

5. Nov. 1974

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORAT

TÄTIGKEITSBERICHT
DES
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORATES
FÜR DAS
JAHR 1973

WIEN 1974

BERICHT
des
Bundesministeriums für Verkehr
über die
Tätigkeit und Wahrnehmungen
des
Verkehrs-Arbeitsinspektorates
auf dem
Gebiete des Arbeitnehmerschutzes
im Jahre 1973

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. Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	1
3. Zur Gestaltung des Tätigkeitsberichtes	1
II. Zur Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion	2
III. Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	5
1. Zentrale Tätigkeit	5
2. Inspektionstätigkeit	5
3. Kommissionen und Erhebungen	11
4. Globalaufgliederung der Außendiensttätigkeit	11
5. Beanstandungen bei Betriebsinspektionen.	11
6. Schriftliche Tätigkeit	11
IV. Unfälle und Berufskrankheiten	12
1. Unfälle	12
1.1 Allgemeines	12
1.2 Tödliche Unfälle	16
1.3 Bemerkenswerte Unfälle	20
2. Berufskrankheiten	23
3. Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten	24
V. Zusammenstellung der gesetzlichen Vorschriften, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst von Bedeutung sind, nach dem Stande vom 31. Dezember 1973	33
VI. Tabellen	37
Tabelle 1: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe	38
Tabelle 2: Besuchte Betriebe und Dienststellen, diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen, deren Arbeitnehmerstand sowie Zahl der durchgeführten Inspektionen	48
Tabelle 3: Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen	50
Tabelle 4: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre 1973 zur Kenntnis gebrachten Unfälle	62
VII. Zusammenfassende Darstellung der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	67
VIII. Beilagen	68
Beilage 1: Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion	68
Beilage 2: Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und deren Arbeitsgebiete	69
Beilage 3: Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957	71
Beilage 4: Nähere Daten zum Abschnitt IV	73
Beilage 5: Langfristige Leistungsbilanz des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	74
Beilage 6: Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Bereich der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung	75
Beilage 7: Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen	77
Beilage 8: Ergänzende Angaben zur Inspektionstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	79
Beilage 9: Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen	85
IX. Bildtafeln	91

I. Einleitung

1. Allgemeines

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

Zur Aufgabenstellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sei angeführt, daß dieses im Rahmen seines Wirkungskreises²⁾ durch seine hiezu ermächtigten Organe (Verkehrs-Arbeitsinspektoren) die Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Vorschriften und behördlichen Verfügungen zu überwachen hat, insbesondere soweit diese den Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer, die Verwendung der Arbeitnehmer, die Arbeitszeit, die Arbeitspausen, die Nachtruhe (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 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.

Es kann erwartet werden, daß die Weiterentwicklung auf diesen Gebieten neue Impulse durch das Arbeitnehmerschutzgesetz erhält und auch die darnach errichteten betrieblichen Institutionen für die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten dazu beitragen werden.

2. Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Im Berichtsjahr waren beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat, wie in den vorangegangenen Berichtsjahren, gleichbleibend außer dem Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sowie zwei mit administrativen Aufgaben beschäftigten weiblichen Bediensteten ein rechtskundiger Sachbearbeiter und fünfzehn Verkehrs-Arbeitsinspektoren tätig. Darüber hinaus gelang es, einen Arzt für die Tätigkeit bei der Verkehrs-Arbeitsinspektion zu gewinnen, dem die besondere Wahrnehmung der Aufgaben, die die Verkehrs-Arbeitsinspektion auf dem Gebiete der Arbeitshygiene und Arbeitsphysiologie sowie der Verhütung von Berufskrankheiten zu erfüllen hat, obliegt. Im Berichtsjahr wurde als Ersatz für einen in den Ruhestand getretenen Verkehrs-Arbeitsinspektor ein Bundesbahnbeamter zum Verkehrs-Arbeitsinspektorat versetzt bzw. als Ersatz für einen zur Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung abgeordneten Verkehrs-Arbeitsinspektor ein Beamter des Fernmeldedienstes der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zugeordnet.

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

3. Zur Gestaltung des Tätigkeitsberichtes

Allgemein wird bemerkt, daß der vorliegende Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1973 wieder weitgehend in der Form der bisher erstellten verfaßt wurde. Hingegen wurde im Abschnitt VI die Tabelle 4 („Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtsjahr zur Kenntnis gebrachten Unfälle“) wesentlich erweitert, um so eine bessere Analyse der Ursachen der Unfälle zu geben. Gleichzeitig kann so besser zur Schwerpunktfindung bei den zu setzenden Maßnahmen im Hinblick auf die Unfallverhütung beigetragen werden. Weiters wurden, um die Übersichtlichkeit zu verbessern, die im Prinzip schon in früheren Tätigkeitsberichten gebrachten Tabellen zum Teil mehr detailliert aufgliedert, zum Teil durch Zwischensummen einzelner Verkehrszweige ergänzt, was insbesondere für die Eisenbahnen und die Kraftfahrbetriebe gilt.

Schließlich sei bemerkt, daß zur Verbesserung der Vergleichsmöglichkeiten die Angleichung an einschlägige Publikationen im vorliegenden Tätigkeitsbericht weiter vorangetrieben wurde.

¹⁾ 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⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 1.

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

Die Begebenheiten des Berichtsjahres, die wesentlich zur Änderung der Arbeitsbedingungen im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion beitragen, sind in ihrer Thematik durchaus jene, die sich schon in den vorangegangenen Tätigkeitsberichten spiegelten, so daß im Nachstehenden, in den Ausführungen vereinfacht, hier nur kurz darauf eingegangen zu werden braucht.

Beim größten Unternehmen im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion, den Österreichischen Bundesbahnen, stand vor allem die Erneuerung und Modernisierung des Fahrparks, die Fortführung der Arbeiten zur Ablösung der Dampftraktion durch Elektrifizierung¹⁾ und Umstellung auf Dieselbetrieb, das sicherungstechnische Rationalisierungsprogramm sowie der Ausbau von Bahnhöfen und Strecken, insbesondere auch der Bau von Großverschiebebahnhöfen im Vordergrund.

Für den Arbeitnehmerschutz bedeutet dies vielfach wesentliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen. Nicht zuletzt gehören auch hier die Bestrebungen angeführt, möglichst früh in den achtziger Jahren die automatische Mittelpufferkupplung im UIC²⁾-Bereich einzuführen und so dem technischen Fortschritt und einer zunehmenden Rationalisierung in der Betriebsführung zu dienen, ebenso aber auch, um die im Vershubdienst Tätigen von einschlägigen Unfallsgefahren zu befreien³⁾.

Die sich ändernde Personalstruktur und der immer größer werdende Personalmangel des Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen erfordern entsprechende Maßnahmen. Die Schwierigkeiten liegen vor allem darin, daß sich dieser Personalmangel, etwa beim Bau- und Bahnerhaltungsdienst, besonders auf die Verkehrsknotenpunkte konzentriert, was zur Folge hat, daß es heute schon sehr viele Dienststellen gibt, wo außer dem Aufsichtspersonal kein Österreicher mehr beschäftigt ist⁴⁾.

Der Personalmangel führte auch dazu, daß im Berichtsjahr, wie schon in den vorangegangenen Jahren, die Österreichischen Bundesbahnen Jugendliche als Nachwuchskräfte für den Fahrdienstleiter- sowie für den kommerziellen Hilfsdienst und als Zugbegleiter ausbilden. Bei der Ausbildung und Beschäftigung dieser Nachwuchskräfte ebenso wie auch bei jener von Jugendlichen, etwa als Lehrlinge in technischen Dienstzweigen, sind die Bestimmungen des Kinder- und Jugendlichenbeschäftigungsgesetzes (KJBG) zu beachten.

Die Forcierung von Rationalisierungsmaßnahmen, beispielsweise die Bestrebungen zur Einführung des gänzlich schaffnerlosen Betriebes, charakterisieren die Gegenwartsituation der österreichischen Straßenbahnbetriebe. Ferner wäre noch der seiner Vollendung entgegengehende Neubau der Zentralwerkstätte der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe in Simmering anzuführen. Schließlich soll noch zum Bau der Wiener U-Bahn angeführt werden, daß im Berichtsjahr hier das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bereits zur Wahrung des Arbeitnehmerschutzes vielfach zu Bauentwürfen Stellung genommen bzw. an Bauverhandlungen teilgenommen hat und daß im Berichtsjahr bereits auf der Probestrecke Friedensbrücke — Heiligenstadt die entsprechenden Versuchsfahrten aufgenommen wurden.

Auf dem Seilbahnsektor zeigte sich im Berichtsjahr eine Verringerung der Neubautätigkeit, da in Österreich diesbezüglich schon ein hoher Sättigungsgrad erreicht ist. Hatte sich doch im letzten halben Jahrzehnt die Zahl der Hauptseilbahnen nahezu verdoppelt und ähnlich aliquot, wenn auch mit abgeschwächter Tendenz, die Zahl der durchgeführten Inspektionen bei diesen durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

Auf dem technischen Sektor ist hinsichtlich der Bahnsysteme eine Neuerung zu verzeichnen. Neben der konventionellen Pendelbahn, bei der ein Wagen zu Berg und ein anderer zu Tal fährt, tritt nunmehr neben der Doppelsesselbahn auch die kuppelbare Einseilumlaufbahn in den Vordergrund. Das wesentlichste Merkmal dieses letztgenannten Bahnsystems liegt darin, daß nur ein Seil, nämlich das Förderseil, für den Bahnbetrieb erforderlich ist. Die Wagen werden in den Stationen mittels Klemmapparaten an dieses Seil geklemmt bzw. davon gelöst. Das Ein- und Auskuppeln der Wagen sowie deren Durchführung durch die Stationen erfolgt vollautomatisch und wird von mechanischen und elektrischen Sicherheitseinrichtungen überwacht. Dadurch ist das Fahrdienstpersonal von manueller Tätigkeit weitgehend entlastet.

Bei diesen Bahnen werden, wie bereits vorher bei den Pendelbahnen, zur Festpunktmarkierung radioaktive Strahlenquellen in die Seile eingelegt. Derartige Festpunktmarkierungen wurden schon bei rund 50 Seilbahnen eingebaut. Durch die Verdichtung des Seilbahnnetzes und Einführung neuer Seilbahnsysteme sind in den letzten Jahren im Rahmen des Arbeitnehmerschutzes zwangsläufig neue Probleme aufgetreten, deren Bewältigung an die Organe der Verkehrs-Arbeitsinspektion große Anforderungen stellt.

¹⁾ Am 1. Juni 1973 wurden neuelektrifizierte, vor allem für den Güterverkehr bedeutsame Strecken im Wiener Raum in Betrieb genommen. Weiters wurde im Juni des Berichtsjahres mit der Elektrifizierung der Strecke Linz — Summerau und im Oktober 1973 mit Elektrifizierungsarbeiten an der Donauuferbahn begonnen.

²⁾ Internationaler Eisenbahnverband (Union Internationale des Chemins de fer — UIC).

³⁾ Siehe auch die Ausführungen über die Mittelpufferkupplung in Abschnitt IV/3.

⁴⁾ Die 13. Bundeskonferenz der Exekutive Bau- und Bahnerhaltung: Der Eisenbahner, H. 11/1973.

Das Jahr 1973 stellte die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung bei der Bewältigung der steigenden Anforderungen vor eine Reihe schwieriger Probleme, die zum Teil auch auf den Personalmangel zurückzuführen waren. Um auch die Zustellung auf dem Lande zu verbessern, wurde die Motorisierung der Landzustellerbezirke fortgesetzt und weitere Abgabebriefkasten aufgestellt. Weiter stark expandierend war der Postautodienst. Das Omnibuserneuerungsprogramm wurde 1973 durch den Ankauf von 129 Omnibussen, von denen 122 Großraumbusse waren, mit Erfolg fortgesetzt. Eine im Zeichen der Treibstoffknappheit und des Umweltschutzes bedeutsame Maßnahme war der Beginn der praktischen Erprobung eines neuentwickelten Elektro-Paketkraftwagens. Die Hochbautätigkeit konnte in etwa gleichem Maße wie im vorangegangenen Jahr fortgesetzt werden, wobei das Schwergewicht wieder bei den Fernmeldehochbauten⁵⁾ lag.

Weiters wäre die Verordnung⁶⁾ der Bundesregierung vom 19. Dezember 1972, BGBl. Nr. 38/1973 anzuführen, mit der die Wochendienste bestimmter Bedienstetengruppen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung verlängert wird. Diese Verordnung betrifft Omnibuslenker und Fahrgelderheber im Postautodienst sowie Lenker der Landkraftposten und Kraftgüterposten sowie die Wochendienste der Bediensteten des Heimaufsichtsdienstes in den von der Post- und Telegraphenverwaltung geführten Lehrlingsinternaten.

Auf dem Gebiete der Schifffahrt sind die Investitionen der Ersten Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft zu erwähnen, mit deren Hilfe die Güterflotte auf personalsparende Einheiten umgestellt werden soll. Im Berichtsjahr wurde durch die Erste Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft ein neuer Schubkoppelverband in Dienst gestellt, der aus insgesamt vier bis sechs Einheiten, und zwar aus zwei Güterschubschiffen, zwei Zwischenleichtern und zwei Kopfleichtern besteht. Schließlich gehören hier noch die Vorarbeiten angeführt, die insbesondere der gesetzlichen Regelung von Arbeitnehmerschutzvorschriften auf dem Gebiete der Seeschifffahrt gelten.

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.

Die sich daraus ergebende Produktivitätssteigerung des Unternehmens zeigt sich in der Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer pro Beschäftigten, die im Zeitraum 1969—1973 um ein Drittel gesteigert werden konnten. Von Interesse für die arbeitnehmerschutzmäßigen Belange sind parallel hiezu weitere große Investitionsvorhaben der Austrian Airlines, wie die Errichtung einer Flugzeugwerft, deren Bau im Herbst 1972 in Angriff genommen wurde und mit deren Fertigstellung planmäßig im Frühjahr 1974 gerechnet werden kann, zu nennen. Weiters erfordert die dezentrale Unterbringung vieler Dienststellen des Unternehmens die Errichtung eines Zentralgebäudes, dessen Bau im Herbst 1974 beginnen soll.

Mit dem am 1. Jänner 1973 in Kraft getretenen Arbeitnehmerschutzgesetz⁷⁾ wurde der Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer bei der beruflichen Tätigkeit sowie der bei dieser Tätigkeit mit Rücksicht auf Alter und Geschlecht der Arbeitnehmer gebotene Schutz der Sittlichkeit für weite Bereiche neu geregelt. Es wurden vor allem die Grundsätze für jene Maßnahmen und Vorkehrungen festgelegt, die notwendig sind, um einen dem hochentwickelten Stand der technischen Wissenschaften und den modernen medizinischen Erkenntnissen entsprechenden Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer zu erreichen und dessen Weiterentwicklung zu fördern. Auch sind auf Grund dieser Regelung betriebliche Einrichtungen zu schaffen, die den Arbeitgeber bei Durchführung der ihm obliegenden Vorsorge für den Schutz der Arbeitnehmer unterstützen. Näher regelt dies die Verordnung über die „Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes“, BGBl. Nr. 253/1973. Hiezu ergab sich für den Bereich der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, bedingt durch eine große Zahl örtlich voneinander getrennter Betriebe (Dienststellen) und dem Bestehen von für die Lenkung des Dienstes dieser Dienststellen regional zuständigen Verwaltungsdienststellen (Post- und Telegraphendirektionen bzw. Post- und Telegrapheninspektorat), die Notwendigkeit, zur bestmöglichen Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Bereiche der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung Abweichungen⁸⁾ zuzulassen. Diese Regelung soll es einerseits ermöglichen, zur besseren regionalen Streuung eine größere Zahl von Sicherheitsvertrauenspersonen bestellen zu können, als es § 3 der Verordnung vorsieht, ohne deshalb

⁵⁾ Die größten davon waren das Post- und Wählamt Mondsee, das Telegraphenbauamt Klagenfurt-Waidmannsdorf, die Wiener Wählämter Hadersdorf und Margareten sowie die Postgarage Völkermarkt. Darüber hinaus konnten 40 Postämter in neue Räume verlegt werden.

⁶⁾ Diese wurde auf Grund des § 28 Abs. 5 der Dienstpragmatik, RGBl. Nr. 15/1914, in der Fassung der Dienstpragmatik-Novelle BGBl. Nr. 213/1972 erlassen.

⁷⁾ Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, über den Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer.

Das Arbeitnehmerschutzgesetz ist in fünf Abschnitte, Allgemeine Bestimmungen, Anforderungen und Maßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmer, Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben, behördliche und andere Maßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmer sowie Schluß- und Übergangsbestimmungen gegliedert.

⁸⁾ Republik Österreich, Bundesministerium für Verkehr, Pr. Zl. 5.604/12-I/1-1973 vom 21. Dezember 1973, Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Bereiche der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung bzw. der Österreichischen Bundesbahnen; siehe Abschnitt VIII, Beilage 6 bzw. 7.

den Personalstand der Post- und Telegraphenverwaltung zusätzlich belasten zu müssen, bzw. wäre ein den Vorschriften der Verordnung entsprechender zentraler Sicherheitsausschuß im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung mit etwa 175 Mitgliedern zu umfangreich gewesen, um wirksam arbeiten zu können. Es empfahl sich daher, der Organisation der Post- und Telegraphenverwaltung entsprechend, zusätzliche regionale Sicherheitsausschüsse am Sitz jeder Post- und Telegraphendirektion bzw. des Post- und Telegrapheninspektorates zu schaffen, aus denen Vertreter in einen entsprechend kleiner gehaltenen zentralen Sicherheitsausschuß entsendet werden. Thematisch gleich wurde auch für den Bereich der Österreichischen Bundesbahnen eine analoge Regelung getroffen.

Schließlich war für den Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion von besonderer Bedeutung, daß mit dem § 32 des Arbeitnehmerschutzgesetzes 1972 unter anderem der § 22⁹⁾ des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 99/1952 und die §§ 5 und 6 des Gesetzes vom 28. Juli 1902, RGBl. Nr. 156, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter ebenso wie der § 142 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 außer Kraft gesetzt wurden.

⁹⁾ Der § 22 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 99/1952 lautete:

§ 22 (1) Die Bestimmungen des § 5 des Gesetzes vom 28. Juli 1902, RGBl. Nr. 156, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, gelten sinngemäß auch für die anderen Dienstnehmer der Eisenbahnen sowie für die Dienstnehmer der anderen der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterstehenden Unternehmungen.

(2) Die auf Grund der Gewerbeordnung erlassenen Vorschriften für den Dienstnehmerschutz sowie sonstige für den Gesundheitsschutz und die Unfallverhütung geltenden Rechtsvorschriften finden sinngemäß auf die der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterstehenden Unternehmungen Anwendung.

III. Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

1. Zentrale Tätigkeit

Der Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes galt auch die Beteiligung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Rahmen der Arbeitnehmerschutzkommission im Bundesministerium für soziale Verwaltung bzw. deren Fachausschüsse. Von wesentlicher Bedeutung waren auch die Arbeiten, die, wie schon angeführt, bedingt durch die organisatorische Form und der sich über das ganze Bundesgebiet erstreckenden Tätigkeit der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung bzw. der Österreichischen Bundesbahnen hinsichtlich der notwendigen Abweichungen von den Vorschriften der Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 30. April 1973 über Einrichtungen in den Betrieben zur Durchführung des Arbeitnehmerschutzes, BGBl. Nr. 253/1973, erforderlich wurden. Diese wurden gemäß § 24 Abs. 6 des Arbeitnehmerschutzgesetzes, BGBl. Nr. 234/1972, vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung verfügt *). Dem Schutz der Arbeitnehmer diene 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.

Ferner sind noch die im Berichtsjahr erfolgten Begutachtungen zahlreicher Vorschriftenentwürfe der Österreichischen Bundesbahnen anzuführen. Hier wären vor allem die Entwürfe zur Dienstvorschrift DV M 81 (Dienstvorschrift für das Schweißen von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten), DV M 82 (Dienstvorschrift für Azetylen- und Sauerstoffanlagen sowie autogene Schweißwerkzeuge), DV M 36 (Dienstvorschrift für die Bedienung der elektrischen Zugheizung), DV A 40, Heft 1 (Allgemeine Bestimmungen und Organisation des Arbeitnehmerschutzdienstes der ÖBB) bzw. allgemein die „Eisenbahnbehördlichen Richtlinien für Flüssiggasanlagen in der Nähe einer Eisenbahn“ zu nennen.

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

2. Inspektionstätigkeit

Die Zahl der Betriebe bzw. Dienststellen und der diesen nachgeordneten Stellen¹⁾, bei denen die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt, ergab größenordnungsmäßig keine wesentliche Änderung in bezug auf die Werte des Berichtsvorjahres, wie aus Tafel III/2.1 ersichtlich ist²⁾.

Da in dieser Tafel die Eisenbahnen einschließlich deren Kraftfahrbetriebe jeweils nur als Summenwert aller Unternehmen aufscheinen, wurde in Abschnitt VIII, Beilage 8 eine diesbezügliche Aufgliederung der Eisenbahnen entsprechend dem Eisenbahngesetz 1957 vorgenommen. Dort wird also eine Übersicht über die zur Inspektion vorgemerkten Eisenbahnbetriebe ohne deren Kraftfahrbetriebe gegeben. Die Aufgliederung der Kraftfahrbetriebe auf die großen Gruppen Österreichische Bundesbahnen, Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb und Straßenbahnen sowie jene der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung wurden ebenfalls in Abschnitt VIII, Beilage 8 als Einzelwerte bzw. als Summe aller Kraftfahrbetriebe im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion gegeben.

*) Siehe hiezu Abschnitt II bzw. Abschnitt VIII, Beilage 6 bzw. 7.

¹⁾ Bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung entsprechen im Sinne des Begriffes Dienststelle zum Beispiel die Telegraphenbau- und Fernmeldebetriebsämter, denen als Stellen Bautrupps bzw. Wählämter nachgeordnet sind. Auch in der Organisation der Österreichischen Bundesbahnen findet sich, entsprechend ihrem früheren behördlichen Charakter, die Bezeichnung Dienststellen, die sowohl innerhalb des Geschäftsapparates der Österreichischen Bundesbahnen als auch nach außen hin organisatorische Einheiten höherer Ordnung bilden und sich ihrerseits in „Stellen“, das sind organisatorische Einheiten niedriger Ordnung, wie Betriebswerkstätten, Bahnmeister usw. gliedern.

Stellen (= Bestandteile) einer Zugförderungsleitung sind zum Beispiel Zugförderungsstellen, Wagenwerkstätten und Wagenmeisterstellen.

In der weiteren Folge wird statt der korrekten Bezeichnung „Betriebe, Dienststellen und diesen nachgeordneten Stellen“ nur mehr vereinfacht der Ausdruck „Betriebe“ gebraucht.

²⁾ Betriebe von Unternehmen, die keine Arbeitnehmer beschäftigen (wie dies etwa bei einem auf Vereinsbasis geführten Flugplatzbetrieb zutreffen kann), werden in Evidenz geführt, sind aber in den genannten Zahlen nicht enthalten.

In der Spalte „Betriebe mit 0 bis 4 Arbeitnehmern“ sind auch solche Stellen enthalten, die zwar ständig von Arbeitnehmern frequentiert, die aber im Personalstand eines anderen Betriebes geführt werden. Als Beispiel seien etwa die von den Omnibuslenkern der Kraftfahrbetriebe der Eisenbahnen und der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung angefahrenen Endpunkte (Außenstellen) der öffentlichen Kraftfahrlinien genannt, die Garagen bzw. Einstellräume für die Kraftfahrzeuge sowie die notwendigen Sozialräume für die Arbeitnehmer aufweisen.

Tafel III/2.1: Übersicht über die zur Inspektion vorgemerkten Betriebe

Position	Verkehrszweig	Zahl der Betriebe mit					Gesamtzahl der Betriebe	
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 u. m.		
		Arbeitnehmern						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Eisenbahnen (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	1973	2.886	1.292	433	283	33	4.927
		1972	2.930	1.264	474	315	31	5.014
		Abnahme	44	—	41	32	—	87
		Zunahme	—	28	—	—	2	—
2	Schlaf- und Speise- wagenunternehmen	1973	—	1	3	2	—	6
		1972	—	1	3	2	—	6
		Abnahme	—	—	—	—	—	—
		Zunahme	—	—	—	—	—	—
3	Österr. Post- und Telegraphen- verwaltung (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	1973	2.710	1.766	246	136	32	4.890
		1972	2.603	2.001	246	139	22	5.011
		Abnahme	—	235	—	3	—	121
		Zunahme	107	—	—	—	10	—
4	Radio Austria AG	1973	—	1	1	1	—	3
		1972	—	—	—	3	—	3
		Abnahme	—	—	—	2	—	—
		Zunahme	—	1	1	—	—	—
5	Schifffahrt	1973	608	53	11	9	—	681
		1972	615	53	11	9	—	688
		Abnahme	7	—	—	—	—	7
		Zunahme	—	—	—	—	—	—
6	Luftfahrt	1973	60	23	9	1	2	95
		1972	54	27	6	4	1	92
		Abnahme	—	4	—	3	—	—
		Zunahme	6	—	3	—	1	3
7	Summe Verkehrszweige (Pos. 1—6)	1973	6.264	3.136	703	432	67	10.602
		1972	6.202	3.346	740	472	54	10.814
		Abnahme	—	210	37	40	—	212
		Zunahme	62	—	—	—	13	—

Im Berichtsjahr wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren 4916 Betriebe inspiziert (siehe hiezu Tafel III/2.2). In dieser Zahl sind 152 Betriebe enthalten, die zweimal inspiziert werden mußten, eine Zahl, die gegenüber jenen beiden der Vorjahre (118 im Jahre 1971, 149 im Jahre 1972) zwar eine Steigerung erfuhr, aber noch immer günstiger liegt als jene des Jahres 1970 (168). Insgesamt betrug somit die Zahl der 1973 durchgeführten Inspektionen 5068, was einen Maximalwert in der mehr als zwei Jahrzehnte umfassenden Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion darstellt. Wie im Vorjahr betrug der Anteil der Wiederholungsinspektionen, gemessen an der Gesamtzahl der durchgeführten Inspektionen, rund drei Prozent.

Im Abschnitt VIII, Beilage 8 wurde weiters unter Ausschluß der Zahlen der Kraftfahrbetriebe eine detaillierte Aufgliederung der inspizierten Eisenbahnbetriebe aufgenommen, um so eine bessere Vergleichsmöglichkeit mit den Werten des Vorjahres zu geben. Eine weitere Vergleichsmöglichkeit aller inspizierten Kraftfahrbetriebe im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion ergibt sich ebenfalls aus der genannten Beilage.

Tafel III/2.2: Übersicht über die inspizierten Betriebe

Position	Verkehrszweig	Zahl der Betriebe mit					Gesamtzahl der Betriebe	
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 u. m.		
		Arbeitnehmern						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Eisenbahnen (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	1973	1.736	704	283	232	31	2.986
		1972	1.663	662	299	276	23	2.923
		Abnahme	—	—	16	44	—	—
		Zunahme	73	42	—	—	8	63
2	Schlaf- und Speise- wagenunternehmen	1973	—	1	—	1	—	2
		1972	—	1	—	2	—	3
		Abnahme	—	—	—	1	—	1
		Zunahme	—	—	—	—	—	—
3	Österr. Post- und Telegraphen- verwaltung (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	1973	803	611	128	98	8	1.648
		1972	761	607	106	76	9	1.559
		Abnahme	—	—	—	—	1	—
		Zunahme	42	4	22	22	—	89
4	Radio Austria AG	1973	—	1	1	1	—	3
		1972	—	—	—	1	—	1
		Abnahme	—	—	—	—	—	—
		Zunahme	—	1	1	—	—	2
5	Schifffahrt	1973	188	31	7	6	—	232
		1972	184	34	7	5	—	230
		Abnahme	—	3	—	—	—	—
		Zunahme	4	—	—	1	—	2
6	Luftfahrt	1973	20	17	5	1	2	45
		1972	23	15	5	4	1	48
		Abnahme	3	—	—	3	—	3
		Zunahme	—	2	—	—	1	—
7	Summe Verkehrswege (Pos. 1—6)	1973	2.747	1.365	424	339	41	4.916
		1972	2.631	1.319	417	364	33	4.764
		Abnahme	—	—	—	25	—	—
		Zunahme	116	46	7	—	8	152

Die Veränderung, die die Gesamtzahl der Arbeitnehmer in den zur Inspektion vorgemerkten Betrieben erfuhr, kann aus Tafel III/2.3 ersehen werden. Es zeigt sich hierbei bei den Eisenbahnen eine Abnahme der Gesamtzahlen der bei diesen beschäftigten Arbeitnehmer, im Gesamtbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion jedoch eine Zunahme der Gesamtzahl der Arbeitnehmer, die größenordnungsmäßig nicht einmal ein Prozent beträgt. Aus einem Vergleich der Tafel III/2.3 mit Abschnitt VIII, Beilage 8, wobei letztere eine Übersicht über die Anzahl der Arbeitnehmer in den zur Inspektion vorgemerkten Eisenbahnbetrieben unter Ausschluß der Kraftfahrbetriebe enthält, ist ersichtlich, daß die Abnahme der Arbeitnehmerzahl bei den Eisenbahnunternehmen fast zur Gänze im Schienenbahnbetrieb aufscheint. Größenordnungsmäßig fast zwei Drittel der Verringerung der Arbeitnehmer bei Schienenbahnen entfallen hierbei auf die Österreichischen Bundesbahnen, während bei den Kraftfahrbetrieben der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung die Zahl der Arbeitnehmer eine Abnahme von mehr als drei Prozent erfuhr, so daß sich auf den Gesamtwirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion bezogen eine Abnahme der in den Kraftfahrbetrieben beschäftigten Arbeitnehmer um insgesamt rund zwei Prozent ergab.

Tafel III/2.3: Übersicht über die Anzahl der Arbeitnehmer in den zur Inspektion vorgemerkten Betrieben

Position	Verkehrszweig		Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer
			männlich		weiblich		
			Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Eisenbahnen (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	1973	89.505	2.243	5.889	66	97.703
		1972	91.793	1.672	5.938	67	99.470
		Abnahme	2.288	—	49	1	1.767
		Zunahme	—	571	—	—	—
2	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	1973	345	1	35	—	381
		1972	344	1	30	—	375
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	1	—	5	—	6
3	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	1973	43.697	1.209	13.174	61	58.141
		1972	41.476	1.111	12.828	56	55.471
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	2.221	98	346	5	2.670
4	Radio Austria AG	1973	235	—	85	—	320
		1972	246	—	79	—	325
		Abnahme	11	—	—	—	5
		Zunahme	—	—	6	—	—
5	Schifffahrt	1973	2.482	40	132	2	2.656
		1972	2.587	25	156	2	2.770
		Abnahme	105	—	24	—	114
		Zunahme	—	15	—	—	—
6	Luftfahrt	1973	1.867	10	777	7	2.661
		1972	1.784	8	656	7	2.455
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	83	2	121	—	206
7	Summe Verkehrszweige (Pos. 1—6)	1973	138.131	3.503	20.092	136	161.862
		1972	138.230	2.817	19.687	132	160.866
		Abnahme	99	—	—	—	—
		Zunahme	—	686	405	4	996

¹⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen im Sinne des Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetzes (KJBG), BGBl. Nr. 146/1948, in der derzeit geltenden Fassung sind.

²⁾ Jugendliche im Sinne des § 3 des KJBG.

Durch die Inspektionstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden im Berichtsjahr insgesamt 109.538 Arbeitnehmer erfaßt, wozu auf Tafel III/2.4 verwiesen wird. Nähere Aufgliederung gibt hiezu hinsichtlich der Eisenbahnen (ohne Kraftfahrbetriebe) bzw. hinsichtlich der Kraftfahrbetriebe der Eisenbahnen und jener der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung Abschnitt VIII, Beilage 8.

Eine Betrachtung der Entwicklung der Inspektionstätigkeit zeigt, daß es im Jahre 1973 gelang, auch hinsichtlich der Zahl der Arbeitnehmer, für die Belange des Arbeitnehmerschutzes in den inspizierten Betrieben wahrgenommen werden konnten, einen diesbezüglichen Größtwert in der bisherigen 22jährigen Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion zu erreichen³⁾.

³⁾ Siehe Abschnitt VIII, Beilage 5.

Tafel III/2.4: Übersicht über die Anzahl der Arbeitnehmer in den inspizierten Betrieben

Position	Verkehrszweig	Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		männlich		weiblich			
		Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Eisenbahnen (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	1973	69.531	1.591	4.227	9	75.358
		1972	70.706	1.277	3.752	3	75.738
		Abnahme	1.175	—	—	—	380
		Zunahme	—	314	475	6	—
2	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	1973	172	—	—	—	172
		1972	300	—	—	—	300
		Abnahme	128	—	—	—	128
		Zunahme	—	—	—	—	—
3	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	1973	22.356	1.158	6.683	25	30.222
		1972	21.336	1.028	6.795	13	29.172
		Abnahme	—	—	112	—	—
		Zunahme	1.020	130	—	12	1.050
4	Radio Austria AG	1973	234	—	85	—	319
		1972	210	—	70	—	280
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	24	—	15	—	39
5	Schifffahrt	1973	1.310	—	81	—	1.391
		1972	1.363	2	118	—	1.483
		Abnahme	53	2	37	—	92
		Zunahme	—	—	—	—	—
6	Luftfahrt	1973	1.552	2	517	5	2.076
		1972	1.439	2	447	2	1.890
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	113	—	70	3	186
7	Summe Verkehrszweige (Pos. 1—6)	1973	95.155	2.751	11.593	39	109.538
		1972	95.354	2.309	11.182	18	108.863
		Abnahme	199	—	—	—	—
		Zunahme	—	442	411	21	675

¹⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen im Sinne des Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetzes (KJBG), BGBl. Nr. 146/1948, in der derzeit geltenden Fassung sind.

²⁾ Jugendliche im Sinne des § 3 des KJBG.

3. Kommissionen und Erhebungen

Im Jahre 1973 waren an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat 490 (1972: 495) Ladungen zu kommissionellen Verhandlungen ergangen, wobei an 220 (im Jahre 1972: 248) Verhandlungen jeweils ein Organ des Verkehrs-Arbeitsinspektorates teilnehmen konnte, während in 94 (1972: 72) Fällen Erhebungen im Zusammenhang mit Betriebsgenehmigungsverfahren von Anlagen. in 108 Fällen Unfallerbhebungen (1972: 216) durchgeführt wurden.

Schon in früheren Tätigkeitsberichten wurde ausgeführt, daß Fragen des Verwendungsschutzes für Arbeitnehmer im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion weitgehend in den Hintergrund treten, da vor allem die beiden großen Unternehmen Österreichische Bundesbahnen und Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung sehr bemüht sind, die diesbezüglichen Vorschriften einzuhalten. Speziell gilt dies für die Problematik des Jugend- und Mutterschutzes. Hierzu sei angeführt, daß rund 90 Prozent der weiblichen Arbeitnehmer im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion bei den Österreichischen Bundesbahnen und bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung beschäftigt sind. Lediglich in sechs Betrieben wurden insgesamt zwölf konkrete Erhebungen in Angelegenheiten des Mutterschutzes durchgeführt, während im allgemeinen dies im Rahmen der üblichen Inspektionstätigkeit geschieht.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurden auch im Jahre 1973 die Aufnahme von jugendlichen Nachwuchskräften für den Fahrdienstleiterdienst, für den kommerziellen Hilfsdienst und für den Zugbegleitdienst fortgesetzt. Bei der Ausbildung und Beschäftigung von Jugendlichen als Lehrlinge in technischen Dienstzweigen sind die Bestimmungen des Kinder- und Jugendlichenbeschäftigungsgesetzes (KJBG) zu beachten, weshalb im Berichtsjahr verstärkt gegenüber den Vorjahren 122 einschlägige Erhebungen in den Betrieben durchgeführt wurden. Außer den bereits genannten Erhebungen, die Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Rahmen der ihnen auferlegten Aufgaben oblagen, wurden noch neben der Inspektionstätigkeit 982 sonstige Amtshandlungen in Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes durchgeführt, wobei der Großteil hievon sich auf arbeitshygienische oder unfalltechnische Mängel bezog.

4. Globalaufgliederung der Außendiensttätigkeit

Im Rahmen des Aufgabenbereiches der Verkehrs-Arbeitsinspektion wurden im Berichtsjahr an 1798 Tagen (1972: 2004) Außendienst *) geleistet. Hievon entfielen 472 (1972: 447) auf Amtshandlungen am Amtssitz bzw. 1326 (1972: 1557) auf Amtshandlungen außerhalb des Amtssitzes. Dabei wurden von 15 Verkehrs-Arbeitsinspektoren insgesamt 6050 Amtshandlungen durchgeführt.

Im Jahresdurchschnitt 1973 entfielen somit auf einen Verkehrs-Arbeitsinspektor etwa 119 (1972: 134) Außendiensttage bzw. 403 Amtshandlungen (1972: 417).

5. Beanstandungen bei Betriebsinspektionen

Bei den von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtsjahr in den Betrieben durchgeführten 5068 (1972: 4913) Inspektionen ergaben sich 14.342 (1972: 15.474) unfalltechnische, arbeitshygienische und den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen. Diese sind in der Mehrzahl technischer Natur ¹⁾. Wesentlich erhöhte Aussagekraft jedoch besitzt die Durchschnittszahl der pro Inspektion getroffenen Beanstandungen, die im Laufe einer mehr als zwei Jahrzehnte umfassenden Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion von einem im Jahr 1953 über vier liegenden auf einen im Berichtsjahr erstmals unter drei liegenden Wert sank, was für eine wesentliche Verbesserung der arbeitnehmerschutzmäßigen Situation im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion spricht.

Auf die einzelnen Gruppen verteilen sich die Beanstandungen wie folgt: Betriebsräume und Arbeitsstätten 7473 (im Vorjahr 8143), allgemeine Mängel 2109 (2465), Krafterzeugung und Kraftübertragung 705 (815), Arbeitsmaschinen für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von verschiedenen Stoffen 831 (850), Fördermaschinen(-einrichtungen) 219 (277), Fehlverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen 176 (188), spezielle Eisenbahnanlagen und -einrichtungen 2637 (2621), Fahrzeuge 159 (87) und 33 (28) Beanstandungen auf dem Gebiete des Verwendungsschutzes.

6. Schriftliche Tätigkeit

Im Berichtsjahr waren beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat 4561 (1972: 4703) Geschäftsstücke behandelt worden. In 398 Fällen (1972: 263) wurden schriftliche Berichte, Gutachten oder ähnliche Äußerungen abgegeben. Im Berichtsjahr ergingen ferner gemäß § 8 (1) Verkehrs-ArbIG 463 schriftliche Aufträge an den Leiter eines Betriebes (einer Dienststelle), unverzüglich den den geltenden Vorschriften und behördlichen Verfügungen entsprechenden Zustand herzustellen. In einem Fall fand ein Verkehrs-Arbeitsinspektor anlässlich einer Besichtigung, daß der Schutz der Arbeitnehmer sofortige Maßnahmen erfordert und traf gemäß § 9 (3) Verkehrs-ArbIG die erforderlichen Verfügungen.

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

¹⁾ Siehe auch Abschnitt VI, Tabelle 3.

Tafel III/2.5: Vergleich der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in den Jahren 1953, 1963 und 1973



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

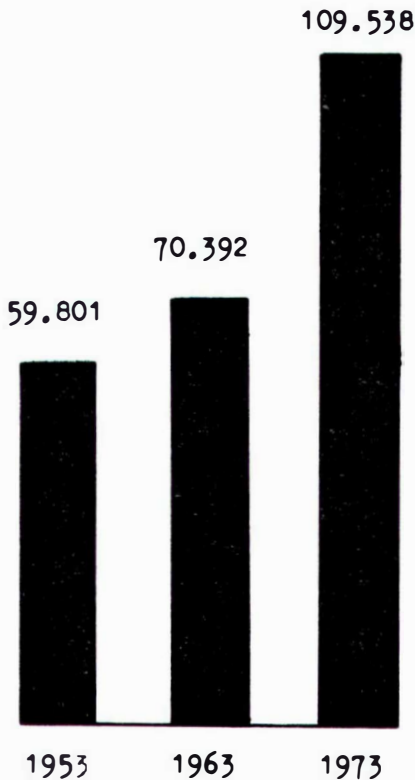
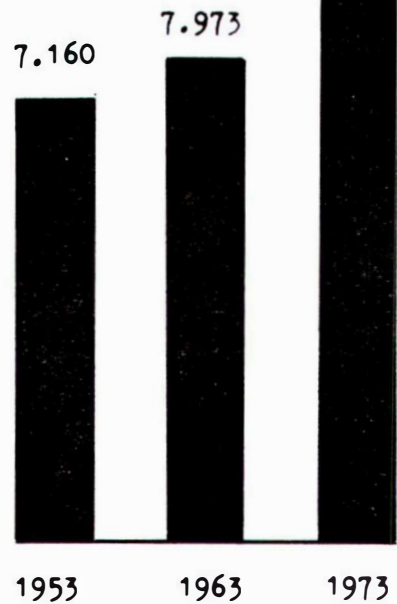
1953	1.631
1963	2.321
1973	4.916

Durchschnittswert 1953 - 1962: 1.566
 Durchschnittswert 1963 - 1972: 3.492

Zahl der unfalltechnischen, arbeitshygienischen sowie den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen:

1953	7.160
1963	7.973
1973	14.342

Durchschnittswert 1953 - 1962: 6.034
 Durchschnittswert 1963 - 1972: 12.691



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

1953	59.801
1963	70.392
1973	109.538

Durchschnittswert 1953 - 1962: 53.834
 Durchschnittswert 1963 - 1972: 91.303

IV. Unfälle und Berufskrankheiten

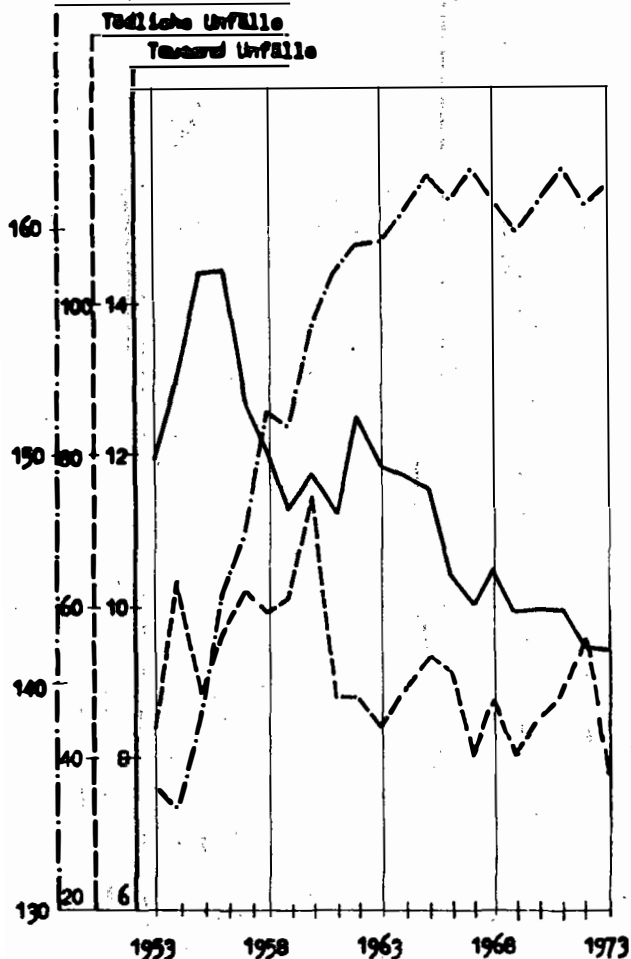
1. Unfälle

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 Unfälle aufwies, eine ausgeprägte abnehmende Tendenz (1970: 9948, 1971: 9935, 1972: 9417, 1973: 9350). Damit sank im Berichtsjahr die Gesamtunfallzahl im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion auf den bisher niedrigsten Wert (siehe Tafel IV/1.1.1).

Tafel IV/1.1.1

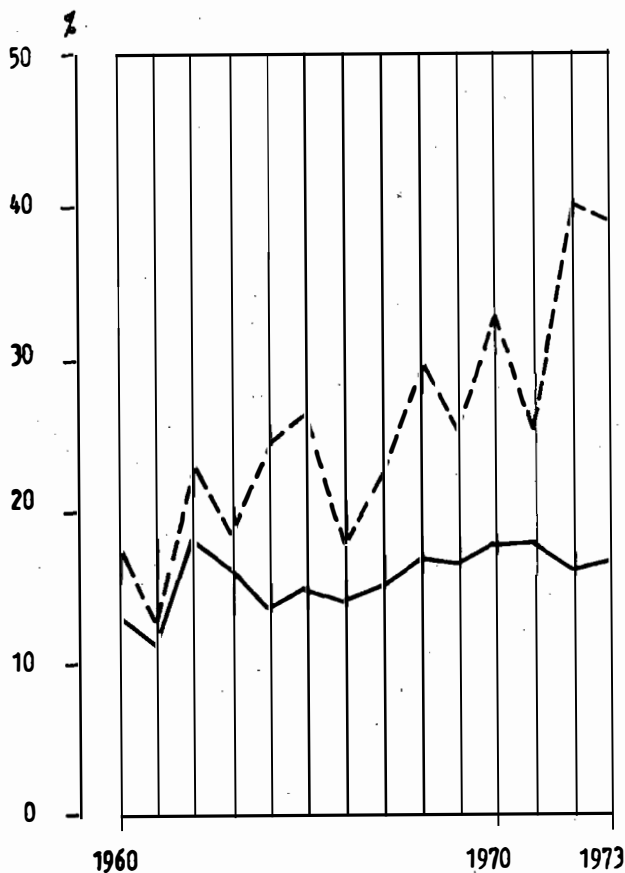
Gesamtarbeitnehmerstand (in Tausend)



Entwicklung des Unfallgeschehens

Innerhalb von 22 Jahren stieg der Gesamtarbeitnehmerstand im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion von 135.343 auf 161.862 und erhöhte sich somit um rund 20 Prozent. Insbesondere bei den tödlichen Unfällen auf dem Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte steigt der prozentuelle Anteil am Gesamtunfallgeschehen (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/1.1.2



Prozentsatz der Wegunfälle als Anteil am Gesamtunfallgeschehen

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

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

Die Zahl der Unfälle auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte erhöhte sich von 1523 im Jahre 1972 auf 1575 im Berichtsjahr, was rund einem Sechstel der Gesamtzahl der Unfälle entspricht. Fast in derselben Größenordnung liegen mit 1299 Unfällen die sonstigen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit arbeitnehmerschutzmäßigen Maßnahmen beeinflussbaren bzw. unabhängig vom Betrieb stehenden Unfälle, wie dies typisch etwa solche sind, die sich durch Elementarereignisse und Witterungseinflüsse oder durch außergewöhnliche spezifische Verkehrsereignisse, beispielsweise Zugs- oder Autobuskollisionen, ereignen. Besonders bemerkenswert sind auch die Wegunfälle, die sich im Dienst der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung ereignen. Im Berichtsjahr verunglückten so 698 Bedienstete, hievon 634 im Postzustelldienst. Von der Gesamtzahl aller dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtsjahr zur Kenntnis gebrachten Unfälle entfielen somit fast 30 Prozent aller Unfälle auf solche, die sich nicht durch unmittelbare arbeitnehmerschutzmäßige Maßnahmen verhindern lassen bzw. sich unabhängig vom Betrieb ereigneten.

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

Verkehrszweige	Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle				Unfälle auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte*)			
	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle)		hievon tödlich		Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle)		hievon tödlich	
	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Eisenbahnen								
Öffentliche Eisenbahnen								
Haupt- und Nebenbahnen								
Österreichische Bundesbahnen	4.967	5.105	32	25	737	878	12	10
Schienenbahnen	4.862	4.971	31	25	720	873	11	10
Kraftwagendienst	105	134	1	—	17	5	1	—
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	203	212	2	3	7	19	1	—
Schienenbahnen	197	206	2	3	6	19	1	—
Kraftwagenbetriebe	6	6	—	—	1	—	—	—
Straßenbahnen	748	714	3	—	79	86	1	—
Normal- und Schmalspurstraßenbahnen, Oberleitungs-								
Omnibusbetriebe	631	604	3	—	70	74	1	—
Kraftwagenbetriebe	117	110	—	—	9	12	—	—
Seilbahnen	113	105	3	—	7	7	—	—
Hauptseilbahnen	100	95	2	—	6	7	—	—
Kleinseilbahnen	13	10	1	—	1	—	—	—
Nicht öffentliche Eisenbahnen								
Anschlußbahnen, Materialbahnen, Materialseilbahnen	27	21	—	1	1	2	—	—
Summe Eisenbahnen	6.058	6.157	40	29	831	992	14	10
Schlaf- und Speisewagenunternehmen	33	19	1	—	—	—	—	—
Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung								
Verwaltungs- und Rechnungsdienst	136	70	—	1	62	28	—	1
Postdienst	1.543	1.642	6	4	381	338	5	2
Postautodienst	357	302	—	2	33	17	—	1
Fernmeldedienst	1.006	924	3	1	181	188	1	1
Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	3.042	2.938	9	8	657	571	6	5
Radio Austria AG	9	7	—	—	3	3	—	—
Schifffahrt	175	148	3	1	17	5	1	—
Luftfahrt	100	81	2	—	15	4	1	—
Summe aller Verkehrszweige	9.417	9.350	55	38	1.523	1.575	22	15

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

2*

Bei den tödlichen Unfällen dominieren die im indirekten Zusammenhang mit dem Betrieb stehenden Unfälle wesentlich mehr. Die darauf entfallenden 23 Unfalltote, also rund 60 Prozent der 38 (1972: 55) im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion tödlich verunglückten Arbeitnehmer des Berichtsjahres, stehen 15 Unfallstote gegenüber, deren Unfallsanlaß in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb stand. Im Berichtsjahr sind bemerkenswerterweise 15 Unfallstote auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte zu verzeichnen, was ungefähr 40 Prozent der im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion tödlich verunglückten Arbeitnehmer entspricht, eine Zahl, die prozentmäßig in der gleichen Größenordnung wie im Vorjahr liegt ¹⁾. Gleichzeitig sei darauf verwiesen, daß mit einer Gesamtzahl von 38 Toten die bisher niedrigste Gesamtzahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion erreicht wurde, die einem Spitzenwert von 74 im Jahre 1960 bzw. einer Zahl von 55 tödlich Verunglückten im Vorjahr gegenübersteht ²⁾.

Zieht man in Betracht, daß einige Unfallstote durch weitere arbeitnehmerschutzmäßig nicht beeinflussbare außergewöhnliche Ereignisse zu beklagen waren, engen sich die vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes charakteristischen, zahlenmäßig ausschlaggebenden Unfälle hauptsächlich auf jene des Eisenbahnbetriebes und hier wiederum, volumsmäßig bedingt, auf jene der Österreichischen Bundesbahnen ein, da von den 15 im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb stehenden Unfalltoten des Berichtsjahres 14 im Eisenbahnbetrieb bzw. zehn bei den Österreichischen Bundesbahnen anfielen. Es zeigte sich im Berichtsjahr besonders, 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 eineinhalb Jahrzehnten die Rate der Personalunfälle von größenordnungsmäßig fast bei achtzig liegend auf eine unter fünfzig liegende Zahl abzusenken ³⁾. Unter dem Begriff Unfallrate ist gemäß der von den Österreichischen Bundesbahnen geführten Statistik 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, zu verstehen (unterschiedlich zu den sonst angegebenen Unfallszahlen, die alle dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Unfälle, also auch solche ohne Arbeitsunfähigkeit, erfassen).

Diese Entwicklung ist vor allem auf die gute und planmäßige Zusammenarbeit aller mit der Unfallverhütung befaßten Stellen zurückzuführen. Wesentlich trug zur Verminderung der Gefährdung der Arbeitnehmer die Beseitigung technischer Unfallsquellen bei. Hier konnten in den letzten eineinhalb Jahrzehnten die durch technische Mängel, wie etwa solchen an Werkzeugen, Maschinen, Geräten u. dgl. verursachten Unfälle, von einer Unfallrate bei fast dreißig liegend auf eine solche von rund fünf, bzw. in absoluten Zahlen die Zahl der Unfälle von 1746 im Jahre 1956 auf 344 im Jahre 1973 abgesenkt werden. Im Zusammenhang damit ist darauf zu verweisen, daß in dem genannten Zeitraum die Zahl der Betriebsbesichtigungen bei den Österreichischen Bundesbahnen durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat stark intensiviert und damit im Zusammenhang stehend die Zahl unfalltechnischer Beanstandungen, im Jahre 1973 allein 5.480 gegenüber 1.839 im Jahre 1956, stark angestiegen ist. Für die Verbesserung der arbeitnehmerschutzmäßigen Situation spricht auch die Tatsache, daß im gleichen Zeitraum wohl die Zahl der unfalltechnischen Beanstandungen, die, wie angegeben, insgesamt auf das rund Dreifache entsprechend der wesentlich mehr gesteigerten Inspektionstätigkeit absolut stieg, jedoch die Zahl der dabei getroffenen unfalltechnischen Beanstandungen pro Inspektion auf etwa den halben Wert absank.

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

Dieser Zahlenwert korrespondiert durchaus mit der Abnahme der Unfallrate ⁴⁾ im Gesamtwirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion (siehe Tafel IV/1.1.4), die im genannten Zeitraum um rund ein Drittel auf einen absoluten Tiefwert von 57,7 im Berichtsjahr absank, wobei in dieser Zahl, wie schon festgestellt, rund ein Drittel nicht unmittelbar durch arbeitnehmerschutzmäßige Maßnahmen beeinflussbare Unfälle enthalten sind. Der präventive Charakter der Arbeitnehmerschutzarbeit in all ihren Teilkomponenten — wovon eine wesentliche jene der Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion ist — findet hier besonders seinen positiven Ausdruck in einem klaren Zahlenwert, wobei nur kurz auf die menschlich-ethische, soziale, aber auch volkswirtschaftliche Bedeutung verminderter Unfallgefahr verwiesen sein soll.

¹⁾ Siehe Tafel IV/1.1.2

²⁾ Siehe Tafel IV/1.1.3

³⁾ Siehe auch Abschnitt VIII, Beilage 9. Im Berichtsjahr zeigte sich, daß gegenüber dem Vorjahr eine leichte Steigerung der Unfallrate von 45,5 im Jahre 1972 auf 46,7 im Berichtsjahr, was zum Teil auch mit den 2.281 bei den Österreichischen Bundesbahnen tätigen Gastarbeitern und deren wesentlich höheren Unfallrate im Zusammenhang steht.

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

Tafel IV/1.1.4

Entwicklung der Unfallrate im Gesamtbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Berichts- jahr	Gesamtzahl		Unfallrate)
	der Arbeitnehmer im Wirkungsbereich der Ver- kehrs-Arbeits- inspektion	der des Ver- kehrs-Ar- beitsinspek- torat gesell- schafteten Ar- beitsunfälle	
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	140.999	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



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

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

1.2 Tödliche Unfälle

1.2.1 Arbeitsunfälle gemäß § 175 (1) ASVG

Österreichische Bundesbahnen

Bahnhofsdienst

Verschub

Ein geschobener Vershubteil sollte auf einem Stumpfgleis abgestellt werden. Der Vershubleiter fungierte dabei gleichzeitig als Spitzenverschieber und gab die für die Vershubbewegung nötigen Signale. Ein als Verschieber verwendeter Lohnbediensteter fuhr am Vershub-Triebfahrzeug mit und löste die Schraubenkupplung mit der Aushängestange. Diese legte er nach Stillstand des Triebfahrzeuges weg und wollte — vermutlich zur Versorgung der Schraubenkupplung — bei einem Abstand von weniger als einem Meter aufrecht zwischen den Puffern in das Gleis treten. Gleichzeitig bewegte sich der Vershubteil durch das Auflaufen des Spitzenwagens an den Gleisabschluß wieder geringfügig zurück in Richtung des stillstehenden und vorher entkuppelten Triebfahrzeuges. Dabei wurde der Bedienstete zwischen den Puffern des Triebfahrzeuges und des Wagens eingeklemmt, wobei er eine Brustkorbquetschung erlitt. Er starb während des Transportes in das Unfallkrankenhaus an den Folgen seiner schweren Verletzungen ¹⁾. (1)

Unfälle im Gleis

In einem Bahnhof sollte ein Fahrdienstleiter auf dem Bahnsteig zwischen den Gleisen 1 und 3 einen einfahrenden Expreszug erwarten. Aus ungeklärter Ursache hatte er sich zu nahe an das Einfahrgleis begeben. Er wurde vom Triebfahrzeug dieses Zuges erfaßt, überfahren und getötet. Der Verunglückte hatte kurz vorher die Einfahrt des Zuges über den Bahnhofslautsprecher angekündigt und dabei vorschriftsmäßig eine Warnung an die Reisenden ausgesprochen. (2)

In einem Bahnhof näherte sich ein Zugführer einem Gleis, auf dem eben ein Zug ausfuhr. Der Triebfahrzeugführer dieses Zuges bemerkte den Bediensteten und gab sowohl Achtungssignal als auch Blinkzeichen. Der Zugführer hob daraufhin die rechte Hand, so daß der Triebfahrzeugführer annehmen konnte, daß dieser die Annäherung des Zuges wahrgenommen habe. Trotzdem überschritt der Zugführer knapp vor dem Triebfahrzeug das Ausfahrgleis und stürzte dabei beim Besteigen der Bahnsteigkante rücklings aus nicht mehr feststellbarer Ursache in das Gleis zurück, wobei sein Kopf abgetrennt wurde. (3)

Ein Vershubleiter dürfte nach Einteilung der weiteren Abwicklung der Vershubarbeiten den Weg zu einem Fernsprecher genommen haben, um die Weichenwärter über die durchzuführenden Arbeiten fernmündlich zu informieren. Auf diesem Weg war ein Gleis zu überschreiten, auf welchem eine Wagengruppe abgestellt war. Beim Überschreiten des nächsten Gleises wurde er von einem mit Tender vorausfahrenden Triebfahrzeug erfaßt, mitgeschleift und getötet. Zum Zeitpunkt des Unfalls war klares, jedoch stürmisches Wetter und bei eingeschalteter Platzbeleuchtung ausreichende Sicht gegeben. (4)

Bau- und Bahnerhaltungsdienst

Unfälle im Gleis

Auf Grund der am Unfallsort durchgeführten Erhebungen wurde aus den im Schnee ersichtlichen Fußspuren festgestellt, daß ein Streckenbegeher, welcher zum Zeitpunkt des Ereignisses mit einer Warnbluse bekleidet war, sich bei Wahrnehmung eines Schnellzuges nicht so aufgestellt hatte, daß er die Vorbeifahrt desselben ungefährdet hätte abwarten können. Vielmehr stand er noch im lichten Raum eines Streckengleises, wodurch er vom vorbeifahrenden Zug entweder erfaßt oder durch den Sog des Fahrtwindes gegen den Zug gezogen und anschließend zur Seite geschleudert wurde. Er stürzte vom Bahnkörper fünf Meter tief auf die unterhalb vorbeiführende Asphaltstraße und wurde tödlich verletzt. (5)

Zwei Gleiswerker, denen die Reinigung von Spurrillen einer Eisenbahnkreuzung übertragen worden war, arbeiteten, trotzdem sie die Vorläuteeinrichtung hörten und das Schließen der Schrankenbäume bemerkten, weiter, weil sie glaubten, das restliche, ein Meter lange Gleisstück noch vor Eintreffen des Personenzuges reinigen zu können. Der Triebfahrzeugführer bemerkte während der Fahrt aus dem Rechtsbogen mit 70 km/h die beiden Arbeiter auf der Eisenbahnkreuzung, gab sofort Achtungssignale und leitete eine Schnellbremsung ein. Während es dem mit dem Gesicht in Richtung Zug stehenden Gleiswerker gelang, das Gleis noch zu verlassen, wurde der mit dem Rücken zum Zug stehende Gleiswerker beim Versuch, aus dem Gleis zu springen, vom Triebfahrzeug 28 Meter weit weggeschleudert. Der Genannte erlitt eine Schädelzertrümmerung und war sofort tot. (6)

¹⁾ Für diesen Unfall war Nichtbeachtung der Bestimmungen des Punktes 3.6.4 des Heftes 3 der DV A 40 ursächlich. Siehe auch Abschnitt IX, Abb. 5 und Abb. 6.

Als ein Gelegenheitsarbeiter, vermutlich vom Mittagessen zurückkehrend, eine mit Schranken geschlossene Eisenbahnkreuzung vorschriftswidrig überquerte, wurde er im Gleisbereich von einem Triebfahrzeug erfaßt, auf die Böschung geworfen und dabei tödlich verletzt. (7)

Ein Gleismeister einer Streckenleitung wurde während der Vorbeifahrt eines Zuges auf der Strecke zwischen zwei Bahnhöfen von einem Triebfahrzeug erfaßt, niedergestoßen und so schwer verletzt, daß er noch an der Unfallstelle starb. Er hatte mit einer Gruppe von elf Oberbauarbeitern im Gleis 1 Gleisarbeiten durchzuführen, wobei auch zwei Schraubeneindrehmaschinen zum Einsatz kamen. Auf Grund der äußerst günstigen Sichtverhältnisse in diesem Bereich verzichtete der Gleismeister auf die Anmeldung als „Gefährdete Rotte“ und bestimmte einen Gleisfacharbeiter als Sicherungsposten. Als dieser wegen der Annäherung eines Zuges aus einer Richtung das Rottenwarnsignal gab, nahm er zugleich auch den aus der Gegenrichtung herannahenden Zug wahr. Er machte daher den Gleismeister durch Zuruf darauf aufmerksam und wies auch darauf hin, daß die Begegnung der beiden Züge wahrscheinlich in Höhe der Arbeitsstelle stattfinden würde. Trotzdem ordnete der Gleismeister das Ausheben der beiden Eindrehmaschinen in den Raum zwischen den Gleisen 1 und 2 an und blieb mit einem weiteren Bediensteten — es handelte sich um einen jugoslawischen Gastarbeiter — ebenfalls dort, um die Maschinen zu halten. Einer dem Sicherungsposten gemeldeten Äußerung ist zu entnehmen, daß der Gleismeister der Ansicht war, daß es sich leicht ausgehen werde. Während der Begegnung der beiden Züge dürfte er dann das Gleichgewicht verloren haben und mit dem rechten Handgriff der Eindrehmaschine zu nahe an das Gleis 2 herangekommen sein, da der Handgriff abgebrochen vorgefunden wurde und entsprechende Spuren am Triebfahrzeug aufschienen. Der die Eindrehmaschine haltende Gleismeister dürfte daher gegen das Triebfahrzeug geschleudert und niedergestoßen worden sein. Er erlag noch auf der Unfallstelle den tödlichen Verletzungen (Kopfverletzung und Armabtrennung). Der Gastarbeiter, der ebenfalls eine Maschine hielt, blieb unverletzt. (8)

Ein Bahnmeister hatte im Bereich zwischen zwei Bahnhöfen die Arbeiten eines mechanisierten Durcharbeitszuges zu überprüfen. Zwischen den Gleisen 1 und 2 stehend nahm er die optischen und akustischen Warnsignale nicht wahr und drehte sich unmittelbar vor der Zugspitze eines vorbeifahrenden Schnellzuges derart um, daß er vom Triebfahrzeug erfaßt werden konnte und in der Folge tödlich verletzt wurde. (9)

Elementarereignisse und Witterungseinflüsse

Ein Gleismeister, der sich freiwillig während eines schweren Unwetters im Katastropheneinsatz befand, wurde beim Versuch, Gitter bei den Auffanggruben nächst einer Bahnkreuzung zu reinigen, vom Blitz getroffen und getötet. (10)

Maschinendienst

Herabfallen von Gegenständen

In der Halle einer Zugförderungsstelle sollte der Tausch einer Lichtmaschine bei einer Lok der Reihe 52 durchgeführt werden. Nachdem die neu einzubauende Lichtmaschine von einem Schlosser und einem weiteren Bediensteten in montagegerechte Lage auf das Laufblech gebracht worden war, arbeitete der Schlosser in der Folge allein weiter. Kurze Zeit danach hörte der zweite Bedienstete ein dumpfes Geräusch und fand den genannten Schlosser neben der Lok auf dem Boden liegend vor. Die zu montierende Lichtmaschine war herabgefallen und lag zum Teil auf Kinn und Hals des Verunglückten. In einem Unfallkrankenhaus starb der Verunglückte drei Tage später an den Folgen des erlittenen Schädelbruchs. Da keine Unfallzeugen vorhanden sind, ist die Unfallursache nicht einwandfrei feststellbar. Die Vermutung geht dahin, daß der genannte Bedienstete bei der Arbeitsdurchführung aus dem Gleichgewicht kam und versuchte, sich an der noch nicht festgeschraubten Lichtmaschine festzuhalten, wodurch er diese im Fallen mitriß. (11)

Außergewöhnliche spezifische Verkehrsereignisse

Ein planmäßiger Durchfahrzeug fuhr statt auf das für diesen Bahnhof laut Zugverzeichnis vorgesehene Plangleis auf ein anderes, bereits mit einem Zug besetztes Gleis ein. Dabei wurde unter anderem der Schlußwagen des abgestellten Zuges auf das Triebfahrzeug geschoben und mit diesem verkeilt. Der Triebfahrzeugführer des durchfahrenden Zuges wurde im Triebfahrzeug eingeklemmt und getötet. (12)

Elektrotechnischer Dienst

In nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb

Zwei Bedienstete einer Signalstreckenleitung fuhren gemeinsam mit einem Personenkraftwagen, der einem der beiden gehörte, dienstlich zu einer Arbeitsstelle. Bei einer Autobahnauffahrt kam es mit einem entgegenkommenden, auf die Autobahnauffahrt abbiegenden Kleinlastwagen während des Abbiegevorganges zu einem Frontalzusammenstoß, wobei einer der beiden Insassen des Personenkraftwagens so schwer verletzt wurde, daß er am nächsten Tag im Krankenhaus starb. (13)

Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb

Montafonerbahn AG

Hochspannungsunfall im Gefahrenbereich einer Fahrleitungsanlage

Ein Bediensteter bestieg einen Güterwagen. Beim Übersteigen der Bordwand kam er vermutlich aus dem Gleichgewicht und suchte anscheinend, um nicht abzustürzen, instinktiv einen Halt, wobei er die Hand in Richtung gegen den Fahrdraht hob. Dadurch wurde ein elektrischer Überschlag mit deutlich sichtbarem Lichtbogen eingeleitet, da die Fahrleitung trotz des in „AUS“-Stellung befindlichen Schaltzeigers des Ladegleisschalters infolge eines technischen Gebrechens am Übertragungsgestänge desselben spannungsführend war. Der Bedienstete erlitt primär einen Hochspannungselektrounfall und stürzte in der Folge auf die Plattform des Wagens. Die sofort angestellten Wiederbelebungsversuche waren erfolgreich. Der Bedienstete starb jedoch am nächsten Tag, wobei gemäß dem Obduktionsbefund die schweren inneren Verletzungen durch den Sturz die Todesursache gewesen waren. (14)

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft

Hochspannungsunfall im Gefahrenbereich einer Fahrleitungsanlage

Ein Bediensteter geriet vermutlich beim Kohlevorräumen auf einem Dampftriebfahrzeug in den Stromkreis der Fahrleitung und stürzte auf den Bahnkörper. Die erlittenen Verletzungen waren so schwer, daß der Bedienstete während des Transportes ins Krankenhaus verstarb. (15)

AG der Wiener Lokalbahnen

Unfall im Gleis

Bei Arbeiten an einer parallel zu einem Gleisbogen führenden Fernmeldefreileitung, die außerhalb des Gefährdungsbereiches der Gleisanlagen durchgeführt wurden, trat nach Beendigung der Arbeit zur Überprüfung derselben ein Werkmeister in das Gleis. Er wurde von einem herannahenden Zug, dem er den Rücken zukehrte, trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung erfaßt und zur Seite geschleudert. Den hierbei erlittenen Verletzungen ist er kurze Zeit später erlegen. (16)

Anschlußbahnen

Unfall im Gleis

Einer Oberbaumannschaft, bestehend aus einem Partieführer und zwei Oberbauarbeitern war die Reparatur einer Weiche der Anschlußbahn eines Hüttenwerkes übertragen worden. Der Partieführer, der die Aufsicht über diese Arbeit hatte, gab Auftrag, mit dem Arbeitsbeginn zu warten, da er sich von einem unweit gelegenen Geräteraum unter anderem auch eine Signaltafel holen müsse, die er zur Sicherung des Arbeitsplatzes aufstellen werde. Die beiden Oberbauarbeiter begannen trotzdem, obwohl sie zusätzlich noch unmittelbar vorher von der Fahrt eines Dieseltriebfahrzeuges in Kenntnis gesetzt worden waren, ohne jedwede Sicherungsmaßnahme und entgegen dem Auftrag des Partieführers mit der Arbeit. Erhebungen ergaben, daß die beiden Oberbauarbeiter zu einem Zeitpunkt das Gleis betreten haben mußten, als der Lokführer die Unfallsstelle nicht mehr einsehen konnte. Beide Oberbauarbeiter wurden von dem Dieseltriebfahrzeug erfaßt und niedergestoßen, wobei einer schwere Verletzungen erlitt und der andere auf der Stelle getötet wurde. (17)

Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung

Postdienst

Einklemmen

Ein Vertragsbediensteter, der bei einem Postamt beschäftigt war, wurde von einem Lastkraftwagen bei der Ausfahrt aus einem Kipptor des Postamtes zwischen der Lastkraftwagenbordwand und dem Kipptorrahmen stehend eingeklemmt und dabei schwerstens verletzt (Brustkorbquetschung, Lungenrisse). Er starb drei Tage später an den Folgen dieses Unfalles. (18)

Sonstige nur indirekt mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände

Eine bei einem Post- und Telegraphenamte im Landzustelldienst eingesetzte Vertragsbedienstete wurde während eines Landzustellganges von einem bisher noch unbekanntem Täter überfallen, brutal niedergeschlagen, niedergeschossen und beraubt. Die Bedienstete ist den dabei erlittenen schweren Verletzungen (Schädelzertrümmerung mit Gehirnaustritt) unmittelbar am Tatort erlegen. (19)

Postautodienst**Außergewöhnliche spezifische Verkehrereignisse**

Ein Kurswagen einer Postautolinie war im zwischenstaatlichen Verkehr auf der Rückfahrt nach Österreich. Auf der Straße stieß der Autobus frontal mit einem jugoslawischen Autobus zusammen. Der Lenker des Postautobusses wurde mit schweren Schädelverletzungen und Frakturen in ein jugoslawisches Krankenhaus gebracht und erlag dort, ohne das Bewußtsein wiedererlangt zu haben, drei Wochen später seinen schweren Verletzungen. (20)

Schifffahrt**Sonstige nicht mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände**

Ein Warenbootsteuermann, der vom Land zurück an Bord des von ihm geführten Fahrzeuges ging, stürzte vor Betreten seiner Kabine ins Wasser und ertrank. Trotz sofort eingeleiteter Rettungsmaßnahmen der Schiffsbediensteten konnte nach einer Viertelstunde nur mehr die Leiche des Verunglückten geborgen werden. (21)

1.2.2 Arbeitsunfälle gemäß §§ 175 (2) und 176 ASVG

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 1973 insgesamt 15 derartige tödliche Unfälle (1972: 22) anzuführen (siehe Tafel IV/1.2.2.1), was ungefähr 40 Prozent aller tödlichen Unfälle des Berichtsjahres, die sich im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion ereigneten, entspricht. Unfälle aus den sonstigen im § 175 (2) genannten Gründen traten im Berichtsjahr nicht ein.

Im § 176 ASVG sind den Arbeitsunfällen Unfälle gleichgestellt, die Bedienstete als Teilnehmer der Betriebsversammlung oder als Mitglied des Betriebsrates (Vertrauensmann) oder etwa in Ausübung der den Mitgliedern des Österreichischen Bergrettungsdienstes im Rahmen des Einsatzfalles obliegenden Pflichten erleiden. Im Berichtsjahr traten durch die beiden genannten Gründe im Sinne des § 176 ASVG je ein derartiger tödlicher Unfall im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion ein. Sie sind ebenfalls in der nachstehenden Tafel IV/1.2.2.1 enthalten.

Tafel IV/1.2.2.1: Tödliche Unfälle am Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, § 175 (2), bzw. den Arbeitsunfällen gleichgestellte tödliche Unfälle, § 176 (1), ASVG im Jahr 1973

	Unfallereignis	ÖBB ¹⁾	ÖPTV ¹⁾	Gesamtzahl
I	Unfälle am Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte			
1	Unfälle am Weg zur Arbeitsstätte	7	3	10
2	Unfälle am Weg von der Arbeitsstätte	3	2	5
	Gesamtzahl I	10	5	15
	hievon als Fahrer eines Personenkraftwagens	5	4	9
	Mopeds	5	—	5
	Fußgänger	—	1 ²⁾	1
II	Arbeitsunfällen gleichgestellte Unfälle ³⁾	2	—	2
	Gesamtzahl I und II	12	5	17

1) Andere Verkehrsunternehmen hatten im Berichtsjahr keine einschlägigen tödlichen Unfälle.

2) Sturz in das Bachbett eines Kraftwerkes.

3) Im Rahmen eines Einsatzfalles des Österreichischen Bergrettungsdienstes bzw. als Teilnehmer an einer Betriebsversammlung.

1.3 Bemerkenswerte Unfälle

Im Abschnitt IV/1.1 wurde abschließend — wie auch in den Vorjahren — festgestellt, daß als Konsequenz der Unfallstatistik des Berichtsjahres bei der Besprechung bemerkenswerter Unfallereignisse hauptsächlich solche des Eisenbahnbetriebes im Vordergrund stehen werden und zwar insbesondere der Österreichischen Bundesbahnen, ein Umstand, der sich schon allein aus der Größe dieses Unternehmens ergibt. Besonders charakteristisch für den Eisenbahnbetrieb sind die Verschubunfälle, die vielfach schwere Folgen zeitigen. Näher analysiert ergibt sich, daß die Unfälle beim Verschub bzw. allgemein gesehen beim Bahnhofsdienst auf eine Reihe von Hauptursachen zurückzuführen sind, von denen die wichtigsten in bezug auf die Schienenfahrzeuge das Begleiten, Mitfahren, Aufhalten, das Auf- und Abspringen, das Kuppeln, das Hemmschuhlegen sowie weiters das Ein- und Austreten in das bzw. aus dem Gleis sind.

Es handelt sich hiebei um Dienstverrichtungen, die hauptsächlich von Angehörigen des Verschubdienstes durchgeführt werden müssen. Trotz einem in langjähriger Sicht gesehen bemerkenswerten Absinken der Unfallzahlen im Eisenbahndienst, sowohl allgemein bzw. auch in spezieller Sicht im Eisenbahnbetriebsdienst, zeigt sich nach wie vor ein derartiger Schwerpunkt des Unfallgeschehens beim Hemmschuhlegen¹⁾, weshalb hierüber weitere Ausführungen im Abschnitt IV/3 bzw. nachstehend hiezu einige spezifische Unfallschilderungen gebracht werden sollen.

So erlitt ein als Hemmschuhleger eingeteilter Verschieber, der als solcher bereits seit rund zwei Jahrzehnten in Verwendung stand, in einem Bahnhof durch eine abrollende, aus zwei beladenen Wagen bestehende Fahrzeuggruppe eine Abtrennung beider Unterschenkel. Der Genannte hatte den vorderst auf zu geringe Entfernung vor einer abgestellten Fahrzeuggruppe aufgelegten Hemmschuh wieder abgenommen, ging den beiden anrollenden Wagen entgegen und legte ihn auf den linken Schienenstrang auf. Da er sofort nach dem Abbremsen der Wagengruppe den Hemmschuh wieder entfernen wollte, lief er den mit etwa 10 km/h anrollenden Wagen voraus. Obwohl er auf Grund seiner langjährigen Verwendung als erfahrener Verschieber galt, verhielt er sich aus unverständlichen Gründen derart unvorsichtig — er lief knapp neben dem Gleis — daß er von den nachrollenden Wagen, nachdem der Hemmschuh abgeschleudert worden war, niedergestoßen wurde. Der Bedienstete, der das Abschleudern des Hemmschuhes nicht bemerkt hatte, fiel so unglücklich in das Gleis, daß beide Beine auf eine Schiene zu liegen kamen und von der Wagengruppe überrollt wurden. (22)

Ein ähnlicher Unfall ereignete sich einige Tage später, wobei ein knapp über 18 Jahre alter Lohnbediensteter, der erst seit rund vier Monaten bei den Österreichischen Bundesbahnen als Verschieber tätig war, beim Auflegen eines Hemmschuhes von einem anrollenden Wagen erfaßt, niedergestoßen und überfahren wurde. Auch ihm wurden beide Beine oberhalb der Knöchel abgetrennt. Außerdem erlitt er einen Bruch des Oberkiefers. Er war beauftragt gewesen, auf den Gleisen 33 und 31 eines Bahnhofes leere Wagen mit Hemmschuhen anzuhalten. Er legte bereits vorher auf beiden Gleisen je einen Hemmschuh vor den dort abgestellten Fahrzeugen auf. Nachdem ein Wagen auf Gleis 33 abgebremst worden war, erkannte der Lohnbedienstete, daß der auf Gleis 31 aufgelegte Hemmschuh zu knapp vor der stillstehenden Wagengruppe lag und wollte diesen unmittelbar vor dem anrollenden Wagen auf größere Distanz auflegen. Durch unsachgemäßes Auflegen fiel der Hemmschuh jedoch ab. Im Übereifer versuchte er, das Bremsmittel nochmals²⁾ auf den Schienenkopf zu bringen, wobei er vom Wagen erfaßt und auf den Gleiskörper geschleudert wurde. (23)

In einem Bahnhof wurde einem als Hemmschuhleger verwendeten Lohnbediensteten das rechte Bein ungefähr 10 cm oberhalb des Knöchels abgefahren. Im Zuge der Verschubarbeiten war unter anderem ein abrollender Güterwagen mittels Hemmschuhes anzuhalten. Als der Genannte über den Platzlautsprecher vom Abrollen dieses Wagens Kenntnis erhielt, eilte er zu dem bereits auf Gleis 14 aufgelegten Hemmschuh, um diesen nach Abbremsen des Wagens entfernen zu können. Dabei kam er, seinen Angaben zufolge, im Bereich des gut beleuchteten Verschieberbahnsteiges zwischen den Gleisen 14 und 15, ungefähr zehn Meter vor dem aufgelegten Hemmschuh zum Sturz, wobei er mit beiden Beinen in den Bereich der linken Fahrschiene geriet. Während er das linke Bein noch knapp vor dem anrollenden Wagen wegziehen konnte, wurde das rechte überfahren. (24)

In einem Bahnhof wurde ein als Hemmschuhleger verwendeter Bediensteter bewußtlos mit einer Platzwunde am Hinterkopf, am Verschieberbahnsteig liegend, aufgefunden. Wie die Erhebungen ergaben,

¹⁾ Da sich im Jahre 1972 fast vier Prozent aller Unfälle im Verschubdienst beim Hemmschuhlegen ereignet haben, war dieses Thema im Folgejahr ein Schwerpunkt der Unfallverhütungsarbeit, welche sich sowohl wiederholt thematisch im Verkehrs-Unterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen als auch in der Zeitschrift „Sicherheit zuerst“ der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen (H. 3/1973) spiegelt.

²⁾ Siehe hiezu Pkt. 3.7.2 des Heftes 3 der DV A 40: „Hemmschuhe sind so rechtzeitig aufzulegen, daß der Hemmschuhleger von anlaufenden Fahrzeugen nicht gefährdet werden kann.“

ist er, nachdem ein von ihm aufgelegter Hemmschuh von einem abgestoßenen Wagen abgeschleudert worden war, auf den Wagen aufgesprungen, um ihn noch vor einer stehenden Fahrzeuggruppe mit der Handbremse zum Stillstand zu bringen. Da der zur Verfügung stehende Bremsweg nicht ausreichte, stieß der Wagen heftig gegen die Fahrzeuggruppe, wobei der Bedienstete mit dem Kopf gegen den Wagenkasten schlug und auf den Verschieberbahnsteig stürzte. Der Verunglückte trug zum Zeitpunkt des Ereignisses keinen Schutzhelm. (25)

In einem Bahnhof wurden von einem Verschieber zwei leere Güterwagen mittels Hemmschuhes aufgefangen. Den Hemmschuh legte der Genannte so knapp und unsachgemäß vor den anrollenden Fahrzeugen auf, daß dieser zur Seite geschleudert wurde und dem Verschieber hiebei eine Kopfverletzung zufügte. Der Bedienstete trug zum Zeitpunkt des Ereignisses keinen Schutzhelm. (26)

Ein Verschubaufseher fuhr in einem Bahnhof gemeinsam mit einem Verschieber auf dem vorderen Verschieberaufstieg eines Verschub-Triebfahrzeuges mit, um den Wagensatz eines Personenzuges abzuholen. Der Verschubaufseher gab mit einer Hand die erforderlichen Verschubsignale und bediente mit der zweiten Hand zeitweise das Verschubfunkgerät. Beim Befahren einer Weiche verlor er dabei den Halt und stürzte auf den Bahnkörper, weil er durch die angeführten Tätigkeiten sich nicht am Handgriff des Verschieberaufstieges festhalten konnte. Er schlug mit Kopf und Schulter so heftig auf dem Schotterbett auf, daß er eine schwere Gehirnerschütterung sowie zahlreiche Prellungen erlitt und bewußtlos liegenblieb. Der Verschubaufseher mußte vom Rettungsdienst in das Krankenhaus eingeliefert werden und war 62 Tage dienstunfähig. Er hatte zum Zeitpunkt des Unfalles keinen Schutzhelm getragen. (27)

Als in einem Bahnhof ein Verschubteil ausgezogen wurde, fuhr ein Verschieber, auf einem Trittbrett stehend, in Fahrtrichtung mit. Während der Fahrt drehte er sich um, blickte nach hinten und führte mit dem am nächstfolgenden Wagen sich aufhaltenden Verschubleiter ein mit den Verschubarbeiten zusammenhängendes Gespräch. Dabei beugte sich der Verschieber mit dem Rücken zur Fahrtrichtung soweit hinaus, daß er mit dem Hinterkopf gegen einen zwischen den Gleisen stehenden Fahrleitungsmast stieß und ihm der Schutzhelm vom Kopf gerissen wurde. Der Bedienstete sprang unmittelbar nach dem Anprall vermutlich infolge Schockwirkung ab und kam zu Sturz. Er erlitt durch den Anprall eine geringfügige Kopfverletzung und in Verbindung mit dem Sturz einen Bluterguß am rechten Handrücken. Er war zehn Tage arbeitsunfähig. (28)

Dieser Unfall, wie auch der folgende, zeigt wieder, welche Bedeutung dem Schutzhelm im Ernstfall zukommt. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit darf angenommen werden, daß der Verschieber ohne Schutzhelm eine schwere Kopfverletzung, möglicherweise eine Zertrümmerung des Hinterkopfes erlitten hätte.

Ein Verschieber legte in einem Bahnhof auf einem Gleis den Hemmschuh so knapp vor einem anrollenden Wagen auf, daß er vom Wagenkasten zur Seite geschleudert wurde und das Bewußtsein verlor. Er wurde vom Verschubmeister zwischen den Gleisen liegend aufgefunden und in ein Krankenhaus eingeliefert, wo eine Kieferverletzung und eine Rißwunde an der Unterlippe konstatiert wurde. Die Folge war mit 24 Tagen Arbeitsunfähigkeit relativ gering, wenn man bedenkt, daß der Bedienstete ohne Schutzhelm im vorliegenden Fall schwerste, möglicherweise sogar tödliche Verletzungen erlitten hätte. (29)

Einen weiteren, für Unfälle im Verschubdienst typischen Unfall erlitt ein Lohnbediensteter, der beim Ausziehen einer Fahrzeuggruppe durch Einklemmen zwischen Rampe und Wagenkasten eine klaffende Wunde im Bereich des rechten Unterschenkels erlitt und mit schwersten Verletzungen in ein Krankenhaus eingeliefert wurde. Er war vom Verschubleiter beauftragt worden, stehende Fahrzeuge zu kuppeln und die Verbindung zwischen vorletztem und letztem Wagen zu lösen. Der Verunglückte trat rampenseitig — die Rampe beginnt etwa in der Mitte dieses Gleises — aus dem Gleis und verständigte den Verschubleiter durch Zuruf, daß der Verschubteil ausgezogen werden könne. Hierauf fuhr er während des Ausziehens am hinteren Verschiebertrittsbrett mit, ohne hiefür einen Auftrag bekommen zu haben. Vorerst erachtete er den Abstand zwischen Wagen und Rampe ausreichend, um ungefährdet am Trittbrett mitfahren zu können. Während der Fahrt im Gleisbogen verkleinerte sich der Abstand jedoch bis auf einige Zentimeter. Als der Lohnbedienstete die Gefahr erkannte, ließ er sich auf die Rampe fallen. Während es ihm noch gelang das linke Bein aus dem Gefahrenbereich zu ziehen, wurde das rechte eingeklemmt³⁾. (30)

Bei der falschen Handhabung von Schiebetüren bzw. auch durch zufallende Schiebetüren ereignen sich immer wieder Unfälle im Eisenbahnbetrieb, wie nachstehende Beispiele zeigen:

Zwei Gepäckbedienstete hatten bei einem Zug Reisegepäck zugeladen. Nach Beendigung der Ladearbeiten, beim Schließen der Schiebetür, hielt der eine der beiden dabei die linke Hand an die Kante dieser Schiebetür. Nach anfänglichem Schwergang schloß die Tür so rasch, daß ihm der linke Daumen einge-

³⁾ Eindeutig bestimmt die DVA 40 der ÖBB, Heft 3, Pkt. 3.4.7: „Bei Annäherung an Rampen, Ladebühnen und dergleichen ist auf der Rampen-(Ladebühnen-)seite das Verweilen auf Trittbrettern oder Aufstiegen unter Rampen-(Ladebühnen-)höhe verboten.“ — Siehe auch Abschnitt IX, Abb. 8.

klemmt wurde. Er erlitt dabei eine Quetschung des ersten Gliedes des linken Daumens, das nach der Einlieferung des Verletzten in das Unfallkrankenhaus Feldkirch amputiert werden mußte. (31)

Gefährlich und daher verboten ist auch das Stehen oder Sitzen in Türöffnungen und das Hinausbeugen aus diesen bei Fahrzeugen, die Verschiebewegungen durchführen und deren Türen nicht festgelegt sind. So verunglückte ein Magazinsarbeiter bei einer Verschiebfahrt, als der Triebfahrzeugführer den Verschiebteil abbremste. Durch diese Geschwindigkeitsverzögerung rollte die nicht gesicherte Schiebetür des Güterwagens zu und klemmte dem Magazinsarbeiter, der sich gerade in diesem Augenblick hinausbeugte, den Kopf ein. Der Genannte erlitt Rißquetschwunden an beiden Ohren und wurde in das Krankenhaus eingeliefert. (32)

Wie schon in den Vorjahren ereigneten sich auch im Berichtsjahr durch Verschiebewegungen Unfälle von Bediensteten der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, die sich in Bahnpostwagen aufhielten⁴⁾. So verunglückten in einem Bahnhof gleichzeitig zwei Bedienstete der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, die sich zum Einfächern von Briefpost im Bahnpostwagen aufhielten, als es zu einem starken Anprall einer Elektrolokomotive an dem Bahnpostwagen kam. Einer der Bediensteten wurde gegen den Fächerkasten geschleudert und erlitt dabei Schädel-, Wirbelsäulen- und Schulterverletzungen. Der zweite kam zu Sturz und erlitt ebenfalls eine Schädelverletzung. (33)

Auch bei der Verwendung moderner gleisloser Flurfördermittel im Kommerziellen Dienst ereignen sich für den Eisenbahndienst typische Unfälle. So haben Fahrer von gleislosen Flurfördermitteln besonders darauf zu achten, daß die Bereitstellung auf dem Bahnsteig zu Ladearbeiten rechtzeitig erfolgen muß, an Züge oder Verschiebteile erst dann heranzufahren ist, wenn diese zum Stillstand gekommen sind, bevor sich Züge oder Verschiebteile in Bewegung setzen, von diesen wegzufahren ist und daß Flurfördermittel in genügender Entfernung von Gleisen aufgestellt und gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden.

Einschlägig kam es hierzu vor der Einfahrt eines Güterschnellzuges in einem Bahnhof zu einer Streifung zwischen dem Triebfahrzeug und einem nicht profilmäßig aufgestellten Gepäckkarren. Dabei wurde dieser total und der diesem Karren vorgespannte Mehrzwecktraktor schwer beschädigt. Der auf dem Traktor sitzende Gepäckbedienstete wurde glücklicherweise nur leicht verletzt. (34)

Ein ähnlicher Unfall ereignete sich, als nach einer Zuladung zu einem Zug ein Lohnbediensteter mittels eines Kleintraktors einen leeren vierrädrigen Anhänger zu einem Gleisübergang zog, wo er stehen blieb. Nachdem er keinen herannahenden Zug bemerkt hatte, übersetzte der Lohnbedienstete mit dem genannten Fahrzeug den Gleisübergang, wobei die Fahrt durch den frischgefallenen Schnee etwas verzögert wurde. Nach Passieren des Gleisüberganges wurde der noch nicht profilmäßig befindliche leere Anhänger von einem Zug erfaßt, und der Lohnbedienstete vom Kleintraktor geschleudert. Hierbei erlitt er Verletzungen am Kopf und Ellbogen beim Aufprall an das Bahnhofgebäude. (35)

Schon beim Betreten von Bahnanlagen ist Vorsicht und Aufmerksamkeit geboten, da der Aufenthalt innerhalb der Bahnanlagen gefährlich ist. Dies gilt ganz besonders im Bereich der Gleise. Vor dem Auf- oder Abspringen ist auf Maste, Wasserkranne, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten. So verunglückte eine Verschieber, der anlässlich einer Verschiebewegung, um bessere Sichtverhältnisse zu haben, abgesprungen war und dabei ein benachbartes Gleis überqueren wollte. Er übersah dabei eine am Nachbargleis in Bewegung befindliche Verschiebblock, lief in diese hinein, kam zu Sturz und mit dem rechten Fuß unter die Räder der Verschiebblock, wobei ihm der rechte Unterschenkel abgetrennt wurde. (36)

Im Berichtsjahr ereigneten sich wiederum mehrere an sich vermeidbare Elektrounfälle. So dürfen etwa elektrische Heizkupplungen nur verbunden oder gelöst werden, wenn sie nicht unter Spannung stehen. Vor Beginn dieser Arbeiten hat daher jeder mit dem Kuppeln eines Wagensatzes beschäftigte Bedienstete dem Triebfahrzeugführer bzw. dem zur Bedienung der Vorheizanlage zuständigen Bediensteten den Auftrag zum Ausschalten der Heizung zu geben. Weiters hat sich jeder Kuppler Gewißheit von der Durchführung dieses Auftrages zu verschaffen, indem er sich vom Triebfahrzeugführer mündlich bestätigen läßt, daß der Zugheizschalter ausgeschaltet und die Stromabnehmer gesenkt sind. So verunglückte ein Verschieber, der nach Stillstand eines Zuges zwischen vorletztem und letztem Wagen in das Gleis trat und die Verbindungen trennte. Beim Lösen der Heizleitung — er rechnete damit, daß der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten des Zuges von sich aus die Stromabnehmer gesenkt bzw. die Heizung ausgeschaltet hatte und verzichtete daher darauf, sich darüber Gewißheit zu verschaffen — entstand ein Spannungsüberschlag, durch den der genannte Bedienstete Verbrennungen zweiten Grades am linken Unterarm erlitt. (37)

Bei Arbeiten im Gefahrenbereich von elektrischen Anlagen oder an solchen ist dafür zu sorgen, daß durch das Tragen von Metallgegenständen, wie Uhren, Ketten, Ringen, metallgefaßten Brillen usw. keine

⁴⁾ Siehe auch Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1971, Abschnitt IV/3 bzw. Verkehrsunterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, 7. Stück, Jg. 1971, S. 81, Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1970, Abschnitt IV/3 bzw. Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1969, Abschnitt IV/3.

Gefahren entstehen. Besonders gilt dies bei beengten Platzverhältnissen wie z. B. bei Arbeiten in Triebfahrzeugen. So hatte ein Turnusschlosser einer Zugförderungsleitung bei einem abgestellten Triebfahrzeug der Reihe 2060 einen Batteriewechsel vorzunehmen. Beim Anheben der 12-Volt-Batterie (160 Ampere-Stunden) überbrückte er dabei mit der Innenseite des linken Unterarmes, auf dem er eine Armbanduhr mit Metallband trug, versehentlich die beiden oberhalb des Tragegriffes montierten Pole, wobei er Verbrennungen ersten und zweiten Grades am linken Unterarm erlitt. (38)

Daß Leitungsanlagen nicht nur in elektrischer, sondern auch in mechanischer Hinsicht Unfallgefahr bedeuten können, zeigen jene Unfälle, bei denen beim Auf- oder Abspringen von bewegten Fahrbetriebsmitteln durch Anprall an im Gleisbereich befindliche Maste sich schwerste, ja unter Umständen tödliche Unfälle ereignen können. Auch beim Besteigen von Holzmasten besteht erhöhte Unfallgefahr. So war in einem zwei Jahrzehnte umfassenden Betrachtungszeitraum rund jeder siebente tödliche Unfall, der sich in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung ereignete, ein solcher beim Besteigen von Holzmasten von Fernmelde-Freileitungsanlagen. Einschlägig hierzu ereignete sich auch im Berichtsjahr ein derartiger nachstehend geschilderter Unfall, der glücklicherweise keine tödlichen Folgen hatte.

Durch einen Verkehrsunfall waren zwei Stützpunkte einer Freileitungstrasse schwer beschädigt worden. Ein Lastwagen hatte einen Mast total zertrümmert und ein Spannungsfeld weiter einen Mast in der Höhe von etwa 70 cm über dem Boden geknickt. Die Bediensteten des zuständigen Bautrupps hatten sofort nach dem schweren Verkehrsunfall die notwendigen Sicherungsmaßnahmen getroffen. Für den geknickten Einfachmast wurde mit Hilfe eines starken Eisenrohres eine Hilfsstütze hergestellt und der Mast so provisorisch bis zum nächsten Morgen abgesichert. Am Tag darauf wurde mit der endgültigen Schadensbehebung begonnen. Der geknickte Mast mußte ausgewechselt werden, wozu die Freileitungen und das Luftkabel vom Mast zu lösen waren. Entgegen den einschlägigen Sicherheitsvorschriften⁵⁾ wurde zur Absicherung des beschädigten Mastes während der Arbeiten dieser zusätzlich zur Eisenrohrbandage mit einer Aufstellgabel abgestützt bzw. ein Hilfsanker gesetzt. Sodann bestiegen zwei Bedienstete des Bautrupps den nicht mehr ausreichend tragfähigen Mast. Als die Leitungen vom Mast gelöst waren, stürzte dieser um, wobei einer der Bediensteten schwer verletzt wurde (unter anderen Bruch eines Brustwirbels), der andere nur leichte Fußverletzungen erlitt. (39)

2. Berufskrankheiten

Im Berichtsjahr wurden im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion in acht Fällen (1972: 10) von ärztlicher Seite Anzeige über eine Berufskrankheit erstattet.

Insgesamt ergibt sich für einen zehnjährigen Zeitraum die Summe der im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion festgestellten Berufskrankheiten mit 76 (darunter kein einziger Todesfall) und verteilt sich auf die einzelnen Jahre bzw. die beiden Großunternehmen Österreichische Bundesbahnen und Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung sowie die sonstigen Verkehrsunternehmen wie folgt:

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

Unternehmen	im Jahre										Summe 1964 bis 1973
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	
Österreichische Bundesbahnen	6	8	5	10	4	4	7	6	8	6	64
Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	—	2	—	—	1	1	—	—	1	1	6
Sonstige Unternehmen	—	—	—	1 ¹⁾	—	1 ¹⁾	2 ²⁾	—	1 ³⁾	1 ⁴⁾	6
Jahressumme	6	10	5	11	5	6	9	6	10	8	76

1) Luftfahrt — Lärmerkrankung

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

3) Luftfahrt — Lärmschädigung

4) Anschlußbahnbetrieb — Hauterkrankung

5) Richtlinien zur Verhütung von Unfällen bei Arbeiten auf Holzmasten; Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 4. April 1963, Zahl ZAI-129.082-34/1962.

Bundesministerium für Verkehr, Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung, Vorschrift zur Verhütung von Unfällen im Fernmeldebau- und Fernmeldebetriebsdienst (Unfallverhütungsvorschrift) 1971.

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 Berufskrankheiten aufweisen. Sicher sind hiefür eine ganze Reihe von Gründen maßgebend. Als wichtige Teilkomponente hiezu muß auch einschlägig auf das besondere 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 beiden Großunternehmen Österreichische Bundesbahnen und Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung, auf die allein rund drei Viertel der Arbeitnehmer entfallen, bei denen die Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt, die Zahlen der einschlägigen Untersuchungen der letzten zehn Jahre auf das Vorliegen von Berufskrankheiten angeführt (Tafel IV / 2.2).

Tafel IV / 2.2: Anzahl der Untersuchungen auf das Vorliegen von Berufskrankheiten

Unternehmen	im Jahre										Summe 1964 bis 1973
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	
Österreichische Bundesbahnen	5562	5264	5611	5352	4941	4832	4338	4518	4454	4100	48972
Österreichische Post- u. Telegraphenverwaltung	2497	2080	2484	2463	2450	2454	3107	2605	2630	2960	25730
Jahressumme	8059	7344	8095	7815	7391	7286	7445	7123	7084	7060	74702

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurden also im Berichtsjahr insgesamt 4.100 (im Jahre 1972: 4.454) Untersuchungen durchgeführt. 1.059 Bedienstete wurden dabei durch den zuständigen Bahnarzt untersucht. In der Untersuchungsstelle beim Sanitätschef der Österreichischen Bundesbahnen in Wien wurden von 320 Bediensteten Schirmbildaufnahmen gemacht bzw. von dem dort tätigen Facharzt für Hals-, Nasen- und Ohrenkrankheiten 96 Untersuchungen auf Lärmschädigungen durchgeführt. Die restlichen 2.625 Untersuchungen wurden von zwölf Untersuchungsstellen durchgeführt. In sechs Fällen (1972: 8) wurde von ärztlicher Seite Anzeige über eine Berufskrankheit von Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen erstattet. Es handelte sich dabei um drei Fälle von Hautekzemen, eine Lärmschädigung und zwei Bleivergiftungen. Die Hauterkrankungen wurden von den Hauptwerkstätten St. Pölten und Simmering und dem Bahnhof Gröbming gemeldet. Der lärmgeschädigte Bedienstete arbeitete bei der Hauptwerkstätte Knittelfeld als Kesselschmied, während die zwei Bleivergiftungen bei der Streckenleitung Wien West und der Kraftwagenzentralwerkstätte Liesing festgestellt wurden. Die betroffenen Bediensteten wurden von ihrem Arbeitsplatz abgezogen und einer anderen Beschäftigung zugeführt.

Weiters wurden bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung und einem Anschlußbahnbetrieb je eine ärztliche Anzeige über eine Berufskrankheit (Hauterkrankung) erstattet.

3. Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten

Zu dem aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes im Bahnbetrieb bedeutsamen Kuppelvorgang sei angeführt, daß die bisher auf der Wiener Schnellbahn eingesetzten Triebwagenzüge 4030.201—228 (Baujahre 1962 bis 1969) mit normaler Zug- und Stoßeinrichtung sowie von Hand zu kuppelnden Hauptluft-, Hauptbehälterluft- und Vielfachsteuerleitungen ausgerüstet waren. Der oft unter Zeitdruck stehende Kuppelvorgang beim Bilden von Doppelgarnituren für die Hauptverkehrszeit ist dadurch personal- und zeitaufwendig, wobei auch die möglichen Unfallgefahren nicht außer acht gelassen werden dürfen. Deshalb wurde beschlossen, bei der zur besseren Bewältigung und Verdichtung des Verkehrs erfolgten Bestellung neuer dreiteiliger Wechselstromtriebwagenzüge der Reihe 4030.200 diese mit automatischer Mittelpufferkupplung auszurüsten. Die Garnituren der Bauserien 4030.201—215 und 4030.216—225 werden anlässlich geeigneter Plan-Ausbesserungen mit Kopfstücken für die Mittelpufferkupplung versehen und auf Scharfenbergkupplung umgerüstet. Es kann gerechnet werden, daß die Umrüstungsaktion in spätestens zwei Jahren abgeschlossen sein wird.

Die generelle Einführung der automatischen Kupplung ist ein Problem, das durch viele Jahre schon die verschiedensten Eisenbahnverwaltungen beschäftigt. Dies gilt auch für die Österreichischen Bundesbahnen, in deren Betrieb sich in einem Jahrzehnt rund 1.500 Unfälle beim Kuppeln ereignet haben, von denen rund die Hälfte schwere Unfälle und jeder sechzigste ein tödlicher war. Hiezu sei bemerkt, wie schon in

früheren Tätigkeitsberichten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates angeführt, daß die UIC¹⁾ seit dem Jahre 1929 Statistiken über Unfälle beim Kuppeln führt. Daraus ergibt sich, daß bei den europäischen Eisenbahnverwaltungen in den letzten zehn Jahren die jährliche Zahl der Toten, auf 10.000 Bedienstete bezogen, in der Größenordnung von 0,4 liegt, während die Zahl der Verletzten pro Jahr, bezogen auf die gleiche Anzahl der Bediensteten, rund 15 beträgt. In den Vereinigten Staaten, wo die Einführung der automatischen Kupplung bereits im Jahre 1893 gesetzlich angeordnet worden war, und in Japan, wo die automatische Kupplung im Jahre 1925 eingeführt wurde, liegt die Vergleichszahl der Unfälle, auf die gleiche Größenordnung bezogen, bei den tödlich Verletzten bei 0,1. Dabei ist aber zu bedenken, daß die von der UIC geplante Kupplung wesentlich zweckmäßiger sein wird als die in den USA und Japan verwendete, welche mehrere schwerwiegende Nachteile aufweist und die mitunter trotzdem ein Eingreifen des Verschiebersonals erforderlich macht. Da während der Übergangszeit des Gemischtkuppelns²⁾ eine erhöhte Unfallsgefährdung der Arbeitnehmer sowie betriebstechnische Schwierigkeiten zu erwarten sind, wird eine möglichst kurze Übergangszeit anzustreben sein.

Wesentlich trägt auch der Einbau modernster Gleisbremsen in den im Entstehen begriffenen Zentralverschiebebahnhöfen³⁾ zur Erhöhung der Arbeitssicherheit bei. Die Gleisbremsen stellen eine der wichtigsten Einrichtungen eines modernen Verschiebebahnhofes dar und dienen dazu, die über den Rollberg abrollenden Güterwagen vor Einfahrt in die jeweiligen Richtungsgruppen und -gleise auf die erforderliche Geschwindigkeit automatisch abzubremesen. Da die Abrollgeschwindigkeit der einzelnen Wagen je nach Bauart, Gewicht, Beladung, Wetter u. a. m. unterschiedlich ist, darf daher die Abbremsung nicht immer in der gleichen Stärke erfolgen, da sonst manche Wagen schon vor Erreichen der Zielgruppe zum Stehen kommen, und andere wieder mit einer zu großen Geschwindigkeit an stehende Wagen anfahren würden.

Bei den bisher im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen vereinzelt eingebauten Gleisbremsen handelt es sich ausnahmslos um ältere Modelle, die durch einen Mann mechanisch bedient wurden. Die richtige Wirkungsweise lag in den geübten und mit „Fingerspitzengefühl“ ausgestatteten Händen der Bremser. Die beiden neuen Gleisbremsen, die am Zentralverschiebebahnhof Salzburg Gnigl eingebaut wurden, arbeiten jedoch vollautomatisch und sind die ersten und modernsten dieser Art in Österreich. Alle erforderlichen Werte des abrollenden Wagens werden elektronisch registriert und den Bremsen gespeichert übermittelt; dadurch regelt sich der Anpreßdruck der Bremsschienen entsprechend und die Wagen werden ohne menschliches Zutun auf die betrieblich notwendige Geschwindigkeit gebracht.

Schienengleiche Wegübergänge im Verschiebbereich, die keinen verbreiterten Kupplungsauflauf besitzen, stellen für Verschiebepersonal eine erhöhte Gefährdung dar, da die Bohlerhebungen durch die Konzentration des Verschiebers auf den Kupplungsvorgang leicht übersehen werden können, wodurch es zum Stolpern oder gar zu einem Sturz mit schwersten Unfallfolgen kommen kann. Es waren daher alle schienengleichen Eisenbahnkreuzungen und Wegübergänge im Verschiebbereich gegebenenfalls nach dem von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen herausgegebenen Sonderblatt 17110 (Schiengleiche Eisenbahnkreuzungen — Anordnung der Kupplungsaufläufe bei Gleisabdeckungen verschiedener Bauart im Verschiebbereich) mit einem verbreiterten Kupplungsauflauf auszustatten. Im Berichtsjahr ergaben Besichtigungen, wie auch schon bei solchen in den Vorjahren⁴⁾ festgestellt, daß einer hiezu erlassenen Dienstanweisung⁵⁾ noch nicht überall nachgekommen wurde, weshalb wiederholt erneut darauf verwiesen werden mußte.

Bei vielen im Eisenbahndienst anfallenden Arbeiten sind die Bediensteten in einem überdurchschnittlich hohen Ausmaß gefährdet, durch Unfälle Kopf-, Hals- oder Nackenverletzungen zu erleiden. Die Versorgung der Bediensteten mit Schutzhelmen wurde eingehend in den Unfallverhütungsvorschriften der Österreichischen Bundesbahnen geregelt und dabei unter anderen festgelegt, welche Bediensteten obligatorisch mit Schutzhelmen zu versorgen sind und welche Bediensteten über Anforderung der Dienststelle mit Schutzhelmen versorgt werden. Es wurde auch festgehalten, daß die mit Schutzhelmen versorgten Bediensteten diese Helme bei Durchführung von Arbeiten, die mit einer Gefährdung von Kopf, Hals oder Nacken verbunden sind, zu tragen haben⁶⁾. Hiezu wurden im Abschnitt IV / 1.3 bemerkenswerte Unfälle, die auf

¹⁾ Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

²⁾ Automatische Kupplung und herkömmliche Schraubekupplung. Dem Verschieber fehlt in diesem Fall beim Kuppelvorgang ein wesentlicher Teil des erforderlichen Sicherheitsraumes.

³⁾ Unter anderen ist in Salzburg Gnigl derzeit ein neuer, moderner Zentralverschiebebahnhof im Entstehen (siehe Abschnitt IX, Abb. 4). Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen, doch konnten wesentliche Teile schon fertiggestellt und in Betrieb genommen werden.

⁴⁾ Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1970, Abschnitte I und X, Beilage 4 bzw. Abschnitt XI, Abb. 7.

Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1971, Abschnitt VI bzw. Abschnitt X, Abb. 2, 3 und 4, Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1972, Abschnitt IV/3.

⁵⁾ Generaldirektion der ÖBB, Zl. 56056/1/67 vom 31. Jänner 1967.

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.

das Nichttragen von Schutzhelmen zurückzuführen sind, ebenso aufgenommen wie Unfälle, bei denen durch das Tragen von einem Schutzhelm die Folgen wesentlich gemindert wurden.

Unfälle im Eisenbahnbetrieb, die sich beim Hemmschuhlegen ereignen, sind meist überdurchschnittlich schweren Charakters, was vor allem daran liegt, daß die Bremswirkung des Hemmschuhes von außerordentlich vielen Faktoren abhängig ist, die zwar im Detail bekannt, aber im Laufe des relativ rasch erfolgenden Betriebsablaufes nicht immer in ihrer Gesamtheit und sofort erkennbar sind ⁷⁾.

Im einzelnen ist für die Ermittlung des Hemmschuhauflage-Abstandes vor allem zu beachten, ob ein Wagen oder mehrere Wagen aufzufangen sind, ferner die Geschwindigkeit des Wagens (der Wagengruppe), ob die Wagen beladen oder leer sind, bzw. ob hinter einem beladenen Wagen an der Spitze noch leere oder beladene Wagen rollen. Weiters muß berücksichtigt werden, ob der an der Spitze rollende Wagen zweiachsig bzw. der an der Spitze einer beladenen Wagengruppe rollende Wagen erheblich schwerer oder leichter als die übrigen Wagen ist, wie auch, ob das Gleis in der Waagrechten, in der Steigung oder im Gefälle liegt, die Schienen naß oder trocken, rostig oder glatt, mit Schnee oder Eis bedeckt sind, bzw. das Gleis in der Krümmung oder in der Geraden liegt. Auch die Beschaffenheit des Hemmschuhes (geschmiert, naß oder trocken, besandet oder glatt) ist von großem Einfluß, wie auch, ob Wind oder starker Regen herrscht ⁸⁾.

Zweifellos ist es nicht möglich, alle oben angeführten Umstände, die den Auflageabstand beeinflussen können, immer und mit allen Konsequenzen in einer relativ kurzen Zeit zu erkennen. Es wird also trotz Beachtung alles bisher Gesagten sehr wesentlich auf die Erfahrung des Hemmschuhlegers ankommen, den Hemmschuh im jeweils richtigen Abstand aufzulegen. Trotzdem ist aber zu bedenken, daß die Erfahrung zwar eine wesentliche Hilfe, doch keine Garantie dafür ist, daß der Auflageabstand jeweils genau erkannt werden kann. Es gibt zu viele Kriterien, die hierauf Einfluß nehmen. Zusammenfassend zeigt einschlägig eine Analyse der meisten Personalunfälle beim Hemmschuhlegen, daß die meisten durch Mißachtung der diesbezüglichen Unfallverhütungsvorschriften sich ereignen, von denen die wichtigsten nachstehend zusammenfassend wiedergegeben werden sollen.

So dürfen beschädigte Hemmschuhe (z. B. mit aufgebogener oder abgebrochener Spitze) nicht benützt bzw. nicht am Platz gelassen werden. Auch ist darauf zu achten, ob der zu verwendende Hemmschuh für die Schienenform zugelassen ist, die Schienen in gutem Zustand (z. B. nicht breitgefahren) und alle sonstigen Voraussetzungen, die gutes Gleiten gewährleisten, erfüllt sind. Hemmschuhe sind immer am Griff zu fassen und so rechtzeitig aufzulegen, daß Zeit bleibt, den Auflageabstand möglichst genau festzusetzen bzw. der Hemmschuhleger von anlaufenden Fahrzeugen nicht gefährdet werden kann. Er hat sich nach Auflegen des Hemmschuhes in entsprechender Entfernung aufzuhalten, um bei etwaigem Abschleudern desselben oder Entgleisen des Wagens keinen Schaden zu erleiden. Die mit Hemmschuhen anzuhaltenden Fahrzeuge dürfen nicht, etwa um gegebenenfalls kuppeln zu können, im befahrenen Gleis stehend erwartet werden. Auch der Aufenthalt in einem anderen, etwa benachbarten Gleis ist gefährlich, da ja die Aufmerksamkeit des Hemmschuhlegers dem Hemmschuh bzw. dem anzuhaltenden Wagen gilt, so daß Gefährdungsmöglichkeiten im anderen Gleis unter Umständen nicht bemerkt werden. Beim Entfernen von Hemmschuhen unter angehaltenen Fahrzeugen ist auf anrollende Fahrzeuge zu achten. Holzknüttel, Steine und dergleichen, dürfen zum Anhalten von Wagen nicht verwendet werden. Die Vielfältigkeit der zu beachtenden Verhaltensweisen zeigt, daß zur Vermeidung von Unfällen auf eine besonders sorgfältige Ausbildung des Verschiebers erhöhtes Augenmerk zu legen ist.

Durch Hemmschuhe, die nicht gleich wieder benützt werden und die nicht an der vorgesehenen Stelle abgelegt werden, können überdies auch folgenschwere Stolperunfälle eintreten, wie überhaupt bei den Österreichischen Bundesbahnen eine große Zahl von Personalunfällen durch Stolpern und Fallen über Hindernisse, aber auch durch Anstoßen an Hindernisse eintritt. Es wurde daher unter anderem mit einer Dienstanweisung ⁹⁾ festgelegt, daß die Deckel der Schutzkästen jener Weichenantriebe und Riegel auf den Verschieberbahnsteigen größerer Verschiebebahnhöfe, wo es die Platzbeleuchtung vorteilhaft erscheinen läßt, mit gelben Warnanstrich zu versehen sind.

Die bisher gewonnene Erfahrung in bezug auf den gelben Warnanstrich an Schutzkästen von Weichenantrieben und Riegeln hat gezeigt, daß es im Interesse einer wirksamen Unfallverhütung notwendig ist, einen solchen Anstrich nicht nur am Deckel des Schutzkastens, sondern auch am Schutzkasten selbst anzubringen. Es wurde daher ¹⁰⁾ schon im Jahre 1971 verfügt, daß die Deckel der Schutzkästen in der bereits

⁷⁾ Siehe auch die auf Grund der Unfallsentwicklung im Betriebsdienst der Österreichischen Bundesbahnen notwendig gewordenen Ausführungen über das Auffangen von Wagen mit Hemmschuhen im Verkehrs-Unterichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, Jahrgang 1973, Heft 8 bzw. einschlägige Unfallsschilderungen im Abschnitt IV/1.3.

⁸⁾ Besonderheiten, wie die Ermittlung des Hemmschuhauflageabstandes vor Gefahrenstellen (solche Stellen, bis zu denen ein Hemmschuh keinesfalls gleiten darf) seien hier nicht näher erläutert.

⁹⁾ Dienstanweisung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Zl. 15—63 a—68 vom 12. April 1968.

¹⁰⁾ Mit Schreiben der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Zl. 85097-5-71 vom 1. März 1971.

angeordneten Form und außerdem die Schutzkästen an beiden senkrecht zur Gleisachse liegenden Außenseiten mit einem etwa 10 cm breiten gelben Streifen zu versehen sind, der an den oberen und den vom Gleis abgewendeten Rand dieser Außenseite anschließt und somit abgewinkelt verläuft¹¹⁾. Bei Kontrollen wurde nun festgestellt, daß die angebrachten gelben Warnanstriche infolge von Witterungseinflüssen teilweise derart verblaßt sind, daß sie den für die Bediensteten des Vershubdienstes notwendigen Warneffekt nicht mehr besitzen. Es erging daher die Anweisung, für die ehestmögliche Erneuerung des Warnanstriches die notwendigen Veranlassungen¹²⁾ zu treffen, wobei nunmehr hiefür die Verwendung des besser sichtbaren farbbeständigeren Kunstharzspritzlackes RAL 1018 vorgesehen ist.

Bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken müssen aus technischen Gründen die Fernmeldefreileitungen durch Fernmeldekabel ersetzt werden. Sonst würde nämlich die Beeinflussung der Fernmeldeleitungen durch den Fahrleitungsstrom nicht nur zu sehr großen Störgeräuschen im Fernsprechebetrieb, sondern unter Umständen auch zu einer Gefährdung der Fernsprechteilnehmer und des Fernmeldeerhaltungspersonals führen. Das Abtragen der Freileitungen muß in möglichst wirtschaftlicher Weise erfolgen. Bisher war der Vorgang meist so, daß unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften zur Verhütung von Unfällen bei Arbeiten auf Holzmasten die Leitungsdrähte nach Besteigen der Freileitungsmasten oben an den Isolatoren abgebunden oder abgezwickt wurden, wobei, wenn beim Lösen von Leitungen mit einseitigem Zug zu rechnen ist, dieser durch Flaschenzüge oder in anderer Weise abgefangen wird. Um also besondere Gefährdungen beim Abtragen von Fernmeldefreileitungen zu vermeiden, ist daher mit einem nicht unerheblichen zusätzlichen Zeitaufwand zu rechnen. Das Bestreben war daher naheliegend, bei umfangreichen, derartigen Abtragungsarbeiten, wo oft sehr viele Maste zu besteigen sind, das Abnehmen der Drähte vom Boden aus durchzuführen zu können. Für den Abbau der Fernmeldefreileitungen an den anlässlich der Elektrifizierung zu verkabelnden Streckenabschnitten Linz — Klaus und Linz — Summerau wurde daher eine vom Boden aus bedienbare Kraftzwickzange¹³⁾ ¹⁴⁾ eingesetzt, die das Abschneiden der Freileitungsdrähte neben den Isolatoren ohne Besteigen der Leitungsmaste ermöglicht.

Auf Grund der damit bisher erzielten guten Erfahrungen (an den genannten Streckenabschnitten konnte so das Besteigen von rund 3.000 Masten unterbleiben) gab es trotz wesentlich kürzerem Arbeitsaufwand für die Abtragung des Gestänges keine Unfälle. Es wird diese Abtragungsart künftig bei großen Abtragungsarbeiten weitgehend verwendet werden¹⁵⁾.

Besondere, auf Wintererschwerisse basierende Anforderungen werden unter anderem an die wenigen Arbeitnehmer der Österreichischen Bundesbahnen, die im Lawinenbeobachtungsdienst eingesetzt sind, gestellt. Sie haben die Aufgabe, Bahnstrecken in lawinengefährdeten Gebieten vor dem Abgang von Lawinen zu sichern, so etwa zum Beispiel auf der Gesäusestrecke zwischen Hiefalau und Admont. Das kritische Gebiet erstreckt sich auf eine Länge von 30 Kilometern, und sein Zentrum bildet der hochragende Tamischbachturm mit seinen Karen, die insgesamt ein Lawineneinzugsgebiet von 300 Hektar umfassen. Da Verbaungen unüberwindliche technische Schwierigkeiten und ein gewaltiger Kostenaufwand entgegenstanden, fand man die Lösung darin, auf einem Sporn des Tamischbachturmes in 1497 Meter Seehöhe eine Beobachtungshütte zu errichten, von wo aus Arbeitnehmer der Österreichischen Bundesbahnen im Krisenfall das ausgedehnte Gebiet zu beobachten und im Falle eines drohenden Lawinenabganges die Betriebsstellen im Tal zu alarmieren haben. Die Bahnmeisterstelle, der dieser Beobachtungsdienst untersteht, muß daher solche Arbeitnehmer zum Beobachtungsdienst heranziehen, die nicht nur erprobte Alpinisten sind, sondern auch über entsprechende Wettererfahrung verfügen müssen. Da die Beobachtungsstation¹⁶⁾ auf dem Sporn des Tamischbachturmes nicht den ganzen Winter über besetzt werden kann, mußte ein System entwickelt werden, mit dem man den Alarmfall präzise feststellen konnte. Man rammt daher in den Karen rings um die Station hohe Peilstangen mit quergenagelten Latten, an denen man die kritische Schneehöhe vom Tal aus durch ein Fernrohr ablesen konnte. Die kritische Schneehöhe legte man mit 2,50 Meter fest. Wurde diese erreicht, mußten die Männer in früheren Jahren mit Skiern und schwerem Gepäck in zwölfstündigem Marsch durch lawinengefährdete Hänge zur Beobachtungsstation aufsteigen. Heute bringt sie ein Hubschrauber des Bundesheeres¹⁷⁾ an ihren luftigen Dienstplatz. Ein Funkgerät sichert die Sprechverbindung ins Tal.

¹¹⁾ Siehe Abschnitt IX, Abb. 17.

¹²⁾ Siehe Verkehrs-Unterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, 6. Stück 1973, S. 87.

¹³⁾ Siehe auch Abschnitt IX Abb. 23.

¹⁴⁾ Fritz O.: Beseitigung von Gefahren beim Abtragen von Fernmeldefreileitungen, Sicherheit zuerst, Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Jahrgang 1973, H. 2.

¹⁵⁾ Solche sind in den nächsten Jahren besonders an den zu elektrifizierenden Streckenabschnitten Gramatneusiedl — Staatsgrenze bei Nickelsdorf, Gänserndorf — Staatsgrenze bei Bernhardsthal und Gänserndorf — Marchegg zu erwarten, wo insgesamt 120 Kilometer Fernmeldefreileitungstrasse abzubauen sein werden. Siehe auch „Abtragung von Fernmeldefreileitungen“, ÖBB in Wort und Bild, Jahrgang 1973, Heft 1, S. 29—30.

¹⁶⁾ Siehe Abschnitt IX, Abb. 2.

¹⁷⁾ Siehe Abschnitt IX, Abb. 3.

Daß Gesundheitsgefahren auch durch die Verunreinigung von Oberflächen- und Grundwasser, die sich bei den Österreichischen Bundesbahnen durch Öl- und Benzintransporte ergeben, entstehen können, wurde schon im Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1972 ausführlich behandelt¹⁸⁾. Im Sinne der Sofortmaßnahmen bei Ölunfällen und bei Leckwerden von Kesselwagen wurden bereits seit 1967 Kesselwagen als Ölauffangwagen in verschiedenen Bahnhöfen des Bundesgebietes bereitgestellt. Dadurch ist es bei Ölunfällen möglich, das Ladegut raschest umzupumpen und somit eine Grundwasser-Verunreinigung tunlichst zu vermeiden. Bedingt durch die technische Entwicklung wurde auch der Versuch unternommen, Großraumkesselwagen hierfür zu verwenden. Zwei solcher Wagen wurden in der Hauptwerkstätte Knittelfeld umgebaut¹⁹⁾, wobei man die Trennwände im Kessel entfernte, Boden- und Sicherheitsventile sowie Flamm Sperren (für Superbenzin) einbaute, so daß diese Wagen nunmehr zum Umpumpen aller Mineralölprodukte geeignet sind.

Ein wesentlicher Beitrag zum Gesundheitsschutz war im Berichtsjahr die Entwicklung eines Rückenschutzes durch die Österreichischen Bundesbahnen für jene Bediensteten im Eisenbahnbetrieb, die Montagearbeiten an Antriebswellen, Getrieben, Lagern und Bremsen unter Fahrzeugen durchzuführen haben. Die genannten Arbeiten werden praktisch immer in betonierten Arbeitskanälen durchgeführt und erfordern infolge des mitunter sehr hohen Kraftaufwandes eine Abstützung des Arbeitenden an den unverkleideten, kalten Kanalwänden. Die Folgen dieser Arbeitsweise sind Unterkühlungen am Rücken bzw. der dort liegenden Organe und wirken sich entsprechend der individuellen Widerstandsfähigkeit des Betroffenen verschieden stark bzw. früher oder später, eventuell auch als Spätfolge aus. Nach verschiedenen Probeausführungen wurde schließlich auf Grund der gewonnenen Erkenntnisse der Rückenschutz aus Schaumgummi mit Plastikfolienbezug und Befestigungsriemen angefertigt, der sich gut bewährt hat. Der Schaumgummipolster, der eine Größe von ungefähr 500×300 mm hat und etwa 40 mm dick ist, wird mittels zweier Schulterriemen und einem einstellbaren Bauchriemen getragen^{20) 21)}.

Im weiten Bogen schwerwiegender arbeitnehmerschutzmäßiger Probleme ist im Eisenbahnbetrieb der Lärm anzusehen, der beim Menschen, je nach Intensität, Frequenzbereich und Dauer der Einwirkung verschiedene Reaktionen auslöst, die von bloßer Belästigung bis zu schweren Beeinträchtigungen körperlicher Funktionen und unheilbaren Schäden führen können. Das Verlangen des Triebfahrzeugpersonales, den inneren Geräuschpegel möglichst niedrig zu halten, ist daher verständlich. Die Erfüllung dieses Verlangens ist aber nur möglich, wenn bereits bei der Konstruktion weitgehend wirkungsvolle, schalldämmende Maßnahmen getroffen werden und der Einbau der Aggregate richtig geplant wird. Die Pegelwerte in den Maschinenräumen liegen meist bei Dieseltriebfahrzeugen zwischen 100 dB (A) und 115 dB (A), bei Elektrotriebfahrzeugen (hier 1042.531 aufwärts) zwischen 100 dB (A) und 110 dB (A).

Anlässlich von Lärmmessungen, die das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in den Führerständen von Dieseltriebwagen der Reihe 5042, also einer älteren Baureihe der Österreichischen Bundesbahnen, durchführte, wurde festgestellt, daß im Aufenthaltsbereich des Triebfahrzeugführers der zulässige Schallpegel weit überschritten wird²²⁾. Auf Grund des versuchsweisen Einbaues von schalldämmenden Vorhängen in den beiden Führerständen des Triebwagens 5042.12 gelang der Nachweis, daß diese Ausführungsform ein physikalisch wirksamer und zugleich wirtschaftlich vertretbarer Lösungsvorschlag des vorliegenden Lärmproblems ist. Um eine für die gesamte weitere Einsatzdauer dieser Triebwagen brauchbare Variante dieser Ausführungsform erproben zu können, war eine schalldämmende Trennwand bei einem Führerstand einzubauen.

Nachdem beim Dieseltriebwagen 5042.03 die Schallisolierung des Führerstandes 1 vorgenommen worden war, wurden Geräuschpegelanalysen²³⁾ bei verschiedenen Betriebszuständen im Hinblick auf die

¹⁸⁾ Siehe Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1972, Abschnitt IV/3, S. 29 und 30.

¹⁹⁾ Siehe Abschnitt IX, Abb. 27.

²⁰⁾ R. Ditmaier, Beitrag zum Gesundheitsschutz. Sicherheit zuerst, Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Heft 3/1973.

²¹⁾ Siehe Abschnitt IX, Abb. 25 und 26.

²²⁾ Zur Beurteilung der Lärmeinwirkung auf Arbeitnehmer ist es erforderlich, zumindest den am Arbeitsplatz herrschenden Schallpegel zu kennen; vorteilhafter ist jedoch die Kenntnis der Oktavbandanalyse des Lärms am Arbeitsplatz. Diese Analyse wird den BK-Kurven (auch NR-Kurven genannt), die der Frequenz-Empfindlichkeit des menschlichen Ohres nachgebildet sind, gegenübergestellt. Für durchschnittlich empfindliche Menschen wird angenommen, daß bei jahrelanger, täglich mindestens fünfstündiger Einwirkung von Lärm in den Oktavbändern der mittleren Frequenzen 500, 1000 und 2000 Hz unterhalb der Kurve BK = 85 eine gerade noch zulässige, vernachlässigbare Herabsetzung des Hörvermögens für Sprache eintritt. Zeigt die Oktavbandanalyse jedoch in diesem Frequenzbereich Werte oberhalb der Kurve BK = 85, so ist eine Herabsetzung des Hörvermögens zu befürchten. Im weiteren siehe auch ÖAL-Richtlinie Nr. 3 (Schalltechnische Grundlagen für die Beurteilung von Lärm; 5. Ausg., Dezember 1973).

²³⁾ Die Messungen wurden auf Führerstand 1 (schallisolierter Führerstand) bei Fahrt mit Fahrstufe 4, 3, und 2 sowie bei Leerlauf und im Stillstand vorgenommen. Die einzelnen Fahrten erfolgten immer zwischen den gleichen Bahnhöfen am selben Streckenabschnitt und in der gleichen Fahrtrichtung. Es wurde dabei darauf geachtet, daß die Messungen im offenen Gelände außerhalb von Kunstbauten, auf gerader Strecke und mit einer Bezugsgeschwindigkeit von 60 km/h durchgeführt wurden. Um die Güte der Schalldämmung am Führerstand 1 zu überprüfen, wurde der Geräuschpegel auch im Motorraum hinter der Isolierwand gemessen. Für Vergleichszwecke wurden auch die Geräusche am Führerstand 2 (nicht schallisoliert) bei Fahrt mit Fahrstufe 4 gemessen.

Gefahr einer gesundheitlichen Schädigung der Hörorgane der betreffenden Arbeitnehmer vorgenommen. Aus den Meßergebnissen war zu ersehen, daß bei dem mit Schallisolierung ausgerüsteten Führerstand 1 die Bewertungskurve BK 85 nicht, während bei dem ohne Schallisolierung ausgerüsteten Führerstand 2 diese schon überschritten wurde. Es zeigte sich also, daß mit diesem Umbau die Grenze der bei einem alten Fahrzeug erreichbaren technischen und mit wirtschaftlichem Aufwand vertretbaren Verbesserungen erzielt wurde. Der Umbau weiterer Triebfahrzeuge der Reihe 5042 wurde in Angriff genommen.

Auch bei Elektrotriebfahrzeugen älterer Bauart der Reihe 1670 der Österreichischen Bundesbahnen zeigte sich, daß bei der seinerzeitigen Konstruktion auf die Belange der Wärme- und Schalldämmung wenig Rücksicht genommen wurde. Die von den Motoren und Getrieben abgegebenen Schwingungen verteilen sich über den Kastenrahmen auf das ganze Triebfahrzeug. Durch Verbesserung der Verzahnung und anderer Maßnahmen wurde zwar teilweise Abhilfe geschaffen, doch wird auch nach Setzung dieser Maßnahmen, wie anlässlich von Überprüfungen und diesbezüglichen Messungen durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat festgestellt wurde, die zumutbare Grenze der Lärmbelästigung überschritten.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat zeigte diese Mängel den Österreichischen Bundesbahnen²⁴⁾ auf, worauf diese vorerst einen Führerstand der Lokomotive 1670.28 durch das Verlegen verschiedener Isolationen gegen das Eindringen des Schalles der Fahrmotoren und Antriebsgetriebe zusätzlich abdichteten. Wie Messungen bewiesen haben, wurde dadurch die Lärmbelästigung des Personals auf das zulässige Maß herabgesetzt²⁵⁾. Die Hauptwerkstätte Linz und die Zugförderungsleitungen Innsbruck und Bludenz wurden auf Grund der positiven Ergebnisse beauftragt, unter Rücksichtnahme auf die jeweilige Personallage, die Abschirmung der Führerstände nach dem Vorbild der Musterlok durchzuführen²⁶⁾. Die Behandlung hat in der Hauptwerkstätte möglichst bei jeder Teil-Ausbesserung zu erfolgen, während in der Betriebswerkstätte Fristausbesserungen mit Motorenwechsel auszunützen sind.

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

Eine weitere überaus wichtige Teilkomponente stellen die gemeinsam von den Österreichischen Bundesbahnen, dem Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, der Gewerkschaft der Eisenbahner, unter Teilnahme von Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates seit Jahren durchgeführten Aussprachen über Probleme der Unfallverhütung dar. Insgesamt werden im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen alljährlich etwa 60 bis 80 derartige Aussprachen durchgeführt. 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 zu²⁷⁾ und wird so zu einem wesentlichen Faktor praktischer Arbeitnehmerschutzarbeit.

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

- a) als Unfallhäufigkeit: 25,7,
d. h., auf 1,000.000 Arbeitsstunden entfallen 25,7 Arbeitsunfälle;
- b) als Unfallrate: 56,3,
d. h., auf je 1.000 Bedienstete entfallen 56,3 Arbeitsunfälle;
- c) als Unfallzeitverlust: 3.170,
d. h., von je 1,000.000 Arbeitsstunden gehen 3.170 Arbeitsstunden durch Arbeitsunfälle verloren;
- d) als Unfallschwere: 123,
d. h., infolge eines Arbeitsunfalles versäumt ein Bediensteter wegen der Unfallheilbehandlung (Krankenstand) 123 Arbeitsstunden, das sind 20,5 Kalendertage.

Großer Anstrengung bedarf noch die Eingliederung ausländischer Arbeitskräfte in das bestehende System zur Hebung der Arbeitssicherheit, wengleich schon viel wertvolle Arbeit geleistet worden ist. Besonderes Gewicht wurde auf die Überwindung der Verständigungsschwierigkeiten bzw. auf die Aufklärung und Einschulung auf dem Gebiete der Unfallverhütung gelegt. Da die Unfallrate der bei den Österreichischen Bundesbahnen beschäftigten jugoslawischen Gastarbeiter rund doppelt so hoch ist wie die Rate der Personalunfälle vergleichbarer österreichischer Bediensteter, wurde im Berichtsjahr eine besondere Unfallverhütungsaktion für jugoslawische Gastarbeiter durchgeführt. Hiezu sei bemerkt, daß die Gastarbeiter

²⁴⁾ Schreiben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates Zl. 12.945/1-1/11 vom 16. März 1973.

Schreiben der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Zl. 537-1-2-1973 vom 28. März 1973.

Schreiben der Arbeiterkammer Wien, Referat Arbeitstechnik, Zl. Schr.-ZB vom 29. März 1973.

Schreiben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates Zl. 12.945/4-1/11-1973 vom 16. Juli 1973.

Schreiben der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Zl. V/3-2631-117-73 vom 30. Juli 1973.

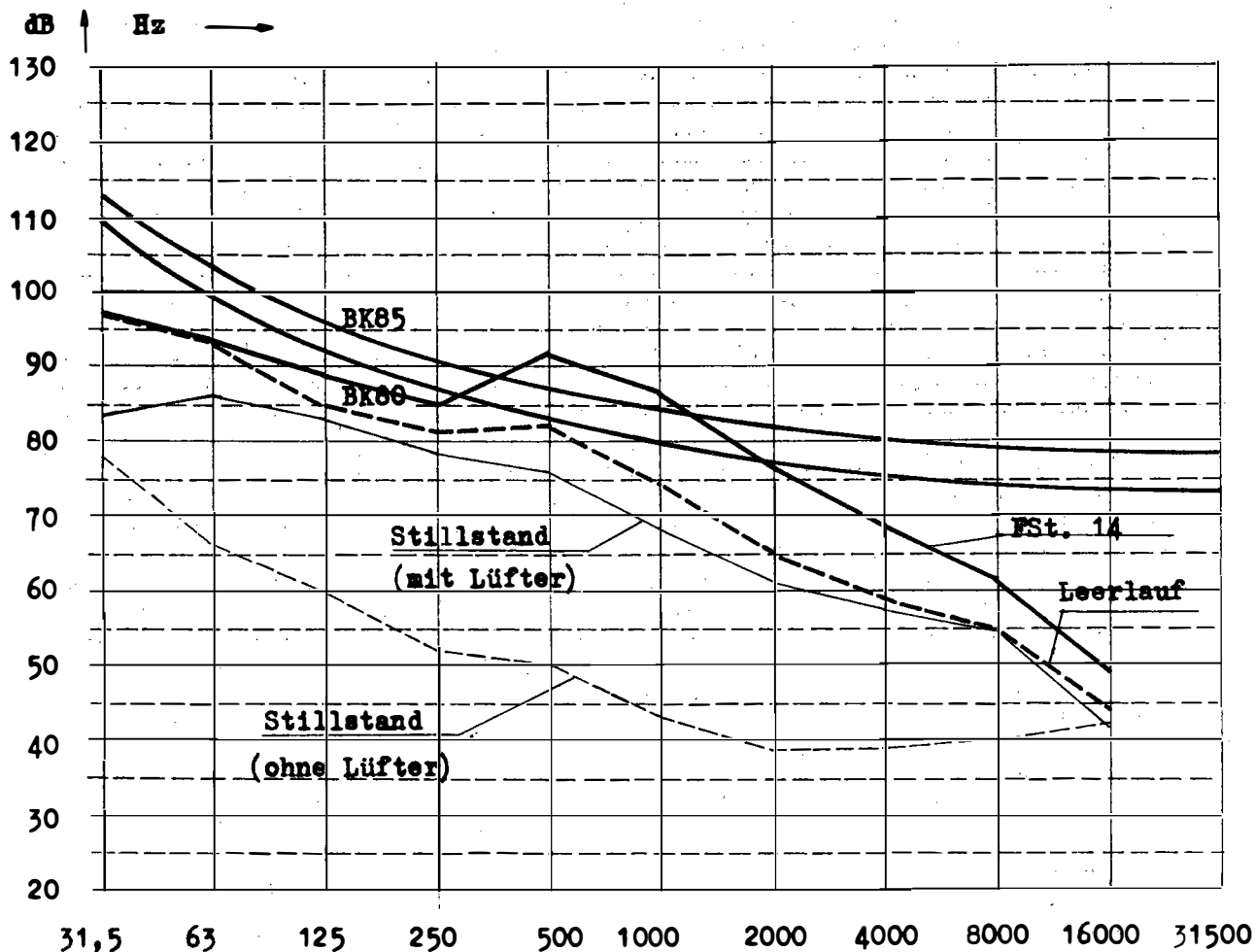
²⁵⁾ Siehe Abb. IV/3.1 (a und b) auf Seite 30 und 31.

²⁶⁾ Schreiben der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Zl. 537-1-3-1973 vom 10. Juli 1973.

²⁷⁾ Siehe hiezu Abschnitt VII, Beilage 9: Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

Abbildung IV/3.1 (a und b)

Gegenüberstellung von Geräuschpegelmessungen und Frequenzanalysen²⁸⁾; Geräuschpegelmessung bei einer Elektrolokomotive der Reihe 1670, Meßobjekt: 1670.28

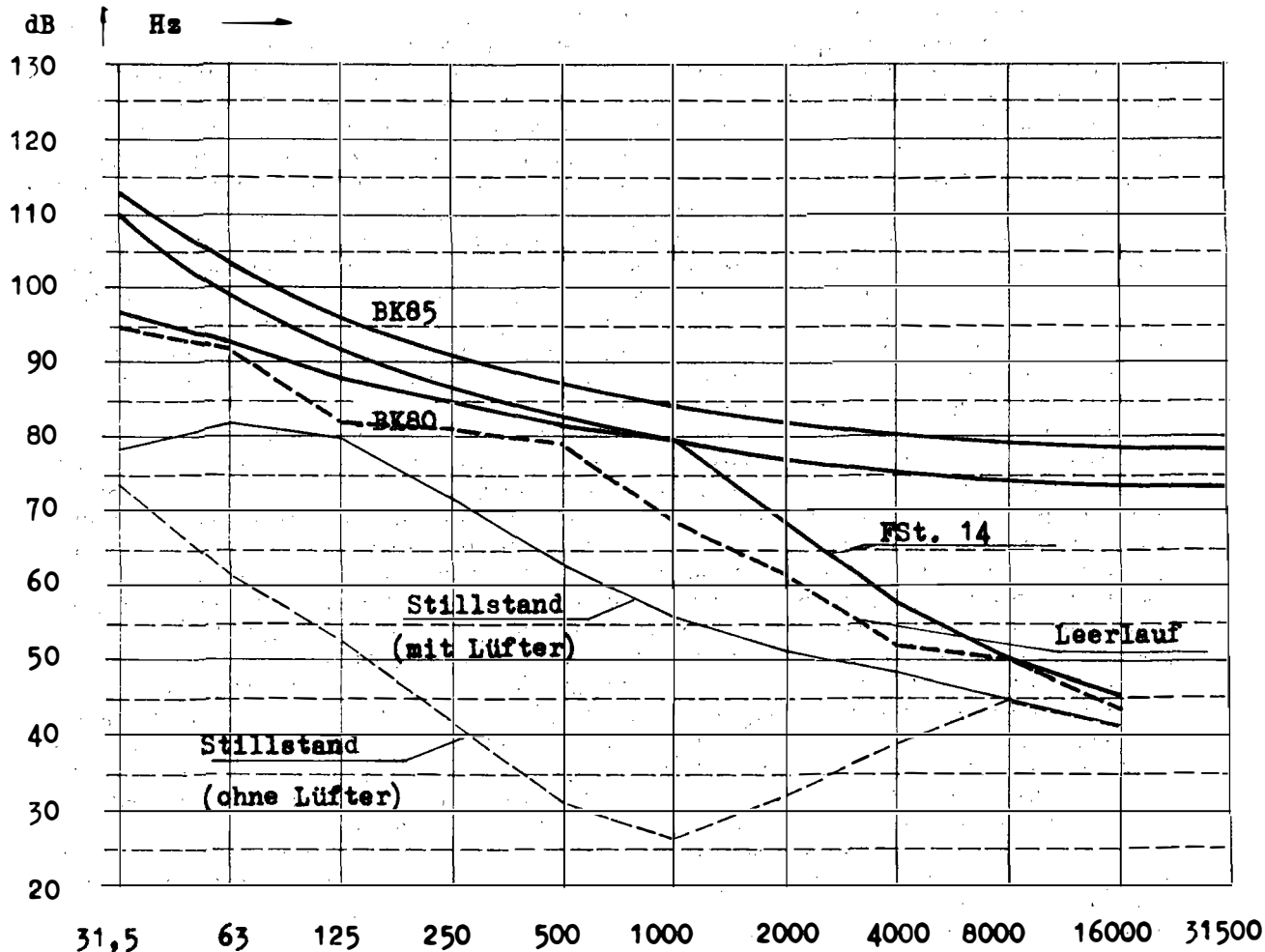
Abb. a)**Führerstand 2 (ohne Schallisollernung)****Erläuterungen:**

- Fahrversuch: Fahrstufe 14 - 60 km/h
- - - - - Fahrversuch: Leerlauf ohne Lüfter - Fahrgeräusche
- Stillstand: bei laufendem Lüfter
- - - - - Stillstand: bei abgeschaltetem Lüfter (Störpegel)

Bei der Fahrt mit Fahrstufe 14 wurden 95 dB (A) gemessen. Aus der graphischen Darstellung ist ersichtlich, daß die BK 85 (Grenzlinie 2) überschritten wurde.

²⁸⁾ Gemäß Protokoll S. 118 der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Ref. V/03.

Abb. b)
Führerstand 1 — schallisollert



Erläuterungen:

- Fahrversuch: Fahrstufe 14 - 60 km/h
- - - - - Fahrversuch: Leerlauf ohne Lüfter - Fahrgeräusche
- Stillstand; bei laufendem Lüfter
- - - - - Stillstand; bei abgeschaltetem Lüfter (Störpegel)

Aus der graphischen Darstellung ist zu entnehmen, daß die BK 80 (Grenzlinie 1) nicht überschritten wurde.

vielfach aus Berufen kommen, die mit dem Bahnbetrieb in keinem Zusammenhang stehen und außerdem vielfach mit den Gastarbeitern, zumindest am Beginn ihrer Tätigkeit, die bereits erwähnten Verständigungsschwierigkeiten bestehen, die einen Hinweis auf bestehende oder mögliche Gefahren vielfach sehr erschweren. Nach einer verhältnismäßig kurzen Anlaufzeit tritt dann bei den Gastarbeitern erfahrungsgemäß eine Phase erhöhter Gefährdung ein, in der der ausländische Bedienstete, in der Meinung, seine Arbeit schon zu kennen, die hierbei auftretenden Gefahren unterschätzt. In der Folge, etwa nach einem halben Jahr, ist die Einordnung in den Eisenbahnberuf abgeschlossen und die Anpassung an die Arbeitsgewohnheiten des Gastlandes vollzogen.

Die durch Betriebseinrichtungen oder deren Handhabung verursachten Unfälle zeigen auch bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung weiterhin eine abnehmende Tendenz. Diese Entwicklung ist auf die gezielten Bemühungen der Verwaltung dieses zweitgrößten Betriebes im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion um einen wirksamen Arbeitnehmerschutz zurückzuführen. Im Zuge dieser Maßnahmen wurden im Jahre 1973 3.000 Schutzhelme beschafft und an Bedienstete des Post-, Postauto- und Fernmeldedienstes ausgegeben, die bei ihren Dienstverrichtungen der Gefahr einer Kopfverletzung ausgesetzt sind. Gleichzeitig wurden jene Dienstverrichtungen erfaßt, bei denen die Bediensteten durch den Straßenverkehr im besonderen Maße gefährdet sind. Als Sicherheitsmaßnahme für diese Bediensteten wurden Warnflecke²⁹⁾ eingeführt; vorerst wurden 1.000 Warnflecke an auf diese Weise gefährdete Bedienstete aller Betriebssparten ausgegeben. Bei verschiedenen Dienststellen des Post- und Fernmeldedienstes wurde zur Erprobung eine Regenschutzbekleidung, bestehend aus Umhang und Südwester, eingeführt. Weiters wurde mit der Ausrüstung der bei Dampfstrahlreinigungsgeräten für Kraftfahrzeuge eingesetzten Bediensteten mit Spezialschutzanzügen und Spezialschutzhelmen begonnen und die Ausstattung der bei den Postautobetriebsleitungen ausschließlich für die Reinigung der Kraftfahrzeuge eingesetzten Bediensteten mit Spezialschutzanzügen in die Wege geleitet.

Die Schulung und Ausbildung von Bediensteten auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes und im besonderen der Unfallverhütung wurde fortgesetzt. Im Berichtsjahr wurde eine Aufklärungsaktion „Unfallverhütungsbilder“ durchgeführt. Zirka 8.000 Unfallverhütungsbilder wurden bei mehr als 4.000 Dienststellen des Post-, Postauto- und Fernmeldedienstes an gut sichtbaren und allgemein zugänglichen Stellen angebracht. Das angestrebte Ziel, das Gefahrenbewußtsein der Bediensteten zu wecken und diese auf spezifische Betriebsgefahren aufmerksam zu machen, wurde, wie die Reaktion der Bediensteten gezeigt hat, erreicht. Im offiziellen Organ der Post- und Telegraphenverwaltung der „Österreichischen Postrundschau“ wurden zur Aufklärung der Bediensteten im Berichtsjahr mehrere Beiträge, den Arbeitnehmerschutz, vor allem aber die Schutzausrüstungen und die Unfallverhütung betreffend, publiziert.

Im Jahre 1973 wurden die Vorarbeiten für die Einführung einer neuen „Unfallmeldung“ mit 1. Jänner 1974 geleistet. Diese Unfallmeldung wird als Grundlage für eine Unfallstatistik dienen, aus der genaue Erkenntnisse über das Unfallgeschehen (z. B. Unfallort, Unfallzeit, Unfallursachen, ausgeübte Tätigkeit im Zeitpunkt des Unfalles, verletzte Körperteile u. a. m.) gewonnen werden können. Es ist seitens der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung beabsichtigt, auf diesen Erkenntnissen aufbauend, weitere Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen und zum Schutze der Arbeitnehmer zu treffen.

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

²⁹⁾ Siehe Abschnitt IX, Abb. 22.

V. Zusammenstellung der gesetzlichen Vorschriften, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst von Bedeutung sind, nach dem Stande vom 31. Dezember 1973

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

Verkehrs-Arbeitsinspektion

Das Bundesgesetz vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99, über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz) wurde durch das Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234 (Arbeitnehmerschutzgesetz), mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1973 neuerlich geändert.

Technischer und arbeitshygienischer Arbeitnehmerschutz

Arbeitnehmerschutz

Bundesgesetz vom 30. Mai 1972 (Zeitpunkt des Inkrafttretens: 1. Jänner 1973), BGBl. Nr. 234, über den Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer (Arbeitnehmerschutzgesetz).

Das Gesetz vom 28. Juli 1902, RGBl. Nr. 156, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter wurde durch das Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234 (Arbeitnehmerschutzgesetz), abgeändert.

Das Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz) wurde durch das Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234 (Arbeitnehmerschutzgesetz), geändert.

Verordnung vom 9. Feber 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.

Bauarbeiten

Die Verordnung vom 10. November 1954, BGBl. Nr. 267, über Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei Ausführung von Bauarbeiten, Bauneben- und Bauhilfsarbeiten wurde durch die Verordnung vom 25. Juli 1973, BGBl. Nr. 501 (Druckluft- und Taucherarbeitenverordnung), geändert.

Bestimmte Arbeiten

Die Verordnung vom 3. Dezember 1956, BGBl. Nr. 259, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei Ausführung bestimmter Arbeiten erlassen werden, wurde durch das Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234 (Arbeitnehmerschutzgesetz), mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1973 neuerlich geändert und gilt als Bundesgesetz weiter.

Dampfkessel

Die Verordnung vom 29. September 1949, BGBl. Nr. 264, betreffend Werkstoff- und Bauvorschriften für die Herstellung von Dampfkessel (W. B. V.) wurde durch die Verordnung vom 24. September 1973, BGBl. Nr. 524, geändert.

Druckluft

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).

Luftfahrt

Verordnung vom 13. Dezember 1972 (Zeitpunkt des Inkrafttretens 1. Jänner 1973, jedoch hinsichtlich der §§ 5 und 6 mit 1. Jänner 1975), BGBl. Nr. 498, betreffend die Lärmzulässigkeit von Zivilluftfahrzeugen (Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung).

Sicherheitsgürtel

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

Verwendungsschutz

Arbeitszeit

Verordnung vom 19. Dezember 1972, BGBl. Nr. 38/1973, mit der die Wochendienstzeit bestimmter Bedienstetengruppen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung verlängert wird.

Verordnung vom 5. März 1973, BGBl. Nr. 126, über die Festsetzung von Pauschalvergütungen für verlängerte Dienstpläne im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung.

Kinder- und Jugendschutz

Das Bundesgesetz vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen wurde durch das Bundesgesetz vom 20. Juni 1973, BGBl. Nr. 331, neuerlich geändert.

Jugendvertrauensräte

Verordnung vom 22. Dezember 1972, BGBl. Nr. 13/1973, über die Geschäftsführung der betrieblichen Jugendvertretungen (Jugendvertrauensrats-Geschäftsordnung — JVRGO *)).

Invalideneinstellung

Das Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 22/1970, über die Einstellung und Beschäftigung Invalider (Invalideneinstellungsgesetz 1969) wurde durch das Bundesgesetz vom 20. Juni 1973, BGBl. Nr. 329, geändert.

Sonstige Vorschriften

Arbeiterkammern

Das Bundesgesetz vom 19. Mai 1954, BGBl. Nr. 105, über die Kammern für Arbeiter und Angestellte und den Österreichischen Arbeiterkammertag (Arbeiterkammergesetz — AKG.) wurde durch das Bundesgesetz vom 3. Juli 1973, BGBl. Nr. 380, neuerlich geändert.

Berufsausbildung

Die Verordnung vom 22. Oktober 1969, BGBl. Nr. 375, mit der die Lehrberufsliste erlassen wurde.

Bundesbahn

Das Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 137/1969, wurde durch das Bundesgesetz vom 4. Juli 1973, BGBl. Nr. 392, geändert.

Bundesministerien

Bundesgesetz vom 11. Juli 1973, BGBl. Nr. 389, über die Zahl, den Wirkungsbereich und die Einrichtungen der Bundesministerien (Bundesministeriengesetz 1973).

Dienstrecht

Das Nebengebühreuzulagengesetz, BGBl. Nr. 485/1971, wurde durch das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1972, BGBl. Nr. 22/1973, geändert.

Verordnung vom 24. April 1973, BGBl. Nr. 219, betreffend die Prüfung für den höheren technischen Dienst.

Verordnung vom 8. Mai 1973, BGBl. Nr. 294, über die Gewährung von Teuerungszulagen an die Bundesbeamten, Landeslehrer und land- und forstwirtschaftlichen Landeslehrer des Dienststandes, an Personen,

*) Sinngemäß angewendet.

die Anspruch auf Ruhe- oder Versorgungsgenuß haben, an die Vertragsbediensteten des Bundes, an Landesvertragslehrer, an land- und forstwirtschaftliche Landesvertragslehrer, an die Bediensteten des Dorotheums sowie an die Bediensteten der Österreichischen Bundesforste (Teuerungszulagenverordnung 1973).

Das Gehaltsüberleitungsgesetz, BGBl. Nr. 22/1947, wurde durch das Bundesgesetz vom 18. Juni 1973, BGBl. Nr. 317, neuerlich geändert (Erste Gehaltsüberleitungsgesetz-Novelle 1973).

Das Gehaltsgesetz 1956 wurde durch das Bundesgesetz vom 18. Juni 1973, BGBl. Nr. 318, neuerlich geändert (26. Gehaltsgesetz-Novelle).

Das Vertragsbedienstetengesetz 1948 wurde durch das Bundesgesetz vom 18. Juni 1973, BGBl. Nr. 319, neuerlich geändert (21. Vertragsbedienstetengesetz-Novelle).

Kundmachung vom 26. Juni 1973, BGBl. Nr. 296, über die Gewährung von Teuerungszulagen an Bundesbahnbeamte und Lohnbedienstete der Österreichischen Bundesbahnen (Teuerungszulagenkundmachung 1973).

Die Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963 wurde durch die Kundmachung vom 26. Juni 1973, BGBl. Nr. 297, neuerlich geändert (11. Novelle der Bundesbahnbesoldungsordnung 1963).

Die Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung vom 30. April 1954, BGBl. Nr. 96, wurde durch die Kundmachung vom 26. Juni 1973, BGBl. Nr. 298, neuerlich geändert (16. Novelle der Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung).

Bundesgesetz vom 8. November 1973, BGBl. Nr. 573, über Ergänzungszulagen zur Erhöhung der Anfangsbezüge im öffentlichen Dienst.

Die Reisegebührevorschrift 1955 wurde durch das Bundesgesetz vom 8. November 1973, BGBl. Nr. 574, neuerlich geändert.

Kundmachung vom 13. Dezember 1973, BGBl. Nr. 630, über Ergänzungszulagen zur Erhöhung der Anfangsbezüge bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Eisenbahn

Kundmachungen vom 4. April 1973, BGBl. Nr. 181 und vom 23. September 1973, BGBl. Nr. 534, betreffend die Änderung der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) (Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn [RID]).

Ingenieurwesen

Bundesgesetz vom 23. November 1972, BGBl. Nr. 457/1972, über die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur“ (Ingenieurgesetz 1973; Zeitpunkt des Inkrafttretens 1. Jänner 1973).

Verordnung vom 28. März 1973, BGBl. Nr. 166, mit der Durchführungsbestimmungen zum Ingenieurgesetz 1973 erlassen werden.

Maß- und Eichwesen

Das Maß- und Eichgesetz, BGBl. Nr. 152/1950, wurde durch das Bundesgesetz vom 20. März 1973, BGBl. Nr. 174 und die Kundmachung vom 8. November 1973, BGBl. Nr. 561 (Druckfehlerberichtigung), neuerlich geändert.

Schifffahrt

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

Verordnung vom 5. Feber 1973, BGBl. Nr. 87, betreffend Schifffahrtsanlagen sowie sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen (Schifffahrtsanlagen-Verordnung).

Die Schifffahrtsanlagen-Verordnung, BGBl. Nr. 87/1973, wurde durch die Verordnung vom 6. September 1973, BGBl. Nr. 468, geändert.

Sozialversicherung

Das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz, BGBl. Nr. 189/1959, wurde durch das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1972, BGBl. Nr. 31/1973, neuerlich geändert.

Straßenverkehr, Internationaler

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973.

Änderungen der Anlagen A und B zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 523/1973.

Straßenverkehr

Das Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, BGBl. Nr. 159, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960), wurde durch die Kundmachung vom 2. August 1973, BGBl. Nr. 405, neuerlich geändert.

Verwaltung

Die Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1968, BGBl. Nr. 53, wurde durch die Verordnung vom 26. April 1973, BGBl. Nr. 200, neuerlich geändert.

Internationale Übereinkommen der internationalen Arbeitskonferenz, die von Österreich ratifiziert wurden

Übereinkommen (Nr. 111) über die Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf, BGBl. Nr. 111/1973.

VI. Tabellen

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	männlich		weiblich			
								Arbeitnehmer (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												
I	Öffentliche Eisenbahnen												
1	Haupt- und Nebenbahnen												
1.1	Österreichische Bundesbahnen												
1.1.a	Generaldirektion												
	Generalsekretariat	—	—	1	—	—	1	8	—	15	—	—	23
	Administrationsdienst	1	2	—	1	—	4	32	—	20	—	—	52
	Personaldienst ³⁾	—	2	—	1	—	3	58	—	41	—	—	99
	Finanzieller Dienst	—	2	1	—	—	3	40	—	14	—	—	54
	Betriebsdienst	—	1	—	1	—	2	130	—	18	—	—	148
	Kommerzieller Dienst	—	—	1	1	—	2	93	—	19	—	—	112
	Maschinendienst	—	—	—	1	—	1	121	—	10	—	—	131
	Baudienst	—	—	1	1	—	2	142	—	19	—	—	161
	Beschaffungsdienst	—	1	—	—	—	1	5	—	2	—	—	7
	Elektrotechnischer Dienst	—	—	4	—	—	4	137	—	14	—	—	151
	Kraftwagendienst ⁴⁾	—	—	—	1	—	1	44	—	13	—	—	57
	Sanitätsdienst ⁴⁾	—	1	—	—	—	1	3	—	3	—	—	6
	Betriebswirtschaft und Revision ⁴⁾	—	2	—	—	—	2	21	—	2	—	—	23
	Elektronische Datenverarbeitung (EDV) ⁴⁾	—	2	—	—	—	2	16	—	2	—	—	18
	Summe Generaldirektion	1	13	8	7	—	29	850	—	192	—	—	1.042
1.1.b	Zentralstellen												
	Zentrale Personalstelle	2	—	1	—	1	4	263	1	288	15	—	567
	Pensionsstelle	—	—	—	1	—	1	100	—	45	—	—	145
	Zentrale Rechnungsstelle	—	—	—	1	—	1	256	—	34	—	—	290
	Zentrale Wagenstelle	—	—	—	1	—	1	72	—	—	—	—	72
	Zentrale Verkehrseinnahmenstelle	—	—	2	1	—	3	423	—	63	—	—	486
	Zentrale Reklamations- und Ausforschungsstelle	—	—	1	—	—	1	38	—	11	—	—	49
	Zentrale Materialstelle	—	1	1	2	—	4	179	—	25	—	—	204
	Kraftwerk-Zentralstelle	—	—	—	1	—	1	64	—	8	—	—	72
	Elektronische Datenverarbeitung — Rechenzentrum	—	—	—	1	—	1	173	—	38	—	—	211
	Summe Zentralstellen	2	1	5	8	1	17	1.568	1	512	15	—	2.096
1.1.c	Bundesbahndirektionen												
	Bundesbahndirektion Wien	—	—	—	—	1	1	431	—	127	2	—	560
	Bundesbahndirektion Linz	—	—	—	1	—	1	276	—	84	—	—	360
	Bundesbahndirektion Innsbruck	—	—	—	1	—	1	184	—	43	—	—	227
	Bundesbahndirektion Villach	—	—	—	1	—	1	309	—	64	—	—	373
	Summe Bundesbahndirektionen	—	—	—	3	1	4	1.200	—	318	2	—	1.520
	Summe Generaldirektion, Zentralstellen und Bundesbahndirektionen	3	14	13	18	2	50	3.618	1	1.022	17	—	4.658

**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. Verkehrs Zweige	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 (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾							
1	2	Arbeitnehmer					3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1.1.d	Bahnhof- und Zugbegleitdienst																	
	Bahnhöfe	235	375	92	85	11	798	27.861	1.035	1.845	—	—	—	—	—	—	—	30.741
	Halte- und Ladestellen	93	3	—	—	—	96	122	—	23	—	—	—	—	—	—	—	145
	Haltestellen, Betriebsausweichen	56	2	—	—	—	58	57	—	44	—	—	—	—	—	—	—	101
	Summe Bahnhof- und Zugbegleitd.	384	380	92	85	11	952	28.040	1.035	1.912	—	—	—	—	—	—	—	30.987
1.1.e	Bau- und Bahnerhaltungsdienst																	
	Bauleitungen	1	3	2	—	—	6	94	—	3	—	—	—	—	—	—	—	97
	Streckenleitungen	—	9	22	—	—	31	706	1	46	—	—	—	—	—	—	—	753
	Bahnmeister	—	18	141	36	—	195	6.852	1	249	—	—	—	—	—	—	—	7.102
	Hochbaubahnmeister	—	—	6	5	—	11	588	—	46	—	—	—	—	—	—	—	634
	Brückenmeister	—	4	10	—	—	14	354	—	1	—	—	—	—	—	—	—	355
	Lehnenbahnmeister	—	—	—	1	—	1	71	—	1	—	—	—	—	—	—	—	72
	Bauzüge	—	—	1	6	—	7	472	—	7	—	—	—	—	—	—	—	479
	Block- und Schrankenposten, Halte- und Ladestellen ⁵⁾	404	31	—	—	—	435	1.398	—	75	—	—	—	—	—	—	—	1.473
	Summe Bau- u. Bahnerh.-Dienst	405	65	182	48	—	700	10.535	2	428	—	—	—	—	—	—	—	10.965
1.1.f	Maschinendienst ⁶⁾																	
	Zugförderungsleitungen, Betriebs- und Wagenwerkstätten	—	—	3	11	9	23	8.652	—	300	—	—	—	—	—	—	—	8.952
	Lehrwerkstätten in den Zfl.	—	—	—	5	—	5	30	304	—	—	—	—	—	—	—	—	334
	Zugförderstellen, Betriebs- und Wagenwerkstätten	—	1	5	18	—	24	2.716	—	110	—	—	—	—	—	—	—	2.826
	Entseuchungs-, Umkehr- und Wagenmeisterstellen ⁷⁾	95	57	9	1	—	162	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hauptwerkstätten	—	—	—	—	6	6	5.310	—	196	—	—	—	—	—	—	—	5.506
	Wagenwerk Jedlersdorf ⁸⁾	—	—	—	—	1	1	759	—	13	—	—	—	—	—	—	—	772
	Lehrwerkstätten in den Hauptwerkstätten und Lehrlingsheime ⁹⁾	—	—	1	8	—	9	60	662	—	—	—	—	—	—	—	—	722
	Summe Maschinendienst	95	58	18	43	16	230	17.527	966	619	—	—	—	—	—	—	—	19.112
1.1.g	Beschaffungsdienst																	
	Materialmagazine	—	—	—	6	—	6	521	—	53	—	—	—	—	—	—	—	574
	Materialnebenlager ¹⁰⁾	—	1	—	2	—	3	128	—	4	—	—	—	—	—	—	—	132
	Schwellen- und Oberbaustofflager	—	3	1	2	—	6	198	—	5	—	—	—	—	—	—	—	203
	Summe Beschaffungsdienst	—	4	1	10	—	15	847	—	62	—	—	—	—	—	—	—	909

**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. Verkehrswege	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 (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	Elektrotechnischer Dienst												
	Elektrowesen												
	Elektrostreckenleitungen	—	—	4	—	—	4	130	—	10	—	—	140
	Elektromeister mit Nebenstellen und 50 Hz-Kraftwerken	8	27	7	—	—	42	507	—	16	—	—	523
	Fahrleitungsmeister	—	43	4	—	—	47	669	—	28	—	—	697
	Unterwerke	22	6	—	—	—	28	98	—	8	—	—	106
	Fahrleitungskuppelstellen und Zugvorheizanlagen ⁷⁾	41	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—	—
	Elektrozentralwerkstätten einschl. Lehrwerkstätte	—	—	1	4	—	5	220	58	6	—	—	284
	Gaswerkstätte	—	1	—	—	—	1	15	—	1	—	—	16
	Kraftwerksleitung Innsbruck ¹¹⁾	3	2	—	1	—	6	73	—	4	—	—	77
	Kraft- u. Umformerwerke	1	2	6	—	—	9	178	—	10	—	—	188
	Elektrobauleitungen	—	2	—	—	—	2	19	—	5	—	—	24
	Losbauführungen	16	11	—	—	—	27	109	—	9	—	—	118
	Summe Elektrowesen	91	94	22	5	—	212	2.018	58	97	—	—	2.173
	Sicherungswesen												
	Signalstreckenleitungen	—	—	3	1	—	4	251	—	20	—	—	271
	Signalwerkstätten einschl. Bauzüge u. Bautrupps	29	25	1	3	—	58	795	61	12	—	—	868
	Signal-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen ¹²⁾	66	50	4	—	—	120	652	—	31	—	—	683
	Summe Sicherungswesen	95	75	8	4	—	182	1.698	61	63	—	—	1.822
	Fernmeldewesen												
	Fernmeldestreckenleitungen	—	1	2	1	—	4	166	—	19	—	—	185
	Fernmeldewerkstätten und Bauzüge	7	16	2	1	—	26	407	40	8	—	—	455
	Fernmelde-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen ¹²⁾	91	32	1	—	—	124	383	—	39	—	—	422
	Fernschreib- und Fernsprechvermittlungen	—	3	1	—	—	4	62	—	31	—	—	93
	Summe Fernmeldewesen	98	52	6	2	—	158	1.018	40	97	—	—	1.155
	Summe Elektrotechnischer Dienst	284	221	36	11	—	552	4.734	159	257	—	—	5.150

**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 (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)								
1	2	Arbeitnehmer					3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
1.1.i	Kraftwagendienst																		
	Kraftwagenbetriebsleitungen	—	—	—	11	—	11	1.714	—	50	1	1.765							
	Kraftwagennebenstellen, Garagen, Autobusbahnhöfe, Einstellräume 13)	158	—	2	4	—	164	385	—	11	—	396							
	Kraftwagenzentralwerkstätten	—	—	—	1	—	1	170	39	6	—	215							
	Kraftwagenzentralmagazine	—	—	1	—	—	1	26	—	3	—	29							
	Summe Kraftwagendienst	158	—	3	16	—	177	2.295	39	70	1	2.405							
	Summe Österr. Bundesbahnen	1.329	742	345	231	29	2.676	67.596	2.202	4.370	18	74.186							
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe																		
1.2.a	Schienebahnen 14)																		
	Achenseebahn AG N.	—	3	—	—	—	3	8	—	1	—	9							
	Bürmoos—Trimmelkam N. EB 15)	3	2	—	—	—	5	19	—	2	—	21							
	Lb. Gmunden-Traundorf—Vorchdorf— Eggenberg N. EB	1	2	—	—	—	3	13	—	—	—	13							
	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft	6	12	4	5	—	27	865	1	48	4	918							
	Höhenbahn Schoberboden—Reißeck— Seenplateau N.	1	1	—	—	—	2	11	—	—	—	11							
	Lb. Lambach—Haag am Hausruck N. EB 16)	7	2	—	—	—	9	24	—	3	—	27							
	Lb. Lambach—Vorchdorf— Eggenberg AG N. EB	4	1	—	—	—	5	13	—	3	—	16							
	Linzer Lokalbahn AG N. EB	6	4	1	—	—	11	97	3	10	—	110							
	Lb. Mixnitz—Bärenschützklamm— St. Erhard AG N. EB	3	—	—	—	—	3	13	—	—	—	13							
	Montafonerbahn AG N. EB	4	3	—	—	—	7	41	2	—	—	43							
	Lb. Neumarkt—Kalham—Waizenkirchen, Niederspaching—Peuerbach AG N. EB	3	2	—	—	—	5	23	—	1	—	24							
	Neusiedlerseebahn AG N.	7	1	1	—	—	9	51	—	—	—	51							
	AG Lb. Payerbach—Hirschwang N. EB	3	—	—	—	—	3	11	—	—	—	11							
	Raab—Ödenburg—Ebenfurter Eisenbahn	2	4	1	—	—	7	83	—	3	—	86							
	Salzburger Stadtwerke—Verkehrsbetriebe/ Lokalbahn Salzburg—Lamprechtshausen N. EB	3	6	1	—	—	10	116	—	6	—	122							
	Steiermärkische Landesbahnen	27	12	6	—	—	45	305	10	24	2	341							
	Stubaitalbahn AG N. EB	—	3	—	—	—	3	35	1	2	—	38							
	Lb. Vöcklamarkt—Attersee AG N. EB	4	2	—	—	—	6	21	—	1	—	22							
	AG der Wiener Lokalbahnen N. EB	9	5	5	—	—	19	183	—	39	1	223							
	Zillertalbahn N. 17)	8	5	1	—	—	14	89	—	8	—	97							
	Summe Schienebahnen der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	101	70	20	5	—	196	2.021	17	151	7	2.196							

**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 (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 Privatbetriebe											
	Achenseebahn AG	2	1	—	—	—	3	9	—	1	—	10
	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft	6	2	1	2	—	11	200	—	4	—	204
	Steiermärkische Landesbahnen	11	4	—	—	—	15	64	—	—	—	64
	Stubaitalbahn AG	1	1	—	—	—	2	14	—	1	—	15
	AG der Wiener Lokalbahnen	—	1	2	—	—	3	66	—	6	—	72
	Zillertalbahn	2	3	—	—	—	5	33	—	1	3	37
	Summe Kraftwagenbetriebe der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	22	12	3	2	—	39	386	—	13	3	402
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	123	82	23	7	—	235	2.407	17	164	10	2.598
2	Straßenbahnen											
2.1	Normalspur											
	Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe	—	3	—	2	—	5	525	—	40	—	565
	St. Pöltner Straßenbahn Ges.m.b.H. Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe	—	1	—	—	—	1	13	—	2	—	15
	Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe	64	33	23	19	4	143	6.617	14	1.024	37	7.692
2.2	Schmalspur											
	Straßenbahn Ebelsberg — St. Florian	—	1	—	—	—	1	5	—	—	—	5
	Straßenbahn Gmunden	—	1	—	—	—	1	8	—	—	—	8
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG . Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG	5	1	—	1	—	7	199	1	5	—	205
	Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG	3	2	1	1	—	7	412	—	17	—	429
	Summe Straßenbahnen (Normal- und Schmalspur)	72	42	24	23	4	165	7.779	15	1.088	37	8.919
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe^{1a)}											
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG . Stadtwerte Leoben — Verkehrsbetriebe	1	1	—	—	—	2	17	—	—	—	17
	Leoben — Verkehrsbetriebe	1	1	—	—	—	2	9	—	2	—	11
	Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG	2	2	—	1	—	5	128	1	5	—	134
	Mürztaler Verkehrs Ges.m.b.H., Kapfenberg	3	—	1	—	—	4	34	1	10	—	45
	Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien	7	2	—	1	—	10	285	—	7	—	292
	Summe Oberleitungs-Omnibusbetriebe	14	6	1	2	—	23	473	2	24	—	499

**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 (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
2.4	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen 19)												
	Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe	—	—	—	1	—	1	234	—	—	—	—	234
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG	—	—	1	1	—	2	95	1	3	—	—	99
	Stadtwerke Leoben-Verkehrsbetriebe	—	—	1	—	—	1	35	1	5	—	—	41
	Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG	—	2	—	1	—	3	248	3	7	—	—	258
	Mürztaler Verkehrs-Ges.m.b.H., Kapfenberg	—	—	1	—	—	1	18	—	6	—	—	24
	Salzburger Stadtwerke-Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien	2	—	—	1	—	3	154	1	4	—	—	159
	Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe	16	2	—	6	—	24	1.147	—	50	1	—	1.198
	Summe Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	18	4	3	10	—	35	1.931	6	75	1	—	2.013
	Summe Straßenbahnen	104	52	28	35	4	223	10.183	23	1.187	38	—	11.431
3	Seilbahnen												
3.1	Hauptseilbahnen												
	Standseilbahnen	2	11	2	—	—	15	161	—	12	—	—	173
	Seilschwebbahnen 20)	28	122	14	1	—	165	1.487	—	111	—	—	1.598
	Summe Hauptseilbahnen	30	133	16	1	—	180	1.648	—	123	—	—	1.771
3.2	Kleinseilbahnen												
	Einsessellifte 21)	99	94	—	—	—	193	986	—	23	—	—	1.009
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	129	227	16	1	—	373	2.634	—	146	—	—	2.780
	Summe öffentliche Eisenbahnen	1.685	1.103	412	274	33	3.507	82.820	2.242	5.867	66	—	90.995
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen												
1	Anschlußbahnen												
	Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB 22)	1.090	168	19	9	—	1.286	6.260	1	20	—	—	6.281
	Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	83	9	1	—	—	93	247	—	—	—	—	247
	Summe Anschlußbahnen	1.173	177	20	9	—	1.379	6.507	1	20	—	—	6.528
2	Materialbahnen und Materialseilbahnen 23)												
	Materialbahnen	—	6	1	—	—	7	68	—	1	—	—	69
	Materialseilbahnen	28	6	—	—	—	34	110	—	1	—	—	111
	Summe Material- und Materialseilbahnen	28	12	1	—	—	41	178	—	2	—	—	180
	Summe Nicht öffentliche Eisenbahnen	1.201	189	21	9	—	1.420	6.685	1	22	—	—	6.708
	Summe Eisenbahnen (I und II)	2.886	1.292	433	283	33	4.927	89.505	2.243	5.889	66	—	97.703

**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. Verkehrsbranche	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 (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	—	1	3	2	—	6	345	1	35	—	381
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung											
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst											
	Buchhaltung der Generaldirektion ²⁴⁾	—	—	1	2	—	3	106	1	160	3	270
	Fernmeldetechnisches Zentralamt ²⁵⁾	—	—	—	1	—	1	128	—	51	—	179
	Post- und Telegraphenmuseum ²⁵⁾	—	1	—	—	—	1	9	—	5	1	15
	Post- und Telegraphendirektion Graz ²⁶⁾	2	3	—	1	—	6	171	—	77	2	250
	Post- und Telegraphendirektion Innsbruck ²⁶⁾	—	—	—	1	—	1	133	—	37	4	174
	Post- und Telegraphendirektion Klagenfurt ²⁶⁾	—	—	—	1	—	1	89	—	28	—	117
	Post- und Telegraphendirektion Linz ²⁷⁾	—	3	—	2	—	5	217	—	97	—	314
	Post- und Telegrapheninspektorat Salzburg	—	1	1	—	—	2	19	—	16	1	36
	Post- und Telegraphendirektion Wien ²⁶⁾	—	1	1	3	—	5	354	2	246	14	616
	Buchhaltung der Post- und Telegraphendirektionen ²⁸⁾	—	—	—	5	—	5	386	—	426	—	812
	Fernsprechgebührenamt	—	—	—	1	—	1	164	—	192	1	357
	Summe Verwaltungs- und Rechnungsdienst	2	9	3	17	—	31	1.776	3	1.335	26	3.140
II	Postdienst											
	Postzeugverwaltung ²⁵⁾	1	—	1	2	—	4	154	2	151	5	312
	Post- und Telegraphenämter ²⁹⁾	968	1.127	122	64	9	2.290	23.348	51	7.886	18	31.303
	Selbständige Postverkehrsbüros	—	—	3	—	—	3	73	—	14	—	87
	Rundfunkämter	—	1	2	2	—	5	105	—	270	6	381
	Summe Postdienst	969	1.128	128	68	9	2.302	23.680	53	8.321	29	32.083
III	Postautodienst											
	Postautohauptwerkstätte ²⁵⁾	—	—	—	1	—	1	214	—	8	—	222
	Postautobetriebsleitungen mit 85 eingegliederten Postgaragen	—	—	—	1	5	6	4.652	126	179	—	4.957
	793 sonstige eingegliederte Außenstellen ¹³⁾ (z. B. Einstellplätze)	793	—	—	—	—	793	—	—	—	—	—
	Summe Postautodienst	793	19	46	22	5	885	4.866	126	187	—	5.179

**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. Verkehrsbranche	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 (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
IV	Fernmeldedienst												
	Allgemeiner Dienst												
	Telegraphenzugverwaltung ²⁵⁾ . . .	—	—	—	2	—	2	262	—	63	1	326	
	Fernmeldemonteurschulen mit 15 eingegliederten Außenstellen (z. B. Lehrwerkstätten, Lehrlingsheime) ³⁰⁾	—	15	—	—	2	17	166	1.022	54	—	1.242	
	Summe Allgemeiner Dienst	—	15	—	2	2	19	428	1.022	117	1	1.568	
	Fernmeldebetriebsdienst												
	Fernmeldebetriebsämter ³¹⁾ und Fernsprechbetriebsamt mit 1080 eingegliederten Außenstellen (z. B. Bezirksbetriebsführungen, Wählämter, Ortsämter, Verstärkerämter, Richtfunkstationen) . . .	816	181	63	20	—	1.080	4.533	—	2.073	1	6.607	
	Fernamt Wien	—	—	—	1	—	1	32	—	342	—	374	
	Telegraphenzentralstation	—	—	—	1	—	1	139	—	196	—	335	
	Summe Fernmeldebetriebsdienst . .	816	181	63	22	7	1.089	4.704	—	2.611	1	7.316	
	Fernmeldebaudienst												
	Fernmeldezentralbauleitung mit 33 eingegliederten Außenstellen .	15	14	4	—	—	33	329	—	13	—	342	
	Telegraphenbauämter und Kabelbauamt	—	—	—	4	9	13	7.914	5	590	4	8.513	
	Außenstellen (z. B. Bezirksbau- führungen, Baurupps, Kabelmeß- stellen, Lager) ³²⁾	115	400	2	—	—	517	—	—	—	—	—	
	Summe Fernmeldebaudienst	130	414	6	5	9	564	8.243	5	603	4	8.855	
Summe Fernmeldedienst	946	610	69	29	18	1.672	13.375	1.027	3.331	6	17.739		
Summe Österr. Post- und Tele- graphenverwaltung	2.710	1.766	246	136	32	4.890	43.697	1.209	13.174	61	58.141		

**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 (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	235	—	85	—	320
E	Schifffahrt											
I	Flußschifffahrt											
1	Schiffsbetriebe											
	Schiffe mit eigenem Antrieb	55	25	4	—	—	84	916	33	14	—	963
	Schiffe ohne eigenen Antrieb	263	—	—	—	—	263	163	—	—	—	163
	Schwimmende Geräte	13	4	2	—	—	19	35	—	—	—	35
	Rollfähren	6	4	—	—	—	10	8	—	—	—	8
	Überfuhren	16	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—
2	Landbetriebe											
	Lager und Umschlagplätze	—	1	2	2	—	5	241	4	18	1	264
	Werkstätten	2	1	2	6	—	11	486	—	49	—	535
	Regiebetriebe	5	4	—	1	—	10	189	3	45	1	238
	Summe Flußschifffahrt	360	39	10	9	—	418	2.038	40	126	2	2.206
II	Seenschifffahrt											
1	Schiffsbetriebe³⁴⁾	238	12	1	—	—	251	374	—	4	—	378
2	Landbetriebe³⁴⁾	10	2	—	—	—	12	70	—	2	—	72
	Summe Seenschifffahrt	248	14	1	—	—	263	444	—	6	—	450
	Summe Schifffahrt	608	53	11	9	—	681	2.482	40	132	2	2.656
F	Luftfahrt											
I	Zivilflugplätze³⁵⁾	18	1	5	1	1	26	1.028	8	304	7	1.347
II	Luftbeförderungsunternehmen³⁶⁾	27	14	4	—	1	46	751	2	462	—	1.215
III	Zivilluftfahrerschulen	9	3	—	—	—	12	31	—	8	—	39
IV	Luftfahrzeugbetankungsdienst³⁷⁾	6	5	—	—	—	11	57	—	3	—	60
	Summe Luftfahrt	60	23	9	1	2	95	1.867	10	777	7	2.661
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	6.264	3.136	703	432	67	10.602	138.131	3.503	20.092	136	161.862

Zusammenfassung

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrswege	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 (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
A	Eisenbahnen (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	2.886	1.292	433	283	33	4.927	89.505	2.243	5.889	66	97.703
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	1	3	2	—	6	345	1	35	—	381
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung (einschl. deren Kraftfahrbetriebe)	2.710	1.766	246	136	32	4.890	43.697	1.209	13.174	61	58.141
D	Radio Austria AG	—	1	1	1	—	3	235	—	85	—	320
E	Schiffahrt	608	53	11	9	—	681	2.482	40	132	2	2.656
F	Luftfahrt	60	23	9	1	2	95	1.867	10	777	7	2.661
	Summe (Pos. A—F) aller Verkehrswege	6.264	3.136	703	432	67	10.602	138.131	3.503	20.092	136	161.862

1) Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen im Sinne des Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetzes (KJBG), BGBl. Nr. 146/1948, in der derzeit geltenden Fassung sind.

2) Jugendliche im Sinne des § 3 des KJBG.

3) Einschließlich der Zentralschule Wien und der Zentralschule Wörth.

4) Dem Vorstand unmittelbar unterstellte 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 Hauptwerkstätte Floridsdorf.

9) Das Ausbildungspersonal wird bei der jeweiligen Hauptwerkstätte geführt.

10) Nebenlager der Materialmagazine.

11) Ausschließlich der Arbeitnehmer der von den ÖBB betriebenen Seilbahn Enzingerboden — Weißsee.

12) Diese Erhaltungsstellen sind nachgeordnete Stellen der Signal- bzw. Fernmeldestreckenleitungen.

13) Die Arbeitnehmer werden bei den Kraftwagenbetriebsleitungen bzw. deren Nebenstellen geführt.

Die Arbeitnehmer des Postautodienstes werden bei den Postautobetriebsleitungen geführt.

14) Nebenbahnen werden mit „N“, bei elektrischem Betrieb mit „EB“ bezeichnet.

15) Salzach-Kohlenbergbau Ges. m. b. H. (Bürmoos — Trimmelkam).

16) Österreichische Bundesbahnen (Nebenbahn Lambach — Haag).

17) Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (Zillertalbahn).

18) Im Sinne des § 5 (2) des Eisenbahngesetzes 1957.

19) Im Sinne des § 5 des Eisenbahngesetzes 1957.

20) Einschließlich der von den ÖBB betriebenen Seilbahn Enzingerboden — Weißsee.

21) Einschließlich der Arbeitnehmer des Sesselliftes Kalkwerk Steyerling (VÖEST-ALPINE).

22) Einschließlich Anschlußbahnen mit beschränkt öffentlichem Verkehr.

23) Gemäß §§ 8 und 9 des Eisenbahngesetzes 1957.

24) Nur Abrechnungs-, Prüf- und Datenverarbeitungsstelle.

25) Diese Dienststellen sind der Generaldirektion der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung unmittelbar unterstellt.

26) Ohne Buchhaltung.

27) Ohne Buchhaltung und ohne Post- und Telegrapheninspektorat Salzburg.

28) Im Sinne der Postorganisation eigene Dienststellen.

29) Einschließlich der Sonderpostämter.

30) Einschließlich 28 Kraftfahrzeugmechanikerlehrlingen der Postautohauptwerkstätte und 56 Fernmeldemonteurlehrlingen 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 Schiffahrtbetriebe 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 Arbeitnehmer	Gesamtzahl der durch- geführten Inspektionen	Hievon	
			0-4	5-19	20-49	50-99	500 und mehr	männlich		weiblich				Einmalig inspizierte Betriebe	Mehrmalig inspizierte 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	14	15	16
A	Eisenbahnen														
I	Öffentliche Eisenbahnen														
1	Haupt- und Nebenbahnen														
1.1	Österreichische Bundesbahnen														
1.1.a	Generaldirektion	9	1	1	2	5	—	652	—	115	—	767	9	9	—
1.1.b	Zentralstellen und Bundesbahndirektionen . . .	16	1	1	4	8	2	2.625	1	591	—	3.217	17	15	1
u. c	Bf.- und Zugbegleitdienst . .	669	299	206	80	73	11	23.875	526	1.477	—	25.878	725	613	56
1.1.d	Bau- und Bahnerhaltungs- dienst	389	169	65	109	46	—	6.599	—	233	—	6.832	399	379	10
1.1.e	Maschinendienst	210	95	44	17	38	16	17.252	966	517	—	18.735	240	180	30
1.1.f	Beschaffungsdienst	7	—	—	—	7	—	520	—	35	—	555	7	7	—
1.1.g	Elektrotechnischer Dienst . .	346	178	132	25	11	—	3.851	83	145	—	4.079	348	344	2
1.1.h	Kraftwagendienst	50	38	—	3	9	—	1.548	—	35	—	1.583	50	50	—
1.1.i															
	Summe Öst. Bundesbahnen	1.696	781	449	240	197	29	56.922	1.576	3.148	—	61.646	1.795	1.597	99
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe														
1.2.a	Schienenbahnen	116	66	30	15	5	—	1.400	5	119	5	1.529	117	115	1
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	30	19	7	3	1	—	314	—	13	—	327	32	28	2
	Summe Haupt- u. Nebenb. im Privatbetriebe	146	85	37	18	6	—	1.714	5	132	5	1.856	149	143	3
2	Straßenbahnen														
2.1	Normal- und Schmalspur- straßenbahnen	90	48	17	7	16	2	4.690	2	787	3	5.482	93	87	3
2.2	Oberleitungs- Omnibusbetriebe	17	11	3	1	2	—	451	1	14	—	466	17	17	—
2.3	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	16	5	1	1	9	—	1.797	6	59	1	1.863	16	16	—
2.4															
	Summe Straßenbahnen	123	64	21	9	27	2	6.938	9	860	4	7.811	126	120	3
3	Seilbahnen														
3.1	Hauptseilbahnen	72	6	60	6	—	—	728	—	60	—	788	78	66	6
3.2	Kleinseilbahnen	72	35	37	—	—	—	329	—	7	—	336	74	70	2
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	144	41	97	6	—	—	1.057	—	67	—	1.124	152	136	8
	Summe Öffentl. Eisenbahnen	2.109	971	604	273	230	31	66.631	1.590	4.207	9	72.437	2.222	1.996	113
II	Nicht öffentl. Eisenbahnen														
1	Anschlußbahnen	869	759	99	9	2	—	2.845	1	20	—	2.866	880	858	11
2	Materialbahnen	1	—	—	1	—	—	31	—	—	—	31	1	1	—
	Materialeilbahnen	7	6	1	—	—	—	24	—	—	—	24	8	6	1
	Summe Nicht öffentl. Eisenbahnen . . .	877	765	100	10	2	—	2.900	1	20	—	2.921	889	865	12
	Summe Eisenbahnen	2.986	1.736	704	283	232	31	69.531	1.591	4.227	9	75.358	3.111	2.861	125

**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 durch- geführten Inspektionen	Hievon	
			0-4	5-19	20-49	50-499	500 und mehr	männlich		weiblich		Gesamtzahl der Arbeitnehmer		Einmalig inspizierte Betriebe	Mehrmalig inspizierte 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	14	15	16
B	Schlaf- und Speisewagen- unternehmen	2	—	1	—	1	—	172	—	—	—	172	2	2	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung														
I	Verwaltungs- und Rechnungs- dienst	11	3	4	—	4	—	228	3	251	13	495	11	11	—
II	Postdienst														
	Postzeugverwaltung	4	1	—	1	2	—	56	2	67	—	125	4	4	—
	Post- und Telegraphenämter	882	339	408	79	49	7	14.541	51	4.477	9	19.078	899	865	17
	Summe Postdienst	886	340	408	80	51	7	14.597	53	4.544	9	19.203	903	869	17
III	Postautodienst	237	184	18	20	15	—	2.502	95	87	—	2.684	237	237	—
IV	Fernmeldedienst														
	Allgemeiner Dienst	8	—	5	—	2	1	172	1.007	32	—	1.211	8	8	—
	Fernmeldebetriebsdienst	300	199	58	22	21	—	2.533	—	1.369	—	3.902	303	297	3
	Fernmeldebaudienst	206	77	118	6	5	—	2.324	—	400	3	2.727	210	202	4
	Summe Fernmeldedienst	514	276	181	28	28	1	5.029	1.007	1.801	3	7.840	521	507	7
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	1.648	803	611	128	98	8	22.356	1.158	6.683	25	30.222	1.672	1.624	24
D	Radio Austria AG	3	—	1	1	1	—	234	—	85	—	319	3	3	—
E	Schifffahrt														
I	Flußschifffahrt														
1	Schiffsbetriebe	109	88	18	3	—	—	509	—	36	—	545	109	109	—
2	Landbetriebe	12	1	2	3	6	—	574	—	44	—	618	13	11	1
	Summe Flußschifffahrt	121	89	20	6	6	—	1.083	—	80	—	1.163	122	120	1
II	Seenschifffahrt														
1	Schiffsbetriebe	108	97	10	1	—	—	216	—	1	—	217	109	107	1
2	Landbetriebe	3	2	1	—	—	—	11	—	—	—	11	3	3	—
	Summe Seenschifffahrt	111	99	11	1	—	—	227	—	1	—	228	112	110	1
	Summe Schifffahrt	232	188	31	7	6	—	1.310	—	81	—	1.391	234	230	2
F	Luftfahrt ³⁾	45	20	17	5	1	2	1.552	2	517	5	2.076	46	44	1
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	4.916	2.747	1.365	424	339	41	95.155	2.751	11.593	39	109.538	5.068	4.764	152

¹⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen im Sinne des Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetzes (KJBG), BGBl. Nr. 146/1948, in der derzeit geltenden Fassung sind.

²⁾ Jugendliche im Sinne des § 3 des KJBG.

³⁾ Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Luftfahrerschulen, 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 Fluchtwege	Instandhaltung	Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)	Lufterneuerung	Beheizung	Beseitigung von Staub und Abfällen	Beseitigung von Gasen und Dünsten	Feuerschutz	Trinkwasser	Sanitäreinrichtungen, Wascheinrichtungen, Aborte
		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	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1.1.b und c	Zentralstellen und Bundesbahndirektionen	—	6	2	—	1	—	1	2	—	—	2
1.1.d	Bf.- und Zugbegleitdienst	454	141	128	39	7	50	15	17	55	41	159
1.1.e	Bau- und Bahnerhaltungsdienst	72	80	111	19	36	41	62	23	42	25	72
1.1.f	Maschinendienst	29	116	149	29	22	20	55	37	44	5	108
1.1.g	Beschaffungsdienst	3	4	3	—	5	2	—	—	—	—	2
1.1.h	Elektrotechnischer Dienst	25	43	12	16	10	20	8	9	34	—	27
1.1.i	Kraftwagendienst	17	17	14	2	5	8	14	4	8	1	3
	Summe Österr. Bundesbahnen	600	409	420	105	86	141	155	92	183	72	373
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe											
1.2.a	Schienenbahnen	14	22	26	2	2	5	1	4	23	5	11
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	7	13	7	4	4	2	9	4	8	—	—
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	21	35	33	6	6	7	10	8	31	5	11
2	Straßenbahnen											
2. 1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen	9	12	15	5	7	13	2	1	6	1	1
2. 2	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	—	1	2	—	—	—	1	1	1	—	—
2. 3	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	2	7	1	1	1	—	1	—	2	—	—
	Summe Straßenbahnen	11	20	18	6	8	13	4	2	9	1	1
3	Seilbahnen											
3.1	Hauptseilbahnen	27	33	6	15	32	24	2	8	17	10	14
3.2	Kleinseilbahnen	31	22	11	1	10	12	3	15	19	4	14
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	58	55	17	16	42	36	5	23	36	14	28
	Summe Öffentliche Eisenbahnen . . . (Übertrag)	690	519	488	133	142	197	174	125	259	92	413

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

						Allgemeine Mängel							Krafterzeugung und -übertragung				
Sozialräume	Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume	Gerüste, Pölzungen, Leitern	Umwehrung, Abdeckung, Sicherung erhöhter Stellen	Sonstige Mängel	Ärztliche Untersuchungen	Erste Hilfeleistung	Merkblätter, Anschläge	Auswahl und Belehrung der Arbeitnehmer	Sicherheitsdienst (periodische Überprüfung)	Arbeitsausrüstung (Kleider, Schutzbrillen usw.)	Sonstige Mängel allgemeiner Natur	Krafterzeugung	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	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
—	—	—	2	—	1	—	2	2	—	—	—	—	—	2	—	23	
70	586	12	40	9	—	1	31	83	17	20	5	31	—	—	—	2.011	
12	104	69	40	57	—	31	76	4	8	60	14	3	94	6	2	1.163	
26	115	43	36	27	3	14	62	1	20	48	7	—	115	14	6	1.151	
—	—	—	2	—	—	—	—	—	3	—	—	—	7	—	—	31	
3	20	29	31	29	—	65	114	23	167	102	1	1	101	2	—	892	
4	11	1	3	13	—	—	3	2	—	1	2	—	6	—	3	142	
115	836	154	154	135	4	111	288	115	215	231	29	35	323	24	11	5.416	
—	4	3	4	3	1	6	20	4	3	14	—	—	33	4	—	214	
1	4	3	7	10	—	—	—	1	4	2	2	—	5	—	—	97	
1	8	6	11	13	1	6	20	5	7	16	2	—	38	4	—	311	
1	10	28	2	18	2	3	22	2	22	5	4	1	61	3	—	256	
—	—	3	—	—	—	—	2	—	1	1	1	—	4	1	—	19	
—	—	7	2	4	1	—	11	1	17	1	4	—	10	1	—	74	
1	10	38	4	22	3	3	35	3	40	7	9	1	75	5	—	349	
1	18	73	57	13	—	7	76	3	9	25	3	—	31	4	1	509	
2	19	45	29	7	—	10	60	1	1	8	1	—	17	—	—	342	
3	37	118	86	20	—	17	136	4	10	33	4	—	48	4	1	851	
120	891	316	255	190	8	137	479	127	272	287	44	36	484	37	12	6.927	

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)		Fehlverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen
			Holz und ähnlichen Stoffen	Metall	giftigen Stoffen	ätzenden Stoffen	feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen	Nahrungs- und Genussmitteln	sonstigen Stoffen	Aufzüge, Krane, Winden, Transportbänder und sonstige Hebezeuge	Sonstige Transportmittel (Flurfördermittel)	
			1—27	28	29	30	31	32	33	34	35	
A	Eisenbahnen											
I	Öffentliche Eisenbahnen											
1	Haupt- und Nebenbahnen											
1.1	Österr. Bundesbahnen											
1.1.a	Generaldirektion	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
1.1.b und c	Zentralstellen und Bundesbahndirektionen	23	5	—	—	—	—	—	—	5	—	7
1.1.d	Bf- und Zugbegleitdienst	2.011	1	2	—	2	9	—	—	1	20	17
1.1.e	Bau- und Bahnerhaltungsdienst	1.163	77	28	9	3	50	—	50	34	—	12
1.1.f	Maschinendienst	1.151	49	85	6	4	77	—	13	57	5	—
1.1.g	Beschaffungsdienst	31	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
1.1.h	Elektrotechnischer Dienst	892	2	89	11	13	15	—	11	7	—	—
1.1.i	Kraftwagendienst	142	1	1	1	2	2	—	4	1	—	—
	Summe Österr. Bundesbahnen	5.416	135	205	27	24	154	—	78	106	25	36
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe											
1.2.a	Schienenbahnen	214	15	11	—	1	11	—	—	5	—	26
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	97	—	2	—	—	1	—	3	1	—	4
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	311	15	13	—	1	12	—	3	6	—	30
2	Straßenbahnen											
2.1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen	256	4	11	16	6	4	—	1	5	—	2
2.2		19	—	1	1	—	—	—	—	—	1	1
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	74	—	8	3	—	—	—	—	—	3	1
2.4	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen											
	Summe Straßenbahnen	349	4	20	20	6	4	—	1	5	4	4
3	Seilbahnen											
3.1	Hauptseilbahnen	509	1	10	1	1	1	—	2	15	—	—
3.2	Kleinseilbahnen	342	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	851	2	10	1	2	1	—	2	16	—	—
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	6.927	156	248	48	33	171	—	84	133	29	70
	(Übertrag)											

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrswege	Betriebsräume und Arbeitsstätten										
		Allgemeine Beschaffenheit (Höhe, Lage usw.), Belag	Verkehrs- und Fluchtwege	Instandhaltung	Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)	Lufterneuerung	Beheizung	Beseitigung von Staub und Abfällen	Beseitigung von Gasen und Dünsten	Feuerschutz	Trinkwasser	Sanitäranlagen, Wascheinrichtungen, Aborte
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Übertrag	690	519	488	133	142	197	174	125	259	92	413
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen											
1	Anschlußbahnen	51	116	80	10	—	—	13	2	17	1	4
2	Materialbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Materialseilbahnen	2	3	—	—	—	2	—	1	1	—	1
	Summe Nicht öffentl. Eisenbahnen .	53	119	80	10	—	2	13	3	18	1	5
	Summe Eisenbahnen	743	638	568	143	142	199	187	128	277	93	418
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	1
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung											
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst .	12	4	1	4	1	—	—	—	—	—	3
II	Postdienst											
	Postzeugverwaltung	1	1	1	1	3	2	2	1	1	—	1
	Post- und Telegraphenämter	162	34	90	42	23	34	9	10	16	5	88
	Summe Postdienst	163	35	91	43	26	36	11	11	17	5	89
III	Postautodienst	79	59	37	13	17	18	45	25	28	—	16
IV	Fernmeldedienst											
	Fernmeldebetriebsdienst	39	66	26	33	4	5	2	7	21	—	13
	Fernmeldebaudienst	48	45	48	19	4	13	4	2	7	—	32
	Summe Fernmeldedienst	87	111	74	52	8	18	6	9	28	—	45
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	341	209	203	112	52	72	62	45	73	5	153
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	(Übertrag)	1.084	848	772	255	194	271	249	174	350	98	572

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

					Allgemeine Mängel								Krafterzeugung und -übertragung				
Sozialräume	Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume	Gerüste, Pöhlungen, Leitern	Umwehung, 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, Riemen, Seile, Ketten usw.	Sonstige Kraftübertragung	Überrag:	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1—27	
120	891	316	255	190	8	137	479	127	272	287	44	36	484	37	12	6.927	
2	4	9	54	9	27	20	58	37	46	10	4	1	17	8	—	600	
—	—	—	1	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
—	—	6	8	1	—	—	4	1	—	—	—	—	2	—	—	32	
2	4	15	63	10	28	21	63	38	46	10	4	1	19	8	—	636	
122	895	331	318	200	36	158	542	165	318	297	48	37	503	45	12	7.563	
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	6	
2	1	—	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	34	
1	1	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	
24	72	19	2	74	—	27	204	4	26	—	21	1	32	1	2	1.024	
25	73	19	3	77	—	27	204	4	26	2	21	1	32	1	2	1.044	
16	29	6	21	54	—	—	5	3	4	5	15	3	27	1	1	527	
19	37	9	3	37	—	3	75	1	4	5	4	—	5	—	—	418	
27	30	22	—	45	—	3	20	9	1	9	7	—	16	1	—	412	
46	67	31	3	82	—	6	95	10	5	14	11	—	21	1	—	830	
89	170	56	27	215	—	33	307	17	35	22	47	4	80	3	3	2.435	
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
211	1.065	387	345	415	36	191	854	183	353	319	95	41	583	48	15	10.008	

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrswege	Arbeitsmaschinen (Einrichtungen) für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von								Fördermaschinen (-einrichtungen)		
		Übertrag:	Holz und ähnlichen Stoffen	Metall	giftigen Stoffen	ätzenden Stoffen	feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen	Nahrungs- und Genußmitteln	sonstigen Stoffen	Aufzüge, Krane, Winden, Transportbänder und sonstige Hebezeuge	Sonstige Transportmittel (Flurfördermittel)	Fehlverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen
	Übertrag	6.927	156	248	48	33	171	—	84	133	29	70
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen											
1	Anschlußbahnen	600	5	8	2	1	14	—	2	28	4	85
	Materialbahnen	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Materialseilbahnen	32	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	Summe Nicht öffentl. Eisenbahnen	636	5	8	2	1	14	—	2	29	4	85
	Summe Eisenbahnen	7.563	161	256	50	34	185	—	86	162	33	155
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung											
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst .	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	Postdienst											
	Postzeugverwaltung	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Post- und Telegraphenämter	1.024	1	1	—	—	1	—	1	2	2	16
	Summe Postdienst	1.044	1	1	—	—	1	—	1	2	2	16
III	Postautodienst	527	1	4	—	1	3	—	4	3	7	2
IV	Fernmeldedienst											
	Fernmeldebetriebsdienst	418	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	Fernmeldebaudienst	412	8	6	—	—	2	—	—	4	—	1
	Summe Fernmeldedienst	830	9	6	—	—	3	—	—	4	—	1
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	2.435	11	11	—	1	7	—	5	9	9	19
D	Radio Austria AG	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	(Übertrag)	10.008	172	267	50	35	192	—	91	171	42	174

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen									Fahrzeuge				Verwendungs-schutz		Summe der festgestellten Beanstandungen
Gleisanlagen (z. B. Verschieberbahnsteige, Lichtraumprofil usw.)	Kunstabauten (Tunnels, Brücken usw.)	Maschinelle Anlagen (Drehscheiben, Schlebebahnen, Spillanlagen)	Nebenanlagen, Verladerrampen und -einrichtungen, Putzgruben	Signale und Kennzeichen	Energieerzeugungs- und Verteilungs- anlagen der elektrischen Traction	Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	Verschubgeräte (Kupplungsstangen, Hemmschuhe usw.)	Sonstige Anlagen und Einrichtungen	Schienen-	Straßen-	Wasser-	Luft-	Arbeitszeit (Überstunden, Arbeitspausen usw.)	Sonstige Übertretungen	
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
383	7	34	146	155	6	10	29	42	62	9	—	—	5	18	8.805
834	31	79	72	529	11	11	203	54	79	1	—	—	2	3	2.658
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
834	31	79	72	529	11	11	203	54	80	1	—	—	2	3	2.696
1.217	38	113	218	684	17	21	232	96	142	10	—	—	7	21	11.501
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	5	—	1.057
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	5	—	1.077
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	554
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	420
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	434
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	854
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	5	—	2.519
1.217	38	113	218	684	17	21	232	96	142	17	—	—	12	21	14.030

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrswege	Betriebsräume und Arbeitsstätten										
		Allgemeine Beschaffenheit (Höhe, Lage usw.), Belag	Verkehrs- und Fluchtwege	Instandhaltung	Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)	Lufterneuerung	Beheizung	Beseitigung von Staub und Abfällen	Beseitigung von Gasen und Dünsten	Feuerschutz	Trinkwasser	Sanitäreinrichtungen, Aborte
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Übertrag	1.084	848	772	255	194	271	249	174	350	98	572
E	Schiffahrt											
I	Flußschiffahrt											
1	Schiffsbetriebe	—	11	4	1	—	—	—	—	6	5	1
2	Landbetriebe	—	3	4	1	—	2	2	—	2	1	1
	Summe Flußschiffahrt	—	14	8	2	—	2	2	—	8	6	2
II	Seenschiffahrt											
1	Schiffsbetriebe	—	12	2	—	—	1	—	—	10	3	1
2	Landbetriebe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Seenschiffahrt	—	12	2	—	—	1	—	—	10	3	1
	Summe Schiffahrt	—	26	10	2	—	3	2	—	18	9	3
F	Luftfahrt											
I—IV	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst	6	10	7	2	3	2	6	7	7	—	1
	Summe aller Verkehrswege (A—F) .	1.090	884	789	259	197	276	257	181	375	107	576

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Sozialräume	Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume	Gerüste, Föhlungen, Leitern	Unwehrung, Abdeckung, Sicherung erhöhter Stellen	Sonstige Mängel	Allgemeine Mängel								Krafterzeugung und -übertragung			Ü b e r t r a g :
					Ärztliche Untersuchungen	Erste Hilfeleistung	Merklblätter, Anschläge	Auswahl und Belehrung der Arbeitnehmer	Sicherheitsdienst (periodische Überprüfung)	Arbeitsausrüstung (Kleider, Schutzbrillen usw.)	Sonstige Mängel allgemeiner Natur	Krafterzeugung	Elektrischer Strom (vorschriftswidrige Installation)	Transmissionen, Vorgelege, Riemen, Seile, Ketten usw.	Sonstige Kraftübertragung	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1—27
211	1.065	387	345	415	36	191	854	183	353	319	95	41	583	48	15	10.008
—	—	4	8	—	—	5	3	1	—	1	—	—	—	—	—	50
—	—	2	2	1	—	1	1	—	—	2	—	—	2	2	—	29
—	—	6	10	1	—	6	4	1	—	3	—	—	2	2	—	79
1	—	1	—	4	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	1	—	4	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	38
1	—	7	10	5	—	7	4	1	1	3	—	—	3	2	—	117
3	4	3	7	19	3	1	20	4	23	3	8	—	11	2	—	162
215	1.069	397	362	439	39	199	878	188	377	325	103	41	597	52	15	10.287

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 Genußmitteln	sonstigen Stoffen	Aufzüge, Krane, Winden, Transportbänder und sonstige Hebezeuge	Sonstige Transportmittel (Flurfördermittel)	
			1—27	28	29	30	31	32	33	34	35	
	Übertrag	10.008	172	267	50	35	192	—	91	171	42	174
E	Schifffahrt											
I	Flußschifffahrt											
1	Schiffsbetriebe	50	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
2	Landbetriebe	29	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—
	Summe Flußschifffahrt	79	2	—	—	—	—	—	—	4	—	—
II	Seenschifffahrt											
1	Schiffsbetriebe	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Landbetriebe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Seenschifffahrt	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Schifffahrt	117	2	—	—	—	—	—	—	4	—	—
F	Luftfahrt											
I—IV	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst	162	1	7	2	2	7	—	3	1	1	2
	Summe aller Verkehrszweige (A—F) .	10.287	175	274	52	37	199	—	94	176	43	176

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

		Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen								Fahrzeuge				Verwendungs-schutz		Summe der festgestellten Beanstandungen		
		38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51		52	53
	1.217																	14.030
																		52
																		33
																		85
																		39
																		39
																		124
																		124
																		39
																		39
																		188
																		188
	1.217	38	113	218	684	17	21	232	97	142	17				12	21		14.342

5*

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre

Pos.	Verkehrszweige	Ursachen der Unfälle											
		Krafterzeugung	Kraftübertragung (Transmission)	Mechanische Verarbeitung						Sonstige			
				von Metallen			von Holz und ähnlichen Stoffen		von allen übrigen Stoffen	Explosionen	Vergiftungen		
				Schleifsteine, Schleif- und Poliermaschinen	Schweiß- und Schneidarbeiten	Sonstige Arbeitsmaschinen	Kreissägen	Sonstige Arbeitsmaschinen				Arbeitsmaschinen	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
A	Eisenbahnen												
I	Öffentliche Eisenbahnen												
1	Haupt- und Nebenbahnen												
1.1	Österreichische Bundesbahnen												
	Schienenbahnen	—	3	37	41	89	16	26	14	2	1		
	Kraftwagendienst	—	—	—	—	1	1	1	2	—	—		
	Summe Österr. Bundesbahnen	—	3	37	41	90	17	27	16	2	1		
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe												
	Schienenbahnen	—	1	2	1	2	—	3	—	—	—		
	Kraftwagenbetriebe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	—	1	2	1	2	—	3	—	—	—		
2	Summe Haupt- und Nebenbahnen	—	4	39	42	92	17	30	16	2	1		
2	Straßenbahnen												
	Schienenbahnen und Oberleitungs- Omnibusbetriebe	1	—	17	13	13	1	9	1	—	—		
	Kraftwagenbetriebe	—	—	3	2	4	—	—	—	—	1		
	Summe Straßenbahnen	1	—	20	15	17	1	9	1	—	1		
3	Seilbahnen												
3.1	Hauptseilbahnen	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—		
3.2	Kleinseilbahnen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Summe Seilbahnen	1	—	—	2	—	1	—	—	—	—		
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	2	4	59	59	109	19	39	17	2	2		
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen²⁾	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		
	Summe Eisenbahnen	2	4	59	60	109	19	39	17	2	2		
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung												
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
II	Postdienst	—	—	—	—	—	—	1	4	—	1		
III	Postautodienst	—	1	5	3	4	1	1	—	—	—		1
IV	Fernmeldedienst	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—		—
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	—	1	8	3	5	1	2	4	—	2		
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
E	Schiffahrt³⁾	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
F	Luftfahrt⁴⁾	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—		
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	3	5	68	63	117	20	41	21	2	4		

1973 zur Kenntnis gebrachten Unfälle ¹⁾

Ursachen der Unfälle																		
Verarbeitung		Transportmittel							Eisenbahnbetrieb									Übertrag
Verbrennungen	Verätzungen	Hebezeuge				Sonstige Transportmittel	Fahrzeuge		Erzeugung und Verteilung elektrischer Traktionsenergie	Auf- und Abspringen von bewegten Schienenfahrzeugen	Kuppeln	Hemmschuhlegen	Schneeräumungsarbeiten	Sonstiger Aufenthalt in oder in gefährlicher Nähe von Gleisen	Flurfördermittel im Bereiche von Gleisanlagen	Sonstige spezifische Eisenbahntätigkeit	1-27	
		Aufzüge	Krane	Bagger, Becherwerke, Transportbänder und Schnecken	Winden und sonstige Hebezeuge		Kraftfahrzeuge	Sonstige Fahrzeuge										
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27		
50	26	1	22	2	19	8	1	2	5	398	320 ⁽¹⁾	108	4	365 ⁽⁸⁾	10	225	1.795 ⁽⁹⁾	
3	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	
53	26	1	22	2	22	9	3	12	5	398	320 ⁽¹⁾	108	4	365 ⁽⁸⁾	10	225	1.819 ⁽⁹⁾	
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
56	26	1	22	2	22	9	4	13	7	400	333 ⁽¹⁾	110	4	368 ⁽⁹⁾	10	243	1.873 ⁽¹²⁾	
9	9	1	1	—	2	—	2	2	1	1	2	—	—	6	—	2	93	
11	9	1	1	—	2	—	2	2	1	1	2	—	—	6	—	2	105	
1	1	—	—	—	3	—	3	1	2	—	—	—	—	—	—	6	20	
1	1	—	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	
1	1	—	—	—	3	—	5	1	2	—	—	—	—	—	—	7	24	
68	36	2	23	2	27	9	11	16	10	401	335 ⁽¹⁾	110	4	374 ⁽⁹⁾	10	252	2.002 ⁽¹²⁾	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	2	—	7	14	
68	36	2	23	2	27	9	11	16	10	401	339 ⁽¹⁾	110	4	376 ⁽¹⁰⁾	10	259	2.016 ⁽¹³⁾	
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	10	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
6	1	1	—	5	—	—	9	51	—	—	—	—	—	—	—	10	83	
16	4	—	—	4	—	—	15	8	—	—	—	—	—	—	—	—	53	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	
23	5	1	—	5	4	—	24	59	—	—	—	—	—	—	—	10	157	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10	
3	1	—	—	—	—	1	1	5	—	—	1	—	—	—	—	—	16	
98	42	3	23	7	37	10	38	80	10 ⁽²⁾	401	340 ⁽¹⁾	110	4	376 ⁽¹⁰⁾	10	276	2.209 ⁽¹³⁾	

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre

Pos.	Verkehrszweige	Ursachen der Unfälle												
		Übertrag	Schiffahrt							bei ver-				
			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	in unmittel-				
										Elektrischer Strom	Handwerkzeug			
1—27	28	29	30	31	32	33	34	35	36					
A I 1 1.1 1.2 2 3 3.1 3.2	Eisenbahnen													
	Öffentliche Eisenbahnen													
	Haupt- und Nebenbahnen													
	Österreichische Bundesbahnen	(9)												
	Schienenbahnen	1.795	—	—	—	—	—	—	—	5	156			
	Kraftwagendienst	24	—	—	—	—	—	—	—	—	8			
	Summe Österr. Bundesbahnen	(9)	1.819	—	—	—	—	—	—	5	164			
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	(3)												
	Schienenbahnen	52	—	—	—	—	—	—	—	—	5			
	Kraftwagenbetriebe	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	(3)	54	—	—	—	—	—	—	—	5			
	Summe Haupt- und Nebenbahnen	(12)	1.873	—	—	—	—	—	—	5	169			
	Straßenbahnen													
Schienenbahnen und Oberleitungs-														
Omnibusbetriebe	93	—	—	—	—	—	—	—	3	46				
Kraftwagenbetriebe	12	—	—	—	—	—	—	—	—	15				
Summe Straßenbahnen	105	—	—	—	—	—	—	—	3	61				
Seilbahnen														
Hauptseilbahnen	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Kleinseilbahnen	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Summe Seilbahnen	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Summe Öffentliche Eisenbahnen	(12)	2.002	—	—	—	—	—	—	8	230				
II Nicht öffentliche Eisenbahnen ²⁾	(1)	14	—	—	—	—	—	—	—	—				
Summe Eisenbahnen	(13)	2.016	—	—	—	—	—	—	8	230				
B C Schlaf- und Speisewagenunternehmen	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
I Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung														
Verwaltungs- und Rechnungsdienst	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
II Postdienst	83	—	—	—	—	—	—	—	—	2				
III Postautodienst	53	—	—	—	—	—	—	—	3	30				
IV Fernmeldedienst	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	157	—	—	—	—	—	—	—	3	32				
D Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
E Schiffahrt ³⁾	10	19	18	1	1	8	15	8	1	7				
F Luftfahrt ⁴⁾	16	—	—	—	—	—	—	—	—	1				
Summe aller Verkehrszweige (A—F)	(13)	2.209	19	18	1	1	8	15	8	12	270			

1973 zur Kenntnis gebrachten Unfälle ¹⁾

Ursachen der Unfälle																	
schiedenen Arbeitsverrichtungen barem Zusammenhang mit dem Betrieb										in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem							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	
			(1)						(10)	(10)	(1)		(1)	(1)	(2)	(15)	(25)
167	374	14	205	199	355	346	196	77	3.889	873	124	6	9	26	44	1.082	4.971
12	14	—	7	10	15	16	5	10	121	5	2	—	6	—	—	13	134
179	388	14	(1)	209	370	362	201	87	(10)	(10)	(1)	6	(1)	(1)	(2)	(15)	(25)
			212	209	370	362	201	87	4.010	878	126	6	15	26	44	1.095	5.105
11	10	1	17	12	25	30	10	8	(3)		4	—	—	2	—	25	(3)
—	—	—	—	—	2	1	—	—	181	19	—	—	—	—	1	1	206
									5	—	—	—	—	—	—	—	6
11	10	1	17	12	27	31	10	8	(3)		4	—	—	2	1	26	(3)
									186	19	—	—	—	—	—	—	212
190	398	15	(1)	221	397	393	211	95	(13)	(10)	(1)	6	(1)	(1)	(2)	(15)	(28)
			229	221	397	393	211	95	4.196	897	130	6	15	28	45	1.121	5.317
21	45	1	24	13	112	46	12	72	488	74	6	10	—	20	6	116	604
12	5	—	3	—	29	10	—	5	91	12	—	1	—	4	2	19	110
33	50	1	27	13	141	56	12	77	579	86	6	11	—	24	8	135	714
2	15	—	3	4	8	—	4	1	57	7	30	—	1	—	—	38	95
—	1	—	—	1	2	1	—	1	10	—	—	—	—	—	—	—	10
2	16	—	3	5	10	1	4	2	67	7	30	—	1	—	—	38	105
225	464	16	(1)	239	548	450	227	174	(13)	(10)	(1)	17	(1)	(1)	(2)	(15)	(28)
			259	239	548	450	227	174	4.842	990	166	17	16	52	53	1.294	6.136
—	3	—	—	—	1	1	—	—	(1)	2	—	—	—	—	—	2	(1)
									19	—	—	—	—	—	—	—	21
225	467	16	(1)	239	549	451	227	174	(14)	(10)	(1)	17	(1)	(1)	(2)	(15)	(29)
			259	239	549	451	227	174	4.861	992	166	17	16	52	53	1.296	6.157
—	—	—	—	1	3	3	2	—	(1)	—	—	—	—	—	—	—	19
									19	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	—	2	3	15	4	5	5	36	(1)	4	—	—	2	—	(1)	(1)
									28	28	—	—	—	—	—	34	70
3	164	—	26	31	102	59	17	18	(1)	(2)	634	6	136	4	19	1.137	1.642
									505	338	—	—	—	—	—	(3)	(4)
20	11	2	17	17	42	20	10	27	252	17	8	3	12	6	4	50	(2)
									(1)	(1)	—	—	—	—	—	(2)	(2)
—	51	1	9	33	148	65	40	219	586	188	52	—	—	1	97	338	302
																(1)	(1)
23	227	3	(1)	84	307	(1)	72	269	(1)	(5)	698	9	148	(1)	(1)	(7)	(8)
			54	84	307	148	72	269	1.379	571	—	—	—	13	120	1.559	2.938
—	—	—	—	—	3	—	—	1	4	3	—	—	—	—	—	3	7
																(1)	(1)
—	5	1	2	12	15	10	2	2	137	5	1	—	—	—	(1)	11	148
									76	4	1	—	—	—	—	5	81
—	25	—	3	—	19	6	1	5			—	—	—	—	—	—	
248	724	20	(1)	336	896	(1)	304	451	(15)	(15)	(1)	26	(1)	(2)	(4)	(23)	(38)
			318	336	896	618	304	451	6.476	1.575	866	26	164	65	178	2.874	9.350

Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre 1973 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹⁾

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)	Zahl der gemeldeten Unfälle überhaupt						Todesfälle, in Prozenten der Anzahl der gemeldeten Unfälle pro Verkehrszweige
				Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 46 und 53	In Prozenten der Gesamtzahl von Spalte 54	Hievon betrafen				
						männlich		weiblich		
						Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ⁵⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ⁶⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ⁵⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ⁶⁾	
46	53	54	55	56	57	58	59	60		
A	Eisenbahnen									
I	Öffentliche Eisenbahnen									
1	Haupt- und Nebenbahnen									
1.1	Österreichische Bundesbahnen	(10)	(15)	(25)						
	Schienenbahnen	3.889	1.082	4.971	53,166	4.682	225	64	—	0,503
	Kraftwagendienst	121	13	134	1,433	129	3	2	—	—
	Summe Österr. Bundesbahnen	(10)	(15)	(25)						
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	(3)		(3)						
	Schienenbahnen	181	25	206	2,203	198	2	6	—	1,456
	Kraftwagenbetriebe	5	1	6	0,064	6	—	—	—	—
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	(3)		(3)						
		186	26	212	2,267	204	2	6	—	1,415
	Summe Haupt- und Nebenbahnen	(13)	(15)	(28)						
2		4.196	1.121	5.317	56,866	5.015	230	72	—	0,527
	Straßenbahnen									
	Schienenbahnen und Oberleitungs-									
	Omnibusbetriebe	488	116	604	6,460	507	5	88	4	—
	Kraftwagenbetriebe	91	19	110	1,176	108	—	2	—	—
	Summe Straßenbahnen	579	135	714	7,636	615	5	90	4	—
3	Seilbahnen									
3.1	Hauptseilbahnen	57	38	95	1,016	92	—	3	—	—
3.2	Kleinseilbahnen	10	—	10	0,107	10	—	—	—	—
	Summe Seilbahnen	67	38	105	1,123	102	—	3	—	—
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	(13)	(15)	(28)						
		4.842	1.294	6.136	65,625	5.732	235	165	4	0,456
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen²⁾	(1)		(1)						
		19	2	21	0,225	21	—	—	—	4,762
	Summe Eisenbahnen	(14)	(15)	(29)						
		4.861	1.296	6.157	65,850	5.753	235	165	4	0,471
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	19	—	19	0,203	19	—	—	—	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung									
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	36	(1)	(1)	0,749	35	—	33	2	1,429
II	Postdienst	(1)	(3)	(4)	17,562	1.379	31	232	—	0,244
III	Postautodienst	252	(2)	(2)	3,230	294	3	5	—	0,662
IV	Fernmeldedienst	586	(1)	(1)	9,882	601	154	169	—	0,108
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	(1)	(7)	(8)						
		1.379	1.559	2.938	31,423	2.309	188	439	2	0,272
D	Radio Austria AG	4	3	7	0,075	5	—	2	—	—
E	Schifffahrt³⁾	137	(1)	(1)	1,583	142	3	3	—	0,676
F	Luftfahrt⁴⁾	76	5	81	0,866	68	—	13	—	—
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	(15)	(23)	(38)	100%	8.296	426	622	6	0,406
		6.476	2.874	9.350						

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 Materialeilbahnen.

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

⁴⁾ Zivillflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Luftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.

⁵⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen im Sinne des Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetzes (KJBG), BGBl. Nr. 146/1948, in der derzeit geltenden Fassung sind.

⁶⁾ Jugendliche im Sinne des § 3 des KJBG.

VII. Zusammenfassende Darstellung der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Im Berichtsjahr führte die Verkehrs-Arbeitsinspektion in 4.916 Betrieben 5.068 Inspektionen durch, wobei die Belange des Arbeitnehmerschutzes für 109.538 im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion beschäftigte Arbeitnehmer wahrgenommen werden konnten. Die abnehmende Tendenz der pro Inspektion festgestellten unfalltechnischen, arbeitshygienischen und den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen hielt im Berichtsjahr weiter an. Insgesamt haben sich im Jahre 1973 bei den durchgeführten Inspektionen 14.342 (1972: 15.474; 1971: 15.044) unfalltechnische, arbeitshygienische und den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen ergeben.

Ferner wurde von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren an kommissionellen Verhandlungen teilgenommen, um so vorbeugende arbeitnehmerschutzmäßige Maßnahmen zu treffen bzw. verschiedenartige einschlägige Erhebungen durchgeführt, so daß 1973 von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Außendienst insgesamt 6.050 Amtshandlungen vorgenommen wurden.

Die abnehmende Tendenz der Gesamtzahl der der Verkehrs-Arbeitsinspektion gemeldeten Unfälle — 1971 waren es insgesamt 9.935, 1972: 9.417 und 1973: 9.350 — hielt weiter an. Ebenso nahm die Zahl der tödlich verlaufenen Unfälle von 55 im Jahre 1972 auf 38 im Berichtsjahr ab, wobei der Anteil der tödlich verlaufenen Unfälle auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte gegenüber dem Vorjahr in gleicher Größe von rund 40 Prozent der Gesamtzahl der tödlichen Unfälle im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion blieb. Festgehalten sei noch, daß im Jahr 1973 die kleinste Gesamtunfallzahl wie auch die kleinste Zahl der tödlich verlaufenen Unfälle seit Beginn der Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion zu verzeichnen war. Auch die Unfallrate, das ist das Verhältnis der Gesamtzahl der Arbeitsunfälle bezogen auf die Zahl des Gesamtarbeitnehmerstandes im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, erreichte im Jahre 1973 mit 57,7 den bisher niedersten Wert, dem in früheren Jahren ein Spitzenwert von 103,4 gegenüber steht. Schließlich sei noch angeführt, daß im Berichtsjahr auch weiterhin die Zahl der Berufskrankheiten der Dienstnehmer im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates überaus gering war (1973: 8, 1972: 10).

VIII. Beilagen

Beilage 1

Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion ¹⁾

- § 1. Die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer (Lehrlinge) obliegt dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ²⁾, 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 Binnenschifffahrt,
 - a) hinsichtlich aller Schiffe, schwimmenden Anlagen und Geräte,
 - b) hinsichtlich der überwiegend der Binnenschifffahrt dienenden Anlagen, Einrichtungen und Hilfsbetriebe, ausgenommen Werften, die nicht nur für ein Schiffahrtsunternehmen arbeiten,
 - c) hinsichtlich der von Schiffahrtsunternehmen in eigener Regie ausgeführten Arbeiten, wenn diese Arbeiten nicht in Werften durchgeführt werden, die gemäß lit. b nicht in den Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion fallen;
 4. bei der Luftfahrt,
 - a) auf allen Luftfahrzeugen,
 - b) in den der Luftfahrt dienenden Betrieben einschließlich von Hilfsbetrieben, insbesondere von Kraftfahrbetrieben, insoweit die Dienstnehmer dieser Betriebe bei Ausübung ihrer Tätigkeit den auf Luftfahrtgeländen eigentümlichen Gefahren unmittelbar ausgesetzt sind,
 - c) hinsichtlich der von Unternehmen, die der Luftfahrt dienen, auf Luftfahrtgeländen in eigener Regie ausgeführten Arbeiten.

¹⁾ Gemäß Bundesgesetz vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99, über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz — Verkehrs-ArbIG) in der geltenden Fassung.

²⁾ Jetzt: Bundesministerium für Verkehr.

Beilage 2

**Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates
und deren Arbeitsgebiete
nach dem Stand vom 31. Dezember 1973**

Arbeitsgebiet	Name, Amts- bzw. Dienstitel
Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	Hochschuldozent Dipl.-Ing. Dr. techn. Heinrich Kraus, Ministerialrat
Straßenbahnen samt deren Kraftfahrbetrieben, Luftfahrt, fallweise sämtliche Verkehrszweige, technisch-legislative Angelegenheiten	Dipl.-Ing. Friedrich Braunbart, Ministerialrat
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb, Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb, Materialbahnen, Schlaf- und Speisewagenunternehmen (insoweit deren Tätigkeit bei oder in Zügen durchgeführt wird), fallweise sämtliche Verkehrszweige, allgemeine Konzeptarbeiten	Regierungsrat Ing. Karl Schmidt, Bundesbahn-Direktionsrat
Binnenschifffahrt, Anschlußbahnen der Hafen- und Werftanlagen, fallweise sämtliche Verkehrszweige	Ing. Erich Schwarz, Technischer Zentralinspektor
Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Zentralstellen der Österreichischen Bundesbahnen, Mithilfe bei Privatbahnen, Stellungnahmen zu Bauentwürfen der Österreichischen Bundesbahnen, Anschlußbahnen im Raum der Bundesbahndirektion Wien	Josef Rumpler, Bundesbahn-Oberinspektor
Bau- und Bahnerhaltungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen, Anschlußbahnen im Raume der Bundesbahndirektion Villach	Ing. Ernst Michalus, Bundesbahn-Oberrevident
Elektrotechnischer Dienst der Österreichischen Bundesbahnen, ferner allgemeine Mitarbeit bei den Österreichischen Bundesbahnen sowie den Anschlußbahnen an diese, Seilbahnen und Straßenbahnen	Ing. Bruno Scheinhart, Bundesbahn-Oberinspektor
Haupt-, Klein- und Materialeilbahnen	Ing. Karl Schötz, Wirklicher Amtsrat
Kraftfahrbetriebe der Eisenbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung, Postzeugverwaltung, Mitarbeit bei Seilbahnen und bei der Luftfahrt	Ing. Heinrich Peschina, Wirklicher Amtsrat
Post- und Telegraphenämter der Wiener Bezirke 1, 7—9 und 16—22, Niederösterreich südlich der Donau, Burgenland, Steiermark, Tirol und Vorarlberg, Mitarbeit bei Seilbahnen und Straßenbahnen	Rudolf Kantner, Wirklicher Amtsrat
Post- und Telegraphenämter der Wiener Bezirke 2—6, 10—15, 23, Niederösterreich nördlich der Donau, Oberösterreich, Salzburg und Kärnten, Mitarbeit bei der Luftfahrt	Otto Kresta, Wirklicher Amtsrat

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

Therese Ackerl,
Wirklicher Amtsrat

Verwaltungs- und Rechnungsdienst sowie Fernmeldedienst der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, Radio Austria AG, Mitarbeit bei Seilbahnen und bei der Luftfahrt

Ing. Kurt Talla,
Amtssekretär
(ab 1. Juni 1973 abgeordnet zur General-direktion der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung)

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

Ing. Wilhelm Brauner,
Amtsüberrevident
(mit 1. August 1973 zum Verkehrs-Arbeitsinspektorat zugeordnet)

Maschinendienst der Österreichischen Bundesbahnen, fallweise sämtliche technische Dienstzweige der Österreichischen Bundesbahnen und der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb, Mitarbeit bei der Binnenschifffahrt, Anschlußbahnen an die Österreichischen Bundesbahnen (im Raume der Bundesbahndirektion Linz) sowie allgemeine Konzeptarbeiten

Ing. Karl Reiselhuber,
Bundesbahn-Inspektor

Haupt- und Wagenwerkstätten, Vorratslager und Lehrwerkstätten (ausgenommen jene des Elektrodienstes der Österreichischen Bundesbahnen), Lehrlingsheime, Mitarbeit bei den Anschlußbahnen an die Österreichischen Bundesbahnen im Raume der Bundesbahndirektion Linz

Rudolf Mieß,
Bundesbahn-Revident
(ab 1. Mai 1973 im Ruhestand)

Mitarbeit beim Zugförderungsdienst und Anschlußbahnen an die Österreichischen Bundesbahnen im Raume der Bundesbahndirektion Linz, Vorratslagerdienst der Österreichischen Bundesbahnen

Walter Stamminger,
Bundesbahn-Oberrevident
(am 26. März 1973 zugeordnet, mit 1. Juli 1973 zum Verkehrs-Arbeitsinspektorat versetzt)

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

Egon Koretz,
Bundesbahn-Oberrevident
Anton Hruby,
Bundesbahn-Revident

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

Elfriede Straßer,
Bundesbahn-Revident

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

Dr. med. Erhard Weltin,
Vertragsbediensteter
(ab 1. Juli 1973 beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat)

Rechtsangelegenheiten

Dr. Walter Hübner,
Vertragsbediensteter

Beilage 3

Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957 ¹⁾ 2)

- § 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:
- I. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 1. Haupt- und Nebenbahnen,
 2. Straßenbahnen,
 3. Haupt- und Kleinseilbahnen;
 - II. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 1. Anschlußbahnen,
 2. Materialbahnen und Materialeilbahnen.
- § 2. Öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt und zur Beförderung nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und Beförderungsbedingungen verpflichtet sind (öffentlicher Verkehr).
- § 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).
- § 4. Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer, Nebenbahnen solche von geringerer Verkehrsbedeutung, sofern sie nicht Straßenbahnen sind.
- § 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen).
Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtung oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.
- (2) Oberleitungs-Omnibusbetriebe gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.
- § 6. (1) Hauptseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Standseilbahnen sowie Seilschwebbahnen 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. Seilschwebbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Kabinen, Sessel und dergleichen) an einem Seil hängen. Schräglifte sind Seilbahnen, bei denen die weder auf Schienen rollenden noch an einem Seil hängenden Fahrbetriebsmittel (Wagen oder Schlitten) durch ein Seil fortbewegt werden.
- (3) Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skiern auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schlepplifte), fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.
- § 7. Anschlußbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann (Industrieanschlußbahnen, Bergwerksanschlußbahnen, Hafenbahnen, Schleppbahnen und dergleichen).
- § 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialeilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen.
- § 9. Auf Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.

- § 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Fahrbahn ist nicht erforderlich.
- § 51. (2) Auf nicht öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.
- (3) Der Werksverkehr umfaßt die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft³⁾ kann durch Verordnung oder durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).
- (4) Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfaßt über den Verkehr nach Abs. 3 hinausgehend die Beförderung — jedoch ohne Beförderungspflicht — von Personen oder Gütern, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden.

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

²⁾ Bundesgesetz vom 13. 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 und vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 274 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971).

³⁾ Jetzt: Bundesministerium für Verkehr.

Beilage 4

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 1973 04 18 18 25 Bahnhof Salzburg Hbf., 24 Jahre
2. So 1973 08 05 20 54 Bahnhof Schwarzach-St. Veit, 35 Jahre
3. Sa 1973 10 13 05 25 Bahnhof Bruck/Mur, 53 Jahre
4. Di 1973 11 20 00 50 Bahnhof Hohenau, 43 Jahre
5. Fr 1973 03 02 12 20 km 114,220 der Strecke Wien Südbf. — Bruck an der Mur, 46 Jahre
6. Mo 1973 03 12 10 47 km 25,830 der Strecke Bischofshofen — Selzthal, 37 Jahre
7. Mo 1973 10 01 12 53 km 13,272 der Strecke Wien Westbf. — Salzburg, 74 Jahre
8. Mo 1973 10 10 11 40 km 7,900 zwischen den Bahnhöfen Schaftenau und Kirchbichl, 48 Jahre
9. Mo 1973 10 15 13 58 km 160,870 zwischen den Bahnhöfen Förderlach und Villach Hbf., 49 Jahre
10. Sa 1973 06 02 14 40 km 15,122 zwischen den Bahnhöfen Weißenkirchen und Spitz/Donau, 36 Jahre
11. Fr 1973 06 01 11 00 Zugförderungsstelle Straßhof, 21 Jahre
12. Fr 1973 09 21 04 07 Bahnhof Ederbauer, 46 Jahre
13. Di 1973 08 14 14 50 2345 Brunn/Gebirge, 27 Jahre
14. Mi 1973 12 19 15 20 Montafonerbahn Bludenz — Schruns, Gleis 3 der Anschlußbahn Lorüns der Vorarlberger Zementwerke, 40 Jahre
15. Mi 1973 12 19 16 05 Gleis 138 des Bahnhofes Graz Vbf., 43 Jahre
16. So 1973 04 15 10 34 km 10,1 zwischen Bahnhof Vösendorf und Bahnhof Wr. Neudorf, 60 Jahre
17. So 1973 05 27 11 15 Hüttenwerk Donawitz, 45 Jahre
18. Mi 1973 01 24 16 15 Postamt 1150 Wien, Kiptor 8, Einfahrtsstelle 15, 38 Jahre
19. Fr 1973 08 03 12 30 Graden bei Köflach, 41 Jahre
20. Sa 1973 06 02 12 30 Pula, Jugoslawien, 45 Jahre
21. Fr 1973 03 30 15 30 Warenboot 10056, 54 Jahre

2. Zu Abschnitt IV/1.3

22. Sa 1973 08 04 18 10 Bahnhof Linz Hbf., 54 Jahre
23. Fr 1973 08 10 14 35 Bahnhof Solbad Hall, 19 Jahre
24. Fr 1973 04 13 02 27 Bahnhof Linz Vbf., 24 Jahre
25. Do 1973 01 25 16 15 Bahnhof Graz Hbf., 26 Jahre
26. Mo 1973 02 05 17 30 Bahnhof Linz Hbf., 25 Jahre
27. Di 1973 08 05 11 40 Bahnhof Salzburg Hbf., 47 Jahre
28. Di 1973 04 10 10 50 Bahnhof Wien Westbf., 22 Jahre
29. Fr 1973 04 06 19 32 Bahnhof Krems/Donau, 29 Jahre
30. Di 1973 05 15 23 05 Bahnhof Innsbruck Hbf., 19 Jahre
31. Sa 1973 03 03 21 00 Bahnhof Bludenz, 31 Jahre
32. Di 1973 10 02 11 25 Bahnhof Kufstein, 31 Jahre
33. Di 1973 01 09 05 15 Bahnhof Graz Hbf., 24 Jahre, 34 Jahre
34. Di 1973 07 03 01 42 Bahnhof St. Johann/Tirol, 36 Jahre
35. Mi 1973 11 28 17 00 Bahnhof Salzburg-Gnigl, 27 Jahre
36. Mo 1973 10 08 10 45 Bahnhof Leoben, 24 Jahre
37. Di 1973 04 24 08 40 Bahnhof Innsbruck Hbf., 21 Jahre
38. Fr 1973 02 06 19 00 Zugförderungsleitung Salzburg, 53 Jahre
39. Mi 1973 05 30 09 40 Bundesstraße Vogelhub — Strobl, Stützpunkt 94, 31 Jahre, 32 Jahre

Langfristige Leistungsbilanz des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

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

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr

Pr. Zl. 5.604/12-I/1-1973

Wien, 1973 12 21

Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Bereiche
der Österr. Post- und Telegraphenverwaltung

Entsprechend dem Antrag der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung vom 28. Juni 1973, BM Zl. 11.712-1/1973, in der am 17. Dezember 1973 modifizierte Fassung und nach Anhörung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wird gem. § 24 Abs. 6 des Arbeitnehmerschutzgesetzes, BGBl. Nr. 234/1972, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung verfügt:

Von den Vorschriften der Verordnung des Bundesministers für soziale Verwaltung vom 30. April 1973, über Einrichtungen in den Betrieben zur Durchführung des Arbeitnehmerschutzes, BGBl. Nr. 253/1973, werden für den Bereich der **Post- und Telegraphenverwaltung** folgende

A b w e i c h u n g e n

zugelassen:

1. In Dienststellen, für die mehr Sicherheitsvertrauenspersonen bestellt sind, als § 3 der Verordnung vorseht, können diese unter Bedachtnahme auf die erforderliche Mindestzahl der Sicherheitsvertrauenspersonen und Ersatzpersonen auch zu Ersatzpersonen bestellt werden.
2. Bei den der Generaldirektion unmittelbar unterstellten, für das gesamte Bundesgebiet zuständigen Dienststellen und bei den den Post- und Telegraphendirektionen unterstellten Dienststellen sind den im § 7 Abs. 1 letzter Satz der Verordnung vorgeschriebenen Fachkenntnissen die für eine Verwendung technischer Art im gehobenen Dienst erforderlichen Fachkenntnisse gleichzuhalten.
- 3 a. Am Sitze jeder Post- und Telegraphendirektion bzw. des Post- und Telegrapheninspektorates ist ein **regionaler Sicherheitsausschuß** zu errichten, in dem die Sicherheitsausschüsse der der Direktion unterstellten Dienststellen des jeweiligen Direktions- bzw. Inspektoratsbereiches vertreten sind. Auf den regionalen Sicherheitsausschuß sind die Bestimmungen des § 13 Abs. 1 und 3 der Verordnung sinngemäß anzuwenden.
Dem regionalen Sicherheitsausschuß gehören als Mitglieder an:
 - a) der Leiter der Direktion bzw. des Inspektorates oder die von diesem mit seiner Vertretung beauftragte Person;
 - b) der Leiter des sicherheitstechnischen Dienstes der Direktion bzw. des Inspektorates;
 - c) mindestens drei weitere Beamte der Direktion; im Falle des regionalen Sicherheitsausschusses beim Inspektorat mindestens drei Beamte des Inspektorates oder der zuständigen Direktion;
 - d) drei Mitglieder des zuständigen Personalausschusses (je drei Mitglieder der Personalausschüsse bei der Post- und Telegraphendirektion Wien);
 - e) der Leiter jeder Dienststelle, in der ein Sicherheitsausschuß errichtet ist oder die von diesem mit seiner Vertretung beauftragte Person;
 - f) der Leiter des sicherheitstechnischen Dienstes bzw., falls ein solcher nicht eingerichtet ist, eine Sicherheitsvertrauensperson jeder der unter lit. e) fallenden Dienststellen;
 - g) der Leiter des — gegebenenfalls für die in Betracht kommenden Dienststellen des Direktions- bzw. Inspektoratsbereiches gemeinsam eingerichteten — betriebsärztlichen Dienstes der Direktion bzw. des Inspektorates und
 - h) der Leiter des sicherheitstechnischen Dienstes bei der Generaldirektion.
 Der Vorsitzende kann nach Bedarf Bedienstete von Dienststellen, in denen kein Sicherheitsausschuß errichtet ist, beiziehen. Den Vorsitz im regionalen Sicherheitsausschuß führt der Leiter der Direktion bzw. des Inspektorates oder die von diesem mit seiner Vertretung beauftragte Person.
- 3 b. Dem **zentralen Sicherheitsausschuß** am Sitze der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung gehören als Mitglieder an:
 - a) der Generaldirektor für die Post- und Telegraphenverwaltung oder die von diesem mit seiner Vertretung beauftragte Person;
 - b) der Leiter des sicherheitstechnischen Dienstes bei der Generaldirektion;
 - c) mindestens drei weitere Beamte der Generaldirektion;

- d) drei Mitglieder des Zentralausschusses der Post- und Telegraphenbediensteten;
- e) der Leiter jeder Direktion bzw. des Inspektorates, oder die von diesem mit seiner Vertretung beauftragte Person;
- f) der Leiter des sicherheitstechnischen Dienstes jeder Direktion bzw. des Inspektorates;
- g) der Leiter des betriebsärztlichen Dienstes jeder Direktion bzw. des Inspektorates;
- h) der Leiter jeder der Generaldirektion unmittelbar unterstellten, für das gesamte Bundesgebiet zuständigen Dienststelle, in der ein Sicherheitsausschuß errichtet ist oder die von diesem mit seiner Vertretung beauftragte Person und
- i) der Leiter des sicherheitstechnischen Dienstes bzw., falls ein solcher nicht eingerichtet ist, eine Sicherheitsvertrauensperson jeder der unter lit. h) fallenden Dienststellen.

Der Vorsitzende kann nach Bedarf Bedienstete der der Generaldirektion unmittelbar oder mittelbar unterstellten Dienststellen beiziehen. Den Vorsitz im zentralen Sicherheitsausschuß führt der Generaldirektor oder die mit seiner Vertretung beauftragte Person.

Diese Verfügung ist im Post- und Telegraphenverordnungsblatt zu verlautbaren.

Der Bundesminister:

L a n c

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr

Pr. Zl. 5.604/12-I/1-1973

Wien, 1973 12 21

Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Bereiche
der Österr. Bundesbahnen

Entsprechend dem Antrag der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1973, Zl. 1.128-5-1-73, in der am 17. Dezember 1973 modifizierte Fassung und nach Anhörung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wird gem. § 24 Abs. 6 des Arbeitnehmerschutzgesetzes, BGBl. Nr. 234/1972, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung verfügt:

Von den Vorschriften der Verordnung des Bundesministers für soziale Verwaltung vom 30. April 1973, über Einrichtungen in den Betrieben zur Durchführung des Arbeitnehmerschutzes, BGBl. Nr. 253/1973, werden für den Bereich der **Österreichischen Bundesbahnen** folgende

A b w e i c h u n g e n

zugelassen:

1. In Dienststellen, für die mehr Sicherheitsvertrauenspersonen bestellt sind als § 3 der Verordnung vorsieht, können diese unter Bedachtnahme auf die erforderliche Mindestzahl der Sicherheitsvertrauenspersonen und Ersatzpersonen auch zu Ersatzpersonen bestellt werden.
2. Den im § 7 Abs. 1 der Verordnung geforderten Fachkenntnissen sind die für die Erlangung eines Dienstpostens eines Fachbeamten erforderlichen Fachkenntnisse gleichzuhalten.
- 3 a. Am Sitz jeder Bundesbahndirektion ist für deren Bereich ein **regionaler Sicherheitsausschuß** zu errichten, in dem die Sicherheitsausschüsse der nachgeordneten Stellen vertreten sind. Für den regionalen Sicherheitsausschuß gelten die Bestimmungen des § 13 Abs. 1 und 3 sinngemäß.
Dem regionalen Sicherheitsausschuß gehören als Mitglieder an:
 - a) Der Präsident der Bundesbahndirektion oder die von diesem mit seiner Vertretung beauftragte Person;
 - b) der Leiter des regionalen betriebsärztlichen Dienstes;
 - c) die Mitglieder der zentralen sicherheitstechnischen Dienste des Direktionsbereiches;
 - d) die Leiter sowie mindestens eine Sicherheitsvertrauensperson jener Stellen, bei denen Sicherheitsausschüsse eingerichtet sind;
 - e) die Leiter der sicherheitstechnischen Dienste und deren Vertreter;
 - f) die Leiter der betriebsärztlichen Dienste und deren Vertreter;
 - g) mindestens 3 weitere Beamte der Bundesbahndirektion und
 - h) 3 Mitglieder der Personalvertretung.

Den Vorsitz im regionalen Sicherheitsausschuß führt der Präsident der Bundesbahndirektion oder die von diesem mit seiner Vertretung beauftragte Person. Der Vorsitzende kann nach Bedarf weitere Bedienstete beiziehen.
- 3 b. Dem **zentralen Sicherheitsausschuß** am Sitze der Generaldirektion gehören als Mitglieder an:
 - a) Der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen oder die von diesem mit seiner Vertretung beauftragte Person;
 - b) die Leiter des zentralen und der regionalen betriebsärztlichen Dienste;
 - c) der Leiter des Arbeitnehmerschutzdienstes;
 - d) die Leiter und Mitglieder der zentralen sicherheitstechnischen Dienste;
 - e) die Leiter der regionalen Sicherheitsausschüsse oder die von ihnen mit ihrer Vertretung beauftragten Personen;
 - f) mindestens 3 weitere Beamte der Generaldirektion und
 - g) 3 Mitglieder der Personalvertretung.

Den Vorsitz im zentralen Sicherheitsausschuß führt der Generaldirektor oder die mit seiner Vertretung beauftragte Person. Der Vorsitzende kann nach Bedarf weitere Bedienstete beiziehen.

- 4 a. Am Sitze jeder Bundesbahndirektion ist für deren Bereich ein **regionaler betriebsärztlicher Dienst** einzurichten. Leiter des regionalen betriebsärztlichen Dienstes ist der Chefarzt der Bundesbahndirektion. Mitglieder desselben sind die Leiter der betriebsärztlichen Dienste des Direktionsbereiches.
- 4 b. Am Sitze der Generaldirektion ist für den Bereich der Österr. Bundesbahnen ein **zentraler betriebsärztlicher Dienst** einzurichten. Leiter des zentralen betriebsärztlichen Dienstes ist der Sanitätschef der Österr. Bundesbahnen. Mitglieder sind die Leiter der regionalen betriebsärztlichen Dienste und erforderlichenfalls vom Sanitätschef der ÖBB herangezogene Ärzte.

Diese Verfügung ist im Anzeigenblatt für Verkehr zu verlautbaren.

Der Bundesminister:

L a n c

Ergänzende Angaben zur Inspektionstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates *)
Übersicht über die zur Inspektion vorgemerkten Eisenbahnbetriebe
(ohne deren Kraftfahrbetriebe)

Beilage 8

Position	Eisenbahnen (ohne deren Kraftfahrbetriebe)	Zahl der Betriebe mit						Gesamtzahl der Betriebe
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 u. m.		
		Arbeitnehmern						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Österreichische Bundesbahnen	1973	1.171	742	342	215	29	2.499
		1972	1.186	725	358	219	29	2.517
		Abnahme	15	—	16	4	—	18
		Zunahme	—	17	—	—	—	—
2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	1973	101	70	20	5	—	196
		1972	114	74	19	6	—	213
		Abnahme	13	4	—	1	—	17
		Zunahme	—	—	1	—	—	—
3	Straßenbahnen	1973	86	48	25	25	4	188
		1972	91	42	45	49	2	229
		Abnahme	5	—	20	24	—	41
		Zunahme	—	6	—	—	2	—
4	Haupt- und Kleinseilbahnen	1973	129	227	16	1	—	373
		1972	131	217	16	1	—	365
		Abnahme	2	—	—	—	—	—
		Zunahme	—	10	—	—	—	8
5	Summe Öffentliche Eisenbahnen (Pos. 1—4)	1973	1.487	1.087	403	246	33	3.256
		1972	1.522	1.058	438	275	31	3.324
		Abnahme	35	—	35	29	—	68
		Zunahme	—	29	—	—	2	—
6	Anschlußbahnen	1973	1.173	177	20	9	—	1.379
		1972	1.172	174	20	9	—	1.375
		Abnahme	—	—	—	—	—	—
		Zunahme	1	3	—	—	—	4
7	Materialbahnen und Materialseilbahnen	1973	28	12	1	—	—	41
		1972	28	13	—	—	—	41
		Abnahme	—	1	—	—	—	—
		Zunahme	—	—	1	—	—	—
8	Summe Nicht öffentliche Eisenbahnen (Pos. 6—7)	1973	1.201	189	21	9	—	1.420
		1972	1.200	187	20	9	—	1.416
		Abnahme	—	—	—	—	—	—
		Zunahme	1	2	1	—	—	4
9	Summe Eisenbahnen (Pos. 5 + 8)	1973	2.688	1.276	424	255	33	4.676
		1972	2.722	1.245	458	284	31	4.740
		Abnahme	34	—	34	29	—	64
		Zunahme	—	31	—	—	2	—

*) Zu Abschnitt III/2; in den dort gebrachten Tafeln III/2.1—III/2.4 werden die Eisenbahnunternehmen einschließlich deren Kraftfahrbetrieben global in einer Summe behandelt. Gleiches gilt für die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung, die ebenfalls einschließlich deren Kraftfahrbetrieben in einer Summe gebracht wird. Um nun einen besseren Überblick zu geben, werden in den in dieser Beilage gemachten Tafeln die Eisenbahnen entsprechend den Definitionen des Eisenbahngesetzes 1957 detailliert aufgliedert bzw. auch die entsprechenden Zahlenwerte der Kraftfahrbetriebe der Eisenbahnen und der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung gesondert ausgeworfen.

Übersicht über die inspizierten Eisenbahnbetriebe (ohne deren Kraftfahrbetriebe)

Beilage 8

Position	Eisenbahnen (ohne deren Kraftfahrbetriebe)	Zahl der Betriebe mit						Gesamtzahl der Betriebe
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 u. m.		
		Arbeitnehmern						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Österreichische Bundesbahnen	1973	743	449	237	188	29	1.646
		1972	703	412	231	202	23	1.571
		Abnahme	—	—	—	14	—	—
		Zunahme	40	37	6	—	6	75
2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	1973	66	30	15	5	—	116
		1972	88	30	12	6	—	136
		Abnahme	22	—	—	1	—	20
		Zunahme	—	—	3	—	—	—
3	Straßenbahnen	1973	59	20	8	18	2	107
		1972	51	42	28	37	—	158
		Abnahme	—	22	20	19	—	51
		Zunahme	8	—	—	—	2	—
4	Haupt- und Kleinseilbahnen	1973	41	97	6	—	—	144
		1972	57	77	6	—	—	140
		Abnahme	16	—	—	—	—	—
		Zunahme	—	20	—	—	—	4
5	Summe Öffentliche Eisenbahnen (Pos. 1—4)	1973	909	596	266	211	31	2.013
		1972	899	561	277	245	23	2.005
		Abnahme	—	—	11	34	—	—
		Zunahme	10	35	—	—	8	8
6	Anschlußbahnen	1973	759	99	9	2	—	869
		1972	700	90	5	5	—	800
		Abnahme	—	—	—	3	—	—
		Zunahme	59	9	4	—	—	69
7	Materialbahnen und Materialseilbahnen	1973	6	1	1	—	—	8
		1972	5	—	—	1	—	6
		Abnahme	—	—	—	1	—	—
		Zunahme	1	1	1	—	—	2
8	Summe Nicht öffentliche Eisenbahnen (Pos. 6—7)	1973	765	100	10	2	—	877
		1972	705	90	5	6	—	806
		Abnahme	—	—	—	4	—	—
		Zunahme	60	10	5	—	—	71
9	Summe Eisenbahnen (Pos. 5 + 8)	1973	1.674	696	276	213	31	2.890
		1972	1.604	651	282	251	23	2.811
		Abnahme	—	—	6	38	—	—
		Zunahme	70	45	—	—	8	79

**Übersicht über die Anzahl der Arbeitnehmer in den zur Inspektion vorgemerkten
Eisenbahnbetrieben (ohne deren Kraftfahrbetriebe)**

Beilage 8

Position	Eisenbahnen (ohne deren Kraftfahrbetriebe)		Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeit- nehmer
			männlich		weiblich		
			Arbeitnehmer (außer Jugend- lichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeit- nehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugend- lichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeit- nehmer ²⁾	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Österreichische Bundesbahnen	1973	65.301	2.163	4.300	17	71.781
		1972	67.076	1.611	4.253	33	72.973
		Abnahme	1.775	—	—	16	1.192
		Zunahme	—	552	47	—	—
2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	1973	2.021	17	151	7	2.196
		1972	2.033	10	145	3	2.191
		Abnahme	12	—	—	—	—
		Zunahme	—	7	6	4	5
3	Straßenbahnen	1973	8.252	17	1.112	37	9.418
		1972	8.694	15	1.230	30	9.969
		Abnahme	442	—	118	—	551
		Zunahme	—	2	—	7	—
4	Haupt- und Kleinseilbahnen	1973	2.634	—	146	—	2.780
		1972	2.577	—	146	—	2.723
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	57	—	—	—	57
5	Summe Öffentliche Eisenbahnen (Pos. 1—4)	1973	78.208	2.197	5.709	61	86.175
		1972	80.380	1.636	5.774	66	87.856
		Abnahme	2.172	—	65	5	1.681
		Zunahme	—	561	—	—	—
6	Anschlußbahnen	1973	6.507	1	20	—	6.528
		1972	6.585	2	4	—	6.591
		Abnahme	78	1	—	—	63
		Zunahme	—	—	16	—	—
7	Materialbahnen und Materialseilbahnen	1973	178	—	2	—	180
		1972	185	—	2	—	187
		Abnahme	7	—	—	—	7
		Zunahme	—	—	—	—	—
8	Summe Nicht öffentliche Eisenbahnen (Pos. 6—7)	1973	6.685	1	22	—	6.708
		1972	6.770	2	6	—	6.778
		Abnahme	85	1	—	—	70
		Zunahme	—	—	16	—	—
9	Summe Eisenbahnen (Pos. 5 + 8)	1973	84.893	2.198	5.731	61	92.883
		1972	87.150	1.638	5.780	66	94.634
		Abnahme	2.257	—	49	5	1.751
		Zunahme	—	560	—	—	—

¹⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen im Sinne des Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetzes (KJBG), BGBl. Nr. 146/1948, in der derzeit geltenden Fassung sind.

²⁾ Jugendliche im Sinne des § 3 des KJBG.

**Übersicht über die Anzahl der Arbeitnehmer in den inspizierten Eisenbahnbetrieben
(ohne deren Kraftfahrbetriebe)**

Beilage 8

Position	Eisenbahnen (ohne deren Kraftfahrbetriebe)	Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeit- nehmer	
		männlich		weiblich			
		Arbeitnehmer (außer Jugend- lichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeit- nehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugend- lichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeit- nehmer ²⁾		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Österreichische Bundesbahnen	1973	55.374	1.576	3.113	—	60.063
		1972	56.056	1.248	2.874	2	60.180
		Abnahme	682	—	—	2	117
		Zunahme	—	328	239	—	—
2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	1973	1.400	5	119	5	1.529
		1972	1.486	—	70	1	1.557
		Abnahme	86	—	—	—	28
		Zunahme	—	5	49	4	—
3	Straßenbahnen	1973	5.141	3	801	3	5.948
		1972	5.381	1	637	—	6.019
		Abnahme	240	—	—	—	71
		Zunahme	—	2	164	3	—
4	Haupt- und Kleinseilbahnen	1973	1.057	—	67	—	1.124
		1972	909	—	55	—	964
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	148	—	12	—	160
5	Summe Öffentliche Eisenbahnen (Pos. 1—4)	1973	62.972	1.584	4.100	8	68.664
		1972	63.832	1.249	3.636	3	68.720
		Abnahme	860	—	—	—	56
		Zunahme	—	335	464	5	—
6	Anschlußbahnen	1973	2.845	1	20	—	2.866
		1972	3.065	1	7	—	3.073
		Abnahme	220	—	—	—	207
		Zunahme	—	—	13	—	—
7	Materialbahnen und Materialseilbahnen	1973	55	—	—	—	55
		1972	31	—	—	—	31
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	24	—	—	—	24
8	Summe Nicht öffentliche Eisenbahnen (Pos. 6—7)	1973	2.900	1	20	—	2.921
		1972	3.096	1	7	—	3.104
		Abnahme	196	—	—	—	183
		Zunahme	—	—	13	—	—
9	Summe Eisenbahnen (Pos. 5 + 8)	1973	65.872	1.585	4.120	8	71.585
		1972	66.928	1.250	3.643	3	71.824
		Abnahme	1.056	—	—	—	239
		Zunahme	—	335	477	5	—

¹⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen im Sinne des Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetzes (KJBG), BGBl. Nr. 146/1948, in der derzeit geltenden Fassung sind.

²⁾ Jugendliche im Sinne des § 3 des KJBG.

Zur Inspektion vorgemerkte bzw. inspizierte Kraftfahrbetriebe

Beilage 8

Position	Kraftfahrbetriebe des jeweiligen Verkehrszweiges	Zahl der Betriebe mit					Gesamtzahl der Betriebe	
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 u. m.		
		Arbeitnehmern						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zur Inspektion vorgemerkte Betriebe								
1	Österreichische Bundesbahnen	1973	158	—	3	16	—	177
		1972	157	—	3	16	—	176
		Abnahme	—	—	—	—	—	—
		Zunahme	1	—	—	—	—	1
2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	1973	22	12	3	2	—	39
		1972	25	13	4	1	—	43
		Abnahme	3	1	1	—	—	4
		Zunahme	—	—	—	1	—	—
3	Straßenbahnen	1973	18	4	3	10	—	35
		1972	26	6	9	14	—	55
		Abnahme	8	2	6	4	—	20
		Zunahme	—	—	—	—	—	—
4	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	1973	793	19	46	22	5	885
		1972	823	22	50	24	—	919
		Abnahme	30	3	4	2	—	34
		Zunahme	—	—	—	—	5	—
5	Summe Kraftfahrbetriebe (Pos. 1—4)	1973	991	35	55	50	5	1.136
		1972	1.031	41	66	55	—	1.193
		Abnahme	40	6	11	5	—	57
		Zunahme	—	—	—	—	5	—
Inspizierte Betriebe								
6	Österreichische Bundesbahnen	1973	38	—	3	9	—	50
		1972	47	—	2	12	—	61
		Abnahme	9	—	—	3	—	11
		Zunahme	—	—	1	—	—	—
7	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	1973	19	7	3	1	—	30
		1972	7	9	4	—	—	20
		Abnahme	—	2	1	—	—	—
		Zunahme	12	—	—	1	—	10
8	Straßenbahnen	1973	5	1	1	9	—	16
		1972	5	2	10	14	—	31
		Abnahme	—	1	9	5	—	15
		Zunahme	—	—	—	—	—	—
9	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	1973	184	18	20	15	—	237
		1972	170	20	29	15	—	234
		Abnahme	—	2	9	—	—	—
		Zunahme	14	—	—	—	—	3
10	Summe Kraftfahrbetriebe (Pos. 6—9)	1973	246	26	27	34	—	333
		1972	229	31	45	41	—	346
		Abnahme	—	5	18	7	—	13
		Zunahme	17	—	—	—	—	—

Zahl der Arbeitnehmer in den zur Inspektion vorgemerkten bzw. inspizierten Kraftfahrbetrieben

Beilage 8

Position	Kraftfahrbetriebe des jeweiligen Verkehrsgebietes	Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		männlich		weiblich			
		Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ¹⁾	Jugendliche Arbeitnehmer ²⁾		
1	2	3	4	5	6	7	8
in den zur Inspektion vorgemerkten Betrieben							
1	Österreichische Bundesbahnen	1973	2.295	39	70	1	2.405
		1972	2.284	31	70	—	2.385
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	11	8	—	1	20
2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	1973	386	—	13	3	402
		1972	394	—	12	—	406
		Abnahme	8	—	—	—	4
		Zunahme	—	—	1	3	—
3	Straßenbahnen	1973	1.931	6	75	1	2.013
		1972	1.965	3	76	1	2.045
		Abnahme	34	—	1	—	32
		Zunahme	—	3	—	—	—
4	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	1973	4.866	126	187	—	5.179
		1972	4.949	225	189	—	5.363
		Abnahme	83	99	2	—	184
		Zunahme	—	—	—	—	—
5	Summe Kraftfahrbetriebe (Pos. 1—4)	1973	9.478	171	345	5	9.999
		1972	9.592	259	347	1	10.199
		Abnahme	114	88	2	—	200
		Zunahme	—	—	—	4	—
in den inspizierten Betrieben							
6	Österreichische Bundesbahnen	1973	1.548	—	35	—	1.583
		1972	1.785	25	41	—	1.851
		Abnahme	237	25	6	—	268
		Zunahme	—	—	—	—	—
7	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	1973	314	—	13	—	327
		1972	257	—	4	—	261
		Abnahme	—	—	—	—	—
		Zunahme	57	—	9	—	66
8	Straßenbahnen	1973	1.797	6	59	1	1.863
		1972	1.736	2	64	—	1.802
		Abnahme	—	—	5	—	—
		Zunahme	61	4	—	1	61
9	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	1973	2.502	95	87	—	2.684
		1972	2.864	49	112	—	3.025
		Abnahme	362	—	25	—	341
		Zunahme	—	46	—	—	—
10	Summe Kraftfahrbetriebe (Pos. 6—9)	1973	6.161	101	194	1	6.457
		1972	6.642	76	221	—	6.939
		Abnahme	481	—	27	—	482
		Zunahme	—	25	—	1	—

¹⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen im Sinne des Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetzes (KJBG), BGBl. Nr. 146/1948, in der derzeit geltenden Fassung sind.

²⁾ Jugendliche im Sinne des § 3 des KJBG.

Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen
 Tafel VIII/9.1

Beilage 9

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
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
Verkehrs- und Kon- voziereller 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
Bau- und Bahz- haltungsdienst	93,3	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
Sicherungs- und Formaldienst	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
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	45,9
Zugförderungs- und Verkeittendienst	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	48,8
Hauptwerkstätten- dienst	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	89,7
Vorratlagern- dienst	76,3	79,8	67,4	72,4	68,5	63,3	72,8	53,6	63,6	47,2	33,2	45,2	51,3	29,1	34,2	31,7	41,9	29,8
Kraftwagen- dienst	57,4	56,2	62,6	44,7	53,6	42,2	38,2	53,4	49,1	44,0	38,7	41,8	34,9	38,5	44,1	37,0	34,0	32,1
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



Fußnoten 1 - 6 siehe Seite 86

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

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

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

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

⁵⁾ Die Unfallrate der Personalunfälle lag 1956 bei 77,6, für 1972 lag dieser Wert bei 45,5 und stieg 1973 auf 46,7. Der für 1973 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 1973 führte das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bei den Österreichischen Bundesbahnen 1.795 gegenüber 320 Betriebsbesichtigungen im Jahre 1956 durch.

Tafel VIII/9.2

Übersicht über die Entwicklung der Ursachen, durch die Personalunfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1960 — 1973 hervorgerufen worden sind

Jahr	Gesamtzahl der Personalunfälle	technische Ursachen	Persönliche Ursachen			Sonstige Ursachen	Verhältnis der Unfallsursachen in Hundertsätzen		
			Insgesamt	Verhalten von			technisch	pers.	sonstige
				Verunglückten	dritten Personen				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1956	6.423	1.746	4.166	3.900	266	511	27,2	64,8	8,0
1957	5.917	1.385	4.134	3.752	382	398	23,4	69,9	6,7
1958	5.699	1.099	4.234	3.876	358	366	19,3	74,3	6,4
1959	5.386	950	4.041	3.739	302	395	17,6	75,0	7,4
1960	5.573	1.123	4.027	3.719	308	423	20,2	72,2	7,6
1961	5.347	826	4.145	3.793	352	376	15,4	77,5	7,1
1962	5.187	826	3.909	3.624	285	452	15,9	75,4	8,7
1963	5.150	979	3.717	3.458	259	454	19,0	72,2	8,8
1964	4.762	816	3.489	3.236	253	457	17,1	73,3	9,6
1965	4.705	723	3.465	3.228	237	517	15,4	73,6	11,0
1966	4.535	460	3.594	3.386	208	481	10,1	79,3	10,6
1967	4.009	391	3.175	3.002	173	443	9,8	79,2	11,0
1968	4.021	392	3.164	2.997	167	465	9,7	78,7	11,6
1969	3.938	373	3.158	2.984	174	407	9,5	80,2	10,3
1970	3.815	419	3.029	2.843	185	368	11,0	79,4	9,6
1971	3.749	324	3.139	2.983	156	286	8,7	83,7	7,6
1972	3.434	288	2.910	2.769	141	236	8,4	84,7	6,9
1973	3.475	344	2.896	2.758	138	235	9,9	83,3	6,8

Tafel VIII/9.3

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
Anzahl der Inspektionen	320	431	603	648	785	756	742	957	937	1068	913	997	1333	1602	1832	1469	1745	1795
Unfalltechnische Beanstandungen	1839	1504	1934	2146	1652	1685	2010	2710	3547	2630	3153	4256	4629	5843	6481	5289	6239	5480
Zahl der Personalunfälle durch technische Ursachen	1746	1385	1099	950	1123	826	826	979	816	723	460	391	392	373	419	324	288	344

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

1	2	3	4	5	6
Dienstzweige	Anzahl der Bediensteten 7)	Errechnete Arbeitsstunden 8) (auf Tausend gerundet)	Anzahl der Personalunfälle	Versäumte volle Arbeitsstunden	Unfallhäufigkeit auf 1.000.000 Arbeitsstunden 10 ⁶ x Spalte 4 Spalte 3
Verwaltungsdienst	4.683	10,256.000	31	4.926	3,0
Verkehrsdienst	30.987	67,862.000	898	108.870	13,2
Kommerzieller Dienst	11.167	24,456.000	423	49.292	6,2
Bau- und Bahnerhaltungsdienst	2.977	6,520.000	122	14.391	18,7
Sicherungs- und Fernmeldedienst	2.202	4,822.000	101	14.666	20,9
Zugförderungs- und Werkstättendienst	12.159	26,628.000	593	64.991	22,3
Hauptwerkstättendienst	7.000	15,330.000	628	66.089	41,0
Vorratslagerdienst	705	1,544.000	21	2.810	13,6
Kraftwagendienst	2.462	5,391.000	79	8.552	14,7
Zusammen:	74.342	162,809.000	3.475	411.290	21,3

7) Die in dieser Tafel aufscheinenden Bedienstetenzahlen sind Jahresdurchschnittswerte. Unterschiedlich hievon sind alle anderen Angaben über Arbeitnehmer des gesamten Tätigkeitsberichtes auf das Jahresende 1973 bezogen.

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

Die eingetretenen Personalunfälle sind auf folgende Ursachen zurückzuführen 9):

J a h r	Mängel am			Verhalten		Sonstige Ursachen
	Unfallgegenstand	Boden	Unfallort	des Verunglückten	sonstiger Personen	
1973	165	125	54	2.758	138	235
1972	141	81	66	2.769	141	236
1971	157	105	62	2.983	156	286

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

häufigkeit, die Unfallrate, der Unfallzeitverlust und die Unfallschwere:

Tafel VIII/9.4

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		10 Anzahl der Wegunfälle	11 Versäumte volle Arbeitsstunden	12	
		Unfallschwere Durchschnitt der durch einen Personalunfall versäumten				Unfallschwere Durchschnitt der durch einen Wegunfall versäumten	
		Arbeitsstunden Spalte 5	Kalendertage Spalte 9a			Arbeitsstunden Spalte 11	Kalendertage Spalte 12a
		Spalte 4	6			Spalte 10	6
		a	b			a	b
6,6	480	159	26,5	19	3.293	173	28,8
28,9	1.604	121	20,2	193	30.298	157	26,2
13,6	726	117	19,5	95	15.457	163	27,2
51,8	3.136	132	22,0	105	16.903	161	26,8
41,0	2.207	118	19,7	45	4.446	99	16,5
45,9	3.041	145	24,2	12	1.219	102	17,0
48,8	2.441	110	18,3	117	17.075	146	24,3
89,7	4.311	105	17,5	106	12.223	115	19,2
29,8	1.820	134	22,3	5	871	174	29,0
32,1	1.586	108	18,0	17	2.986	176	29,3
46,7	2.526	118	19,7	714	104.771	147	24,5

Bei 94,1% der eingetretenen Personalunfälle wurden folgende Schutzmaßnahmen ergriffen ¹⁰⁾:

J a h r	Technische Schutzmaßnahmen	Persönliche Schutzmaßnahmen gegenüber		Organisatorische Maßnahmen
		dem Verunglückten	dritten Personen	
1973	79	2.816	350	25
1972	78	2.820	322	27
1971	76	3.064	378	17

¹⁰⁾ Bei 5,9% 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
1973	251	258	226	229	1.179	418	605	156	120	33
1972	219	284	223	209	1.209	351	605	172	123	39
1971	256	319	227	248	1.247	403	656	230	119	44

IX. Bildtafeln

Abb. 1 ►

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

Bildnachweis

Die ÖBB in Wort und Bild: Abbildung 1, 2, 3, 4, 23, 24

Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen: Abbildung 7, 18, 19, 20, 21 (Unfallverhütungsplakate der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen)

Verkehrs-Unterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion: Abbildung 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 27

Sicherheit zuerst, Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen: Abbildung 13, 14, 25, 26

Post- und Telegraphendirektion Wien, Fotostelle, FSBA Wien: Abbildung 22

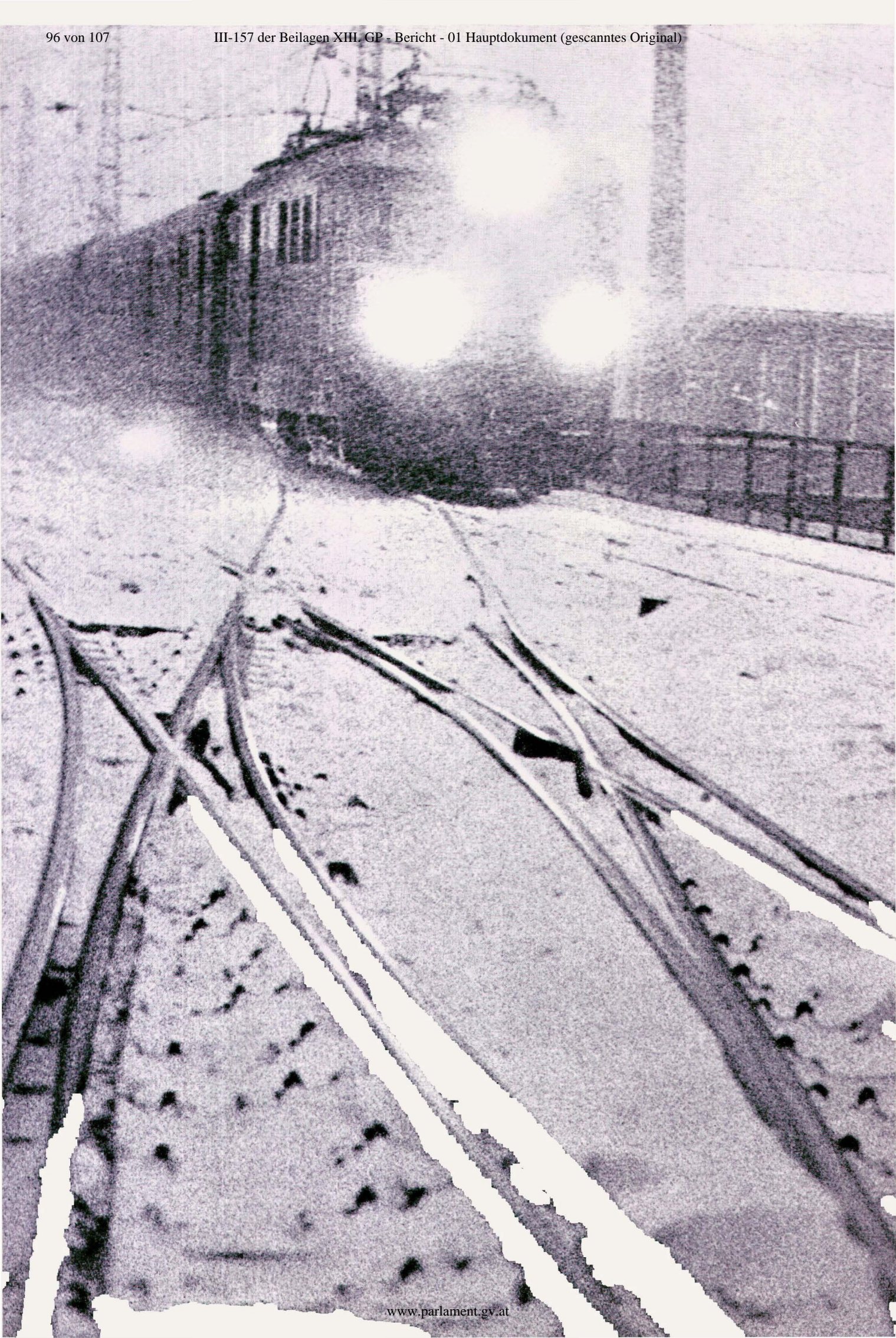




Abb. 2: Die ÖBB-Lawinenbeobachtungsstation in 1497 Meter Seehöhe auf einem Sporn des Tamischbachturmes.



Abb. 3: Ein Hubschrauber startet zum Einsatzflug, mit dem Bundesbahnbedienstete zur ÖBB-Lawinenbeobachtungsstation auf dem Tamischbachturm gebracht werden.

Abb. 4 ►

Die beeindruckende Anlage des Zentralverschiebebahnhofes Salzburg Gnigl aus der Luft (vom Bundesministerium für Landesverteidigung mit Zahl 9466 zur Verbreitung freigegeben).

In diesem Zentralverschiebebahnhof befindet sich die modernste Gleisbremsanlage Österreichs. Dabei nehmen auf dem Gleis aufliegende, elektronisch gesteuerte Stahlbacken den heranrollenden Wagen gewissermaßen in die Zange und lassen ihn mit entsprechend verminderter Geschwindigkeit in die eingestellte Gleisgruppe einfahren.

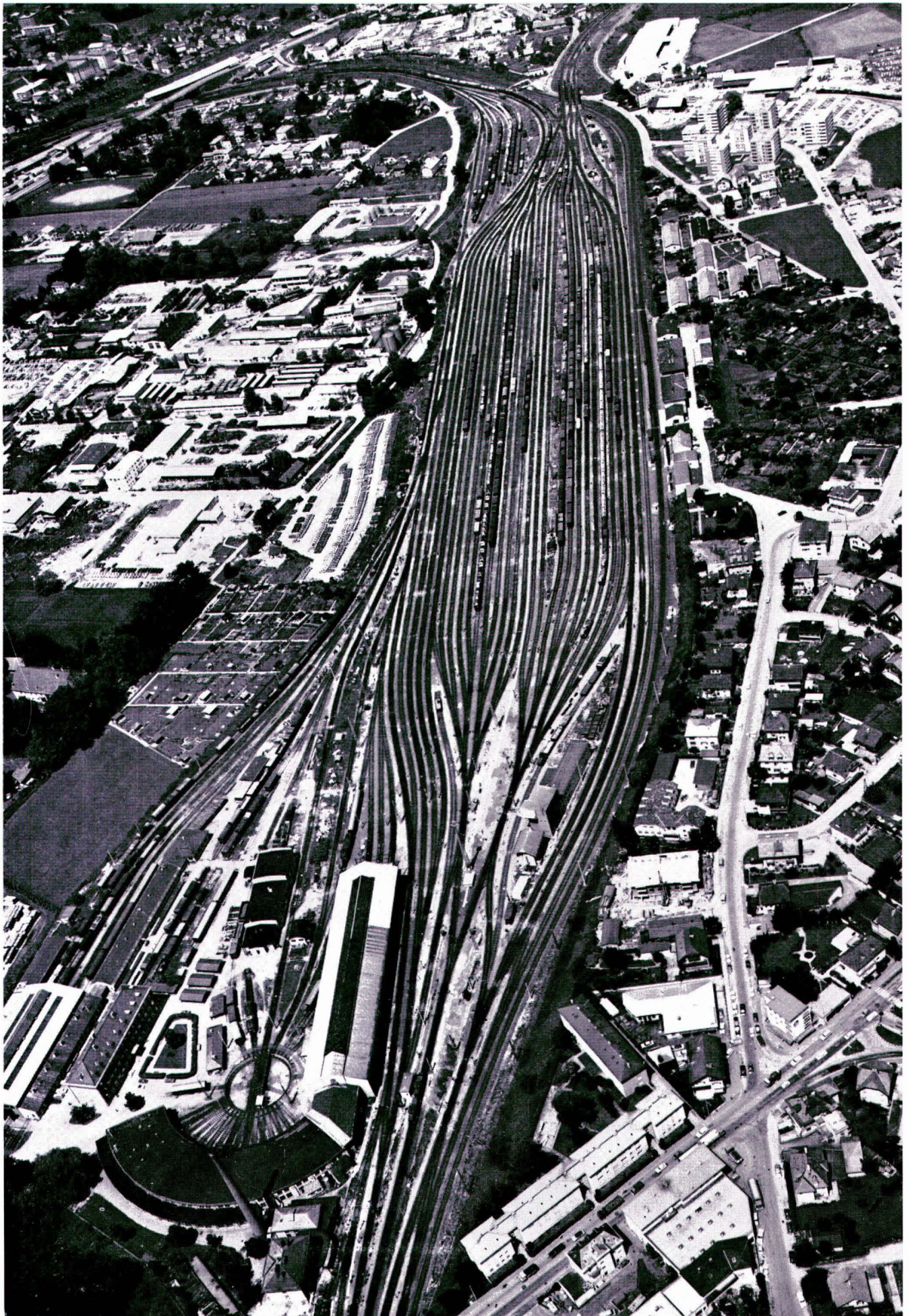


Abb. 5 bis 10: Zur Unfallverhütung bei der Verschubtätigkeit



Abb. 5: Falsch



Abb. 6: Richtig

Eintreten in das Gleis zum Kuppelvorgang



Abb. 7: Unfallverhütungspakat

Abb. 8: Bei Annäherung an Rampen, Ladebühnen u. dgl. ist auf der Rampen-(Ladebühnen-)seite das Verweilen auf Trittbrettern oder Aufstiegen unter Rampen-(Ladebühnen-)höhe verboten (zu Abschn. IV/3, Unfall 30)

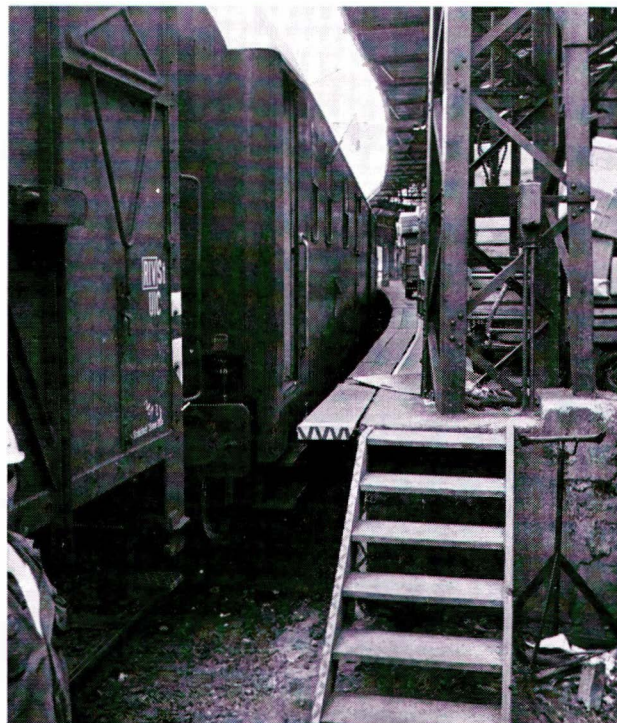


Abb. 9: Falsch



Abb. 10: Richtig

Verhalten des Vershubpersonals bei Vorbeifahrt an ortsfesten Gegenständen

Abb. 11 bis 16: Zur Unfallverhütung beim Hemmschuhlegen



Abb. 11: Hemmschuh zu spät aufgelegt — falsch

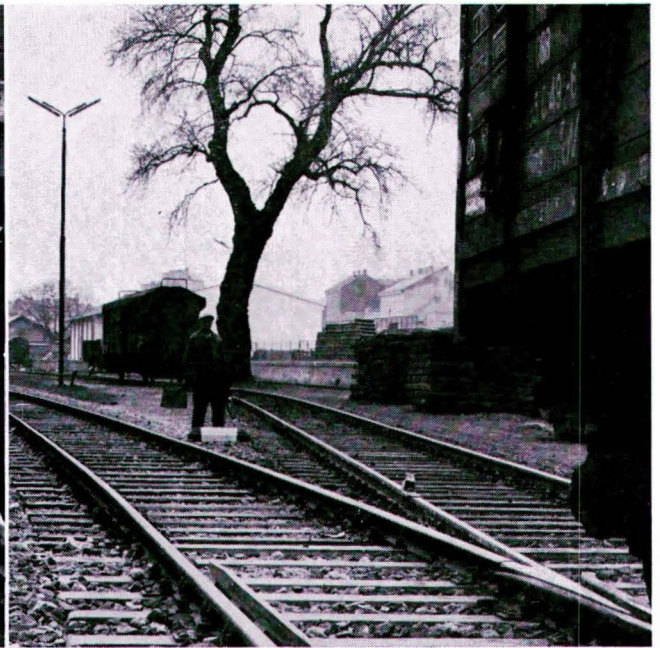


Abb. 12: Hemmschuh rechtzeitig aufgelegt — richtig



Abb. 13



Abb. 14

Richtiges Aufbewahren von Hemmschuhen

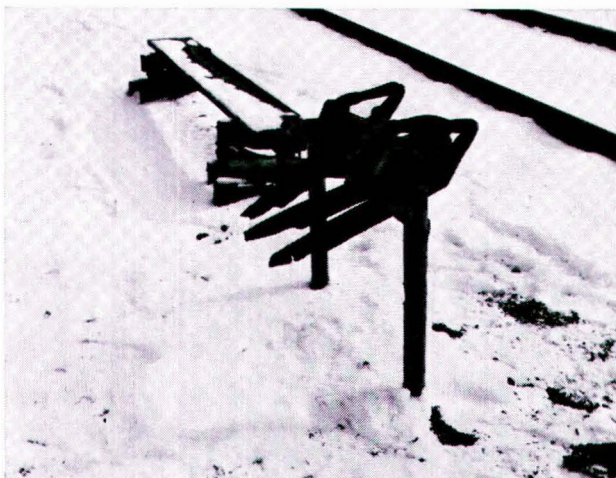


Abb. 15

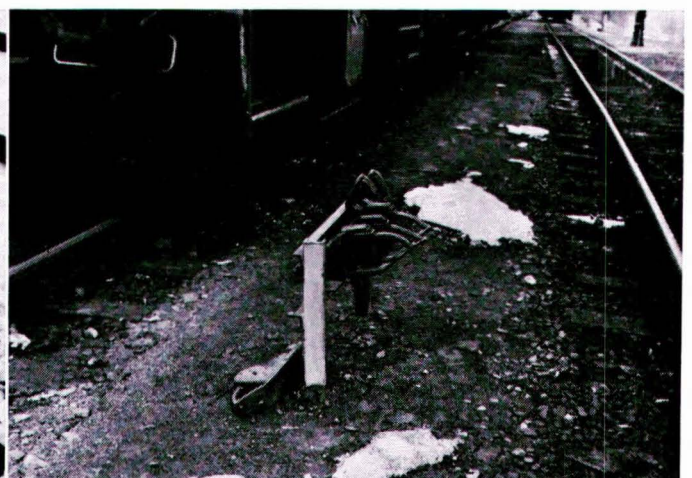


Abb. 16

Falsches Aufbewahren von Hemmschuhen



Abb. 17: Warnanstrich an Schutzkästen von Weichenantrieben und Riegeln (zu Abschn. IV/3)

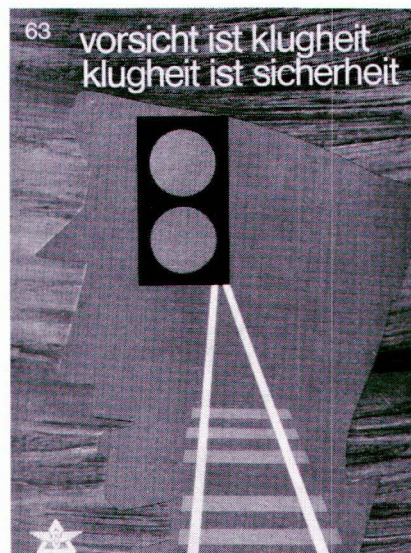


Abb. 18



Abb. 19

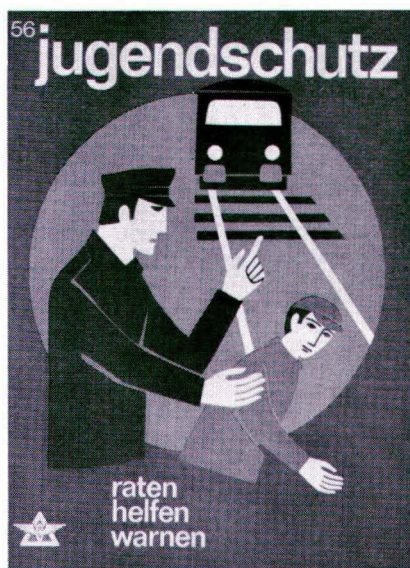


Abb. 20



Abb. 21

Abb. 18 bis 21: Unfallverhütungspakete der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen



Abb. 22: Ein Bediensteter der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung mit Warnfleck und Schutzhelm (siehe Abschn. IV/3)

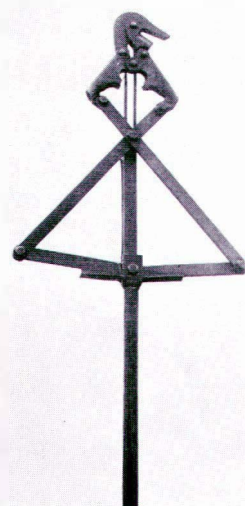


Abb. 23: Für den Abtrag von Fernmeldefreileitungen wurde bei den Österreichischen Bundesbahnen eine vom Boden bedienbare Kraftwickzange entwickelt, durch deren Anwendung sich das unfallgefährliche Besteigen der Masten überflüssig macht (siehe Abschn. IV/3)

Abb. 24 ►

Auch beim Besteigen von Fahrleitungsmasten und bei Arbeiten im Kettenwerk der Fahrleitung ist nicht nur auf die damit verbundenen Gefahren des elektrischen Stromes zu achten; Sicherheitsgürtel schützen vor dem Absturz, Schutzhelme vor Kopfverletzungen.





Abb. 25



Abb. 26

Rückenschutz aus Schaumgummi mit Plastikfolienbezug und Befestigungsriemen zum Schutz vor Unterkühlung bei Arbeiten in betonierten und somit kalten Arbeitskanälen (zu Abschnitt IV/3)

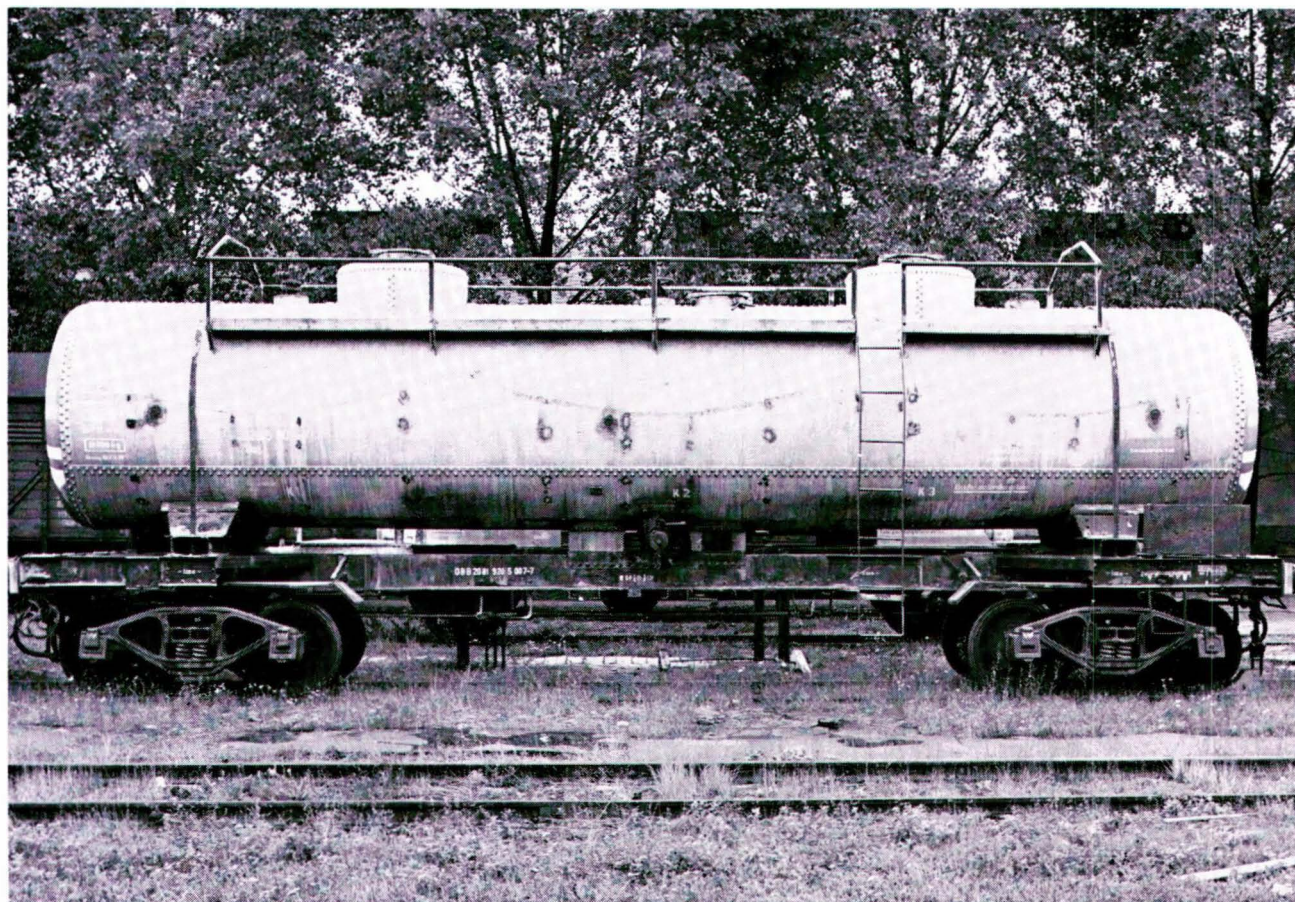


Abb. 27: Ölauffangwagen der Österreichischen Bundesbahnen (zu Abschnitt IV/3)