

1977 -06- 07

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORAT

TÄTIGKEITSBERICHT
DES
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORATES
FÜR DAS
JAHR 1975

WIEN 1976



REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für Verkehr

Am Hof 4, 1010 Wien

Das Bundesministerium für Verkehr
beehrt sich,
den

Tätigkeitsbericht

des

Verkehrs-Arbeitsinspektorates

für das Jahr 1975

zu überreichen.

BERICHT
des
Bundesministeriums für Verkehr
über die
Tätigkeit und Wahrnehmungen
des
Verkehrs-Arbeitsinspektorate
auf dem
Gebiete des Arbeitnehmerschutzes
im Jahre 1975

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.

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung		1
1. Allgemeines		1
2. Organisation und Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates		2
3. Zur Gestaltung des Tätigkeitsberichtes		2
II. Zur Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion		3
III. Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates		8
1. Zentrale Tätigkeit		8
2. Inspektionstätigkeit		8
3. Kommissionen und Erhebungen		8
4. Globalaufgliederung der Außendiensttätigkeit		8
5. Beanstandungen bei Betriebsinspektionen		10
6. Schriftliche Tätigkeit		10
IV. Unfälle und Berufskrankheiten		11
1. Unfälle		11
1.1 Allgemeines		11
1.2 Tödliche Unfälle		13
1.3 Bemerkenswerte Unfälle		17
2. Berufskrankheiten		20
3. Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten		21
V. Zusammenstellung der gesetzlichen Vorschriften und internationalen Übereinkommen, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst von Bedeutung sind, nach dem Stande vom 31. Dezember 1975		27
VI. Tabellen		39
Tabelle 1: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe		40
Tabelle 2: Besuchte Betriebe und Dienststellen, diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen, deren Arbeitnehmerstand sowie Zahl der durchgeführten Inspektionen		50
Tabelle 3: Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen		52
Tabelle 4: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre 1975 zur Kenntnis gebrachten Unfälle		64
VII. Zusammenfassende Darstellung der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates		70
VIII. Beilagen		71
Beilage 1: Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion		71
Beilage 2: Organisation des Verkehrs-Arbeitsinspektorates		72
Beilage 3: Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957		74
Beilage 4: Kundmachung vom 14. Juli 1975, BGBI. Nr. 422, über die Aufhebung des zweiten Satzes im § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 durch den Verfassungsgerichtshof		76
Beilage 5: Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBI. Nr. 441, über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten		77
Beilage 6: Zur arbeitnehmerschutzmäßigen Bedeutung von Anschlußbahnen am Beispiel jener der VÖEST-ALPINE-Aktiengesellschaft, Linz		78

Beilage 7: Änderung der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)	
Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID), BGBl. Nr. 483/1975, III. Teil, Anhänge	80
Beilage 8: Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen	81
Beilage 9: Aus der Unfallstatistik (1975) der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung	86
Beilage 10: Aus der Unfallstatistik der Wiener-Stadtwerke-Verkehrsbetriebe	88
Beilage 11: Aus der Unfallstatistik der Grazer Stadtwerke-Aktiengesellschaft-Verkehrsbetriebe	90
Beilage 12: Nähere Daten zum Abschnitt IV	94
IX. Bildtafeln	97

I. Einleitung

1. Allgemeines

Auf Grund des § 17 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBI. 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 (Nachtarbeit), 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. Dazu ist zu bemerken, daß neben der Inspektionstätigkeit, die im Berichtsjahr hinsichtlich der besuchten Betriebe den Höchstwert in der bisher vierundzwanzigjährigen Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion erreichte, der Anteil jener praktischen Arbeitnehmerschutzarbeit, die im Zuge der Genehmigung von Betriebsanlagen anfällt, immer mehr an Bedeutung gewinnt. Dies trifft nicht nur volumsmäßig zu — im Berichtsjahr erreichte beispielsweise die Zahl der Ladungen zu kommissionellen Verhandlungen den fast achtfachen Wert früherer Jahre³⁾ — sondern auch im Hinblick auf die damit verbundene arbeitnehmerschutzmäßige Problematik, wie sich dies beispielsweise aus der Überbauung von Bahnanlagen ergibt. Hiezu soll bemerkt sein, daß zumindest aus europäischer Sicht etwa hinsichtlich des Ausmaßes derartiger Bauvorhaben, wie sie nunmehr in Österreich durchgeführt bzw. geplant werden, keine Vergleichsbasis gegeben ist. Weiters muß bei solchen Anlagen etwa auch hinsichtlich des Transportes gefährlicher Güter zum Teil besondere Vorsorge getroffen werden. Ferner soll angeführt werden, daß diese arbeitnehmerschutzmäßige Pionierarbeit im Berichtsjahr mit einem gegenüber den Vorjahren gleichen Bearbeiterstand geleistet werden mußte. Mit einer weiteren Zunahme dieser und anderer Bauvorhaben wird sich in kommenden Berichtsjahren zum Teil zwangsläufig eine Umschichtung der einzelnen Sparten der praktischen Arbeitnehmerschutzarbeit im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion ergeben. Kommt doch im Hinblick auf die fortschreitende Technisierung der Kompensation der Einflüsse des Arbeitsumfeldes auf die Sicherheit der Beschäftigten schon im Planungsstadium immer größere Bedeutung zu.

Ohne Außerachtlassung der Bedeutung, daß Arbeitnehmerschutzarbeit und deren Effekt immer als eine Gemeinschaftsaufgabe betrachtet werden muß, ist als einer der wesentlichsten Indikatoren für die Effizienz der Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion die Entwicklung des Unfallgeschehens anzusehen, wie sich dies in der jährlichen Unfallrate⁴⁾ spiegelt. Dieser Wert, der die Zahl der Unfälle in einem Kalenderjahr ins Verhältnis zur Arbeitnehmerzahl setzt, erreichte im Berichtsjahr im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion den bisher niedrigsten Wert und lag im Vergleich mit den seinerzeitigen Spitzenwerten rund bei der Hälfte. Deshalb werden weiterhin, ohne die Fachgebiete Arbeitshygiene und Verwendungsschutz zu vernachlässigen, auch in Zukunft die Schwerpunkte der Arbeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion auf dem Gebiete des technischen Arbeitnehmerschutzes zu setzen sein.

Eine weitere Aufgabenstellung für die Verkehrs-Arbeitsinspektion ergab sich im Berichtsjahr durch die Erlassung der Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBI. Nr. 441⁵⁾, über den Nachweis der besonderen Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten, die allerdings erst im Jahre 1976 in Kraft treten wird und in einer Reihe von Fällen⁶⁾ die Mitwirkung an einschlägigen Prüfungen durch vom Bundesminister für Verkehr beauftragte Verkehrs-Arbeitsinspektoren vorsieht.

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

²⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 1.

³⁾ So ergingen bei gleicher Anzahl von Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Jahre 1953, dem ersten vollen Tätigkeitsjahr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, 79, im Jahre 1975 jedoch 643 Ladungen zu kommissionellen Verhandlungen.

⁴⁾ Siehe auch Abschnitt IV/1.1.

⁵⁾ Siehe auch Abschnitt II bzw. Abschnitt VIII, Beilage 5.

⁶⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 5 [BGBI. Nr. 441/1975, § 7 (2)].

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

2. Organisation und Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorate

Auf Grund des § 7 des Bundesministeriengesetzes 1973, BGBl. Nr. 389, wurde mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1975 für das Bundesministerium für Verkehr eine neue Geschäftseinteilung erlassen, da dem Bundesministerium für Verkehr hauptsächlich um den Straßenverkehr erweiterte Agenden zugefallen waren. Um gegenüber den in Sektionen gegliederten obersten Behörden für die einzelnen Verkehrsträger eine unabhängige Stellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorate zu gewährleisten, wurde dieses als Gruppe der Präsidialsektion, der ausschließlich zusammenfassende Angelegenheiten des Gesamtressorts obliegen, eingegliedert.

Trotz, wie bereits angeführt, steigendem Arbeitsvolumen waren im Berichtsjahr beim Verkehrs-Arbeitsinspktorat, wie in dem vorangegangenen Berichtsjahr, gleichbleibend außer dem Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspktorates sowie zwei mit administrativen Aufgaben beschäftigten weiblichen Bediensteten ein rechtskundiger Sachbearbeiter, ein Arzt für die besondere Wahrnehmung der Aufgaben, die die Verkehrs-Arbeitsinspektion auf dem Gebiete der Arbeitshygiene und Arbeitsphysiologie sowie der Verhütung von Berufskrankheiten zu erfüllen hat, fünfzehn Verkehrs-Arbeitsinspektoren tätig. Weiters wurden als Ersatz für zwei⁷⁾ in den Ruhestand getretene Verkehrs-Arbeitsinspektoren zwei Bundesbahnbeamte zum Verkehrs-Arbeitsinspktorat versetzt.

Die Organisation bzw. das Personal der Verkehrs-Arbeitsinspektion wird im Abschnitt VIII, Beilage 2, angeführt.

3. Zur Gestaltung des Tätigkeitsberichtes

Allgemein wird bemerkt, daß der vorliegende Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspktorates für das Jahr 1975 wieder weitgehend in der Form der bisher erstellten verfaßt wurde. Das Tabellenwerk des Abschnittes VI ist im gleichen Umfang wie im vergangenen Berichtsjahr abgefaßt und bringt in der Tabelle 4 eine eingehende Analyse der Unfallsursachen, die Voraussetzung zur Schwerpunktfindung bei den zu setzenden Maßnahmen im Hinblick auf die Unfallverhütung ist.

Ferner wurden im Abschnitt VIII (Beilagen) die Angaben aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen und die der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, wie im Vorjahr, für das Berichtsjahr erneut gebracht. Im gleichen Abschnitt wurden zusätzlich erstmalig Angaben aus dem Unfallgeschehen der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe und der Grazer Stadtwerke Aktiengesellschaft-Verkehrsbetriebe, den beiden größten Straßenbahnunternehmen im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion, aufgenommen, sodaß nunmehr die diesbezüglichen sehr detaillierten statistischen Werte für rund drei Viertel aller im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspktorates beschäftigten Arbeitnehmer vorliegen.

⁷⁾ Einer hie von mit Wirkung vom 1. Jänner 1975, der zweite mit 1. November 1975 (siehe Abschnitt VIII, Beilage 2).

II. Zur Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

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 fanden auch im Jahre 1975 beim größten Unternehmen im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, den Österreichischen Bundesbahnen, neben der laufenden Erneuerung von Anlagen vor allem solche Vorhaben Berücksichtigung, die zu einer Verbesserung des Leistungsangebotes sowie zu einer Rationalisierung des Betriebsablaufes führen. Ihre Bedeutung darf auch vom Arbeitnehmerschutzmäßigen Standpunkt nicht übersehen werden. In diesem Zusammenhang sind die folgenden Investitionsbereiche, wie die Beschaffung von Triebfahrzeugen sowie von modernen Reisezug- und Güterwagen, die Umstellung von der Dampftraktion auf den Elektro- bzw. Dieselsbetrieb, der Neubau sowie der Ausbau von Verschiebe- und Zugbildungshöfen, die Verbesserung der Streckenverhältnisse und das Sicherungstechnische Rationalisierungsprogramm (Mittel- und Zentralstellwerke, Block- und Schrankenanlagen) von besonderer Bedeutung.

Im Berichtsjahr wurde die 62 km lange Strecke Linz—Summernau elektrifiziert, sodaß die elektrifizierte Betriebslänge 2.660 km betrug, das sind etwa 45,3 Prozent des gesamten Streckennetzes, auf dem aber rund 90 Prozent der Betriebsleistung der Österreichischen Bundesbahnen abgewickelt wurden.

Die Elektrifizierungsarbeiten der Strecken Gramatneusiedl—Hegyeshalom, Gänserndorf—Bernhardsthal und Linz—Spital am Pyhrn, das sind rund 181 Streckenkilometer, waren im Berichtsjahr bereits im Gang. Die Streckenabschnitte Wien FJB—Tulln, Tulln—St. Pölten, Tulln—Absdorf/Hippersdorf und Absdorf/Hippersdorf—Stockerau mit einer Streckenlänge von 114 km sind anschließend zur Elektrifizierung vorgesehen.

Im Zusammenhang mit den weiteren Streckenelektrifizierungen im Osten Österreichs war der Bau neuer Unterwerke in Götzendorf, Wartberg an der Krems und Angern im Berichtsjahr bereits angelaufen.

Zur Senkung der Personalkosten werden nunmehr in Unterwerken und Kraftwerken Fernsteueranlagen installiert. Insgesamt ist der Umbau von 20 Unterwerken vorgesehen, von denen derzeit bereits 11 unbesetzt betrieben werden. Der weitere Umbau wird schrittweise nach Maßgabe der vorhandenen Mittel durchgeführt, wobei technisch die Umstellung von einem Unterwerk pro Jahr möglich ist. Ähnliche Maßnahmen wurden und werden auch bei Kraft- und Umformerwerken getroffen.

So wird durch die neue Technik die Arbeit des Personals zwar höher qualifiziert und für den technisch interessierten Menschen auch attraktiver, aber im ganzen doch schwieriger und zum Teil auch aufreibender. Dazu sei bemerkt, daß, allgemein gesehen, der Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen in den letzten anderthalb Jahrzehnten trotz der in diesem Zeitraum wirksam gewordenen Arbeitszeitverkürzung kontinuierlich um rund ein Zehntel gesenkt und dabei gleichzeitig eine erhebliche Steigerung der Produktivität erzielt werden konnte. Dies ist sowohl auf die Erfolge der Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen als auch auf die Inangriffnahme einer betriebsinternen Organisationsreform zurückzuführen. Da gleichzeitig im genannten Zeitraum die von den Österreichischen Bundesbahnen erbrachten Zugkilometerleistungen um mehr als ein Fünftel stiegen, zeigt sich das Ansteigen der Produktivität bei den Österreichischen Bundesbahnen noch deutlicher, wenn man die Zugkilometerleistung pro Bediensteten betrachtet, die sich in eineinhalb Jahrzehnten demnach um rund ein Drittel erhöhte.

Bei den Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb sind bei den Sozialeinrichtungen, wie Nächtigungs-, Eß- und Umkleideräumen sowie den sanitären Anlagen, spürbare Verbesserungen, zum Teil durch Adaptierungen, Um- oder Neubauten — wie zum Beispiel der Neubau der Werkstätte der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen — erzielt worden. Zum Teil spielen hier bereits das Arbeitnehmerschutzgesetz und ferner die ständigen Inspektionen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates eine entscheidende Rolle¹⁾.

Durch verstärkte Rationalisierungsbemühungen wurde auch das Betriebsgeschehen des Berichtsjahres bei den Anschnübbahnen²⁾ geprägt.

Gleiches gilt für die Straßenbahnen, die im Berichtsjahr sowohl in den Betriebsleistungen wie in der Zahl der beförderten Personen steigende oder zumindest gleichbleibende Betriebsleistungen im innerstädtischen Verkehr (Straßenbahnen einschließlich Oberleitungs-Omnibusbetriebe und deren Kraftfahrbetrieben) aufweisen. Diese Entwicklung im Straßenbahnverkehr ist insofern von Interesse, weil bei fallender Kilometerleistung eine deutliche Zunahme der Zahl der beförderten Personen eingetreten ist. Dieses Ergebnis ist zweifellos auf die laufenden Bemühungen zurückzuführen, kapazitätsgrößere Fahrzeuge einzusetzen und den Fahrgästen größeren Komfort zu bieten. Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, des Fahrkomforts und der Beschleunigung steht ferner eine ganze Reihe weiterer wesentlicher, die Arbeitsbedingungen sehr beeinflussende Maßnahmen bei den einzelnen Straßenbahnunternehmen in Planung oder Ausführung.

¹⁾ Karl König: Bericht des Privatbahnreferates; 30 Jahre Fortschritt für die Eisenbahner (Bericht an die 10. Gewerkschaftstagung der Eisenbahner Österreichs 1971—1974/Seite 115), Wien 1975.

²⁾ Siehe hierzu auch Abschnitt IV/3.

Es betrifft dies neben der Einrichtung von Signalampeln, der Installierung von Sprechfunkanlagen, der Entwicklung von Verkehrssteuerungsanlagen, die Aufstellung von Fahrkartenausgabeautomaten und die Anbringung von Fahrkartenentwertern in den Fahrbetriebsmitteln wie überhaupt generell den Übergang zum Einmannbetrieb. So wird die Zahl der schaffnerlosen Straßenbahnen in Wien immer größer, wobei bis Ende 1980 der Einmannbetrieb auf sämtlichen Straßenbahnen und Bussen der Wiener Verkehrsbetriebe realisiert werden soll.

Die Errichtung von Wendeschleifen und damit der Wegfall des Beiwagenumhängens und in weiterer Folge die Einführung des Einrichtungsverkehrs zeitigten beispielsweise bei der Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe, daß einige Unfallursachen gänzlich beseitigt werden konnten³⁾. So konnte bei den Verkehrsbetrieben der Grazer Stadtwerke AG ein starkes Fallen der Unfallziffern von 189 im Jahre 1957 auf 78 im Jahre 1975, die der Unfallrate von 16,77 auf 8,45 festgestellt werden. Gleches gilt für die Gefährdung durch Blei und andere Ursachen von Berufskrankheiten, die durch die Verwendung von bleifreien Lagermetallen und Farben sowie nicht der Benzolverordnung unterliegende Farben, Lacke, Kleber und Verdünnungen nun vermieden sind.

Schließlich soll noch zum Bau der Wiener U-Bahn⁴⁾ angeführt werden, daß davon im Berichtsjahr das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bereits zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes vielfach zu Bauentwürfen Stellung genommen bzw. an Bauverhandlungen teilgenommen hat.

Im Berichtsjahr wurden ferner 15 neue Hauptseilbahnen, und zwar eine Standseilbahn, eine Einseilumlaufbahn und 13 Doppelseilbahnen in Betrieb genommen⁵⁾. Mit Ende des Jahres 1975 standen daher insgesamt 207 Hauptseilbahnen dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Die Anzahl der Einsesselbahn ist gleich geblieben. Bei einer Reihe von Hauptseilbahnen wurden Um- und Zubauten durchgeführt, um die Förderleistung zu erhöhen und die Rentabilität zu steigern. So wurde beispielsweise die Raxbahn einem grundlegenden Umbau unterzogen, dessen Durchführung im Berichtsjahr nur zum Teil effektuiert wurde. Der Betrieb der aus dem Jahre 1931 stammenden Seilbahn Oberzellach wurde mangels eines Verkehrsbedürfnisses bzw. mangels Rentabilität eingestellt.

Von den dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehenden 207 Hauptseilbahnen des Berichtsjahrs entfielen 73 Anlagen auf Tirol, 49 auf Salzburg, 39 auf Vorarlberg, 14 auf die Steiermark, 13 auf Oberösterreich, 11 auf Kärnten und 8 auf Niederösterreich.

Bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung war auch im Jahre 1975 weiterhin ein großer Nachholbedarf auf dem Hochbausektor festzustellen. Vor allem Großdienststellen des Post- und Postautodienstes sind zum Teil 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 wurde⁶⁾. Entspre-

³⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 11.

⁴⁾ Über die Zweikraft-Speziallokomotive für die Wiener U-Bahn siehe Abschnitt IV/3.

Im Berichtsjahr wurde unter anderem Wiens erster U-Bahn-Betriebsbahnhof, Wasserleitungswiese, im Rohbau fertiggestellt. Zu seinen Aufgaben werden das Aufnehmen von 50 Doppelwagen in der Abstellhalle und im Freien, die werkstatttechnische Betreuung, die regelmäßige Innen- und Außenreinigung der Fahrzeuge sowie die Beherbergung einer Betriebsorganisationszentrale (z. B. Bahnhofsleitung, Schulungsräume usw.) gehören. Dieser U-Bahn-Betriebsbahnhof wird voraussichtlich im Jahre 1976 fertiggestellt sein.

⁵⁾ Im einzelnen sind dies:

Doppelseilbahn Gargellen, II. Teilstrecke, St. Gallenkirch, Vorarlberg; Sonnenkopfbahn, Klösterle, Vorarlberg; Achbergbahn, Oetz, Tirol; Hintertuxer Gletscherbahn, II. Teilstrecke, Hintertux, Tirol; Doppelseilbahn Langenegg II, Sölden, Tirol; Olympiabahn, Axams, Tirol; Doppelseilbahn Rettenbachjoch, Sölden, Tirol; Doppelseilbahn Rofan, Maurach, Tirol; Doppelseilbahn Söll-Hochsöll, Söll, Tirol; Stabebahn, Sölden, Tirol; Doppelseilbahn Kleinarl, Kleinarl, Salzburg; Loferalmbahn, Lofer, Salzburg; Doppelseilbahn Plattenkogel, Unken, Salzburg; Tauernkarbahn, Altenmarkt im Pongau/Zauchensee, Salzburg; Doppelseilbahn Kreischberg, I. und II. Teilstrecke, Steiermark.

⁶⁾ Wie beispielsweise die Neubauten für das Post- und Wählamt Wien-Kagran, das Post- und Wählamt Tamsweg, die Postgarage Feldbach, die Wählämter Aflenz-Kurort und Millstatt, das Fernmeldegebäude Feldkirch-Levis sowie die aus Anlaß der Olympischen Winterspiele 1976 notwendig gewordene Aufstockung des Gebäudes des Hauptbereichsamtes Innsbruck. Zum Teil weitergeführt oder begonnen wurden im Berichtsjahr unter anderem die Neubauten für die Post- und Wählämter in Bad Mitterndorf, Imst, Mayrhofen, Techendorf, Strobl, Mattsee, Hohenau an der March und das im Berichtsjahr unmittelbar vor der Fertigstellung stehende Post- und Wählamt Golling an der Salzach; weiters ein Erweiterungsbau für das Postamt 6020 Innsbruck, Zubauten zu den Postämtern 6040 Innsbruck-Neuarzl, 4600 Wels und 1100 Wien; Neubauten für die Postämter Liebenfels und Straßburg, für die Bahnhofdienststelle des Postamtes 3953 Gmünd, Niederösterreich, und für eine Paketumleithalle des Postamtes St. Veit an der Glan, das IV. und das V. Baulos des Postamtes 1103 Wien sowie im Auftrag der Post- und Telegraphenverwaltung ein Neubau für das Postamt Brückl, Kärnten. Die Vorbereitungsarbeiten (wie Grundfreimachung, Ersatzherstellungen usw.) für den Neubau des Postamtes 3100 St. Pölten wurden zügig vorangetrieben. Für den Postautodienst befanden sich die Anlagen für die Postgaragen Mayrhofen, Gmunden und Bad Hofgastein, sowie eine Werkstättenhalle der Postgarage Innsbruck und eine Erweiterung zur Postgarage Mauthen im Bau. Die Postautoabfahrtstelle Bad Ischl wurde im Oktober 1975 in neu adaptierte Räume des dortigen Bahnhofsbgebäudes verlegt. Für den Fernmeldektor befanden sich im Berichtsjahr außer einer Anzahl von Neubauten für Wählämter, wie z. B. Graz-Raaba, Salzburg-Itzling und Wien-Oberlaa, die Netzgruppen-, Verbund- und Wählämter Bruck an der Mur und Amstetten im Bau. Mit den Arbeiten zur Errichtung der Richtfunkstationen Ansfelden, Exelberg und Roßbrand wurde begonnen. Das Fernmeldegebäude Wien-Arsenal, das bisher größte Bauvorhaben der Post- und Telegraphenverwaltung, wurde im Berichtsjahr bis zur Rohbaugleiche fertiggestellt (siehe auch Bundesministerium für Verkehr: Unterlagen für die 28. Verkehrstagung in Wien am 21. Jänner 1976, Teil P/V).

chend den Zielsetzungen des „Unternehmensplanes für die Post- und Fernmeldeverwaltung 1975—1979“ wurde im Jahr 1975 auch wieder der Verbesserung der räumlichen Verhältnisse von unzulänglich untergebrachten Postämtern große Bedeutung beigemessen. Im Berichtsjahr wurden rund 60 Postämter durch Verlegung in neue Mieträume oder durch Umbau bzw. Instandsetzung vorhandener Räume saniert. Anzuführen wäre ferner die beim Bau von größeren Postämtern mit Kassenhallen immer stärker in den Vordergrund tretende Komponente sicherheitstechnischer Überlegungen⁷⁾.

Auch bei der Schiffahrt wurden im Berichtsjahr die Bemühungen zur Rationalisierung und Modernisierung des Betriebes fortgesetzt. Besonders augenfällig wirkte sich dabei das Unternehmenskonzept der DDSG⁸⁾ aus. Sie war dadurch in der Lage, alte Schiffe ihrer Güterflotte durch neue, personalsparende Typen zu ersetzen. So sank der Personalstand des Jahres 1975 gegenüber 1961 um 50 Prozent, während sich im gleichen Zeitraum die Leistung je Schiffsbediensteten im Güterverkehr in 1.000 Netto-tonnenkilometer um 328 Prozent erhöhte⁹⁾. Bei den neugebauten Motorgüterschubschiffen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, mit deren Hilfe je nach Bedarf Schubkoppelverbände gebildet werden können, wurden die Maschinenanlagen durch Einbau einer umfangreichen elektronischen Warn- und Überwachungsanlage für weitgehend wartungsfreien Betrieb ausgelegt. Das Steuerhaus selbst ist nach den modernsten ergonomischen Erkenntnissen gestaltet. Besonderes Augenmerk wurde den Besatzungslogis gewidmet, ein Schallpegel von 63 db(A) wird in den Wohnräumen nicht überschritten. Vorhanden sind zwei Einzel-, drei Doppelkabinen, Messe, Küche, Vorratsraum und Sanitärräume. Die Küche ist voll elektrifiziert. Alle Wohnräume sind durch eine zentral und individuell steuerbare Luftsauganlage teilklimatisiert. Je zwei Schiffe der Serie sind als Mutter- und Tochterschiff ausgebildet, das heißt, sie können zusammengekoppelt und vom Mutterschiff zentral gefahren werden.

Ein wesentlicher Beitrag zur Rationalisierung des österreichischen Luftverkehrs bzw. der Austrian Airlines war die Vereinfachung der Flotte sowie die bereits im Jahr 1970 erfolgte Reduzierung des Personalstandes.

In diesem Zusammenhang ist das innerhalb der letzten zehn Jahre erfolgte Ansteigen der Luftfrachtaufkommen auf den österreichischen Flughäfen (Import und Export) um rund 250 Prozent anzuführen, wobei naturgemäß mehr als 90 Prozent über den Flughafen Wien umgeschlagen wurden.

Mit 1. Jänner 1975 wurde als letzte Etappe der Arbeitszeitregelung die 40-Stunden-Woche voll wirksam, wie dies sowohl im Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 461, über die Regelung der Arbeitszeit¹⁰⁾ bzw. auch in der Dienstpragmatik-Novelle 1972¹¹⁾ festgelegt ist. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen war einschlägig zur Einführung der 40-Stunden-Woche ab 1. Jänner 1975 eine neuerliche Abänderung der Dienstdauervorschrift A 10 notwendig geworden.

Anzuführen wäre noch das Bundesgesetz vom 28. November 1974, BGBl. Nr. 2/1975, mit dem das Arbeitszeitgesetz neuerlich geändert wurde, das unter anderem eine völlige Neufassung des Fahrtenbuch betreffenden § 17 des Arbeitszeitgesetzes enthält. Danach haben Lenker und Beifahrer, die nicht im Kraftlinienverkehr eingesetzt sind, während des Dienstes ein persönliches Fahrtenbuch mit sich zu führen, in welches laufend die Angaben über die Dauer der Lenkzeit, sonstiger Arbeitsleistungen, der Arbeitsbereitschaft, der Ruhepausen und der Ruhezeiten, nach Arbeitstagen getrennt, einzutragen sind. Das Fahrtenbuch ist den zur Kontrolle Berechtigten über deren Verlangen vorzuweisen. Nähere Bestimmungen über die Merkmale, die Form, den Inhalt und die Vorschriften über die Führung des persönlichen Fahrtenbuches sowie deren Überprüfung durch den Arbeitgeber wurden durch die Verordnung vom 12. August 1975, BGBl. Nr. 461, über das Fahrtenbuch (Fahrtenbuchverordnung — FahrtbV) getroffen¹²⁾.

Von besonderer Bedeutung ist die Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441, über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten¹³⁾. Diese Fachkenntnisse sind durch ein Zeugnis einer tech-

⁷⁾ So wurden z. B. beim Neubau des Postamtes 1220 Wien sämtliche Schalter durch Panzerglas gesichert und für die Herausgabe und Hereinnahme von Geld und Belegen Schiebeneinrichtungen vorgesehen, wodurch jede Möglichkeit einer Bedrohung mit der Waffe ausgeschaltet ist. An die beiden Hauptkassenschalter schließt sich ein eigener Tresorraum an. Vom Hauptkassenraum aus kann durch eine Durchreiche der Geldverkehr mit den Zustellern abgewickelt werden (siehe auch: Ministerialrat Dr. Lukner, Postamt 1220 Wien, sicher und schön; Postrundschau, H. 11/1975).

⁸⁾ DDSG = Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

⁹⁾ Die DDSG, Wiener Zeitung am 5. Dezember 1976

¹⁰⁾ In der Fassung der Bundesgesetze vom 16. Juni 1971, BGBl. Nr. 238, und vom 28. November 1974, BGBl. Nr. 2/1975.

¹¹⁾ Bundesgesetz vom 14. Juni 1972, BGBl. Nr. 213, mit dem die Dienstpragmatik geändert wird (Dienstpragmatik-Novelle 1972).

¹²⁾ Die in der FahrtbV enthaltenen Ausnahmen von der Verpflichtung zur Führung von Fahrtenbücher, so wie vor allem jene Bestimmung des § 1 der Verordnung, wonach diese für Lenker und Beifahrer im Straßenverkehr, ausgenommen im Kraftlinienverkehr, gilt, die in einem Arbeitsverhältnis stehen, auf welches das Arbeitsgesetz Anwendung findet, schränkt praktisch die Anwendung der FahrtbV auf Teilbereiche des Wirkungskreises der Verkehrs-Arbeitsinspektion ein.

¹³⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 5.

nischen Lehranstalt oder durch ein Zeugnis einer anderen Einrichtung, die vom Bundesministerium für soziale Verwaltung zur Ausstellung solcher Zeugnisse ermächtigt worden ist, nachzuweisen. Soweit es sich um den Nachweis der Fachkenntnisse für die Durchführung der Arbeiten in Betrieben handelt, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz unterliegen, kann die Ermächtigung vom Bundesminister für Verkehr ausgesprochen werden. Soweit die Ausbildung nicht im Rahmen des Lehrplanes einer Unterrichtsanstalt erfolgt, sind die Prüfungen in Betrieben, die dem Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen, unter Mitwirkung eines vom Bundesminister für Verkehr beauftragten Verkehrs-Arbeitsinspektors abzuhalten. Die Bestimmungen dieser Verordnung traten sechs Monate nach ihrer Kundmachung, das ist am 15. Februar 1976, in Kraft.

Ferner wäre die Kundmachung vom 14. Juli 1975, BGBl. Nr. 422, über die Aufhebung des zweiten Satzes im § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957¹⁴⁾ durch den Verfassungsgerichtshof anzuführen. Diese Aufhebung, die für den Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion von besonderer Bedeutung ist, trat mit Ablauf des 31. Mai 1976 in Kraft.

Weiters wäre das Bundesgesetz vom 20. März 1975, BGBl. Nr. 218, mit dem die Beschäftigung von Ausländern geregelt wird (Ausländerbeschäftigungsgesetz — AuslBG), anzuführen, welches allerdings erst am 1. Jänner 1976 in Kraft trat.

Am 22. Juli 1975 wurde die 7. Novelle zur Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 (BGBl. Nr. 450/1975) erlassen. Sie soll in erster Linie die österreichischen Vorschriften an die am 1. Oktober 1975 allgemein in Europa in Kraft gesetzten verschärften Regelungen über den Schadstoffgehalt der Auspuffgase anpassen. Damit ist sichergestellt, daß in Österreich nur mehr Fahrzeuge solcher Typen zum Verkehr zugelassen werden, die den neuen strengerem Abgasvorschriften entsprechen. Gegenüber den bisher geltenden Vorschriften ergibt sich hieraus eine Verminderung der Schadstoffanteile von Kohlenmonoxyd bzw. Kohlenwasserstoffen um 15 bzw. 20 Prozent. Weiters enthält sie Bestimmungen über die obligatorische Ausstattung mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten für die Fahrzeuge, die die dafür geeigneten Verankerungsvorrichtungen aufweisen, Verbesserungen hinsichtlich der Lenkersitze und Überschlagschutzvorrichtungen für Zugmaschinen und Motorkarren sowie das Verbot, an Kraftfahrzeugen und Anhängern Zeichen oder Aufschriften anzubringen, die etwa mit den im Kraftfahrzeuggesetz vorgeschriebenen Zeichen verwechselt werden können.

Auf dem Gebiete des Straßenverkehrs ist darauf hinzuweisen, daß mit der Verordnung vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 402, eine allgemeine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit erlassen wurde, wonach der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren darf.

Hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter sind die Arbeiten zur Modernisierung der Sicherheitsvorschriften des RID (Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn — Anlage I zum Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr — CIM) und zu dessen Harmonisierung mit den Empfehlungen der Vereinten Nationen weiter fortgeschritten. Das neue Gefahren-Kennzeichnungssystem für den Transport bestimmter gefährlicher Güter ist am 1. Oktober 1975 für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen den Vertragsstaaten des Übereinkommens CIM in Kraft getreten (gleiche Sicherheitsbestimmungen sind übrigens mit gleicher Wirksamkeit auch für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr¹⁵⁾ in Kraft getreten). Nach diesen neuen¹⁶⁾, in einem eigenen Anhang VIII zur RID aufgenommenen Bestimmungen sind Eisenbahnkesselwagen (Behälterwagen), die in der Stoffliste zu diesem Anhang aufgenommene Stoffe enthalten, durch eine orangefarbene Tafel¹⁷⁾ zu kennzeichnen. Diese Tafeln tragen eine zweireihige Nummernkombination, damit die bei Unfällen tätig werdenden Hilfsmann-

¹⁴⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 3 und 4.

¹⁵⁾ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, in der Fassung der Kundmachungen BGBl. Nr. 523/1973, 377/1974, 249/1973, 250/1975, 251/1975, 261/1975 und 522/1975.

¹⁶⁾ Änderung der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) [Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID)]; die Änderung der Anlage I (BGBl. Nr. 137/1967 in der Fassung BGBl. Nr. 375/1967, BGBl. Nr. 181/1973 und BGBl. Nr. 534/1973 sowie der Ziffer 2 des im BGBl. Nr. 747/1974 kundgemachten Protokolls I der Diplomatischen Konferenz für die Inkraftsetzung der CIM und CIV 1970, BGBl. Nr. 744/1974) trat am 1. Oktober 1975 in Kraft. Das RID findet Anwendung in: Algerien, Belgien, Bulgarien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Deutsche Demokratische Republik, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irak, Iran, Irland, Italien, Jugoslawien, Liechtenstein, Luxemburg, Marokko, Niederlande, Norwegen, Österreich Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien, Syrien, Tschechoslowakei, Tunesien, Türkei und Ungarn.

¹⁷⁾ Während einer Übergangszeit von vier Jahren, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Anhangs VIII der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) [Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID)] an gerechnet, können die für die Tafeln vorgesehenen Angaben auch in entsprechender Größe, Form und Farbe auf jeder Längsseite der Behälterwagen (oder ihrer Behälter) durch Zettel, Anstrich oder in gleichwertiger Weise angebracht werden.

schaften aus der Nummer der oberen Reihe die Kennzeichnung der Gefahr¹⁸⁾ und aus der Nummer der unteren Reihe die Kennzeichnung des Stoffes erkennen können.

Abschließend soll noch, der besonderen Bedeutung wegen, auf den Erlaß¹⁹⁾ des Bundesministeriums für Verkehr vom 10. Juli 1975, Zl. EB 2966/2-II/2-1975, betreffend das Umfüllen brennbarer Flüssigkeiten auf Bahng rund und in der Nähe der Eisenbahn, der auf Grund der §§ 13 und 39 des Eisenbahngesetzes 1957 erlassen wurde, verwiesen werden.

¹⁸⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 7.

¹⁹⁾ Damit trat der Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe vom 5. Mai 1951, Zl. 5907/4-51, betreffend das Abfüllen und Zapfen brennbarer Flüssigkeiten in der Nähe der Eisenbahn (veröffentlicht als Dienstanweisung [91] im Amtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, 19. Stück vom 29. Mai 1951), außer Kraft.

Siehe ferner auch im Abschnitt IV/3 des vorliegenden Tätigkeitsberichtes über die im Bereich von elektrisch betriebenen Wechselstrombahnen gemäß Pkt. 2 des Erlasses EB 2966/2/II/2-1975, zu beachtenden Bestimmungen der Dienstvorschrift El 43 der Österreichischen Bundesbahnen.

III. Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

1. Zentrale Tätigkeit

Der Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes galt auch die Beteiligung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Rahmen der Arbeitnehmerschutzkommision im Bundesministerium für soziale Verwaltung bzw. deren Fachausschüsse. Sie bestand im Berichtsjahr in der Mitwirkung an der Begutachtung der Entwürfe einer Verordnung über die Betriebsbewilligung nach dem Arbeitnehmerschutzgesetz, einer Verordnung über die Verbindlichkeitserklärung von ÖNORMEN für Bolzensetzgeräte und einer Verordnung über Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer 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 weitere Begutachtung des Entwurfes 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 11.125 Betrieben bzw. 161.359 Arbeitnehmern. Damit lag¹⁾ die Zahl der Betriebe um rund 30 Prozent höher als im ersten vollen Tätigkeitsjahr der Verkehrs-Arbeitsinspektion (1953: 8633 Betriebe), bzw. die Zahl der Arbeitnehmer um rund 20 Prozent über jener des Jahres 1953 (135.343 Arbeitnehmer). 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 4977 Betriebe besucht und damit die bisher höchste Zahl diesbezüglich erreicht, eine Zahl, die um mehr als das Dreifache über jener des Jahres 1953 (1631 besuchte Betriebe) liegt (siehe hiezu Abschnitt VI, Tabelle 2). Davon wurden 4844 Betriebe einmal und 133 Betriebe mehr als einmal besucht. Durch die Inspektionstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden im Berichtsjahr insgesamt 110.404 Arbeitnehmer erfaßt, was gegenüber dem erwähnten ersten vollen Tätigkeitsjahr fast einer Verdoppelung entspricht. Hiezu wird auf Abschnitt VI, Tabelle 2, bzw. auf die graphische Darstellung der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, jeweils auf 10 Jahres-Intervalle bezogen, in Tafel III/2.1 verwiesen.

3. Kommissionen und Erhebungen

Die Zahl der Ladungen zu kommissionellen Verhandlungen, die an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ergehen, ist im ständigen Steigen begriffen. Sie lag im Berichtsjahr beim fast achtfachen Wert des ersten vollen Tätigkeitsjahres (1953: 84, 1973: 490, 1974: 608, 1975: 643), wobei an 263 Verhandlungen jeweils ein Organ des Verkehrs-Arbeitsinspektorates teilnehmen konnte, eine Zahl, die gegenüber jener des Jahres 1953 um mehr als das Dreifache stieg. Die übrigen Stellungnahmen zu Betriebs- und Bauverhandlungen mußten zum Teil aus personellen Gründen schriftlich erfolgen, wobei in 100 Fällen Erhebungen im Zusammenhang mit Betriebsgenehmigungsverfahren von Anlagen gepflogen wurden, eine Zahl, die sich allein gegenüber dem Vorjahr um mehr als 60 Prozent erhöhte. In 156 Fällen wurden Unfallerhebungen durch Verkehrs-Arbeitsinspektoren durchgeführt (1953: 45, 1973: 108, 1974: 127).

4. Globalaufgliederung der Außendiensttätigkeit

Im Rahmen des Aufgabenbereiches der Verkehrs-Arbeitsinspektion wurden im Berichtsjahr an 1793 Tagen Außendienst geleistet. Somit entfielen je Verkehrs-Arbeitsinspektor 119,5 Außendienstage. Vergleichsweise liegt dieser Wert höher als in früheren Berichtsjahren. So waren beispielsweise im Jahre 1956, dem ersten Jahr, in dem auch die Zahl der Außendienstage im Tätigkeitsbericht der Verkehrs-Arbeitsinspektion aufgenommen worden war, per Arbeitsinspektor nur 89,7 Arbeitstage für Außendiensttätigkeiten aufgewendet worden.

¹⁾ Siehe Tafel IV/1.1.2.

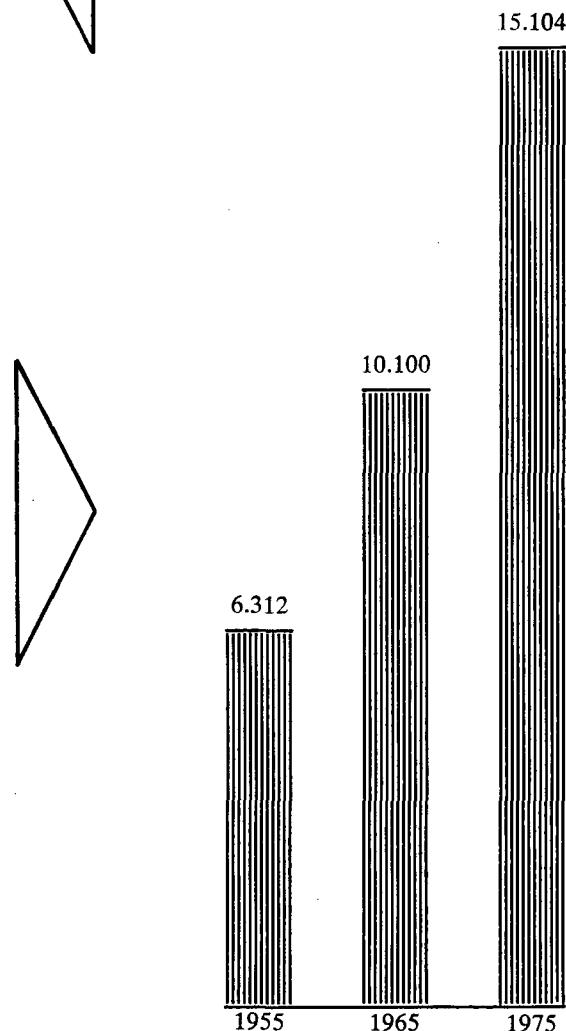
Tafel III/2.1: Vergleich der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektoretes in den Jahren 1955, 1965 und 1975

Zahl der besuchten Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten örtlich getrennten Stellen:

1955	1.499
1965	2.569
1975	4.977

Durchschnittswert 1955—1964: 1.742

Durchschnittswert 1965—1974: 3.999

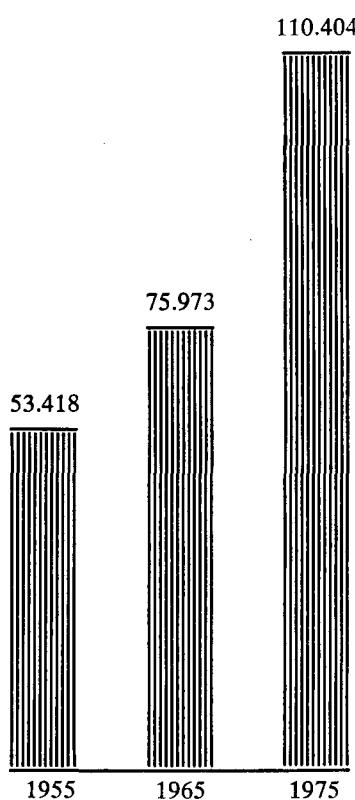


Zahl der unfalltechnischen, arbeitshygieneischen sowie den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen:

1955	6.312
1965	10.100
1975	15.104

Durchschnittswert 1955—1964: 6.510

Durchschnittswert 1965—1974: 13.918



Zahl der durch die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion erfaßten Arbeitnehmer:

1955	53.418
1965	75.973
1975	110.404

Durchschnittswert 1955—1964: 56.471

Durchschnittswert 1965—1974: 99.418

Auf Amtshandlungen am Amtssitz entfielen im Berichtsjahr 423 bzw. auf Amtshandlungen außerhalb des Amtssitzes 1370 Tage; wiederum als Pro-Kopf-Quote (unveränderte Basis: 15 Verkehrs-Arbeitsinspektoren) ausgeworfen, entspricht dies 28,2 Arbeitstagen für Amtshandlungen am Amtssitz (1956: 14,5) bzw. 91,3 Arbeitstagen für Amtshandlungen außerhalb des Amtssitzes (1956: 74,9).

5. Beanstandungen bei Betriebsinspektionen

Bei den von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtsjahr in 4.977 gemäß Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz besichtigten Betrieben (1965: 2.569, 1955: 1.499) ergaben sich, parallel zur höheren Zahl durchgeführter Besichtigungen eine erhöhte absolute Zahl der bei diesen getroffenen unfalltechnischen, arbeitshygienischen und den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen (1975: 15.104, 1965: 10.100, 1955: 6.312).

Diese waren im Berichtsjahr in der Mehrzahl technischer Natur und verteilten sich auf die einzelnen Gruppen wie folgt:

Betriebsräume und Arbeitsstätten	8.267
Allgemeine Mängel	2.528
Krafterzeugung und Kraftübertragung	753
Arbeitsmaschinen für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von verschiedenen Stoffen	905
Fördermaschinen (-einrichtungen)	208
Fehlverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen	59
Spezielle Eisenbahnanlagen und -einrichtungen	2.279
Fahrzeuge	87
Beanstandungen auf dem Gebiete des Verwendungsschutzes	18
	15.104

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

Wesentlich größere Aussagekraft als die absolute Zahl der getroffenen Beanstandungen eines Berichtsjahrs, die letztthin unter anderem auch von der Zahl der durchgeführten Inspektionen abhängt, 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 unter drei liegenden Wert absank, was für eine wesentliche Verbesserung der arbeitnehmerschutzmäßigen Situation im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion spricht.

6. Schriftliche Tätigkeit

Parallel mit dem ständig steigenden globalen Arbeitsvolumen des Verkehrs-Arbeitsinspektorenes, 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 in den beiden letzten Berichtsjahren um rund 16 Prozent (1973: 4561; 1974: 4957; 1975: 5300). In 353 Fällen wurden schriftliche Berichte, Gutachten oder ähnliche Äußerungen abgegeben. Im Berichtsjahr ergingen ferner gemäß § 8 (1) Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz 338 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 rund 8900 ebenfalls eine Behandlung erfordernden Unfallanzeigen inkludiert.

Druckfehlerberichtigung:

Auf Seite 11 des Tätigkeitsberichtes wurden die graphischen Darstellungen der Tafeln IV/1.1.1 und IV/1.1.2 durch ein drucktechnisches Versehen vertauscht.

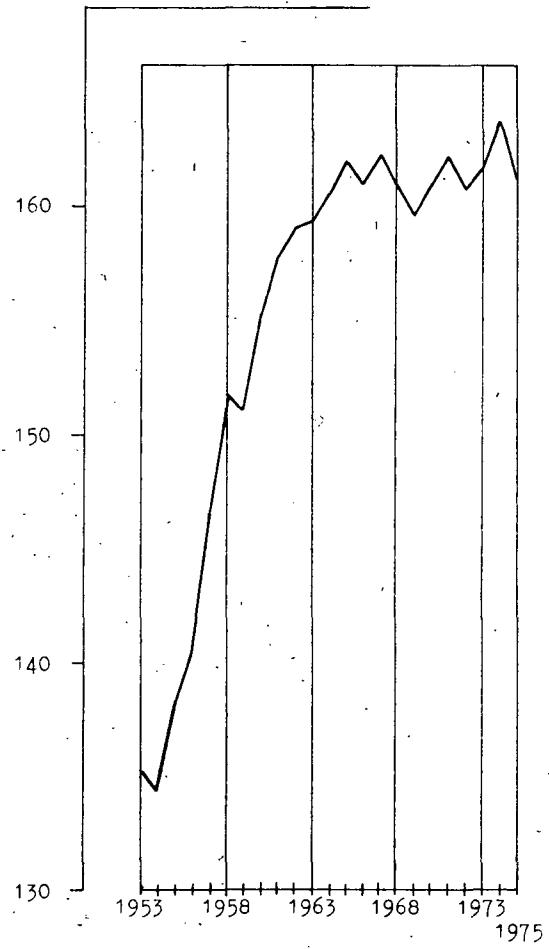
Nachstehend die richtige Anordnung:

Tafel IV/1.1.1

**Entwicklung des Unfallgeschehens in absoluten Zahlen
(in Tausend)**

Unfälle**Tafel IV/1.1.2**

**Entwicklung des Gesamtarbeitnehmerstandes
(in Tausend)**

Gesamtarbeitnehmerstand

IV. Unfälle und Berufskrankheiten

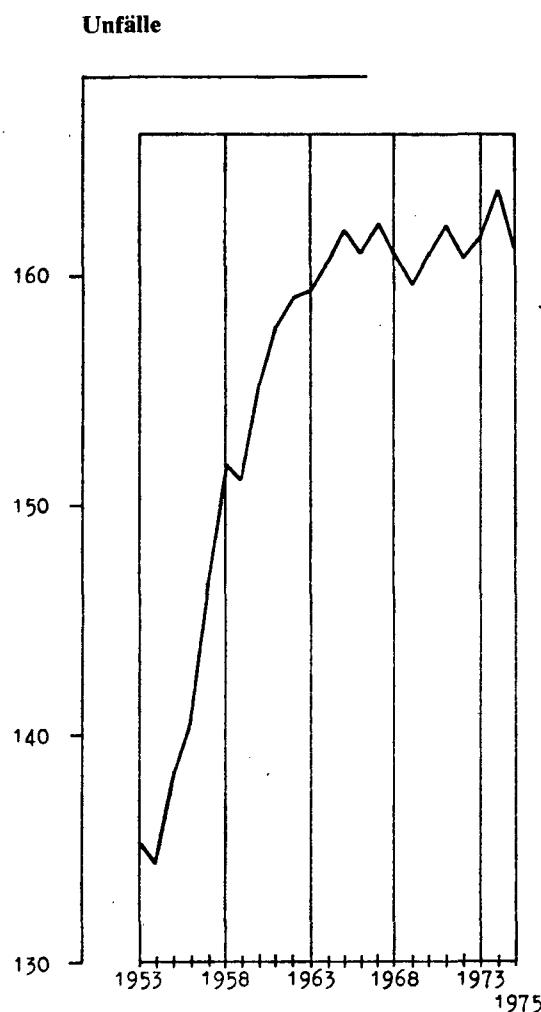
1. Unfälle

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 (1974: 9065, 1975: 8908). Damit sank im Berichtsjahr die Gesamtunfallzahl im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion auf den bisher niedrigsten Wert (siehe Tafel IV/1.1.1).

Tafel IV/1.1.1

Entwicklung des Unfallgeschehens in absoluten Zahlen
(in Tausend)



Tafel IV/1.1.2

Entwicklung des Gesamtarbeitnehmerstandes
(in Tausend)

Gesamtarbeitnehmerstand



Innerhalb von 24 Jahren stieg der Gesamtarbeitnehmerstand im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion von 135.343 auf 161.359 und erhöhte sich somit um rund 20 Prozent (siehe Tafel IV/1.1.2). Trotz des steigenden Arbeitnehmerstandes zeigt die aufgezeigten Komponenten nicht berücksichtigende Kurve der absoluten Zahlen des Unfallgeschehens eine deutlich fallende Tendenz.

Tafel IV/1.1.3
Entwicklung der Unfallrate im Gesamtbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Berichts- jahr	Gesamtzahl			Unfall- rate
	der Arbeitneh- mer im Wirk- ungsbereich der Verkehrs- Arbeits- inspektion	der dem Ver- kehrs-Arbeits- inspektorat zugeleiteten Arbeitsunfälle	Spalte 3 × 1000	
1	2	3	4	
1953	135.343	11.903	87,9	
1954	134.465	12.947	96,2	
1955	138.393	14.314	103,4	
1956	140.399	14.418	102,6	
1957	146.607	12.654	86,3	
1958	151.806	12.017	79,1	
1959	151.215	11.223	74,2	
1960	155.367	11.697	75,2	
1961	157.853	11.195	70,9	
1962	159.039	12.476	78,4	
1963	159.332	11.869	74,4	
1964	160.657	11.742	73,0	
1965	162.226	11.531	71,0	
1966	161.038	10.370	64,3	
1967	162.486	10.000	61,5	
1968	161.041	10.429	64,7	
1969	159.751	9.849	61,6	
1970	161.057	9.948	61,7	
1971	162.384	9.935	61,1	
1972	160.866	9.417	58,5	
1973	161.862	9.350	57,7	
1974	163.849	9.065	55,3	
1975	161.359	8.908	55,2	



Die Zunahme des Gesamtarbeitnehmerstandes im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion und wirksame Arbeitnehmerschutzmaßnahmen, die zu einem Sinken der absoluten Gesamtunfallzahlen führten, zeigten sich wohl am klarsten in einem spezifischen Wert, der Unfallrate, die im Gesamtbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion eine deutlich abnehmende Charakteristik zeigt und im Verlauf von mehr als zwei Jahrzehnten von einem spezifischen Wert von 103,4 auf 55,2 — also auf fast die Hälfte — absank (siehe Tafel IV/1.1.3).

Die Zahl der Unfälle auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte blieb gegenüber dem vorangegangenen Berichtsjahr nahezu konstant (1975: 1388, 1974: 1398) und entspricht somit rund einem Sechstel der Gesamtzahl der Unfälle. Fast in derselben Größenordnung liegen mit 1147 die sonstigen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit Arbeitnehmerschutzmaßnahmen beeinflussbaren bzw. unabhängig vom Betrieb sich ereignenden Unfälle, wie dies typisch etwa solche sind, die durch Elementarereignisse und Witterungseinflüsse oder durch außergewöhnliche spezifische Verkehrereignisse, beispielsweise Zugs- oder Autobuskollisionen, eintreten.

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 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 ließen, bzw. sich unabhängig vom Betrieb ereigneten.

Früheren Spaltenwerten tödlicher Unfälle, z. B. 74 im Jahre 1960 stehen 48 tödliche Unfälle des Berichtsjahrs gegenüber, von denen fast die Hälfte auf solche in nur mittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb, wie etwa durch Unfälle auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte zurückzuführen und kaum durch arbeitnehmerschutzmäßige Maßnahmen zu beeinflussen sind.

Von den 26 tödlichen Unfällen des Berichtsjahrs, die in direktem Zusammenhang mit dem Betrieb standen, ereigneten sich 20 im Eisenbahnbetrieb, bzw. 19, schon allein der Größe des Betriebes entsprechend, bei den Österreichischen Bundesbahnen.

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 größenordnungsmäßig rund um die Hälfte zu senken²⁾.

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 Unfallquellen 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 30 liegend auf eine solche von rund fünf, bzw. in absoluten Zahlen die Zahl der Unfälle von 1746 im Jahre 1956 auf 280 im Jahre 1975 abgesenkt werden. Hiezu sei darauf verwiesen, 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 1975 allein 7914 gegenüber 1839 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 Vierfache entsprechend der wesentlich mehr gesteigerten Inspektionstätigkeit absolut stieg, jedoch die Zahl der dabei getroffenen unfalltechnischen Beanstandungen pro Inspektion um etwa ein Drittel absank.

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

Der präventive Charakter der Tätigkeit auf dem Gebiete des Arbeitnehmerschutzes in allen Teilkomponenten — wovon eine wesentliche die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion ist — findet in den klaren Zahlenwerten dieses Kapitels seinen positiven Ausdruck, wobei nur kurz auf die menschlich-ethische, soziale, aber auch volkswirtschaftliche Bedeutung verminderter Unfallgefahr verwiesen sein soll.

1.2 Tödliche Unfälle

1.2.1 Arbeitsunfälle gemäß § 175 (1) ASVG Österreichische Bundesbahnen

In einer Halte- und Ladestelle geriet eine stehende Wagengruppe durch den Aufprall einer Verschubgarnitur in Bewegung und überfuhr dabei einen im Gleis befindlichen Schaffner. (1)

Eine Verschubgruppe, bestehend aus vier Kesselwagen, sollte auf ein Gleis abgestoßen werden. Ein Verschieber bekam den Auftrag, als Handbremser auf dem in Fahrtrichtung ersten Wagen mitzufahren und die Verschubgruppe vor einer auf diesem Gleis stehenden Wagengruppe zum Stillstand zu bringen. Da der Verschieber nicht zurückkehrte, wurde nach zehn Minuten nach ihm gesucht. Man fand ihn unter dem ersten Wagen mit schweren Verletzungen, auf einem Schienenstrang des Gleises liegend, bewußtlos auf. Die abgestoßene Verschubgruppe kam etwa drei Meter vor der auf dem Gleis sich bereits befindlichen

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

²⁾ Siehe auch Abschnitt VIII, Beilage 8.

Wagengruppe zum Stehen. Es wird deshalb vermutet, daß der Verschieber abgesprungen war, um die langsam rollende Verschubgruppe an die umstehende Wagengruppe zu kuppeln, beim Eintreten ins Gleis zum Sturz kam und verletzt wurde. Der Verunglückte wurde in ein Krankenhaus eingeliefert und erlag unmittelbar nach der Einlieferung seinen schweren Verletzungen. (2)

Ein Verschubaufseher wollte eine entrollte Wagengarnitur mittels eines Triebfahrzeuges einholen und zum Stillstand bringen. Nachdem die Wagengarnitur eingeholt und etwa 100 m Puffer an Puffer mit dem Triebfahrzeug gerollt war, versuchte ein Bediensteter trotz Warnung des Triebfahrzeugführers, die Verbindung des Triebfahrzeuges mit der noch in Bewegung befindlichen Wagengarnitur mittels der Schraubenkupplung herzustellen. Dabei stürzte der Bedienstete in das Gleis und erlitt eine offene Schädelverletzung, der er zwei Tage später in einem Arbeitsunfallkrankenhaus erlag. (3)

Eine Wagengruppe sollte durch Abstoßen einzelner Wagen bzw. Wagengruppen auf mehrere Gleise aufgeteilt werden. Ein Verschieber bekam den Auftrag, die Abbremsung der Wagen mit Hemmschuhen durchzuführen. Der Verschieber wurde durch einen Bediensteten seiner Arbeitsgruppe schwer verletzt aufgefunden und starb während des Transportes in ein Arbeitsunfallkrankenhaus. Der Unfallhergang konnte wegen Fehlens von Zeugen nicht geklärt werden, doch wird auf Grund der vorgefundenen Spuren angenommen, daß der Verschieber den Wagen nicht rechtzeitig vor Beginn der Rampe — in weiterer Verlängerung des ihm für die Verschubarbeiten zugeteilten Gleises befand sich eine Rampe — abbremsen konnte und beim Versuch, doch noch eine Abbremsung herbeizuführen, zwischen Wagen und Rampe geraten und anschließend vom Wagen überrollt wurde. (4)

Ein als Schlüsselträger verwendeter Bediensteter trat, nach Umstellung einer Weiche, in ein Gleis, auf dem sich ein Zug näherte. Der Triebfahrzeugführer dieses Zuges gab nachweislich Warnungssignale ab. Der Schlüsselträger verließ jedoch nicht den Gefahrenbereich, wurde vom Triebfahrzeug erfaßt und tödlich verletzt. (5)

In einem Frachtenbahnhof wurde ein Verschieber im Verschieberbahnsteig liegend aufgefunden. Er konnte keine Angaben über den Hergang des Unfalls machen. Der Verschieber wurde in ein Unfallkrankenhaus gebracht und starb zwei Tage nach dem Unfallereignis. Es liegt die Vermutung nahe, daß der Bedienstete von einem ihm zur Behandlung zugewiesenen Wagen erfaßt und verletzt wurde. (6)

Ein Verschubleiter eines Bahnhofes war zur Überwachung der von ihm angeordneten Verschubbewegungen im Gleisbereich. Er wurde trotz Warnungsruf eines Mitbediensteten von einem herannahenden Triebfahrzeug, dem er den Rücken zukehrte, erfaßt, zur Seite geschleudert und dabei tödlich verletzt. (7)

Ein Bediensteter, der in einem Bahnhof in Sicht- und Rufweite eines Stellwerkes Weichenreinigungsarbeiten durchführte, wurde trotz Zurufs und akustischer Warnsignale des Stellwerksbediensteten, die jedoch von dem Weichenreiniger nicht beachtet wurden, von einem Triebfahrzeug erfaßt und tödlich verletzt. Er hatte erst auf das Warnsignal des sich nähernenden Triebfahrzeuges reagiert und etwa 20 m vor dem Triebfahrzeug aus dem Gleisbereich zu treten versucht. (8)

Ein Verschubaufseher stand zur Überwachung der Verschubarbeiten im Lichtraum einer Weichenanlage. Seinem Standort näherte sich ein Triebfahrzeug, dessen Führer, als er den im Weichenbereich stehenden Bediensteten sah, sofort eine Schnellbremsung einleitete. Der Verschubaufseher wurde jedoch vom Triebfahrzeug erfaßt und seitlich auf ein Gleis geschleudert, wo eine Verschubbewegung stattfand. Hierbei wurde der Verschubaufseher überrollt und erlitt eine Abtrennung der beiden Unterschenkel. In das Krankenhaus eingeliefert, erlag er am nächsten Tag seinen Verletzungen. (9)

Ein Verschieber wurde am Verschieberbahnsteig zwischen zwei Gleisen verletzt aufgefunden. Er konnte über den Unfallhergang keine Angaben machen und wurde in ein Unfallkrankenhaus gebracht, erlag dort kurz nach seiner Einlieferung den schweren Verletzungen (Schädelbasisbruch, Serienrippenbrüche und Lungenquetschung sowie Brustwirbelbruch und Querschnittslähmung). Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der vorgefundenen Spuren wird angenommen, daß der Verschieber vom Verschiebertrittbrett eines Waggons abgerutscht war, vom Verschubteil erfaßt und auf den Verschieberbahnsteig geschleudert wurde. (10)

Von einem Triebfahrzeugführer wurde in einem Tunnel ein menschlicher Körper, im Gleis liegend, gesichtet. Bei einer Aufklärungsfahrt wurde festgestellt, daß es sich um die Leiche eines Schaffners handelte, der als Schlüsschaffner eines vorher die Strecke passierenden Güterzuges eingesetzt war. Eine Überprüfung ergab, daß Mängel am Bremserhaus des ihm zugewiesenen Wagens nicht vorhanden waren. Es ist daher anzunehmen, daß er dieses während der Fahrt verließ, sich auf die Plattform begab und durch die bei der Begegnung mit einem entgegenkommenden Zug entstehende Luftströmung vom Wagen geschleudert wurde. (11)

Von einem Bahnsteigschaffner wurde in einem Personenwagen ein Bediensteter, der unter anderem die Heizprobe durchzuführen hatte, vor dem geöffneten Hochspannungs-Schalschrank bewegungslos ange-

troffen. Die sofort vorgenommenen Wiederbelebungsversuche blieben erfolglos. Es liegt die Annahme nahe, daß der Verunglückte im Schaltschrank hantierte, hiebei mit spannungsführenden Teilen in Berührung kam und dadurch getötet wurde. (12)

Ein Bahnhofsbediensteter, der die Heizanlagen eines Bahnhofes zu warten hatte, wurde während eines Kontrollganges beim Überqueren einer Weichenanlage von einem von der freien Strecke kommenden Triebfahrzeug überfahren und tödlich verletzt. (13)

Ein Bediensteter einer Zugförderungsdienststelle erkletterte ohne Beachtung der Sicherheitsvorschriften einen in der Remise zur Revision befindlichen Turmwagen, um ein dort am Vortag abgelegtes Werkzeug zu holen. Hiebei geriet er mit der unter Spannung stehenden 15 kV-Fahrleitung in Berührung und erlitt durch den Stromdurchgang schwerste Verbrennungen, denen er fünf Tage später im Krankenhaus erlag. (14)

In einer Werkstatt wurde ein Verschubaufseher beim Versuch, zwei Waggons zu kuppeln, zwischen den Puffern eingeklemmt und tödlich verletzt. (15)

Eine Arbeitsgruppe war mit Gleisarbeiten auf einer zweigleisigen Strecke beschäftigt. Auf einem Gleis näherte sich ein Zug, für welchen vom Sicherungsposten das diesbezügliche Rottenwarnsignal gegeben wurde. Gleichzeitig wurde ein Zug auf dem Arbeitsgleis wahrgenommen und das Rottenwarnsignal „Arbeitsgleis räumen“ gegeben. Außer einem Oberbauarbeiter traten die übrigen Angehörigen dieser Gruppe aus dem Arbeitsgleis. Vom Triebfahrzeugführer des auf dem Arbeitsgleis sich nähernden Zuges wurden laufend Achtungssignale gegeben, der Oberbauarbeiter verblieb jedoch im Gefahrenbereich, wurde vom Triebfahrzeug erfaßt und tödlich verletzt. (16)

Bei Einschotterungsarbeiten in einem Bahnhofsgleis wurde ein Oberbauarbeiter von einem Triebfahrzeug erfaßt und tödlich verletzt, da der Sicherungsposten wegen mangelhafter Beobachtung des ihm zugeordneten Gleisbereiches eine Verschubfahrt nicht rechtzeitig wahrgenommen und die entsprechenden Warnsignale nicht gegeben hatte. (17)

Zwei Bedienstete waren mit Ausbohrungsarbeiten bei einem Gleisübergang im Bahnhofsbereich beschäftigt. Dabei wurde, trotz Warnung vor einer herannahenden Verschubgarnitur, ein Bediensteter von dieser erfaßt und zu Boden gestoßen. Er erlitt Rippenbrüche, Kopfprellungen und einen Jochbeinbruch. Der Verunglückte wurde in ein Unfallkrankenhaus gebracht und erlag 15 Tage später seinen Verletzungen. (18)

Ein Bediensteter einer Streckenleitung war in einer Haltestelle mit dem Ausästen von Bäumen beschäftigt. Während des Absteigens von der Leiter fiel der Bedienstete von dieser und blieb auf dem Boden bewußtlos liegen. Er wurde in ein Krankenhaus gebracht und erlag dort nach drei Stunden den erlittenen Verletzungen. (19)

Ein Bediensteter einer Signalstreckenleitung, der Grabarbeiten für eine neue Schrankenleitung durchführte, wurde von einem Triebfahrzeug erfaßt und so zur Seite geschleudert, daß er mit dem Kopf gegen eine stählerne Drahtzugleitungssäule prallte. Er erlitt hiebei schwere Kopfverletzungen und einen Beckenbruch. Er wurde sofort in ein Unfallkrankenhaus eingeliefert und starb noch am selben Tag. (20)

Straßenbahnen

Eine Arbeitsgruppe eines Straßenbahnunternehmens war in den Nachtstunden mit Weichenrevisionsarbeiten beschäftigt. Die Arbeitsstelle war mit Scherengittern und Blinkleuchten gesichert und deutlich sichtbar. In diese Arbeitsgruppe fuhr ein betrunkener Lenker eines Personenkraftwagens, wobei zwei Bedienstete so schwer verletzt wurden, daß einer zwei Tage und der zweite 22 Tage nach dem Unfallereignis im Unfallkrankenhaus starben. (21), (22)

Seilbahnen

Ein Bediensteter einer Doppelsesselbahn war als Angehöriger eines Lawinensprengtrupps mit Lawinsicherungsarbeiten tätig. Bei diesen Arbeiten wurde er von einer überraschend abgehenden Lawine verschüttet und getötet. (23)

Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung

Ein im Verladedienst eines Bahnhofpostamtes verwendeter Vertragsbediensteter fuhr als Beifahrer auf einem Elektrokarren mit, stürzte plötzlich vom Elektrokarren und erlitt hiebei schwere Verletzungen. Er starb nach drei Tagen. (24)

Ein bei einem Postamt im Zustelldienst eingesetzter Vertragsbediensteter fuhr mit dem Motorrad auf einen vor ihm fahrenden Personenkraftwagen auf und verunglückte tödlich. (25)

Ein bei einem Postamt im Zustelldienst verwendeter Beamter bog während einer Zustellfahrt auf einer Bundesstraße zu einem Gehöft ab. Während des Abbiegevorganges wurde er von einem in seiner Fahrtrichtung fahrenden Personenkarawagen niedergestoßen und dabei so schwer verletzt, daß er noch an der Unfallstelle starb. (26)

Ein im Zustelldienst verwendeter Beamter stürzte während einer Zustellfahrt mit dem Moped beim Befahren einer Behelfsbrücke in einen Graben und ertrank. (27)

Ein Briefzusteller kam während einer Zustellfahrt zu einem Gehöft auf einer im Gefälle liegenden nassen Schotterstraße zum Sturz. Er erlitt einen Oberschenkelbruch, wurde am nächsten Tag in ein Arbeitsunfallkrankenhaus eingeliefert und starb dort 15 Tage nach dem Unfallereignis an einer massiven Lungenembolie. (28)

Ein Vertragsbediensteter, der als Briefzusteller bei einem Postamt eingesetzt war, überquerte bei einer Zustellfahrt, ohne auf den Verkehr zu achten, die Fahrbahn, wurde von einem Lastkraftwagen erfaßt und auf die Fahrbahn geschleudert. Hiebei erlitt er so schwere Verletzungen, daß er noch während des Transportes in das Krankenhaus starb. (29)

Ein bei einem Postamt im Zustelldienst eingesetzter Beamter fuhr mit dem Moped nach der Zustellung zu seiner Dienststelle zurück, kam aus unbekannter Ursache von der Fahrbahn ab und prallte gegen eine Mauer. An den hiebei erlittenen Verletzungen erlag er zwei Tage später im Krankenhaus. (30)

Ein bei einem Post- und Telegraphenamt mit der Zustellung von Geld- und Briefsendung verwendeter Beamter wurde während eines Zustellganges niedergeschlagen und beraubt. Er wurde blutüberströmt und bewußtlos aufgefunden. In ein Krankenhaus eingeliefert und operiert, starb er noch am selben Tag. (31)

Der Lenker eines Dienstwagens eines Fernmeldebetriebsamtes stieß während einer Dienstfahrt mit einem entgegenkommenden Personenkarawagen, der ins Schleudern geraten war, auf einer Landesstraße frontal zusammen. Der Lenker des Dienstwagens starb während der Einlieferung in ein Unfallkrankenhaus an den beim Zusammenstoß erlittenen Verletzungen. (32)

Ein Bauführer eines Kabelbauamtes stieß während einer Inspektionsfahrt mit seinem Personenkarawagen in einer Straßenkreuzung mit einem Firmenwagen zusammen. Der Bauführer erlitt schwere Verletzungen, wurde in ein Unfallkrankenhaus eingeliefert, am Folgetag operiert und starb nach einigen Stunden. (33)

Schiffahrt

Bei einem Tankkahn für Benzintransporte wurden an Deck Schweißarbeiten durchgeführt. In der unterhalb der Arbeitsstelle gelegenen Tankkammer befanden sich zwei Schiffsbedienstete, die Reste des Reinigungswassers entfernen wollten. Kurze Zeit nach Beginn der Schweißarbeiten kam es in dieser Tankkammer zu einer explosionsartigen Entzündung. Hiebei erlitten die beiden in der Tankkammer befindlichen Bediensteten schwere Verbrennungen, denen einer elf Tage später im Krankenhaus erlag. (34)

Ein Maschinist eines Motorgüterschubschiffes glitt am vereisten Deck eines Warenbootes aus, stürzte kopfüber in das Wasser und ertrank. (35)

Nach dem durchgeführten Anlegemanöver eines Schiffes am Kai sollte ein Motorenwärter den Trinkwasseranschluß vom Schiff zur Anlagestelle (Ponton) herstellen. Bei den erforderlichen Arbeiten stürzte er in das Wasser und verschwand unter dem Ponton. Eine sofort eingeleitete Suchaktion mit Polizei und Feuerwehr blieb erfolglos. (36)

Ein Schiffahrtsbediensteter war mit dem Abschleifen der Außenwände eines Bootes, das ungefähr zwei Meter von der Mole verankert lag, beschäftigt. Durch Sturmeinwirkung wurde der Laufsteg, der von der Mole zum Boot lag, in das Wasser gestoßen. Der Bedienstete legte einen neuen Steg und wurde anschließend nicht mehr gesehen. Bei der Suchaktion wurde die Leiche des Bediensteten in ungefähr vier Meter Tiefe gefunden. Bei der Obduktion der Leiche wurde der Tod durch Ertrinken nach einer vorangegangenen Herzattacke festgestellt. (37)

Ein Matrose wurde bei einem Anlegemanöver trotz warnenden Zurufen durch ein Schleppseil, das sich, nachdem es in die Schiffsschraube geraten war, spannte, vom Deck in das Wasser geschleudert und ertrank. (38)

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. Hiezu sind, wie schon ausgeführt, 1975 insgesamt 10 derartige tödliche Unfälle (1974: 17) anzuführen, was fast 20 Prozent aller tödlichen Unfälle des Berichtsjahres, 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 1975

Unfallsereignis	Unternehmen ¹⁾		Gesamtzahl
	ÖBB	ÖPTV	
Unfälle am Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte			
1 Unfälle am Weg zur Arbeitsstätte	2	1	3
2 Unfälle am Weg von der Arbeitsstätte	2	5	7
Gesamtzahl	4	6	10
Hievon mit Zug	1	—	1
Mit Personenkraftwagen	1	4	5
Mit Motorrad	—	1	1
Mit Moped	1	1	2
Als Fußgänger	1	—	1

¹⁾ Bei allen übrigen Verkehrszweigen bzw. Unternehmen waren keine einschlägigen Unfälle zu verzeichnen.

1.3 Bemerkenswerte Unfälle

Wie auch in den Vorjahren ist festzustellen, 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 nach sich ziehen, wie dies auch eine Reihe einschlägiger tödlicher Unfälle des Berichtsjahres zeigt, wozu auf Abschnitt IV/1.2 dieses Berichtes verwiesen wird. Näher analysiert ergibt sich, daß die Unfälle beim Verschub bzw. allgemein gesehen beim Bahnhofsdiensst auf eine Reihe von Hauptursachen zurückgeführt werden können, von denen die wichtigsten in bezug auf die Schienenfahrzeuge das Begleiten, Mitfahren, Aufhalten, das Auf- und Abspringen, das Kuppeln, das Hemmschuhlegen sowie weiters das Ein- und Austraten in das bzw. aus dem Gleis sowie überhaupt der Aufenthalt im Gleisbereich 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 Unfallzahlen 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.

So versuchte in einem Bahnhof ein im örtlichen Verschub verwendeter Güterzugschaffner nach dem Abstoßen eines Wagens im Weichenbereich eines Stellwerkes auf den noch am Triebfahrzeug verbleibenden, in Bewegung befindlichen Verschubteil aufzuspringen. Dabei kam er zu Sturz, wurde überfahren und erlitt eine Abtrennung des rechten Unterschenkels. (39)

Die Notwendigkeit des Tragens von Schutzhelmen bei bestimmten Tätigkeiten zeigen einige tödliche Unfälle²⁾ des Berichtsjahres auf. Ein weiterer, ebenfalls schwerer, doch keine tödlichen Folgen zeitigender Unfall ereignete sich, als in einem Verschubbahnhof ein Gastarbeiter sich während der Fahrt eines Verschubteiles, auf dem Trittbrett eines Wagens stehend, mit der Hand am Verschieberhandgriff festhaltend, zu weit hinausbeugte, mit dem Kopf an einen dort befindlichen Pfeifpflock stieß, dabei das Gleichgewicht verlor und zu Boden stürzte. Er erlitt einen Schädelbruch sowie die Abtrennung von fünf Fingern der rechten Hand. Der verunglückte Verschubbedienstete trug zur Zeit des Unfalles keinen Schutzhelm. (40)

In einem Wiener Kopfbahnhof verunglückte ein weiterer Gastarbeiter, der als Betafler eingeteilt war. Er ging am Verschieberbahnsteig einer Abstellgruppe zwischen zwei Gleisen, als auf einem dieser Gleise ein aus einem Triebfahrzeug und sechs vierachsigen Reisezugwagen bestehender Verschubteil in seiner Geh-

²⁾ Siehe auch Abschnitt IV/1.2.1; Unfälle (7), (9).

richtung ausgezogen wurde. Dabei wurde der Gastarbeiter durch eine offenstehende Seitentür niedergestossen. Er erlitt eine Platzwunde am Kopf sowie einen Schädeldachbruch. Es wird angenommen, daß die Wagentür wohl geschlossen, jedoch nicht verriegelt war und sich während der Verschubbewegung geöffnet hat. Zur Wahrung der Sicherheit aller sich im Gleisbereich aufhaltenden Bediensteten ist daher von besonderer Bedeutung, daß Seitentüren von in den Abstellgruppen hinterstellten Reisezugwagen nach jeder Benutzung vollständig geschlossen werden. (41)

Als zweiter Schwerpunkt der Schilderungen bemerkenswerter Unfälle des Berichtsjahres sollen nachstehend alle dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Elektrounfälle dargestellt werden, die durchwegs bei Einhaltung der diesbezüglichen Vorschriften vermeidbar gewesen wären. Auf einen derartigen tödlichen Unfall, der sich im Gefahrenbereich der Fahrleitungsanlagen ereignete, wird verwiesen³⁾.

Ein weiterer dazu einschlägiger Unfall ereignete sich, als nach Abschluß eines Umbaues der Fahrleitungsanlage eines Bahnhofes bemerkt wurde, daß eine in der Lufttrennung noch eingegebauten Überbrückung vorhanden war. Ohne daß eine Erdungsstange in den entsprechenden Schaltabschnitt der Fahrleitung eingehängt wurde, entfernte ein Elektriker die erwähnte Überbrückung. Er geriet beim Öffnen des Bügels in den Induktionsstromkreis und erlitt einen Elektroschock. (42)

Die Unfallverhütungsvorschriften gebieten besondere Vorsicht für Arbeiten im unmittelbaren Bereich von unter Spannung stehenden Fahrleitungen, beim Hantieren mit langen und sperrigen Gegenständen, wie etwa Stangen und Meßbändern oder beim Fällen oder Ausästen von Bäumen. Auch im Berichtsjahr ereigneten sich derartige Unfälle. In einem Fall verunglückte ein Bediensteter einer Zugförderungsstelle, der beauftragt worden war, einen Kesselwagen mit Dieselöl bis auf eine bestimmte Restmenge zu entladen. Als der Bedienstete den im Kessel verbliebenen Rest des Dieselöls mit einem etwa 3,7 m langen Meßstab messen wollte, kam er, nachdem er den Wagen bestiegen hatte, beim Herausziehen des Stabes aus dem Kessel in den Stromkreis der spannungsführenden Fahrleitung, wurde herabgeschleudert und schwer verletzt. (43)

Ein Bediensteter einer Streckenleitung, dem drei Gastarbeiter als Mithilfe zugeteilt waren, erlitt einen Starkstromunfall, als beim Umschneiden eines Baumes dieser, durch ein Mißverständnis bedingt, nicht in die angegebene Richtung gezogen wurde. Dabei kam der Wipfel mit der unter 15 kV stehenden Bahnhofsumgehungsleitung in Berührung. Die Gastarbeiter, die dies rechtzeitig sahen, ließen den Baum aus, während der genannte Streckenleitungsbedienstete dies nicht sah und über die in den Baum eingeklemmte Motorsäge bei Berührung des Baumes mit der Umgehungsleitung in den Stromkreis kam. Er erlitt durch den Elektrounfall glücklicherweise lediglich einen Schock, der eine Arbeitsunfähigkeit von einer Woche zur Folge hatte. (44)

Elektrische Heizkupplungen dürfen nur verbunden oder gelöst werden, wenn sie nicht unter Spannung stehen. Vor Beginn solcher Arbeiten hat daher jeder mit dem Kuppeln eines Wagensatzes beschäftigte Bedienstete dem Triebfahrzeugführer bzw. dem zur Bedienung der Vorheizanlage zuständigen Bediensteten den Auftrag zum Ausschalten der Heizung zu geben. Weiters hat sich jeder Kuppler Gewißheit von der Durchführung dieses Auftrages zu verschaffen, indem er sich vom Triebfahrzeugführer mündlich bestätigen läßt, daß der Zugheizschalter ausgeschaltet ist und die Stromabnehmer gesenkt sind. Bei Vorheizanlagen muß sich der Kuppler überzeugen, daß der entsprechende Schalter am Heizständer ausgeschaltet, die Heizkupplung vom Wagen gelöst und in der Blinddose versorgt sowie das Signal 78 „An die Vorheizanlage angeschlossen“ entfernt ist. Triebfahrzeugführer bzw. Bediener der Vorheizanlage dürfen die Heizung erst einschalten, wenn die Zustimmung aller Bediensteten vorliegt, die den Auftrag zum Ausschalten gegeben haben.

Ein hiezu einschlägiger Unfall ereignete sich, als ein Verschieber die Heizkupplung 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 Heizkupplung entstand ein Kurzschluß und durch den in dessen Folge entstandenen Flammboogen erlitt der Verschieber im Bereich des rechten Unterarmes Verbrennungen. (45)

Auch beim Trennen eines an die Vorheizanlage angeschlossenen Wagensatzes entstand beim Herausziehen des Heizsteckers aus der Wagensteckdose ein Überschlag, wobei der die Trennung vornehmende Triebfahrzeugebegleiter Verbrennungen an der Innenseite des linken Handgelenkes erlitt. Der Bedienstete trug zum Zeitpunkt des Ereignisses Schutzhandschuhe (Lederfäustlinge). Als Ursache wird vermutet, daß der Verunglückte die „AUS“-Taste der Vorheizanlage nachlässig drückte und diese so unter Spannung blieb. Eine Überprüfung der „AUS“-Taste ergab, daß die Anlage einwandfrei funktionierte. Der Verunglückte hatte es verabsäumt, sich auch vom Verlöschen der Kontrolllampe und der Nullstellung des Strommessers zu überzeugen. (46)

Ein Triebfahrzeugführer bemerkte während eines planmäßigen Aufenthaltes in einem Bahnhof, daß ein im Triebfahrzeug befindlicher Laderegler nicht funktioniere. Durch einen Schlag auf das Gehäuse desselben wollte er den Kontakt des Laderegels zum Anziehen bringen. Bei diesem Vorhaben berührte er mit dem linken Unterarm die schadhafte Isolation der Anschlußkabel zur Hilfsbetriebesicherung und kam dadurch in den Stromkreis. Er erlitt Verbrennungen am linken Unterarm. (47)

³⁾ Siehe Abschnitt IV/1.2 (14)

In einer Hauptwerkstätte erlitt ein Bediensteter einen Elektounfall, als er auf dem Elektro-Heizprüfstand die elektrischen Heizkörper in einem Personenwagen kontrollierte. Dabei griff der Bedienstete zu Kontrollzwecken unter die Abdeckung eines Heizkörpers. Da die Heizkörperanschlüsse nur teilweise abgedeckt waren, konnte er die blanken Klemmen berühren und erlitt Strommarken an der rechten Hand. (48)

Auch an der Fahrleitungsanlage eines Straßenbahnbetriebes ereignete sich im Berichtsjahr ein Elektounfall, als bei einem im Regelzustand überbrückten Trenner zu Kontrollzwecken die Überbrückungsdrähte abmontiert wurden, wobei ein Lichtbogen entstand, durch den ein Bediensteter leichte Verbrennungen am Unterarm erlitt. (49)

Im Berichtsjahr ereigneten sich weiter zwei voneinander unabhängige Unfälle in der Zentralgarage eines städtischen Verkehrsbetriebes bei Arbeiten an Obus-Fahrleitungsweichen.

In einem Fall verursachte ein Schlosser mit einem Schraubenschlüssel einen Kurzschluß, wobei ein Lichtbogen entstand, der Verbrennungen an der linken Hand zur Folge hatte. (50)

Im anderen Fall geriet ein Elektriker, als er mit beiden Händen ein Spannungspotential überbrückte, in den Stromkreis. Er erlitt Verbrennungen zweiten Grades an beiden Handflächen. (51)

Bei der Demontage von Sicherungselementen, die an einem Mast angeordnet und der Grobsicherung einer elektrischen Straßenbahnweiche dienten, verursachte ein Bediensteter durch Abzwicken eines unter Spannung stehenden Kabels einen Kurzschluß. Dadurch entstand ein Lichtbogen, der zu einer Blendung führte. (52)

Immer wieder ereignen sich auch bei Straßenbahnbetrieben Elektounfälle bei Arbeiten an und in Triebfahrzeugen, die, um derartige Unfälle zu vermeiden, laut Vorschrift nur bei gesenktem Stromabnehmer, erfolgen dürfen.

So verunglückte ein Bediensteter eines städtischen Verkehrsbetriebes, als er einen Triebwagen in der Wagenrevisionswerkstätte überprüfte. Er hatte nach Abschluß der Arbeiten den Stromabnehmer bereits wieder an die Oberleitung gelegt, als er bemerkte, daß der Deckel des Kompressor-Handschalters noch nicht montiert war. Bei der Montage dieses Deckels dürfte er mit dem kleinen und dem Ringfinger der linken Hand eine Klemme des Schalters und mit dem Daumen dieser Hand das geerdete Schaltergehäuse berührt haben. Der Strom war dadurch nur durch die linke Hand geflossen. Er erlitt Verbrennungen der linken Hand. (53)

Ein Bediensteter, der in einer Werkstatt zur elektrischen Revision eines Triebwagens eingeteilt war, sah am Ende der Arbeiten auf der Schaltwalze einen Fremdkörper, den er mit einem Pinsel entfernen wollte. Da der Bügel bereits an der Oberleitung lag, kam er so in den Stromkreis und erlitt Verbrennungen an der rechten Innenhandfläche. (54)

Ferner verunglückte in einem Betriebsbahnhof eines Straßenbahnunternehmens ein Bediensteter, der ein Steuergerät eines Beiwagens tauschen sollte. Da er das Absenken des Stromabnehmers vergessen hatte, geriet er in den Stromkreis. Die Unfallfolgen waren glücklicherweise gering. (55)

Weiters kam ein Starkstrommonteur in der Zentralwerkstatt eines städtischen Verkehrsbetriebes bei der Kontrolle der Funkenlöschkammer eines Schienenbremsschalters in den Stromkreis. Diese Sicht- und Funktionskontrolle kann nur unter Spannung durchgeführt werden. Er wollte die Funkenlöschkammer in die richtige Einbaulage bringen, kam mit einem stromführenden Teil derselben und mit dem schutzgeerdeten Schaltschränkgerüst in Berührung und zog sich Verbrennungen an der linken Hand zu. (56)

Ein Elektriker eines städtischen Verkehrsbetriebes verunglückte in einer Unterflurstraßenbahn-(USTRABA)-Station. Bei einer Funktionsprobe eines Fehlerstrom-(FI)-Schutzschalters löste sich eine Klemmschraube. Dadurch wurde der eingeklemmte Draht frei und sprang auf die zweite Phase über. Dabei entstand ein Kurzschluß bzw. ein Lichtbogen. Der Elektriker erlitt eine Blendung der Augen ohne schwere Folgeerscheinungen. (57)

Ein Fernmeldewerkmeister der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung war mit der Freischaltung eines 60-V-Gleichrichtergerätes in einem Wählamt beauftragt worden. Beim Lösen einer Ladeklemme kam es, da die Klemmen relativ nahe beisammen liegen, zu einem Kurzschluß. Durch den hiebei entstandenen Lichtbogen erlitt der Bedienstete Verbrennungen an der linken Hand. (58)

Immer wieder erleiden Arbeitnehmer durch das Nichtverwenden von Schutzausrüstungen Unfälle. Dies betrifft hauptsächlich das Tragen des Schutzhelmes, der Sicherheitsschuhe und der Schutzfäustlinge, was nachstehend an einigen Unfällen, die Angehörige der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung im Berichtsjahr erlitten hatten, aufgezeigt werden soll.

So verunglückte ein Bediensteter eines Postamtes beim Ziehen eines beladenen Paketanhängers. Dabei fiel ein Paket vom Wagen auf die Deichsel, die er in seinen Händen gehalten hatte. Diese entglitt ihm und fiel auf seinen Fuß. Er erlitt eine Rißquetschwunde mit Fraktur am Endglied der rechten großen Zehe. (59)

Um für einen neuen Fernmeldeabspannmast eine Grube ausheben zu können, mußte ein dort befindlicher Mast samt zehn paarigem Luftkabel entfernt werden. Das Kabel wurde zur Sicherung am Fuße eines nebenstehenden Mastes abgespannt. Aus ungeklärter Ursache löste sich eine Spannklemme des Abspansflaschenzuges und fiel einem Vertragsbediensteten des Telegraphenbauamtes, welcher mit dem Ausheben des Mastloches beschäftigt war, auf den Kopf und erlitt, da er keinen Schutzhelm getragen hatte, eine Rißquetschwunde. (60)

Beim Einbau eines neuen Telegraphenmastes stand ein Bediensteter eines Bautrupps eines Telegraphenbauamtes in der Mastgrube, um das Erdreich zu stampfen. Durch die Erschütterungen fiel ein außerhalb der Grube im Erdreich steckender Erdstecher, ein schweres Werkzeug zum Auflockern der Erde, in die Grube und streifte dabei den Genannten, der keinen Schutzhelm getragen hatte, am Kopf, wobei der Bedienstete eine Platzwunde erlitt. (61)

Schließlich soll noch ein bemerkenswerter Unfall, den ein Bediensteter eines Fernmeldebetriebsamtes erlitt, geschildert werden. Er war mit der Störungsbehebung eines Telephonanschlusses beauftragt. Er führte keine Leiter mit sich und borgte sich eine aus. Beim Besteigen der Leiter brach eine Sprosse, der Bedienstete stürzte und erlitt Brüche der Brust- und Lendenwirbelknochen sowie einen Schädelbasisbruch. (62)

2. Berufskrankheiten

Im Berichtsjahr wurden im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion in zwölf Fällen (1974: 13) 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 85 (darunter kein einziger Todesfall). Diese verteilen 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 1966 bis 1975
	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	
Österreichische Bundesbahnen	5	10	4	4	7	6	8	6	11	11	72
Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	—	—	1	1	—	—	1	1	2	—	6
Sonstige Unternehmen	—	1 ¹⁾	—	1 ¹⁾	2 ²⁾	—	1 ¹⁾	1 ³⁾	—	1 ¹⁾	7
Jahressumme	5	11	5	6	9	6	10	8	13	12	85

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 ist 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.

¹⁾ Luftfahrt

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

³⁾ Anschlußbahn

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 1966 bis 1975
	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	
Österreichische Bundesbahnen	5.611	5.352	4.941	4.832	4.338	4.518	4.454	4.100	2.891	3.140	44.177
Österreichische Post- u. Telegraphenverwaltung	2.484	2.463	2.450	2.454	3.107	2.605	2.630	2.960	3.554	3.682	28.389
Jahressumme	8.095	7.815	7.391	7.286	7.445	7.123	7.084	7.060	6.445	6.822	72.566

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurden also anlässlich von 3140 ärztlichen Untersuchungen im Berichtsjahr in elf Fällen ärztliche Anzeigen über eine Berufskrankheit erstattet, wobei sechs Anzeigen Lärmschäden, zwei Anzeigen Erkrankungen durch Blei, seine Legierungen und Verbindungen, eine Anzeige einer Erkrankung durch Erschütterung bei der Arbeit mit Preßluftwerkzeugen und zwei Anzeigen Hauterkrankungen betreffen.

Bei den Austrian Airlines — Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft erkrankte eine Arbeitnehmerin an einer Tropenkrankheit. Diesbezüglich wurde eine ärztliche Anzeige über eine Berufskrankheit erstattet.

3. Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten

Im Abschnitt II wurde bereits auf die Bedeutung der „Eisenbahnbehördlichen Anordnungen betreffend das Umfüllen brennbarer Flüssigkeiten auf Bahng rund und in der Nähe der Eisenbahn“ (Bundesministerium für Verkehr, Zl. EB 2966/2-II/2-1975) und auf den darin im Punkt 12 enthaltenen Hinweis auf die in der DV El 43¹⁾ der Österreichischen Bundesbahnen enthaltenen diesbezüglichen Sonderbestimmungen, die für Tankanlagen im Bereich von Fahrleitungsanlagen von Einphasenwechselstrombahnen gelten, verwiesen.

Danach müssen im Bereich von derartigen elektrisch betriebenen Bahnen ortsfeste Tankanlagen für brennbare Flüssigkeiten und, wenn die für das Abfüllen bestimmten Stellen mit Metallblechen belegt oder mit Formeisen eingefäßt sind, auch diese Metallteile mit den Schienen bei der Abfüllstelle gut leitend verbunden sein.

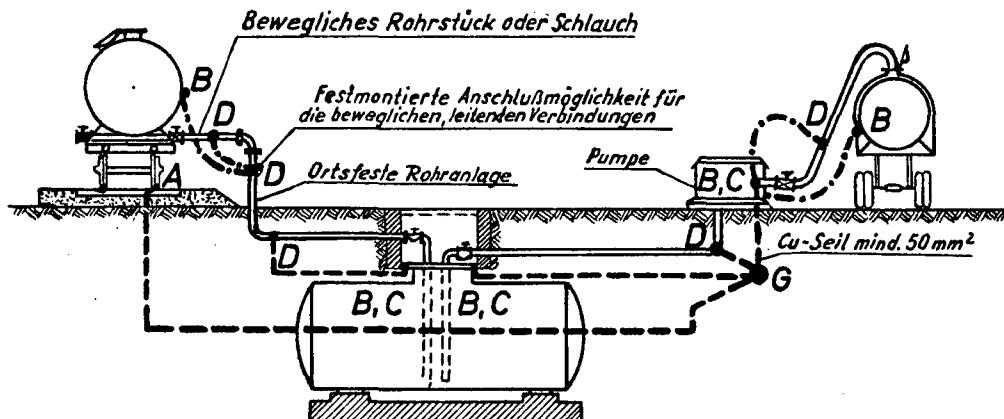
Vor Beginn des Abfüllens brennbarer Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt bis zu 100°C ist zur Verhütung von Zündungen durch elektrische Funken, die etwa durch Reibungselektrizität der strömenden Flüssigkeit entstehen können, eine gut leitende Verbindung zwischen den Metallfässern oder den sonstigen metallischen Abfüllgefäßern (ortsfeste Behälter, Straßentankwagen) und dem Behälterwagen (Eisenbahnkesselwagen) herzustellen. Wenn an diesen Metallteilen keine Erdungsklemmen vorgesehen sind — wie z. B. an Fässern — sind Schraubzwingen oder dergleichen zu verwenden, welche an geeigneter Stelle der zu erdenden Metallteile (z. B. Rollreifen an Barrels) angeklemmt werden; ebenso sind die Abfüllschläuche, die durch Metalldrähte elektrisch leitend gemacht sein müssen, mit den Gefäßen gut leitend zu verbinden.

Alle Erdungs- und Verbindungsleitungen sind aus Kupferseil mit mindestens 50 mm² Querschnitt herzustellen.

In Bahnhöfen ohne ortsfeste Tankanlage, in welchen regelmäßig an derselben Stelle leicht brennbare Flüssigkeiten abgezapft werden, ist in der Nähe der Abzapfstelle an einem Mast oder einem eigens hiefür aufgestellten geerdeten Ständer ein hochflexibles Kupferseil von entsprechender Länge in seiner Mitte so anzuklemmen, daß die beiden Enden mit je einer Klemme einerseits an den Eisenbahnkesselwagen und andererseits an den Straßentankwagen oder das Abfüllgefäß angeklemmt werden können. Das Seil muß in nicht gebrauchtem Zustand in geeigneter Weise an dem Ständer abgelegt werden können.

Die zum Abfüllen leicht brennbarer Flüssigkeiten verwendeten Behälter, Tankwagen, Rohre, Schläuche und dergleichen sollen mit verlässlichen Anschlußmöglichkeiten für die Erdleitungen versehen sein.

¹⁾ Österreichische Bundesbahnen, El 43, Dienstvorschrift für Schutzerdungen bei Fahr- und Übertragungsleitungsanlagen von Einphasenwechselstrombahnen.



— — — Festverlegte leitende Verbindung

— — — Bewegliche leitende Verbindung (Cu-Kabel mit entsprechenden Anschlußklemmen wird vor Beginn des Abfüllens angebracht und nach Beendigung desselben wieder entfernt)

Auch bezüglich des Gewässerschutzes haben die Österreichischen Bundesbahnen ganz spezielle Probleme zu bewältigen²⁾. Es betrifft dies vor allem die Mineralölprodukte, und zwar sowohl ihre Verwendung im bahneigenen Bereich als auch ihren Transport über die Strecken der Österreichischen Bundesbahnen. Die für den Gewässerschutz grundsätzlich zuständige Baudirektion der Österreichischen Bundesbahnen hat — in Zusammenarbeit mit Experten der anderen ÖBB-Fachdienste — inzwischen für die mit Mineralöltransporten befaßten ÖBB-Mitarbeiter genaue „Richtlinien für die Manipulation mit Mineralöl“ erarbeitet, die den schon angeführten neuen Erlass über das „Umfüllen brennbarer Flüssigkeiten“ schon berücksichtigen und sowohl konkrete Maßnahmen als auch künftige Absichten des Unternehmens zur Gewässerreinhaltung enthalten. Diese „Richtlinien“ wurden im Berichtsjahr schon vom Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen, vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft als Oberste Wasserrechtsbehörde genehmigt; ihr Druck und ihre Ausgabe an alle Bediensteten, die mit Mineralölmanipulationen zu tun haben, konnte jedoch im Berichtsjahr aus zeitlichen Gründen nicht mehr effektuiert werden.

Die Verkaufsdirektion der Österreichischen Bundesbahnen hat schon im Jahre 1973 ein „Kommerzielles Dienstblatt“ herausgegeben, das den beim Abfüllen von Mineralölprodukten auf Ladegleisen und Ladestraßen entstehenden Verunreinigungen gilt, die damit verbundene und stets zunehmende Gefahr der Verunreinigung von Oberflächen- und Grundwasser aufzeigt und Anordnungen trifft, die solche Verunreinigungen vermeiden sollen.

Gleichzeitig wurden auch die Abfertigungsbefugnisse für derartige Güter auf bestimmte Bahnhöfe beschränkt, denen „Merkblätter über das Abfüllen brennbarer Flüssigkeiten auf Bahnanlagen“ für die in Betracht kommenden Empfänger übermittelt wurden. Die Empfänger solcher Sendungen müssen sich übrigens schriftlich verpflichten, bei der Manipulation mit Erdölprodukten durch entsprechende Vorsorge jede Verunreinigung von Bahngelände und in weiterer Folge von Oberflächen- und Grundwasser zu verhindern.

Die Bahnhöfe haben die Einhaltung dieser Bestimmungen zu überwachen und dafür zu sorgen, daß etwa vorkommende Verunreinigungen vom Empfänger des Gutes beseitigt werden. Darüber hinaus obliegt es natürlich den Bahnhöfen bzw. den dort beschäftigten Bediensteten, wenn sie Tropf- oder Rinnverluste von Waggons, auch während der Beförderung, bemerken, sofort Gegenmaßnahmen zu treffen, um eine Verunreinigung des Bodens zu verhindern. Jeder derartige Vorfall ist außerdem einer dafür bestimmten Stelle der Generaldirektion zu melden, die dann für die weitere Behandlung des Kesselwagens entsprechende Anweisungen erteilt.

Die unternommenen praktischen Maßnahmen der Österreichischen Bundesbahnen zum Schutze der Gewässer und des Grundwassers sind vielfältiger Natur. Ganz abgesehen davon, daß die Fachbeamten der einzelnen Bundesbahndirektionen alljährlich im Rahmen einer Arbeitstagung über die neuesten Entwicklungen auf dem Gebiet des Umwelt-, also insbesondere des Gewässerschutzes unterrichtet werden, manifestiert sich der Gewässerschutz zunächst in der Sanierung und baulichen Ausgestaltung der bahneigenen Mineralöl-Manipulationsstätten, also den Dieseltankanlagen und im Einbau von Ölabscheidern in den vorhandenen Kanalisationen; hiezu hat der ÖBB-Vorstand schon im März 1973 ein „mehrjähriges Programm“ beschlossen, das diese Absichten schrittweise verwirklicht.

²⁾ Dr. Anna Coja: Die Österreichischen Bundesbahnen im Kampf für den Umweltschutz, ÖBB-Journal H. 1/1976.

Auch in der Treibstoffversorgung ihrer eigenen Dieseltriebfahrzeuge beachten die Österreichischen Bundesbahnen die Grundsätze des Umweltschutzes: So werden Tankanlagen und Triebfahrzeuge mit einer elektronischen Überfüllsicherung und einer Trockenkupplung ausgerüstet; die eine verhindert ein Überfüllen des Fahrzeugbehälters, die andere vermeidet etwaigen Kraftstoffaustritt beim Lösen des Tankschlauches. Die erste dieser Einrichtungen ist bei der im Bereich der Zugförderungsleitung Wien Franz-Josefs-Bahnhof befindlichen Tankanlage in Probetrieb. Da sie sich offensichtlich bewährt hat, werden im Laufe der Zeit alle Tankanlagen und Diesel-Triebfahrzeuge der Österreichischen Bundesbahnen mit solchen Einrichtungen ausgestattet.

Die besonders in den letzten Jahren stark steigenden Mineralöltransporte und die dadurch zunehmende Gefahr, daß bei Unfällen sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene Öl aus den Fahrzeugen ausfließen und im Erdreich Grundwasserverunreinigungen bewirken könne, hat die Betriebsdirektion der Österreichischen Bundesbahnen bewogen, speziell jene Bahnhöfe, in denen größere Mineralölmengen umgeschlagen werden, aber auch Verschubbahnhöfe mit Ölauffangbehältern und Ölbindemitteln auszurüsten. Derzeit sind 32 heimische Bahnhöfe mit insgesamt 39 Ölauffangbehältern ausgestattet, die einen Fassungsraum von je 3000 l haben. Auf 65 österreichischen Bahnhöfen sind 699 Säcke eines bestimmten Ölbindemittels gelagert, 67 Bahnhöfe verfügen über je ein Paar Ölabdichtstifte, um Risse in Kesselwagen verschließen zu können, und 21 ÖBB-Bahnhöfe sind mit 22 Ölaltropftassen für je etwa 250 l versehen. Die Maschinendirektion der Österreichischen Bundesbahnen hat 82 Ölauffangwagen mit einem Gesamtinhalt von 20.320 hl zum Umpumpen lecker Kesselwagen bereitgestellt und — in den Zugförderungsleitungen Salzburg und Villach — Ölwehrzüge für etwa notwendige Ölalarm-Einsätze gebaut³⁾. Die Anzahl all dieser Bekämpfungsmittel, aber auch der damit beteilten Bahnhöfe wird nach und nach entsprechend vermehrt werden.

Solche Ölauffangwagen — und zum Teil auch die Ölwehrgeräte — eignen sich übrigens auch zum Umfüllen bzw. Auffangen von etwa aus Güterwagen ausfließenden gefährlichen Stoffen.

Seit 1. Oktober 1975 sind, wie bereits im Abschnitt II ausgeführt, Behälterwagen, in denen gefährliche Güter verladen sind, mit Kennzeichentafeln zu versehen; dies entspricht einer Vorschrift im Sonderheft 1 zum Österreichischen Gütertarif I (ÖGT I) und zum Internationalen Gütertarif I (IGT I), das wiederum als Anlage I zur CIM die „Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn — RID“ enthält. Die hier verankerten Bestimmungen gelten der Verantwortlichkeitsregelung, der Verpackung, Bezzettelung und der besonderen zusätzlichen Kennzeichnung für bestimmte gefährliche Güter; so symbolisieren z. B. die auf den Kennzeichnungstafeln aufscheinenden Zahlen⁴⁾ die Hauptgefahren wie die zusätzlichen Gefahren des verladenen Gutes, sodaß es dadurch möglich ist, im konkreten Fall die Hilfe-Organisationen, sowie Sicherheitsdienststellen, Feuerwehren usw., über die spezifische Art ihres Einsatzes raschest zu informieren. Diese Regelungen bieten prophylaktisch Sicherheit in der Beförderung dieser Güter und dienen ebenso dem Schutz des Lebens wie der Umwelt.

Der Arbeitnehmerschutz verpflichtet ein Unternehmen, seine Mitarbeiter durch organisatorische und technische Maßnahmen, durch entsprechende Gestaltung des Arbeitsplatzes und der Arbeitsverhältnisse so wirksam wie möglich vor allen Gefährdungen und Schäden, Unfällen und Krankheiten zu schützen, die sich auf dem Arbeitsplatz oder durch die Berufstätigkeit ergeben könnten. Ihre gesetzliche Grundlage hat diese Verpflichtung in dem mit 1. Jänner 1973 in Kraft getretenen Arbeitnehmerschutzgesetz, dessen Geltungsbereich den Großteil der österreichischen Berufstätigen umfaßt.

Auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes haben die Österreichischen Bundesbahnen, wie schon im vorjährigen Tätigkeitsbericht ausgeführt, ihren Unfallverhütungsdienst in „Arbeitnehmerschutzdienst“ umbenannt und sein Aufgabengebiet entsprechend erweitert; er umfaßt Unfallverhütung, Arbeitsschutz und Gesundheitsschutz. Auf dem Sektor des Gesundheitsschutzes obliegen dem Sanitätsdienst der Österreichischen Bundesbahnen umfangreiche Aufgaben. Aus der Größe und Vielfalt der Arbeitsabläufe eines Eisenbahnbetriebes ergeben sich große und verschiedenartige Aufgaben für das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen.

Diese haben für den Schutz ihrer Arbeitnehmer eigene Dienstvorschriften erlassen, in deren Rahmen die notwendigen Vorsorgen zum Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit ihrer Mitarbeiter getroffen werden. Dazu gehören vorbeugende oder sanierende Maßnahmen gegen Berufskrankheiten oder -schädigungen, die Sorge um einen einwandfreien Arbeitsplatz (Kampf gegen Lärm, schlechte oder ungenügende Beleuchtung bzw. Belichtung, Einwirkung schädlicher Stoffe, Verunreinigungen von Luft und Wasser, anatomisch unrichtige Konstruktionen, Arbeitseinrichtungen und Arbeitsbehelfe), die ausreichende Wartung und Instandhaltung von Aufenthaltsräumen, Unterkünften und Sanitäranlagen. Dazu zählt aber auch die Bedachtnahme auf die zum Schutz der Jugendlichen und der Frauen erlassenen Bestimmungen.

Dieser Aufgabenkreis ist wesentlich umfangreicher als die vor dem Inkrafttreten des Arbeitnehmerschutzgesetzes vom Unfallverhütungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen wahrzunehmenden Verpflichtungen. Heute umfaßt der Arbeitnehmerschutz neben den eben geschilderten Aufgaben auch solche ergonomischer Art, die sich im praktischen Eisenbahnbetrieb auf die Konstruktion bzw. die Gestaltung der

³⁾ Siehe auch Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorenes für das Jahr 1974, Abschnitt IV/3 bzw. IX.

⁴⁾ Siehe auch Abschnitt II bzw. VIII, Beilage 7.

Arbeitsgeräte — Anzeigegeräte, Sitze, Steuereinrichtungen usw. — beziehen, aber auch auf die aus der Umgebung des Arbeitsplatzes kommenden Einflüsse — Raumklima, Lärm, Belichtung, Beleuchtung, Vibration —, sie können aber auch dem Arbeitsablauf — bei Schwerarbeit, leichter Arbeit, wiederholbarer oder nicht wiederholbarer Arbeit, Kontrolltätigkeit, Schichtarbeit — gelten.

Der Arbeitnehmerschutzdienst der Österreichischen Bundesbahnen hat inzwischen schon mit der Ausarbeitung von Teilheften über jene Arbeitsschutz-Bestimmungen begonnen, für die schon genügend in der Praxis verwertbare Untersuchungsergebnisse vorliegen, für die aber auch geeignete Fachleute zur Verfügung stehen. So wurden z. B. schon vorhandene Erkenntnisse über Lärmbekämpfung, Arbeitsplatzklima, Ausgänge und Verkehrswege, Gestaltung der Arbeitsplätze, insbesondere Belichtung und Beleuchtung in den „Mitteilungen des Arbeitnehmerschutzdienstes“ behandelt.

Diese Erkenntnisse dienen auch den Sicherheitsbeamten der Österreichischen Bundesbahnen als Grundlage für ihre Arbeit. Diese arbeiten wiederum eng mit den einzelnen Fachdiensten und Dienststellen der Österreichischen Bundesbahnen zusammen, um den Bestimmungen konkrete Maßnahmen folgen zu lassen. So wurde z. B. ein Verzeichnis jener Arbeitsstoffe angelegt, deren Verarbeitung und Lagerung die damit Beschäftigten gesundheitlich gefährden kann. Dieses Verzeichnis enthält auch alle Arbeiten, durch die Bedienstete — und in weiterer Folge die Umwelt — gefährdet werden können.

Um der Lärmentwicklung am Arbeitsplatz entgegenzuwirken, werden entsprechende Maßnahmen — Isolation, Abkapselung — getroffen. Genügt dies nicht, werden die Mitarbeiter mit Gehörschutzmitteln (Kopfhörer, Ppropfen, Watte) ausgestattet. In den Führerständen der Lokomotiven werden Schalldämmung, Heizungsanlagen, Wärmeabstrahlung (durch wärmedämmende Scheiben) und die körper- und arbeitsgerechte Form der Sitzgelegenheiten ständig verbessert. Der im Arbeitnehmerschutzgesetz verankerten Verpflichtung, ihren Mitarbeitern einwandfreies Trinkwasser zur Verfügung zu stellen, kommen die Österreichischen Bundesbahnen ganz besonders sorgfältig nach²⁾; dazu wurden auch verschiedene Dienstanweisungen erlassen. Nicht einwandfreie Wasserversorgungsanlagen wurden entweder gesperrt (und Ersatzgetränke beigestellt) oder saniert oder an ihrer Stelle Anschlüsse an öffentliche Wasserleitungen hergestellt³⁾.

Durch die Ausgabe von Schutzhelmen an jene Verwendungsgruppen⁴⁾, die erfahrungsgemäß durch Kopfverletzungen besonders gefährdet sind, wurde bei den Österreichischen Bundesbahnen der Arbeitnehmerschutz wesentlich gefördert. Die Erfolge blieben nicht aus. Die Zahl der schweren Kopfverletzungen ist stark zurückgegangen.

Es muß aber leider auch festgestellt werden, daß noch einige schwere Unfälle zu verhindern oder zumindest deren Folgen zu mildern gewesen wären, hätten die betroffenen Arbeitnehmer den Schutzhelm getragen. Nunmehr konnte der Kopfschutz wieder um einen Schritt weiter ausgebaut werden, da zwar mit dem Schutzhelm Schutz gegen Hieb- und Schlageneinwirkungen am bewegten Fahrzeug und gegen herabfallende Gegenstände gegeben ist, es aber bei Arbeiten an stehenden Fahrzeugen auch oft zu Unfällen durch ein Anstoßen mit dem Kopf kommen kann. Um diesen oft schmerzhaften Verletzungen entgegenzuwirken, werden eigene Schutzhelme ausgegeben, die wegen ihrer einfachen Schutzfunktion im Gewicht geringer gehalten sind und Anstoßkappen⁵⁾ genannt werden. Es sind dies leichte Kappen aus Kunststoff (Polyäthylen), die witterungsunempfindlich und in der Form ähnlich dem Schutzhelm und dreiseitig belüftet sind. Sie sind in gelber Warnfarbe gehalten und durch ein Kopfband aus Kunststoff auf die Kopfgrößen 52 bis 64 leicht einstellbar. Sie besitzen ein Schaumstoffgepolstertes Spezialschweißband.

Obligatorisch mit Anstoßkappen sind bei den Österreichischen Bundesbahnen Wagenmeister, Bremsenschlosser, Wagen- und Triebfahrzeugschmierer, Wagenwascher (bei Unterflurreinigung), Tankwarte, Prüfmechaniker im Kraftwagendienst, Bedienstete bei Arbeiten unter Fahrzeugen sowie bei Arbeiten in Arbeitsgruben (sofern nicht das Tragen eines Schutzhelmes erforderlich ist) sowie über Anforderung Werkstattleiter, Werkmeister und Garagenmeister zu versorgen.

Die im Verschubdienst beschäftigten Arbeitnehmer sind vielfach gezwungen, sich bei der Durchführung bestimmter Arbeitsverrichtungen im Schotterbett oder außerhalb der Verschieberbahnsteige zu bewegen. Außerdem ist beim Verschub das Auf- und Abspringen oft unvermeidlich.

Bei diesen Tätigkeiten sind die Knöchel einer besonderen Beanspruchung ausgesetzt. Die langjährige Erfahrung hat auch immer wieder gezeigt, daß die vielen Knöchelverletzungen durch einen geeigneten Schuh zu vermeiden gewesen wären.

Vor einigen Jahren waren die im Verschubdienst Tätigen mit Sicherheitsschuhen (Type 3936) mit verstärkter Kappe betreut worden. Die Auswertung der Unfälle zeigte aber, daß bei diesen Bediensteten die Zehenverletzungen verhältnismäßig gering waren, aber dafür die Knöchelverletzungen sehr häufig auftraten.

⁵⁾ Siehe Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1972, Abschnitt IV/3, S. 30.

⁶⁾ 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.

⁷⁾ Wirksamer Schutz gegen Kopfverletzungen; Der Eisenbahner, H. 11/1975, S. 11.

Außerdem zeigte sich bei der Erprobung eines geteilten Regenschutzes, daß bei den niederen Sicherheitsschuhen die Beine in Saumnähe der Hose völlig naß wurden.

Auf Grund der langjährigen praktischen Erfahrungen wurde das Verlangen nach einem geeigneten Schuh mit Knöchelschutz immer stärker. Es wurden daher eigene Sicherheitsschuhe mit kräftiger Profilsohle und hohem Schaft auf mehreren Dienststellen der Österreichischen Bundesbahnen von im Verschubdienst tätigen Arbeitnehmern einer gründlichen Erprobung unterzogen. Dabei war die Wasserdichtheit neben dem Knöchelschutz eine der Hauptforderungen. Nachdem sich die Probestücke bestens bewährt hatten, wurde der neue Sicherheitsschuh⁸⁾ für Verschieber allgemein eingeführt. Er hat eine durchgenähte griffige Profilsohle und einen hohen Schaft aus Rindboxleder, der dem Knöchel einen besonderen Halt gibt. Durch die eingenähte Lasche ist dieser hohe Schnürschuh auch absolut wassererdicht.

Wie schon im früheren Tätigkeitsbericht⁹⁾ angeführt, wird die generelle Einführung der Mittelpufferkupplung eine erhebliche Reduzierung der Arbeitsunfälle mit sich bringen. Während nun die europaweite Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung auf immer neue Schwierigkeiten stößt und der Einführungstermin in regelmäßigen Abständen weiter hinausgeschoben wird, sind die Österreichischen Bundesbahnen im innerösterreichischen Bereich diesem Vorhaben einen bedeutenden Schritt nähergekommen: Vor etwas mehr als drei Jahren wurde der Beschuß gefaßt, alle für den Betrieb auf der Wiener Schnellbahn bestimmten Triebwagenzüge der Reihe 4030.2 mit automatischer Mittelpufferkupplung vom Typ Scharfenberg auszurüsten. Schon vorhandene Garnituren werden bei Hauptausbesserungen auf Mittelpufferkupplung umgerüstet, alle neu zur Auslieferung gelangenden Züge ab Werk mit Scharfenberg-Kupplung ausgerüstet.

Vor allem auf der Wiener Schnellbahn, wo es im Betriebsbahnhof Floridsdorf sehr häufig erforderlich ist, Doppelgarnituren in kürzester Zeit zu trennen bzw. wieder zu vereinigen, bringt die automatische Mittelpufferkupplung große betriebliche Vorteile. Abgesehen vom reinen Zeitfaktor, der auf einem Verkehrsmittel wie der Schnellbahn natürlich auch von großer Bedeutung ist, wird durch die Entbehrllichkeit des Kupplers nicht nur ein Personaleinsparungseffekt erzielt, sondern vor allem — und als Wesentlichstes — die latente Unfallgefahr ausgeschaltet. Mit dem Verlassen des 4030.215 aus der Hauptwerkstatt Floridsdorf im Mai des Berichtsjahres ist nun auch der letzte Zug dieser Reihe mit automatischer Mittelpufferkupplung ausgerüstet und das Umbauprogramm für die Reihe 4030.2 in dieser Hinsicht abgeschlossen¹⁰⁾.

Obwohl, wie schon ausgeführt, über den Einführungstermin für die automatische Mittelpufferkupplung auch weiterhin keine endgültige Klarheit herrscht, werden die technischen Entwicklungsarbeiten an diesem europaweiten Eisenbahnprojekt planmäßig weitergeführt. In diesem Zusammenhang fanden im Berichtsjahr in der Bundesversuchs- und Forschungsanstalt im Wiener Arsenal, in der auch die Wärme- und Kältetechnische Untersuchungsanstalt des ORE¹¹⁾ untergebracht ist, Auflaufversuche mit der automatischen Mittelpufferkupplung bei winterlichen Bedingungen¹²⁾ statt, wobei Winterbedingungen in der Klimakammer des ORE in Wien imitiert wurden.

Für die Versuche wurden zwei offene zweiachsige Güterwagen der Deutschen Bundesbahn einseitig mit automatischer Mittelpufferkupplung ausgerüstet (bei einem Wagen wurden zusätzlich die normalen Seitenpuffer entfernt), die man dann nach Wien überstellt. In der Klimakammer wurden bei Temperaturen um minus 50 Grad Celsius die Kupplungsköpfe und die anschließenden Leitungsverbindungen einer künstlichen Vereisung bzw. einem Reifbelag unterzogen. Die Wagen kamen dann ins Freie, wo mit ihnen wiederholte Auffahr- und Kupplungsversuche angestellt wurden, die vor allem der Beobachtung des Kupplungsmechanismus, das heißt seines Funktionierens beim Aufstauen und beim neuerlichen Einfrieren galten.

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-Arbeitsinspektoreates 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 zu¹³⁾ und wird so zu einem wesentlichen Faktor praktischer Arbeitnehmerschutzarbeit.

Auf Grund aller im Berichtszeitraum eingetretenen Arbeitsunfälle (Personal- und Wegunfälle) der Österreichischen Bundesbahnen ergab sich im Berichtsjahr eine Unfallrate, die, wie schon an anderer Stelle dieses Berichtes ausgeführt, im Zeitraum zweier Jahrzehnte um rund die Hälfte abgesunken ist.

Auch vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes stellt eine Zweikraft-Speziallokomotive eines der interessantesten Bau- und Hilfsfahrzeuge dar, die im Zuge des Wiener U-Bahn-Baues¹⁴⁾ entwickelt und

8) Neue Sicherheitsschuhe für die Verschubbediensteten. Der Eisenbahner H. 5/1975.

9) Siehe u. a. Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektoreates für das Jahr 1974, Abschn. IV/3.

10) Mittelpufferkupplung für alle Schnellbahnzüge; Die ÖBB in Wort und Bild, H. 7/1975.

11) Office de Recherches et d'Essais (Forschungs- und Versuchsammt des Internationalen Eisenbahnverbandes).

12) Siehe Abschnitt IX, Abb. 16.

13) Siehe Abschnitt VIII, Beilage 8.

14) Zweikraft-Speziallokomotive für die Wiener U-Bahn; Die ÖBB in Wort und Bild, H. 6/1975 bzw. Abschnitt IX, Abbildung 17.

im Berichtsjahr fertiggestellt wurde. Dieses Triebfahrzeug ist eine Hilfslokomotive für den Betrieb in U-Bahn-Tunnels.

Die für den Personenverkehr der U-Bahn eingesetzten Züge werden mit Gleichstrom angetrieben, der über Seitenschleifer den Fahrmotoren zugeführt wird. Da nun selbst modernste technische Einrichtungen nie vollkommen vor möglichen Störungen gefeit sind, muß man Vorkehrungen dagegen treffen. Sollte es also in einem U-Bahn-Tunnel, etwa durch Ausfall des Betriebstroms, der Antriebsanlagen von Triebfahrzeugen usw., zu einer Betriebsstörung kommen, können steckengebliebene Züge oder Fahrzeuge mit Hilfe dieser Speziallokomotive aus dem Tunnel gezogen oder geschoben werden, da diese Lokomotive nämlich sowohl aus dem elektrischen Netz als auch mit Dieselmotor, also unabhängig von der Fahrleitung, zu betreiben ist. Hauptaufgabe dieser Speziallokomotive wird es allerdings sein, bei Reparaturarbeiten, die bekanntlich nur bei abgeschalteter Stromzuführung vorstatten gehen können, die Bauzüge durch die Tunnels zu befördern.

Diese Lokomotiv-Neukonstruktion ist zweiachsig und wegen der kleinen Tunnelprofile der U-Bahn-Röhren nur sehr niedrig, dafür aber außergewöhnlich lang gebaut.

Für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat sind auch die arbeitnehmerschutzmäßigen Belange der Anschlußbahnbetriebe von großer Bedeutung, da Anschlußbahnen in ihrem Betrieb die dort Beschäftigten mit all den arteigenen Gefahren, die der Eisenbahnbetrieb mit sich bringt, täglich konfrontieren. Insbesonders Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb stellen ein weitgehend autonomes Verkehrssystem dar, das von der Eisenbahnbehörde genehmigt wird und das seinen Nachwuchs mit Unterstützung der Österreichischen Bundesbahnen ausbildet und prüft. Es gibt hier die gleichen Funktionen wie bei Haupt- und Nebenbahnen, die gleichen Verkehrsvorschriften und dieselben technischen Sicherungseinrichtungen wie auch elektrische Stellwerke sowie Reparaturwerkstätten. So stehen beispielsweise von den insgesamt 900 Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe der VÖEST-ALPINE¹⁵⁾ im Werk Linz 750 im Dienst der Werksbahn¹⁶⁾. Naturgemäß ergeben sich in einem derartigen Betrieb immer Personalschwierigkeiten, insbesondere beim Verschubpersonal. Deshalb charakterisiert die Forcierung von Rationalisierungsmaßnahmen auch die Gegenwartssituation der Anschlußbahnen. So laufen im Werk der VÖEST-ALPINE auf dem Gelände keine Dampflokomotiven mehr, die zwei Mann Bedienung erfordern, sondern nur mehr Diesellokomotiven, bei denen eine einmännige Besetzung genügt. Auch mit der Automation der Stellwerke wurde Personal eingespart, wie auch durch den Einsatz ferngesteuerter Lokomotiven, bei denen der Lokführer, neben dem Gleis stehend, die Lokomotive auf ihrem Weg ferngesteuert führen kann.

Bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung entwickelte sich die Unfallrate im Berichtsjahr günstig. Die Unfallrate, das ist die Zahl der gemeldeten Unfälle je 1000 Bedienstete, sank, bezogen auf sämtliche Unfälle gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Prozent; bezogen auf die Unfälle am Arbeitsplatz konnte die Unfallrate gegenüber 1974 jedoch von 19,9 auf 15,9, das heißt um 20 Prozent, gesenkt werden.

Trotzdem gingen 1975 noch immer im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung insgesamt 217.124 Arbeitsstunden, das sind 27.140 Kalendertage, durch unfallbedingte Krankenstände verloren.

Die Tätigkeit der Arbeitnehmerschutzorgane¹⁷⁾ wurde bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung im Berichtsjahr nach zwei Schwerpunktprogrammen durchgeführt; jedes Programm war innerhalb eines halben Jahres zu erfüllen. Besonderes Augenmerk war der Bekämpfung der häufigsten Unfallursachen geschenkt. Anspruchsbegründende Tätigkeit und Bezug von persönlichen Schutzausrüstungen wurden in der neu herausgegebenen „Postvollzugsordnung V, Teil Persönliche Schutzausrüstungen“ geregelt.

Insgesamt standen 23 verschiedene Artikel an persönlichen Schutzausrüstungen zur Verfügung. Fünf davon, wie u. a. Regenschutzbekleidung, Südweste und Gehörschutzwatte, wurden 1975 neu eingeführt. Die Erprobung neuer Saalschuhe konnte zwar abgeschlossen werden, die Ausgabe der neuen Saalschuhe — für männliche und weibliche Arbeitnehmer in verschiedener Ausführung — im Berichtsjahr jedoch nicht mehr erfolgen. Erprobt wurden ferner PVC-Handschuhe für Arbeiten mit teerölgetränkten Masten. Weiters wurden Schutzbrillen aus neuem Material und in neuen Formen sowie Säureschutzkleidung auf ihre Einsatzignung geprüft.

¹⁵⁾ ÖBB — die Schlagader der VÖEST-ALPINE, Werk Linz; Die ÖBB in Wort und Bild, H. 1/1975.

¹⁶⁾ Um einen Überblick über die gesamte Problematik eines derartigen Anschlußbahnbetriebes zu geben, findet sich in Abschnitt VIII, Beilage 6, eine Abhandlung über die größte Industriebahn Österreichs. Auf die einschlägigen Abbildungen 11, 13, 14 und 15 in Abschnitt IX wird ebenso verwiesen, wie auf die in Abschnitt IX, Abb. 12 gezeigte Abbildung eines Teilbereiches eines anderen großen Anschlußbahnbetriebes, jenen der Chemie Linz AG in Linz, bzw. auf Abb. 18, die den Einsatz feuerloser Hochdruck-Dampfspeicherlokomotiven im Werksbetrieb der Österreichischen Mineralölverwaltung-AG in Schwechat zeigt.

¹⁷⁾ Zur Wahrnehmung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes waren im Jahre 1975 eingesetzt: 1 Leiter des sicherheitstechnischen Dienstes bei der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung; 6 Leiter des sicherheitstechnischen Dienstes der Post- und Telegraphendirektionen und des Post- und Telegrapheninspektorates; 35 Leiter des sicherheitstechnischen Dienstes bei Dienststellen des ausübenden Dienstes; 514 Sicherheitsvertrauenspersonen; 2 Leiter des betriebsärztlichen Dienstes. Die regionalen Sicherheitsausschüsse der Post- und Telegraphendirektion und des Post- und Telegrapheninspektorates sowie der zentrale Sicherheitsausschuß am Sitz der Generaldirektion tagten gemäß den gesetzlichen Bestimmungen. Die bei 34 Dienststellen des ausübenden Dienstes eingerichteten Sicherheitsausschüsse traten 1975 zu insgesamt 110 Sitzungen zusammen.

V. Zusammenstellung der gesetzlichen Vorschriften und internationalen Übereinkommen, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst von Bedeutung sind, nach dem Stand vom 31. Dezember 1975

Verkehrs-Arbeitsinspektion

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

Bundesgesetz vom 5. Februar 1974, BGBl. Nr. 143, über die Arbeitsinspektion (Arbeitsinspektionsgesetz 1974 — ArbIG 1974).

Verordnung vom 18. März 1950, BGBl. Nr. 80, über die Aufsichtsbezirke der Arbeitsinspektion, in der Fassung der Verordnungen vom 15. März 1954, BGBl. Nr. 56, vom 16. November 1954, BGBl. Nr. 256, vom 12. Mai 1956, BGBl. Nr. 107, und vom 18. Dezember 1970, BGBl. Nr. 422.

Bundesgesetz vom 11. April 1975, BGBl. Nr. 259, über den Bergbau und über die Änderung der Gewerbeordnung 1973 (Berggesetz 1975).

Bundesgesetz vom 2. Juni 1948, BGBl. Nr. 140, betreffend die Grundsätze für die Regelung des Arbeitsrechtes in der Land- und Forstwirtschaft (Landarbeitsgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 279/1957, 241/1960, 97/1961, 194/1964, 238/1965, 265/1967, 283/1968, 463/1969, 239/1971, 318/1971, 333/1971, 457/1974, 782/1974 und 360/1975 sowie der hiezu erlassenen Landarbeitsordnungen.

Bundesverfassungsgesetz vom 2. Juni 1948, BGBl. Nr. 139, betreffend die Zuständigkeit des Bundes auf dem Gebiete des Arbeiterrechtes sowie des Arbeiter- und Angestelltenschutzes und der Berufsvertretung.

Bundesgesetz vom 10. Juli 1963, BGBl. Nr. 204, über militärische Sperrgebiete.

Technischer und arbeitshygienischer Arbeitnehmerschutz (allgemein)

Anstreicher-, Lackierer- und Malerarbeiten

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, in der Fassung der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

Arbeitnehmerschutzgesetz

Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, über den Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer (Arbeitnehmerschutzgesetz), in der Fassung des Bundesgesetzes vom 5. Februar 1974, BGBl. Nr. 144.

Durchführungsvorschriften zum Arbeitnehmerschutzgesetz

Verordnung vom 9. Februar 1973, BGBl. Nr. 82, über die Geschäftsordnung der Arbeitnehmerschutzkommission.

Verordnung vom 30. April 1973, BGBl. Nr. 253, über Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes.

Verordnung vom 25. Juli 1973, BGBl. Nr. 501, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer bei Arbeiten in Druckluft sowie bei Taucherarbeiten (Druckluft- und Taucherarbeiten-Verordnung).

Verordnung vom 25. Juli 1973, BGBl. Nr. 502, über die Verbindlicherklärung einer ÖNORM für Sicherheitsgürtel und Zubehör.

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

Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441, über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten¹⁾.

Arbeitnehmerschutzkommission

Verordnung vom 9. Februar 1973, BGBl. Nr. 82, über die Geschäftsordnung der Arbeitnehmerschutzkommission.

Arbeitsstoffe, gesundheitsschädliche oder feuergefährliche

Gesetz vom 25. März 1939, GBlÖ. Nr. 419, über gesundheitsschädliche und feuergefährliche Arbeitsstoffe.

¹⁾ Inkraftgetreten am 15. Februar 1976.

A r s e n

Verordnung vom 30. Jänner 1945, deutsches RGBl. I S. 31, über das Verbot der Verwendung von Arsen und arsenhaltigen Stoffen in Reinigungsmitteln.

A u f z ü g e

Verordnung vom 15. Juni 1943, RMinBl. S. 46, über die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen.

A z e t y l e n

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) in der Fassung der Gewerbeordnung 1973, BGBl. Nr. 50/1974, und der Kundmachung vom 7. März 1958, BGBl. Nr. 70.

B a u a r b e i t e n

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 in der Fassung der Verordnungen vom 25. Juli 1973, BGBl. Nr. 501, und vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

B e n z o l

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, Trichoräthylen, Tetrachloräthan, Tetrachlorkohlenstoff oder Schwefelkohlenstoff erzeugt oder verwendet wird (Benzolverordnung), in der Fassung der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

B e s t i m m t e A r b e i t e n

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, des Bundesgesetzes vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, und der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

B l e i - u n d Z i n k h ü t t e n

Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 183, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in den der Gewerbeordnung unterliegenden Blei- und Zinkhütten und Zinkweißfabriken beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

B l e i w a r e n e r z e u g u n g

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, Blelegierungen und Bleiwaren beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

B o l z e n s e t z g e r ä t e

Verordnung vom 12. November 1962, BGBl. Nr. 305, über die Verbindlicherklärung einer ÖNORM für Bolzensetzgeräte.

B r e n n b a r e F l ü s s i g k e i t e n ; M i n e r a l ö l

Verordnung vom 7. Februar 1930, BGBl. Nr. 49, betreffend grundsätzliche Bestimmungen über die Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten in gewerblichen Betriebsanlagen, in der Fassung der Verordnung vom 30. März 1966, BGBl. Nr. 52.

Verordnung vom 23. Jänner 1901, RGBl. Nr. 12, betreffend den Verkehr mit Mineralölen, in der Fassung der Verordnung vom 24. August 1912, RGBl. Nr. 179.

Verordnung vom 21. März 1975, BGBl. Nr. 241, über das Verwenden von Doppelwandbehältern aus Stahl zur Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten in gewerblichen Betriebsanlagen.

B u c h d r u c k e r e i a r b e i t e n

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, in der Fassung der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

D a m p f k e s s e l

Artikel 48 des Bundesgesetzes vom 21. Juli 1925, BGBl. Nr. 277, über die Vereinfachung der Verwaltungsgesetze und sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Verwaltungsbehörden (Verwaltungsentlastungsgesetz — V.E.G.) in der Fassung des Bundesgesetzes vom 21. Jänner 1948, BGBl. Nr. 55.

Bundesgesetz vom 21. Jänner 1948, BGBl. Nr. 55, über die Aufhebung von Rechtsvorschriften des Deutschen Reiches auf dem Gebiete des Dampfkesselwesens.

Verordnung vom 17. April 1948, BGBl. Nr. 83, betreffend Dampfkessel, Dampfgefäße, Druckbehälter und Wärmekraftmaschinen (Dampfkesselverordnung — DKV.), in der Fassung der Verordnungen vom 2. April 1957, BGBl. Nr. 94, vom 18. Mai 1967, BGBl. Nr. 187, vom 23. September 1972, BGBl. Nr. 396, vom 7. Mai 1974, BGBl. Nr. 383, und vom 27. November 1975, BGBl. Nr. 626.

Verordnung vom 29. September 1949, BGBl. Nr. 264, betreffend Werkstoff- und Bauvorschriften für die Herstellung von Dampfkesseln (W.B.V.), in der Fassung der Verordnung vom 24. September 1973, BGBl. Nr. 524, und der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 5. April 1950, BGBl. Nr. 103.

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

Verordnung vom 10. November 1951, BGBl. Nr. 265, über allgemeine Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer (Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung) in der Fassung der Verordnungen vom 29. Dezember 1961, BGBl. Nr. 32/1962, und vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, sowie der Kundmachung vom 9. Februar 1965, BGBl. Nr. 31.

D r u c k l u f t

Verordnung vom 25. Juli 1973, BGBl. Nr. 501, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer bei Arbeiten in Druckluft sowie bei Taucherarbeiten (Druckluft- und Taucherarbeiten-Verordnung).

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

Verordnung vom 30. April 1973, BGBl. Nr. 253, über Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes.

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

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

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

Bundesgesetz vom 17. März 1965, BGBl. Nr. 57, über Sicherheitsmaßnahmen, Normalisierung und Typisierung auf dem Gebiete der Elektrotechnik (Elektrotechnikgesetz).

D u r c h f ü r u n g s v o r s c h r i f t e n z u m E l e k t r o t e c h n i k g e s e t z

Verordnung vom 3. Mai 1965, BGBl. Nr. 141, über die Geschäftsführung und Organisation des Elektrotechnischen Beirates.

Verordnung vom 22. März 1967, BGBl. Nr. 135, über die Sicherheit und den störungsfreien Betrieb elektrischer Betriebsmittel und Anlagen (2. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz) in der Fassung der Verordnungen vom 1. Juli 1969, BGBl. Nr. 263 (3. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz), vom 12. Juli 1971, BGBl. Nr. 300 (4. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz), vom 1. Februar 1974, BGBl. Nr. 99 (5. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz), und vom 30. September 1975, BGBl. Nr. 546 (6. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz)²⁾ sowie der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 7. Oktober 1971; BGBl. Nr. 411.

Verordnung vom 10. Jänner 1966, BGBl. Nr. 5, über die statistische Erfassung von Personenunfällen durch elektrischen Strom sowie durch Blitzschlag.

Bundesgesetz vom 6. Februar 1968, BGBl. Nr. 70, über elektrische Leitungsanlagen, die sich auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken (Starkstromwegegesetz 1968).

Bundesgesetz vom 6. Februar 1968, BGBl. Nr. 71, über elektrische Leitungsanlagen, die sich nicht auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken.

E m i s s i o n e n

Verordnung vom 23. Juni 1975, BGBl. Nr. 437, über die Begrenzung der Emission von Trichloräthylen und Tetrachloräthylen aus Chemischreinigungsmaschinen.

²⁾ Änderung mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1976, zum Teil 1977, 1978 und 1981.

F a c h k e n n t n i s s e

Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441, über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten³⁾.

F l ü s s i g g a s

Verordnung vom 8. März 1971, BGBl. Nr. 139, über den Schutz der Nachbarschaft und der Dienstnehmer beim Betrieb von Anlagen, in denen Flüssiggas gelagert, abgefüllt oder verwendet wird (Flüssiggas-Verordnung).

G a r a g e n , E i n s t e l l p l ä t z e

Verordnung vom 18. November 1939, GBlÖ. Nr. 1447, über Garagen und Einstellplätze in der Fassung des Erlasses vom 13. September 1944, RABL. 1944, Teil I, S. 325.

G a s e

Verordnung vom 18. Juli 1906, RGBl. Nr. 176, mit welcher Vorschriften für die Herstellung, Benutzung und Instandhaltung von Anlagen zur Verteilung und Verwendung brennbarer Gase erlassen werden (Gasregulativ), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 63/1936 und BGBl. Nr. 236/1936 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 75/1936.

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.

G i f t e ; S u c h t g i f t e

Kundmachung vom 18. September 1951, BGBl. Nr. 235, über die Wiederverlautbarung des Gesetzes über den Verkehr und über die Gebarung mit Gift (Giftgesetz).

Verordnung vom 20. Dezember 1928, BGBl. Nr. 362, über den Verkehr und die Gebarung mit Gift (Giftverordnung) in der Fassung der Verordnungen vom 3. Dezember 1934, BGBl. II Nr. 392, BGBl. Nr. 177/1935, vom 1. Dezember 1938, GBlÖ. Nr. 5/1939, vom 15. März 1954, BGBl. Nr. 54, vom 22. Juli 1958, BGBl. Nr. 211 und vom 16. September 1968, BGBl. Nr. 397, sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 306/1935.

Kundmachung vom 18. September 1951, BGBl. Nr. 234, über die Wiederverlautbarung des Bundesgesetzes über den Verkehr und die Gebarung mit Suchtgiften (Suchtgiftgesetz) in der Fassung der Bundesgesetze vom 16. Juli 1952, BGBl. Nr. 160, vom 4. Juli 1963, BGBl. Nr. 175, und vom 24. Juni 1971, BGBl. Nr. 271.

Verordnung vom 20. Dezember 1946, BGBl. Nr. 19/1947, über den Verkehr und über die Gebarung mit Suchtgiften (Suchtgiftverordnung) in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 71/1948, 90/1951, 122/1952, 234/1958, 128/1963, 256/1965, 205/1966 und 379/1971.

K ä l t e a n l a g e n

Verordnung vom 21. Juli 1969, BGBl. Nr. 305, über den Schutz der Dienstnehmer und der Nachbarschaft beim Betrieb von Kälteanlagen (Kälteanlagenverordnung).

K r a n e , W i n d e n , F l a s c h e n z ü g e

Verordnung vom 19. November 1965, BGBl. Nr. 19/1966, über die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN für die Errichtung und Prüfung von Kranen, Winden und Flaschenzügen sowie für den Betrieb und die Wartung von Kranen.

M a g n e s i u m l e g i e r u n g e n

Verordnung vom 6. Juni 1939, GBlÖ. Nr. 744, über Magnesiumlegierungen und Sicherheitsvorschriften für Magnesiumlegierungen.

M a s c h i n e n s c h u t z

Verordnung vom 19. Jänner 1961, BGBl. Nr. 43, über Maschinen, die nur mit Schutzvorrichtungen in den inländischen Verkehr gebracht werden dürfen (Maschinen-Schutzvorrichtungsverordnung).

M e t h a n o l

Verordnung vom 6. August 1942, deutsches RGBl. I S. 498, über die Verwendung von Methanol in Lacken und Anstrichmitteln.

M i l z b r a n d

Verordnung vom 1. August 1922, BGBl. Nr. 588, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Hilfsarbeiter gegen Milzbrand erlassen werden.

³⁾ Inkraftgetreten am 15. Feber 1976.

Schädlingsbekämpfung

Verordnung zur Ausführung der Verordnung über die Schädlingsbekämpfung mit hochgiftigen Stoffen vom 25. März 1931, deutsches RGBl. I S. 83 in der Fassung der Verordnungen vom 29. November 1932, deutsches RGBl. I S. 539, vom 6. Mai 1936, deutsches RGBl. I S. 444, und vom 6. April 1943, deutsches RGBl. I S. 179, sowie der Gewerbeordnung 1973, BGBl. Nr. 50/1974.

Verordnung über die Verwendung von Phosphorwasserstoff zur Schädlingsbekämpfung vom 6. April 1936, deutsches RGBl. I S. 360, in der Fassung der Verordnung vom 15. August 1936, deutsches RGBl. I S. 633.

Verordnung über den Gebrauch von Athylenoxyd zur Schädlingsbekämpfung vom 25. August 1938, deutsches RGBl. I S. 1058, in der Fassung der Verordnung vom 2. Februar 1941, deutsches RGBl. I S. 69.

Verordnung über den Gebrauch von Tritox (Trichloracetonitril) zur Schädlingsbekämpfung vom 2. Februar 1941, deutsches RGBl. I S. 72.

Schleifkörper

Verordnung vom 23. Jänner 1969, BGBl. Nr. 81, über die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN für Schleifkörper.

Sicherheitsfilme

Bundesgesetz vom 9. November 1966, BGBl. Nr. 264, über den gewerbsmäßigen Verkehr mit Laufbildfilmen (Sicherheitsfilmgesetz).

Verordnung vom 21. Dezember 1966, BGBl. Nr. 34/1967, über die Voraussetzungen der Anerkennung als Sicherheitsfilm, das Prüfungsverfahren und die Kennzeichnung von Laufbildsicherheitsfilmen (Sicherheitsfilmverordnung).

Sicherheitsgürtel

Verordnung vom 25. Juli 1973, BGBl. Nr. 502, über die Verbindlicherklärung einer ÖNORM für Sicherheitsgürtel und Zubehör.

Sprengwesen

Verordnung vom 19. Mai 1899, RGBl. Nr. 95, mit welcher Anordnungen, betreffend den Verkehr mit sprengkräftigen Zündungen, erlassen werden.

Bundesgesetz über Schieß- und Sprengmittel (Schieß- und Sprengmittelgesetz), BGBl. Nr. 196/1935, in der Fassung des Artikels I der Verordnung GBlÖ. Nr. 483/1938, des Gesetzes GBlÖ. Nr. 227/1939, der Verordnung vom 19. Jänner 1942, deutsches RGBl. I S. 37, und der Bundesgesetze vom 30. Oktober 1959, BGBl. Nr. 232, vom 20. März 1973, BGBl. Nr. 169, und vom 22. Jänner 1975, BGBl. Nr. 92.

Verordnung BGBl. Nr. 203/1935 über die Anwendung der Monopolvorschriften auf Fälle der Verarbeitung von Schieß- und Sprengmitteln und über die beschränkte Anwendung des Schieß- und Sprengmittelgesetzes auf Schieß- und Sprengmittel, die zu arzneilichen Zwecken bestimmt sind, in der Fassung des Artikels II der Verordnung GBlÖ. Nr. 483/1938.

Verordnung BGBl. Nr. 204/1935 zur Durchführung des I. Hauptstückes des Schieß- und Sprengmittelgesetzes, BGBl. Nr. 196/1935 (Schieß- und Sprengmittelmonopolsverordnung), in der Fassung der Artikel III und IV der Verordnung GBlÖ. Nr. 483/1938.

Verordnung vom 7. Jänner 1954, BGBl. Nr. 77, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer bei der Ausführung von Sprengarbeiten in der Fassung der Verordnungen vom 12. März 1965, BGBl. Nr. 77, und vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441⁴⁾.

Steinbrüche

Verordnung vom 25. Oktober 1955, BGBl. Nr. 253, über den Schutz der Dienstnehmer und der Nachbarschaft beim Betrieb von Steinbrüchen, Lehm-, Ton-, Sand- und Kiesgruben sowie bei Haldenabtragungen.

Strahlenschutz

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

Verordnung vom 12. Jänner 1972, BGBl. Nr. 47, über Maßnahmen zum Schutz des Lebens oder der Gesundheit von Menschen einschließlich ihrer Nachkommenschaft vor Schäden durch ionisierende Strahlen (Strahlenschutzverordnung).

⁴⁾ Änderung mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1976.

Thomasmehl

Verordnung vom 9. November 1939, GBlÖ. Nr. 1436, zur Einführung der Vorschriften über Herstellung und Vertrieb von Thomasmehl in der Fassung der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

Zelluloid

Verordnung vom 15. Juli 1908, RGBl. Nr. 163, betreffend den Verkehr mit Zelluloid, Zelluloidwaren und Zelluloidabfällen, in der Fassung des § 46 Z. 20 des Schieß- und Sprengmittelgesetzes, BGBl. Nr. 196/1935, in geltender Fassung, und der Gewerbeordnung 1973, BGBl. Nr. 50/1974.

Verwendungsschutz (allgemein)**Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch**

Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, vor allem Zweiter Teil, 17. und 26. Hauptstück, sowie Dritter Teil, 4. Hauptstück.

Angestellte

Bundesgesetz vom 11. Mai 1921, BGBl. Nr. 292, über den Dienstvertrag der Privatangestellten (Angestelltengesetz) in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 229/1937, vom 25. Juli 1946, BGBl. Nr. 174, vom 3. Juli 1947, BGBl. Nr. 159, vom 21. Mai 1958, BGBl. Nr. 108, vom 18. November 1959, BGBl. Nr. 253, vom 30. Juni 1971, BGBl. Nr. 292, vom 13. Juli 1971, BGBl. Nr. 317, und vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 418, sowie der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 7. Oktober 1971, BGBl. Nr. 411.

Arbeitsverfassung

Bundesgesetz vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 22/1974, betreffend die Arbeitsverfassung (Arbeitsverfassungsgesetz — ArbVG), in der Fassung des Bundesgesetzes vom 11. Juni 1975, BGBl. Nr. 360.

Durchführungsvorschriften zum Arbeitsverfassungsgesetz

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), in der Fassung der Verordnung vom 27. Oktober 1975, BGBl. Nr. 561.

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) in der Fassung der Kundmachung vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 381 (Druckfehlerberichtigung).

Arbeitszeit

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 461, über die Regelung der Arbeitszeit (Arbeitszeitgesetz) in der Fassung der Bundesgesetze vom 16. Juni 1971, BGBl. Nr. 238, und vom 28. November 1974, BGBl. Nr. 2/1975.

§ 16 der Arbeitszeitordnung, GBlÖ. Nr. 231/1939.

Nr. 20 der Verordnung zur Einführung von Arbeitszeitvorschriften, GBlÖ. Nr. 667/1939 (Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung).

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

Verordnung vom 12. August 1975, BGBl. Nr. 461, über das Fahrtenbuch (Fahrtenbuchverordnung — FahrtbV)⁵⁾.

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975.

Betriebsräte

Siehe Arbeitsverfassungsgesetz und Durchführungsvorschriften.

Entgeltfortzahlung

Bundesgesetz vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399, über die Fortzahlung des Entgelts 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).

⁵⁾ Inkraftgetreten am 1. Jänner 1976.

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

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBI. Nr. 22/1970, über die Einstellung und Beschäftigung Invalider (Invalideneinstellungsgesetz 1969) in der Fassung der Bundesgesetze vom 20. Juni 1973, BGBI. Nr. 329, vom 26. Juni 1974, BGBI. Nr. 399, und vom 23. Jänner 1975, BGBI. Nr. 96⁶⁾.

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

Bundesgesetz vom 1. Juli 1948, BGBI. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen in der Fassung der Bundesgesetze vom 13. Feber 1952, BGBI. Nr. 45, vom 31. März 1955, BGBI. Nr. 70, vom 5. April 1962, BGBI. Nr. 113, vom 11. Dezember 1969, BGBI. Nr. 462, vom 20. Juni 1973, BGBI. Nr. 331, vom 26. Juni 1974, BGBI. Nr. 399, und des Abschnittes II des Anhanges in der Fassung der Verordnung vom 25. Oktober 1954, BGBI. Nr. 258.

K o l l e k t i v v e r t r a g s w e s e n , M i n d e s t l o h n t a r i f e u n d B e t r i e b s v e r e i n b a r u n g e n

Siehe **Arbeitsverfassungsgesetz**

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

Bundesgesetz vom 13. März 1957, BGBI. Nr. 76, über den Mutterschutz (Mutterschutzgesetz) in der Fassung der Bundesgesetze vom 18. März 1959, BGBI. Nr. 92, vom 28. November 1960, BGBI. Nr. 240, vom 15. Feber 1961, BGBI. Nr. 68, vom 15. Dezember 1961, BGBI. Nr. 9/1962, vom 10. Juli 1963, BGBI. Nr. 190, vom 21. Juni 1968, BGBI. Nr. 281, vom 11. Dezember 1969, BGBI. Nr. 462, vom 6. März 1974, BGBI. Nr. 178, vom 12. Juli 1974, BGBI. Nr. 459, sowie vom 28. November 1974, BGBI. Nr. 775, 778, 779 und 780.

N a c h t a r b e i t d e r F r a u e n

Bundesgesetz vom 25. Juni 1969, BGBI. Nr. 237, über die Nacharbeit der Frauen in der Fassung des Bundesgesetzes vom 30. Mai 1972, BGBI. Nr. 235.

P r i v a t k r a f t w a g e n f ü h r e r

Bundesgesetz vom 20. Dezember 1928, BGBI. Nr. 359, über die Regelung des Dienstverhältnisses der Privatkraftwagenführer (Privat-Kraftwagenführergesetz) in der Fassung der Bundesgesetze vom 25. Juli 1946, BGBI. Nr. 174, vom 16. Dezember 1964, BGBI. Nr. 313, und vom 13. Juli 1971, BGBI. Nr. 317.

S o n n - u n d F e i e r t a g s r u h e

Kundmachung vom 18. Juni 1957, BGBI. Nr. 153, über die Wiederverlautbarung des Feiertagsruhegesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1967, BGBI. Nr. 264.

T e i l z e i t b e s h ä f t i g u n g

Bundesgesetz vom 3. Juli 1975, BGBI. Nr. 418, über die Einbeziehung von teilzeitbeschäftigten Arbeitnehmern in das Angestelltengesetz und in das Gutsangestelltengesetz.

U r l a u b

Bundesgesetz vom 11. Mai 1921, BGBI. Nr. 292, über den Dienstvertrag der Privatangestellten (Angestelltengesetz) in der Fassung der Bundesgesetze BGBI. Nr. 229/1937, vom 25. Juli 1946, BGBI. Nr. 174, vom 3. Juli 1947, BGBI. Nr. 159, vom 21. Mai 1958, BGBI. Nr. 108, vom 18. November 1959, BGBI. Nr. 253, vom 30. Juni 1971, BGBI. Nr. 292, und vom 13. Juli 1971, BGBI. Nr. 317, sowie der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 7. Oktober 1971, BGBI. Nr. 411.

Kundmachung vom 13. Jänner 1959, BGBI. Nr. 24, über die Wiederverlautbarung des Arbeiterurlaubsgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes vom 13. Juli 1971, BGBI. Nr. 317, und der Kundmachung vom 14. November 1959, BGBI. Nr. 246.

Bundesgesetz vom 13. Juli 1971, BGBI. Nr. 317, mit dem Urlaubsvorschriften geändert werden, in der Fassung der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 7. Oktober 1971, BGBI. Nr. 411.

Bundesgesetz vom 13. Mai 1964, BGBI. Nr. 108, betreffend Erkrankung während des Urlaubes.

V e r k e h r**E i s e n b a h n**

Bundesgesetz vom 13. Februar 1957, BGBI. Nr. 60, über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957) in der Fassung der Bundesgesetze vom 17. April 1963, BGBI. Nr. 113, vom 12. Dezember 1969, BGBI. Nr. 20/1970, und vom 8. Juli 1971, BGBI. Nr. 274 (Verkehrsrechts-Anpassungsgesetz 1971) sowie der Kundmachung vom 14. Juli 1975, BGBI. Nr. 422⁷⁾.

⁶⁾ Änderung mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1976.

⁷⁾ Aufhebung des § 12 Abs. 1 zweiter Satz mit Wirksamkeit vom 31. Mai 1976.

Verordnung vom 2. September 1957, BGBI. Nr. 214, über die Straßenbahnen (Straßenbahnverordnung 1957).

Verordnung vom 21. Dezember 1960, BGBI. Nr. 2/1961, über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961) in der Fassung der Verordnungen vom 4. Dezember 1962, BGBI. Nr. 325, und vom 14. Dezember 1964, BGBI. Nr. 288.

Bundesgesetz vom 19. April 1967, BGBI. Nr. 170, über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahn-Verkehrsordnung — EVO).

Verordnung vom 26. Juni 1957, BGBI. Nr. 199, über die Beförderung von Personen, die mit übertragbaren Krankheiten behaftet oder solcher Krankheiten verdächtigt sind.

Kundmachung vom 23. März 1967, BGBI. Nr. 137, betreffend die Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) (Vorschriften über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände [RID]), in der Fassung der Kundmachungen, BGBI. Nr. 375/1967, BGBI. Nr. 181/1973, BGBI. Nr. 534/1973 sowie der Ziffer 2 des in BGBI. Nr. 747/1974 kundgemachten Protokolls I der Diplomatischen Konferenz für die Inkraftsetzung der CIM und CIV 1970, BGBI. Nr. 744/1974 und BGBI. Nr. 483/1975.

Bundesgesetz vom 6. März 1969, BGBI. Nr. 137, über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz) in der Fassung der Bundesgesetze vom 4. Juli 1973, BGBI. Nr. 392, und vom 3. Juli 1975, BGBI. Nr. 401.

Verordnung vom 20. November 1947, BGBI. Nr. 267, betreffend den Nachweis der Befähigung zur Führung und Wartung von elektrischen Lokomotiven und elektrischen Triebwagen (Elektrolokomotivführer-Verordnung), in der Fassung der Verordnungen vom 14. Februar 1950, BGBI. Nr. 61, und vom 11. September 1952, BGBI. Nr. 191.

Verordnung vom 28. Juli 1961, BGBI. Nr. 214, betreffend den Nachweis der Befugnis zur selbständigen Führung und Wartung von Elektrotriebfahrzeugen (Elektrotriebfahrzeugführer-Verordnung).

Kundmachung vom 5. Juli 1963, BGBI. Nr. 170, über die Besoldung der Bundesbahnbeamten (Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963) in geltender Fassung.

Kundmachung vom 30. April 1954, BGBI. Nr. 96, betreffend die Dienst- und Lohnordnung für die für den vorübergehenden Bedarf aufgenommenen Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen, in geltender Fassung.

Kraftfahrbetrieb

Bundesgesetz vom 23. Juni 1967, BGBI. Nr. 267, über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967) in der Fassung der Bundesgesetze vom 8. Juli 1971, BGBI. Nr. 285, und vom 3. Mai 1974, BGBI. Nr. 286, sowie der Kundmachung vom 22. Juli 1970, BGBI. Nr. 240.

Verordnung vom 30. November 1967, BGBI. Nr. 399, über die Durchführung des Kraftfahrgesetzes 1967 (Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967) in der Fassung der Verordnungen vom 21. Februar 1968, BGBI. Nr. 77, vom 19. Juni 1968, BGBI. Nr. 204, vom 20. Dezember 1971, BGBI. Nr. 476, vom 28. April 1972, BGBI. Nr. 177, vom 26. Juli 1972, BGBI. Nr. 356, und vom 22. Juli 1975, BGBI. Nr. 450⁸⁾ sowie der Kundmachungen vom 30. Juli 1970, BGBI. Nr. 256, vom 30. Juli 1970, BGBI. Nr. 257, und vom 28. Mai 1971, BGBI. Nr. 201.

Verordnung vom 14. Dezember 1967, BGBI. Nr. 400, über Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten und über den Verkehr mit solchen Fahrzeugen (Tankfahrzeugverordnung 1967).

Bundesgesetz vom 2. April 1952, BGBI. Nr. 84, betreffend die linienmäßige Beförderung von Personen zu Lande mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz 1952 — KfLG. 1952), in der Fassung der Bundesgesetze vom 23. November 1966, BGBI. Nr. 265, und vom 12. Dezember 1969, BGBI. Nr. 20/1970.

Verordnung vom 1. Juli 1954, BGBI. Nr. 206, über die Durchführung des Kraftfahrliniengesetzes 1952 (1. Durchführungsverordnung).

Bundesgesetz vom 2. April 1952, BGBI. Nr. 85, über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen zu Lande und über einige Änderungen der Gewerbeordnung (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz).

Verordnung vom 11. Mai 1959, BGBI. Nr. 125, über den Zeitpunkt des Außerkrafttretens einiger Bestimmungen des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes.

Verordnung vom 21. Dezember 1955, BGBI. Nr. 289, mit der gewerbepolizeiliche Regelungen für die nichtlinienmäßige Beförderung von Personen zu Lande getroffen werden (Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr), in der Fassung der Verordnungen vom 12. März 1964, BGBI. Nr. 47, vom 24. Februar 1970, BGBI. Nr. 89, und vom 30. November 1970, BGBI. Nr. 381.

⁸⁾ Änderung teilweise mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1976.

Kundmachung vom 14. Mai 1956, BGBI. Nr. 108, betreffend die Feststellung des Verfassungsgerichtshofes über die Zuständigkeit zur Regelung des Betriebes von Garagen und Einstellplätzen sowie zur Regelung der behelfsmäßigen Einstellung von Kraftfahrzeugen.

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBI. Nr. 522/1973, in der Fassung der Kundmachungen BGBI. Nr. 523/1973, 377/1974, 249/1975, 250/1975, 251/1975, 261/1975 und 522/1975.

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBI. Nr. 518/1975.

Strassenverkehrs vorschriften

Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, BGBI. Nr. 159, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960), in der Fassung der Bundesgesetze vom 15. Juli 1964, BGBI. Nr. 204, vom 14. Juli 1965, BGBI. Nr. 229, vom 22. Mai 1969, BGBI. Nr. 209, vom 8. Juli 1971, BGBI. Nr. 274 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971), vom 14. Dezember 1973, BGBI. Nr. 21/1974, und vom 3. Juli 1975, BGBI. Nr. 402, sowie der Kundmachungen vom 13. August 1963, BGBI. Nr. 228, vom 3. Mai 1968, BGBI. Nr. 163, und vom 2. August 1973, BGBI. Nr. 405.

Verordnung vom 26. Februar 1966, BGBI. Nr. 83, über Straßenverkehrszeichen (Straßenverkehrszeichenverordnung) in der Fassung der Verordnung vom 16. September 1969, BGBI. Nr. 340.

Post- und Fernmeldewesen

Bundesgesetz vom 13. Februar 1957, BGBI. Nr. 58, über das Postwesen (Postgesetz) in der Fassung der Bundesgesetze vom 4. März 1964, BGBI. Nr. 36, vom 24. Juni 1971, BGBI. Nr. 338, und vom 12. Dezember 1975, BGBI. Nr. 646, sowie der Kundmachung vom 23. November 1970, BGBI. Nr. 365.

Verordnung vom 2. Mai 1957, BGBI. Nr. 110, über die Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen und den Geldverkehr der Post (Postordnung — PO) in der Fassung der Verordnungen vom 11. Dezember 1959, BGBI. Nr. 6/1960, vom 3. Dezember 1963, BGBI. Nr. 278, vom 5. Juli 1968, BGBI. Nr. 291, und vom 30. Juni 1971, BGBI. Nr. 340, sowie der Kundmachung vom 25. Mai 1964, BGBI. Nr. 115.

Verordnung vom 10. Jänner 1950, BGBI. Nr. 44, womit eine neue Zeitungspostordnung erlassen wird, in der Fassung der Verordnungen vom 13. Februar 1952, BGBI. Nr. 38, und vom 9. November 1953, BGBI. Nr. 171.

Bundesgesetz vom 13. Juli 1949, BGBI. Nr. 170, betreffend das Fernmeldewesen (Fernmeldegesetz — FG.), in der Fassung des Bundesgesetzes vom 11. Juli 1974, BGBI. Nr. 477 (Fernmeldegesetznovelle), sowie der Kundmachung vom 25. Juli 1969, BGBI. Nr. 283.

Bundesgesetz vom 18. September 1961, BGBI. Nr. 239, über Privatfernmeldeanlagen in der Fassung der Kundmachung vom 21. Februar 1972, BGBI. Nr. 82.

Verordnung vom 15. April 1964, BGBI. Nr. 83, über die Benützung der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Telegraphen (Telegraphenordnung).

Verordnung vom 10. November 1966, BGBI. Nr. 276, über die Benützung der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Fernsprecheanlagen (Fernsprechordnung).

Verordnung vom 24. Oktober 1955, BGBI. Nr. 216, über die Benützung der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Fernschreibanlagen und über die Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb von privaten Fernschreibanlagen (Fernschreibverordnung) in der Fassung der Verordnungen vom 6. Juni 1958, BGBI. Nr. 113, und vom 26. April 1965, BGBI. Nr. 111.

Bundesgesetz vom 20. Dezember 1929, BGBI. Nr. 435, Telegraphenwegegesetz, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 12. Dezember 1969, BGBI. Nr. 20/1970.

Gesetz vom 25. Jänner 1914, RGBI. Nr. 15, betreffend das Dienstverhältnis der Bundesbeamten, Staatsbeamten und der Staatsdiensenschaft (Dienstpragmatik), in geltender Fassung.

Bundesgesetz vom 29. Februar 1956, BGBI. Nr. 54, über die Bezüge der Bundesbeamten (Gehaltsgesetz 1956) in geltender Fassung.

Bundesgesetz vom 12. Dezember 1946, BGBI. Nr. 22/1947, über das Diensteinkommen und die Ruhe- und Versorgungsgenüsse der Bundesbeamten (Gehaltsüberleitungsgesetz) in geltender Fassung.

Bundesgesetz vom 17. März 1948, BGBI. Nr. 86, über das Dienst- und Besoldungsrecht der Vertragsbediensteten des Bundes (Vertragsbedienstetengesetz 1948) in geltender Fassung.

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

Verordnung vom 27. Jänner 1975, BGBI. Nr. 101, über die Festsetzung von Pauschalvergütungen für verlängerte Dienstpläne im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung.

Bundesgesetz vom 12. März 1958, BGBl. Nr. 54, über das Verwaltungsverfahren in Dienstrechtsangelegenheiten (Dienstrechtsverfahrensgesetz — DVG) in der Fassung des Bundesgesetzes vom 12. Dezember 1960, BGBl. Nr. 298.

Binnenschifffahrt

Verordnung vom 20. Mai 1932, BGBl. Nr. 134, betreffend die Berechtigung zur Führung von Wasserfahrzeugen der Binnenschifffahrt (Schiffsführerverordnung), in der Fassung des Bundesgesetzes vom 17. Februar 1971, BGBl. Nr. 90.

Bundesgesetz vom 31. Dezember 1935, BGBl. Nr. 550, betreffend Verwaltungsvorschriften für die Binnenschifffahrt (Binnenschiffahrtsverwaltungsgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze vom 23. Juni 1967, BGBl. Nr. 230, vom 12. Dezember 1969, BGBl. Nr. 20/1970, vom 17. Februar 1971, BGBl. Nr. 90, und vom 22. November 1972, BGBl. Nr. 12/1973, sowie der Kundmachungen vom 11. Mai 1964, BGBl. Nr. 119, und vom 12. Mai 1966, BGBl. Nr. 73.

Verordnung vom 16. April 1936, BGBl. Nr. 120, betreffend die Zulassung von Schiffen der Binnenschifffahrt zum Verkehr (Schiffspatentverordnung), in der Fassung des Bundesgesetzes vom 17. Februar 1971, BGBl. Nr. 90.

Verordnung vom 3. April 1937, BGBl. Nr. 98, betreffend schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für die fließenden Gewässer (Flusschiffahrtsverordnung), in der Fassung des Bundesgesetzes vom 17. Februar 1971, BGBl. Nr. 90.

Bundesgesetz vom 22. März 1961, BGBl. Nr. 103, über die Regelung des Schiffsverkehrs auf Seen (Seenverkehrsordnung) in der Fassung der Bundesgesetze vom 3. Juli 1968, BGBl. Nr. 279, vom 17. Februar 1971, BGBl. Nr. 90, und vom 22. November 1972, BGBl. Nr. 12/1973.

Bundesgesetz vom 26. Juni 1963, BGBl. Nr. 206, über die Eichung von Binnenschiffen (Schiffseichgesetz).

Bundesgesetz vom 22. November 1972, BGBl. Nr. 12/1973, betreffend Schiffahrtsanlagen sowie sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen (Schiffahrtsanlagen-Gesetz).

Verordnung vom 5. Februar 1973, BGBl. Nr. 87, betreffend Schiffahrtsanlagen sowie sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen (Schiffahrtsanlagen-Verordnung), in der Fassung der Verordnung vom 6. September 1973, BGBl. Nr. 468.

Bundesgesetz vom 17. Februar 1971, BGBl. Nr. 90, über die Einführung eines Schiffahrtspolizeigesetzes.

Bundesgesetz vom 17. Februar 1971, BGBl. Nr. 91, über die Regelung der Schifffahrt (Schiffahrtspolizeigesetz — SchPG).

Verordnung vom 10. Mai 1971, BGBl. Nr. 259, betreffend eine Wasserstraßen-Verkehrsordnung, in der Fassung der Verordnung vom 20. März 1974, BGBl. Nr. 198.

Verordnung vom 10. Mai 1971, BGBl. Nr. 260, betreffend die Beförderung gefährlicher Güter und den Betrieb auf Wasserfahrzeugen (Schiffahrtsbetriebsordnung).

Verordnung vom 10. September 1964, BGBl. Nr. 243, über die Regelung und Sicherung des Schiffsverkehrs auf der Donau, dem Inn und der March.

Verordnung vom 19. Dezember 1969, BGBl. Nr. 44/1970, betreffend eine Verkehrsordnung für die Schifffahrt auf der Donau und der March, in der Fassung der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 31. März 1970, BGBl. Nr. 121.

Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee, BGBl. Nr. 632/1975.

Vertrag über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein, BGBl. Nr. 633/1975.

Zivilluftfahrt

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz) in der Fassung der Bundesgesetze vom 11. Juli 1963, BGBl. Nr. 200, vom 12. Dezember 1969, BGBl. Nr. 20/1970, vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234 (Arbeitnehmerschutzgesetz), und vom 20. März 1975, BGBl. Nr. 238.

Verordnung vom 1. Oktober 1958, BGBl. Nr. 219, betreffend das zivile Luftfahrtpersonal und die Zivilfluglehrer (Zivilluftfahrt-Personalverordnung — ZLPV).

Verordnung vom 26. Februar 1962, BGBl. Nr. 72, betreffend den Betrieb von Zivilflugplätzen (Zivilflugplatz-Betriebsordnung — ZFBO).

Verordnung vom 13. Dezember 1972, BGBl. Nr. 498, betreffend die Lärmzulässigkeit von Zivilluftfahrzeugen (Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung).

Verordnung vom 1. Juli 1972, BGBl. Nr. 313, betreffend Zivilflugplätze (Zivilflugplatz-Verordnung — ZFV 1972).

Sonstige Vorschriften

Arbeiterkammern

Bundesgesetz vom 19. Mai 1954, BGBl. Nr. 105, über die Kammern für Arbeiter und Angestellte und den Österreichischen Arbeiterkammertag (Arbeiterkammergesetz — AKG.) in der Fassung der Bundesgesetze vom 6. April 1960, BGBl. Nr. 89, vom 7. Juli 1965, BGBl. Nr. 236, vom 11. Dezember 1968, BGBl. Nr. 25/1969, vom 19. Dezember 1970, BGBl. Nr. 5/1971, und vom 3. Juli 1973, BGBl. Nr. 380.

Ausländerbeschäftigung

Bundesgesetz vom 20. März 1975, BGBl. Nr. 218, mit dem die Beschäftigung von Ausländern geregelt wird (Ausländerbeschäftigungsgesetz — AuslBG.)⁹⁾.

Berufsausbildung

Bundesgesetz vom 26. März 1969, BGBl. Nr. 142, über die Berufsausbildung von Lehrlingen (Berufsausbildungsgesetz) in der Fassung der Bundesgesetze vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 22/1974 (Arbeitsverfassungsgesetz), vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399 (Entgeltfortzahlungsgesetz), und vom 11. Juli 1974, BGBl. Nr. 475.

Durchführungsvorschriften zum Berufsausbildungsgesetz

Verordnung vom 22. Oktober 1969, BGBl. Nr. 375, mit der die Lehrberufsliste erlassen wird, in der Fassung der Verordnung vom 22. Februar 1974, BGBl. Nr. 151¹⁰⁾.

Verordnung vom 14. Mai 1975, BGBl. Nr. 268, mit der die Lehrberufsliste erlassen wird.

Verordnungen, mit denen Ausbildungsvorschriften für Lehrberufe erlassen und geändert wurden: BGBl. Nr. 73, 116, 171, 432/1972, BGBl. Nr. 171/1974 und BGBl. Nr. 347/1975.

Maß- und Eichwesen

Bundesgesetz vom 5. Juli 1950, BGBl. Nr. 152, über das Maß- und Eichwesen (Maß- und Eichgesetz) in der Fassung des Bundesgesetzes vom 20. März 1973, BGBl. Nr. 174, sowie der Kundmachungen vom 29. Jänner 1957, BGBl. Nr. 40, und vom 8. November 1973, BGBl. Nr. 561 (Druckfehlerberichtigung).

Normenwesen

Bundesgesetz vom 16. Juni 1971, BGBl. Nr. 240, über das Normenwesen (Normengesetz 1971).

Rohrleitungen

Bundesgesetz vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 411, über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern in Rohrleitungen (Rohrleitungsgesetz)¹¹⁾.

Sozialversicherung

Bundesgesetz vom 9. September 1955, BGBl. Nr. 189, über die Allgemeine Sozialversicherung (Allgemeines Sozialversicherungsgesetz — ASVG.), in geltender Fassung.

Verfassung

Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929, BGBl. Nr. 1/1930, in geltender Fassung (siehe insbesondere Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1974, BGBl. Nr. 444).

Bundesverfassungsgesetz vom 2. Juni 1948, BGBl. Nr. 139, betreffend die Zuständigkeit des Bundes auf dem Gebiete des Arbeiterrechtes sowie des Arbeiter- und Angestelltenschutzes und der Berufsvertretung.

Verwaltung

Kundmachung vom 23. Mai 1950, BGBl. Nr. 172, über die Wiederverlautbarung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiete des Verwaltungsverfahrens in der Fassung der Bundesgesetze vom 26. Juni 1958, BGBl. Nr. 129 (Finanzstrafgesetz), vom 18. März 1959, BGBl. Nr. 92 (EGVG.-Novelle), vom 30. Oktober 1959, BGBl. Nr. 231, vom 26. Oktober 1960, BGBl. Nr. 218, vom 4. Juli 1963, BGBl. Nr. 175 (Strafgesetznovelle 1963), vom 4. November 1964, BGBl. Nr. 275, vom 27. Jänner 1968, BGBl. Nr. 45, vom 27. März 1969, BGBl. Nr. 143 (EGVG.-Novelle 1969), vom 1. Juli 1970, BGBl. Nr. 224, vom 12. Mai 1971, BGBl. Nr. 193, vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 275, und vom 11. Juli 1974, BGBl. Nr. 422 (Strafrechtsanpassungsgesetz).

⁹⁾ Inkraftgetreten am 1. Jänner 1976.

¹⁰⁾ Außerkraftgetreten mit Wirksamkeit vom 31. März 1976, 30. Juni 1976 bzw. Außerkrafttreten mit Wirksamkeit vom 31. Dezember 1978.

¹¹⁾ Inkraftgetreten am 1. Februar 1976.

Verordnung vom 31. Juli 1951, BGBl. Nr. 219 über die bei der Handhabung der Verwaltungsverfahrensgesetze zu verwendenden Formulare (Verwaltungsformularverordnung 1951) in der Fassung der Verordnungen vom 24. August 1971, BGBl. Nr. 349, und vom 2. Mai 1972, BGBl. Nr. 153.

Verordnung vom 6. Feber 1968, BGBl. Nr. 53, über die Verwaltungsabgaben in den Angelegenheiten der Bundesverwaltung und über die Art ihrer Einhebung bei den Bundesbehörden (Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1968) in der Fassung der Verordnungen vom 21. Dezember 1971, BGBl. Nr. 3/1972, vom 26. April 1973, BGBl. Nr. 200, und vom 10. November 1975, BGBl. Nr. 575¹²⁾, sowie der Kundmachungen vom 9. Mai 1968, BGBl. Nr. 168, und vom 3. September 1970, BGBl. Nr. 284.

Verordnung vom 24. August 1971, BGBl. Nr. 349, über Organstrafverfügungen.

Internationale Übereinkommen der Internationalen Arbeitskonferenz, die von Österreich ratifiziert wurden

Übereinkommen (Nr. 4) über die Nacharbeit der Frauen, BGBl. Nr. 226/1924.

Übereinkommen (Nr. 5) über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur gewerblichen Arbeit, BGBl. Nr. 279/1936.

Übereinkommen (Nr. 6) über die Nacharbeit der Jugendlichen im Gewerbe, BGBl. Nr. 226/1924.

Übereinkommen (Nr. 13) über die Verwendung von Bleiweiß zum Anstrich, BGBl. Nr. 226/1924.

Übereinkommen (Nr. 33) über das Alter für die Zulassung von Kindern zu nichtgewerblichen Arbeiten, BGBl. Nr. 280/1936.

Übereinkommen (Nr. 81) über die Arbeitsaufsicht in Gewerbe und Handel, BGBl. Nr. 225/1949.

Übereinkommen (Nr. 89) über die Nacharbeit der Frauen im Gewerbe, BGBl. Nr. 229/1950.

Übereinkommen (Nr. 102) über die Mindestnormen der Sozialen Sicherheit, BGBl. Nr. 33/1970.

Übereinkommen (Nr. 103) über den Mutterschutz (Neufassung vom Jahre 1952), BGBl. Nr. 31/1970, in der Fassung der Kundmachung vom 3. September 1970, BGBl. Nr. 284 (Druckfehlerberichtigung).

Übereinkommen (Nr. 135) über Schutz und Erleichterungen für Arbeitnehmervertreter im Betrieb, BGBl. Nr. 88/1974.

¹²⁾ Änderung teilweise mit Wirksamkeit vom 1. Feber 1976.

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	
								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	
A													
I													
1	Eisenbahnen												
1.1	Öffentliche Eisenbahnen												
1.1.a	Haupt- und Nebenbahnen												
	Österreichische Bundesbahnen												
	Generaldirektion												
	Stabstelle Informatik und Kybernetik	—	2	1	—	—	3	50	—	4	—	54	
	Stabstelle Betriebswirtschaft und Revision	4	—	1	—	—	5	25	—	3	—	28	
	Generalsekretariat	—	—	1	—	—	1	15	—	17	—	32	
	Administrative Direktion	1	3	—	—	—	4	30	—	20	—	50	
	Personaldirektion ³⁾	1	2	1	1	—	5	72	—	53	—	125	
	Finanzdirektion	—	2	—	—	—	3	42	—	12	—	54	
	Betriebsdirektion	—	1	—	1	—	2	131	—	18	—	149	
	Verkaufsdirektion	—	1	—	1	—	2	101	—	17	—	118	
	Maschinendirektion	—	—	—	1	—	1	109	—	10	—	119	
	Baudirektion	—	—	1	1	—	2	143	—	17	—	160	
	Einkaufsdirektion	—	1	—	—	—	1	5	—	2	—	7	
	Elektrotechnische Direktion	1	4	3	1	—	9	130	—	15	—	145	
	Kraftwagendienst ⁴⁾	—	—	—	1	—	1	39	—	12	—	51	
	Sanitätsdienst ⁴⁾	—	1	—	—	—	1	3	—	4	—	7	
	Summe Generaldirektion	7	17	9	7	—	40	895	—	204	—	1.099	
1.1.b	Zentralstellen												
	Zentrale Personalstelle	5	1	—	—	1	7	236	3	294	32	565	
	Pensionsstelle	—	—	—	1	—	1	94	—	45	—	139	
	Zentrale Rechnungsstelle	3	—	—	1	—	4	260	—	28	—	288	
	Zentrale Wagenstelle	3	—	—	1	—	4	70	—	—	—	70	
	Zentrale Verkehrseinnahmenstelle	—	—	1	1	—	2	430	—	51	—	481	
	Zentrale Reklamations- und Ausforschungsstelle	—	—	1	—	—	1	36	—	10	—	46	
	Zentrale Materialstelle	3	—	2	2	—	7	181	—	19	—	200	
	Kraftwerk-Zentralstelle	—	—	—	1	—	1	68	—	7	—	75	
	Elektronische Datenverarbeitung — Rechenzentrum	—	—	—	1	—	1	140	—	44	—	184	
	Summe Zentralstellen	14	1	4	8	1	28	1.515	3	498	32	2.048	
1.1.c	Bundesbahndirektionen												
	Bundesbahndirektion Wien	—	—	—	—	1	1	435	—	129	1	565	
	Bundesbahndirektion Linz	—	—	—	1	—	1	276	—	90	—	366	
	Bundesbahndirektion Innsbruck	—	—	—	1	—	1	177	—	46	—	223	
	Bundesbahndirektion Villach	—	—	—	1	—	1	307	—	68	—	375	
	Summe Bundesbahndirektionen	—	—	—	3	1	4	1.195	—	333	1	1.529	
	Summe Generaldirektion, Zentralstellen und Bundesbahndirektionen	21	18	13	18	2	72	3.605	3	1.035	33	4.676	

Tabelle 1

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⁾			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.1.d	Betriebsdirektion Bahnhöfe Lade- und Haltestellen Haltestellen, Betriebsausweichen	224	369	92	85	11	781	28.329	744	1.876	7	30.956
	Summe Betriebsdirektion	370	375	92	85	11	933	28.514	744	1.960	7	31.225
1.1.e	Baudirektion Bauleitungen Streckenleitungen Bahnmeister (eingegliedert 472 Gleismeister- und 27 Lehnenmeisterstellen) Hochbaubahnmeister Brückenmeister Lehnenbahnmeister (eingegliedert 6 Lehnenmeisterstellen) Bauzüge Block- und Schrankenposten, Halte- und Ladestellen ⁵⁾	—	4	2	—	—	6	92	—	2	—	94
		—	8	23	—	—	31	731	1	57	—	789
		—	6	121	51	—	178	6.740	—	239	—	6.979
		499	—	—	—	—	499	—	—	—	—	—
		—	—	5	6	—	11	621	—	55	—	676
		—	2	12	—	—	14	366	—	—	—	366
		—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	68
		6	—	—	—	—	6	67	—	1	—	—
		—	—	1	6	—	7	491	—	4	—	495
		328	43	—	—	—	371	1.226	—	60	—	1.286
	Summe Baudirektion	833	63	164	64	—	1.124	10.334	1	418	—	10.753
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⁾	—	—	3	12	9	24	9.194	—	367	—	9.561
		—	—	—	5	—	5	75	267	—	—	342
		—	1	5	17	—	23	2.300	—	65	—	2.365
		95	57	10	—	—	162	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	6	6	5.359	4	200	2	5.565
		—	—	—	—	1	1	685	1	11	—	697
		—	—	1	8	—	9	161	594	—	—	755
	Summe Maschinendirektion	95	58	19	42	16	230	17.774	866	643	2	19.285
1.1.g	Einkaufsdirektion Materialmagazine Materialnebenlager ¹⁰⁾ Schwellen- und Oberbaustofflager	—	—	—	6	—	6	511	—	52	—	563
		—	1	—	2	—	3	127	—	4	—	131
		—	3	—	2	—	5	182	—	6	—	188
	Summe Einkaufsdirektion	—	4	—	10	—	14	820	—	62	—	882

**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
1.1.h	Elektrotechnische Direktion Elektrowesen											
	Elektrostreckenleitungen	—	—	4	—	—	4	149	—	11	—	160
	Elektromeister mit Nebenstellen und 50 Hz-Kraftwerke	2	33	4	—	—	39	472	—	16	—	488
	Fahrleitungsmeister	—	31	16	—	—	47	679	—	30	—	709
	Unterwerke	28	10	—	—	—	38	100	—	9	—	109
	Fahrleitungskuppelstellen und Zugvorheizanlagen 7)	41	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—
	Elektrozentralwerkstätten einschl. Lehrwerkstätte	—	—	1	3	—	4	213	69	6	—	288
	Gaswerkstätte	—	1	—	—	—	1	16	—	1	—	17
	Kraftwerksleitung Innsbruck 11)	3	2	—	1	—	6	78	—	4	—	82
	Kraft- u. Umformerwerke	1	3	6	—	—	10	209	—	11	—	220
	Elektrobauleitungen	—	2	—	—	—	2	24	—	5	—	29
	Losbauführungen	23	7	—	—	—	30	102	—	10	—	112
	Summe Elektrowesen	98	89	31	4	—	222	2.042	69	103	—	2.214
	Sicherungswesen											
	Signalstreckenleitungen	—	—	1	3	—	4	261	—	58	—	319
	Signalwerkstätten einschl. Bauzüge u. Bautrupps	29	16	5	3	—	53	795	63	3	—	861
	Signal-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen 12)	63	52	3	—	—	118	674	—	27	—	701
	Summe Sicherungswesen	92	68	9	6	—	175	1.730	63	88	—	1.881
	Fernmeldewesen											
	Fernmeldestreckenleitungen	—	—	3	1	—	4	173	—	26	—	199
	Fernmeldewerkstätten und Bauzüge	6	13	2	2	—	23	413	43	10	—	466
	Fernmelde-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen 12)	89	30	1	—	—	120	377	—	41	—	418
	Fernschreib- und Fernsprechvermittlungen	—	2	2	—	—	4	53	—	35	—	88
	Summe Fernmeldewesen	95	45	8	3	—	151	1.016	43	112	—	1.171
	Summe Elektrotechnische Direktion	285	202	48	13	—	548	4.788	175	303	—	5.266

**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	
1.1.i	Kraftwagendienst Kraftwagenbetriebsleitungen, Stützpunkte Kraftwagennebenstellen, Garagen, Autobusbahnhöfe, Einstellräume ¹³⁾ Kraftwagenzentralwerkstätte Kraftwagenzentralmagazin Summe Kraftwagendienst Summe Österr. Bundesbahnen	—	—	6	11	—	17	1.796	—	52	—	1.848	
		—	—	—	6	—	6	401	—	10	—	411	
		142	—	—	—	—	142	—	—	—	—	—	
		—	—	—	1	—	1	199	53	4	—	256	
		—	—	1	—	—	1	28	—	3	—	31	
		142	—	7	18	—	167	2.424	53	69	—	2.546	
		1.746	720	343	250	29	3.088	68.259	1.842	4.490	42	74.633	
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb Schienenbahnen ¹⁴⁾												
1.2.a	Achenseebahn AG N Bürmoos—Trimmelkam N, EB ¹⁵⁾ . Lb. Gmunden—Traundorf—Vorchdorf—Eggenberg N, EB Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft Höhenbahn Schoberboden—Reißeck—Seenplateau N Lb. Lambach—Haag am Hausruck N, EB ¹⁶⁾ Lb. Lambach—Vorchdorf—Eggenberg AG N, EB Linzer Lokalbahn AG N, EB Lb. Mixnitz—Bärenschützklamm—St. Erhard AG N, EB Montafonerbahn AG N, EB Lb. Neumarkt—Kalham—Waizenkirchen, Niederspaching—Peuerbach AG N, EB Neusiedlerseebahn AG N AG Lb. Payerbach—Hirschwang N, EB Raab—Oedenburg—Ebenfurter Eisenbahn Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Lokalbahn Salzburg—Lamprechtshausen N, EB Steiermärkische Landesbahnen Stubaitalbahn AG N, EB Lb. Vöcklamarkt—Attersee AG N, EB AG der Wiener Lokalbahnen N, EB Zillertalbahn N ¹⁷⁾	2	1	—	—	—	3	10	1	1	—	12	
		4	1	—	—	—	5	19	1	1	—	21	
		1	2	—	—	—	3	15	—	1	—	16	
		6	12	4	5	—	27	801	1	55	4	861	
		—	2	—	—	—	2	25	—	—	—	25	
		8	2	—	—	—	10	22	—	3	—	25	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		4	1	—	—	—	5	11	—	3	—	14	
		6	3	2	—	—	11	104	3	7	—	114	
		4	—	—	—	—	4	12	—	—	—	12	
		4	3	—	—	—	7	45	2	—	—	47	
		4	2	—	—	—	6	23	—	1	—	24	
		7	—	1	—	—	8	48	2	—	—	50	
		2	1	—	—	—	3	11	—	—	—	11	
		2	3	2	—	—	7	91	1	3	—	95	
		6	6	1	—	—	13	120	—	7	—	127	
		38	14	3	—	—	55	291	14	25	—	330	
		7	4	—	—	—	11	36	—	—	1	37	
		4	2	—	—	—	6	18	—	2	—	20	
		10	6	3	1	—	20	211	—	50	1	262	
		8	5	1	—	—	14	91	—	6	1	98	
	Summe Schienenbahnen der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	127	70	17	6	—	220	2.004	25	165	7	2.201	

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	2	1	—	—	—	3	9	—	1	—	10	
	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft	6	2	1	2	—	11	194	—	3	—	197	
	Steiermärkische Landesbahnen	12	4	—	—	—	16	67	—	—	—	67	
	Stubaitalbahn AG	—	1	—	—	—	1	15	—	—	—	15	
	AG der Wiener Lokalbahnen	—	2	2	—	—	4	78	—	8	—	86	
	Zillertalbahn ¹⁷⁾	1	—	1	—	—	2	25	—	—	—	25	
	Summe Kraftwagenbetriebe der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	21	10	4	2	—	37	388	—	12	—	400	
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	148	80	21	8	—	257	2.392	25	177	7	2.601	
2.1	Straßenbahnen Normalspur												
	Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe	—	3	—	2	—	5	546	—	35	—	581	
	St. Pöltner Straßenbahn Ges.m.b.H. Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe	—	1	—	—	—	1	12	—	2	—	14	
		82	30	25	24	3	164	6.592	47	1.023	50	7.712	
2.2	Schmalspur												
	Straßenbahn Gmunden	—	1	—	—	—	1	10	—	6	—	10	
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG	5	1	—	1	—	7	202	1	—	—	209	
	Linzer Elektrizitäts-, Fernwärmee- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft	3	2	—	2	—	7	364	1	21	—	386	
	Summe Straßenbahnen (Normal- und Schmalspur)	90	38	25	29	3	185	7.726	49	1.087	50	8.912	
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe¹⁸⁾												
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG	—	1	—	—	—	1	15	—	—	—	15	
	Linzer Elektrizitäts-, Fernwärmee- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft	2	2	—	1	—	5	152	—	6	—	158	
	Mürztaler Verkehrs Ges.m.b.H., Kapfenberg	3	—	1	—	—	4	30	—	8	—	38	
	Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien	7	2	—	1	—	10	266	—	6	—	272	
	Summe Oberleitungs-Omnibus- betriebe	12	5	1	2	—	20	463	—	20	—	483	

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	
2.4	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen¹⁹⁾ Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG Linzer Elektrizitäts-, Fernwärmem- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft Mürztaler Verkehrs-Ges.m.b.H., Kapfenberg Salzburger Stadtwerke-Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe	—	—	—	1	—	1	264	—	—	—	264	
		—	—	—	2	—	2	109	1	3	—	113	
		—	2	—	1	—	3	246	—	7	—	253	
		—	—	1	—	—	1	28	—	5	—	33	
		1	1	—	1	—	3	185	—	5	—	190	
		20	2	—	6	—	28	1.188	—	34	2	1.224	
	Summe Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	21	5	1	11	—	38	2.020	1	54	2	2.077	
	Summe Straßenbahnen	123	48	27	42	3	243	10.209	50	1.161	52	11.472	
3	Seilbahnen												
3.1	Hauptseilbahnen Standseilbahnen Seilschwebbahnen ²⁰⁾	3	13	2	—	—	18	180	—	14	—	194	
		40	135	15	—	—	190	1.775	—	122	—	1.897	
	Summe Hauptseilbahnen	43	148	17	—	—	208	1.955	—	136	—	2.091	
3.2	Kleinseilbahnen Einsessellifte ²¹⁾	98	94	—	—	—	192	980	—	23	—	1.003	
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	141	242	17	—	—	400	2.935	—	159	—	3.094	
	Summe öffentliche Eisenbahnen . . .	2.158	1.090	408	300	32	3.988	83.795	1.917	5.987	101	91.800	
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen												
1	Anschlußbahnen Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB ²²⁾ Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	1.109	168	20	9	—	1.306	6.284	1	16	1	6.302	
		109	13	1	—	—	123	278	—	—	—	278	
	Summe Anschlußbahnen	1.218	181	21	9	—	1.429	6.562	1	16	1	6.580	
2	Materialbahnen und Materialseilbahnen²³⁾ Materialbahnen Materialseilbahnen	2	6	—	—	—	8	61	—	1	—	62	
		24	7	—	—	—	31	111	—	1	—	112	
	Summe Material- und Materialseilbahnen	26	13	—	—	—	39	172	—	2	—	174	
	Summe Nicht-öffentliche Eisenbahnen . . .	1.244	194	21	9	—	1.468	6.734	1	18	1	6.754	
	Summe Eisenbahnen (I und II) . . .	3.402	1.284	429	309	32	5.456	90.529	1.918	6.005	102	98.554	

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe

Pos.	Bezeichnung des 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	1	2	—	5	359	—	23	—	382	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung												
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst												
	Buchhaltung der Generaldirektion ²⁴⁾	—	—	1	2	—	3	124	1	196	8	329	
	Fernmeldetechnisches Zentralamt ²⁵⁾	—	—	1	1	—	1	138	—	50	—	188	
	Post- und Telegraphenmuseum ²⁵⁾	—	1	—	—	—	1	13	—	4	—	17	
	Post- und Telegraphendirektion Graz ²⁶⁾	2	3	—	1	—	6	172	—	83	2	257	
	Post- und Telegraphendirektion Innsbruck ²⁶⁾	—	—	—	1	—	1	128	3	37	8	176	
	Post- und Telegraphendirektion Klagenfurt ²⁶⁾	—	—	—	1	—	1	92	—	28	1	121	
	Post- und Telegraphendirektion Linz ²⁷⁾	—	3	—	2	—	5	224	—	96	—	320	
	Post- und Telegrapheninspektorat Salzburg	—	1	1	—	—	2	21	—	17	—	38	
	Post- und Telegraphendirektion Wien ²⁶⁾	—	1	1	3	—	5	358	—	256	20	634	
	Buchhaltung der Post- und Telegraphendirektionen ²⁸⁾	—	—	—	5	—	5	402	1	432	5	840	
	Fernsprechgebührenamt	—	—	—	1	—	1	157	—	204	—	361	
	Summe Verwaltungs- und Rechnungsdienst	2	9	3	17	—	31	1.829	5	1.403	44	3.281	
II	Postdienst												
	Postzeugverwaltung ²⁵⁾	1	1	1	2	—	5	160	2	135	6	303	
	Post- und Telegraphenämter ²⁹⁾	1.049	1.044	122	64	9	2.288	23.445	164	7.894	65	31.568	
	Selbständige Postverkehrsbüros	—	—	3	—	—	3	84	—	15	—	99	
	Rundfunkämter	—	1	2	2	—	5	84	—	242	—	326	
	Summe Postdienst	1.050	1.046	128	68	9	2.301	23.773	166	8.286	71	32.296	
III	Postautodienst												
	Postautohauptwerkstätte ²⁵⁾	—	—	—	1	—	1	218	—	8	—	226	
	Postautobetriebsleitungen mit 85 eingegliederten Postgaragen	—	—	19	46	20	6	4.861	107	193	—	5.161	
	835 sonstige eingegliederte Außenstellen (z. B. Einstellplätze) ¹³⁾	835	—	—	—	—	85	—	—	—	—	—	
	Summe Postautodienst	835	19	46	27	—	927	5.079	107	201	—	5.387	

**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	Fernmelddienst												
	Allgemeiner Dienst												
	Telegraphenzeugverwaltung 25) . . .	—	—	—	2	—	2	248	—	59	—	307	
	Fernmeldemonteurschulen mit 46 eingegliederten Außenstellen (z. B. Lehrwerkstätten, Lehrlingsheime) 30)	32	4	7	3	2	48	537	864	58	—	1.459	
	Summe Allgemeiner Dienst	32	4	7	5	2	50	785	864	117	—	1.766	
	Fernmeldebetriebsdienst												
	Fernmeldebetriebsämter 31) und Fernsprechbetriebsamt mit 1147 eingegliederten Außenstellen (z. B. Bezirksbetriebsführungen, Wählämter, Ortsämter, Verstärkerämter, Richtfunkstationen) . . .	—	—	—	7	—	7	4.058	—	1.426	5	5.489	
	Fernamt Wien	883	181	63	20	—	1.147	1	31	—	310	—	
	Telegraphenzentralstation	—	—	—	1	—	1	130	2	178	1	341	
	Summe Fernmeldebetriebsdienst	883	181	63	29	—	1.156	4.219	2	1.914	6	6.141	
	Fernmeldebaudienst												
	Fernmeldezentralbauleitung mit 32 eingegliederten Außenstellen . .	—	—	—	1	—	1	348	—	13	1	362	
	Telegraphenbauämter und Kabelbauamt Außenstellen (z. B. Bezirksbauführungen, Bautrupps, Kabelmeßstellen, Lager) 32)	14	14	4	—	—	32	—	—	—	—	—	
	Summe Fernmeldebaudienst	115	402	4	—	—	521	7.482	4	582	6	8.074	
	Summe Fernmelddienst	129	416	8	13	1	567	7.830	4	595	7	8.436	
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	1.044	601	78	47	3	1.773	12.834	870	2.626	13	16.343	
		2.931	1.675	255	159	12	5.032	43.515	1.148	12.516	128	57.307	

**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	
D	Radio Austria AG 33)	—	1	1	1	—	3	232	—	82	1	315	
E	Schiffahrt												
	Flußschiffahrt												
	Schiffsbetriebe												
	Schiffe mit eigenem Antrieb	62	20	4	—	—	86	749	32	8	—	789	
	Schiffe ohne eigenen Antrieb	171	—	—	—	—	171	—	—	—	—	—	
	Schwimmende Geräte	7	9	—	—	—	16	112	—	—	—	112	
	Rollfähren	5	4	—	—	—	9	28	—	—	—	28	
	Überfuhrten	8	—	—	—	—	8	6	—	—	—	6	
	Landbetriebe												
	Lager und Umschlagplätze	1	2	1	1	—	5	168	—	22	—	190	
I	Werkstätten	2	2	2	5	—	11	382	—	38	—	420	
	Regiebetriebe	5	4	—	1	—	10	111	14	32	3	160	
	Summe Flußschiffahrt	261	41	7	7	—	316	1.556	46	100	3	1.705	
	Seenschiffahrt												
	Schiffsbetriebe 34)	192	12	1	—	—	205	324	—	3	—	327	
II	Landbetriebe 34)	10	2	—	—	—	12	63	—	2	—	65	
	Summe Seenschiffahrt	202	14	1	—	—	217	387	—	5	—	392	
	Summe Schiffahrt	463	55	8	7	—	533	1.943	46	105	3	2.097	
F	Luftfahrt												
	Zivilflugplätze 35)	19	1	5	2	1	28	1.063	11	336	—	1.410	
	Luftbeförderungsunternehmen 36)	27	14	4	—	1	46	741	6	460	—	1.207	
	Zivilluftfahrerschulen	10	1	—	—	—	11	25	—	5	—	30	
	Luftfahrzeugbetankungsdienst 37)	6	5	—	—	—	11	54	—	3	—	57	
	Summe Luftfahrt	62	21	9	2	2	96	1.883	17	804	—	2.704	
	Summe aller Verkehrszweige (A—F) .	6.858	3.038	703	480	46	11.125	138.461	3.129	19.535	234	161.359	

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 Kraftfahrbetrieben)	3.402	1.284	429	309	32	5.456	90.529	1.918	6.005	102	98.554	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	2	1	2	—	5	359	—	23	—	382	
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung (einschl. deren Kraftfahrbetrieben)	2.931	1.675	255	159	12	5.032	43.515	1.148	12.516	128	57.307	
D	Radio Austria AG	—	1	1	1	—	3	232	—	82	1	315	
E	Schiffahrt	463	55	8	7	—	533	1.943	46	105	3	2.097	
F	Luftfahrt	62	21	9	2	2	96	1.883	17	804	—	2.704	
	Summe (Pos. A—F) aller Verkehrszweige	6.858	3.038	703	480	46	11.125	138.461	3.129	19.535	234	161.359	

- 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 von den ÖBB betriebenen Stubach-Weißseebahn (Enzingerboden — Tauernmoos, Tauernmoos — 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 Stubach-Weißseebahn (Enzingerboden — Tauernmoos, Tauernmoos — Weißsee).
- 21) Einschließlich 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 durchgeführten 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 durchgeführten Inspektionen	Hievon			
			Arbeitnehmern					männlich		weiblich			Gesamtzahl der Arbeitnehmer	Einmalig inspizierte Betriebe	Mehrmalig inspizierte Betriebe	
			0	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	14	1	7	2	4	—	452	—	74	1	527	14	14	—	
1.1.b	Zentralstellen und	14	5	1	2	5	1	1.530	2	387	3	1.922	14	14	—	
u. c	Bundesbahndirektionen . . .	656	298	189	88	70	11	24.301	404	1.405	—	26.110	721	591	65	
1.1.d	Betriebsdirektion	708	469	61	114	64	—	7.915	1	292	—	8.208	712	704	4	
1.1.e	Baudirektion	192	90	46	12	28	16	16.672	1.194	499	4	18.369	206	178	14	
1.1.f	Maschinendirektion	9	—	2	—	7	—	626	—	55	—	681	12	6	3	
1.1.g	Einkaufsdirektion	338	177	121	27	13	—	3.747	132	185	—	4.064	340	336	2	
1.1.h	Elektrotechnische Direktion	54	38	—	4	12	—	1.736	53	41	—	1.830	55	53	1	
1.1.i	Kraftwagendienst															
	Summe Öst. Bundesbahnen	1.985	1.078	427	249	203	28	56.979	1.786	2.938	8	61.711	2.074	1.896	89	
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb															
1.2.a	Schienenbahnen	131	87	31	10	3	—	938	12	109	2	1.061	131	131	—	
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	5	1	1	3	—	—	85	1	4	—	90	5	5	—	
	Summe Haupt- u. Nebenb. im Privatbetrieb	136	88	32	13	3	—	1.023	13	113	2	1.151	136	136	—	
2	Straßenbahnen															
2.1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen	92	42	16	10	22	2	6.266	18	760	4	7.048	92	92	—	
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	14	7	4	1	2	—	446	—	19	—	465	14	14	—	
2.4	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	28	12	4	2	10	—	2.017	2	55	1	2.075	28	28	—	
	Summe Straßenbahnen	134	61	24	13	34	2	8.729	20	834	5	9.588	134	134	—	
3	Seilbahnen															
3.1	Hauptseilbahnen	86	16	63	7	—	—	747	—	56	—	803	89	83	3	
3.2	Kleinseilbahnen	72	43	29	—	—	—	313	—	6	—	319	73	71	1	
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	158	59	92	7	—	—	1.060	—	62	—	1.122	162	154	4	
	Summe Öffentl. Eisenbahnen	2.413	1.286	575	282	240	30	67.791	1.819	3.947	15	73.572	2.506	2.320	93	
II	Nicht-öffentl. Eisenbahnen															
1	Anschlußbahnen	662	591	60	6	5	—	2.798	1	8	—	2.807	670	654	8	
	Materialbahnen	1	—	1	—	—	—	15	—	—	—	15	1	1	—	
	Materialseilbahnen	13	13	—	—	—	—	35	—	3	—	38	13	13	—	
	Summe Nicht-öffentl. Eisenbahnen	676	604	61	6	5	—	2.848	1	11	—	2.860	684	668	8	
	Summe Eisenbahnen	3.089	1.890	636	288	245	30	70.639	1.820	3.958	15	76.432	3.190	2.988	101	

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Zahl der besuchten Betriebe	Hier von waren mit					Zahl der Arbeitnehmer				Hier von			
								männlich		weiblich		Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾
			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⁾				
			Arbeitnehmern												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
B	Schlaf- und Speisewagen- unternehmen	2	—	1	—	1	—	198	—	14	—	212	2	2	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung														
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	12	—	5	2	5	—	344	—	417	4	765	12	12	—
II	Postdienst														
	Postzeugverwaltung	4	1	1	1	1	—	48	—	78	—	126	4	4	—
	Post- und Telegraphenämter	945	368	454	73	44	6	14.357	68	4.499	20	18.944	976	914	31
	Summe Postdienst	949	369	455	74	45	6	14.405	68	4.577	20	19.070	980	918	31
III	Postautodienst	256	194	19	28	15	—	2.964	96	81	—	3.141	256	256	—
IV	Fernmeldedienst														
	Allgemeiner Dienst	50	32	4	7	5	2	417	1.130	87	—	1.634	50	50	—
	Fernmeldebetriebsdienst	292	196	55	27	14	—	1.993	—	1.366	—	3.359	292	292	—
	Fernmeldebaudienst	178	22	127	28	1	—	1.929	17	139	—	2.085	178	178	—
	Summe Fernmeldedienst	520	250	186	62	20	2	4.339	1.147	1.592	—	7.078	520	520	—
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	1.737	813	665	166	85	8	22.052	1.311	6.667	24	30.054	1.768	1.706	31
D	Radio Austria AG	3	—	1	1	1	—	235	—	86	—	321	3	3	—
E	Schiffahrt														
I	Flußschiffahrt														
1	Schiffsbetriebe	77	57	20	—	1	—	305	3	15	—	323	77	77	—
2	Landbetriebe	9	2	2	3	2	—	515	10	57	3	585	9	9	—
	Summe Flusschiffahrt	86	59	22	3	2	—	820	13	72	3	908	86	86	—
II	Seenschiffahrt														
1	Schiffsbetriebe	12	6	5	1	—	—	68	—	1	—	69	12	12	—
2	Landbetriebe	2	1	1	—	—	—	5	—	—	—	5	2	2	—
	Summe Seenschiffahrt	14	7	6	1	—	—	73	—	1	—	74	14	14	—
	Summe Schiffahrt	100	66	28	4	2	—	893	13	73	3	982	100	100	—
F	Luftfahrt ³⁾	46	30	10	3	1	2	1.686	6	709	2	2.403	47	45	1
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	4.977	2.799	1.341	462	335	40	95.703	3.150	11.507	44	110.404	5.110	4.844	133

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 Beschaffenheit (Höhe, Lage usw.), Belag		Verkehrs- und Fluchtweg		Instandhaltung		Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)		Lufterneuerung		Beheizung		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	3	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
1.1.b	Zentralstellen und																						
1.1.c	Bundesbahndirektionen	1	9	5	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.1.d	Betriebsdirektion	291	158	247	31	14	77	18	8	22	16	35	198										
1.1.e	Baudirektion	138	82	225	45	16	84	197	22	113	33	200											
1.1.f	Maschinendirektion	13	107	248	12	11	25	60	46	63	1	67											
1.1.g	Einkaufsdirektion	1	5	8	1	1	2	—	1	—	5												
1.1.h	Elektrotechnische Direktion	24	29	17	12	15	12	4	21	26	4	18											
1.1.i	Kraftwagendienst	6	17	28	1	11	3	8	9	10	2	11											
	Summe Österr. Bundesbahnen	475	410	784	102	72	203	288	107	237	75	495											
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb																						
1.2.a	Schienenbahnen	14	18	29	14	4	10	5	3	12	3	14											
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—											
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	14	19	29	14	4	10	5	3	12	3	14											
2	Straßenbahnen																						
2.1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen	12	18	9	1	1	—	—	3	5	18	1											
2.2	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	—	2	—	1	—	—	—	—	—	2	—											
2.3	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	3	7	9	—	—	—	1	1	4	—	—											
	Summe Straßenbahnen	15	27	18	2	1	—	4	6	24	—	1											
3	Seilbahnen																						
3.1	Hauptseilbahnen	19	34	3	10	31	10	1	10	12	6	14											
3.2	Kleinseilbahnen	27	18	19	14	19	21	1	14	25	7	26											
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	46	52	22	24	50	31	2	24	37	13	40											
	Summe Öffentliche Eisenbahnen (Übertrag)	550	508	853	142	127	244	299	140	310	91	550											

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Sozialräume		Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume					Allgemeine Mängel					Krafterzeugung und -übertragung				Übertrag:	
		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 (Kleider, Schutzbrillen usw.)	Sonstige Mängel allgemeiner Natur	Krafterzeugung	Elektrischer Strom (vorschriftswidrige Installation)	Transmissionen, Vorgelege, Riemer, Seile, Ketten usw.	Sonstige Kraftübertragung		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1—27	
—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	29	
1	1	5	—	5	—	—	9	—	—	—	—	—	13	—	—	59	
163	317	9	20	43	—	13	25	3	16	104	5	—	13	15	2	1.828	
11	124	76	20	16	—	106	108	19	137	78	114	—	85	29	8	2.049	
14	52	24	21	15	2	18	49	4	16	34	3	—	132	2	13	1.075	
3	5	2	3	6	—	—	1	—	1	2	—	—	12	64	3	61	
4	12	16	35	33	—	49	115	10	126	94	11	—	33	4	2	754	
4	9	15	2	9	1	4	32	—	10	13	6	—	—	—	2	250	
200	520	148	101	128	3	190	340	36	307	325	141	1	367	40	10	6.105	
—	—	12	41	13	8	1	12	66	4	26	14	1	—	33	5	—	367
5	—	—	—	—	—	—	—	5	—	2	—	—	—	—	—	8	
5	12	41	13	8	1	12	71	4	26	16	1	—	33	5	—	375	
—	5	24	3	14	—	14	18	4	26	12	9	1	61	5	—	264	
—	8	—	—	—	—	—	2	2	11	2	1	—	6	1	—	38	
1	—	8	7	2	—	3	6	—	13	2	5	—	6	2	—	80	
1	5	40	10	16	—	17	26	6	50	16	15	1	73	8	—	382	
—	1	33	37	51	23	—	10	97	—	34	40	3	—	42	3	—	524
—	21	46	51	10	4	24	74	2	5	22	5	—	20	3	1	479	
1	54	83	102	33	4	34	171	2	39	62	8	—	62	6	1	1.003	
207	591	312	226	185	8	253	608	48	422	419	165	2	535	59	11	7.865	

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	Ätzenden Stoffen	Feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen	Nahrungs- und Genussmittel	sonstigen Stoffen				
			1—27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
A	Eisenbahnen												
I	Öffentliche Eisenbahnen												
1	Haupt- und Nebenbahnen												
1.1	Österr. Bundesbahnen												
1.1.a	Generaldirektion	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.1.b	Zentralstellen und	59	3	—	5	—	1	1	—	—	—	—	—
1.1.c	Bundesbahndirektionen	1.828	—	—	—	—	—	9	1	—	—	—	—
1.1.d	Betriebsdirektion	2.049	79	49	—	2	60	3	34	48	5	2	1
1.1.e	Baudirektion	1.075	54	79	12	6	64	—	11	37	10	20	—
1.1.f	Maschinendirektion	61	—	—	—	1	9	—	—	3	5	—	—
1.1.g	Einkaufsdirektion	754	8	88	5	7	12	—	—	2	17	1	—
1.1.h	Elektrotechnische Direktion	250	10	13	2	—	4	—	—	3	—	—	1
1.1.i	Kraftwagendienst												
	Summe Österr. Bundesbahnen . . .	6.105	154	234	19	17	159	4	47	111	37	24	
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb												
1.2.a	Schienenbahnen	367	17	17	—	3	11	—	4	13	1	1	—
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	8	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	375	17	18	—	3	11	—	4	13	1	1	
2	Straßenbahnen												
2.1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen	264	1	54	—	14	8	—	—	1	1	1	1
2.2	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	38	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.3	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	80	1	11	—	6	5	—	—	6	—	—	—
	Summe Straßenbahnen	382	2	68	—	20	13	—	1	7	1	1	
3	Seilbahnen												
3.1	Hauptseilbahnen	524	7	15	—	4	1	—	4	11	—	—	—
3.2	Kleinseilbahnen	479	3	7	—	5	1	—	—	—	—	—	—
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	1.003	10	22	—	9	2	—	4	11	—	—	
	Summe Öffentliche Eisenbahnen . . .	7.865	183	342	19	49	185	4	56	142	39	26	
	(Übertrag)												

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		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	
314	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	
6	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.538	
83	—	—	—	15	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.413	
3	—	—	—	1	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.542	
1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	959	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	285	
407	5	24	133	196	51	21	46	63	40	8	—	—	—	—	—	7.914	
22	1	3	2	20	—	9	1	6	13	7	—	—	—	—	—	518	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
22	1	3	2	20	9	1	6	13	7	—	—	—	—	—	—	527	
4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	353	
—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109	
4	—	—	—	1	—	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	505	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	566	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	495	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.061	
433	6	28	135	220	60	22	52	77	47	8	—	—	—	—	—	10.007	

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)		Lufterneuerung		Beheizung	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Übertrag	550	508	853	142	127	244	299	140	310	91	550	
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen												
1	Anschlußbahnen	1	45	12	3	1	—	27	—	6	2	—	
2	Materialbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Materialeilbahnen	5	6	1	9	—	—	—	—	—	—	3	
	Summe Nicht-öffentl. Eisenbahnen	6	51	13	12	1	—	27	—	6	2	3	
	Summe Eisenbahnen	556	559	866	154	128	244	326	140	316	93	553	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung												
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst .	10	11	2	4	—	—	—	1	1	—	1	
II	Postdienst												
	Postzeugverwaltung	1	1	2	2	1	1	—	1	—	—	2	
	Post- und Telegraphenämter	264	84	190	50	36	74	12	19	39	25	197	
	Summe Postdienst	265	85	192	52	37	75	12	20	39	25	199	
III	Postautodienst	85	81	74	15	18	17	37	20	26	—	12	
IV	Fernmeldedienst												
	Fernmeldebetriebsdienst	41	34	34	4	8	2	2	—	11	—	28	
	Fernmeldebaudienst	34	16	15	8	3	7	2	2	9	1	19	
	Summe Fernmeldedienst	75	50	49	12	11	9	4	2	20	1	47	
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	435	227	317	83	66	101	53	43	86	26	259	
D	Radio Austria AG	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	
	(Übertrag)	992	786	1.185	237	194	345	379	183	403	119	814	

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

					Allgemeine Mängel							Krafterzeugung und -übertragung				Übertrag:	
Sozialräume	Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume		Gefüste, Pölzungen, Leitern		Umwehrung, Abdeckung, Sicherung erhöhter Stellen	Sonstige Mängel	Ärztliche Untersuchungen	Erste Hilfeleistung	Merkblätter, Anschläge	Auswahl und Belehrung der Arbeitnehmer	Sicherheitsdienst (periodische Überprüfung)	Arbeitsausrüstung (Kleider, Schutzbrillen usw.)	Sonstige Mängel allgemeiner Natur	Krafterzeugung	Elektrischer Strom (vorschriftswidrige Installation)	Transmissionen, Vorgelege, Riemer, Seile, Ketten usw.	Sonstige Kraftübertragung
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1—27	
207	591	312	226	185	8	253	608	48	422	419	165	2	535	59	11	7.865	
—	—	—	8	11	3	11	8	49	26	32	4	—	15	6	—	273	
—	—	—	3	5	—	—	2	12	—	3	1	—	1	—	—	72	
—	—	3	22	16	3	11	10	61	26	35	11	4	—	19	6	—	348
207	594	334	242	188	19	263	669	74	457	430	169	2	554	65	11	8.213	
—	—	2	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	17
—	—	1	1	—	5	—	—	6	—	—	1	1	—	1	—	—	46
2	2	—	18	13	2	—	1	17	73	—	5	—	1	—	—	—	18
93	249	—	18	13	191	1	17	73	7	—	2	10	—	36	—	—	1.708
95	251	18	13	193	1	17	73	7	5	2	10	—	37	3	—	—	1.726
12	30	6	33	101	1	2	23	9	4	4	36	2	37	—	4	689	
3	10	3	1	59	1	—	65	2	25	4	7	—	4	—	—	348	
5	9	3	—	44	—	4	58	1	10	42	3	—	5	—	—	300	
8	19	6	1	103	1	4	123	3	35	46	10	—	9	—	—	648	
115	301	31	47	402	3	23	225	19	44	53	57	2	84	3	4	3.109	
—	—	—	—	595	—	22	286	896	93	503	483	226	—	4	647	—	11
322	897	367	289	5	—	—	—	—	—	—	—	—	68	15	—	11.350	

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrswege	Übertrag:	Arbeitsmaschinen (Einrichtungen) für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von							Fördermaschinen (-einrichtungen)	Fehlerverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen	
			Holz und ähnlichen Stoffen	Metall	Giftigen Stoffen	Ätzenden Stoffen	Feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen	Nahrungs- und Genussmittel	sonstigen Stoffen			
			1-27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
	Übertrag	7.865	183	342	19	49	185	4	56	142	39	26
II	Nicht-öffentl. Eisenbahnen											
1	Anschlußbahnen	273	2	3	1	1	—	—	—	14	—	18
2	Materialbahnen	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
	Materialseilbahnen	72	—	3	—	—	—	—	1	—	—	—
	Summe Nicht-öffentl. Eisenbahnen	348	2	7	1	1	—	—	1	14	—	19
	Summe Eisenbahnen	8.213	185	349	20	50	185	4	57	156	39	45
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	17	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung											
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst .	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	Postdienst	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Postzeugverwaltung	1.708	1	1	—	—	—	—	—	—	2	1
	Post- und Telegraphenämter	1.726	1	1	—	—	1	—	—	—	2	1
	Summe Postdienst	689	2	4	—	—	1	—	9	2	1	3
III	Postautodienst	348	—	3	—	19	—	—	—	—	—	—
	Fernmeldebauerdienst	300	1	1	—	—	1	—	4	3	—	2
	Summe Postautodienst	648	1	4	—	19	1	—	4	7	—	2
IV	Fernmeldedienst	3.109	4	9	—	19	3	—	13	11	2	12
	Fernmeldebetriebsdienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fernmeldebaudienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Fernmeldedienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D	Radio Austria AG	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	(Übertrag)	11.350	189	358	20	69	190	5	70	167	41	57

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen												Fahrzeuge			Verwendungsschutz	
Gleisanlagen (z. B. Verschieberbahnansteige, Lichtraumprofil usw.)	Kunstbauten (Tunnels, Brücken usw.)	Maschinelle Anlagen (Drehscheiben, Schienebühnen, Spillanlagen)	Nebenanlagen, Verladerampen und -einrichtungen, Putzgruben	Signale und Kennzeichen	Energieerzeugungs- und Verteilungs- anlagen der elektrischen Traktion	Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	Verschubgerüte (Kupplungsstangen, Hemmschuhe usw.)	Sonstige Anlagen und Einrichtungen	Schienen-	Straßen-	Wasser-	Luft-	Arbeitszeit (Überstunden, Arbeitspausen usw.)	Sonstige Übertragungen	Summe der festgestellten Beanstandungen	
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	
433	6	28	135	220	60	22	52	77	47	8	—	—	1	8	10.007	
639	12	29	139	234	13	5	131	39	22	3	—	—	—	—	1.578	
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	
642	12	29	139	236	13	5	131	39	22	3	—	—	—	—	1.664	
1.075	18	57	274	456	73	27	183	116	69	11	—	—	1	8	11.671	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	1.729	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	716	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	373	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	313	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	686	
1.075	18	57	274	456	73	27	183	116	69	17	—	—	—	—	11	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.897	

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 Fluchtwiege	Instandhaltung	Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)	Lufterneuerung	Beheizung	Beseitigung von Staub- und Abfällen	Beseitigung von Gasen und Dämpfen	Feuerschutz	Trinkwasser	Sanitäranlagen, Wascheinrichtungen, Aborten
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Übertrag	992	786	1.185	237	194	345	379	183	403	119	814
E I	Schiffahrt											
	Flußschiffahrt											
	Schiffsbetriebe	1	4	2	—	—	—	—	—	3	—	—
	Landbetriebe	1	4	4	2	2	3	2	2	3	—	3
	Summe Flußschiffahrt	2	8	6	2	2	3	2	2	6	—	3
II	Seenschiffahrt											
	Schiffsbetriebe	—	2	1	1	—	—	—	—	5	—	—
	Landbetriebe	—	1	—	—	—	2	1	—	1	1	2
	Summe Seenschiffahrt	—	3	1	1	—	2	1	—	6	1	2
	Summe Schiffahrt	2	11	7	3	2	5	3	2	12	1	5
F	Luftfahrt											
	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst	15	9	9	—	2	2	6	4	5	—	—
	Summe aller Verkehrszweige (A—F) .	1.009	806	1.201	240	198	352	388	189	420	120	819

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Sozialräume												Allgemeine Mängel	Kraft erzeugung und Übertragung			
Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume																
Gerüste, Pölzungen, Leitern																
Umwehrung, Abdeckung, Sicherung erhöhter Stellen																
Sonstige Mängel																
Arztliche Untersuchungen												Allgemeine Mängel	Kraft erzeugung und Übertragung			
Erste Hilfeleistung																
Merkblätter, Anschläge																
Auswahl und Belehrung der Arbeitnehmer																
Sicherheitsdienst (periodische Überprüfung)																
Arbeitsausrüstung (Kleider, Schutzbrillen usw.)																
Sonstige Mängel allgemeiner Natur																
Krafterzeugung												Allgemeine Mängel	Kraft erzeugung und Übertragung			
Elektrischer Strom (vorschriftswidrige Installation)																
Transmissionen, Vorgelege, Riemen, Seile, Ketten usw.																
Sonstige Kraftübertragung																
Übertrag:																
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1-27
322	897	367	289	595	22	286	896	93	503	483	226	4	647	68	15	11.350
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	14	43
—	1	4	—	—	5	—	2	3	—	—	—	—	—	1	—	57
1	2	4	—	5	—	2	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	2	—	1	1	—	2	1	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	1	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	3	1	2	—	3	1	—	—	1	—	—	1	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	2	7	1	7	—	5	4	—	—	2	—	—	1	3	—	86
2	8	1	6	20	—	—	2	1	—	1	4	—	13	1	1	112
325	907	375	296	622	22	291	902	94	503	486	230	4	661	72	16	11.548

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	Ätzenden Stoffen	feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen	Nahrungs- und Genussmittel	sonstigen Stoffen			
			1-27	28	29	30	31	32	33	34		
E I 1 2	Übertrag	11.350	189	358	20	69	190	5	70	167	41	57
II	Schiffahrt											
	Flußschiffahrt											
	Schiffsbetriebe	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Landbetriebe	43	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III	Summe Flußschiffahrt	57	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Seenschiffahrt											
	Schiffsbetriebe	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Landbetriebe	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	Summe Seenschiffahrt	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Schiffahrt	86	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Luftfahrt											
	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst	112	—	1	—	—	—	—	1	—	—	2
	Summe aller Verkehrszweige (A—F) .	11.548	191	359	20	69	190	5	71	167	41	59

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen	Fahrzeuge	Verwen- dungs- schutz	Gleisanlagen (z. B. Verschieberbahnsteige, Lichtraumprofil usw.)													
			Kunstbauten (Tunnels, Brücken usw.)													
Maschinelle Anlagen (Drehscheiben, Schiebebühnen, Spillanlagen)	Nebenanlagen, Verladerampen und -einrichtungen, Putzgruben	Signale und Kennzeichen														
			Energieerzeugungs- und Verteilungs- anlagen der elektrischen Traktion													
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	Verschubgeräte (Kupplungsstangen, Hemmschuhe usw.)	Sonstige Anlagen und Einrichtungen														
			Schienen-													
Straßen-	Arbeitszeit (Überstunden, Arbeitspausen usw.)	Arbeitszeit (Überstunden, Arbeitspausen usw.)														
			Straßen-													
Wasser-	Sonstige Übertretungen	Sonstige Übertretungen														
			Wasser-													
Luft-	Summe der festgestellten Beanstandungen	Summe der festgestellten Beanstandungen														
			Luft-													
1.075	18	57	274	456	73	27	183	116	69	17	—	—	6	10	14.897	
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89
1.075	18	57	274	456	73	27	183	116	69	17	1	—	1	1	1	15.104

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre

Pos.	Verkehrszweige	Ursachen der Unfälle									
		Krafterzeugung	Kraftübertragung (Transmission)	Mechanische Verarbeitung					Sonstige		
				von Metallen		von Holz und ähnlichen Stoffen		Arbeitsmaschinen	Explosionen	Vergiftungen	
				Schleifsteine, Schleif- und Poliermaschinen	Schweiß- und Schneidearbeiten	Sonstige Arbeitsmaschinen	Kreissägen				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
A											
I											
1	Eisenbahnen										
1.1	Öffentliche Eisenbahnen										
	Haupt- und Nebenbahnen										
	Österreichische Bundesbahnen										
	Schienenbahnen										
	Kraftwagendienst										
		9	2	51	47	81	16	22	7	—	2
		—	—	2	—	2	—	1	—	—	—
1.2	Summe Österr. Bundesbahnen										
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb										
	Schienenbahnen										
	Kraftwagenbetriebe										
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb										
		—	—	2	1	2	1	—	—	—	—
2	Summe Haupt- und Nebenbahnen										
	Straßenbahnen										
	Schienenbahnen und Oberleitungs- Omnibusbetriebe										
	Kraftwagenbetriebe										
	Summe Straßenbahnen										
3											
3.1	Seilbahnen										
3.2	Hauptseilbahnen										
	Kleinseilbahnen										
	Summe Seilbahnen										
		1	—	2	—	—	1	—	—	—	2
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Öffentliche Eisenbahnen										
		10	2	70	59	107	19	27	7	—	4
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen²⁾										
	Summe Eisenbahnen										
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen										
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung										
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst										
II	Postdienst										
III	Postautodienst										
IV	Fernmeldedienst										
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung										
D	Radio Austria AG										
E	Schiffahrt³⁾										
F	Luftfahrt⁴⁾										
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	11	3	82	69	117	20	31	14	(1)	12

1975 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹⁾

Verarbeitung		Ursachen der Unfälle																	Übertrag								
		Transportmittel										Eisenbahnbetrieb															
		Hebezeuge				Fahrzeuge						Erzeugung und Verteilung elektrischer Triktionsenergie			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 Eisenbahnaktivität
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1-27										
38	2	34	—	15	1	14	2	1	8	6	(1) 5	177	(4) 156	(1) 48	—	(9) 79	5	(2) 99	(17) 923	11							
40	—	34	—	15	1	16	1	8	6	(1) 5	177	(4) 157	(1) 48	—	(9) 79	5	(2) 100	(17) 934	—								
2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	11	—	—	1	—	24	—	46								
2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	11	—	—	1	—	24	—	46								
42	34	—	15	1	17	1	8	6	(1) 5	178	(4) 168	(1) 48	—	(9) 80	5	(2) 124	(17) 980	—									
10	1	5	—	1	—	1	1	2	2	3	—	1	—	—	2	—	8	—	78								
11	5	—	1	—	1	1	2	2	3	—	1	—	—	2	—	8	—	88	—								
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8								
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8								
55	39	—	16	1	18	2	10	8	(1) 8	178	(4) 169	(1) 48	—	(9) 82	5	(2) 132	(17) 1.076	—									
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	2	—	4	—	10									
55	39	—	16	1	18	2	10	8	(1) 8	180	(4) 170	(1) 48	—	(9) 84	5	(2) 136	(17) 1.086	—									
3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	9									
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1									
3	1	—	—	—	—	3	1	9	50	—	—	—	—	—	3	2	—	83	—								
2	4	—	—	—	—	2	3	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—								
15	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—								
21	6	—	—	—	3	3	3	18	59	—	—	—	—	—	3	2	—	160	—								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	—								
—	—	—	1	—	6	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—								
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—								
80	45	1	17	4	27	7	28	69	(1) 8	180	(4) 170	(1) 48	—	(9) 84	8	(2) 143	(18) 1.280	—									

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, Seildornen	Durch Steuerschlag bzw. durch Arbeiten an Anker und Schorbäumen	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	(17)											
	Schienenbahnen	923	—	—	—	—	—	—	—		(1)		
	Kraftwagendienst	11	—	—	—	—	—	—	—		2		
											1		
												171	
												5	
1.2	Summe Österr. Bundesbahnen	(17)									(1)		
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	934	—	—	—	—	—	—	—		3		
	Schienenbahnen	46	—	—	—	—	—	—	—				
	Kraftwagenbetriebe	—	—	—	—	—	—	—	—				
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	46	—	—	—	—	—	—	—				
		(17)									(1)		
		980	—	—	—	—	—	—	—		3		
												179	
2	Summe Haupt- und Nebenbahnen	980	—	—	—	—	—	—	—		(1)		
	Straßenbahnen												
	Schienenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe	78	—	—	—	—	—	—	—		6		
	Kraftwagenbetriebe	10	—	—	—	—	—	—	—		36		
											16		
3	Summe Straßenbahnen	88	—	—	—	—	—	—	—		6		
3.1	Seilbahnen												
	Hauptseilbahnen	8	—	—	—	—	—	—	—				
3.2	Kleinseilbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—				
	Summe Seilbahnen	8	—	—	—	—	—	—	—				
		(17)									(1)		
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	1.076	—	—	—	—	—	—	—		9		
	Nicht-öffentliche Eisenbahnen²⁾	10	—	—	—	—	—	—	—				
	Summe Eisenbahnen	(17)											
B	Summe Eisenbahnen	1.086	—	—	—	—	—	—	—		(1)		
C	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	9	—	—	—	—	—	—	—				
I	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung												
	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	1	—	—	—	—	—	—	—				
II	Postdienst	83	—	—	—	—	—	—	—				
III	Postautodienst	60	—	—	—	—	—	—	—				
IV	Fernmeldedienst	16	—	—	—	—	—	—	—				
D	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	160	—	—	—	—	—	—	—				
E	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—				
E	Schiffahrt³⁾	(1)											
F	Luftfahrt⁴⁾	12	13	11	—	—	—	—	—		2		
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	(18)	1.280	13	11	—	—	(1)	3	2	9	304	

1975 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹⁾

Ursachen der Unfälle																	
schiedenen Arbeitsverrichtungen barem Zusammenhang mit dem Betrieb										in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem							
Absperrende Splitter und Stücke	Heben, Tragen, Schieben, Kollern, Auf- und Abladen von Lasten	Einsturz von geschlichtetem oder gestapeltem Material von Gegenständen	Herabfallen und Umfallen von Gegenständen	Sturz und Absprung von erhöhen 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	Elementarergebnisse und Witterungseinflüsse	Außergewöhnliche spezifische Verkehrsergebnisse	Durch sonstige nicht mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 47 bis 52	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 46 und 53
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
224 15	238 —	9 —	299 12	(1) 294 1	660 18	642 26	253 7	97 4	(19) 3.812 100	(4) 577 18	(1) 33 —	9 —	1 —	8 7	74 6	(5) 702 31	(24) 4.514 131
239	238	9	311	(1) 295	678	668	260	101	(19) 3.912	(4) 595	(1) 33	9	1	15	80	733	(24) 4.645
6 —	11 —	1 1	12 1	5 2	27 4	31 6	10 1	9	161 15	29 7	2 —	— —	— —	1 —	3 —	35 7	196 22
6	11	2	13	7	31	37	11	9	176	36	2	—	—	1	3	42	218
245	249	11	324	(1) 302	709	705	271	110	(19) 4.088	(4) 631	(1) 35	9	1	16	83	(5) 775	(24) 4.863
18 10	50 3	1 —	34 11	11 1	135 34	80	25 5	15 5	489 114	124 21	1 —	2 3	— —	39 7	(2) 63 14	(2) 229 45	(2) 718 159
28 6	53 11	1 2	45 1	12 8	169 10	99	30	20	603 (1) 87 11	145	1	5	— —	46 —	77 —	(2) 274	(2) 877 170
6	13	1	9	14	25	12	6	(1) 3	(1) 98	14	34	—	—	— —	41	89	(1) 187
279 —	315 —	13 —	378 —	(1) 328	903 4	816 2	307 —	133 2	(20) 4.789 18	(4) 790 5	(1) 70 —	14 —	1 —	62 —	(2) 201 —	(7) 1.138 5	(27) 5.927 23
279 —	315 —	13 —	378 —	(1) 328	907	818	307 3	135 2	(20) 4.807 20	(4) 795 1	(1) 70 —	14 —	1 —	62 —	(2) 201 —	(7) 1.143 1	(27) 5.950 21
— —	1 156	— 5	— 40	— 24	17 89	— 61	3 15	2 11	24 490	15 (2) 324 (1) 576	2 (5) 7 —	— — 23 17	— — 51 —	17 (9) 998 (1) 40	41 (10) 1.488 (1) 285 (5) 924		
15 13	7 89	3 1	12 —	18 33	43 140	29 48	21 6	15 225	245 619	30 (3) 202 57	8 (2) —	2 —	— —	46 —	40 305	41 285 (5) 924	
33 1	253 4	9 —	52 —	(1) 75 1	289 3	138 —	45 —	253 (1) 4 91	(1) 1.378 4 7	(6) 571 4 1	(7) 97 —	9 —	23 —	17 —	(2) 97 5	(15) 1.360 9	
— —	2 —	— 7	— 9	— 15	— 13	6 7	7 73	— 10	— 10	— —	— —	1 1	— —	1 1	— 12	— 85	
313	574	22	437	(2) 423	1.235	982	364	(2) 399	(26) 6.373	(10) 1.388	(8) 715	24	25	80	(4) 303	(22) 2.535	(48) 8.908

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre

Pos.	Verkehrszweige	Summe der Unfälle in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb (Summe der Spalten 1—45 = Spalte 46)	Summe der Unfälle in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem (Summe der Spalten 47—52 = Spalte 53)		Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 46 und 53	
			46		53	
			1974	1975	1974	1975
A						
I						
1	Eisenbahnen					
	Öffentliche Eisenbahnen					
	Haupt- und Nebenbahnen					
1.1	Österreichische Bundesbahnen					
	Schienenbahnen	(12) 3.980 112	(19) 3.812 100	(10) 803 16	(5) 702 31	(22) 4.783 128
	Kraftwagendienst					
1.2	Summe Österr. Bundesbahnen	(12) 4.092	(19) 3.912	(10) 819	(5) 733	(22) 4.911
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb					
	Schienenbahnen	175 18	161 15	(1) 37 1	35 212 7	(1) 196 19
	Kraftwagenbetriebe					
2	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	193	176	(1) 38	42	(1) 231
	Summe Haupt- und Nebenbahnen	(12) 4.285	(19) 4.088	(11) 857	(5) 775	(23) 5.142
	Straßenbahnen					
	Schienenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe					
	Kraftwagenbetriebe	524 87	489 114	118 17	229 45	642 104
3	Summe Straßenbahnen	611	603	135	274	746
3.1	Seilbahnen					
3.2	Hauptseilbahnen	(1) 51	(1) 87	(1) 57	83	(2) 108
	Kleinseilbahnen	8	11	7	6	15
	Summe Seilbahnen	(1) 59	(1) 98	(1) 64	89	(2) 123
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	(13) 4.955	(20) 4.789	(12) 1.056	(7) 1.138	(25) 6.011
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen²⁾	10	18	6	5	16
	Summe Eisenbahnen	(13) 4.965	(20) 4.807	(12) 1.062	(7) 1.143	(25) 6.027
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	20	20	—	1	20
C	Österreichische Post- und Telegrafenverwaltung					
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	28	24 (1)	35 (9)	17 (9)	63 (9)
II	Postdienst	458	490	1.149 (1)	998 (1)	1.607 (1)
III	Postautodienst	237	245	29 (2)	40 (5)	266 (2)
IV	Fernmeldedienst	552	619	316	305	868
	Summe Österreichische Post- und Telegrafenverwaltung	1.275	1.378	(1) 1.529	(15) 1.360	(12) 2.804
D	Radio Austria AG	3 (2)	4 (5)	4	5	7 (2)
E	Schiffahrt³⁾	98	91	12 (1)	14	110 (1)
F	Luftfahrt⁴⁾	77	73	20	12	97
	Summe aller Verkehrszweige (A—F) . . .	(15) 6.438	(26) 6.373	(25) 2.627	(22) 2.535	(40) 9.065
						(48) 8.908

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).

1975 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									
55	56	57	58	59	60									
1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	
52,763 1,412	50,674 1,471	4.421 123	4.169 116	230 2	206 14	132 3	139 1	—	—	0,460 —	0,532 —			
54,175	52,145	4.544	4.285	232	220	135	140	—	—	0,448	0,517			
2,339 0,210	2,200 0,247	200 17	178 18	6 1	7 3	6 1	11 1	—	—	0,472 —	—			
2,549	2,447	217	196	7	10	7	12	—	—	0,433	—			
56,724	54,592	4.761	4.481	239	230	142	152	—	—	0,447	0,494			
7,082 1,142	8,060 1,785	583 94	627 154	1 4	10 2	57 6	77 3	1	4	—	0,279			
8,229	9,845	677	781	5	12	63	80	1	4	—	0,228			
1,191 0,166	1,908 0,191	103 15	166 17	—	—	5	4	—	—	1,852	0,588			
1,357	2,099	118	183	—	—	5	4	1	—	1,626	0,535			
66,310	66,536	5.556	5.445	244	242	210	236	1	4	0,416	0,456			
0,177	0,258	16	23	—	—	—	—	—	—	—	—			
66,487 0,221	66,794 0,236	5.572 20	5.468 20	244	242	210	236	1	4	0,415	0,454			
0,695	0,460	26	16	1	—	36	25	—	—	—	—			
17,728	16,704	1.365	1.191	25	33	215	262	2	2	0,560	0,672			
2,934	3,199	262	283	2	—	2	2	—	—	0,376	0,351			
9,575	10,373	553	613	170	158	145	153	—	—	0,230	0,541			
30,932 0,077	30,736 0,101	2.206 6	2.103 5	198	191	398	442	2	2	0,428	0,584			
1,213	1,179	104	97	4	4	2	4	—	—	1,818	4,762			
1,070	0,954	83	66	—	—	14	19	—	—	1,031	—			
100,000	100,000	7.991	7.759	446	437	625	706	3	6	0,441	0,539			

¹⁾ Civilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.²⁾ 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.³⁾ 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 4.977 Betrieben 5.110 Inspektionen durch, wobei die Belange des Arbeitnehmerschutzes für 110.404 im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion beschäftigte Arbeitnehmer wahrgenommen werden konnten. Damit wurde hinsichtlich der besuchten Betriebe die diesbezügliche Höchstzahl in der bisherigen Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion erreicht.

Bei den von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtsjahr in 4.977 gemäß Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz besichtigten Betrieben (1965: 2.569, 1955: 1.499) ergaben sich, parallel zur höheren Zahl durchgeföhrter Besichtigungen eine erhöhte absolute Zahl der bei diesen getroffenen unfalltechnischen, arbeitshygienischen und Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen (1975: 15.104, 1965: 10.100, 1955: 6.312).

Wesentlich größere Aussagekraft als die absolute Zahl der getroffenen Beanstandungen eines Berichtsjahrs, die letztthin unter anderem auch von der Zahl der durchgeföhrten Inspektionen abhängt, 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 unter drei liegenden Wert absank, was für eine wesentliche Verbesserung der arbeitnehmerschutzmäßigen Situation im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion spricht.

Die Zahl der Ladungen zu kommissionellen Verhandlungen, die an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ergeht, ist im ständigen Steigen begriffen. Sie lag im Berichtsjahr beim fast achtfachen Wert des ersten vollen Tätigkeitsjahres (1953: 84, 1973: 490, 1974: 608, 1975: 643).

Im Verein mit verschiedenartigen einschlägigen sonstigen Erhebungen (wie z. B. Erhebungen im Zuge der Genehmigung von Betriebsanlagen und Angelegenheiten des Mutterschutzes sowie Unfallserhebungen) und der Inspektionstätigkeit wurden im Berichtsjahr vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat insgesamt 6.353 Amtshandlungen, die eine Außendiensttätigkeit erforderten, durchgeführt. Vergleichsweise fielen in den Jahren 1955 bzw. 1965 jeweils eine analoge Gesamtzahl von 1.906 bzw. 3.068 derartigen Amtshandlungen an, das heißt, daß sich diese Zahl innerhalb des letzten Jahrzehntes mehr als verdoppelt, innerhalb der beiden letzten Jahrzehnte mehr als verdreifacht hat.

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 (1974: 9.065, 1975: 8.908). Damit sank im Berichtsjahr die Gesamtunfallszahl im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion auf den bisher niedrigsten Wert.

Die Zunahme des Gesamtarbeitnehmerstandes im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion und wirksame Arbeitnehmerschutzmaßnahmen, die zu einem Sinken der absoluten Gesamtunfallszahlen führten, zeigen sich wohl am klarsten in einem spezifischen Wert, der Unfallrate, die im Gesamtbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion eine deutlich abnehmende Charakteristik zeigt und im Verlauf von mehr als zwei Jahrzehnten von einem spezifischen Wert von 103,4 und 55,2, also auf fast die Hälfte absank.

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.

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 (1975: 12, 1974: 13).

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, 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 Binnenschiffahrt,
 - a) hinsichtlich aller Schiffe, schwimmenden Anlagen und Geräte,
 - b) hinsichtlich der überwiegend der Binnenschiffahrt dienenden Anlagen, Einrichtungen und Hilfsbetriebe, ausgenommen Werften, die nicht 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 Fassung der Bundesgesetze vom 13. März 1957, BGBl. Nr. 80, und vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234.

²⁾ Jetzt: Bundesministerium für Verkehr.

Beilage 2

Organisation des Verkehrs-Arbeitsinspektorates
Personal der Verkehrs-Arbeitsinspektion
nach dem Stande vom 31. Dezember 1975

Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat¹⁾

- Gruppenleiter:** Universitäts-Dozent Dipl.-Ing. Dr. techn. Heinrich Kraus,
Ministerialrat
- Abteilung Pr. 6:** Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei den Eisenbahnunternehmen, die den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957²⁾ unterliegen, einschließlich deren Kraftfahrbetrieben und Hilfseinrichtungen sowie bei Schlaf- und Speisewagenunternehmen (insoweit deren Tätigkeit bei oder in Zügen durchgeführt wird). Zusammenfassende Behandlung der Angelegenheiten der Verkehrs-Arbeitsinspektion sowie grundsätzliche Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes, insbesondere im Rahmen der Arbeitnehmerschutzkommission. Zusammenfassung des Jahrestätigkeitsberichtes, Mitwirkung an den Arbeiten des österreichischen Normungsinstitutes.
- Leiter:** Universitäts-Dozent Dipl.-Ing. Dr. techn. Heinrich Kraus,
Ministerialrat
 Dipl.-Ing. Herbert Jordan,
Bundesbahn-Zentralinspektor,
mit 1. Jänner 1975 zum Verkehrs-Arbeitsinspektorat versetzt
 Ing. Karl Schötz,
Amtsdirektor
 Ing. Bruno Scheinhart,
Bundesbahn-Oberinspektor
 Ing. Karl Reiselhuber,
Bundesbahn-Inspektor
 Ing. Ernst Michalus,
Bundesbahn-Inspektor
 Ing. Franz Nicht,
Bundesbahn-Oberrevident
 Ing. Walter Stamminger,
Bundesbahn-Oberrevident
 Egon Koretz,
Bundesbahn-Oberrevident,
mit Ablauf des 31. Oktober 1975 im Ruhestand
 Ferdinand Hitz,
Bundesbahn-Oberrevident,
seit 1. Jänner 1975 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zugeordnet und mit 1. November 1975 zum Verkehrs-Arbeitsinspektorat versetzt
 Anton Hruba,
Bundesbahn-Revident
 Elfriede Straßer,
Bundesbahn-Revident
- Referat Pr. 6/1:** Besondere Wahrnehmung der Aufgaben, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf dem Gebiete der Arbeitsmedizin sowie den legitimen und sonstigen rechtlichen Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes obliegen. Mitwirkung an den Arbeiten des österreichischen Normungsinstitutes.
- Leiter:** Dipl.-Ing. Friedrich Braunbart,
Ministerialrat
 Dr. med. univ. Erhard Weltin,
Vertragsbediensteter
 Dr. jur. Wolfgang Moyzisch,
Vertragsbediensteter

¹⁾ Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist als Gruppe der Präsidialsektion des Bundesministeriums für Verkehr eingegliedert.

²⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 3.

Abteilung Pr. 7: Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei der Post- und Telegraphenverwaltung und deren Kraftfahrbetrieben (einschließlich der Neben- und Hilfsbetriebe) bei der Schiffahrt, bei der Luftfahrt, Vertretung bei dem Internationalen Ausschuß zur Vereinheitlichung von Unfallsverhütungsvorschriften für die Binnenschiffahrt, Bearbeitung ökonomisch-administrativer Belange der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Statistik

Leiter: **Regierungsrat Ing. Erich Schwarz,
Technischer Zentralinspektor**
**Ing. Heinrich Peschina,
Amtsdirektor**
**Rudolf Kantner,
Amtsdirektor**
**Otto Kresta,
Amtsdirektor**
**Therese Ackerl,
Wirklicher Amtsrat**
**Ing. Wilhelm Brauner,
Amtssekretär**

Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957¹⁾,²⁾,³⁾

§ 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 Unternehmer vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁾ Bundesgesetz vom 13. Feber 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, vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 274 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971) und der Kundmachung vom 14. Juli 1975, BGBl. Nr. 422.

²⁾ Begriffsbestimmungen, die in den Tabellen dieses Tätigkeitsberichtes Anwendung finden bzw. wo in Anmerkungen zu diesen auf das Eisenbahngesetz 1957 (kurz auch EG 1957 genannt) Bezug genommen wird.

³⁾ Siehe auch Abschnitt VIII, Beilage 4.

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

*) Jetzt Bundesministerium für Verkehr.

Beilage 4**Kundmachung vom 14. Juli 1975, BGBl. Nr. 422, über die Aufhebung des zweiten Satzes¹⁾ im § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 durch den Verfassungsgerichtshof**

Gemäß Art. 140 Abs. 3 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 und gemäß den §§ 64 und 65 des Verfassungsgerichtshofgesetzes 1953, BGBl. Nr. 85, wird kundgemacht:

(1) Der Verfassungsgerichtshof hat mit seinem dem Bundeskanzleramt am 2. Juli 1975 zugestellten Erkenntnis vom 27. Juli 1975, G 10/75-14, den zweiten Satz im § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, als verfassungswidrig aufgehoben¹⁾.

(2) Die Aufhebung tritt mit Ablauf des 31. Mai 1976 in Kraft.

(3) Frühere gesetzliche Bestimmungen treten nicht wieder in Kraft.

¹⁾ Hierzu wird nachstehend der § 12 des Eisenbahngesetzes 1957 in seinem ursprünglichen Wortlaut, also auch einschließlich des nunmehr aufgehobenen zweiten Satzes im § 12 Abs. 1 wiedergegeben.
Es heißt:

§ 12. (1) Für Eisenbahnen, mit Ausnahme der in den Abs. 2 und 3 genannten, ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig. Es kann zur Vornahme von Amtshandlungen, insbesondere auch zur Erlassung von Bescheiden, den örtlich zuständigen Landeshauptmann ermächtigen; dieser tritt für den betreffenden Fall vollständig an die Stelle des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft.

(2) Für Kleinseilbahnen sowie für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51^o Abs. 4), jedoch mit Werksverkehr (§ 51 Abs. 3), ist der Landeshauptmann zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen.

(3) Für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen. Der Instanzenzug endet beim Landeshauptmann.

(4) Die Abs. 2 und 3 gelten nicht, sofern dieses Bundesgesetz ausdrücklich etwas anderes bestimmt.

Beilage 5

**Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441, über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten
(Auszug)**

Geltungsbereich

- § 1. Diese Verordnung gilt für die Durchführung der im § 2 angeführten Arbeiten in Betrieben, die unter die Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes fallen. Zu einem Betrieb gehören auch die außerhalb seines Standortes gelegenen Arbeitsstellen.

Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten

- § 2. (1) Bei den folgenden Arbeiten müssen Arbeitnehmer die für die sichere Durchführung dieser Arbeiten notwendigen Fachkenntnisse im Sinne des § 6 Abs. 5 des Arbeitnehmerschutzgesetzes nachweisen:

- a) Führen von Kranen; ausgenommen sind handbetriebene Krane und Krane, die ausschließlich der Verwendung an einer bestimmten Maschine dienen, ferner, soweit es sich nicht um Baudrehkrane handelt, flurgesteuerte Krane und auf Fahrzeugen aufgebaute Ladekrane mit einer Tragfähigkeit bei beiden Kranarten von nicht mehr als 5 t. Bei Kränen der letztgenannten Art darf das Lastmoment nicht mehr als 10 tm betragen,
- b) Führen von Staplern mit motorischem Antrieb für die Fahr- und Hubbewegung; ausgenommen sind Stapler, die ihre Last ausschließlich innerhalb der Radbasis aufnehmen und befördern, sowie Stapler, die nur mittels Deichsel geführt werden,
- c) Arbeiten im Rahmen des Einsatzes von Gasrettungsdiensten,
- d) selbständige Durchführung von Sprengarbeiten.

(2) Im Sinne des Abs. 1 sind

Krane Betriebseinrichtungen oder Betriebsmittel, die Lasten heben und in mindestens einer Richtung bewegen. Nicht als Krane gelten vor allem Flurförderzeuge und Geräte zur Regalbedienung; Stapler-Fahrzeuge für den innerbetrieblichen Verkehr mit für Stapelvorgänge bewegbarem Lastträger;

Gasrettungsdienste besondere Einrichtungen in den Betrieben zur Leistung erster Hilfe oder Rettung von Arbeitnehmern in Fällen, in denen diese infolge besonderer Ereignisse der Einwirkung gesundheitsschädlicher oder sonst für die Atmung nicht geeigneter Gase, Dämpfe oder Staube ausgesetzt sind.

(3) Werden Arbeiten nach Abs. 1 vom Arbeitgeber selbst durchgeführt und im Zusammenhang damit auch Arbeitnehmer beschäftigt oder können Arbeitnehmer durch solche Arbeiten gefährdet werden, so muß der Arbeitgeber die für die sichere Durchführung dieser Arbeiten notwendigen Fachkenntnisse besitzen.

Nachweis der Fachkenntnisse

- § 7 (1) . . ., oder durch ein Zeugnis einer anderen Einrichtung, die vom Bundesminister für soziale Verwaltung zur Ausstellung solcher Zeugnisse ermächtigt worden ist, nachzuweisen. Soweit es sich um den Nachweis der Fachkenntnisse für die Durchführung der Arbeiten in Betrieben handelt, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz unterliegen, kann die Ermächtigung vom Bundesminister für Verkehr ausgesprochen werden.

- § 7 (2) . . . Soweit die Ausbildung nicht im Rahmen des Lehrplanes einer Unterrichtsanstalt erfolgt, sind die Prüfungen unter Mitwirkung eines vom Bundesminister für Verkehr beauftragten Verkehrs-Arbeitsinspektors abzuhalten.

Zur arbeitnehmerschutzmäßigen Bedeutung von Anschlußbahnen am Beispiel jener der VÖEST-ALPINE-Aktiengesellschaft, Linz

Die größte Industriebahn¹⁾ Österreichs besitzt die Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke — Alpine Montan-Aktiengesellschaft in Linz. Hier nun einige Daten und Schilderungen über die Organisation der Werksbahn, die ähnlich wie bei den Österreichischen Bundesbahnen in die Bereiche Verkehrsdienst, bautechnischer und maschinentechnischer Dienst gegliedert ist, um die besondere Bedeutung dieses Betriebes aufzuzeigen, der mit einer Gleislänge der Werkbahn von über 160 km das gesamte normalspurige Streckennetz des Bundeslandes Vorarlberg übertrifft und die verschiedenartigsten arbeitnehmerschutzmäßigen Probleme aufzuweisen hat.

Die Nahtstelle mit den Österreichischen Bundesbahnen ist der werkseigene Mühlbachbahnhof, wo — durch drei Anschlußstrecken mit dem Linzer Verschiebebahnhof verbunden — die von den Österreichischen Bundesbahnen direkt bis ins Werksgelände elektrisch geführten Züge enden bzw. ausgehen. Die mehr als 10 km Gleise dieses Übergabebahnhofes sind ebenso wie der Abstellzwecken dienende „Wahringerbahnhof“ und die entsprechenden Anschlußgleise zu den Österreichischen Bundesbahnen mit 15 kV-Fahrleitung überspannt, insgesamt 23 km Gleise können somit von ÖBB-Elektrolokomotiven befahren werden. Derzeit wird der werkseigene Verschub von 49 Diesellokomotiven verschiedenster Bauart und zwei Dampfspeicherlokomotiven besorgt. Die Diesellokomotiven reichen von kleinen zweiachsigen, bogengängigen 85 PS-Maschinen bis zu den drei neuen vierachsigen 1000 PS-Riesen. Den Großteil des Fahrparks umfassen jedoch Bauarten mit 400 bis 600 PS Leistung.

Feuerlose Dampfspeicherlokomotiven werden in besonders feuergefährdeten Anlagen, wie Kokerei und Teerdestillation, eingesetzt.

Neben dem Triebfahrzeugpark besitzt die Werksbahn zur Zeit 1.074 werkseigene Wagen in 80 verschiedenen Typen, die zum Teil als Privatwagen auf die Österreichischen Bundesbahnen und ins Ausland übergangsfähig sind. Es handelt sich dabei vor allem um Erz-, Kessel- und Tiefladewagen. Daneben wird eine Vielfalt von Spezialfahrzeugen im werksinternen Eisenbahnverkehr verwendet. Vierachsige Pfannenwagen dienen zum Transport von Roheisen und Schlacke in flüssigem Zustand. Einige Typen von Selbstentladewagen für Erze, Kohle oder Koks besitzen Vorrichtungen — zum Teil mit Hilfe der Lokomotivdruckluft — zum Kippen des Wagenkastens. Neben Spezialtransportern für Bleche und Coils sind die Gießwagen des Stahlwerkes mit einer Tragfähigkeit von 100 Tonnen für den Betriebsablauf von besonderer Bedeutung, spezielle Kipp- und Drehbühnen ermöglichen eine blitzartige Entladung der einlaufenden Erz- und Kohlesendungen.

Für die Wartung und Instandhaltung ist ein eigenes Bahnbetriebswerk zuständig, dem eine Lokwerkstatt und eine Wagenwerkstatt angegliedert sind. So manche Lokomotive und mehrere Spezialwagen wurden in diesen Werkstätten selbst entwickelt oder aus Teilen älterer Fahrzeuge zusammengebaut.

Die gesamten Gleisanlagen sind in acht Verschubbezirken unterteilt, die jeweils mit einem Verschubmeister durchgehend besetzt sind, dem wiederum die einzelnen Verschubpartien unterstehen. Die Abwicklung des Verschubbetriebes wird durch weitere sieben Stellwerkswärter und drei Fahrtmeldeposten unterstützt. Der Mühlbachbahnhof ist allerdings durchgehend mit einem Fahrdienstleiter besetzt, der die Ein- und Ausfahrten der ÖBB-Züge regelt.

Ungefähr 700 Weicheneinheiten bieten die Gewähr, daß nahezu jede Stelle des 6,5 km² großen Werksgeländes in direkter Fahrt — meist von zwei Seiten her — erreicht werden kann. Nahezu alle Weichen werden von sieben Stellwerken aus fernbedient, die in elektrischer Drucktastentechnik oder in mechanischer Bauart ausgeführt sind. Teilweise wurden diese Stellwerkseinrichtungen vom werkseigenen Sicherungsdienst gebaut, der auch die „vereinfachten“ Gleissperr-Lichtsignale zur Regelung des Verschubbetriebes konstruiert hat. Hauptsignale stehen lediglich am Mühlbachbahnhof, da nur bis dorthin und zu dem mit ÖBB-Gleissperr-Lichtsignalen ausgestatteten Wahringerbahnhof Zugfahrten abgewickelt werden.

Durch das ausgedehnte werkseigene Straßennetz ergeben sich auf der Werksbahn über 200 Eisenbahnkreuzungen, von denen fünf durch Schranken- und 31 durch Blinklichtanlagen gesichert sind.

Dem bautechnischen Dienst der Werksbahn unterstehen zwei Bahnmeistereien, die für die Erhaltung des stark beanspruchten Oberbaues zuständig sind. Beim größten Teil der Gleisanlagen handelt es sich um moderne Oberbauformen, die für große Achslasten ausgelegt sind. Der Transportweg für flüssiges Roheisen wurde sogar mit Schienen der Type UIC 60 auf 40 Tonnen Achslast ausgebaut. Über 3.500 m Gleis sind auf eigenen Brückentragwerken verlegt, um z. B. die selbsttätige Bodenentleerung aus Spezialwagen in die Bunker zu ermöglichen.

Die Betriebsleistung der Werksbahn beträgt monatlich durchschnittlich 13 Millionen Bruttotonnen-kilometer, wovon drei Viertel auf den werksinternen Verkehr entfallen. Im Übergang mit den Österreichischen Bundesbahnen werden monatlich bis zu 17.000 beladene und 15.000 leere Wagen abgefertigt. An

¹⁾ Die größte Industriebahn Österreichs; Die ÖBB in Wort und Bild H. 1/1975.

manchen Spitzentagen betrug der Wagenaustausch bis zu 1.400 Wagen. Mit einem Bahn-Transportaufkommen von 5,5 Millionen Tonnen im Jahr ist die VÖEST-ALPINE Linz wohl der größte Kunde der Österreichischen Bundesbahnen.

Die wichtigsten Verkehrsströme innerhalb des Werksgeländes umfassen die über den Mühlbachbahnhof oder den Werkshafen eintreffenden Erz- und Kohletransporte, die zu den am südlichen Kai gelegenen Erzlagerplätzen und den am nördlichen Kai gelegenen Kohlenlagerplätzen gebracht werden müssen. Spezialwagen befördern den Hüttenkoks von der Kokerei zu den Hochöfen, andere das feuerflüssige Roheisen von den Hochöfen zu den vier Stahlwerken. Die dort hergestellten Rohstähle werden zu den Walzwerken, zur Gießerei oder zur Schmiede überstellt. Die fertigen Produkte verlassen das Werk über den Mühlbachbahnhof oder — beim Schiffstransport — über einen Fingerpier an der Westseite des Werkshafens.

Für all diese Transporte sind bei der Werksbahn etwa 750 Bedienstete tätig, davon 310 im Verschub- und Stellwerksdienst. Den Lokfahrdienst besorgen 136 Mann, die neben der behördlichen Prüfung — ebenso wie die vier Fahrdienstleiter — ihre Ausbildung im Werk erhielten und auch hier ihre Prüfungen ablegten. Fast alle Abteilungs- und Dienststellenleiter sowie die Bahn- und Signalmeister wurden bei den Österreichischen Bundesbahnen ausgebildet und geprüft. In der Lokomotivwerkstatt sind 33 Mann beschäftigt, die durch 15 Mechaniker der Kraftfahrzeugwerkstatt bei der Motorenwartung unterstützt werden. Der Wagenwerkstätte unterstehen 135 Bedienstete.

Aber auch zahlreiche Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen haben in der Expositur „Linz Stahlwerke“, die sich im Gebäude des Mühlbachbahnhofes befindet, ihren Dienstsitz. Allein 23 Beamte sind im kommerziellen Dienst tätig und werden bei stärkerem Frachtaufkommen von acht Hilfskräften unterstützt. Mehrere Transiteure und Wagenmeister erleichtern die Zugbildung für den Linzer Verschiebebahnhof.

Neben der routinemäßigen Arbeit rund um die Uhr treten natürlich auch im Betrieb einer Werksbahn manchmal besondere Ereignisse ein. Die Tatsache, daß im rauen Winter die Züge nach ihrer oft tagelangen Fahrt mit vollkommen zu einem Block eingefrorener Ladung eintreffen, bereitet immer wieder Schwierigkeiten: In einer eigenen Aufbauhalle können ganze Züge innerhalb von sechs bis acht Stunden entladebereit gemacht werden. Da dies bei stärkerer Erzzufuhr zuwenig ist, ist an die Errichtung einer zweiten Aufbauhalle gedacht.

Beilage 7

**Aenderung der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)
Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID), BGBl. Nr. 483/
1975, III. Teil, Anhänge**

**Anhang VIII, Vorschriften für die Kennzeichnung von Behälterwagen
(Auszug)**

Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen

(1) Der Absender muß an jeder Längsseite eines Behälterwagens, in dem ein in Rn. 1801 aufgezählter Stoff befördert wird, senkrecht eine nichtrückstrahlende, rechteckige, orangefarbene Tafel, deren Grundlinie 40 cm und deren Höhe mindestens 30 cm beträgt, anbringen. Diese Tafel muß einen schwarzen Rand von 15 mm Breite aufweisen.

(2) Jede Tafel muß die Kennzeichnungsnummern tragen, die dem beförderten Stoff im Verzeichnis der Rn. 1801 zugeteilt worden sind.

(3) Die Kennzeichnungsnummern setzen sich aus schwarzen Ziffern von 100 mm Höhe und 15 mm Strichbreite zusammen. Die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr muß im oberen Teil der Tafel und diejenige zur Kennzeichnung des Stoffes im unteren Teil der Tafel angebracht sein; sie müssen durch eine waagrechte schwarze Linie von 15 mm Breite in der Mitte der Tafel getrennt sein (siehe Rn. 1802). Die Kennzeichnungsnummern müssen unauslösbar und nach einem Brand von 15 Minuten Dauer noch lesbar sein.

(6) Während einer Übergangszeit von 4 Jahren, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Anhangs an gerechnet, können die für die Tafeln vorgesehenen Angaben auch in entsprechender Größe, Form und Farbe auf jeder Längsseite der Behälterwagen (oder ihrer Behälter) durch Zettel, Anstrich oder in gleichwertiger Weise angebracht werden.

In diesem Fall gelten die Bestimmungen des letzten Satzes des Abs. (3) hinsichtlich Feuerbeständigkeit nicht.

Die erste Ziffer der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr bezeichnet die Hauptgefahr wie folgt:

- | | |
|---------------------------------|---|
| 2. Gas | 5. Entzündend (oxydierend) wirkender Stoff oder organisches Peroxid |
| 3. Entzündbarer flüssiger Stoff | 6. Giftiger Stoff |
| 4. Entzündbarer fester Stoff | 8. Ätzender Stoff. |

Die zweite und dritte Ziffer bezeichnen die zusätzlichen Gefahren:

- | | |
|--|---|
| 0. Ohne Bedeutung | 6. Giftigkeit |
| 1. Explosion | 8. Ätzbarkeit |
| 2. Entweichen von Gas | 9. Gefahr einer heftigen Reaktion, die aus der Selbstzersetzung oder der Polymerisation entsteht. |
| 3. Entzündbarkeit | |
| 5. Entzündende (oxydierende) Eigenschaften | |

Sind die beiden ersten Ziffern die gleichen, so deutet dies auf eine Zunahme der Hauptgefahr hin; 33 bedeutet also eine sehr leicht entzündbare Flüssigkeit (Flammpunkt unter 21°C); 66 weist auf einen sehr giftigen Stoff und 88 auf einen sehr stark ätzenden Stoff hin. Ergeben die beiden ersten Ziffern die Zahl 22, so bedeutet dies ein gekühltes Gas. Die Zahl 42 bezeichnet einen festen Stoff, der in Berührung mit Wasser Gase entwickeln kann.

Wenn der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr der Buchstabe „X“ vorangestellt wird, ist es ausdrücklich verboten, den Stoff mit Wasser in Berührung zu bringen.

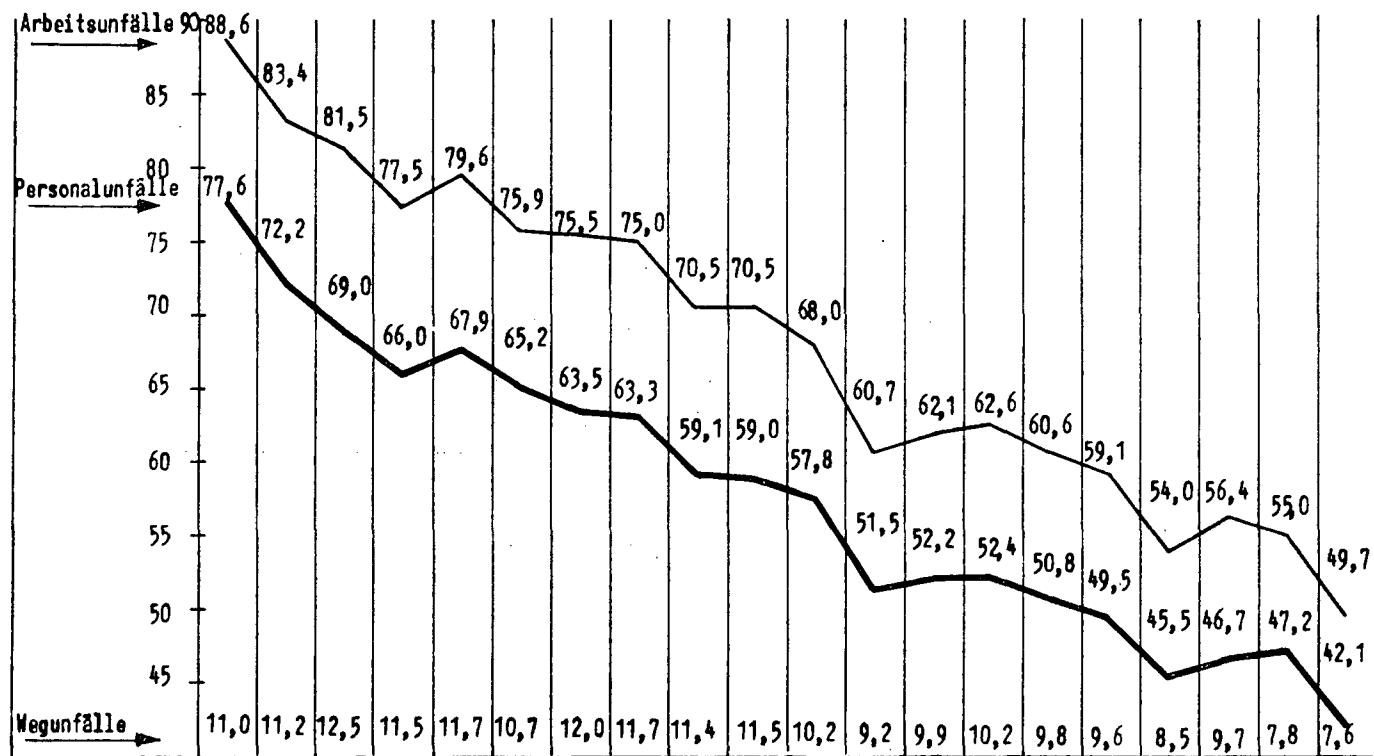
Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen
Tafel VIII/8.1

Beilage 8

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	1975
Verwaltungsdienst	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	5,1
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	37,1
Bau- und Bahnhaltungsdienst	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	49,2
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	35,7
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	37,5
Zugförderungs- und Werkstattendienst	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	41,5
Hauptwerkstattendienst	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	87,9
Vorratslagerdienst	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	24,5
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	34,8
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	42,1

Fußnoten 1–6 siehe Seite 82



Entwicklung der Unfallrate bei den ausländischen Bahnverwaltungen⁷⁾

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
BR	—	—	—	—	—	37,1	36,1	34,9	34,4	36,7	35,4	37,7
CFL	—	—	—	—	—	62,5	59,5	52,0	52,1	46,9	47,9	48,0
CP	—	—	—	—	—	40,2	37,8	38,6	35,6	28,1	26,7	28,0
DB	97,9	92,8	85,5	77,3	83,5	88,9	93,7	86,5	76,1	77,0	75,7	67,4
DSB	—	—	—	—	—	51,7	44,7	63,5	62,3	56,4	46,1	50,4
FS	126,6	115,9	111,7	102,0	92,2	83,3	88,4	94,1	94,1	102,8	98,7	92,2
NS	63,4	54,0	53,5	44,2	41,9	44,1	38,7	33,8	32,7	35,8	31,2	29,2
SBB	—	—	—	—	—	73,6	75,8	71,0	68,1	65,8	65,8	60,0
SNCB	23,3	22,5	19,6	20,8	21,9	23,6	24,4	26,3	26,9	24,0	25,1	24,9
SNCF	53,5	50,0	48,9	45,2	42,6	43,2	40,8	40,3	40,5	41,2	42,2	41,2
VR	105,6	103,3	109,3	101,8	102,7	95,0	90,9	91,2	104,8	115,5	113,2	106,5

Bei den Österreichischen Bundesbahnen ergaben sich auf Grund der im Berichtszeitraum eingetretenen Unfälle (Personal- und Wegunfälle):

- a) als Unfallrate: 49,7
 - d. h. auf je 1.000 Bedienstete entfallen 49,7 Unfälle
- b) als Unfallhäufigkeit: 23,9
 - d. h. auf 1.000.000 Arbeitsstunden entfallen 23,9 Unfälle
- c) als Unfallzeitverlust: 3.049
 - d. h. von je 1.000.000 Arbeitsstunden gehen 3.049 Arbeitsstunden durch Unfälle verloren
- d) als Unfallschwere: 127
 - d. h. infolge eines Unfalles versäumt ein Bediensteter wegen der Unfallheilbehandlung (Krankenstand) 127 Arbeitsstunden, das sind 22,3 Kalendertage.

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 (gegenseitlich zu den sonstigen in diesem Tätigkeitsbericht genannten Unfallraten, die auch Unfälle ohne Arbeitsunfähigkeit inkludieren) 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 1974 lag dieser Wert bei 47,2 und sank 1975 auf 42,1. Der für 1975 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 1975 führte das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bei den Österreichischen Bundesbahnen 2.074 gegenüber 320 Betriebsbesichtigungen im Jahre 1956 durch.

⁷⁾ BR Britische Eisenbahnen
 CFL Nationale Gesellschaft der luxemburgischen Eisenbahnen
 CP Portugiesische Eisenbahngesellschaft
 DB Deutsche Bundesbahn
 DSB Dänische Staatsbahnen
 FS Italienische Staatsbahnen
 NS Niederländische Eisenbahnen AG
 SBB Schweizerische Bundesbahnen
 SNCB Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen
 SNCF Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
 VR Finnische Staatsbahnen

Tafel VIII/8.2**Übersicht über die Entwicklung der Ursachen, durch die Personalunfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1956—1975 hervorgerufen worden sind**

Jahr	Gesamtzahl der Personalunfälle	technische Ursachen	Persönliche Ursachen			Sonstige Ursachen	Verhältnis der Unfallursachen in Hundertsätzen			
			Ins-gesamt	Verhalten von			technisch	pers.	sonstige	
				Verun-glückten	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	3.503	268	3.005	2.890	115	230	7,6	85,8	6,6	
1975	3.146	280	2.658	2.526	132	208	8,9	84,5	6,6	

Tafel VIII/8.3**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	1975
Anzahl der Inspektionen	320	431	603	648	785	756	742	957	937	1068	913	997	1333	1602	1832	1469	1745	1795	1858	2074
Unfall-technische Beanstandungen	1839	1504	1934	2146	1652	1685	2010	2710	3547	2630	3153	4256	4629	5843	6481	5289	6239	5480	6217	7914
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	280

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

1 Dienstzweige	2 Anzahl der Bediensteten ⁸⁾	3 Errechnete Arbeitsstunden ⁹⁾ (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	4.742	9.863.000	24	3.550	2,4
Verkehrsdienst	31.225	64.948.000	799	101.939	12,3
Kommerzieller Dienst			359	46.445	5,5
Bau- und Bahnerhaltungsdienst	10.941	22.757.000	538	67.556	23,6
Sicherungs- und Fernmeldedienst	3.052	6.348.000	109	14.484	17,2
Elektrobau- und Betriebsdienst	2.242	4.663.000	84	10.985	18,0
Zugförderungs- und Werkstattendienst	12.323	25.632.000	511	59.982	19,9
Hauptwerkstattendienst	7.018	14.598.000	617	65.250	42,3
Vorratslagerdienst	694	1.444.000	17	2.554	11,8
Kraftwagendienst	2.528	5.258.000	88	9.710	16,7
Zusammen:	74.765	155.511.000	3.146	382.455	20,2

⁸⁾ Die in dieser Tafel aufscheinenden Bedienstetenzahlen sind Jahresdurchschnittswerte. Unterschiedlich hiervon sind alle anderen Angaben über Arbeitnehmer des gesamten Tätigkeitsberichtes auf das Jahresende 1975 bezogen.

⁹⁾ Die Arbeitsleistung eines Bediensteten beträgt im Durchschnitt pro Kalendertag sechs Arbeitsstunden.

Die eingetretenen Personalunfälle sind auf folgende Ursachen zurückzuführen: ¹⁰⁾

Jahr	Mängel am			Verhalten		Sonstige Ursachen
	Unfallgegenstand	Boden	Unfallort	des Verunglückten	sonstiger Personen	
1975	145	69	66	2526	132	208
1974	154	64	50	2890	115	230
1973	163	126	54	2755	140	236

¹⁰⁾ Bei Vorliegen anderer Unfallursachen 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 Spalte 11 Spalte 10 a	12 Unfallschwere Durchschnitt der durch einen Wegunfall versäumten Arbeitsstunden Spalte 11 Spalte 10 a			
		Durchschnitt der durch einen Personalunfall versäumten Kalendertage Spalte 9a 5,7 b				Kalendertage Spalte 12a 5,7 b			
		a	b			a	b		
5,1	360	148	26,0	29	3.602	124	21,8		
25,6	1.570	128	22,5	138	24.003	174	30,5		
11,5 27,1	715	129	22,6	71	13.172	186	32,6		
49,2	2.969	126	22,1	85	15.704	185	32,5		
35,7	2.282	133	23,3	35	5.514	158	27,7		
37,5	2.356	131	23,0	13	1.866	144	25,3		
41,5	2.340	117	20,5	89	11.458	129	22,6		
87,9	4.470	106	18,6	91	11.753	129	22,6		
24,5	1.769	150	26,3	6	1.529	255	44,7		
34,8	1.847	110	19,3	16	3.024	189	33,2		
42,1	2.459	122	21,4	573	91.625	160	28,1		

Bei 94,5% der eingetretenen Personalunfälle wurden folgende Schutzmaßnahmen ergriffen: ¹¹⁾

J a h r	Technische Schutzmaßnahmen	Persönliche Schutzmaßnahmen gegenüber dem Verunglückten		Organisatorische Maßnahmen
		dem Verunglückten	dritten Personen	
1975	94	2472	374	32
1974	85	2875	343	20
1973	80	2816	352	25

¹¹⁾ Bei 5,5% 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
1975	213	238	189	198	1163	326	551	139	83	46
1974	236	271	237	216	1234	426	581	145	114	43
1973	251	259	223	232	1178	413	608	156	120	34

Aus der Unfallstatistik (1975) der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung

1. Gesamtergebnis der Unfallstatistik im Vergleich zum Jahr 1974

Dienststelle/ Direktions- (Inspektorats-) bereich	Gesamtzahl der Unfälle			davon Arbeits- unfälle		davon Wegunfälle				1975 verlorene Arbeits- stunden infolge von Arbeits- unfällen		bezogen auf die Arbeitsunfälle							
	Anzahl 1975	% 1974 1975		Anzahl 1975	% 1975	am Weg zum oder vom Dienst		im Dienst		Anzahl 1975	% 1975	Anzahl 1975	% 1975	Unfall- häufig- keit ¹⁾		Unfallrate ²⁾		Unfall- schwere ³⁾	
		1974	1975			Anzahl 1975	% 1975	Anzahl 1975	% 1975			1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	
Generaldirektion einschl. FZA	20	0,3	0,8	2	10	5	25	13	65	4,9	0,1	1,2	1,2	2,2	49,0	2,4			
FZB	15	0,4	0,5	3	20	1	6,7	11	73,3	205,8	0,4	4,6	17,3	8,3	45,7	68,6			
TZV	7	0,4	0,2	3	42,8	1	14,4	3	42,8	78,4	0,2	5,5	19,6	9,7	13,1	26,1			
PHW	12	0,9	0,4	12	100	—	—	—	—	597,8	1,2	29,7	109,6	53,1	55,3	49,8			
PZV	9	0,2	0,3	5	55,5	4	44,5	—	—	396,9	0,8	9,2	6,0	16,5	102,9	79,4			
Zwischensumme bzw. Durchschn.	63	2,2	2,2	25	39,7	11	17,4	27	42,9	1.283,8	2,7	6,7	18,8	11,9	49,6	51,3			
Graz	464	19,3	16,9	148	31,8	112	24,1	204	44,1	8.820,0	17,7	9,0	24,3	16,2	63,4	59,6			
Innsbruck	259	8,5	9,4	83	31,6	34	13,1	142	55,3	4.209,1	8,4	7,3	19,1	13,1	56,9	50,7			
Klagenfurt	183	7,6	6,6	78	42,6	24	13,1	81	44,3	3.679,9	7,3	10,7	22,8	19,1	50,4	47,2			
Linz	401	15,3	14,6	127	31,6	71	17,7	203	50,7	7.359,8	14,8	7,9	20,7	14,2	67,8	57,9			
Wien	1.183	40,4	42,9	413	34,5	242	20,4	528	44,7	20.139,0	40,4	9,3	18,3	16,6	63,1	48,7			
Salzburg	205	6,3	7,4	73	35,6	49	23,9	83	40,5	4.341,4	8,7	10,1	16,6	18,1	47,4	59,9			
Gesamtsumme (Durchschnitt)	2.758	100,0	100,0	947	34,3	543	19,8	1.268	45,9	49.833,0	100,0	8,9	19,9	15,9	61,0	52,6			

¹⁾ Anzahl der Unfälle je Million geleisteter Arbeitsstunden²⁾ Anzahl der Unfälle je 1000 Bedienstete³⁾ Verlorene Arbeitsstunden je Unfall im Schnitt⁴⁾ Einschließlich der Unfallereignisse, beispielsweise solcher durch Ausgleiten, Stolpern, Fallen, in Betriebsgebäuden. In der Tabelle 4 des Tätigkeitsberichtes sind derartige Unfälle in den Spalten 1 bis 45 (in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb), bzw. in den Spalten 48 bis 52 (unabhängig vom Betrieb), nach der jeweiligen Unfallursache aufgegliedert, enthalten.

Tafel VIII/9.2**2. Aufgliederung der Arbeitsunfälle nach:**

U n f a l l u r s a c h e n :	U n f a l l o r t e n :	Prozent der Unfälle
Materialfehler	Büroräume	3,5
Fehlende Schutzausrüstung	Brief-, Paketumleitung	0,2
Unsachgemäßes Hantieren mit Werkzeug	Bahnhofsgebäude	4,9
Hundebiß	Postbetriebsräume	5,4
Sturz	Bahnpost-, Paketwagen	14,0
Sturz von Leiter	Garagen, Werkstätten	0,9
Nichtbeachten von Vorschriften	Kabelschächte, Spleißgruben, Künnette	11,6
Nichtbenützen von Schutzausrüstung	Leitungstrassen	4,5
Unvorsichtigkeit	Richtfunkstationen (inkl. Antennen)	16,9
Alkohol	Werkstätten FM-Dienst	0,4
Schlechte Witterung	Fernmeldebetriebsräume	11,9
Glatter, schlechter Boden	Lagerräume, Freilagerflächen	9,5
Schlechte Beleuchtung	Wasch-, Aufenthalts-, Nächtigungsräume	0,7
Fallendes Material	Posteigene Gebäude (Verkehrswege)	1,8
Fremdverschulden	Postfremde Gebäude	13,8
	Öffentliche Verkehrsflächen	
		42,5

Tafel VIII/9.3**3. Durch Unfälle verursachte Verletzungen:**

Verletzter Körperteil:	Art der Verletzung:	Prozent der Verletzungen
Auge	Quetschung	5,7
Ohr	Prellung	0,0
Nase	Schnitt	1,4
Kopf	Bruch	6,3
Hals	Verstauchung	0,0
Schulter, Schlüsselbein	Biß	1,3
Brust, Rippen	Muskelzerrung	2,6
Becken, Bauch, Rücken	Fremdkörper	4,3
Oberarm	Verbrennung	1,9
Unterarm, Ellbogen	Stich	4,0
Hand	Gehirnerschütterung	15,8
Finger	Verätzung	29,0
Oberschenkel	Infektion	4,5
Unterschenkel		7,8
Knie		3,1
Fuß, Ferse, Knöchel		7,6
Zehen		3,4
Innere Organe		1,3

**Aus der Unfallstatistik der
Zusammenstellung**

Gesamtzusammenstellung

Jahr	Zahl der Arbeitnehmer								Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
	männlich				weiblich					
	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	%	Jugendliche Arbeitnehmer 3)	%	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 2)	%	Jugendliche Arbeitnehmer 3)	%		
1973	7.802	86,134	55	0,607	1.131	12,486	70	0,773	9.058	
1974	7.702	85,874	100	1,115	1.102	12,286	65	0,725	8.969	
1975	7.780	86,072	150	1,659	1.057	11,694	52	0,575	9.039	

Aufgliederung des Unfallgeschehens in den Erhaltungsbetrieben

Dienststelle	Arbeitnehmer					
	1973		1974		1975	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
Straßenbahn-Wagenrevision	1.058	31,339	1.017	30,827	1.035	30,37
Stadtbaum-Wagenrevision	176	5,213	179	5,426	190	5,57
Garagen-Wagenrevision	294	8,708	280	8,487	291	8,54
Gleisbau	391	11,582	368	11,155	346	10,15
Abteilung für elektr. Anlagen	182	5,391	176	5,335	183	5,37
Signalwerkstätte	37	1,096	34	1,031	33	0,97
Oberbauwerkstätte	157	4,651	161	4,880	156	4,58
Brückenbau	20	0,592	24	0,727	19	0,56
Erhaltungsstelle für Hochbau	85	2,518	81	2,455	81	2,38
Hauptwerkstätte	775	22,956	979	29,677	1.074	31,51
Autohauptwerkstätte	201	5,954	—	—	—	—
Summe Werkstätten	3.376	100,000	3.299	100,000	3.408	100,00

1) Arbeitsunfälle inklusive jener Unfälle, die sich auf dem Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte ereignen (ASVG § 175, Abs. 2).

2) 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.

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

Arbeitsunfälle x 100
4) Unfallrate 1 = $\frac{\text{Arbeitnehmerstand der Dienststelle}}{\text{Arbeitsunfälle x 100}}$

5) Unfallrate 2 = $\frac{\text{Arbeitsunfälle x 100}}{\text{Gesamtarbeitnehmerstand der Werkstättenbetriebe}}$

Wiener-Stadtwerke-Verkehrsbetriebe
der Arbeitsunfälle¹⁾

Beilage 10
Tafel VIII/10.1

Zahl der Arbeitsunfälle									Gesamtzahl der Arbeitsunfälle
männlich				weiblich					
Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ²⁾	%	Jugendliche Arbeitnehmer ³⁾	%	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ²⁾	%	Jugendliche Arbeitnehmer ³⁾	%		
680	90,788	5	0,667	61	8,144	3	0,401	749	
657	88,425	11	1,480	74	9,960	1	0,135	743	
614	86,479	32	4,507	62	8,732	2	0,282	710	

Tafel VIII/10.2

Arbeitsunfälle			Unfallrate 1 ⁴⁾			Unfallrate 2 ⁵⁾		
1973	1974	1975	1973	1974	1975	1973	1974	1975
82	58	56	7,750	5,703	5,41	2,429	1,758	1,64
38	29	31	21,591	16,201	16,32	1,126	0,879	0,91
27	27	27	9,184	9,643	9,28	0,799	0,818	0,79
49	28	33	12,532	7,609	9,54	1,451	0,849	0,97
13	30	17	7,143	17,045	9,29	0,385	0,909	0,50
5	2	4	13,514	5,882	12,12	0,148	0,061	0,12
28	22	33	17,834	13,665	21,15	0,829	0,667	0,96
5	6	5	25,000	25,000	26,32	0,148	0,182	0,15
10	11	4	11,765	13,580	4,94	0,296	0,333	0,12
160	198	178	20,645	20,225	16,57	4,739	6,002	5,22
31	—	—	15,423	—	—	0,918	—	—
448	411	388	13,270	12,458	11,38	13,270	12,458	11,38

Tafel VIII/10.3**Aufgliederung der bei Unfällen verletzten Körperteile**

Verletzter Körperteil	1974		1975	
	Anzahl der Verletzungen	%	Anzahl der Verletzungen	%
Augen	68	8,4	66	8,55
Kopf, Hals	83	10,1	73	9,46
Rücken	36	4,4	34	4,40
Brust	34	4,2	41	5,31
Arme	34	4,2	45	5,83
Hände	216	26,7	195	25,26
Beine	97	12,0	86	11,14
Füße	151	18,8	156	20,21
Übrige Körperteile	91	11,2	76	9,84
Summe	810	100,0	772	100,00

Aus der Unfallstatistik der Grazer-Stadtwerke

Unfallsursache	1956		1957		1958		1959	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Bremsvorgänge	9	5,2	12	6,5	10	6,33	12	7,95
Auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte	26	15,0	28	15,1	33	20,9	32	21,2
Rißverletzung	8	4,6	9	4,86	5	3,16	5	3,31
Kuppelvorgänge	10	5,78	10	5,4	3	1,90	3	1,98
Sturz am Trittbrett	15	8,67	14	7,57	11	6,97	16	10,5
Heben von Lasten	12	6,94	12	6,5	6	3,80	7	4,64
Abrutschen von Werkzeugen	22	12,76	13	7,03	6	3,80	5	3,31
Abspringen von Spänen und Splittern	6	3,47	6	3,25	3	1,90	—	—
Sturz bei der Arbeit	18	10,4	28	15,1	19	12,1	25	16,56
Augenverletzungen durch Splitter oder Lichtbögen	2	1,15	9	4,86	5	3,16	5	3,31
Augenverletzungen durch Schmutz oder Fett	2	1,15	2	1,08	3	1,90	3	1,98
Ausschlag von handbetätigten Steuereinrichtungen (z. B. Lenkrad)	6	3,47	5	2,7	6	3,80	6	3,98
Verletzungen durch Fahrgäste	7	4,0	2	1,08	4	2,53	—	—
Umstürzen von Gegenständen	4	2,3	7	3,08	2	1,26	1	0,67
Quetschungen bei Arbeit und Transport	19	11,11	14	7,57	19	12,01	9	5,96
Brandverletzung	—	—	3	1,62	1	0,63	1	0,67
Verbrühung	—	—	3	1,62	—	—	—	—
Abstürzen von Vorrichtungen	—	—	1	0,54	4	2,53	3	1,98
Verletzung durch Luftwerkzeuge	1	0,57	1	0,54	—	—	—	—
Elektrischer Strom	1	0,57	1	0,54	3	1,90	1	0,67
Schleifmaschinen	—	—	1	0,54	—	—	1	0,67
Rückschlag (z. B. Federn)	—	—	1	0,54	1	0,63	—	—
Fallen von Werkzeugen	—	—	1	0,54	1	0,63	—	—
Verätzung durch Säuren	1	0,57	—	—	2	1,26	1	0,67
Sonstige Maschinen	2	1,15	—	—	1	0,63	2	1,35
Bleivergiftung	1	0,57	—	—	—	—	—	—
Fremdverschulden	1	0,57	—	—	9	5,73	11	7,29
Holzbearbeitungsmaschinen	—	—	—	—	1	0,63	—	—
Sonstige Ursachen	—	—	2	1,08	—	—	2	1,35
Straßenbahnverkehr	—	—	—	—	—	—	—	—
Autobusverkehr	—	—	—	—	—	—	—	—
Anzahl der Unfälle	173	189	158	151				
hievon Sturz- und Wegunfälle ¹⁾	59	34,07	70	38,0	63	39,88	73	48,26
Anzahl der Arbeitnehmer	1130	1127	1123	1119				
Anzahl der weiblichen Arbeitnehmer								
Anzahl der Unfälle der weiblichen Arbeitnehmer								
Durchschnittliche Dauer der Arbeitsunfähigkeit								
Unfallrate ²⁾	15,31	16,77	14,07	13,5				

¹⁾ Summe der Unfälle auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte, Sturz am Trittbrett bzw. bei der Arbeit.²⁾ Berücksichtigt sind alle gemeldeten Unfälle, auch jene ohne Krankenstand.

Beilage 11

Tafel VIII/11.1.1

Aktiengesellschaft — Verkehrsbetriebe

1960		1961		1962		1963		1964		1965	
Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
7	5,69	13	8,97	9	7,88	5	4,0	10	8,42	3	2,8
32	26,0	34	23,42	30	26,3	34	27,2	24	20,2	29	27,1
3	2,44	1	0,69	3	2,63	5	4,0	4	3,36	2	1,87
4	3,26	5	3,45	3	2,63	2	1,6	5	4,2	3	2,08
13	10,55	14	9,61	7	6,14	6	4,8	4	3,36	6	5,61
9	7,32	3	2,07	2	1,75	5	4,0	3	2,52	3	2,8
6	4,87	4	2,76	5	4,38	7	5,6	8	6,72	4	3,74
—	—	5	3,45	3	2,63	3	2,4	3	2,52	3	2,8
9	7,32	21	14,5	23	29,18	27	21,6	26	21,83	14	13,09
1	0,814	2	1,38	—	—	1	0,8	3	2,52	1	0,935
2	1,63	3	2,07	1	0,88	1	0,8	1	0,84	1	0,935
4	3,26	6	4,14	4	3,51	2	1,6	2	1,68	5	4,67
3	2,44	—	—	3	2,63	—	—	—	—	1	0,935
—	—	2	1,38	2	1,75	1	0,8	1	0,84	3	2,8
12	9,76	13	8,97	8	7,02	6	4,8	4	3,36	6	5,61
1	0,814	1	0,64	—	—	2	1,6	4	3,36	1	0,935
—	—	—	—	—	—	—	—	2	1,68	2	1,87
4	3,26	3	2,07	2	1,75	3	2,4	6	5,04	5	4,67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	0,814	—	—	—	—	—	—	1	0,84	1	0,935
3	2,44	1	0,69	—	—	—	—	2	1,68	—	—
2	1,63	3	2,07	2	1,75	1	0,8	1	0,84	1	0,935
1	0,814	2	1,38	2	1,75	—	—	—	—	2	1,87
1	0,814	2	1,38	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3	2,07	—	—	1	0,8	1	0,84	1	0,935
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	2,44	1	0,69	1	0,88	5	4,0	1	0,84	4	3,74
2	1,63	1	0,69	1	0,88	5	4,0	2	1,68	2	1,87
—	—	2	1,38	3	2,63	3	2,4	1	0,84	4	3,74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
123	43,87	145	47,53	114	52,62	125	53,6	119	45,93	107	45,8
54	69	60	60	67	67	54	54	54	49	49	45,8
1130	1130	1144	1144	1133	1133	1117	1117	1117	1115	1115	—
10,88	12,85	9,96	11,03	10,65	—	—	—	—	—	9,59	—

Unfallsursache	1966		1967		1968		1969	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Bremsvorgänge	9	8,74	5	4,2	3	3	5	5,05
Auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte	18	17,49	31	26,1	20	20	31	31,33
Rißverletzung	5	4,86	3	2,52	3	3	5	5,05
Kuppelvorgänge	3	2,91	4	3,36	2	2	1	1,01
Sturz am Trittbrett	8	7,76	8	6,72	12	12	1	1,01
Heben von Lasten	6	5,82	2	1,68	—	—	1	1,01
Abrutschen von Werkzeugen	4	3,88	5	4,2	6	6	3	3,03
Abspringen von Spänen und Splittern	1	0,97	5	4,2	1	1	1	1,01
Sturz bei der Arbeit	13	12,61	23	19,35	17	17	17	17,18
Augenverletzungen durch Splitter oder Lichtbogen	3	2,91	—	—	1	1	4	4,04
Augenverletzungen durch Schmutz oder Fett	2	1,945	1	0,84	—	—	3	3,03
Ausschlag von handbetätigten Steuereinrichtungen (z. B. Lenkrad)	4	3,88	6	5,04	1	1	7	7,07
Verletzungen durch Fahrgäste	1	0,97	—	—	—	—	—	—
Umstürzen von Gegenständen	4	3,88	1	0,84	1	1	1	1,01
Quetschungen bei Arbeit und Transport	5	4,86	8	6,72	12	12	8	8,08
Brandverletzung	2	1,945	3	2,52	—	—	—	—
Verbrühung	—	—	1	0,84	—	—	—	—
Abstürzen von Vorrichtungen	2	1,945	2	1,68	2	2	1	1,01
Verletzung durch Luftwerkzeuge	—	—	—	—	—	—	—	—
Elektrischer Strom	1	0,97	—	—	2	2	—	—
Schleifmaschinen	2	1,945	1	0,84	2	2	2	2,02
Rückschlag (z. B. Federn)	2	1,945	1	0,84	1	1	1	1,01
Fallen von Werkzeugen	—	—	1	0,84	2	2	2	2,02
Verätzung durch Säuren	1	0,97	—	—	—	—	1	1,01
Sonstige Maschinen	2	1,945	—	—	4	4	—	—
Bleivergiftung	—	—	—	—	—	—	—	—
Fremdverschulden	3	2,91	4	3,36	2	2	1	1,01
Holzbearbeitungsmaschinen	—	—	4	3,36	1	1	2	2,02
Sonstige Ursachen	2	1,945	—	—	5	5	1	1,01
Straßenbahnverkehr	—	—	—	—	—	—	—	—
Autobusverkehr	—	—	—	—	—	—	—	—
Anzahl der Unfälle	103	119	100	97	97	97	97	97
hievon Sturz- und Wegunfälle ¹⁾	39	37,86	62	52,17	49	49,0	49	49,52
Anzahl der Arbeitnehmer	1081	1033	1010	998	998	998	998	998
Anzahl der weiblichen Arbeitnehmer	88	8,14	82	7,93	73	7,23	70	7,0
Anzahl der Unfälle der weiblichen Arbeitnehmer	10	8,40	11	9,24	7	7,0	8	8,25
Durchschnittliche Dauer der Arbeitsunfähigkeit	17,8 Tg.	18,4 Tg.	22,9 Tg.	18,4 Tg.	—	—	—	—
Unfallrate ²⁾	9,53	11,5	9,9	9,72	—	—	—	—

¹⁾ Summe der Unfälle auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte, Sturz am Trittbrett bzw. bei der Arbeit.²⁾ Berücksichtigt sind alle gemeldeten Unfälle, auch jene ohne Krankenstand.

1970		1971		1972		1973		1974		1975	
Anzahl	%	Anzahl	%								
1	1,35	1	1,39	3	4,35	1	1,30	3	4,0	3	3,85
12	16,22	13	18,05	19	27,50	15	19,35	14	18,69	13	16,67
2	2,7	4	5,56	2	2,90	8	10,04	5	6,66	4	5,13
1	1,35	2	2,78	1	1,45	—	—	—	—	—	—
4	1,41	6	8,34	2	2,90	3	3,9	4	5,33	5	6,41
1	1,35	3	4,17	1	1,45	—	—	2	2,66	2	2,56
4	5,41	3	4,17	7	10,15	5	6,45	3	4,00	2	2,56
2	2,7	—	—	—	—	2	2,6	2	2,66	1	1,28
19	25,66	17	24,61	12	17,40	20	25,8	6	8,00	11	14,10
2	2,7	1	1,39	2	2,90	1	1,30	1	1,33	1	1,28
2	2,7	2	2,78	—	—	—	—	1	1,33	—	—
6	8,14	4	5,56	3	4,35	2	2,6	5	6,66	1	1,28
—	—	1	1,39	2	2,90	3	3,90	4	5,33	4	5,14
1	1,35	1	1,39	1	1,45	1	1,36	3	4,00	1	1,28
7	9,46	7	9,73	9	13,05	8	10,04	13	17,36	11	14,10
—	—	—	—	1	1,45	—	—	—	—	2	2,56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,28
2	2,7	3	4,17	—	—	2	2,6	3	4,0	6	7,70
1	1,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	1,35	—	—	—	—	1	1,30	1	1,33	—	—
—	—	—	—	2	2,90	—	—	—	—	—	—
1	1,35	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2,56
1	1,35	—	—	—	—	1	1,30	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	2,7	—	—	1	1,45	1	1,30	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	1,35	2	2,78	—	—	1	1,30	3	4,00	—	—
1	1,35	1	1,39	—	—	—	—	1	1,33	—	—
—	—	1	1,39	2	2,95	2	2,6	1	1,33	2	2,56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	7,70	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	—	72	—	69	—	77	—	75	—	78	—
35	47,29	36	51,5	33	47,8	38	49,35	24	32,02	29	37,18
990	—	970	—	927	—	898	—	894	—	923	—
65	6,57	62	6,39	61	6,58	54	6,01	49	5,48	44	—
6	8,10	3	4,1	2	2,90	4	5,19	3	4,0	6	—
15,7 Tg.	—	17,5 Tg.	—	17,9 Tg.	—	14,2 Tg.	—	15,7 Tg.	—	16,24 Tg.	—
7,45	—	7,42	—	7,44	—	8,57	—	8,38	—	8,45	—

Beilage 12

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 1975 07 09 07 37 Halte- und Ladestelle Wagram-Grafenegg, 20 Jahre
2. Do 1975 01 02 19 58 Bahnhof Saalfelden, 36 Jahre
3. Mo 1975 06 16 04 45 Bahnhof Rohr, 40 Jahre
4. Fr 1975 06 13 21 15 Bahnhof Salzburg Hauptbahnhof, 26 Jahre
5. Do 1975 07 24 19 50 Bahnhof St. Michael, 60 Jahre
6. Mo 1975 07 28 17 40 Bahnhof Wien Südbahnhof - Frachtenbahnhof, 27 Jahre
7. Fr 1975 08 08 02 58 Bahnhof Stadlau, 42 Jahre
8. Mo 1975 10 27 10 35 Bahnhof Niklasdorf, 23 Jahre
9. Do 1975 10 30 23 20 Bahnhof Wiener Neustadt, 37 Jahre
10. Mi 1975 08 20 21 01 Bahnhof Simmering - Verschiebebahnhof, 18 Jahre
11. Sa 1975 12 20 19 50 Strecke zwischen Bahnhof Mallnitz und Bahnhof Böckstein, 43 Jahre
12. Mi 1975 12 17 20 30 Bahnhof Wien Südbahnhof, 35 Jahre
13. Do 1975 02 27 19 48 Bahnhof Knittelfeld, 45 Jahre
14. Fr 1975 05 23 13 35 Zugförderungsstelle Bischofshofen, 22 Jahre
15. Mi 1975 07 23 09 45 Zugförderungsleitung Linz, 40 Jahre
16. Fr 1975 06 20 10 28 Bahnhof St. Valentin, 17 Jahre
17. Di 1975 11 18 06 38 Bahnhof Lambach, 27 Jahre
18. Do 1975 12 04 11 15 Bahnhof Wien Franz-Josefs-Bahnhof, 56 Jahre
19. Mi 1975 11 05 07 45 Haltestelle Lind-Rosegg, 37 Jahre
20. Do 1975 02 06 13 45 Strecke zwischen Bahnhof Feldkirchen in Kärnten und St. Martin/Sittich, 22 Jahre
21. Mi 1975 01 22 01 15 Gleisanlage 327/13 - Schlachthausgasse - Erdbergstraße, 54 Jahre
22. Mi 1975 01 22 01 15 Gleisanlage 327/13 - Schlachthausgasse - Erdbergstraße, 53 Jahre
23. Do 1975 01 30 12 30 Hohe Scharte, Schloßalmgebiet, 36 Jahre
24. Sa 1975 07 05 14 25 Postamt 1103 Wien, 53 Jahre
25. Di 1975 01 21 12 30 Postamt 2650 Payerbach, 37 Jahre
26. Di 1975 02 11 10 50 Postamt 8600 Bruck an der Mur, 44 Jahre
27. Di 1975 09 02 11 00 Postamt 5721 Piesendorf, 53 Jahre
28. Fr 1975 10 10 14 30 Postamt 9150 Bleiburg, 56 Jahre
29. Di 1975 10 21 10 50 Postamt 6700 Bludenz, 45 Jahre
30. Fr 1975 04 18 17 40 Postamt 3132 Hollenburg, 61 Jahre
31. Di 1975 12 02 09 30 Postamt 8720 Knittelfeld, 56 Jahre
32. Do 1975 01 23 13 25 Fernmeldebetriebsamt Salzburg, 46 Jahre
33. Di 1975 03 04 15 00 Kabelbauamt Wien, 40 Jahre
34. Mo 1975 04 21 17 30 Gebr. Brandner Ges. m. b. H., Wallsee, 38 Jahre
35. Mo 1975 01 27 08 10 Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien, 29 Jahre
36. Do 1975 09 11 19 30 Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien, 19 Jahre
37. Fr 1975 09 12 07 10 Schiffahrtsstelle Bregenz, Werkstättenmole, 35 Jahre
38. Fr 1975 11 07 09 50 Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien, 23 Jahre

2. Zu Abschnitt IV/1.3

39. Do 1975 07 31 11 20 Bahnhof Götzendorf, 24 Jahre
40. Di 1975 02 11 14 40 Bahnhof Linz Verschiebebahnhof, 36 Jahre
41. Sa 1975 04 05 13 40 Bahnhof Wien Westbahnhof, 24 Jahre
42. So 1975 10 19 12 05 Bahnhof Enns, 25 Jahre
43. Fr 1975 09 05 12 29 Bahnhof Vorkloster, 40 Jahre
44. Mi 1975 06 25 15 05 Bahnhof Steyr, 27 Jahre

45. Mo 1975 09 01 17 26 Bahnhof Linz Hauptbahnhof, 45 Jahre
46. Mi 1975 01 01 16 25 Bahnhof Selzthal, 35 Jahre
47. Fr 1975 07 25 12 05 Bahnhof Innsbruck Westbahnhof, 41 Jahre
48. Di 1975 02 25 15 15 Hauptwerkstätte Simmering, 51 Jahre
49. Di 1975 07 29 23 00 Wien 12., Eichenstraße, Einfahrt Badner Bahn, 31 Jahre
50. Sa 1975 01 25 03 30 Salzburg, Zentralgarage der Salzburger Stadtwerke - Verkehrsbetriebe, 45 Jahre
51. Mi 1975 03 05 11 15 Salzburg, Zentralgarage der Salzburger Stadtwerke - Verkehrsbetriebe, 27 Jahre
52. Mo 1975 07 14 23 40 Wien 15., Ullmannstraße - Gaudenzdorfer Gürtel, 26 Jahre
53. Mi 1975 01 29 11 50 Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe, Werkstätte Michelbeuern, 20 Jahre
54. Do 1975 06 12 18 00 Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe, Werkstätte Stadtbahn Hütteldorf, 54 Jahre
55. Mi 1975 10 22 00 30 Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe, Wagenrevision Speising, 45 Jahre
56. Di 1975 04 22 09 15 Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe, Zentralwerkstätte Simmering, 44 Jahre
57. Mo 1975 05 12 09 00 Wien 7., USTRABA-Station Mariahilfer-Straße, 48 Jahre
58. Di 1975 01 28 21 20 Wählamt Mariazell, 29 Jahre
59. Sa 1975 08 09 10 00 Postamt 9900 Lienz, 54 Jahre
60. Do 1975 09 18 08 30 Gries-Gstöcket, 28 Jahre
61. Di 1975 05 13 11 50 Esternberg — Schaltstelle Stp. 53, 34 Jahre
62. Mi 1975 07 02 10 00 Villach, Jessenfeldrain 1, 45 Jahre

IX. Bildtafeln

Abb. 1 ►

Des öfteren kam es zu schweren Elektrounfällen, weil der geringe Abstand eines Isolators, der spannungsführende von spannungsfreien Fahrleitungsteilen trennt, überbrückt wurde. Von fundamentaler Bedeutung ist daher die wohl wichtigste Bestimmung der Dienstvorschrift der Österreichischen Bundesbahnen für den Betrieb der Leitungsanlagen der elektrisch betriebenen Haupt-, Neben- und Anschlußbahnen, wonach „jeder Bedienstete bei Arbeiten, für die eine Abschaltung und Erdung vorgeschrieben ist, verpflichtet ist, sich vom Vorhandensein der Erdungen selbst zu überzeugen und jede Annäherung an nicht geerdete Leitungen zu unterlassen.“ Dem richtig vorgenommenen Erdungsvorgang kommt deshalb besondere Bedeutung zu.

Bildnachweis

Die ÖBB in Wort und Bild: Abbildung 1, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19
Sicherheit zuerst, Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der Österreichischen Eisenbahnen: Abbildung 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

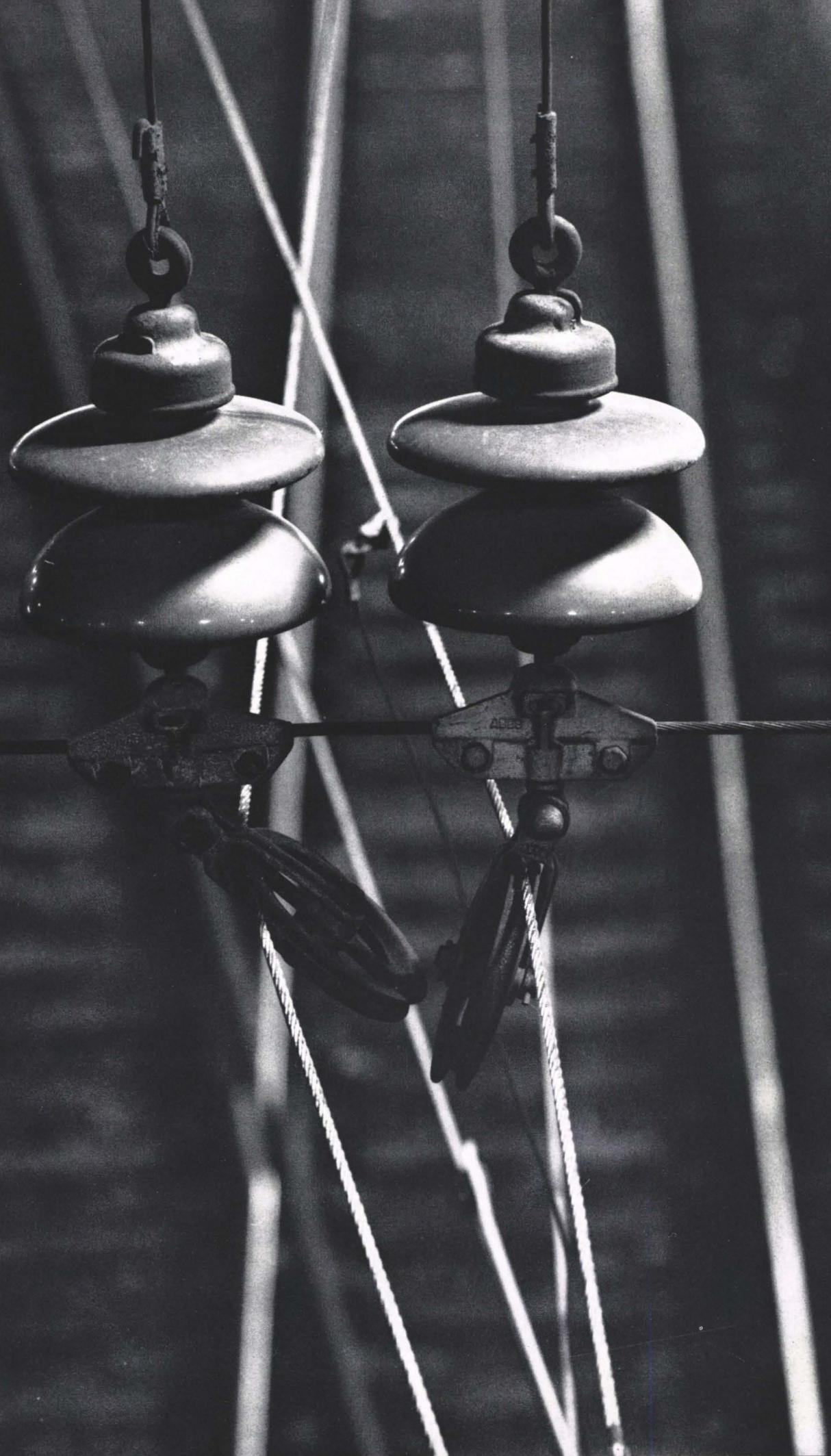


Abb. 2 bis Abb. 6

Die Erdung 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 Schraubklemme trägt. Geerdet wird durch Befestigen der Schraubklemme an einem geerdeten Anlageteil (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.

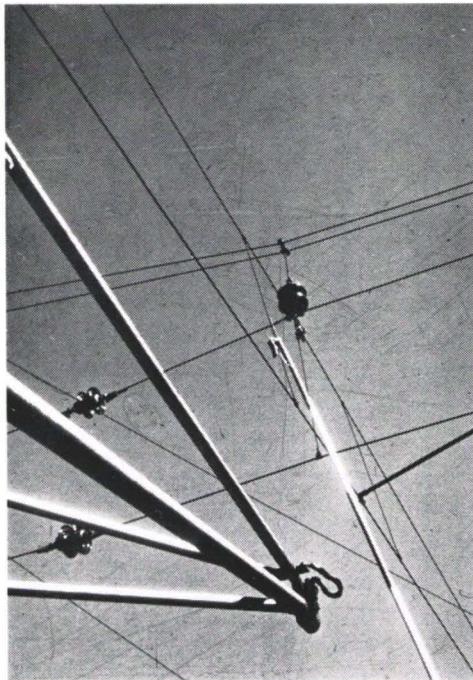
Abb. 2



Anschließen der Erdungsklemme an die Schiene

Abb. 3





Einhängen
der Erdungsstange

◀ Abb. 4

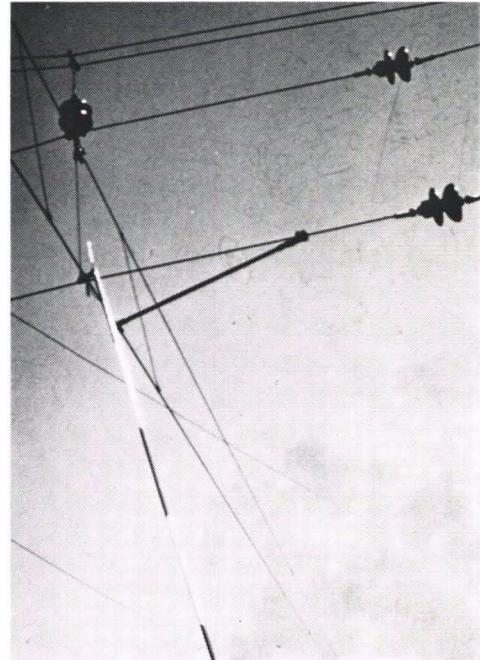
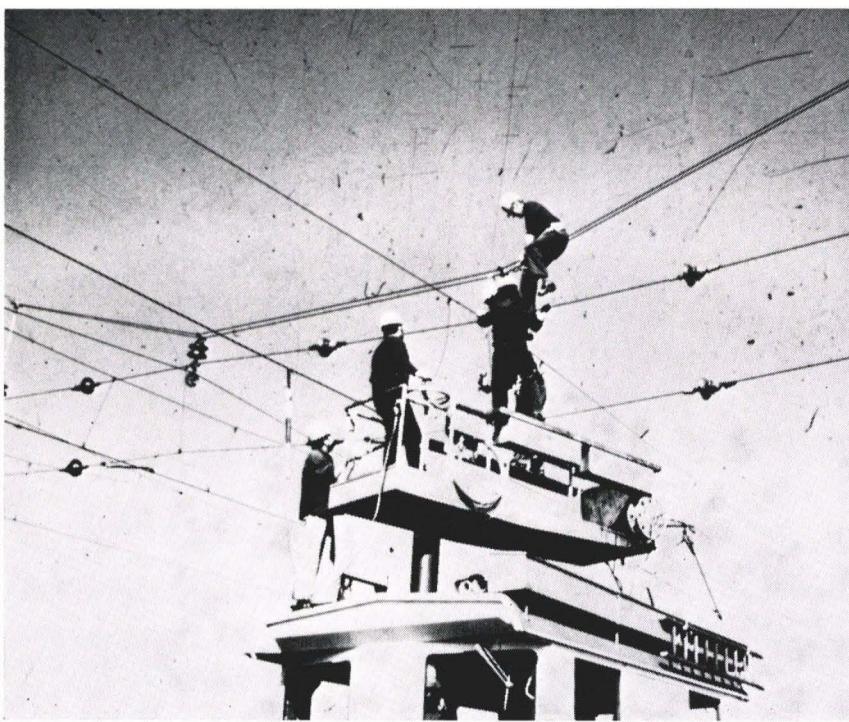


Abb. 5 ►

Kontrolle
der richtig eingehängten
Erdungsstange



Erdungsbügel und Erdungsstange

Abb. 6

Abb. 7 bis Abb. 10

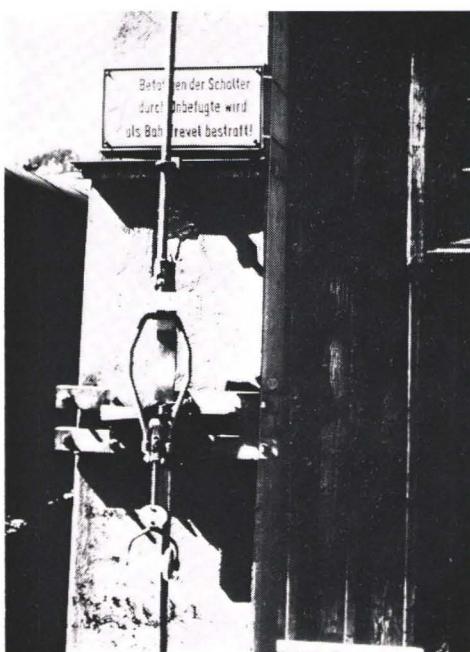
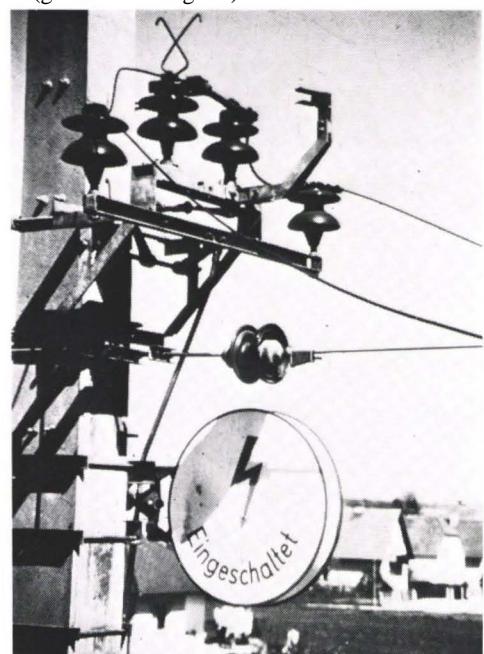
Die Fahrleitung über Gleisen oder Gleisabschnitten, auf denen regelmäßig Ladearbeiten verrichtet werden, ist von der übrigen Bahnhoffahrleitung durch Streckentrenner abgetrennt. Sie wird über einen eigenen Schalter, den Ladegleisschalter unter Spannung gesetzt. Dieser Schalter ist so eingerichtet, daß er in der Stellung „AUS“ den abgeschalteten Fahrleitungsabschnitt selbsttätig an Erde legt.

Die selbsttätige Erdung bewirkt die Ableitung von Induktionsströmen und die Ausschaltung der Stromquelle infolge Kurzschlusses, sobald der abgeschaltete Fahrleitungsabschnitt, etwa durch Isolatorüberschlag oder durch das Überschleifen des Streckentrenners durch den Stromabnehmer eines Triebfahrzeuges, an Spannung gelegt wird.

Der Ladegleisschalter ist mit einer mit dem Schalterantrieb gekuppelten und um eine waagrechte Achse drehbaren Trommel, dem Schaltzeiger, versehen, der die beiden Schalterstellungen kenntlich macht (siehe Abb. 7, 8 und 9).

Abb. 7 ►

Vorsicht!
Ladegleis ist eingeschaltet



◀ Abb. 8

Ladegleis ist ausgeschaltet

Abb. 9 ►



Warningstafel beachten

Abb. 10

Abb. 11 ►

Den spezifischen Gefahren des Eisenbahnbetriebes sind auch die Arbeitnehmer der Anschlußbahnen ausgesetzt. Das Bild zeigt die „Nahtstelle“ zwischen dem Streckennetz der Österreichischen Bundesbahnen und der größten Industriebahn Österreichs, jener der VÖEST-ALPINE in Linz, den Mühlbachbahnhof. Mit einer Gleislänge von über 160 km übertrifft die Werksbahn das gesamte normalspurige Streckennetz des Bundeslandes Vorarlberg. Insgesamt 23 km sind mit einer 15-kV-Fahrleitungsanlage überspannt (siehe Abschn. IV/3 bzw. Abschn. VIII, Beilage 6).

Abb. 12 ►

Das Bild zeigt einen Teil der Gleisanlage der Chemie Linz AG in Linz. Auf den 36 km Gleisanlagen stehen oft bis zu 900 Waggons.

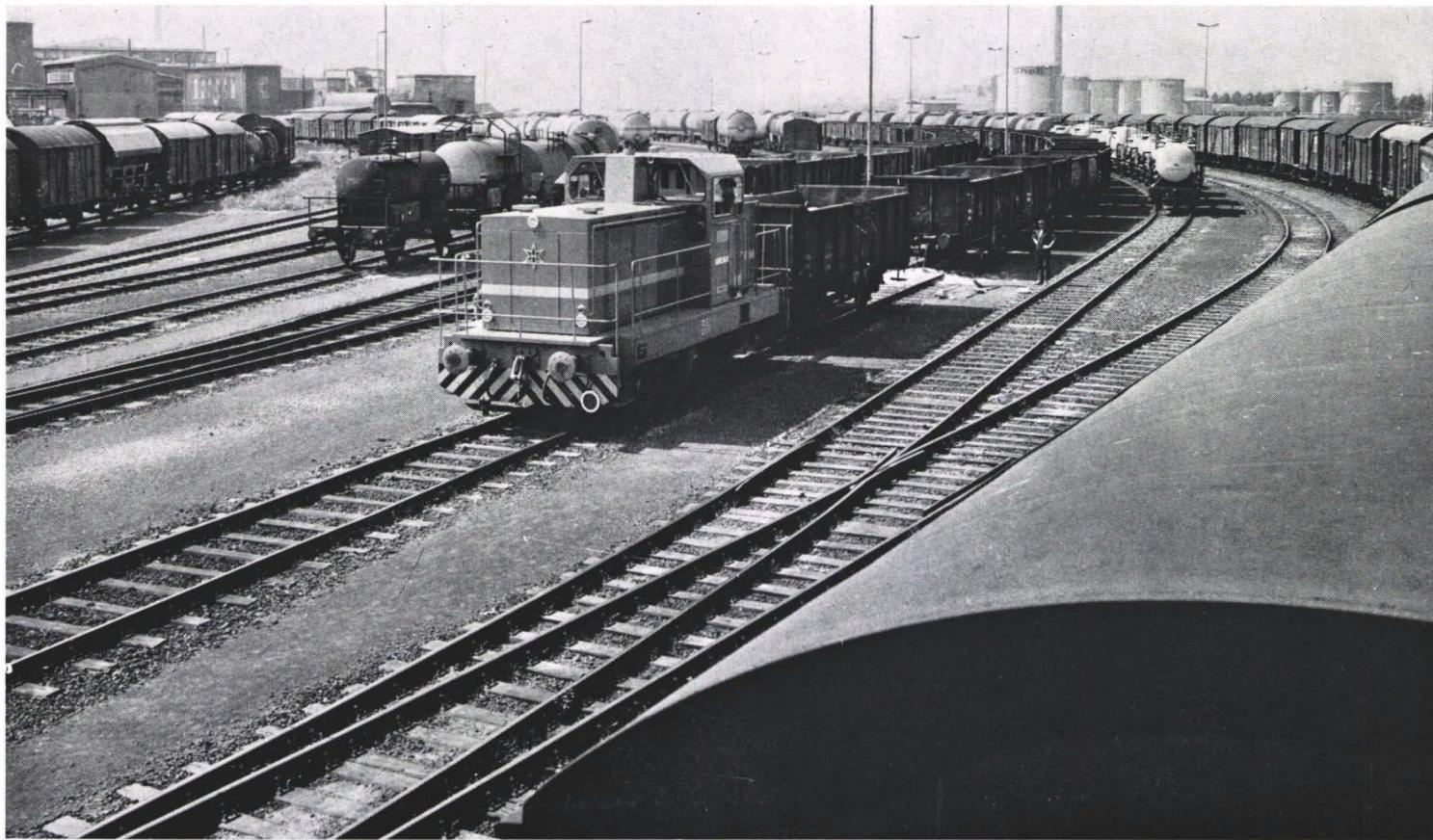


Abb. 13 bis Abb. 15

zeigen Bilder aus dem Werksbahnbetrieb der VÖEST-ALPINE, bei dem rund 750 Arbeitnehmer, davon allein im Lokfahrdienst 136 Bedienstete, sowie 310 im Verschub- und Stellwerksdienst tätig sind (siehe Abschn. IV/3 bzw. Abschn. VIII, Beilage 6).

Abb. 13: Eine der neuen 1000-PS-Werkslokomotiven im Einsatz am Mühlbachbahnhof



Abb. 14: Spezialtransportwagen im Werksverkehr vor den Hochöfen

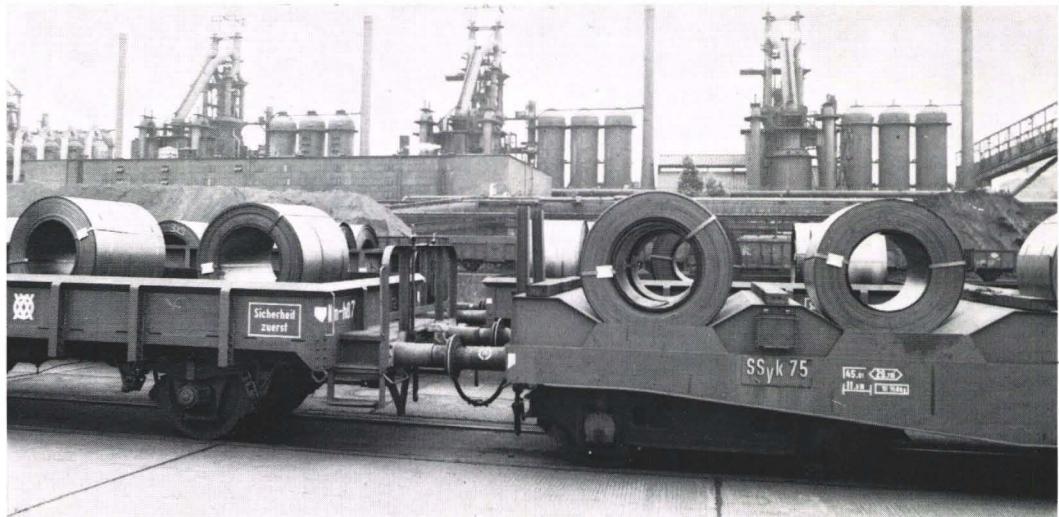


Abb. 15: Der Wagenwerkstätte obliegt neben der Instandhaltung des mehr als 1000 Stück umfassenden Wagenparks die Entwicklung spezifischer Konstruktionen für die Transportaufgaben eines Stahlwerkes



Abb. 16 ►

Im Berichtsjahr fanden weitere Versuche mit der Mittelpufferkupplung unter winterlichen Bedingungen statt.

Abb. 17 ►

Eines der interessantesten Bau- und Hilfsfahrzeuge, die im Zuge des Wiener U-Bahn-Baues entwickelt wurden, eine Zweikraft-Speziallokomotive (siehe Abschnitt IV/3).

Abb. 18 ►

Auf den 18,5 km Anschlußgleisen der Werksbahn der Österreichischen Mineralölverwaltung AG im Raffineriebetrieb Schwechat besorgen vier feuerlose Hochdruck-Dampfspeicherlokomotiven den werksinternen Verschub sowie die Abholung und Beistellung auf der Übergabebeanlage.

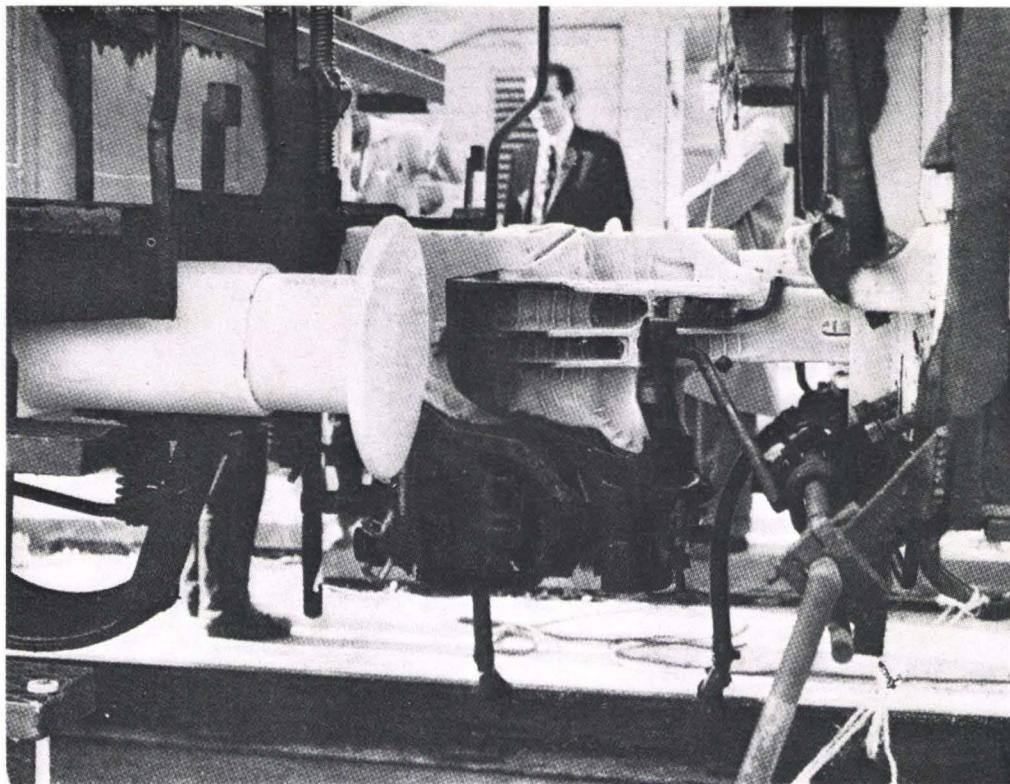


Abb. 19 ►

Verschub von Kesselwagen. Zum Kuppeln langsam anrollender Fahrzeuge darf man sich zwischen den Puffern des stillstehenden Fahrzeuges aufstellen. In aufrechter Haltung darf nur dann in das Gleis oder aus demselben getreten werden, wenn die Fahrzeuge noch mindestens eine Wagenlänge voneinander entfernt sind, sonst nur in so tief gebückter Stellung, daß ein Erfassen durch die Puffer nicht möglich ist.

