und haben sich im Wintereinsatz auf großen Bahnhöfen bewährt.

Untersuchungen des Verhaltens von Eisenbahnfahrzeugen und Eisenbahnmaterial bei verschiedenen klimatischen Umweltbedingungen, vor allem hier interessierend unter harten wintermäßigen Bedingungen, wurden auch im Berichtsjahr in der Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Arsenal in Wien durchgeführt⁵⁾. Hier seien beispielhaft Schneeversuche an Eingangstüren von Reisezugwagen bzw. die vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes besonders wichtigen Versuche an vereisten Hochspannungs-Scherentrennschaltern sowie Vereisungsversuche an einem Prototyp der Mittelpufferkupplung⁶⁾ einschlägig angeführt.

Gerade die Mittelpufferkupplung und die um den Einführungstermin im Berichtsjahr erneut aufgelebte Diskussion zeigen, daß die Probleme technisch bereits weitgehend gelöst sind und die Einführung automatischer Kupplungen eine erhebliche Reduzierung der Arbeitsunfälle mit sich bringen und betriebswirtschaftliche Vorteile für die Eisenbahnverwaltungen sowie indirekte positive verkehrs- und umweltpolitische Auswirkungen haben würde. Vom Arbeitnehmerschutzmäßigen Standpunkt aus muß hier nochmals darauf verwiesen werden, daß zum Kuppeln und Entkuppeln, das manuell besorgt wird, der Verschieber zwischen zwei Fahrzeugen stehen muß. Besonders gefährlich ist das Kuppeln anrollender Fahrzeuge, bei dem sich die meisten Unfälle ereignen. In den Vereinigten Staaten und Japan, die schon lange das Prinzip der Mittelpufferkupplung verwenden, liegt die Unfallquote 75 Prozent unter der der UIC⁷⁾. Es muß hier jedoch zu bedenken geben werden, daß die in den Vereinigten Staaten und in Japan verwendeten Typen der automatischen Kupplung zum Teil manuell bedient werden müssen. Die für Europa geplante Mittelpufferkupplung mit automatischen Luft- und Elektrokupplern bietet dagegen dem Verschubpersonal maximalen Schutz. Lediglich das Entkuppeln geschieht manuell durch Betätigung der Entkuppelvorrichtung an der Seite des Fahrzeuges, doch entsteht dabei für den Kuppler keinerlei Gefahr. Die Vorteile der automatischen Kupplung werden allerdings erst spürbar, wenn der gesamte Fahrzeugpark umgestellt ist. In der Übergangszeit muß daher mit erhöhter Gefahr für das Verschubpersonal gerechnet werden, da beim Gemischtkuppeln der freie Platz zwischen den Fahrzeugen noch geringer ist als bisher⁸⁾.

⁴⁾ Siehe hierzu Abschnitt IX, Abb. 15.

⁵⁾ Schausberger Heinz: Die Fahrzeugversuchsanlage Wien nach dem Umbau 1973/74; Die ÖBB in Wort und Bild, Jg. 1974, H. 8.

⁶⁾ Siehe Abschnitt IX, Abb. 4.

⁷⁾ Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband).

⁸⁾ Die automatische Kupplung; Der Eisenbahner, Jg. 1974, H. 3, Eisenbahner tagten in Basel; Der Eisenbahner, Jg. 1974, H. 4.

Die Menge der zu transportierenden Mineralöle, der daraus gewonnenen flüssigen Brenn- und Treibstoffe, der Säuren, Basen und anderen chemischen Flüssigkeiten (zum Teil giftig oder giftgasentwickelnd) hat in den letzten Jahren stark zugenommen, ja sie bildet einen ganz beträchtlichen Anteil am gesamten Gütertransportvolumen der Österreichischen Bundesbahnen. Dadurch stieg selbstverständlich auch die Möglichkeit, daß Kessel- und Behälterwagen während des Transportes beschädigt werden und, in weiterer Folge, Grundwasser verschmutzt und menschliches Leben gefährdet wird. Wenn man bedenkt, daß bereits ein Liter Heizöl etwa eine Million Liter Wasser verunreinigen kann, so ist zu erkennen, daß das Verschütten oder Auslaufen von Mineralölprodukten, wie Benzin, Heizöl, Schmieröl und ähnliches, viele Probleme mit sich bringt. Kommt es daher beim Transport von Kesselwagen zu einem Unfall und gelangen in weiterer Folge Mineralölprodukte zum Auslaufen, muß versucht werden, alles daranzusetzen, um das Ausbreiten dieser Stoffe auf Oberflächen von Gewässern oder das Eindringen in den Boden, besonders dort zu verhindern, wo das Grundwasser gefährdet werden könnte. Ganz abgesehen davon, muß selbstverständlich die Brand- und Explosionsgefahr beseitigt werden. Für allfällige Transportunfälle von Mineralöl-Kesselzügen haben die Österreichischen Bundesbahnen eine Reihe von Präventivmaßnahmen gesetzt, von denen eine der jüngsten das Indienststellen eines sogenannten „Ölwehrzuges“ ist. Der Zug besteht aus sechs Ölauffangwagen mit einem Fassungsraum von einmal 240 hl und fünfmal 180 hl und einem Ölwehrgerätewagen. Wichtigster Bestandteil des Ölwehrzuges ist der Ölwehrgerätewagen, da er das Abdichten leckgewordener Kessel- und Behälterwagen bzw. das Auffangen von ausfließendem Öl ermöglicht. Außerdem ist in diesem Wagen ein 20 kW-Stromaggregat installiert, das den Strom für die beiden explosionsgeschützten Kreiselpumpen — zum Umpumpen des Kesselinhaltes in die Ölauffangwagen — liefert. Der neue Ölwehrzug, der Einsatz hiefür geschulter Hilfszugmannschaften und die Zusammenarbeit mit den örtlichen Feuerwehren sollen bei Ölalarm künftig eine wirksame Bekämpfung des Schadens gewährleisten. Es ist geplant, noch weitere Ölwehrgerätewagen einzusetzen⁹⁾.

Im Zuge der Erweiterung der Aufgabenbereiche bei den Österreichischen Bundesbahnen wurde einschlägig auch erstmals der Hilfszug der Zugförderungsleitung Salzburg für die Abdichtung etwa leckgewordener Kessel- und Behälterwagen und zum Auffangen des ausfließenden Wageninhaltes mit geeigneten Einrichtungen — sogenannten Ölwehrgeräten — und Materialien ausgerüstet¹⁰⁾.

Diese Neuerung bedeutet eine echte Ausweitung des Aufgabenbereiches der ÖBB-Hilfszüge, der sich bisher vor allem darauf beschränkte, Entgleisungen zu beheben, beschädigte Fahrzeuge lauffähig zu machen und abzutransportieren sowie Gleisanlagen nach Unfällen freizumachen. Allerdings sind für die Einleitung, Abwicklung und Überwachung aller bei Unfällen mit Ölalarm auch auf Bahngelände zu treffenden Hilfsmaßnahmen noch immer örtliche Institutionen und Hilfsorganisationen zuständig, so die Magistratsabteilungen der Städte, die Gemeinden, die Berufs- und die Freiwilligen Feuerwehren, die Betriebsfeuerwehren und Katastrophenzüge. Die neue Maßnahme — es ist geplant, noch weitere Hilfszüge mit Ölwehrgeräten auszurüsten — und der Einsatz der Hilfszugmannschaften bei Ölunfällen sollen nun, in wirksamer Zusammenarbeit mit den diesbezüglichen öffentlichen Hilfsorganisationen, nicht nur einen verstärkten rascheren Hilfseinsatz gewährleisten sondern auch die Bekämpfung des Schadens auf eine breitere Basis stellen.

Die Aufgaben des ÖBB-Hilfszuges werden vor allem im Abdichten von Lecks an Kessel- und Behälterwagen und im Auffangen von ausfließendem Ladegut bestehen.

Ein für diesen Zweck gebauter Ortsgerätewagen (Nummer 971.000 des Hilfszuges Salzburg) besitzt ein eigenes Abteil, in dem die zur Bekämpfung derartiger Unfälle dienenden Ölwehrgeräte untergebracht sind. Dieser im Abschnitt IX, Abb. 17 gezeigte Wagen ist auch mit Hebezeugen für einfache Aufgleisungsarbeiten ausgerüstet und für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h konstruiert. Er wird künftig nicht nur bei der Behebung von im Ortsbereich Salzburg anfallenden einfachen Wagenentgleisungen oder kleinen Kesselwagenbeschädigungen eingesetzt, sondern auch bei Großunfällen, bei denen gleichzeitig auch Ölalarm gegeben wird, und zwar zusammen mit dem Schwerpunktthilfszug Salzburg auch im gesamten eigenen wie auch im erweiterten Hilfszugbereich. Zum Umpumpen bzw. Umfüllen des Inhaltes lecker Kesselwagen stehen in der Zugförderungsleitung Salzburg darüber hinaus ein vierachsiger und zwei zweiachsige Kesselwagen, sogenannte Auffangbehälterwagen, zur Verfügung; diese Wagen können bei Ölalarm sofort bereitgestellt oder mit dem Hilfszug zur Unfallstelle mitgeführt werden.

Von den Ölwehrgeräten, die der Ortsgerätewagen 971.000 mit sich führt und die in mehreren Einsätzen auch schon ihre Bewährungsprobe bestanden, sei zunächst die im Abschnitt IX, Abb. 19 gezeigte 6 × 8 Meter große Spezialauffangplane aus hochreißfestem, synthetischen Gewebe (mit Spezialbeschichtung und elektrostatischer Leitfähigkeit) genannt. Diese Plane, die etwa zwei Drittel bis vier Fünftel des jeweiligen Kesselinhaltes auffangen kann, wird an der Unterseite des Kessels, und zwar im Längsraum zwischen den Wagenachsen an einem in Langträgerhöhe rundum verlegten Tragseil be-

⁹⁾ Der erste ÖBB-Ölwehrzug steht bereit; Die ÖBB in Wort und Bild, Jg. 1974, H. 12.

¹⁰⁾ Die Bekämpfung von Öl-Unfällen; Die ÖBB in Wort und Bild, Jg. 1974, H. 2.

festigt. Die aufgefangene Flüssigkeit kann mit einer Pumpe entweder — bis ein Ersatzkesselwagen da ist — zurück in den leeren Kessel oder aber gleich in den Auffangbehälterwagen umgepumpt werden.

Außer dieser Plane gibt es an Auffanggeräten noch vier starre, jeweils nicht ganz einen Meter hohe Behälter, deren Gesamt fassungsvermögen 2.855 Liter beträgt, mit den dazugehörigen Holzpodesten, dann fünf zusammensteckbare Öl- und Säure-Ablaufrinnen aus Polyester, um die auslaufenden Flüssigkeiten in die Auffangbehälter abzuleiten, und zwei Öl- und Säureschaufeln aus (ebenfalls glasfaserverstärktem) Polyester. Zwei eigene Öl-Auffangwannen aus Eisenblech mit einem Fassungsvermögen von nahezu vierhundert bzw. dreihundert Liter dienen zum Auffangen der zwischen den Wagenachsen von den Drehgestellen oder unmittelbar unter den Einzelachsen abfließenden Leckflüssigkeiten (Siehe Abschnitt IX, Abb. 18). Die Ölwehrgerätschaften umfassen auch eine tragbare Handflügelpumpe auf einem Tischgestell samt Saug- und Druckschlauch.

An Dichtungsmaterialien und -geräten enthält der Ortsgerätewagen eine Kassette mit einem Sortiment an Dichtmaterial, einen synthetischen Armatur-Lecküberzug und ein pneumatisches Dichtkissen zum Abdichten von Leckstellen an Tankfahrzeugen; dazu gehören natürlich Schlauch und Blasebalg.

Zum Absperren von Unfallstellen führt der Ortsgerätewagen eine ausreichende Menge an rot-weißen Fähnchenschnüren und Schnurstützen sowie zwei Warnungstafeln mit der Aufschrift „Achtung, Feuergefahr!“ mit, zum Aufsaugen etwa ausgeflossenen Lecköls ebenso genügende Mengen eines wirksamen Ölbindemittels.

Die Verbesserung der Arbeitsplatzgestaltung in den Führerständen der Lokomotiven wird, wie schon im Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektortates für das Jahr 1973 eingehend dargestellt, konsequent weitergeführt. Sie umfaßt unter anderem bessere Schalldämmung, bessere Heizungsanlagen, moderne, einstellbare Lokführersessel und wärmedämmende Scheiben.

Im Berichtsjahr wurden von der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung neue Bahnpostwagen¹¹⁾ in die planmäßigen Inlands-Fernzugkurse eingereiht. Die neuen Wagen haben ein Eigengewicht von 38 Tonnen, automatische Lastbremsung, können mit 19 Tonnen Fracht beladen und bis zu 120 km/h Höchstgeschwindigkeit eingesetzt werden. Besonderes Augenmerk wurde auf eine vollkommen neu gestaltete und den Anforderungen des modernen Bahnpostbetriebes entsprechende Inneneinrichtung der Wagen gelegt. Als erste Bahnpostwagen Österreichs haben sie eine doppelte Energieversorgung: die Friedmann-Warmluftheizung kann im normalen Fahrbetrieb mit elektrischem Strom gespeist werden. Da Bahnpostwagen aber auch gelegentlich längere Zeit an Anschluß-, Be- oder Entladepunkten vom Zug getrennt abgestellt stehen müssen, war auch eine netzunabhängige Beheizung notwendig. Daher ist die Warmluftheizung des Wagens so eingerichtet, daß sie außer mit elektrischer Energie auch mit Ölbrennern betrieben werden kann.

Der Erhöhung der Arbeitssicherheit dienten in besonderer Weise die diesbezüglichen Ausbildungskurse des Unfallverhütungsdienstes der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt bzw. jene der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen sowie ferner auch die betriebliche Weiterbildung von hierfür in Betracht kommenden Arbeitnehmern.

Eine überaus wichtige Teilkomponente zur Verbesserung der Arbeitssicherheit stellen die gemeinsam von den Österreichischen Bundesbahnen, dem Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, der Gewerkschaft der Eisenbahner, unter Teilnahme von Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektortates seit Jahren durchgeführten Aussprachen über Probleme der Unfallverhütung dar. Sie werden bei jenen Dienststellen abgehalten, bei denen im abgelaufenen Jahr gegenüber dem Vorjahr eine starke Steigerung der Unfallrate eingetreten ist, bzw. diese erheblich über dem für den jeweiligen Fachdienst ermittelten Durchschnittswert liegt. Der Unfallstatistik kommt also erhöhte Bedeutung zu¹²⁾ und wird so zu einem wesentlichen Faktor praktischer Arbeitnehmerschutzarbeit.

Auf Grund aller im Berichtszeitraum eingetretenen Arbeitsunfälle (Personal- und Wegunfälle) der Österreichischen Bundesbahnen ergaben sich im Berichtsjahr¹³⁾:

- a) als Unfallhäufigkeit: 25,1
d. h., auf 1.000.000 Arbeitsstunden entfallen 25,1 Arbeitsunfälle;
- b) als Unfallrate: 55
d. h., auf je 1.000 Bedienstete entfallen 55 Arbeitsunfälle;

¹¹⁾ Siehe Abschnitt IX, Abb. 16.

¹²⁾ Siehe hierzu Abschnitt VIII, Beilage 6: Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

¹³⁾ Diese Werte stellen vorläufige Zahlen der statistischen Auswertung der Unfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen durch diese selbst dar, die sich noch geringfügig ändern können, da die endgültigen Werte bei Drucklegung noch nicht vorlagen. Unterschiedlich zu den sonstigen Unfallszahlen dieses Tätigkeitsberichtes basieren die hier und in Abschnitt VIII, Beilage 6, von den Österreichischen Bundesbahnen gebrauchten Werte darauf, daß in deren Unfallstatistik nur jene Arbeitsunfälle (Personal- und Wegunfälle) erfaßt und ausgewertet werden, durch die ein Bediensteter der Österreichischen Bundesbahnen getötet (Tod innerhalb 24 Stunden nach dem Unfall) oder einen Tag oder länger arbeitsunfähig geworden ist.

- c) als Unfallzeitverlust: 3.269
d. h. von je 1.000.000 Arbeitsstunden gehen 3.269 Arbeitsstunden durch Arbeitsunfälle verloren;
- d) als Unfallschwere: 130
d. h., infolge eines Arbeitsunfalles versäumt ein Bediensteter wegen der Unfallheilbehandlung (Krankenstand) 130 Arbeitsstunden, das sind 21,7 Kalendertage.

Großer Anstrengung bedarf noch die Eingliederung ausländischer Arbeitskräfte in das bestehende System zur Hebung der Arbeitssicherheit, wenngleich schon in dieser Hinsicht viel wertvolle Arbeit geleistet wurde. Besonderes Gewicht wurde auf die Überwindung der Verständigungsschwierigkeiten bzw. auf die Aufklärung und Einschulung auf dem Gebiete der Unfallverhütung gelegt, da die Unfallrate der bei den Österreichischen Bundesbahnen beschäftigten jugoslawischen Gastarbeiter rund doppelt so hoch ist wie die Rate der Personalunfälle vergleichbarer österreichischer Bediensteter. Hierzu sei bemerkt, daß die Gastarbeiter vielfach aus Berufen kommen, die mit dem Bahnbetrieb in keinem Zusammenhang stehen und außerdem vielfach mit den Gastarbeitern, zumindest am Beginn ihrer Tätigkeit, die bereits erwähnten Verständigungsschwierigkeiten bestehen, die einen Hinweis auf bestehende oder mögliche Gefahren vielfach sehr erschweren.

Nach einer verhältnismäßig kurzen Anlaufzeit tritt dann bei den Gastarbeitern erfahrungsgemäß eine Phase erhöhter Gefährdung ein, in der der ausländische Bedienstete, in der Meinung, seine Arbeit schon zu kennen, die hiebei auftretenden Gefahren unterschätzt. In der Folge, etwa nach einem halben Jahr, ist die Einordnung in den Eisenbahnberuf abgeschlossen und die Anpassung an die Arbeitsgewohnheiten des Gastlandes vollzogen.

Günstig entwickelte sich die Unfallrate bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, die im Jahre 1973 noch bei 52,6 lag und im Jahre 1974 auf 46,6, das ist um 11,3 Prozent, abgesenkt werden konnte.

Trotzdem gingen im Jahre 1974 im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung insgesamt 219.569 Arbeitsstunden, das sind rund 35.994 Kalendertage, durch unfallbedingte Krankenstände verloren. Zur Unterstützung der Tätigkeit der Arbeitnehmerschutzorgane der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung wurden von der Verwaltung erstmalig „Informationsblätter für Arbeitnehmerschutzorgane“ herausgegeben. Außerdem wurde für die Durchführung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung ein Schwerpunktprogramm ausgearbeitet. Diese Maßnahmen ermöglichen eine gezielte Bekämpfung der häufigsten Unfallursachen, eine wirksame Information der Arbeitnehmerschutzorgane und eine Konzentration der Bemühungen auf bestimmte dringliche Probleme.

Die mit 1. Jänner 1974 neu eingeführte Unfallmeldung hat sich sehr gut bewährt und auf Grund der statistischen Auswertung mit elektronischer Datenverarbeitung erstmals eine genaue Analyse des Unfallgeschehens im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung ermöglicht.

Im Berichtsjahr wurde ferner die Ausstattung aller bezugsberechtigten Bediensteten der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung mit Schutzhelmen, Warnflecken, Spezialschutanzügen und Spezialschutzhelmen für Arbeiten an Kfz-Dampfstrahlreinigungsgeräten sowie Spezialschutzkleidung für die Reinigung von Kraftfahrzeugen abgeschlossen. Weiters wurden seitens der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung die Erprobungen für einige persönliche Schutzausrüstungen abgeschlossen, wie Schutzhandschuhe (an Stelle der bisher verwendeten „Arbeitsschutzfäustlinge“ und der „Fäustlinge für Verlader“), Sicherheitsschuhe (an Stelle der bisherigen „Arbeitsschuhe“) und Elektroschutzhandschuhe (Einführung eines einheitlichen Sicherheitshandschuhs). Diese neuen, zweckmäßigeren Schutzausrüstungen werden im Jahre 1975 erstmals ausgegeben. Für die beabsichtigte Neueinführung nachstehend angeführter persönlicher Schutzausrüstungen wurden im Berichtsjahr verschiedene Erprobungen und Erhebungen eingeleitet, die mit Jahresende noch nicht abgeschlossen waren. Es handelt sich hiebei um eine Regenschutzbekleidung, bestehend aus Latzhose, Jacke und Südweste für Bedienstete des Paketverlade- und Fernmeldeaußendienstes sowie von neuen leichten Saalschuhen.

Angeführt sei noch, daß in arbeitshygienischer Sicht bei den einzelnen Verkehrsträgern trotz zahlreicher Neu- bzw. Umbauten und einer gegenüber anderen Sparten günstigen Lage auf dem Fernmeldektor der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung praktisch noch immer ein teilweiser großer Nachholbedarf an Neubauten auf dem Hochbausektor besteht.

V. Zusammenstellung der gesetzlichen Vorschriften, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst von Bedeutung sind, nach dem Stande vom 31. Dezember 1974

Zu den in den vorangehenden Berichten über die Tätigkeit und die Wahrnehmungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates enthaltenen Zusammenstellungen ist über folgende Änderungen und Ergänzungen zu berichten:

Technischer und arbeitshygienischer Arbeitnehmerschutz

Anstreicher-, Lackierer- und Malerarbeiten

Die Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 186, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in gewerblichen Betrieben mit Anstreicher-, Lackierer- und Malerarbeiten beschäftigten Personen erlassen werden, wurde durch die Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, geändert¹⁾.

Arbeitnehmerschutzgesetz

Das Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, über den Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer (Arbeitnehmerschutzgesetz) wurde durch das Bundesgesetz vom 5. Februar 1974, BGBl. Nr. 144, geändert.

Durchführungsverordnungen zum Arbeitnehmerschutzgesetz

Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974 über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten.

Azetylen

Die Verordnung vom 20. Dezember 1950, BGBl. Nr. 75/1951 über die gewerbsmäßige Lagerung und Zerkleinerung von Karbid und über die Erzeugung und Verwendung von Azetylen (Azetylenverordnung), wurde durch das Bundesgesetz vom 29. November 1973, BGBl. Nr. 50/1974 (Gewerbeordnung 1973 — GewO 1973), neuerlich geändert.

Bauarbeiten

Die Verordnung 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; wurde durch die Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, neuerlich geändert¹⁾.

Benzol

Die Verordnung vom 28. März 1934, BGBl. I Nr. 205, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer in gewerblichen Betrieben, in denen Benzol, Toluol, Xylol, Trichloräthylen, Tetrachloräthan, Tetrachlorkohlenstoff oder Schwefelkohlenstoff erzeugt oder verwendet wird (Benzolverordnung), wurde durch die Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, geändert¹⁾.

Bestimmte Arbeiten

Die Verordnung vom 3. Dezember 1956, BGBl. Nr. 259, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei Ausführung bestimmter Arbeiten, erlassen werden, in der Fassung der Verordnung vom 1. Dezember 1970, BGBl. Nr. 382, wurde durch die Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, neuerlich geändert²⁾.

Bleihwarenerzeugung

Die Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 184, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in gewerblichen Betrieben zur Erzeugung von Bleiverbindungen, Bleilegerungen und Bleiharen beschäftigten Personen erlassen werden, wurde durch die Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, geändert¹⁾.

Buchdruckereiarbeiten

Die Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 185, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in gewerblichen Betrieben mit Buch- und Steindruckerei- sowie Schriftgießereiarbeiten beschäftigten Personen erlassen werden, wurde durch die Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, geändert¹⁾.

¹⁾ Gemäß § 33 (1) des Bundesgesetzes vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, in der geltenden Fassung, bleibt diese Verordnung bis zu einer Neuregelung durch eine auf Grund von Bestimmungen dieses Bundesgesetzes erlassene Verordnung im bisherigen Umfang als Bundesgesetz in Geltung.

²⁾ Gemäß § 33 (1) des Bundesgesetzes vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, in der geltenden Fassung, bleiben Art. I, III und IV sowie Art. V mit Ausnahme des § 21 dieser Verordnung bis zu einer Neuregelung durch eine auf Grund von Bestimmungen dieses Bundesgesetzes erlassene Verordnung im bisherigen Umfang als Bundesgesetz in Geltung.

D a m p f k e s s e l

Die Verordnung vom 17. April 1948, BGBl. Nr. 83, betreffend Dampfkessel, Dampfgefäße, Druckbehälter und Wärmekraftmaschinen (Dampfkesselverordnung — DKV.), wurde durch die Verordnung vom 7. Mai 1974, BGBl. Nr. 383, neuerlich geändert.

D i e n s t n e h m e r s c h u t z v e r o r d n u n g , A l l g e m e i n e

Die Verordnung vom 10. November 1951, BGBl. Nr. 265, über allgemeine Vorschriften zum Schutz des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer (Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung), wurde durch die Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, neuerlich geändert¹⁾.

E i s e n - u n d S t a h l h ü t t e n

Die Verordnung vom 31. März 1955, BGBl. Nr. 122, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern in Eisen- und Stahlhüttenbetrieben, wurde durch die Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, geändert¹⁾.

E l e k t r o t e c h n i k

Die Verordnung vom 22. März 1967, BGBl. Nr. 135, über die Sicherheit und den störungsfreien Betrieb elektrischer Betriebsmittel und Anlagen (2. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz), wurde durch die Verordnung vom 1. Februar 1974, BGBl. Nr. 99 (5. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz) neuerlich geändert.

G e s u n d h e i t l i c h e E i g n u n g

Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten.

S c h ä d l i n g s b e k ä m p f u n g

Die Verordnung zur Ausführung der Verordnung über die Schädlingsbekämpfung mit hochgiftigen Stoffen vom 25. März 1931, deutsches RGBl. I S. 83, wurde durch das Bundesgesetz vom 29. November 1973, BGBl. Nr. 50/1974 (Gewerbeordnung 1973 — GewO 1973), neuerlich geändert.

V e r w e n d u n g s c h u t z**A r b e i t s v e r f a s s u n g**

Bundesgesetz vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 22/1974, betreffend die Arbeitsverfassung (Arbeitsverfassungsgesetz — ArbVG).

D u r c h f ü h r u n g s v o r s c h r i f t e n z u m A r b e i t s v e r f a s s u n g s g e s e t z

Verordnung vom 22. Mai 1974, BGBl. Nr. 319, über die Vorbereitung und Durchführung der Wahl zum Betriebsrat, Zentralbetriebsrat und Jugendvertrauensrat sowie die Bestellung und Tätigkeit von Wahlkommissionen und Wahlzeugen (Betriebsrats-Wahlordnung 1974 — BRWO 1974).

Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 354, mit der die Geschäftsführung der Einigungsämter, des Obereinigungsamtes und der Schllichtungsstellen geregelt wird (Einigungsamts-Geschäftsordnung 1974 EA-Geo 1974).

Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 355, über die Geschäftsführung der Betriebs-(Gruppen-, Betriebshaupt-)versammlung, des Betriebsrates, des Betriebsausschusses, der Betriebsräteversammlung, des Zentralbetriebsrates, der Jugendversammlung und des Jugendvertrauensrates (Betriebsrats-Geschäftsordnung 1974 — BRGO 1974).

A r b e i t s z e i t

Verordnung vom 10. Dezember 1974, BGBl. Nr. 799, mit der die Wochendienstzeit bestimmter Bedienstetengruppen im Bundesdienst verlängert wird.

E n t g e l t f o r t z a h l u n g

Bundesgesetz vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399, über die Fortzahlung des Entgeltes bei Arbeitsverhinderung durch Krankheit (Unglücksfall), Arbeitsunfall oder Berufskrankheit (Entgeltfortzahlungsgesetz — EFZG), in der Fassung des Bundesgesetzes vom 28. November 1974, BGBl. Nr. 775 (31. Novelle zum ASVG)³⁾.

I n v a l i d e n e i n s t e l l u n g

Das Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 22/1970, über die Einstellung und Beschäftigung Invalider (Invalideneinstellungsgesetz 1969) wurde durch das Bundesgesetz vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399 (Entgeltfortzahlungsgesetz — EFZG), neuerlich geändert.

K i n d e r - u n d J u g e n d s c h u t z

Das Bundesgesetz vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, wurde durch das Bundesgesetz vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399 (Entgeltfortzahlungsgesetz — EFZG), neuerlich geändert.

³⁾ Änderung mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1975.

M u t t e r s c h u t z

Das Bundesgesetz vom 13. März 1957, BGBl. Nr. 76, über den Mutterschutz (Mutterschutzgesetz), wurde durch die Bundesgesetze vom 6. März 1974, BGBl. Nr. 178 und vom 12. Juli 1974, BGBl. Nr. 459, neuerlich geändert.

S o n s t i g e V o r s c h r i f t e n**B e r u f s a u s b i l d u n g**

Das Bundesgesetz vom 26. März 1969, BGBl. Nr. 142, über die Berufsausbildung von Lehrlingen (Berufsausbildungsgesetz), wurde durch die Bundesgesetze vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 22/1974, vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399 und vom 11. Juli 1974, BGBl. Nr. 475, geändert.

Die Verordnung vom 22. Oktober 1969, BGBl. Nr. 375, mit der die Lehrberufsliste erlassen wird, wurde durch die Verordnung vom 22. Februar 1974, BGBl. Nr. 151, neuerlich geändert.

Verordnung vom 15. Februar 1974, BGBl. Nr. 171, mit der Ausbildungsvorschriften für weitere Lehrberufe erlassen und solche Vorschriften geändert werden.

D i e n s t r e c h t

Verordnung vom 19. Februar 1974, BGBl. Nr. 147, über die Gewährung von Teuerungszulagen an die Bundesbeamten, Landeslehrer und land- und forstwirtschaftliche Landeslehrer des Dienststandes, an Personen, die Anspruch auf Ruhe- oder Versorgungsgenuß haben, an die Vertragsbediensteten des Bundes, an Landesvertragslehrer, an land- und forstwirtschaftliche Landesvertragslehrer, an die Bediensteten des Dorotheums sowie an die Bediensteten der Österreichischen Bundesforste (Teuerungszulagenverordnung 1974).

Das Gehaltsüberleitungsgesetz, BGBl. Nr. 22/1947, wurde durch das Bundesgesetz vom 6. März 1974, BGBl. Nr. 180 (Gehaltsüberleitungsgesetz-Novelle 1974), neuerlich geändert.

Verordnung vom 23. April 1974, BGBl. Nr. 244, über die Festsetzung der Reisezulagen für Dienstvorrangungen im Ausland.

Kundmachung vom 14. Mai 1974, BGBl. Nr. 296, über die Gewährung von Teuerungszulagen an Bundesbahnbeamte und Lohnbedienstete der Österreichischen Bundesbahnen (Teuerungszulagenkundmachung 1974).

Die Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963, BGBl. Nr. 170, wurde durch die Kundmachung vom 14. Mai 1974, BGBl. Nr. 297, neuerlich geändert (12. Novelle der Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963).

Die Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung, BGBl. Nr. 96/1954, wurde durch die Kundmachung vom 14. Mai 1974, BGBl. Nr. 298, neuerlich geändert.

Das Gehaltsgesetz 1956, BGBl. Nr. 54, wurde durch das Bundesgesetz vom 27. Juni 1974, BGBl. Nr. 392, neuerlich geändert (27. Gehaltsgesetz-Novelle).

Bundesgesetz vom 27. Juni 1974, BGBl. Nr. 395, über Geldleistungen an öffentlich Bedienstete während des Karenzurlaubes aus Anlaß der Mutterschaft.

Verordnung vom 17. Dezember 1974, BGBl. Nr. 803, mit der der Eigenanteil der Bundesbeamten gemäß § 20 b des Gehaltsgesetzes 1956 neu festgesetzt wird.

F e r n m e l d e w e s e n

Das Bundesgesetz vom 13. Juli 1949, BGBl. Nr. 170, betreffend das Fernmeldewesen (Fernmeldegesetz — FG.) wurde durch das Bundesgesetz vom 11. Juli 1974, BGBl. Nr. 477, geändert (Fernmeldegesetz-Novelle).

G e w e r b e o r d n u n g

Bundesgesetz vom 29. November 1973, BGBl. Nr. 50/1974, mit dem Vorschriften über die Ausübung von Gewerben erlassen werden (Gewerbeordnung 1973 — GewO 1973).

K r a f t f a h r w e s e n

Das Bundesgesetz vom 23. Juni 1967, BGBl. Nr. 267, über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967), wurde durch das Bundesgesetz vom 3. Mai 1974, BGBl. Nr. 286, neuerlich geändert (2. Kraftfahrgesetz-Novelle).

L u f t f a h r t

Die Verordnung vom 15. Februar 1967, BGBl. Nr. 56, betreffend die Regelung des Luftverkehrs (Luftverkehrsregelung 1967 — LVR 1967), wurde mit der Verordnung vom 12. November 1974, BGBl. Nr. 659 a, neuerlich geändert (LVR-Novelle 1974).

S c h i f f a h r t

Verordnung vom 4. März 1974, BGBl. Nr. 155, betreffend die Anmeldung schwimmender Sportanlagen auf Wasserstraßen.

Verordnung vom 4. März 1974, BGBl. Nr. 156, betreffend die Festsetzung von Verbots- und Beschränkungsbereichen auf der Donau.

Die Verordnung vom 10. Mai 1971, BGBl. Nr. 259, betreffend eine Wasserstraßen-Verkehrsordnung, wurde durch die Verordnung vom 20. März 1974, BGBl. Nr. 198, geändert.

Die Verordnung vom 5. November 1973, BGBl. Nr. 625, betreffend die Seeschiffahrt (Seeschiffahrts-Verordnung), wurde durch die Verordnung vom 14. Juni 1974, BGBl. Nr. 446, geändert.

Sozialversicherung

Das Bundesgesetz vom 9. September 1955, BGBl. Nr. 189, über die Allgemeine Sozialversicherung, wurde durch die Bundesgesetze vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 23/1974 (30. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz) vom 29. März 1974, BGBl. Nr. 178, und vom 28. November 1974, BGBl. Nr. 775 (31. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz), neuerlich geändert.

Strafgesetzbuch

Bundesgesetz vom 23. Jänner 1974, BGBl. Nr. 60, über die mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlungen (Strafgesetzbuch — StGB).

Straßenverkehrsvorschriften

Das Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, BGBl. Nr. 159, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960), wurde durch das Bundesgesetz vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 21/1974 (4. StVO-Novelle), neuerlich geändert.

Verfassung

Das Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929, BGBl. Nr. 1/1930, wurde durch das Bundesverfassungsgesetz vom 10. Juli 1974, BGBl. Nr. 444, neuerlich geändert (Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1974).

Verwaltung

Die Kundmachung vom 23. Mai 1950, BGBl. Nr. 172, über die Wiederverlautbarung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiete des Verwaltungsverfahrens wurde durch das Bundesgesetz vom 11. Juli 1974, BGBl. Nr. 422 (Strafrechtsanpassungsgesetz), neuerlich geändert.

Internationale Übereinkommen der Internationalen Arbeitskonferenz, die von Österreich ratifiziert wurden

Übereinkommen (Nr. 135) über Schutz und Erleichterungen für Arbeitnehmervertreter im Betrieb, BGBl. Nr. 88.

VI. Tabellen

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes
unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		0—4		5—19		20—49		50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	männlich	weiblich	
		Arbeitnehmer						8	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
A I 1 1.1 1.1.a	Eisenbahnen Öffentliche Eisenbahnen Haupt- und Nebenbahnen Österreichische Bundesbahnen												
	Generaldirektion												
	Generalsekretariat	—	—	1	—	—	—	1	11	—	17	—	28
	Administrative Direktion	1	2	1	—	—	—	4	34	—	21	—	55
	Personaldirektion ³⁾	1	3	—	1	—	—	5	71	—	40	—	111
	Finanzdirektion	—	2	1	—	—	—	3	41	—	14	—	55
	Betriebsdirektion	—	1	—	1	—	—	2	130	—	20	—	150
	Verkaufsdirektion	—	1	—	1	—	—	2	95	—	19	—	114
	Maschinendirektion	—	—	—	—	1	—	1	110	—	12	—	122
	Baudirektion	—	—	1	1	—	—	2	138	—	18	—	156
	Einkaufsdirektion	—	1	—	—	—	—	1	5	—	2	—	7
	Elektrotechnische Direktion	—	—	3	1	—	—	4	133	—	16	—	149
	Stabstelle Betriebswirtschaft und Revision	—	—	1	—	—	—	1	23	—	4	—	27
	Stabstelle Informatik und Kybernetik	—	—	2	—	—	—	2	45	—	2	—	47
	Kraftwagendienst ⁴⁾	—	—	—	1	—	—	1	43	—	12	—	55
	Sanitätsdienst ⁴⁾	—	1	—	—	—	—	1	3	—	4	—	7
	Summe Generaldirektion	2	11	10	7	—	30	882	—	201	—	—	1.083
1.1.b	Zentralstellen												
	Zentrale Personalstelle	1	1	1	—	1	4	237	4	302	24	—	567
	Pensionsstelle	—	—	—	1	—	1	96	—	44	—	—	140
	Zentrale Rechnungsstelle	—	—	—	1	—	1	258	—	31	—	—	289
	Zentrale Wagenstelle	—	—	—	1	—	1	70	—	—	—	—	70
	Zentrale Verkehrsseinnahmenstelle	—	—	2	1	—	3	431	—	57	—	—	488
	Zentrale Reklamations- und Ausforschungsstelle	—	—	—	1	—	1	40	—	10	—	—	50
	Zentrale Materialstelle	—	1	1	2	—	4	177	—	22	—	—	199
	Kraftwerk-Zentralstelle	—	—	—	1	—	1	66	—	5	—	—	71
	Elektronische Datenverarbeitung — Rechenzentrum	—	—	—	1	—	1	151	—	47	—	—	198
	Summe Zentralstellen	1	2	4	9	1	17	1.526	4	518	24	—	2.072
1.1.c	Bundesbahndirektionen												
	Bundesbahndirektion Wien	—	—	—	—	1	1	427	—	127	—	—	554
	Bundesbahndirektion Linz	—	—	—	1	—	1	277	—	87	—	—	364
	Bundesbahndirektion Innsbruck	—	—	—	1	—	1	186	—	44	—	—	230
	Bundesbahndirektion Villach	—	—	—	1	—	1	305	—	66	—	—	371
	Summe Bundesbahndirektionen	—	—	—	3	1	4	1.195	—	324	—	—	1.519
	Summe Generaldirektion, Zentralstellen und Bundesbahndirektionen	3	13	14	19	2	51	3.603	4	1.043	24	—	4.674

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes
unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	männlich	weiblich				
		Arbeitnehmer					Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1.1.d	Betriebsdirektion Bahnhöfe Lade- und Haltestellen Haltestellen, Betriebsausweichen	232 88 54	373 3 2	92 — —	85 — —	11 — —	793 91 56	28.201 115 53	836 — —	1.892 24 46	5 — —	30.934 139 99	
	Summe Betriebsdirektion	374	378	92	85	11	940	28.369	836	1.962	5	31.172	
1.1.e	Baudirektion Bauleitungen Streckenleitungen Bahnmeister (eingegliedert 472 Gleismeister- und 21 Lehnenmeisterstellen) Hochbaubahnmeister Brückenmeister Lehnenbahnmeister (eingegliedert 6 Lehnenmeisterstellen) Bauzüge Block- und Schrankenposten, Halte- und Ladestellen ⁵⁾	— — — 493 — — — — 378	4 7 8 — — 5 — — 28	2 24 120 — — 9 — — —	— — 50 — — 1 — — —	— — — — — — — — —	6 31 178 493 — — 1 6	99 718 6.657 588 346 1 69 445	— — — — — — — — —	2 57 252 51 1 1 6 69	— — — — — — — — —	101 775 6.909 639 347 70 451 1.392	
	Summe Baudirektion	877	52	162	62	—	1.153	10.245	—	439	—	10.684	
1.1.f	Maschinendirektion⁶⁾ Zugförderungsleitungen, Betriebs- und Wagenwerkstätten Lehrwerkstätten in den Zfl. Zugförderungsstellen, Betriebs- und Wagenwerkstätten Entseuchungs-, Umkehr- und Wagenmeisterstellen ⁷⁾ Hauptwerkstätten Wagenwerk Jedlersdorf ⁸⁾ Lehrwerkstätten in den Hauptwerkstätten und Lehrlingsheime ⁹⁾	— — — — 95 — — — —	— — — 1 57 — — —	3 5 5 18 10 — — 1	11 — — — — — — 8	9 5 — 24 — — — —	23 5 — 2.643 162 6 1 9	8.816 35 — — — 5.296 699 668	— 306 — — — — — —	345 — — 83 — 191 14 —	— — — — — — — —	9.161 341 2.726 — 5.487 713 733	
	Summe Maschinendirektion	95	58	19	42	16	230	17.554	974	633	—	19.161	
1.1.g	Einkaufsdirektion Materialmagazine Materialnebenlager ¹⁰⁾ Schwellen- und Oberbaustofflager	— — —	— 1 3	— — 2	6 2 —	— — 5	6 3 5	515 127 168	— — —	55 4 5	— — —	570 131 173	
	Summe Einkaufsdirektion	—	4	—	10	—	14	810	—	64	—	874	

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes
unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
							Gesamtzahl der Betriebe	männlich		weiblich			
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr		Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1.1.h	Elektrotechnische Direktion Elektrowesen Elektrostreckenleitungen Elektromeister mit Nebenstellen und 50 Hz-Kraftwerke Fahrleitungsmeister Unterwerke Fahrleitungskuppelstellen und Zugvorheizanlagen ⁷⁾ Elektrozentralwerkstätten einschl. Lehrwerkstätte Gaswerkstätte Kraftwerksleitung Innsbruck ¹¹⁾ Kraft- u. Umformerwerke Elektrobauleitungen Losbauführungen Summe Elektrowesen Sicherungswesen Signalstreckenleitungen Signalwerkstätten einschl. Bauzüge u. Bautrupps Signal-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen ¹²⁾ Summe Sicherungswesen Fernmeldewesen Fernmeldestreckenleitungen Fernmeldewerkstätten und Bauzüge Fernmelde-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen ¹²⁾ Fernschreib- und Fernsprechvermittlungen Summe Fernmeldewesen Summe Elektrotechnische Direktion	—	—	4	—	—	4	129	—	10	—	139	
		8	27	7	—	—	42	506	—	18	—	524	
		—	43	6	—	—	49	681	—	29	—	710	
		22	6	—	—	—	28	99	—	9	—	108	
		44	—	—	—	—	44	—	—	—	—	—	
		—	—	1	4	—	5	218	59	6	—	283	
		—	1	—	—	—	1	15	—	1	—	16	
		3	2	—	1	—	6	73	—	4	—	77	
		1	4	5	—	—	10	185	—	11	—	196	
		—	2	—	—	—	2	19	—	5	—	24	
		21	8	—	—	—	29	102	—	9	—	111	
		99	93	23	5	—	220	2.027	59	102	—	2.188	
		—	—	3	1	—	4	251	—	19	—	270	
		29	25	1	3	—	58	794	64	13	—	871	
		65	52	3	—	—	120	655	—	31	—	686	
		94	77	7	4	—	182	1.700	64	63	—	1.827	
		—	1	2	1	—	4	164	—	19	—	183	
		7	16	2	1	—	26	398	41	10	—	449	
		90	32	1	—	—	123	379	—	42	—	421	
		—	3	1	—	—	4	62	—	37	—	99	
		97	52	6	2	—	157	1.003	41	108	—	1.152	
		290	222	36	11	—	559	4.730	164	273	—	5.167	

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes
unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
								männlich		weiblich			
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1.1.i	Kraftwagendienst												
	Kraftwagenbetriebsleitungen	—	—	—	11	—	11	1.763	—	51	—	1.814	
	Kraftwagennebenstellen, Garagen, Autobusbahnhöfe, Einstellräume ¹³⁾	157	—	2	4	—	163	394	—	10	—	404	
	Kraftwagenzentralwerkstätte	—	—	—	1	—	1	188	35	4	—	227	
	Kraftwagenzentralmagazin	—	—	1	—	—	1	25	—	3	—	28	
	Summe Kraftwagendienst	157	—	3	16	—	176	2.370	35	68	—	2.473	
	Summe Österr. Bundesbahnen	1.796	727	326	245	29	3.123	67.681	2.013	4.482	29	74.205	
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb												
1.2.a	Schienenbahnen¹⁴⁾												
	Achenseebahn AG N.	2	1	—	—	—	3	8	1	1	—	10	
	Bürmoos—Trimmelkam N. EB ¹⁵⁾ .	3	2	—	—	—	5	19	—	1	—	20	
	Lb. Gmunden—Traundorf—Vorchdorf—Eggenberg N. EB	1	2	—	—	—	3	15	—	1	—	16	
	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft	6	12	4	5	—	27	879	1	63	4	947	
	Höhenbahn Schoberboden—Reißeck—Seenplateau N.	1	1	—	—	—	2	11	—	—	—	11	
	Lb. Lambach—Haag am Hausruck N. EB ¹⁶⁾	7	2	—	—	—	9	22	—	3	—	25	
	Lb. Lambach—Vorchdorf—Eggenberg AG N. EB	4	1	—	—	—	5	12	—	3	—	15	
	Linzer Lokalbahn AG N. EB	4	5	1	—	—	10	98	2	9	—	109	
	Lb. Mixnitz—Bärenschützklamm—St. Erhard AG N. EB	3	1	—	—	—	4	13	—	—	—	13	
	Montafonerbahn AG N. EB	4	3	—	—	—	7	45	2	—	—	47	
	Lb. Neumarkt—Kalham—Waizenkirchen, Niederspaching—Peuerbach AG N. EB	3	2	—	—	—	5	23	—	1	—	24	
	Neusiedlerseebahn AG N.	7	—	1	—	—	8	47	—	—	—	47	
	AG Lb. Payerbach—Hirschwang N. EB	3	—	—	—	—	3	10	—	—	—	10	
	Raab—Oedenburg—Ebenfurter Eisenbahn	3	2	2	—	—	7	86	1	3	—	90	
	Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Lokalbahn Salzburg—Lamprechtshausen N. EB	3	6	1	—	—	10	117	—	6	—	123	
	Steiermärkische Landesbahnen	31	13	6	—	—	50	300	12	24	1	337	
	Stubaitalbahn AG N. EB	—	3	—	—	—	3	45	—	2	—	47	
	Lb. Vöcklamarkt—Attersee AG N. EB	4	2	—	—	—	6	19	—	2	—	21	
	AG der Wiener Lokalbahnen N. EB	11	5	3	1	—	20	203	—	43	1	247	
	Zillertalbahn N. ¹⁷⁾	8	5	1	—	—	14	89	1	7	—	97	
	Summe Schienenbahnen der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	108	68	19	6	—	201	2.061	20	169	6	2.256	

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes
unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		männlich		weiblich									
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1.2.b	Kraftwagenbetriebe der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb Achenseebahn AG Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft Steiermärkische Landesbahnen Stern und Hafferl Stubaitalbahn AG AG der Wiener Lokalbahnen Zillertalbahn ¹⁷⁾ Summe Kraftwagenbetriebe der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb 												
		2	1	—	—	—	3	8	—	1	—	9	
		6	2	1	2	—	11	195	—	3	—	198	
		11	4	—	—	—	15	66	—	—	—	66	
		3	3	—	—	—	6	20	—	2	—	22	
		1	1	—	—	—	2	14	—	—	—	14	
		—	2	2	—	—	4	70	—	8	—	78	
		2	3	—	—	—	5	33	—	1	3	37	
		25	16	3	2	—	46	406	—	15	3	424	
		133	84	22	8	—	247	2.467	20	184	9	2.680	
2.1	Straßenbahnen Normalspur Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe St. Pölter Straßenbahn Ges.m.b.H. Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe Schmalspur Straßenbahn Gmunden Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG Summe Straßenbahnen (Normal- und Schmalspur) 												
		—	3	—	2	—	5	560	—	39	—	599	
		—	1	—	—	—	1	13	—	2	—	15	
		76	18	27	21	4	146	6.592	20	1.064	39	7.715	
2.2	 Schmalspur Straßenbahn Gmunden Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG Summe Straßenbahnen (Normal- und Schmalspur) 												
		—	1	—	—	—	1	9	—	—	—	9	
		5	1	—	1	—	7	182	2	5	—	189	
		3	2	1	1	—	7	382	1	19	1	403	
		84	26	28	25	4	167	7.738	23	1.129	40	8.930	
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe ¹⁸⁾ Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG Mürztaler Verkehrs Ges.m.b.H., Kapfenberg Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien Summe Oberleitungs-Omnibusbetriebe 												
		—	1	—	—	—	1	15	—	—	—	15	
		2	2	—	1	—	5	137	—	6	—	143	
		3	—	1	—	—	4	34	1	9	—	44	
		8	1	—	1	—	10	269	—	6	—	275	
		13	4	1	2	—	20	455	1	21	—	477	

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes
unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
								männlich		weiblich			
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
2.4	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen 19) Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG Mürztaler Verkehrs-Ges.m.b.H., Kapfenberg Salzburger Stadtwerke-Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagelinien Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe	—	—	—	1	—	1	240	—	—	—	240	
		—	1	—	1	—	2	112	2	3	—	117	
		—	2	—	1	—	3	257	1	6	1	265	
		—	—	1	—	—	1	18	1	5	—	24	
		1	1	—	1	—	3	183	1	4	—	188	
		22	3	—	6	—	31	1.135	—	33	1	1.169	
	Summe Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	23	7	1	10	—	41	1.945	5	51	2	2.003	
	Summe Straßenbahnen	120	37	30	37	4	228	10.138	29	1.201	42	11.410	
3.1	Seilbahnen Hauptseilbahnen Standseilbahnen Seilschwebbahnen 20)	3	12	2	—	—	17	174	—	13	—	187	
		31	131	15	—	—	177	1.713	—	122	—	1.835	
3.2	Summe Hauptseilbahnen	34	143	17	—	—	194	1.887	—	135	—	2.022	
	Kleinseilbahnen Einsessellifte 21)	95	95	—	—	—	190	980	—	23	—	1.003	
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	129	238	17	—	—	384	2.867	—	158	—	3.025	
	Summe öffentliche Eisenbahnen . . .	2.178	1.086	395	290	33	3.982	83.153	2.062	6.025	80	91.320	
II 1	Nicht-öffentliche Eisenbahnen Anschlußbahnen Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB 22) Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	1.103	168	20	9	—	1.300	6.276	1	20	—	6.297	
		109	13	1	—	—	123	277	—	—	—	277	
	Summe Anschlußbahnen	1.212	181	21	9	—	1.423	6.553	1	20	—	6.574	
2	Materialbahnen und Materialseilbahnen 23) Materialbahnen Materialseilbahnen	—	7	—	—	—	7	63	—	—	—	63	
		25	7	—	—	—	32	114	—	1	—	115	
	Summe Material- und Materialseilbahnen	25	14	—	—	—	39	177	—	1	—	178	
	Summe Nicht-öffentliche Eisenbahnen	1.237	195	21	9	—	1.462	6.730	1	21	—	6.752	
	Summe Eisenbahnen (I und II)	3.415	1.281	416	299	33	5.444	89.883	2.063	6.046	80	98.072	

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes
unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	männlich	weiblich			
		Arbeitnehmer						Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	2	2	2	—	6	365	—	45	—	410
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung											
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst											
	Buchhaltung der Generaldirektion 24)	—	—	1	2	—	3	121	2	192	14	329
	Fernmeldetechnisches Zentralamt 25)	—	—	—	1	—	1	134	—	49	—	183
	Post- und Telegraphenmuseum 25)	—	1	—	—	—	1	12	—	3	—	15
	Post- und Telegraphendirektion Graz 26)	2	3	—	1	—	6	176	—	81	3	260
	Post- und Telegraphendirektion Innsbruck 26)	—	—	—	1	—	1	130	2	37	7	176
	Post- und Telegraphendirektion Klagenfurt 26)	—	—	—	1	—	1	93	—	26	3	122
	Post- und Telegraphendirektion Linz 27)	—	3	—	2	—	5	216	4	100	1	321
	Post- und Telegrapheninspektorat Salzburg	—	1	1	—	—	2	19	—	17	1	37
	Post- und Telegraphendirektion Wien 26)	—	1	1	3	—	5	359	1	237	29	626
	Buchhaltung der Post- und Telegraphendirektionen 28)	—	—	—	5	—	5	401	1	429	5	836
	Fernsprechgebührenamt	—	—	—	1	—	1	160	—	205	1	366
	Summe Verwaltungs- und Rechnungsdienst	2	9	3	17	—	31	1.821	10	1.376	64	3.271
II	Postdienst											
	Postzeugverwaltung 25)	1	—	2	2	—	5	157	4	166	5	332
	Post- und Telegraphenämter 29)	1.141	1.127	122	64	9	2.463	23.910	243	8.111	75	32.339
	Selbständige Postverkehrsbüros	—	—	3	—	—	3	86	—	15	—	101
	Rundfunkämter	—	1	2	2	—	5	99	—	272	—	371
	Summe Postdienst	1.142	1.128	129	68	9	2.476	24.252	247	8.564	80	33.143
III	Postautodienst											
	Postautohauptwerkstätte 25)	—	—	—	1	—	1	211	—	8	—	219
	Postautobetriebsleitungen mit 85 eingegliederten Postgaragen	—	—	—	6	—	6	4.826	144	194	1	5.165
	839 sonstige eingegliederte Außenstellen (z. B. Einstellplätze) 13)	—	19	46	20	—	85	—	—	—	—	—
	Summe Postautodienst	839	19	46	27	—	931	5.037	144	202	1	5.384

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes
unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
								männlich		weiblich			
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
IV	Fernmeldedienst Allgemeiner Dienst Telegraphenzeugverwaltung ²⁵⁾ Fernmeldemonteurschulen mit 16 eingegliederten Außenstellen (z. B. Lehrwerkstätten, Lehrlingsheime) ³⁰⁾ Summe Allgemeiner Dienst Fernmeldebetriebsdienst Fernmeldebetriebsämter ³¹⁾ und Fernsprechbetriebsamt mit 1086 eingegliederten Außenstellen (z. B. Bezirksbetriebsführungen, Wählämter, Ortsämter, Verstärkerämter, Richtfunkstationen) Fernamt Wien Telegraphenzentralstation Summe Fernmeldebetriebsdienst Fernmeldebaudienst Fernmeldezentralbauleitung mit 33 eingegliederten Außenstellen Telegraphenbauämter und Kabelbauamt Außenstellen (z. B. Bezirksbauführungen, Bautrupps, Kabelmeßstellen, Lager) ³²⁾ Summe Fernmeldebaudienst Summe Fernmeldedienst Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung 												
		—	—	—	2	—	2	252	—	53	1	306	
		—	16	—	—	2	18	391	812	59	—	1.262	
		—	16	—	2	2	20	643	812	112	1	1.568	
		—	—	—	7	—	7	4.714	1	2.107	7	6.829	
		822	181	63	20	—	1.086	38	—	324	—	362	
		—	—	—	1	—	1	129	6	192	5	332	
		822	181	63	29	—	1.095	4.881	7	2.623	12	7.523	
		—	15	14	4	1	—	1	331	—	14	1	
		—	—	—	12	1	13	8.201	11	617	7	8.836	
		115	398	4	—	—	517	—	—	—	—	—	
		130	412	8	13	1	564	8.532	11	631	8	9.182	
		952	609	71	44	3	1.679	14.056	830	3.366	21	18.273	
		2.935	1.765	249	156	12	5.117	45.166	1.231	13.508	166	60.071	

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes
unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		Arbeitnehmer		männlich		weiblich							
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
D	Radio Austria AG³³⁾	—	1	1	1	—	3	235	—	89	—	324	
E I 1	Schiffahrt Flußschiffahrt Schiffsbetriebe												
	Schiffe mit eigenem Antrieb	63	19	4	—	—	86	783	32	8	—	823	
	Schiffe ohne eigenen Antrieb	179	—	—	—	—	179	—	—	—	—	—	
	Schwimmende Geräte	7	7	—	—	—	14	129	—	—	—	129	
	Rollfähren	6	4	—	—	—	10	35	—	—	—	35	
	Überfuhren	10	—	—	—	—	10	6	—	—	—	6	
2	Landbetriebe												
	Lager und Umschlagplätze	1	2	1	1	—	5	179	—	27	—	206	
	Werkstätten	2	2	2	5	—	11	405	—	41	—	446	
	Regiebetriebe	5	4	—	1	—	10	111	10	54	3	178	
	Summe Flußschiffahrt	273	38	7	7	—	325	1.648	42	130	3	1.823	
II 1 2	Seenschiffahrt Schiffsbetriebe³⁴⁾												
	242	12	1	—	—	—	255	378	—	3	—	381	
	10	2	—	—	—	—	12	63	—	2	—	65	
	Summe Seenschiffahrt	252	14	1	—	—	267	441	—	5	—	446	
	Summe Schiffahrt	525	52	8	7	—	592	2.089	42	135	3	2.269	
F I II III IV	Luftfahrt Zivilflugplätze³⁵⁾												
	16	1	5	1	1	24	1.066	7	313	6	1.392		
	27	14	4	—	1	46	751	2	462	—	1.215		
	10	2	—	—	—	12	27	—	8	—	35		
	7	4	—	—	—	11	57	—	4	—	61		
	Summe Luftfahrt	60	21	9	1	2	93	1.901	9	787	6	2.703	
	Summe aller Verkehrszweige (A—F) .	6.935	3.122	685	466	47	11.255	139.639	3.345	20.610	255	163.849	

Zusammenfassung

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
							Gesamtzahl der Betriebe	männlich		weiblich			
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr		Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
A	Eisenbahnen (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	3.415	1.281	416	299	33	5.444	89.883	2.063	6.046	80	98.072	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	2	2	2	—	6	365	—	45	—	410	
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	2.935	1.765	249	156	12	5.117	45.166	1.231	13.508	166	60.071	
D	Radio Austria AG	—	1	1	1	—	3	235	—	89	—	324	
E	Schiffahrt	525	52	8	7	—	592	2.089	42	135	3	2.269	
F	Luftfahrt	60	21	9	1	2	93	1.901	9	787	6	2.703	
	Summe (Pos. A—F) aller Verkehrszweige	6.935	3.122	685	466	47	11.255	139.639	3.345	20.610	255	163.849	

- 1) Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung, sind.
 2) Jugendliche gemäß § 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung.
 3) Einschließlich der Zentralschule Wien und der Zentralschule Wörth.
 4) Dem Vorstand unmittelbar unterstellt Abteilung.
 5) Sind jene Halte- und Ladestellen, die mit Bediensteten von Streckenleitungen besetzt sind.
 6) Die ÖBB-Schiffahrt am Wolfgang- und Bodensee wird unter Schiffahrt geführt.
 7) Die Arbeitnehmer werden zahlenmäßig bei der jeweiligen Zugförderungsleitung oder Zugförderungsstelle bzw. beim jeweiligen Fahrleitungsmeister geführt.
 8) Das Wagenwerk Jedlersdorf gehört zu der Hauptwerkstatt Floridsdorf.
 9) Das Ausbildungspersonal wird bei der jeweiligen Hauptwerkstatt geführt.
 10) Nebenlager der Materialmagazine.
 11) Ausschließlich der Arbeitnehmer der von den ÖBB betriebenen Seilbahn Enzingerboden — Weißsee.
 12) Diese Erhaltungsstellen sind nachgeordnete Stellen der Signal- bzw. Fernmeldestreckenleitungen.
 13) Die Arbeitnehmer werden bei den Kraftwagenbetriebsleitungen bzw. deren Nebenstellen geführt.
 Die Arbeitnehmer des Postautodienstes werden bei den Postautobetriebsleitungen geführt.
 14) Nebenbahnen werden mit „N“, bei elektrischem Betrieb mit „EB“ bezeichnet.
 15) Salzach-Kohlenbergbau Ges. m. b. H. (Bürmoos — Trimmelkam).
 16) Österreichische Bundesbahnen (Nebenbahn Lambach — Haag).
 17) Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (Zillertalbahn).
 18) Im Sinne des § 5 (2) des Eisenbahngesetzes 1957.
 19) Im Sinne des § 5 des Eisenbahngesetzes 1957.
 20) Einschließlich der von den ÖBB betriebenen Seilbahn Enzingerboden — Weißsee.
 21) Einschließlich der Arbeitnehmer des Sesselliftes Kalkwerk Steyerling (VÖEST-ALPINE).
 22) Einschließlich Anschlußbahnen mit beschränkt öffentlichem Verkehr.
 23) Gemäß §§ 8 und 9 des Eisenbahngesetzes 1957.
 24) Nur Abrechnungs-, Prüf- und Datenverarbeitungsstelle.
 25) Diese Dienststellen sind der Generaldirektion der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung unmittelbar unterstellt.
 26) Ohne Buchhaltung.
 27) Ohne Buchhaltung und ohne Post- und Telegrapheninspektorat Salzburg.
 28) Im Sinne der Postorganisation eigene Dienststellen.
 29) Einschließlich der Sonderpostämter.
 30) Einschließlich der Kraftfahrzeugmechanikerlehrlinge der Postautohauptwerkstätte und der Fernmeldemonteurlehrlinge der Österreichischen Bundesbahnen.
 31) Ohne Kleinteilämter, die aus ökonomisch-organisatorischen Gründen bei den Besichtigungen den Post- und Telegraphenämtern zugezählt werden.
 Koaxialverstärker, die im Leitungszug in eigenen Hochbauten untergebracht sind, werden als nicht mitgezählte Evidenzbetriebe behandelt.
 32) Die Arbeitnehmer werden zahlenmäßig dem Dienststellenbegriff entsprechend bei den Telegraphenbauämtern bzw. dem Kabelbauamt geführt.
 33) Hilfsbetrieb der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung (gemäß § 1 [2] des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes).
 34) Einschließlich der Schiffahrtsbetriebe der Eisenbahnunternehmen.
 35) Einschließlich der nur Wartung betreibenden Unternehmen.
 36) Einschließlich eines Agrarflugunternehmens und des Flugbetriebes des ORF.
 37) Von den Mineralölfirmen direkt betrieben.

Besuchte Betriebe und Dienststellen, diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen, deren Arbeitnehmerstand sowie Zahl der durchgeföhrten Inspektionen

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Zahl der besuchten Betriebe	Hievon waren mit					Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	Gesamtzahl der durchgeföhrten Inspektionen	Hievon			
								männlich		weiblich							
			0-4	5-19	20-49	50-499	500 und mehr	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
A	Eisenbahnen																
I	Öffentliche Eisenbahnen																
1	Haupt- und Nebenbahnen																
1.1	Österreichische Bundesbahnen																
1.1.a	Generaldirektion	9	—	—	2	7	—	662	—	105	—	767	9	9	—		
1.1.b	Zentralstellen und																
u. c	Bundesbahndirektionen . . .	12	—	1	1	9	1	2.116	—	453	3	2.572	14	10	2		
1.1.d	Betriebsdirektion	603	269	180	71	72	11	24.311	610	1.183	—	26.104	684	522	81		
1.1.e	Baudirektion	510	315	37	113	45	—	6.806	—	229	—	7.035	526	494	16		
1.1.f	Maschinendirektion	197	70	57	16	38	16	17.272	973	488	—	18.733	220	174	23		
1.1.g	Einkaufsdirektion	8	—	—	—	8	—	648	—	49	—	697	8	8	—		
1.1.h	Elektrotechnische Direktion .	345	175	129	30	11	—	3.895	137	193	—	4.225	349	341	4		
1.1.i	Kraftwagendienst	48	34	—	2	12	—	1.515	—	42	—	1.557	48	48	—		
	Summe Öst. Bundesbahnen	1.732	863	404	235	202	28	57.225	1.720	2.742	3	61.690	1.858	1.606	126		
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb																
1.2.a	Schienenbahnen	143	84	39	18	2	—	1.328	18	60	—	1.406	146	140	3		
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	26	10	13	3	—	—	324	—	15	—	339	26	26	—		
	Summe Haupt- u. Nebenb. im Privatbetrieb	169	94	52	21	2	—	1.652	18	75	—	1.745	172	166	3		
2	Straßenbahnen																
2.1	Normal- und Schmalspurstrassenbahnen	89	40	19	11	16	3	5.424	11	765	13	6.213	91	87	2		
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	15	11	2	—	2	—	425	—	13	—	438	15	15	—		
2.4	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	26	14	1	1	10	—	1.910	2	47	—	1.959	26	26	—		
	Summe Straßenbahnen	130	65	22	12	28	3	7.759	13	825	13	8.610	132	128	2		
3	Seilbahnen																
3.1	Hauptseilbahnen	84	19	58	7	—	—	719	—	48	—	767	89	79	5		
3.2	Kleinseilbahnen	56	28	28	—	—	—	247	—	5	—	252	56	56	—		
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	140	47	86	7	—	—	966	—	53	—	1.019	145	135	5		
	Summe Öffentl. Eisenbahnen	2.171	1.069	564	275	232	31	67.602	1.751	3.695	16	73.064	2.307	2.035	136		
II	Nicht-öffentl. Eisenbahnen																
1	Anschlußbahnen	800	697	91	4	8	—	3.362	1	11	—	3.374	804	796	4		
2	Materialbahnen	1	—	1	—	—	—	12	—	—	—	12	1	1	—		
	Materialseilbahnen	11	11	—	—	—	—	16	—	—	—	16	11	11	—		
	Summe Nicht-öffentl. Eisenbahnen . . .	812	708	92	4	8	—	3.390	1	11	—	3.402	816	808	4		
	Summe Eisenbahnen	2.983	1.777	656	279	240	31	70.992	1.752	3.706	16	76.466	3.123	2.843	140		

**Besuchte Betriebe und Dienststellen, diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen,
deren Arbeitnehmerstand sowie Zahl der durchgeföhrten Inspektionen**

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Zahl der besuchten Betriebe	Hieron waren mit					Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	Gesamtzahl der durch- geföhrten Inspektionen	Hieron			
			Arbeitnehmern					männlich		weiblich				Einmalig inspizierter Betriebe	Mehrmalig inspizierter Betriebe		
			0-4	5-19	20-49	50-499	500 und mehr	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
B	Schlaf- und Speisewagen- unternehmen	2	—	—	—	2	—	266	—	15	—	281	2	2	—		
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung																
I	Verwaltungs- und Rechnungs- dienst	16	—	6	3	7	—	613	—	640	5	1.258	16	16	—		
II	Postdienst																
	Postzeugverwaltung	2	—	—	2	—	—	43	—	26	—	69	2	2	—		
	Post- und Telegraphenämter . . .	998	398	469	76	48	7	14.706	86	4.588	13	19.393	1.049	947	51		
	Summe Postdienst	1.000	398	469	78	48	7	14.749	86	4.614	13	19.462	1.051	949	51		
III	Postautodienst	231	177	16	25	13	—	2.515	86	89	—	2.690	231	231	—		
IV	Fernmeldedienst																
	Fernmeldebetriebsdienst	335	238	51	24	22	—	2.751	—	1.207	—	3.958	337	333	2		
	Fernmeldebaudienst	107	25	62	8	11	1	1.985	778	298	—	3.061	107	107	—		
	Summe Fernmeldedienst	442	263	113	32	33	1	4.736	778	1.505	—	7.019	444	440	2		
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung . . .	1.689	838	604	138	101	8	22.613	950	6.848	18	30.429	1.742	1.636	53		
D	Radio Austria AG	1	—	—	—	1	—	201	—	81	—	282	1	1	—		
E	Schiffahrt																
I	Flußschiffahrt																
1	Schiffsbetriebe	103	82	17	4	—	—	463	—	7	—	470	104	102	1		
2	Landbetriebe	10	—	2	2	6	—	592	—	40	—	632	10	10	—		
	Summe Flusschiffahrt	113	82	19	6	6	—	1.055	—	47	—	1.102	114	112	1		
II	Seenschiffahrt																
1	Schiffsbetriebe	80	70	9	1	—	—	273	—	9	—	282	81	79	1		
2	Landbetriebe	2	—	2	—	—	—	21	—	2	—	23	2	2	—		
	Summe Seenschiffahrt	82	70	11	1	—	—	294	—	11	—	305	83	81	1		
	Summe Schiffahrt	195	152	30	7	6	—	1.349	—	58	—	1.407	197	193	2		
F	Luftfahrt ³⁾	47	30	11	3	1	2	1.589	6	601	8	2.204	49	45	2		
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	4.917	2.797	1.301	427	351	41	97.010	2.708	11.309	42	111.069	5.114	4.720	197		

¹⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung, sind.

²⁾ Jugendliche gemäß § 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung.

³⁾ Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Betriebsräume und Arbeitsstätten										
		Allgemeine Beschafftheit (Höhe, Lage usw.), Belag	Verkehrs- und Fluchtwiege	Instandhaltung	Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)	Aufbereitung	Heizung	Beseitigung von Staub und Abfällen	Beseitigung von Gasen und Dünsten	Feuerschutz	Trinkwasser	Sanitäranlagen, Wascheinrichtungen, Aborten
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
A	Eisenbahnen											
I	Öffentliche Eisenbahnen											
1	Haupt- und Nebenbahnen											
1.1	Österr. Bundesbahnen											
1.1.a	Generaldirektion	—	—	1	2	4	—	1	3	—	—	5
1.1.b	Zentralstellen und											
1.1.c	Bundesbahndirektionen	5	8	3	1	6	—	2	1	8	—	5
1.1.d	Betriebsdirektion	344	113	210	37	25	70	46	11	36	44	248
1.1.e	Baudirektion	120	54	181	27	18	47	106	22	50	24	146
1.1.f	Maschinendirektion	29	119	221	26	28	30	86	49	43	12	106
1.1.g	Einkaufsdirektion	1	10	4	1	—	2	—	—	—	—	—
1.1.h	Elektrotechnische Direktion	9	40	12	10	11	3	8	8	37	1	23
1.1.i	Kraftwagendienst	19	22	18	9	16	12	23	12	8	1	3
	Summe Österr. Bundesbahnen	527	366	650	113	108	164	271	104	185	82	536
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb											
1.2.a	Schienenbahnen	23	12	17	17	1	5	2	11	27	12	12
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	4	5	8	—	2	—	3	3	3	—	3
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	27	17	25	17	3	5	5	14	30	12	15
2	Straßenbahnen											
2.1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen	13	18	10	8	3	4	2	4	13	1	5
2.2	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.3	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	2	4	1	—	—	—	1	2	1	—	—
	Summe Straßenbahnen	15	23	11	8	3	4	3	6	14	1	5
3	Seilbahnen											
3.1	Hauptseilbahnen	30	28	8	6	25	8	2	8	16	6	24
3.2	Kleinseilbahnen	22	12	7	6	12	13	3	9	14	2	16
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	52	40	15	12	37	21	5	17	30	8	40
	Summe Öffentliche Eisenbahnen (Übertrag)	621	446	701	150	151	194	284	141	259	103	596

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Sozialräume	Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume	Gerüste, Pölzungen, Leitern	Umwehrung, Abdeckung, Sicherung erhöhter Stellen	Sondere Mängel	Allgemeine Mängel						Krafterzeugung und -übertragung			Übertrag:		
					17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
12	13	14	15	16												
—	2	2	—	—											25	
1	3	1	2	1											60	
129	500	8	29	15	39	15	47	47	1	2	1	—	2	43	2.131	
11	150	49	28	39	—	51	79	8	6	65	2	1	75	2	1.420	
35	105	25	25	10	10	18	48	5	13	56	14	7	122	18	1.248	
—	1	—	—	—	—	2	3	—	1	43	2	4	2	1	—	
12	26	30	28	29	1	59	67	18	175	121	4	93	3	832	28	
6	15	7	10	17	3	1	4	2	3	3	9	8	—	1	232	
194	802	122	122	111	53	146	255	81	261	291	31	14	346	25	16	5.976
4	11	39	18	13	1	23	41	4	4	13	1	—	52	3	—	366
2	4	3	7	4	—	2	10	—	6	2	1	—	6	3	—	81
6	15	42	25	17	1	25	51	4	10	15	2	—	58	6	—	447
2	5	31	8	5	—	1	32	5	34	4	14	1	43	9	—	275
—	—	6	—	1	—	1	4	—	1	—	4	—	1	—	—	19
—	—	7	4	2	—	—	10	2	13	3	1	1	10	4	—	68
2	5	44	12	8	—	2	46	7	48	7	19	2	54	13	—	362
3	25	41	62	17	—	9	66	2	10	26	5	—	28	3	—	458
1	15	31	23	6	—	6	41	2	7	8	1	—	10	—	—	267
4	40	72	85	23	—	15	107	4	17	34	6	—	38	3	—	725
206	862	280	244	159	54	188	459	96	336	347	58	16	496	47	16	7.510

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Übertrag:	Arbeitsmaschinen (Einrichtungen) für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von							Fördermaschinen (-einrichtungen)	Fehlverhalten bei verschiedenen Arbeitsvorrichtungen	
			Holz und ähnlichen Stoffen	Metall	giftigen Stoffen	ätzenden Stoffen	feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen	Nahrungs- und Genussmitteln	sonstigen Stoffen			
			1–27	28	29	30	31	32	33	34		
A	Eisenbahnen											
I	Öffentliche Eisenbahnen											
1	Haupt- und Nebenbahnen											
1.1	Österr. Bundesbahnen											
1.1.a	Generaldirektion	25	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1
1.1.b	Zentralstellen und											
1.1.c	Bundesbahndirektionen	60	3	—	—	—	—	1	2	—	—	3
1.1.d	Betriebsdirektion	2131	—	—	—	3	3	—	3	4	72	4
1.1.e	Baudirektion	1420	88	35	3	2	76	—	48	35	3	20
1.1.f	Maschinendirektion	1248	52	100	7	13	45	3	13	74	4	4
1.1.g	Einkaufsdirektion	28	2	—	—	1	4	—	5	—	—	—
1.1.h	Elektrotechnische Direktion	832	6	64	15	13	13	2	3	18	1	1
1.1.i	Kraftwagendienst	232	2	3	—	2	4	—	5	3	—	3
	Summe Österr. Bundesbahnen . . .	5976	153	202	26	34	145	6	78	136	80	36
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb											
1.2.a	Schienenbahnen	366	12	11	—	1	21	—	3	22	1	1
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	81	—	3	—	—	3	—	1	3	—	—
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	447	12	14	—	1	24	—	4	25	1	1
2	Straßenbahnen											
2.1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen	275	2	16	13	16	8	—	1	9	1	3
2.2	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	19	—	2	—	3	1	—	—	—	—	—
2.3	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	68	—	4	5	2	5	—	1	—	—	—
	Summe Straßenbahnen	362	2	22	18	21	14	—	2	9	1	3
3	Seilbahnen											
3.1	Hauptseilbahnen	458	1	12	—	—	1	—	3	7	—	1
3.2	Kleinseilbahnen	267	—	4	—	—	—	—	—	2	—	—
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	725	1	16	—	—	1	—	3	9	—	1
	Summe Öffentliche Eisenbahnen . . . (Übertrag)	7.510	168	254	44	56	184	6	87	179	82	41

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen										Fahrzeuge				Verwendungsschutz	
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Schienen-	Straßen-	Wasser-	Luft-	Arbeitszeit (Überstunden, Arbeitspausen usw.)	Sonstige Übertritte	Summe der festgestellten Beanstandungen
376	1	1	127	165	4	1	25	38	—	—	—	—	—	15	28
10	5	23	27	20	1	2	4	14	1	13	1	—	—	1	69
104	—	—	—	30	—	—	11	14	—	—	—	—	—	—	2.973
2	3	—	—	1	10	1	—	1	8	6	1	—	—	1	1.779
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.795
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	999
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	256
492	9	24	154	216	15	4	40	53	36	8	—	—	1	16	7.940
40	—	7	24	21	3	—	13	6	17	—	—	—	—	—	569
1	—	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98
41	—	9	25	23	3	—	13	6	17	1	—	—	—	—	667
5	—	3	—	—	8	1	—	3	3	—	—	—	2	1	370
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85
5	—	3	—	1	9	1	—	3	3	—	—	—	2	1	482
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	483
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	273
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	756
538	9	36	179	240	27	5	53	62	56	9	—	—	3	17	9.845

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Betriebsräume und Arbeitsstätten										
		Allgemeine Beschaffenheit (Höhe, Lage usw.), Belag	Verkehrs- und Fluchtwege	Instandhaltung	Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)	Luftherneuerung	Heizung	Beseitigung von Staub und Abfällen	Beseitigung von Gasen und Dämpfen	Feuerschutz	Trinkwasser	Sanitäranlagen, Wascheinrichtungen, Aborte
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Übertrag	621	446	701	150	151	194	284	141	259	103	596
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen											
1	Anschlußbahnen	13	80	44	13	1	2	35	2	17	1	2
2	Materialbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Materialeisenbahnen	—	4	1	1	2	—	—	—	—	—	—
	Summe Nicht-öffentl. Eisenbahnen	13	84	45	14	3	2	35	2	17	1	2
	Summe Eisenbahnen	634	530	746	164	154	196	319	143	276	104	598
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	1	1	—	1	—	—	—	3	—	—
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung											
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst .	10	7	9	3	4	—	1	—	1	—	14
II	Postdienst											
	Postzeugverwaltung	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1
	Post- und Telegraphenämter	252	56	180	60	37	69	12	8	31	15	172
	Summe Postdienst	253	57	181	60	37	69	12	8	31	15	173
III	Postautodienst	67	68	55	20	19	14	55	33	32	1	9
IV	Fernmeldedienst											
	Fernmeldebetriebsdienst	35	74	47	14	16	8	20	8	25	—	37
	Fernmeldebaudienst	28	15	23	1	3	8	5	—	8	3	22
	Summe Fernmeldedienst	63	89	70	15	19	16	25	8	33	3	59
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	393	221	315	98	79	99	93	49	97	19	255
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	(Übertrag)	1.027	752	1.062	262	234	295	412	192	376	123	853

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Sozialräume						Allgemeine Mängel							Krafterzeugung und -übertragung			Übertrag:
	Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume	Gerüste, Pölzungen, Leitern	Umwehrung, Abdeckung, Sicherung erhöhter Stellen	Sonstige Mängel		Ärztliche Untersuchungen	Erste Hilfeleistung	Merkblätter, Anschläge	Auswahl und Belohnung der Arbeitnehmer	Sicherheitsdienst (periodische Überprüfung)	Arbeitsausrüstung (Kleider, Schutzbüllen 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
206	862	280	244	159	54	188	459	96	336	347	58	16	496	47	16	7.510
— 2	— 2	— 5	— 30	— 7	— 14	— 14	— 82	— 42	— 33	— 8	— 9	— 1	— 28	— 13	— 1	— 501
— 1	— 1	— 3	— 5	— 1	— 1	— 1	— 8	— 1	— 1	— 1	— 1	— 1	— 2	— 1	— 1	— 28
2	2	8	35	7	14	14	90	43	33	9	9	1	30	13	1	529
208	864	288	279	166	68	202	549	139	369	356	67	17	526	60	17	8.039
—	3	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	5	—	—	17
4	7	—	—	7	—	3	9	—	—	—	3	—	1	—	—	83
1	1	—	—	153	— 1	— 3	— 225	— 2	— 13	— 4	— 9	—	— 37	— 6	— 1	— 6
77	185	24	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.646
78	186	24	14	153	1	3	225	2	13	4	9	—	37	6	1	1.652
12	28	10	23	64	1	2	22	11	6	5	23	2	43	2	3	630
9	12	6	5	108	—	7	60	1	2	8	1	—	10	—	—	513
13	14	3	1	48	—	1	11	—	3	3	11	—	4	—	—	228
22	26	9	6	156	—	8	71	1	5	11	12	—	14	—	—	741
116	247	43	43	380	2	16	327	14	24	20	47	2	95	8	4	3.106
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
324	1.114	331	322	546	70	218	880	154	393	376	114	19	626	68	21	11.164

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Übertrag:	Arbeitsmaschinen (Einrichtungen) für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von							Fördermaschinen (-einrichtungen)	Fehlverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen	
			Holz und ähnlichen Stoffen	Metall	Giftigen Stoffen	Giftigenden Stoffen	feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen	Nahrungs- und Genussmittel	sonstigen Stoffen			
			1—27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
	Übertrag	7.510	168	254	44	56	184	6	87	179	82	41
II	Nicht-öffentl. Eisenbahnen											
1	Anschlußbahnen	501	3	11	—	—	4	—	4	27	—	17
2	Materialbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Materialseilbahnen	28	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
	Summe Nicht-öffentl. Eisenbahnen	529	3	11	—	—	5	—	5	27	—	17
	Summe Eisenbahnen	8.039	171	265	44	56	189	6	92	206	82	58
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	17	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung											
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst .	83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	Postdienst											
	Postzeugverwaltung	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Post- und Telegraphenämter	1.646	1	1	—	—	3	—	1	9	4	8
	Summe Postdienst	1.652	1	1	—	—	3	—	1	9	4	8
III	Postautodienst	630	3	6	2	—	7	—	11	3	3	6
IV	Fernmeldedienst											
	Fernmeldebetriebsdienst	513	—	1	—	2	—	—	—	—	—	1
	Fernmeldebaudienst	228	1	7	—	—	—	—	—	—	—	1
	Summe Fernmeldedienst	741	1	8	—	2	—	—	—	1	—	2
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	3.106	5	15	2	2	10	—	12	13	7	16
D	Radio Austria AG	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	(Übertrag)	11.164	176	280	46	58	199	7	104	220	89	74

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen										Fahrzeuge				Verwendungsschutz	
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
538	9	36	179	240	27	5	53	62	56	9	—	—	3	17	9.845
766 3	27 —	64 —	142 —	350 2	30 —	1 —	196 —	61 —	38 —	— —	— —	— —	— —	— —	2.242 5 30
769	27	64	142	352	30	1	196	61	38	—	—	—	—	—	2.277
1.307	36	100	321	592	57	6	249	123	94	9	—	—	3	17	12.122
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.684 ⁶
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	3	1.690
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	674
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	517 238
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	755
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5	4	3.202
1.307	36	100	321	592	57	6	249	123	94	14	—	—	8	21	15.345 ²

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Betriebsräume und Arbeitsstätten										
		Allgemeine Beschaffenhheit (Höhe, Lage usw.), Belag	Verkehrs- und Fluchtwege	Instandhaltung	Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)	Lufterneuerung	Heizung	Beseitigung von Staub und Abfällen	Beseitigung von Gasen und Dünsten	Feuerschutz	Trinkwasser	Sanitäranlagen, Wascheinrichtungen, Aborten
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Übertrag	1.027	752	1.062	262	234	295	412	192	376	123	853
E I	Schiffahrt Flußschiffahrt											
1 2	Schiffsbetriebe	—	11	9	2	—	3	1	—	8	4	5
	Landbetriebe	1	6	4	—	3	3	2	1	7	—	6
	Summe Flusschiffahrt	1	17	13	2	3	6	3	1	15	4	11
II	Seenschiffahrt											
1 2	Schiffsbetriebe	1	2	—	—	—	—	3	—	11	1	—
	Landbetriebe	1	2	3	—	1	2	2	—	2	—	1
	Summe Seeschiffahrt	2	4	3	—	1	2	5	—	13	1	1
	Summe Schiffahrt	3	21	16	2	4	8	8	1	28	5	12
F	Luftfahrt											
I—IV	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst	12	16	10	2	7	2	4	3	7	—	1
	Summe aller Verkehrszweige (A—F) .	1.042	789	1.088	266	245	305	424	196	411	128	866

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

					Allgemeine Mängel							Krafterzeugung und -übertragung				Übertrag:			
Sozialräume	Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume		Gerüste, Pölzungen, Leitern		Umwehrung, Abdeckung, Sicherung erhöhter Stellen		Sonstige Mängel		Ärztliche Untersuchungen	Erste Hilfeleistung	Merkblätter, Anschläge	Auswahl und Belehrung der Arbeitnehmer	Sicherheitsdienst (periodische Überprüfung)	Arbeitsausrüstung (Kleid, Schutzbrillen 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			
324	1.114	331	322	546	70	218	880	154	393	376	114	19	626	68	21	11.164			
— 3	1 2	— 7	3 —	4 3	— 1	4 2	1 7	— —	— 1	— —	— —	— —	— —	— 1	— —	56 60			
3	3	7	3	7	1	6	8	—	1	—	—	—	—	—	1	—	116		
— 3	— —	— —	— —	— —	— 1	8 1	— 4	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	26 23			
3	—	—	—	—	1	9	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49		
6	3	7	3	7	2	15	12	—	1	—	—	—	—	—	1	—	165		
3	6	14	4	13	—	—	6	—	16	3	6	—	11	2	2	—	150		
333	1.123	352	329	566	72	233	898	154	410	379	120	19	637	71	23	11.479			

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.			Ü b e r t r a g :	Arbeitsmaschinen (Einrichtungen) für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von							Fördermaschinen (-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		
E I	Übertrag	11.164	176	280	46	58	199	7	104	220	89	74	
I	Schiffahrt												
	Flußschiffahrt												
	Schiffsbetriebe	56	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
II	Landbetriebe	60	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	Summe Flusschiffahrt	116	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
	Seenschiffahrt												
II	Schiffsbetriebe	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Landbetriebe	23	1	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—
	Summe Seeschiffahrt	49	1	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—
F	Summe Schiffahrt	165	2	—	—	—	—	2	—	—	3	—	—
	Luftfahrt												
	I—IV	Civilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst	150	3	11	1	—	2	—	5	2	1	—
	Summe aller Verkehrszweige (A—F) .	11.479	181	291	47	58	203	7	109	225	90	74	Stk

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen										Fahrzeuge			Verwendungsschutz		
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
1.307	36	100	321	592	57	6	249	123	94	14	—	—	8	21	15.345
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	120
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1	178
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175
1.307	36	100	321	592	57	6	249	123	94	14	5	—	9	21	15.698

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre

Pos.	Verkehrszweige	Ursachen der Unfälle									
		Mechanische Verarbeitung									
		von Metallen		von Holz und ähnlichen Stoffen		von allen übrigen Stoffen		Sonstige			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A	Eisenbahnen										
I	Öffentliche Eisenbahnen										
1	Haupt- und Nebenbahnen										
1.1	Österreichische Bundesbahnen										
	Schienenbahnen										
	Kraftwagendienst										
	Summe Österreich. Bundesbahnen	—	—	1	60 1	44	93	18	20	15 1	— —
1.2	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb										
	Schienenbahnen										
	Kraftwagenbetriebe										
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	—	—	1	4 1	2	—	1	—	—	—
	Summe Haupt- und Nebenbahnen	—	—	2	66	46	93	19	20	16	— 1
2	Straßenbahnen										
	Schienenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe										
	Kraftwagenbetriebe										
	Summe Straßenbahnen	—	—	2	18	12	15	1	10	1	—
3	Seilbahnen										
3.1	Hauptseilbahnen										
3.2	Kleinseilbahnen										
	Summe Seilbahnen	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	—	—	4	84	58	109	20	30	17	— 1
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Eisenbahnen	—	—	4	84	58	109	20	30	17	— 1
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung										
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	Postdienst	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
III	Postautodienst	—	—	6	2	4	2	2	2	2	1
IV	Fernmeldedienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	—	—	—	6	2	4	2	2	3	1 2
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E	Schiffahrt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F	Luftfahrt	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	—	4	92	60	114	22	34	20	1	3

1974 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹⁾

			Ursachen der Unfälle														Eisenbahnbetrieb																		
			Transportmittel										Eisenbahnbetrieb																						
Verbrennungen	Verätzungen	Aufzüge	Hebezeuge				Fahrzeuge				Erzeugung und Verteilung elektrischer Traktionsenergie			Auf- und Abspringen von bewegten Schienenfahrzeugen			Kuppeln		Hemmschuhlegen		Schneeräumungsarbeiten		Sonstiger Aufenthalt in oder in gefährlicher Nähe von Gleisen		Flurfördermittel im Bereich von Gleisanlagen		Sonstige spezifische Eisenbahntätigkeit		Übertrag						
			Aufzüge	Krane	Bagger, Becherwerke, Transportbänder und Schnecken	Winden und sonstige Hebezeuge	Sonstige Transportmittel	Kraftfahrzeuge	Sonstige Fahrzeuge	(1)	8	(1) 189	(1)	190	(1)	45	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)							
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	1—27						
57	19	1	32	—	—	17	—	7	8	(1) 8	(1) 189	(1) 190	(1)	45	(1) 6	(8) 197	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(12) 1.305	(24)					
2	3	—	—	—	—	2	—	11	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
59	22	1	32	—	—	19	2	18	10	(1) 8	(1) 189	(1) 190	(1)	45	(1) 6	(8) 197	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(1)	(8)	(12) 1.329	(12)					
41	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
5	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—	—	3	12	1	—	2	1	16	16	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53						
64	22	1	32	1	20	2	19	11	(1) 8	(1) 192	(1) 202	(1)	46	(1) 6	(8) 199	(12) 282	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)					
81	73	—	1	—	3	—	—	2	3	1	1	3	—	—	—	—	—	5	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
9	10	—	1	—	3	—	2	3	1	1	3	—	—	—	—	—	5	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
—2	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 52					
2	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 7					
75	32	1	33	1	25	2	22	14	(1) 9	(1) 193	(1) 205	(1)	46	(1) 6	(8) 204	(12) 290	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5					
75	32	1	33	1	25	2	22	14	(1) 9	(1) 194	(1) 208	(1)	46	(1) 6	(8) 205	(12) 290	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	(12)	
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35					
—4	—3	—2	—2	—2	—11	—1	—1	—1	—91	—4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
26	5	9	1	11	—	1	15	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	209				
—1	—3	—2	—2	—1	—1	—1	—1	—8	—2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6					
106	40	10	35	12	26	3	46	111	(1) 9	(1) 194	(1) 208	(1)	46	(1) 6	(8) 205	(14) 315	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre

Pos.	Verkehrszweige	Übertrag	Ursachen der Unfälle							bei ver- in unmittel-			
			Schiffahrt										
			Seilarbeiten	Ausgleiten an Bord	Begehen von bzw. hantieren mit Stegläden	Hantieren mit Wurfleinen	Seilriss, Seilschlag, Seldornen	Durch Steuerschlag bzw. durch Arbeiten an Anker und Schotbäumen	Sonstiges				
		1—27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
A	Eisenbahnen												
I	Öffentliche Eisenbahnen												
1	Haupt- und Nebenbahnen												
1.1	Österreichische Bundesbahnen	(12)											
	Schienenbahnen	1.305	—	—	—	—	—	—	—	17	212		
	Kraftwagendienst	24	—	—	—	—	—	—	—	—	7		
1.2	Summe Österreich. Bundesbahnen	1.329	—	—	—	—	—	—	—	17	219		
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb												
	Schienenbahnen	49	—	—	—	—	—	—	—	—	6		
	Kraftwagenbetriebe	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	53	—	—	—	—	—	—	—	—	6		
2	Summe Haupt- und Nebenbahnen	1.382	—	—	—	—	—	—	—	17	225		
	Straßenbahnen												
	Schienenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe	92	—	—	—	—	—	—	—	1	45		
	Kraftwagenbetriebe	12	—	—	—	—	—	—	—	—	15		
3	Summe Straßenbahnen	104	—	—	—	—	—	—	—	1	60		
	Seilbahnen												
3.1	Hauptseilbahnen	(1)											
	5	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2		
3.2	Kleinseilbahnen	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Summe Seilbahnen	(1)											
	7	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2		
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	1.493	—	—	—	—	—	—	—	20	287		
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Summe Eisenbahnen	(13)											
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	1.498	—	—	—	—	—	—	—	20	287		
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		
II	Postdienst	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
III	Postautodienst	44	—	—	—	—	—	—	—	1	13		
IV	Fernmeldedienst	25	—	—	—	—	—	—	—	2	61		
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	209	—	—	—	—	—	—	—	3	75		
D	Radio Austria AG	—	—	—	(1)	(1)	—	—	—	—	1		
E	Schiffahrt	6	9	30	1	—	8	9	9	—	1		
F	Luftfahrt	18	—	—	—	—	—	—	—	—	4		
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	(13)	9	(1)	(1)	—	8	9	9	23	368		

1974 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹⁾

Ursachen der Unfälle															Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 46 und 53		
in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem																	
schiedenen Arbeitsverrichtungen										barem Zusammenhang mit dem Betrieb							
Abspringende Splitter und Stücke	Heben, Tragen, Schieben, Kollern, Auf- und Abladen von Lasten	Einsturz von geschichtetem oder gestapeltem Material	Herabfallen und Umfallen von Gegenständen	Sturz und Absprung von erhöhten Standplätzen und in Vertiefungen	Ausgleiten, Stolpern, Fallen	Einklemmen, Anstoßen	Scharfe, rauhe und spitze Gegenstände	Sonstige Arbeitsverrichtungen	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 1 bis 45	Auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte	Außerhalb des Betriebes	Durch Krankheit, körperliche und sonstige Gebrechen	Elementarereignisse und Witterungseinflüsse	Außergewöhnliche spezifische Verkehrsergebnisse	Durch sonstige nicht mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände		
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
166 4	236 10	10	296 11	233 10	610 16	564 15	206 9	125 6	(12) 3.980 112	(7) 661 14	(2) 50	14	3 2	(1) 21 —	54 —	(10) 803 16	(22) 4.783 128
170	246	10	307	243	626	579	215	131	4.092	675	50	14	5	21	54	(10) 819	(22) 4.911
6 —	13 1	—	13	18 3	26 5	26 5	12	6	175 18	(1) 35 —	1	—	—	—	1 —	(1) 37 1	(1) 212 19
6	14	—	13	21	31	31	12	6	193	(1) 35	1	—	—	—	1 1	(1) 38	(1) 231
176	260	10	320	264	657	610	227	137	4.285	(8) 710	(2) 51	14	5	22	55	(11) 857	(23) 5.142
41 5	45 2	—	24 14	13 2	108 15	86 13	19 3	50 6	524 87	73 13	13 3	1	—	15 1	16 —	118 17	642 104
46	47	—	38	15	123	99	22	56	611	86	16	1	—	16	16	135	746
7 —	8 1	—	6	3	12	4	2	—	(1) 51 8	(1) 9 3	43	—	2	—	3 —	(1) 57 7	(2) 108 15
7	9	—	6	5	13	5	3	—	(1) 59	(1) 12	47	—	2	—	3	(1) 64	(2) 123
229 —	316 —	10	364 1	284 2	793 1	714 1	252	193	4.955 10 4	(9) 808 —	(2) 114	15	7	38 2	74	(12) 1.056 6	(25) 6.011 16
229 —	316 —	10	365	286	794	715	252	193	4.965	(9) 812	(2) 114	15	7	(1) 40	74	1.062	(25) 6.027 20
—	1	—	2	3	12	1	—	8	28	32 (5)	3 (2)	—	—	—	—	35 (2)	63 (9)
2	141	3	20	13	69	26	9	35	458	307 (1)	716	4	28	—	94	1.149 (1)	1.607 (1)
20	13	—	21	14	47	28	19	17	237	23 (2)	—	—	5	1	—	29 (2)	266 (2)
7	73	—	14	36	152	50	5	127	552	197	58	4	—	—	57	316	868
29 —	228 —	3	57	66	280	105	33	187	1.275	(8) 559 2	(2) 777 2	8	33	1	(2) 151	(12) 1.529 4	(12) 2.804 7
1 —	2 15	—	6	6	2	3	4	1	98	6	2	—	—	—	4 1	12 1	110 (1)
259	561	13	435	360	1.092	841	299	385	6.438	(15) 1.398	(17) 895	(4) 23	40	(2) 42	(2) 229	(25) 2.627	(40) 9.065

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre

Pos.	Verkehrszweige	Summe der Unfälle in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb (Summe der Spalten 1—45 = Spalte 46)	Gesamtzahl einschließlich der Todesfälle) Spalten 46 und 53					
			46		53		54	
			1973	1974	1973	1974	1973	1974
A								
I								
1	Eisenbahnen							
	Öffentliche Eisenbahnen							
	Haupt- und Nebenbahnen							
1.1	Österreichische Bundesbahnen	(10)	(12)	(15)	(10)	(25)	(22)	
	Schienenbahnen	3.889	3.980	1.082	803	4.971	4.783	
	Kraftwagendienst	121	112	13	16	134	128	
1.2	Summe Österr. Bundesbahnen	(10)	(12)	(15)	(10)	(25)	(22)	
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	4.010	4.092	1.095	819	5.105	4.911	
	Schienenbahnen	(3)	181	175	(1)	(3)	(1)	
	Kraftwagenbetriebe	5	18	25	37	206	212	
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	(3)	186	193	1	1	6	
2	Summe Haupt- und Nebenbahnen	(13)	(12)	(15)	(11)	(28)	(23)	
	Straßenbahnen	4.196	4.285	1.121	857	5.317	5.142	
	Schienenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe	488	524	116	118	604	642	
	Kraftwagenbetriebe	91	87	19	17	110	104	
3	Summe Straßenbahnen	579	611	135	135	714	746	
3.1	Seilbahnen							
3.2	Hauptseilbahnen	57	51	38	57	95	108	
	Kleinseilbahnen	10	8	—	7	10	15	
	Summe Seilbahnen	(1)	67	59	38	(1)	64	(1)
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	(13)	(13)	(15)	(12)	(28)	(25)	
	Nicht-öffentliche Eisenbahnen²⁾	4.842	4.955	1.294	1.056	6.136	6.011	
II		(1)	19	10	2	6	21	16
	Summe Eisenbahnen	(14)	(13)	(15)	(12)	(29)	(25)	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen . . .	4.861	4.965	1.296	1.062	6.157	6.027	
C		19	20	—	—	19	20	
I	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung							
	Verwaltungs- und Rechnungsdienst . . .	36	28	34	35	70	63	
II	Postdienst	(1)	(1)	(3)	(9)	(4)	(9)	
III	Postautodienst	505	458	1.137	1.149	1.642	1.607	
IV	Fernmeldedienst	252	237	50	29	302	266	
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	(1)	586	552	338	316	924	868
D	Radio Austria AG	1.379	1.275	1.559	1.529	2.938	2.804	
E	Schiffahrt³⁾	4	3	3	4	7	7	
F	Luftfahrt⁴⁾	(2)	137	98	11	12	(1)	
	Summe aller Verkehrszweige (A—F) . . .	(15)	(15)	(23)	(25)	(38)	(40)	
		6.476	6.438	2.874	2.627	9.350	9.065	

¹⁾ Die in Klammer stehenden Ziffern bedeuten die Zahl der tödlich Verunglückten. Sie sind auch in der jeweils angeführten Zahl der Unfälle enthalten.

²⁾ Anschlußbahnen, Materialbahnen und Materialseilbahnen.

³⁾ Fluß- und Seeschiffahrt (Schiffs- und Landbetriebe).

1974 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹⁾

In Prozenten der Gesamtzahl von Spalte 54		Zahl der gemeldeten Unfälle überhaupt										Todesfälle in Prozenten der Anzahl der gemeldeten Unfälle pro Verkehrszweige			
		Hievon betrafen													
		männlich					weiblich								
		Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ⁵⁾					Jugendliche Arbeitnehmer ⁶⁾								
55		56		57		58		59		60					
1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974		
53,166 1,433	52,763 1,412	4.682 129	4.421 123	225 3	230 2	64 2	132 3	— —	— —	0,503 —	0,460 —				
54,599	54,175	4.811	4.544	228	232	66	135	— —	— —	0,490 —	0,448 —				
2,203 0,064	2,339 0,210	198 6	200 17	2 —	6 1	6 —	6 1	— —	— —	1,456 —	0,472 —				
2,267	2,549	204	217	2	7	6	7	— —	— —	1,415 —	0,433 —				
56,866	56,724	5.015	4.761	230	239	72	142	— —	— —	0,527 —	0,447 —				
6,460 1,176	7,082 1,147	507 108	583 94	5 —	1 4	88 2	57 6	4 —	1 —	— —	— —				
7,636	8,229	615	677	5	5	90	63	4	1	— —	— —				
1,016 0,107	1,191 0,166	92 10	103 15	— —	— —	3 —	5 —	— —	— —	— —	— —	1,852 —			
1,123	1,357	102	118	—	—	3	5	— —	— —	— —	— —	1,626 —			
65,625	66,310	5.732	5.556	235	244	165	210	4	1	0,456 —	0,416 —				
0,225	0,177	21	16	— —	— —	— —	— —	— —	— —	4,762 —	— —				
65,850 0,203	66,487 0,221	5.753 19	5.572 20	235	244	165	210	4	1	0,471 —	0,415 —				
0,749	0,695	35	26	— —	1	33	36	2	— —	1,429 —	— —				
17,562	17,728	1.379	1.365	31	25	232	215	— —	2	0,244 —	0,560 —				
3,230	2,934	294	262	3	2	5	2	— —	— —	0,662 —	0,376 —				
9,882	9,575	601	553	154	170	169	145	— —	— —	0,108 —	0,230 —				
31,423 0,075	30,932 0,077	2.309 5	2.206 6	188	198	439	398	2	2	0,272 —	0,428 —				
1,583	1,213	142	104	3	4	3	2	— —	— —	0,676 —	1,818 —				
0,866	1,070	68	83	— —	— —	13	14	— —	— —	— —	— —	1,031 —			
100,000	100,000	8.296	7.991	426	446	622	625	6	3	0,406 —	0,441 —				

⁴⁾ Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.⁵⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung, sind.⁶⁾ Jugendliche gemäß § 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung.

VII. Zusammenfassende Darstellung der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Im Berichtsjahr führte die Verkehrs-Arbeitsinspektion in 4.917 Betrieben 5.114 Inspektionen durch, wobei die Belange des Arbeitnehmerschutzes für 111.069 im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion beschäftigte Arbeitnehmer wahrgenommen werden konnten. Bei den in den Betrieben durchgeföhrten Inspektionen ergaben sich, parallel zur höheren Zahl durchgeföhrter Besichtigungen eine erhöhte absolute Zahl der bei diesen getroffenen unfalltechnischen, arbeitshygienischen und den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen (1974: 15.698; 1973: 14.342). Wesentlich größere Aussagekraft jedoch besitzt die Durchschnittszahl der pro Inspektion getroffenen Beanstandungen, die im Laufe einer mehr als zwei Jahrzehnte umfassenden Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion von einem im Jahr 1953 über vier liegenden auf einen im Berichtsjahr bei drei liegenden Wert absank, was für eine wesentliche Verbesserung der arbeitnehmerschutzmäßigen Situation im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion spricht.

Im Jahre 1974 waren an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, verglichen mit der Zahl des Vorjahres, um rund ein Viertel mehr Ladungen zu kommissionellen Verhandlungen ergangen (1974: 608; 1973: 490), wobei an 288 Verhandlungen jeweils ein Organ des Verkehrs-Arbeitsinspektorates teilnehmen konnte (1973: 220), eine Zahl, die gegenüber jener des Jahres 1973 um rund ein Drittel stieg. Im Verein mit verschiedenartigen einschlägigen sonstigen Erhebungen und der Inspektionstätigkeit wurden im Berichtsjahr insgesamt von 15 Verkehrs-Arbeitsinspektoren 6.742 Amtshandlungen durchgeführt. Die Kopfquote der Amtshandlungen pro Verkehrs-Arbeitsinspektor steigerte sich allein im Berichtsjahr um rund zehn Prozent.

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat in seiner nunmehr mehr als zwei Jahrzehnte umfassenden Tätigkeit zur Kenntnis gebrachten Unfälle zeigen hinsichtlich der Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle, die in diesem Zeitraum Jahresspitzenwerte von über 14.000 Unfälle aufwies, eine ausgeprägte abnehmende Tendenz (1970: 9.948; 1971: 9.935; 1972: 9.417; 1973: 9.350; 1974: 9.065). Damit sank im Berichtsjahr die Gesamtunfallzahl im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion auf den bisher niedrigsten Wert. Bemerkenswert ist ferner, daß fast 30 Prozent aller Unfälle auf solche entfielen, die sich nicht durch unmittelbare arbeitnehmerschutzmäßige Maßnahmen verhindern lassen bzw. sich unabhängig vom Betrieb ereigneten.

Bei den tödlichen Unfällen dominieren die in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb stehenden Unfälle wesentlich mehr. Die darauf entfallenden 25 Unfalltoten, also mehr als 60 Prozent der 40 (1973: 38) im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion tödlich verunglückten Arbeitnehmer des Berichtsjahrs stehen — im Berichtsjahr verglichen mit dem Vorjahr unverändert — 15 Unfalltote gegenüber, deren Unfallanlaß in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb stand. Auch die Unfallrate, das ist das Verhältnis der Gesamtzahl der Arbeitsunfälle bezogen auf die Zahl des Gesamtarbeitnehmerstandes im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, erreichte im Jahre 1974 mit 55,3 den bisher niedrigeren Wert, dem in früheren Jahren ein Spitzenwert von 103,4 gegenübersteht. Schließlich sei noch angeführt, daß im Berichtsjahr auch weiterhin die Zahl der ärztlichen Anzeigen über eine Berufskrankheit der Arbeitnehmer im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates überaus gering war (1974: 13; 1973: 8).

Beilage 1

VIII. Beilagen

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 in der geltenden Fassung, unterliegen, einschließlich deren Kraftfahrbetrieben,
 - b) bei den für den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen erforderlichen Hilfseinrichtungen, wenn diese vom Eisenbahnunternehmen selbst betrieben werden, sowie 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 Binnenschifffahrt,
 - a) hinsichtlich aller Schiffe, schwimmenden Anlagen und Geräte,
 - b) hinsichtlich der überwiegend der Binnenschifffahrt 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⁾ Gemäß Bundesgesetz vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99, über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz — Verkehrs-ArbIG) in der geltenden Fassung.

²⁾ Jetzt: Bundesministerium für Verkehr.

Beilage 2

**Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates
und deren Arbeitsgebiete
nach dem Stand vom 31. Dezember 1974**

Arbeitsgebiet	Name, Amts- bzw. Diensttitel
Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	Hochschuldozent Dipl.-Ing. Dr. techn. Heinrich Kraus, Ministerialrat
Straßenbahnen samt deren Kraftfahrbetrieben, Luftfahrt, fallweise sämtliche Verkehrszweige, technisch-legislative Angelegenheiten	Dipl.-Ing. Friedrich Braunbart, Ministerialrat
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb, Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb, Materialbahnen, Schlaf- und Speisewagenunternehmen (insoweit deren Tätigkeit bei oder in Zügen durchgeführt wird), fallweise sämtliche Verkehrszweige, allgemeine Konzeptarbeiten	Regierungsrat Ing. Karl Schmidt, Bundesbahn-Direktionsrat, mit Ablauf des 31. Dezember 1974 im Ruhestand; Dipl.-Ing. Herbert Jordan, Bundesbahn-Zentralinspektor, seit 2. Jänner 1974 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zugeordnet
Binnenschiffahrt, Anschlußbahnen der Hafen- und Werftanlagen, fallweise sämtliche Verkehrszweige	Regierungsrat Ing. Erich Schwarz, Technischer Zentralinspektor
Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Zentralstellen der Österreichischen Bundesbahnen, Mithilfe bei Privatbahnen, Stellungnahmen zu Bauentwürfen der Österreichischen Bundesbahnen, Anschlußbahnen	Josef Rumpler, Bundesbahn-Oberinspektor, mit Ablauf des 31. Oktober 1974 im Ruhestand
Bau- und Bahnerhaltungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen, Anschlußbahnen	Ing. Ernst Michalus, Bundesbahn-Inspektor; Ing. Franz Nicht, Bundesbahn-Oberrevident, seit 7. Juni 1974 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zugeordnet und seit 1. November 1974 zu diesem versetzt
Elektrotechnischer Dienst der Österreichischen Bundesbahnen, ferner allgemeine Mitarbeit bei den Österreichischen Bundesbahnen sowie den Anschlußbahnen an diese, Seilbahnen und Straßenbahnen	Ing. Bruno Scheinhart, Bundesbahn-Oberinspektor
Haupt-, Klein- und Materialseilbahnen	Ing. Karl Schötz, Wirklicher Amtsrat
Kraftfahrbetriebe der Eisenbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung, Postzeugverwaltung, Mitarbeit bei Seilbahnen und bei der Luftfahrt	Ing. Heinrich Peschina, Wirklicher Amtsrat
Post- und Telegraphenämter der Wiener Bezirke 1, 7—9 und 16—22, Niederösterreich südlich der Donau, Burgenland, Steiermark, Tirol und Vorarlberg, Mitarbeit bei Seilbahnen und Straßenbahnen	Rudolf Kantner, Wirklicher Amtsrat

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

Administrative Arbeiten, insbesondere auch auf dem Gebiete der Statistik (einschließlich jener auf dem Gebiete der Arbeitshygiene und Berufskrankheiten), Mithilfe bei der Erstellung des Tätigkeitsberichtes, fallweise Büroarbeiten

Verwaltungs- und Rechnungsdienst sowie Fernmeldedienst der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, Radio Austria AG

Maschinen- und Vorratslagerdienst der Österreichischen Bundesbahnen, fallweise sämtliche technische Dienstzweige der Österreichischen Bundesbahnen und der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb, Mitarbeit bei der Binnenschiffahrt, Anschlußbahnen an die Österreichischen Bundesbahnen sowie allgemeine Konzeptarbeiten

Zugförderungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen und Anschlußbahnen an die Österreichischen Bundesbahnen

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

Verwaltungsarbeiten bezüglich Österreichische Bundesbahnen, Anschlußbahnen und Sozialversicherungsträger, Mithilfe beim Tätigkeitsbericht, sonstige laufende Büroarbeit

Besondere Wahrnehmung der Aufgaben, die das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf dem Gebiete der Arbeitshygiene, Arbeitsphysiologie sowie auf dem Gebiete der Berufskrankheiten betreffen

Rechtsangelegenheiten

**Otto Kresta,
Wirklicher Amtsrat**

**Therese Ackerl,
Wirklicher Amtsrat**

**Ing. Wilhelm Brauner,
Amtssekretär,
mit Wirkung vom 1. Februar 1974 zum
Verkehrs-Arbeitsinspektorat versetzt**

**Ing. Karl Reiselhuber,
Bundesbahn-Inspektor**

**Ing. Walter Stamminger,
Bundesbahn-Oberrevident**

**Egon Koretz,
Bundesbahn-Oberrevident;
Anton Hruba,
Bundesbahn-Revident**

**Elfriede Straßer,
Bundesbahn-Revident**

**Dr. med. Erhard Weltin,
Vertragsbediensteter**

**Dr. jur. Wolfgang Moyzisch,
Vertragsbediensteter,
seit 10. Juni 1974 beim Verkehrs-
Arbeitsinspektorat**

Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957^{1),2)}

§ 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 nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

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

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

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

(3) Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit 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 (Industriean schlüßbahnen, Bergwerksanschlüßbahnen, 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.

²⁾ Bundesgesetz vom 13. Februar 1957, BGBl. Nr. 60 über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957), in der Fassung der Bundesgesetze vom 17. April 1963, BGBl. Nr. 113, vom 12. Dezember 1969, BGBl. Nr. 20/1970 und vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 274 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971).

- § 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 Elektrizitätswirtschaft³⁾ 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.

³⁾ Jetzt Bundesministerium für Verkehr.

Im nachstehenden werden die näheren Daten (Wochentag, Datum, Uhrzeit, Ereignisort und Alter des Verunglückten) zu den in den Abschnitten IV/1.2 und IV/1.3 behandelten Unfällen angeführt

1. Zu Abschnitt IV/1.2

- | | | | | | | | |
|-----|----|------|----|----|----------------|----|---|
| 1. | Mi | 1974 | 11 | 13 | 18 | 20 | Bahnhof Frättingsdorf, 21 Jahre |
| 2. | Sa | 1974 | 01 | 19 | 06 | 25 | Bahnhof Bad Aussee, 29 Jahre |
| 3. | Do | 1974 | 10 | 03 | 15 | 55 | Bahnhof Herzogenburg, 23 Jahre |
| 4. | Mi | 1974 | 11 | 13 | 13 | 34 | Bahnhof Amstetten, 31 Jahre |
| 5. | Do | 1974 | 03 | 21 | 09 | 10 | Anschlußbahn der VÖEST-Alpine Donawitz, 20 Jahre |
| 6. | Fr | 1974 | 06 | 14 | 09 | 21 | Bahnhof Böckstein, 56 Jahre |
| 7. | Fr | 1974 | 06 | 28 | 07 | 35 | Bahnhof Wien Matzleinsdorf, 33 Jahre |
| 8. | Sa | 1974 | 07 | 06 | 21 | 00 | Bahnhof Tulln, 23 Jahre |
| 9. | Do | 1974 | 10 | 24 | 18 | 35 | Bahnhof Graz Hauptbahnhof, 25 Jahre |
| 10. | Di | 1974 | 12 | 17 | 08 | 43 | Zwischen Bahnhof St. Johann in Tirol und Bahnhof Kitzbühel,
km 150,305, 47 Jahre |
| 11. | Di | 1974 | 05 | 21 | 09 | 05 | Zwischen Bahnhof Pöchlarn und Bahnhof Melk, km 88,09, 24 Jahre |
| 12. | | | | | | | |
| 13. | Fr | 1974 | 12 | 06 | 09 | 55 | Ossiacher Bundesstraße, km 4,6, 35 Jahre, 51 Jahre |
| 14. | Di | 1974 | 01 | 01 | 19 | 58 | Bahnhof Hintergasse, 41 Jahre |
| 15. | Fr | 1974 | 10 | 25 | 10 | 42 | Fahrbares Unterwerk in Pusarnitz, 29 Jahre |
| 16. | Mo | 1974 | 10 | 14 | 08 | 30 | Garfreschabahn, Stütze 17, 39 Jahre |
| 17. | Mi | 1974 | 04 | 17 | 12 | 40 | Thalgau, Enzersberger Landesstraße, 39 Jahre |
| 18. | Do | 1974 | 12 | 19 | 09 | 40 | Hallein, Bundesstraße 159, 33 Jahre |
| 19. | Mi | 1974 | 01 | 17 | 11 | 30 | Graz, Schönaugasse 23, 53 Jahre |
| 20. | Di | 1974 | 04 | 02 | 11 | 30 | Graz, Schönaugasse 23, 19 Jahre |
| 21. | Mo | 1974 | 12 | 02 | unbe-
kannt | | Wallsee, Schiffsanlegestelle der Fa. Brandner Ges. m. b. H. |
| 22. | Di | 1974 | 01 | 15 | 02 | 00 | Hafen Wien, Handelskai 265, Motorschiff „Schwechat“, 21 Jahre |
| 23. | Do | 1974 | 10 | 31 | 13 | 30 | Zillertaler Alpen, 27 Jahre |

2. Zu Abschnitt IV/1.3

- | | | | | | | | |
|-----|----|------|----|----|----|----|---|
| 24. | Mi | 1974 | 03 | 13 | 13 | 45 | Bahnhof Solbad Hall, 21 Jahre |
| 25. | Mi | 1974 | 05 | 29 | 13 | 00 | Bahnhof Villach Hauptbahnhof, 23 Jahre |
| 26. | Sa | 1974 | 07 | 27 | 02 | 08 | Bahnhof Klagenfurt, 29 Jahre |
| 27. | Di | 1974 | 08 | 06 | 18 | 41 | Bahnhof Wels, 29 Jahre |
| 28. | Sa | 1974 | 02 | 09 | 15 | 02 | Bahnhof Amstetten, 21 Jahre |
| 29. | Di | 1974 | 11 | 10 | 18 | 15 | Bahnhof Selzthal, 33 Jahre |
| 30. | Mo | 1974 | 08 | 12 | 09 | 00 | Bahnhof Maxing, 22 Jahre, 22 Jahre |
| 31. | | | | | | | |
| 32. | Fr | 1974 | 09 | 06 | 11 | 40 | Bahnhof Gratwein, 22 Jahre |
| 33. | So | 1974 | 06 | 02 | 12 | 12 | Bahnhof Jesenice, 39 Jahre |
| 34. | Di | 1974 | 11 | 05 | 03 | 45 | Strecke St. Michael—Selzthal, Einfahrtsignal Bahnhof Gaishorn, 23 Jahre |
| 35. | Sa | 1974 | 08 | 24 | 11 | 47 | Strecke Leoben/Hinterberg—St. Michael, km 3,470, 38 Jahre, 35 Jahre |
| 36. | | | | | | | |
| 37. | Do | 1974 | 07 | 18 | 10 | 00 | Zugförderungsleitung Wr. Neustadt, 27 Jahre |
| 38. | Sa | 1974 | 01 | 19 | 21 | 53 | Bahnhof Salzburg Hauptbahnhof, 29 Jahre |
| 39. | Mo | 1974 | 12 | 23 | 16 | 20 | Bahnhof Tarvisio Centrale, 34 Jahre |
| 40. | Di | 1974 | 01 | 22 | 14 | 48 | Bahnhof Salzburg Hauptbahnhof, 32 Jahre |
| 41. | Do | 1974 | 11 | 21 | 06 | 45 | Zugförderungsleitung Attnang-Puchheim, 63 Jahre |
| 42. | So | 1974 | 01 | 20 | 10 | 18 | Bahnhof Wien Südbahnhof, 40 Jahre |
| 43. | Fr | 1974 | 10 | 04 | 10 | 05 | Zugförderungsleitung Villach, 46 Jahre |
| 44. | Mi | 1974 | 10 | 16 | 09 | 20 | Hauptwerkstätte Linz, 17 Jahre |
| 45. | Fr | 1974 | 06 | 28 | 08 | 00 | Kraftwagenbetriebsleitung Liesing, 18 Jahre |
| 46. | Mo | 1974 | 10 | 14 | 07 | 00 | Hauptwerkstätte Simmering, 50 Jahre |
| 47. | Mi | 1974 | 11 | 13 | 11 | 20 | Bahnhof Gleisdorf, 31 Jahre |
| 48. | Do | 1974 | 11 | 07 | 14 | 00 | Hauptwerkstätte Simmering, 42 Jahre |
| 49. | Do | 1974 | 09 | 10 | 07 | 15 | Bahnhof Graz Hauptbahnhof, 36 Jahre, 36 Jahre |
| 50. | | | | | | | |
| 51. | Di | 1974 | 10 | 08 | 16 | 00 | 4020 Linz, Wiener Straße 2, 58 Jahre |

- 52. So 1974 01 20 09 30 Fernmeldestreckenleitung Wien, 46 Jahre
- 53. Do 1974 02 28 11 32 Bahnhof Wampersdorf, 23 Jahre
- 54. Do 1974 12 03 10 00 Linz, Remise Urfahr, 28 Jahre
- 55. Fr 1974 01 11 07 45 Graz, Jakoministraße 24, 48 Jahre
- 56. Sa 1974 01 05 15 15 Arnoldstein, Seltschacher Alm, 25 Jahre
- 57. Do 1974 12 05 09 15 Bergstation Schmittenhöhebahn, 29 Jahre
- 58. Di 1974 06 18 13 30 Postgarage Eisenstadt, 25 Jahre
- 59. Do 1974 09 12 08 30 Wählamt Hallein, 20 Jahre
- 60. Di 1974 04 23 13 25 Wählamt Halbthurn, 32 Jahre

Beilage 5

Langfristige Leistungsbilanz des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

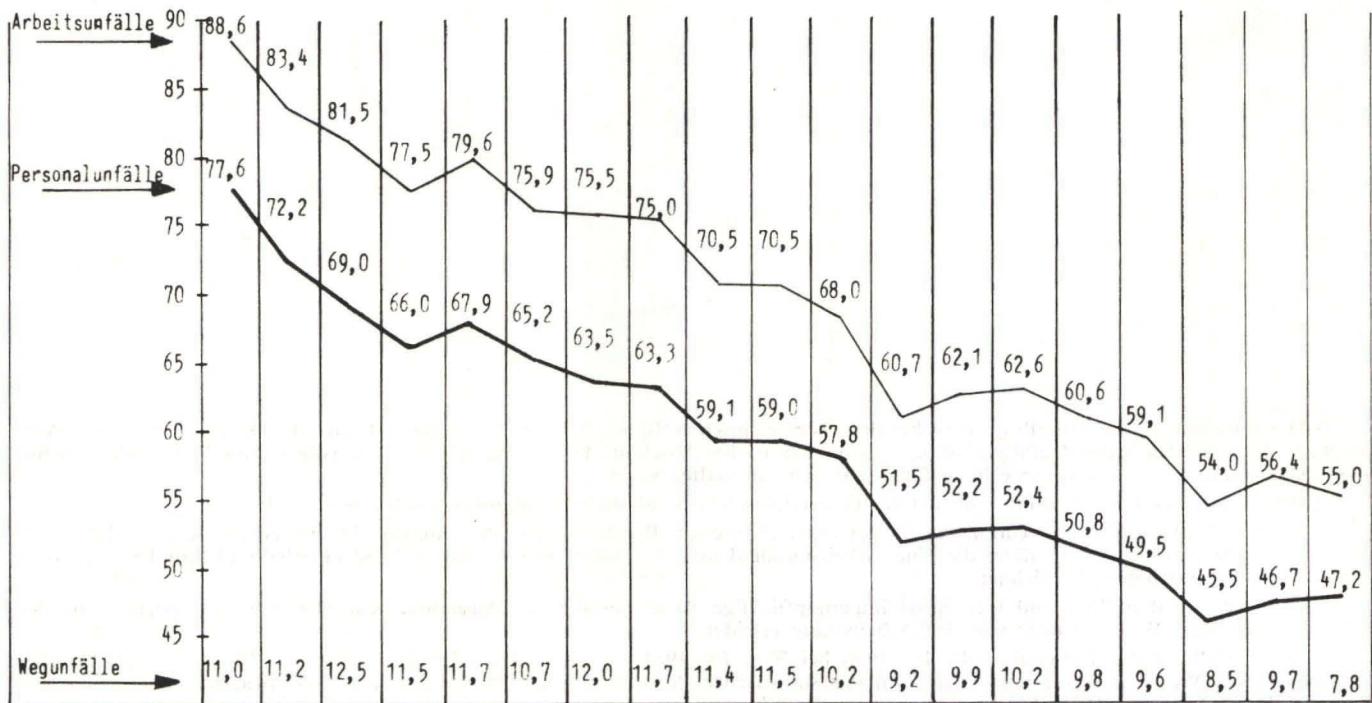
Berichtsjahr	Gesamtzahl der		Zahl der Besichtigungen	Anzahl der unfalltechnischen, arbeitshygienischen und den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen
	besuchten Betriebe	erfaßten Arbeitnehmer		
Zweites Halbjahr 1952	987	34.695	1.026	3.863
1953	1.631	59.801	1.740	7.160
1954	1.371	53.289	1.438	5.862
1955	1.499	53.418	1.535	6.312
1956	1.282	36.880	1.313	5.115
1957	1.317	40.298	1.339	4.099
1958	1.302	45.753	1.324	5.789
1959	1.642	53.310	1.670	7.189
1960	1.834	58.333	1.872	6.734
1961	1.821	67.871	1.889	5.676
1962	1.966	69.391	2.021	6.409
1963	2.321	70.392	2.394	7.973
1964	2.446	69.068	2.502	9.804
1965	2.569	75.973	2.649	10.100
1966	2.727	84.035	2.770	10.312
1967	2.927	83.393	3.104	12.659
1968	3.663	100.537	3.765	13.995
1969	4.345	105.617	4.442	15.268
1970	4.578	107.354	4.746	16.283
1971	4.588	107.799	4.706	15.044
1972	4.764	108.863	4.913	15.474
1973	4.916	109.538	5.068	14.342
1974	4.917	111.069	5.114	15.698

Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen
Tafel VIII/6.1

Beilage 6

Entwicklung der Raten der Personalunfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen^{1) - 6)}

Dienstzweige	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Verwaltungs-dienst	9,0	6,4	7,5	7,2	6,6	6,3	5,6	7,4	5,2	4,8	5,3	4,5	7,0	5,1	5,5	4,0	5,1	6,6	4,7
Verkehrs- u. kommerzieller Dienst	65,4	60,1	56,3	56,8	60,6	54,6	55,5	55,7	52,0	53,4	52,0	45,0	49,6	47,9	47,7	45,1	43,8	42,6	43,2
Bau- und Bahner-haltungsdienst	53,3	86,8	81,0	76,3	68,7	67,0	60,8	55,7	54,3	53,3	52,4	56,7	50,3	55,7	50,9	53,2	46,7	51,8	49,9
Sicherungs- und Fernmeldedienst	73,4	62,4	70,0	57,0	58,6	57,3	46,2	53,1	48,6	49,3	47,5	42,3	42,4	51,9	42,9	39,1	39,6	41,0	30,6
E-Bau- und Betriebsdienst	60,4	62,2	60,6	56,0	46,0	62,6	43,8	49,7	51,8	46,3	51,9	50,4	46,7	41,8	43,6	39,6	38,3	45,4	46,0
Zugförderungs- und Werk-stättendienst	86,6	78,2	75,4	67,2	72,2	73,9	68,7	72,0	67,3	63,7	65,1	52,2	56,6	53,2	54,6	53,9	47,8	48,9	50,4
Hauptwerk-stättendienst	116,7	118,4	115,2	117,9	130,3	127,5	135,6	129,1	115,1	122,7	119,7	103,8	97,4	104,9	95,6	97,6	82,6	89,6	96,0
Vorratslager-dienst	76,3	79,8	67,4	72,4	68,5	63,3	72,8	53,6	63,6	47,2	39,2	45,2	51,3	29,1	34,2	31,7	41,9	28,4	35,6
Kraftwagendienst	57,4	56,2	62,6	44,7	53,6	42,2	38,2	53,4	43,1	44,0	38,7	41,8	34,9	38,5	44,1	37,0	34,0	32,1	38,0
Durchschnitt	77,6	72,2	69,0	66,0	67,9	65,2	63,5	63,3	59,1	59,0	57,8	51,5	52,2	52,4	50,8	49,5	45,5	46,7	47,2



Fußnoten 1—6 siehe Seite 76

¹⁾ Die Entwicklung der Unfallrate wird bei den Österreichischen Bundesbahnen als Pegelwert für die Durchführung von Aussprachen über Probleme der Unfallverhütung genommen (siehe Abschnitt IV/3), die neben der sonstigen innerbetrieblichen Schulung („Dienstunterricht“) im Entsprechungsfall zusätzlich abgehalten werden.

²⁾ 1956 wurde der Unfallverhütungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen organisatorisch neu geregelt.

³⁾ Als Unfallrate wird in der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen 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, bezeichnet.

⁴⁾ Unter Personalunfällen sind hier entschädigungspflichtige Arbeitsunfälle mit Ausnahme jener Unfälle zu verstehen, die der Bedienstete auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte erleidet.

⁵⁾ Die Unfallrate der Personalunfälle lag 1956 bei 77,6, für 1973 lag dieser Wert bei 46,7 und stieg 1974 auf 47,2. Der für 1974 angegebene Wert stellt eine vorläufige Zahl der statistischen Auswertung der Unfälle dar, der sich etwa um $\pm 0,1$ verändern kann, da die endgültigen Werte bei Drucklegung noch nicht vorlagen.

⁶⁾ Im Jahre 1974 führte das Verkehrs-Arbeitsinspetorat bei den Österreichischen Bundesbahnen 1858 gegenüber 320 Betriebsbesichtigungen im Jahre 1956 durch.

Tafel VIII/6.2**Übersicht über die Entwicklung der Ursachen, durch die Personalunfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1960 — 1974 hervorgerufen worden sind**

Jahr	Gesamtzahl der Personalunfälle	technische Ursachen	Persönliche Ursachen			Sonstige Ursachen	Verhältnis der Unfallsursachen in Hundertsätzen			
			Ins-gesamt	Verhalten von			technisch	pers.	sonstige	
				Verunglückten	dritten Personen					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1956	6.423	1.746	4.166	3.900	266	511	27,2	64,8	8,0	
1957	5.917	1.385	4.134	3.752	382	398	23,4	69,9	6,7	
1958	5.699	1.099	4.234	3.876	358	366	19,3	74,3	6,4	
1959	5.386	950	4.041	3.739	302	395	17,6	75,0	7,4	
1960	5.573	1.123	4.027	3.719	308	423	20,2	72,2	7,6	
1961	5.347	826	4.145	3.793	352	376	15,4	77,5	7,1	
1962	5.187	826	3.909	3.624	285	452	15,9	75,4	8,7	
1963	5.150	979	3.717	3.458	259	454	19,0	72,2	8,8	
1964	4.762	816	3.489	3.236	253	457	17,1	73,3	9,6	
1965	4.705	723	3.465	3.228	237	517	15,4	73,6	11,0	
1966	4.535	460	3.594	3.386	208	481	10,1	79,3	10,6	
1967	4.009	391	3.175	3.002	173	443	9,8	79,2	11,0	
1968	4.021	392	3.164	2.997	167	465	9,7	78,7	11,6	
1969	3.938	373	3.158	2.984	174	407	9,5	80,2	10,3	
1970	3.815	419	3.029	2.843	185	368	11,0	79,4	9,6	
1971	3.749	324	3.139	2.983	156	286	8,7	83,7	7,6	
1972	3.434	288	2.910	2.769	141	236	8,4	84,7	6,9	
1973	3.474	343	2.895	2.755	140	236	9,9	83,3	6,8	
1974	3.508	265	3.013	2.896	117	230	7,6	85,8	6,6	

Tafel VIII/6.3**Zur Inspektionstätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion bei den Österreichischen Bundesbahnen**

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Anzahl der Inspektionen	320	431	603	648	785	756	742	957	937	1068	913	997	1333	1602	1832	1469	1745	1795	1858
Unfall-technische Beanstandungen	1839	1504	1934	2146	1652	1685	2010	2710	3547	2630	3153	4256	4629	5843	6481	5289	6239	5480	6217
Zahl der Personalunfälle durch technische Ursachen	1746	1385	1099	950	1123	826	826	979	816	723	460	391	392	373	419	324	288	343	265

Auf Grund der im Berichtszeitraum eingetretenen Unfälle betragen die Unfall**Personalunfälle**

1 Dienstzweige	2 Anzahl der Bediensteten 7)	3 Errechnete Arbeitsstunden 8) (auf Tausend gerundet)	4 Anzahl der Personalunfälle	5 Versäumte volle Arbeitsstunden	6 Unfallhäufigkeit auf 1.000.000 Arbeitsstunden $10^6 \times$ Spalte 4 Spalte 3
Verwaltungsdienst	4.694	10,280.000	22	2.130	2,1
Verkehrsdienst	31.171	68,264.000	915	130.115	13,4
Kommerzieller Dienst			431	54.262	6,3
Bau- und Bahnerhaltungsdienst	10.856	23.775.000	542	71.591	22,8
Sicherungs- und Fernmelddienst	2.978	6.522.000	91	11.615	14,0
Elektrobau- und Betriebsdienst	2.218	4.857.000	102	11.604	21,0
Zugförderungs- und Werkstattendienst	12.274	26.880.000	618	73.684	23,0
Hauptwerkstattendienst	6.935	15.188.000	666	70.741	43,9
Vorratslagerdienst	702	1.537.000	25	2.672	16,3
Kraftwagendienst	2.529	5.539.000	96	11.040	17,3
Zusammen:	74.357	162.842.000	3.508	439.454	21,5

⁷⁾ Die in dieser Tafel aufscheinenden Bedienstetenzahlen sind Jahresdurchschnittswerte. Unterschiedlich hiervon sind alle anderen Angaben über Arbeitnehmer des gesamten Tätigkeitsberichtes auf das Jahresende 1974 bezogen.

⁸⁾ Die Arbeitsleistung eines Bediensteten beträgt im Durchschnitt pro Kalendertag sechs Arbeitsstunden.

Die eingetretenen Personalunfälle sind auf folgende Ursachen zurückzuführen ⁹⁾:

Jahr	Mängel am			Verhalten		Sonstige Ursachen
	Unfallgegenstand	Boden	Unfallort	des Verunglückten	sonstiger Personen	
1974	153	63	49	2.896	117	230
1973	163	126	54	2.755	140	236
1972	141	81	66	2.769	141	236

⁹⁾ Bei Vorliegen mehrerer Unfallsursachen wird jeweils der technische Mangel als Hauptursache angenommen. Eine allfällige persönliche Ursache bleibt in diesem Falle unberücksichtigt.

häufigkeit, die Unfallrate, der Unfallzeitverlust und die Unfallschwere:**Wegunfälle**

7 Unfallrate auf je 1.000 Bedienstete $10^3 \times$ Spalte 4 Spalte 2	8 Unfall- zeitverlust auf je 1.000.000 Arbeitsstunden $10^6 \times$ Spalte 5 Spalte 3	9 Unfallschwere Durchschnitt der durch einen Personalunfall versäumten Arbeitsstunden Spalte 5 Spalte 4		10 Anzahl der Wegunfälle	11 Versäumte volle Arbeitsstunden	12 Unfallschwere Durchschnitt der durch einen Wegunfall versäumten Arbeitsstunden Spalte 11 Spalte 10	
		Durchschnitt der durch einen Personalunfall versäumten Kalendertage Spalte 9a 6 b				Durchschnitt der durch einen Wegunfall versäumten Arbeitsstunden Spalte 11 Spalte 10	Kalendertage Spalte 12a 6 b
		a	b			a	b
4,7	207	97	16,2	21	2.816	134	22,3
29,4	1.906	142	23,7	170	25.616	151	25,2
13,8	795	126	21,0	88	13.996	159	26,5
49,9	3.011	132	22,0	84	14.656	174	29,0
30,6	1.781	128	21,3	27	3.931	146	24,3
46,0	2.389	114	19,0	10	1.420	142	23,7
50,4	2.741	119	19,8	76	13.118	173	28,8
96,0	4.658	106	17,7	83	12.902	155	25,8
35,6	1.738	107	17,8	5	905	181	30,2
38,0	1.993	115	19,2	20	3.498	175	29,2
47,2	2.699	125	20,8	584	92.858	159	26,5

Bei 94,8% der eingetretenen Personalunfälle wurden folgende Schutzmaßnahmen ergriffen ¹⁰⁾:

J a h r	Technische Schutzmaßnahmen	Persönliche Schutzmaßnahmen gegenüber dem Verunglückten		Organisatorische Maßnahmen
		dem Verunglückten	dritten Personen	
1974	85	2.874	346	22
1973	80	2.816	352	25
1972	73	2.820	322	27

¹⁰⁾ Bei 5,2 der eingetretenen Personalunfälle konnte nichts veranlaßt werden.

Die verunglückten Bediensteten erlitten infolge der Personalunfälle Verletzungen an folgenden Körperteilen:

J a h r	Kopf Hals	Augen	Rumpf	Arme	Hände	Beine	Füße	Zehen	Multiple Körperteile	Sonstige Körperteile
1974	237	271	246	216	1.230	428	577	145	114	44
1973	251	259	223	232	1.178	413	608	156	120	34
1972	219	284	223	209	1.209	351	605	172	123	39

Aus der Unfallstatistik (1974) der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung**1. Gesamtergebnis der Unfallstatistik im Vergleich zum Jahr 1973**

Jahr	Zahl der Unfälle	Unfälle im Post- und Verw.dienst	Unfälle im Postautodienst	Unfälle im Fernmeldedienst	Unfallrate ¹⁾ ÖPTV gesamt
1973	3077	1752	311	1014	52,6
1974	2817	1620	261	936	46,6
Änderung gegenüber 1973 in Prozent	—8,5	—7,4	—16,2	—7,8	—11,3

¹⁾ Zahl der gemeldeten Unfälle je 1000 Bedienstete.**Tafel VIII/7.2****2. Aufgliederung der Arbeitsunfälle nach:**

U n f a l l u r s a c h e n :	Prozent der Unfälle	U n f a l l o r t e n :	Prozent der Unfälle
Unvorsichtigkeit	27,3	Öffentliche Verkehrsflächen	45,1
Sturz	22,4	Postfremde Gebäude	8,4
Glatter, schlechter Boden	8,2	Garagen, Werkstätten	8,1
Nichtbeachten von Vorschriften	7,4	Posteigene Gebäude (Verkehrswege)	7,9
Schlechte Witterung	6,7	Brief-Paketumleitung	6,0
Fremdverschulden	5,7	Postbetriebsräume	4,2
Hundebiß	4,5	Bahnhofsbereich	4,1
Materialfehler	4,4	Fernmeldebetriebsräume	3,4
Schlechte Beleuchtung	3,7	Leitungstrassen	3,1
Unsachgemäßes Hantieren mit Werkzeug	2,6	Lagerräume, Freilagerflächen	2,8
Nichtbenützen von Schutzausrüstung	2,6	Kabelschächte, Spleißgrube, Künnette	1,8
Fallendes Material	2,2	Wasch-, Aufenthalts-, Nächtigungsräume	1,6
Nicht benützte Schutzausrüstung	1,7	Bahnpost-, Paketwagen	1,4
Sturz von Leiter	0,5	Büroräume	1,0
Alkohol	0,1	Werkstätten, FM-Dienst	1,0
		Richtfunkstationen (inkl. Antennen)	0,1

Tafel VIII/7.3**3. Durch Unfälle verursachte Verletzungen:**

Verletzter Körperteil	Prozent der Verletzungen	Art der Verletzung	Prozent der Verletzungen
Finger	23,6	Quetschung	20,9
Hand	16,1	Prellung	19,3
Fuß, Ferse, Knöchel	10,2	Schnitt	15,3
Kopf	7,9	Bruch	9,2
Auge	6,3	Verstauchung	7,7
Zehen	5,1	Biß	6,9
Unterarm, Ellenbogen	4,8	Muskelzerrung	6,0
Becken, Bauch, Rücken	4,6	Fremdkörper	5,7
Unterschenkel	3,9	Verbrennung	3,7
Knie	3,7	Stich	3,0
Brust, Rippen	3,4	Gehirnerschüttung	1,2
Oberschenkel	3,2	Verätzung	0,9
Nase	2,9	Infektion	0,2
Schulter, Schlüsselbein	2,1		
Oberarm	0,7		
Hals	0,6		
Innere Organe	0,6		
Ohr	0,3		

IX. Bildtafeln

Abb. 1 ►

Die nebenstehende Abbildung soll die schwierige, oft zu raschesten Entscheidungen zwingende Situation im Verschubbetrieb aufzeigen.

Bildnachweis

Die ÖBB in Wort und Bild: Abbildung 1, 4, 15, 16, 17, 18, 19.

Verkehrs-Unterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdienst: Abbildung 12, 13, 14.

Sicherheit zuerst, Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der österreichischen Eisenbahnen: Abbildung 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11.

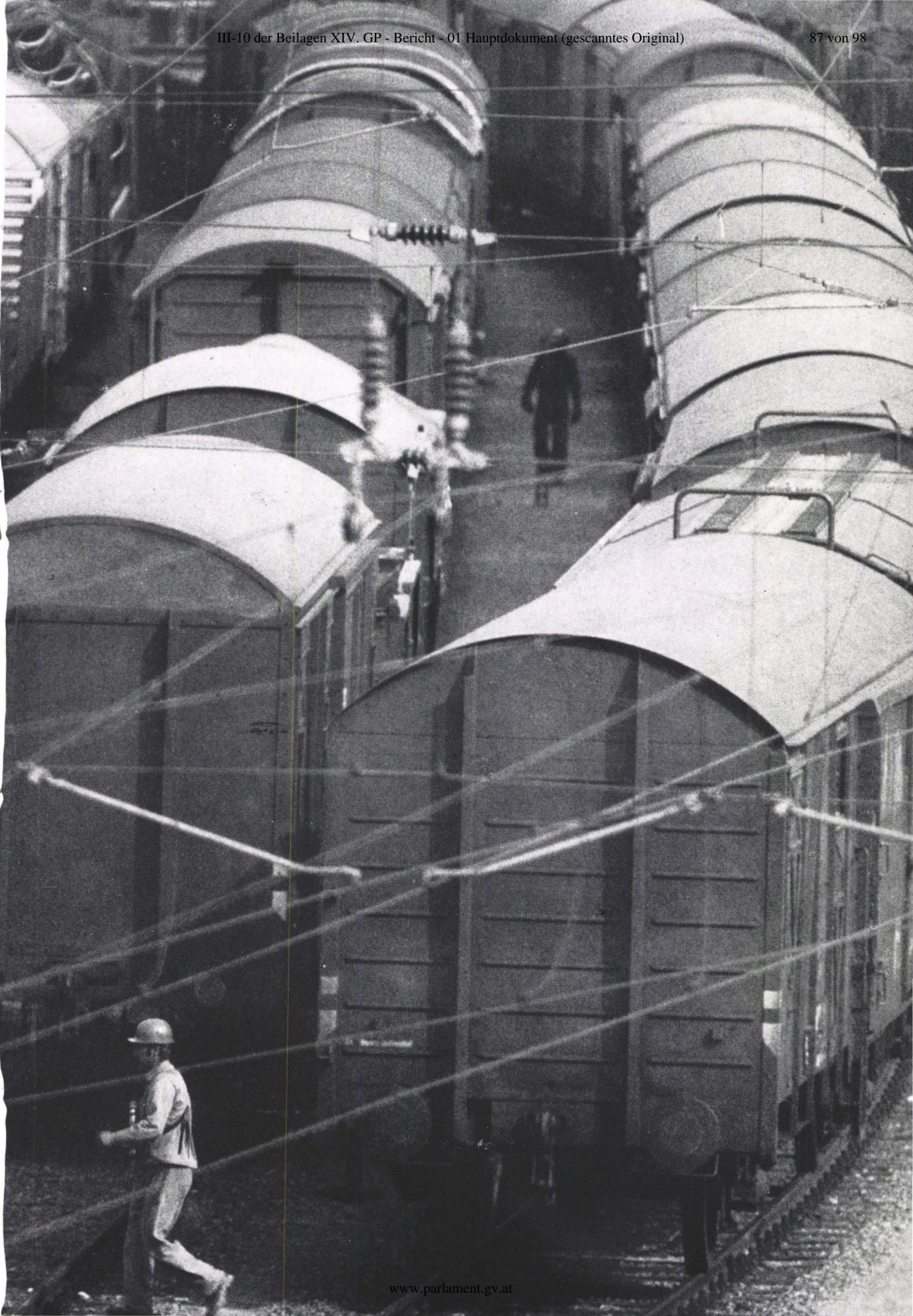


Abb. 2: Falsch



Der Kupplungsbügel der Schraubenkupplung ist mit beiden Händen so weit wie möglich hinten anzufassen, daß es beim Einhängen in den Zughaken zu keiner Verletzung kommen kann.

Abb. 3: Richtig

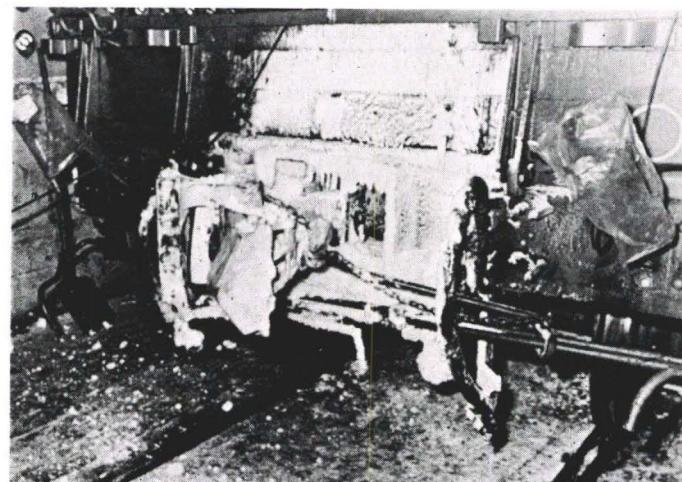


Abb. 4: Vereisungsversuch an einem Prototyp der Mittelpufferkupplung (zu Abschnitt IV/3)

Abb. 5: Falsch



Auf- und Abspringen ist gefährlich und verboten, solange sich Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit bewegen. Vor dem Auf- und Abspringen ist auf Maste, Lademaße, Weichen, Leitungen und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nebengleis zu achten.

Abb. 6: Richtig



Abb. 7: Falsches, unfallgefährliches Aufbewahren von Hemmschuhen

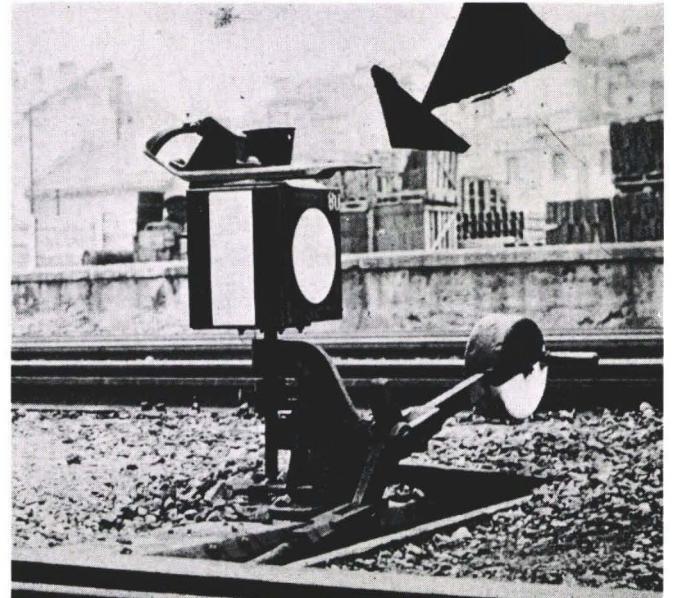
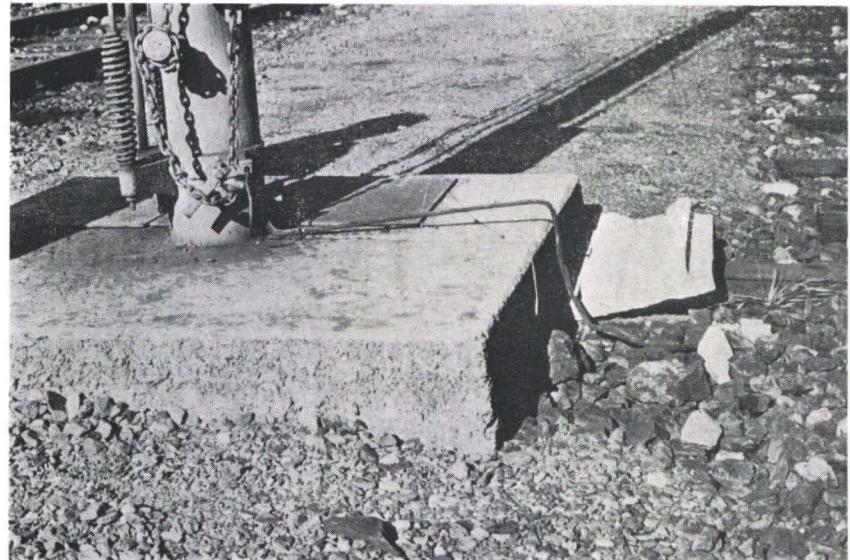


Abb. 8: Neben dem Gleis liegende Hemmschuhe gefährden die dort tätigen Bediensteten



Abb. 9



„Ordnungssinn und Sauberkeit — fördern Unfallsicherheit!
Unordnung an der Arbeitsstelle — ist stets eine Gefahrenquelle!“

Abb. 10



Abb. 12 ►

Das Tragen von Schutzhelmen hat in vielen Fällen Eisenbahnbedienstete zweifelsfrei vor schweren Folgen, möglicherweise sogar mit tödlichem Ausgang bewahrt, so auch bei nebenstehend gezeigter Unfallsituation [Zu Abschnitt IV/1.3, Unfall (26)]



Abb. 11

Richtiges Auflegen von Hemmschuhen — es lohnt sich sicher zu arbeiten

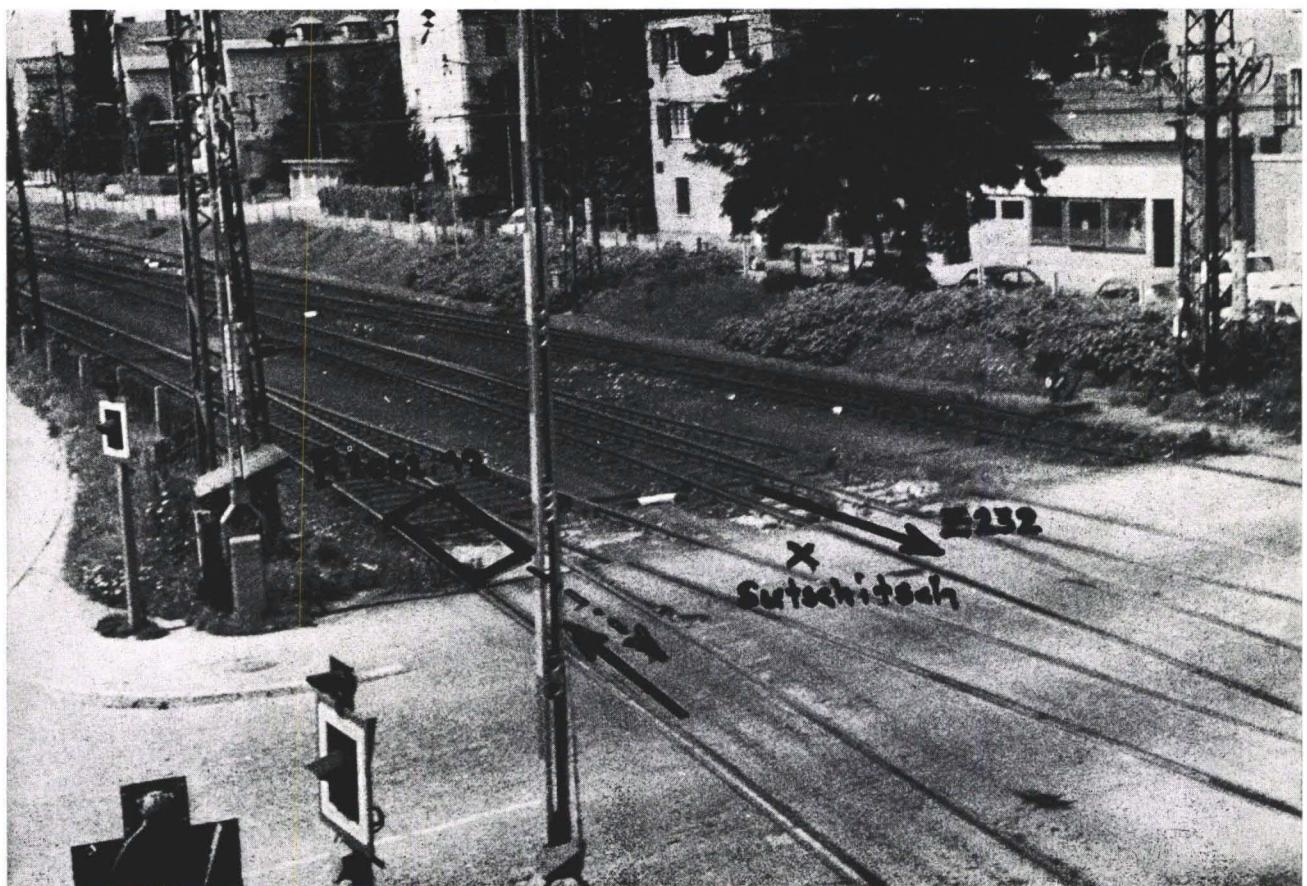


Abb. 13 ►

Abb. 14 ►

Diese beiden Abbildungen zeigen Schutzhelme, die deren Träger vor schweren Unfallfolgen bewahrten
[Zu Abschnitt IV/1.3, Unfall (27) und (28)].



Abb. 15 ►

Insbesondere im Winter entstehen beim Eisenbahnbetrieb im Bereich von Gleisanlagen typische Gefahrenquellen, weil der Schnee das Fahrgeräusch dämpft und die Sicht vielfach stark vermindert ist.

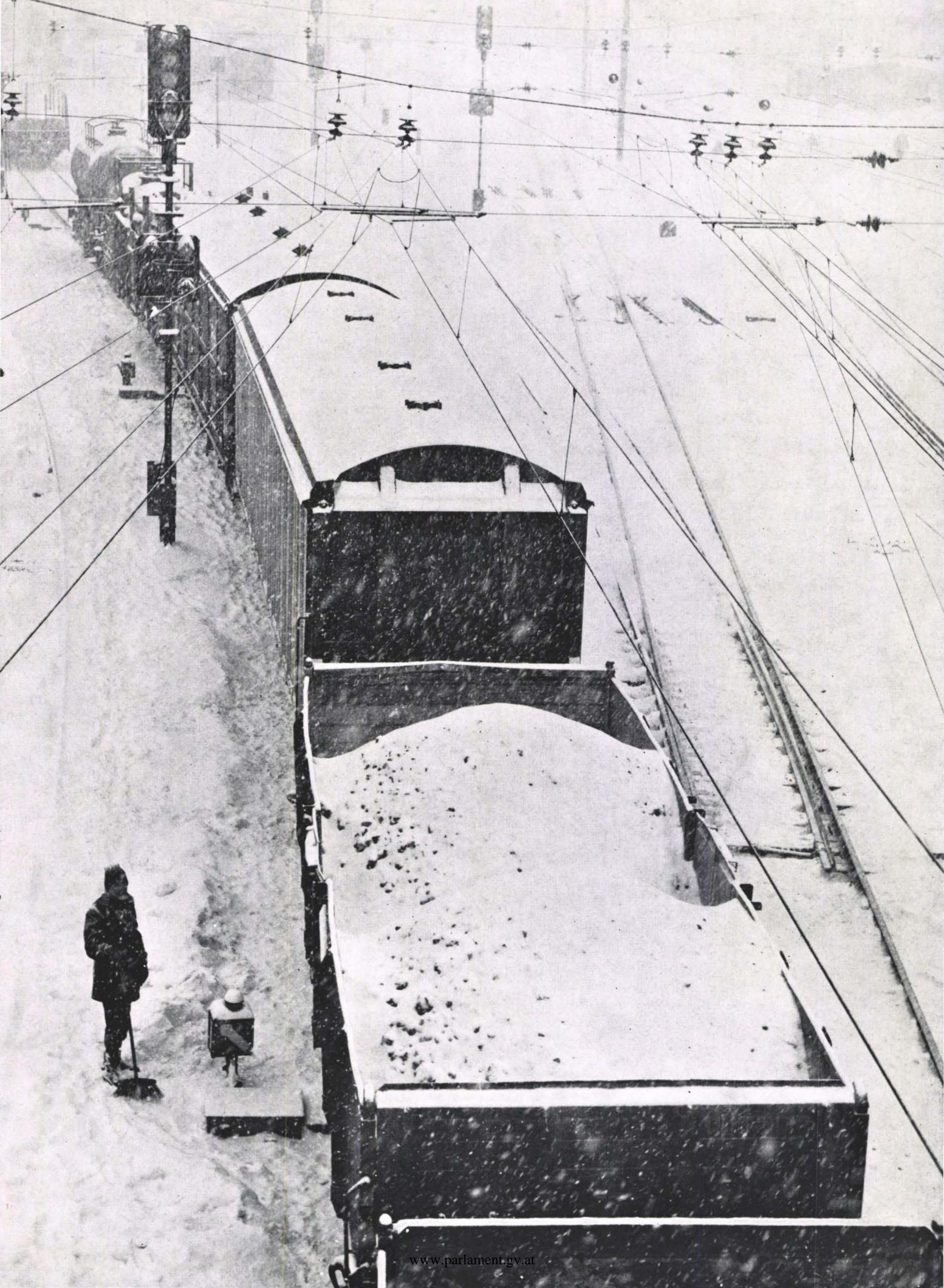


Abb. 17 bis Abb. 19 ►

Im Zuge der Erweiterung der Aufgabenbereiche bei den Österreichischen Bundesbahnen wurde erstmals der Hilfszug der Zugförderungsleitung Salzburg für die Abdichtung leckgewordener Kessel- und Behälterwagen, die für den Mineralöltransport bestimmt sind, bzw. zum Auffangen des ausfließenden Wageninhaltes mit geeigneten Einrichtungen — sogenannten Ölwehrgeräten — und Materialien ausgerüstet (Zu Abschnitt IV/3).

Abb. 16: Dreizehn Postbedienstete begleiten jeweils einen Postschnellzug von Wien nach Innsbruck auf seiner ganzen Fahrt, acht sind für die Brief- und fünf für die Zeitungspost zuständig (Zu Abschnitt IV/3).



Abb. 17

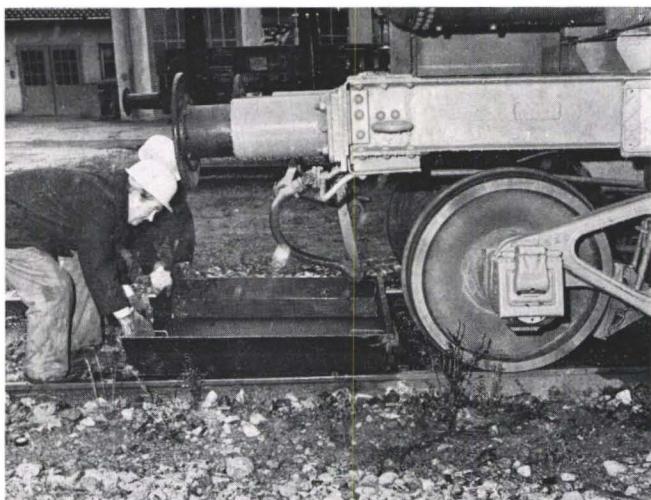
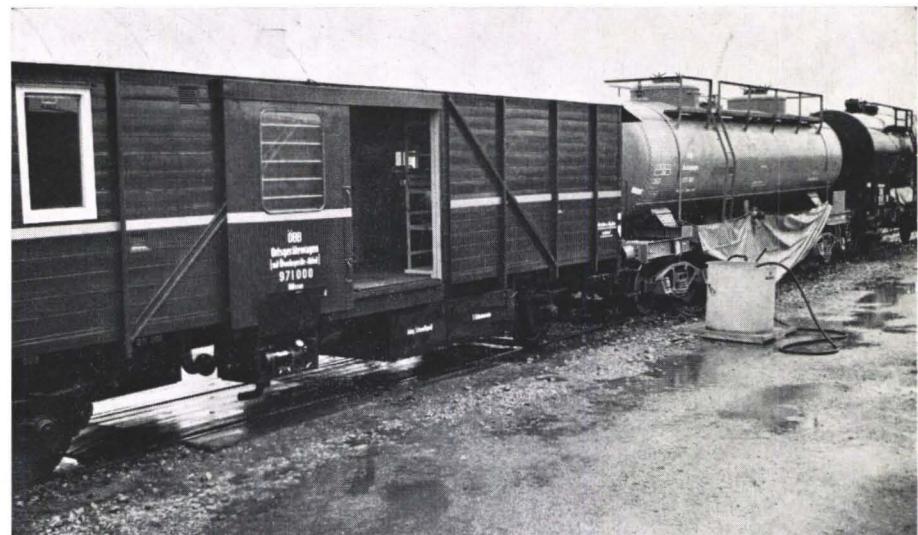


Abb. 18



Abb. 19