



REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für Verkehr
Am Hof 4, 1010 Wien

Das Bundesministerium für Verkehr
beehrt sich,
den

Tätigkeitsbericht

des

Verkehrs-Arbeitsinspektorates

für das Jahr 1976
zu überreichen.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORAT

TÄTIGKEITSBERICHT
DES
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORATES
FÜR DAS
JAHR 1976

WIEN 1977

BERICHT

des

Bundesministeriums für Verkehr

über

die Tätigkeit und die Wahrnehmungen
des

Verkehrs-Arbeitsinspektorates

auf dem

Gebiete des Arbeitnehmerschutzes
im Jahre 1976

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

DRUCK: HOLZWARTH & BERGER, GesmbH., 1010 Wien

Inhaltsverzeichnis

1. Gesamtübersicht	1
1.1 Allgemeines und Wirkungskreis	1
1.2 Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Spiegel der Zahlen	1
2. Berichte	7
2.1 Zum Wandel von Berufsbild und Arbeitsplatz	7
2.2 Zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes	9
2.3 Tödliche Unfälle	13
2.4 Bemerkenswerte Unfälle	15
2.5 Berufskrankheiten	18
3. Gesetzliche Vorschriften, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst von Bedeutung sind	20
3.1 Bemerkenswerte gesetzliche Vorschriften des Berichtsjahres	20
3.2 Zusammenstellung der gesetzlichen Vorschriften und internationalen Übereinkommen nach dem Stand vom 31. Dezember 1976	21
4. Statistik	35
4.1 Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe	36
4.2 Besuchte Betriebe und Dienststellen, diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen, deren Arbeitnehmerstand sowie Zahl der durchgeführten Inspektionen	46
4.3 Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen	48
4.4 Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre 1976 zur Kenntnis gebrachten Unfälle	60
4.5 Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen	66
4.6 Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung	72
4.7 Aus der Unfallstatistik der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe	74
4.8 Aus der Unfallstatistik der Grazer Stadtwerke-Aktiengesellschaft-Verkehrsbetriebe	76
5. Beilagen	80
5.1 Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion	80
5.2 Organisation des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	81
5.3 Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957	83
5.4 Auszug aus der Verordnung über Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer	85
5.5 Nähere Daten zu Abschnitt 2.3 und 2.4 (Tödliche und bemerkenswerte Unfälle)	87

I. Gesamtübersicht

1.1 Allgemeines und Wirkungskreis

Am 20. Mai 1952, vor mehr als einem Vierteljahrhundert, hat der Nationalrat das Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion beschlossen und damit den Anfang zu einer einheitlichen Regelung des Arbeitnehmerschutzes im nunmehrigen Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion gesetzt. Bei allen Verkehrszweigen, mit ihren oft zu raschen Entscheidungen zwingenden Arbeitssituationen, kommt dem Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer bei der beruflichen Tätigkeit erhöhte Bedeutung zu.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen und bei der Post- und Telegraphenverwaltung bestanden seit langem Einrichtungen zur Wahrnehmung des gesetzlichen Arbeitnehmerschutzes. Diese Einrichtungen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg aus Gründen der Zweckmäßigkeit in einer besonderen, den Verwaltungen der beiden Betriebe entrückten, Dienststelle des ehemaligen Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zusammengefaßt. Bei den privaten Eisenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen konnte der Arbeitnehmerschutz bis zur Schaffung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes nur in unzureichender Weise auf Grund der Befugnisse der Aufsichtsbehörde durch Überwachung der allgemeinen Sicherheitsvorschriften wahrgenommen werden. Für die Binnenschifffahrt war ein besonderes Arbeitsinspektorat unter der Aufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe vorgesehen. Hinsichtlich des Luftverkehrs bestand eine Regelung nur für Regiebauten, Werkstätten und Hilfsanlagen.

Durch das Gesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion wurde die Wahrnehmung des gesetzlichen Arbeitnehmerschutzes für alle in den Wirkungskreis¹⁾ der Verkehrs-Arbeitsinspektion fallenden Verkehrsbetriebe in einheitlicher Weise geregelt.

Nunmehr obliegt dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat der gesetzliche Schutz der Arbeitnehmer bei den Eisenbahnunternehmen (einschließlich deren Kraftfahrbetrieben), die den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes unterliegen²⁾, bei den Schlaf- und Speisewagenunternehmen, insoweit deren Tätigkeit bei oder in Zügen durchgeführt wird, bei der Post- und Telegraphenverwaltung und deren Kraftfahrbetrieben, bei der Binnenschifffahrt sowie bei der Luftfahrt.

Der vorliegende Bericht über die Tätigkeit und die Wahrnehmungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates auf dem Gebiete des Arbeitnehmerschutzes im Jahre 1976 ist der vierundzwanzigste, der vom Bundesministerium für Verkehr dem Nationalrat vorgelegt wird und gleichzeitig der Bericht über das fünfundzwanzigste Tätigkeitsjahr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, da der erste diesbezügliche Bericht, der im Jahr 1955 erschienen war, sich auf die Tätigkeit in den Jahren 1952 und 1953 gemeinsam bezog. Seit damals bringen diese Tätigkeitsberichte die Bestrebungen der Verkehrs-Arbeitsinspektion zum Ausdruck, ihren vielfältigen Aufgaben im Interesse des Arbeitnehmerschutzes zu entsprechen.

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

1.2 Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Spiegel der Zahlen

Die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer oblag im Berichtsjahr dem Bundesministerium für Verkehr, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, bei 11.302 Betrieben bzw. 162.939 Arbeitnehmern. Damit lag die Zahl der Betriebe um rund 30 Prozent höher als im ersten vollen Tätigkeitsjahr³⁾ der Ver-

¹⁾ Siehe Abschnitt 5.1

²⁾ Siehe Abschnitt 5.1 bzw. 5.3

³⁾ Der Tätigkeitsbericht der Verkehrs-Arbeitsinspektion für das Jahr 1952 umfaßte nur einen halbjährigen Zeitraum. 1952 wurden 987 Betriebe besucht und hierbei Belange des Arbeitnehmerschutzes für 34.695 Arbeitnehmer wahrgenommen.

kehrs-Arbeitsinspektion (1953: 8.633 Betriebe) bzw. die Zahl der Arbeitnehmer um rund 20 Prozent ⁴⁾ über jener des Jahres 1953 (135.343 Arbeitnehmer) ⁵⁾.

Im Berichtsjahr wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren 5.028 Betriebe besucht und damit der bisherige Höchstwert erreicht, der um mehr als das Dreifache über jenem des Jahres 1953, dem ersten vollen Tätigkeitsjahr der Verkehrs-Arbeitsinspektion (1.631 besuchte Betriebe) liegt ⁶⁾. Davon wurden 4.906 Betriebe einmal und 122 Betriebe mehr als einmal besucht. Durch die Inspektionstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden im Berichtsjahr insgesamt 110.505 Arbeitnehmer ⁶⁾ erfaßt, was gegenüber dem erwähnten ersten vollen Tätigkeitsjahr fast einer Verdoppelung (1953: 59.801) entspricht.

Bei den von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren besichtigten Betrieben ergeben sich, parallel zur höheren Zahl der durchgeführten Besichtigungen, eine erhöhte absolute Zahl der bei diesen getroffenen unfalltechnischen, arbeitshygienischen und den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen (1956: 5.115, 1966: 10.312, 1976: 14.529).

Bedeutend größere Aussagekraft als die absolute Zahl der getroffenen Beanstandungen eines Berichtsjahres, die letzthin unter anderem auch von der Zahl der durchgeführten Inspektionen abhängt, besitzt die Durchschnittszahl der pro Inspektion getroffenen Beanstandungen, die im Laufe einer nunmehr ein Vierteljahrhundert umfassenden Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion von einem im Jahr 1953 über vier liegenden Wert auf einen im Berichtsjahr unter drei liegenden Wert absank. Darin drückt sich eine wesentliche Verbesserung der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion aus.

Die Zahl der Ladungen zu kommissionellen Verhandlungen, die an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ergingen, lag im Berichtsjahr mehr als achtmal so hoch wie im ersten vollen Tätigkeitsjahr (1953: 84, 1976: 699), wobei an 331 Verhandlungen jeweils ein Organ des Verkehrs-Arbeitsinspektorates teilnehmen konnte, eine Zahl, die gegenüber jener des Jahres 1953 um mehr als das Dreifache stieg. Die übrigen Stellungnahmen zu Betriebs- und Bauverhandlungen mußten zum Teil aus personellen Gründen schriftlich erfolgen, wobei in 63 Fällen Erhebungen im Zusammenhang mit Betriebsgenehmigungsverfahren von Anlagen gepflogen wurden. In 131 Fällen wurden Unfallerehebungen durch Verkehrs-Arbeitsinspektoren durchgeführt (1953: 45, 1973: 108, 1974: 127, 1975: 156).

Im Rahmen des Aufgabenbereiches der Verkehrs-Arbeitsinspektion wurde im Berichtsjahr an 1.768 Tagen Außendienst geleistet. Somit entfielen je Verkehrs-Arbeitsinspektor 117,9 Außendiensttage. Vergleichsweise liegt dieser Wert höher als in früheren Berichtsjahren. So wurden beispielsweise im Jahre 1956, dem ersten Jahr, in dem auch die Zahl der Außendiensttage im Tätigkeitsbericht der Verkehrs-Arbeitsinspektion aufgenommen worden war, pro Arbeitsinspektor nur 89,7 Arbeitstage für Außendiensttätigkeiten aufgewendet.

Auf Amtshandlungen am Amtssitz entfielen im Berichtsjahr 499 bzw. auf Amtshandlungen außerhalb des Amtssitzes 1.269 Tage; wiederum als Pro-Kopf-Quote (unveränderte Basis: 15 Verkehrs-Arbeitsinspektoren) ausgeworfen, entspricht dies 33,3 Arbeitstagen für Amtshandlungen am Amtssitz (1956: 14,5) bzw. 84,6 Arbeitstagen für Amtshandlungen außerhalb des Amtssitzes (1956: 74,9).

Parallel mit dem ständig steigenden Arbeitsvolumen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, sowohl durch dessen Besichtigungstätigkeit in den Betrieben bedingt, als auch dem Schriftverkehr in Genehmigungsverfahren und nicht zuletzt auf zentralen Arbeitsgebieten, wozu auch die Stellungnahmen zu betriebsinternen Vorschriften der einzelnen Verkehrsunternehmen anzuführen wären, stieg die Zahl der behandelten Geschäftsstücke allein in den letzten vier Berichtsjahren um mehr als ein Viertel (1973: 4.561, 1974: 4.957, 1975: 5.300, 1976: 5.811). In 312 Fällen wurden schriftliche Berichte, Gutachten oder ähnliche Äußerungen abgegeben. Im Berichtsjahr ergingen ferner gemäß § 8 (1) Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz 316 schriftliche Aufträge an den Leiter eines Betriebes (einer Dienststelle), unverzüglich den den geltenden Vorschriften und behördlichen Verfügungen entsprechenden Zustand herzustellen. Festzuhalten sei noch, daß die Zahl der oben angegebenen Geschäftsstücke weder die durchlaufenden Einsichtakte zahlenmäßig erfaßt noch die Zahl von rund 8.900 ebenfalls eine Behandlung erfordernden Unfallanzeigen inkludiert.

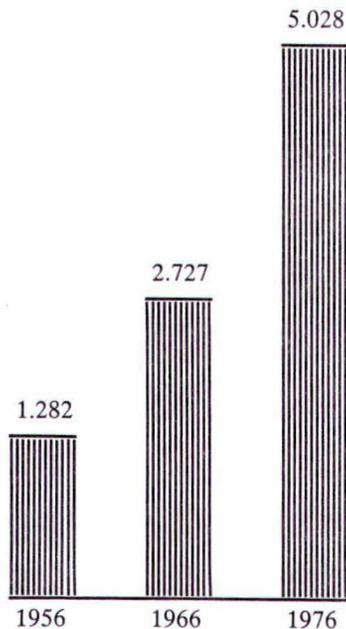
Trotzdem sich im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion die Arbeitnehmerzahl im Verlaufe des letzten Vierteljahrhunderts um rund 20 Prozent erhöhte, ist bezüglich der Zahl der in diesem Zeitraum jährlich der Verkehrs-Arbeitsinspektion zur Kenntnis gebrachten Unfälle eine überwiegend abnehmende Tendenz festzustellen. Einem Jahresspitzenwert von über 14.000 Unfällen steht im Berichtsjahr die bisher geringste Zahl von Unfällen, nämlich 8.899, gegenüber.

⁴⁾ Siehe Tafel 1.2.2

⁵⁾ Die nähere das Berichtsjahr betreffende Aufgliederung der Zahl der Arbeitnehmer sowie die Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe ist aus Abschnitt 4.1 ersichtlich.

⁶⁾ Siehe hiezu Abschnitt 4.2

Tafel 1.2.1: Vergleich der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in den Jahren 1956, 1966 und 1976



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

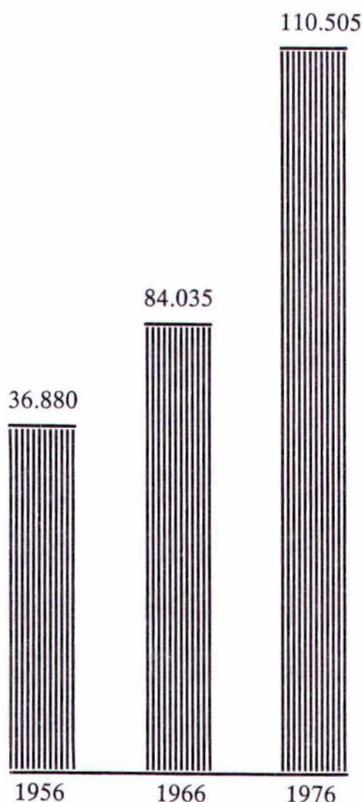
1956	1.282
1966	2.727
1976	5.028

Durchschnittswert 1956—1965: 1.850
 Durchschnittswert 1966—1975: 4.240

Zahl der unfalltechnischen, arbeitshygienischen sowie den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen:

1956	5.115
1966	10.312
1976	14.529

Durchschnittswert 1956—1965: 6.889
 Durchschnittswert 1966—1975: 14.418

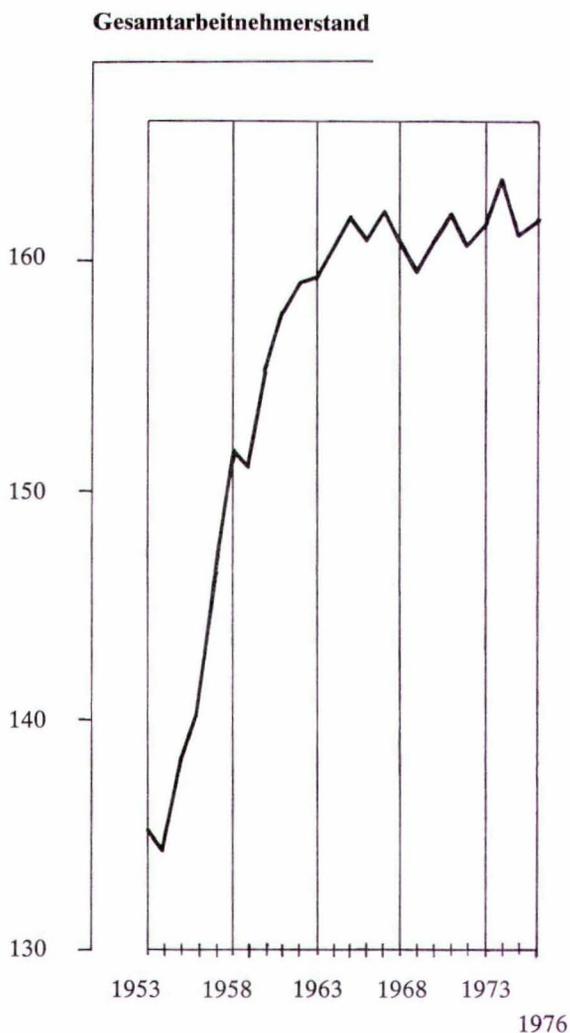


Zahl der durch die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion erfaßten Arbeitnehmer:

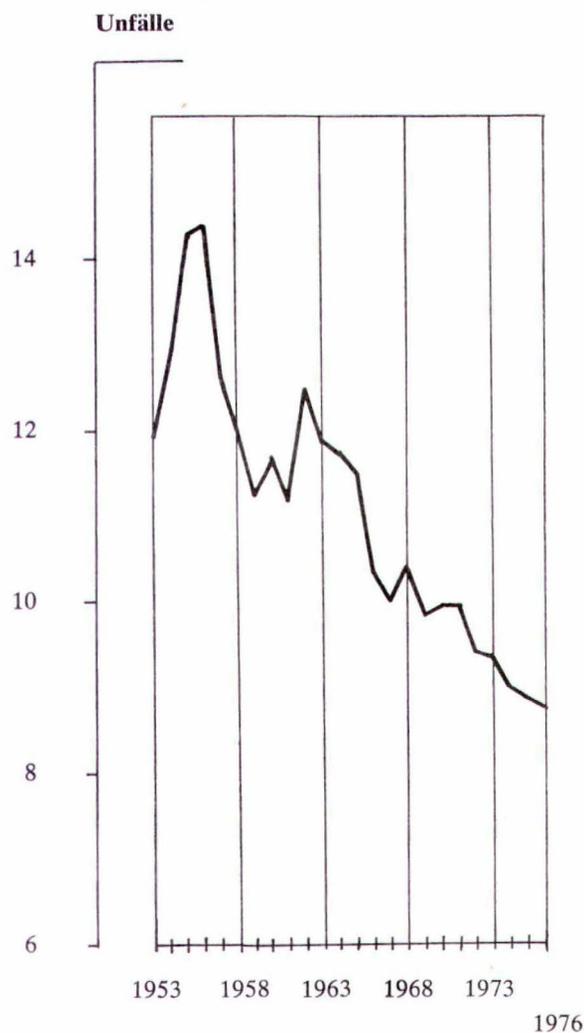
1956	36.880
1966	84.035
1976	110.505

Durchschnittswert 1956—1965: 58.727
 Durchschnittswert 1966—1975: 102.861

Tafel 1.2.2
Entwicklung des Gesamtarbeitnehmerstandes
(in Tausend)



Tafel 1.2.3
Entwicklung des Unfallgeschehens in absoluten Zahlen
(in Tausend)



Von diesen rund 9.000 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Unfällen entfielen fast 30 Prozent auf solche, die sich nicht durch unmittelbare arbeitnehmerschutzmäßige Maßnahmen verhindern ließen bzw. sich unabhängig vom Betrieb ereigneten. Dies sind typisch etwa solche, die durch Elementarereignisse und Witterungseinflüsse oder durch außergewöhnliche spezifische Verkehrereignisse, beispielsweise Zugs- oder Autobuskollisionen, eintraten. Allein die Zahl der Unfälle auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte entspricht etwa 15 Prozent der Gesamtzahl der Unfälle.

Die Zahl der tödlichen Unfälle des Berichtsjahres betrug 41 und zeigt gegenüber früheren Spitzenwerten, z. B. 74 im Jahre 1960, ebenfalls eine sinkende Tendenz. Von diesen 41 Unfällen ereigneten sich 20, das ist fast die Hälfte der Gesamtzahl aller tödlichen Unfälle in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb, bzw. 12 tödliche Unfälle davon auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte, wobei derartige Unfälle durch Maßnahmen hinsichtlich des Arbeitnehmerschutzes kaum zu beeinflussen sind.

Von den 21 tödlichen Unfällen des Berichtsjahres, die in direktem Zusammenhang mit dem Betrieb standen, ereigneten sich 20 im Eisenbahnbetrieb bzw. 19, schon allein der Größe des Betriebes entsprechend, bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Es zeigte sich auch in diesem Berichtsjahr, daß mit diesen Zahlen der Eisenbahnbetrieb ungünstiger liegt, als dies seinem prozentuellen Anteil an der Gesamtzahl der Arbeitnehmer entspricht. Dies ist auf den Umstand zurückzuführen, daß viele Tätigkeiten des Eisenbahndienstes an sich gefährlich und die Folgen von Unfällen, insbesondere im Bereich der Gleisanlagen, in der Regel sehr schwer sind, wie überhaupt sich die Arbeits- und Betriebsverhältnisse sehr von denen anderer Unternehmen unterscheiden. Dennoch gelang

Tafel 1.2.4
Entwicklung der Unfallrate im Gesamtbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Berichts- jahr	Gesamtzahl		Unfall- rate
	der Arbeitneh- mer im Wir- kungsbereich der Verkehrs- Arbeits- inspektion	der dem Ver- kehrs-Arbeits- inspektorat gemeldeten Arbeitsunfälle	
1	2	3	4
1953	135.343	11.903	87,9
1954	134.465	12.947	96,2
1955	138.393	14.314	103,4
1956	140.399	14.418	102,6
1957	146.607	12.654	86,3
1958	151.806	12.017	79,1
1959	151.215	11.223	74,2
1960	155.367	11.697	75,2
1961	157.853	11.195	70,9
1962	159.039	12.476	78,4
1963	159.332	11.869	74,4
1964	160.657	11.742	73,0
1965	162.226	11.531	71,0
1966	161.038	10.370	64,3
1967	162.486	10.000	61,5
1968	161.041	10.429	64,7
1969	159.751	9.849	61,6
1970	161.057	9.948	61,7
1971	162.384	9.935	61,1
1972	160.866	9.417	58,5
1973	161.862	9.350	57,7
1974	163.849	9.065	55,3
1975	161.359	8.908	55,2
1976	162.939	8.899	54,6



es, bei den Österreichischen Bundesbahnen in rund zwei Jahrzehnten die Rate der Personalunfälle⁷⁾ rund um die Hälfte zu senken⁸⁾.

Das angeführte Absinken der Unfallrate bei den Österreichischen Bundesbahnen ist vor allem auf die gute und planmäßige Zusammenarbeit aller mit der Unfallverhütung befaßten Stellen zurückzuführen. Wesentlich trug zur Verminderung der Gefährdung der Arbeitnehmer die Beseitigung technischer Unfallquellen bei. So konnten in rund zwei Jahrzehnten die durch technische Mängel, wie etwa solchen an Werkzeugen, Maschinen, Geräten und dergleichen, verursachten Unfälle von einer Unfallrate bei fast 30 liegend auf eine solche unter fünf bzw. in absoluten Zahlen die Zahl der Unfälle von 1.746 im Jahre 1956 auf 274 im Jahre 1976 abgesenkt werden. Hierzu sei darauf verwiesen, daß in dem genannten Zeitraum die Zahl der Betriebsbesichtigungen bei den Österreichischen Bundesbahnen durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat stark intensiviert und damit im Zusammenhang stehend die Zahl unfalltechnischer Beanstandungen, im Jahre 1976 allein 6.030 gegenüber 1.839 im Jahre 1956, stark angestiegen ist. Für die Verbesserung der arbeitnehmerschutzmäßigen Situation spricht auch die Tatsache, daß im gleichen Zeitraum wohl die Zahl der unfalltechnischen Beanstandungen, die, wie angegeben, insgesamt auf das mehr als Dreifache entsprechend der wesentlich mehr gesteigerten Inspektionstätigkeit absolut stieg, jedoch die Zahl der dabei getroffenen unfalltechnischen Beanstandungen pro Inspektion um fast die Hälfte absank.

Die richtige Bewältigung aller Probleme des Arbeitnehmerschutzes, eine echte soziale Aufgabe, zeigt sich in der Zufriedenheit der Arbeitnehmer mit ihrer Arbeitsumwelt, in der Betriebsverbundenheit, in guten zwischenmenschlichen Beziehungen im Betrieb und anderen positiven Faktoren. Die Effizienz der getroffenen Maßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmer ist aber wohl am klarsten aus einem spezifischen Wert, der schon erwähnten Unfallrate, ersichtlich. Diese zeigt im Gesamtbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion eine deutlich abnehmende Charakteristik und sank im betrachteten Zeitraum eines Vierteljahrhunderts von 103,4, dem Spitzenwert, auf 54,6, also fast auf die Hälfte.

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

⁷⁾ Die Unfallrate ist die Anzahl der jährlichen Unfälle, die jeweils auf 1.000 Arbeitnehmer entfallen.

⁸⁾ Siehe auch Abschnitt 4.5

2. Berichte

2.1 Zum Wandel von Berufsbild und Arbeitsplatz

In den letzten 25 Jahren hat auch im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion die moderne Technik bei praktisch allen Verkehrsbetrieben erhebliche Veränderungen gebracht. Der technische Fortschritt bewirkt notwendigerweise Rationalisierungen, die zu Fortfall, Umstrukturierung und Neuerrichtung von Arbeitsplätzen führen und somit auch vielfach das Berufsbild ändern können. Dabei nimmt die körperliche, muskelmäßige Arbeitsbelastung zumeist immer mehr und mehr ab. Damit ist jedoch oftmals eine Belastungsverlagerung auf die intellektuell-fachlichen und nervlich-psychologischen Bereiche deutlich erkennbar.

Haupt- und Nebenbahnen

So fanden bei allen Haupt- und Nebenbahnen, vor allem aber beim größten Unternehmen im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, den Österreichischen Bundesbahnen, neben der laufenden Erneuerung von Anlagen vor allem solche Vorhaben Berücksichtigung, die zu einer Verbesserung des Leistungsangebotes sowie zu einer Rationalisierung des Betriebsablaufes führen. Ihre Bedeutung darf auch vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes nicht übersehen werden. In diesem Zusammenhang sind die folgend erwähnten Investitionsbereiche wie die Beschaffung von Triebfahrzeugen sowie von modernen Reisezug- und Güterwagen, die Umstellung von der Dampftraktion auf den Elektro- bzw. Dieselmotor, der Neubau sowie der Ausbau von Verschiebe- und Zugbahnhöfen, die Verbesserung der Streckenverhältnisse und das sicherungstechnische Rationalisierungsprogramm (Mittel- und Zentralstellwerke, Block- und Schrankenanlagen) von besonderer Bedeutung.

Durch die andauernd steigenden Belastungen des Oberbaues infolge höherer Geschwindigkeiten, größerer Achslasten und dichteren Zugverkehrs werden wesentlich intensivere Erhaltungsarbeiten an den Gleisen notwendig. Zur rationelleren Abwicklung der Gleiserhaltungsarbeiten bedienen sich die Österreichischen Bundesbahnen schon seit Jahren auf den Hauptstrecken, seit einiger Zeit auch auf Schmalspurstrecken der maschinellen Durcharbeitung. Dadurch werden die Personalstruktur und die Anzahl der beim Bau- und Bahnerhaltungsdienst Beschäftigten wesentlich verändert bzw. entscheidend gesenkt.

Wurden früher der Lokführer und der Lokheizer einer Dampflokomotive oft unter ungünstigen Umweltbedingungen stark körperlich beansprucht, stellt der Einmannbetrieb auf Diesel- und Elektrotriebfahrzeugen bei zum Teil größeren Höchstgeschwindigkeiten als früher bei der Dampftraktion oftmals erhöhte Anforderungen an das Aufnahme- und Verarbeitungsvermögen von Informationen des Triebfahrzeugführers. Der optimalen Gestaltung des Führerstandes kommt deshalb erhöhte Bedeutung zu.

Straßenbahnen

Auch bei den Straßenbahnunternehmen wurden in den Wagen zum Teil Sprechfunkanlagen installiert bzw. generell der Übergang zum Einmannbetrieb forciert. Die Errichtung von Wendeschleifen und damit der Wegfall des Wagenkuppelns und in weiterer Folge die Einführung des Einrichtungsverkehrs führten dazu, daß einige Unfallursachen, wie etwa beim Kuppeln, restlos beseitigt werden konnten. Ferner wurden durch den Einsatz moderner Erhaltungsfahrzeuge bei der Fahrleitungserhaltung der Straßenbahnen die Arbeitssicherheit erhöht und gleichzeitig ein Rationalisierungseffekt erzielt.

Bei der Wiener U-Bahn wurde bereits ein Teilstück in Betrieb genommen.

Haupt- und Kleinseilbahnen

Derzeit gibt es in Österreich rund 400 Seilbahnen, wovon größenordnungsmäßig je die Hälfte auf Haupt- bzw. Kleinseilbahnen entfallen. Alle diese Anlagen sind mit Ausnahme von lediglich 15 Hauptseilbahnen, die aus der Zeit vor 1938 stammen, im letzten Vierteljahrhundert errichtet worden.

Die Sicherheitsvorkehrungen der Seilbahnen sind zum Teil an bestimmte Positionen der Bahn gebunden. So muß zum Beispiel dafür gesorgt sein, daß vor der Einfahrt in die Station bereits in angemessener Entfernung abgesteuert — das ist verlangsamt — wird, um die letzten Meter vor dem Stillstand mit geringer Geschwindigkeit zurücklegen zu können. Bei automatischer Steuerung muß der Absteuerbefehl in der richtigen Entfernung gegeben werden. Zusätzlich muß durch eine unabhängige Kontrolleinrichtung überwacht werden, daß die Absteuerung auch tatsächlich erfolgt, gleichgültig, ob sie automatisch oder von Hand ausgelöst worden ist. Damit hat die Halbleitertechnik und in gewissem Umfang auch die Isotopentechnik in den Betrieb der Seilschwebbahnen Eingang gefunden. So werden Isotopen beispielsweise zur Markierung bestimmter Punkte in den Zugseilen verwendet.

Nicht nur im Hinblick auf die Anwendung von Isotopen, sondern ganz allgemein gesehen, erfordert die zuverlässige Durchführung von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten die ganze Aufmerksamkeit der Beschäftigten.

So kommt der richtigen Ausbildung von Arbeitsbühnen oder Podesten in Stationen oder von solchen auf Stützen erhöhte Bedeutung zu, da es falsch wäre, wenn die Arbeitnehmer den größten Teil ihrer Aufmerksamkeit für die Sicherheit gegen Absturz aufwenden müßten.

Vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes im Seilbahnwesen sind ferner die sogenannten Lawinensprengbahnen von großer Bedeutung, da Seilbahnanlagen teilweise, wenn sie nicht lawinensicher sind, gesperrt oder durch sogenannte „temporäre Maßnahmen“ vor Lawinengefahr geschützt werden müssen. Eine dieser sogenannten temporären Maßnahmen ist das portionsweise Absprengen von Neuschnee an steilen Hängen, wodurch große Lawinenabgänge vermieden werden. Anstatt der an Ort und Stelle zu tragenden Sprengladungen werden die damit verbundenen Gefahren durch die Anwendung von Lawinensprengbahnen vermieden.

Bei einer Reihe von Seilbahnen wurden zur Erhöhung der Förderleistung Umbauten durchgeführt, um bisherige Wartezeiten abzubauen und eine rationellere Betriebsführung zu ermöglichen. Grenzen der Rationalisierung sind allerdings dadurch gesetzt, daß Seilbahnbedienstete eine sehr verantwortungsvolle Tätigkeit ausüben und sich voll konzentrieren müssen, um jedes Unfallrisiko zu vermeiden. Deshalb wird bei der zukünftigen Entwicklung der Seilbahnunternehmen die Frage des vorgeschriebenen Mindestpersonalstandes nicht nur aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit, sondern auch unter dem Gesichtspunkt des Arbeitnehmerschutzes erhöhte Bedeutung zugemessen werden müssen.

Anschlußbahnen

Für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat sind auch die Belange des Arbeitnehmerschutzes der Anschlußbahnen von Bedeutung, da diese in ihrem Betrieb die dort Beschäftigten mit all den arbeitsbezogenen Gefahren, die der Eisenbahnbetrieb mit sich bringt, täglich konfrontieren. Insbesondere Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb stellen ein weitgehend autonomes Verkehrssystem dar, das seinen Nachwuchs zum Teil mit Unterstützung der Österreichischen Bundesbahnen ausbildet und prüft. Es gibt hier, wie bei Haupt- und Nebenbahnen, Verkehrsvorschriften, technische Sicherungseinrichtungen, elektrische Stellwerke sowie Reparaturwerkstätten. Die Gegenwartssituation der Anschlußbahnen ist analog der der Haupt- und Nebenbahnen durch die Forcierung von Rationalisierungsmaßnahmen charakterisiert. Dazu zählt beispielsweise die Ablösung des Dampfbetriebes ebenso wie die Automation der Stellwerke, wie auch neuerdings sogar schon der Einsatz ferngesteuerter Lokomotiven.

Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung

Auch die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung erfuhr im letzten Vierteljahrhundert einen tiefgreifenden Strukturwandel, von dem vor allem die Investitionen auf dem Fernmeldesektor im Blickpunkt der Öffentlichkeit standen. In diesem Zeitraum wurde die Umstellung der Fernsprecheinrichtungen vom Handvermittlungsdienst auf die Selbstwahl im Orts- und Fernverkehr vollendet. Charakteristisch hierfür ist vor allem die Einsparung der Handvermittlungskräfte. Demgegenüber steht der zusätzliche Aufwand von technischen Kräften für die Pflege der Wählämter, wobei dieser Personalmehrbedarf nur einen Bruchteil des eingesparten Personals der Fernsprecheinrichtungen mit Handvermittlungsdienst ausmacht.

Die Verkehrssteigerungen bedingten im Postdienst eine verstärkte Motorisierung bzw. auch eine Vereinfachung im Zustelldienst, wie etwa die Einführung von Hausbriefkästen. Im Postdienst traten ferner, vor allem beim Paketverkehr, zusätzliche Probleme auf, da die Pakete nicht zuletzt der modernen Verpackungstechnik zufolge im einzelnen schwerer und umfangreicher wurden. Mit Gewicht und Umfang stiegen natürlich die Gefahrenmomente für alle mit dem Transportgut Befassten. Händischer Transport, händische Verladung und Verteilung lassen Unfälle oder Körperschäden eher erwarten. Rollbahn, Förderband und aus beiden kombinierte Anlagen haben deshalb im Postbetrieb schon seit einigen Jahren Eingang gefunden.

Im Postautodienst war in den letzten Jahren eine wesentliche Steigerung der Zahl der beförderten Personen festzustellen, wozu maßgeblich die Einführung der Schülerfreifahrt beitrug. Betriebstechnisch bedingte dies den Einsatz zusätzlicher Großomnibusse. Sinngemäß gelten diese Ausführungen auch für die Kraftfahrbetriebe der Eisenbahnunternehmen.

Binnenschifffahrt

Auch bei der Schifffahrt wurde der Betrieb wesentlich modernisiert und rationalisiert. Besonders augenfällig wirkte sich dabei das Unternehmenskonzept der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aus. Diese war dadurch in der Lage, alte Schiffe ihrer Güterflotte durch neue personalsparende Typen zu

ersetzen. So sank der Personalstand gegenüber 1961 um 50 Prozent, während sich im gleichen Zeitraum die Leistung je Schiffsbediensteten im Güterverkehr in 1.000 Nettotonnenkilometer um mehr als 300 Prozent erhöhte. Bei den neugebauten Motorgüterschubschiffen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, mit deren Hilfe je nach Bedarf Schubkoppelverbände gebildet werden können, wurden die Maschinenanlagen durch Einbau einer umfangreichen elektronischen Warn- und Überwachungsanlage für weitgehend wartungsfreien Betrieb ausgelegt. Das Steuerhaus selbst ist nach den modernsten ergonomischen Erkenntnissen gestaltet. Besonderes Augenmerk wurde den Besatzungslogis gewidmet. Ein Schallpegel von 63 dB (A) wird in den Wohnräumen nicht überschritten, die überdies durch eine zentral und individuell steuerbare Luftabsauganlage teilklimatisiert sind.

Luftfahrt

Im letzten Vierteljahrhundert erfuhr auch die Luftfahrt in Österreich eine bedeutende Ausweitung. Oblag im Jahre 1952 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat die Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes bei der Luftfahrt nur für 60 Bedienstete, weitete sich diese Zahl auf rund 2.900 im Jahr 1976 aus. Technisch wurden mit dem Einsatz rationeller Luftfahrzeuge neue Maßstäbe gesetzt. Dies gilt nicht nur für den Passagier-, sondern auch für den Frachtflugverkehr.

In diesem Zusammenhang ist das innerhalb der letzten zehn Jahre erfolgte Ansteigen der Luftfrachtaufkommen auf den österreichischen Flughäfen (Import und Export) um rund 250 Prozent anzuführen, wobei mehr als 90 Prozent über den Flughafen Wien umgeschlagen wurden. Das gestiegene Frachtvolumen bedingte hochbauliche bzw. maschinentechnische Investitionen größeren Umfanges, bei letzteren vor allem auf fördertechnischem Gebiet.

2.2 Zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes

In den gesetzlichen Vorschriften, die den Arbeitnehmerschutz betreffen, sind die Pflichten der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer in den Betrieben genau festgesetzt. So besteht unter anderem die Verpflichtung des Arbeitgebers, den Betrieb so einzurichten, zu unterhalten und zu führen, daß die notwendige Vorsorge und der Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer gewährleistet ist. Demgegenüber besteht die Verpflichtung des Arbeitnehmers, sich im Sinne der einschlägigen Vorschriften und der damit im Zusammenhang stehenden Weisungen so zu verhalten, daß eine Gefährdung des Lebens und der Gesundheit seiner Person und auch der übrigen im Betrieb Beschäftigten soweit wie möglich vermieden wird.

Technischer Arbeitsschutz

Der Fortschritt in verschiedenen Zweigen der technischen Wissenschaften und dessen praktische Anwendung in den Betrieben erfordern auch eine entsprechende Entwicklung des Arbeitnehmerschutzes, sowohl in allgemeiner Art als auch im Hinblick auf die arbeitsbezogenen Gefahren, die sich im Betrieb der einzelnen Verkehrsträger ergeben.

Das Betreten von Gleisanlagen, der Aufenthalt innerhalb dieser Anlagen, vor allem aber das Überqueren von Gleisen, nicht zuletzt auch jener der Anschlußbahnbetriebe, ist für eine Vielzahl von Arbeitnehmern ein alltägliches Geschehen. Allzuleicht wird im Berufsalltag vergessen, daß Gleisanlagen einen besonderen Gefährdungsbereich darstellen, wobei die Gefährdung schon durch langsam rollende Waggons erfolgen kann.

Eine dazu einschlägige, markante, für den Eisenbahnbetrieb typische Unfallquelle stellen Schneeräumarbeiten im Gleisbereich dar, weil der Schnee das Fahrgeräusch dämpft und das Ausweichen vor bewegten Fahrzeugen, besonders bei großen Schneemassen, sehr erschwert. Besondere Vorsicht ist daher bei Schneetreiben, großer Kälte, Eis- und Schneeglätte sowie bei Dunkelheit geboten. Bei größeren Schneemassen (Schneemauern) müssen an der Arbeitsstelle außerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes Austrittsnischen in genügender Größe und Anzahl vorhanden sein. Auch vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes sind die verschiedenen Typen von Weichenaufbauanlagen wesentlich, weil so ebenfalls zahlreiche Aufenthalte des Bahnpersonals im Gefährdungsbereich der Gleisanlage vermieden werden. Um die Weichenanlagen von Eis und Schnee freizuhalten, bedienen sich deshalb die Österreichischen Bundesbahnen neben stationären — elektrisch oder gasbeheizten — Anlagen schon seit einigen Jahren auch mobiler Auftauanlagen.

Schienengleiche Wegübergänge im Verschubbereich, die keinen verbreiterten Kupplungsauflauf besitzen, stellen für Vershubbedienstete 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 Verschubbereich gegebenenfalls nach dem von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen herausgegebenen Sonderblatt 17.110 (Schie-nengleiche Eisenbahnkreuzungen — Anordnung der Kupplungsaufläufe bei Gleisabdeckungen verschiedener Bauart im Verschubbereich) mit einem verbreiterten Kupplungsauflauf auszustatten.

Die gemachten Erfahrungen im Hinblick auf Stolperunfälle im Gleisbereich zeigten, daß es im Interesse einer wirksamen Unfallverhütung auch notwendig war, einen Warnanstrich in gelber Farbe an Schutzkästen von Weichenantrieben anzubringen.

Im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion erwies sich die Versorgung der Arbeitnehmer mit Schutzhelmen vor einigen Jahren auf Grund der zahlenmäßigen Entwicklung der Unfälle mit Kopf-, Hals- und Nackenverletzungen als zwingend notwendig. Durch die Bereitstellung der Schutzhelme wurden die bestehenden Gefährdungen verringert, wird den Bediensteten die Abwicklung ihres Dienstes erleichtert und werden die Folgen allfälliger Arbeitsunfälle möglichst vermindert. So ist heute der Einsatz von Schutzhelmen für viele Arbeitnehmer der verschiedensten Dienstzweige unerlässlich und selbstverständlich. Gleiches gilt für die Verwendung von Anstoßkappen, Sicherheitsgürteln, Warnbekleidung, Schutzhandschuhen, Sicherheitsschuhen und ähnlichen persönlichen Schutzausrüstungen.

Auch für die Arbeitnehmer der Binnenschifffahrt minderten sich vielfach die Gefährdungsmöglichkeiten durch den Gebrauch moderner Arbeitsschutzmittel, wozu nicht zuletzt auch die Schwimmwesten zu zählen sind.

Um der Lärmentwicklung am Arbeitsplatz entgegenzuwirken werden entsprechende Maßnahmen — Isolation, Abkapselung — getroffen. Genügt dies nicht oder ist dies nicht möglich, werden die Mitarbeiter mit Gehörschutzmitteln (Kopfhörer, Pfropfen, Watte) ausgestattet. Die Abbildungen 29 und 30 zeigen hiezu beispielsweise Arbeitnehmer eines der Luftfahrt dienenden Betriebes bei ihrer Tätigkeit im Abstand zweier Jahrzehnte.

Auch in den Führerständen der Triebfahrzeuge wird der Schalldämmung, aber ebenso den Heizungsanlagen, der Verminderung der Wärmeeinstrahlung durch entsprechende Scheiben und der körper- und arbeitsgerechten Form der Sitzgelegenheiten erhöhtes Augenmerk zugewendet.

Nachdrücklich sei auch auf die mit der elektrischen Zugförderung verbundene Problematik verwiesen. Führt doch die Wirtschaftlichkeit und die besondere technische Eignung des elektrischen Zugbetriebes dazu, daß im Verlauf eines Vierteljahrhunderts der Umfang des elektrisch betriebenen Streckennetzes¹⁾ praktisch verdoppelt wurde bzw. das elektrisch geförderte Transportvolumen auf das Vierfache stieg, da das Gesamtverkehrsaufkommen im genannten Zeitraum beträchtlich zunahm. So werden heute — wie bereits angeführt — rund 90 Prozent der gesamten Verkehrsarbeit der Österreichischen Bundesbahnen elektrisch erbracht.

Der Kreis jener Arbeitnehmer, die durch ihre Berufstätigkeit, sei es nun im Betrieb von Haupt-, Neben- oder Anschlußbahnen, aber auch ganz allgemein — über den Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion hinaus — bei Lade- oder sonstigen Tätigkeiten mit den Gefahren der an sich umweltfreundlichen elektrischen Traktion konfrontiert werden, nimmt also stetig zu.

Wenn auch die Gesamtzahl der an den ortsfesten Anlagen der elektrischen Traktion verunglückten Bahnbediensteten in einem Vierteljahrhundert mit mehr als hundert Hochspannungsunfällen einerseits gering war, muß man andererseits auf die Schwere dieser Hochspannungsunfälle an ortsfesten Anlagen der elektrischen Traktion besonders verweisen. Verließ doch im langjährigen Durchschnitt jeder dritte Hochspannungsunfall des Bahnpersonals tödlich.

Wendet man sich daher einer Betrachtung der Leitungsanlagen für den elektrischen Zugbetrieb zu, so muß besonders darauf verwiesen werden, daß jede Leitungsanlage grundsätzlich als unter Spannung stehend anzusehen ist, solange nicht einwandfrei festgestellt wurde, daß sie abgeschaltet und geerdet ist. Leitungen, die zwar abgeschaltet, aber nicht geerdet sind, können nämlich durch elektrische Beeinflussung ebenso spannungsführend und daher gefahrbringend sein wie eingeschaltete Leitungen. Sie sind daher gleichfalls als unter Spannung stehend anzusehen. Von fundamentaler Bedeutung ist daher jene Bestimmung der Dienstvorschrift für den Betrieb der Leitungsanlagen, wonach „jeder Bedienstete bei Arbeiten, für die eine Abschaltung und Erdung vorgeschrieben ist, verpflichtet ist, sich vom Vorhandensein der Erdungen selbst zu überzeugen und jede Annäherung an nicht geerdete Leitungen zu unterlassen hat“.

Nun entfällt ein großer Teil der Arbeiten im Bereich der Fahrleitungsanlagen auf Ladetätigkeiten. Dazu sei angeführt, daß Ladearbeiten — von einigen Sonderfällen abgesehen — nur auf den hiefür vorgesehenen Ladegleisen, bei abgeschalteter Fahrleitung und genügend weit entfernt²⁾ von der unter Spannung verbleibenden anschließenden Fahrleitung vorgenommen werden dürfen³⁾.

¹⁾ Im Berichtsjahr wurde die 53 km lange Strecke Gramatneusiedel—Hegyeshalom elektrifiziert. Mit der Inbetriebsetzung dieses Abschnittes umfaßt das elektrisch betriebene Streckennetz der Österreichischen Bundesbahnen 2.733 km, das sind 46,5 Prozent der Betriebslänge.

²⁾ Mindestens drei Meter vom Streckentrenner entfernt.

³⁾ Es ist jedoch gestattet, Ladearbeiten bei eingeschalteter Fahrleitung vorzunehmen, wenn die Be- oder Entladung unmittelbar und auf kürzestem Weg zwischen dem Magazin oder einem Straßenfahrzeug und einem gedeckten Wagen erfolgt, die Art des Ladegutes (geringe Größe, großes Gewicht, keine langen Gegenstände) eine Gefährdung der Arbeitenden ausschließt und die Ladearbeit durch unterwiesene Bahn- und Postbedienstete oder andere Personen unter Aufsicht solcher Bediensteter stattfindet. Auch das Arbeiten (z. B. Ladung richten) innerhalb gedeckter Wagen ist bei eingeschalteter Fahrleitung zulässig, wenn keine langen Gegenstände durch die offene Wagentür herausragen.

Prinzipiell ist die Fahrleitung über Gleisen oder Gleisabschnitten, auf denen regelmäßig Ladearbeiten verrichtet werden, von der übrigen Bahnhoffahrleitung durch Streckentrenner abgetrennt. Sie wird über einen eigenen Schalter, den Ladegleisschalter, unter Spannung gesetzt. Dieser Schalter ist so eingerichtet, daß er in der Stellung „AUS“ den abgeschalteten Fahrleitungsabschnittbereich selbsttätig an Erde legt. Die selbsttätige Erdung bewirkt die Ableitung von Induktionsströmen und die Ausschaltung der Stromquelle infolge Kurzschlusses, sobald der abgeschaltete Fahrleitungsabschnitt, etwa durch Isolatorüberschlag oder durch das Überschleifen des Streckentrenners durch den Stromabnehmer eines Triebfahrzeuges, an Spannung gelegt wird. Die Fahrleitung über den Ladegleisen wird also durch örtlich an Masten angebrachte Ladegleisschalter ein- und ausgeschaltet. Mit dem Ein- bzw. Ausschalt Hebel wird über ein Gestänge der Schalter betätigt. Mit diesem Gestänge ist ein Schaltzeiger verbunden, der die Schalterstellung („AUS“ oder „EIN“) anzeigt. Es bestand nun die Gefahr, daß bei einem eventuellen Gebrechen an der Schalterwegübertragung der Schaltzeiger nicht der Schalterstellung entsprach. Eine direkte Kontrolle der Schalterstellung vom Erdboden aus ist aber häufig wegen Unübersichtlichkeit ausgeschlossen.

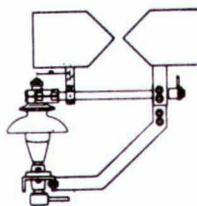
Im Berichtsjahr wurde diese Gefahrenmöglichkeit durch eine einfache, dennoch aber sehr wirksame Vorrichtung beseitigt. Am Schaltermesser bzw. Erdkontakt wurden zwei aus leuchtfarbenem Plastik angefertigte Stellscheiben angebracht, die schon weithin optisch die Stellung des Schalters anzeigen. Bei Betätigung des Schalters kann nun mit einem Blick kontrolliert werden, ob die Stellung des Schalters mit dem Schalter übereinstimmt und die Fahrleitung tatsächlich abgeschaltet und geerdet ist.

Nach erfolgtem Ausschalten von Ladegleisschaltern ist auf die Übereinstimmung von Stellscheiben und Schaltzeiger zu achten:

- a) Die beiden Stellscheiben müssen mit den Spitzen zueinander fluchtend gegenüberstehen.
- b) Der Schaltzeiger muß die „AUS“-Stellung signalisieren.



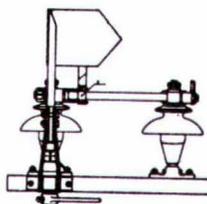
„AUS“



Stehen nach durchgeführter Ausschaltung (Hebel des Antriebes unten), zufolge eines Gebrechens am Ladegleisschalter, die beiden Stellscheiben mit ihren Spitzen nicht fluchtend gegenüber, muß der Antrieb des Ladegleisschalters sofort wieder in die Stellung „EIN“ gebracht werden, damit der Schaltzeiger die „EIN“-Stellung des Schalters und damit den Fahrleitungsabschnitt als unter Spannung stehend signalisiert.



„EIN“



Diese neuen Stellscheiben tragen wesentlich zur Erhöhung der Arbeitssicherheit im Bereich der Fahrleitungsanlagen bei. Es galt und gilt aber ebenso das Verhalten der Arbeitnehmer entsprechend zu motivieren, da die Hochspannungsunfälle im Bereiche von Fahrleitungsanlagen innerhalb eines Vierteljahrhunderts fast ausschließlich auf verhaltensgebundene Ursachen zurückzuführen waren, wie dies aus der Unfallstatistik der Verkehrs-Arbeitsinspektion für die Arbeitnehmer der Haupt-, Neben- und Anschlußbahnen hervorgeht.

Diese Statistik zeigt, daß die absolute Zahl der Hochspannungsunfälle des bahneigenen Personals bei Arbeiten an und in der Nähe von Fahrleitungsanlagen innerhalb von 25 Jahren sowie die Zahl der hiebei tödlichen Unfälle wesentlich absank. Dies, obwohl im gleichen Zeitraum die elektrisch geförderte Verkehrsarbeit, ausgedrückt in Bruttotonnenkilometern, auf mehr als das Vierfache stieg. Dazu sei ergänzend angeführt, daß sich im Jahr 1976 erstmals nur ein einziger einschlägiger Arbeitsunfall eines Bahnbediensteten mit äußerst geringfügigen Folgen⁴⁾ im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen ereignet hat.

⁴⁾ Siehe Abschnitt 2.4, Unfall (47)

Verwendungsschutz

Über 1.000 Jugendliche beschäftigt die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung, über 2.000 Jugendliche die Österreichischen Bundesbahnen, letztere nicht nur als Lehrlinge in technischen Dienstzweigen, sondern auch als Nachwuchskräfte für die spätere Verwendung als Fahrdienstleiter sowie für den kommerziellen Dienst und als Zugbegleiter.

Das Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetz legt für Jugendliche eine Reihe von verbotenen Arbeiten fest. Auch für Frauen sind in einer Reihe weiterer gesetzlicher Vorschriften Beschäftigungsverbote ausgesprochen.

Übertretungen auf dem Gebiete des Verwendungsschutzes, also solche, die sich beispielsweise aus den gesetzlichen Vorschriften über die Arbeitszeit, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen sowie den Mutterschutz ergeben können, treten aber im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion in den Hintergrund, da diesbezüglich eine Reihe von Unternehmen die Vorschriften über das gesetzliche Ausmaß hinaus erfüllen. Beanstandungen, die den Verwendungsschutz betreffen, liegen daher lediglich in der Größenordnung eines Bruchteiles von einem Prozent aller jährlich im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion getroffenen Beanstandungen.

Zum Verwendungsschutz im Rahmen des Wirkungskreises der Verkehrs-Arbeitsinspektion sind noch die besonderen arbeitnehmerschutzmäßigen Auflagen anzuführen, die die Basis einer im Jahre 1970 vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen erteilte Genehmigung⁵⁾ zur Verwendung von Frauen als Fahrerinnen von Straßenbahntriebwagen der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe bilden.

Bei vielen Dienststellen in traditionellen Verkehrszweigen, wie etwa bei Eisenbahn und Post, sind zum Teil Hochbauten vorhanden, die noch aus dem vorigen Jahrhundert stammen und in arbeitshygienischer Hinsicht einen Nachholbedarf haben. Gerade in den letzten Jahren trat hier ein erfreulicher Wandel ein, der nicht zuletzt auch durch das im Jahr 1972 erlassene Arbeitnehmerschutzgesetz bedingt war. Klar drückt sich dies in der jährlichen Zahl der Ladungen der Verkehrs-Arbeitsinspektion zu kommissionellen Bau- und Betriebsverhandlungen aus, die gegenüber den ersten Jahren der Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion auf den rund achtfachen Wert stieg.

Berufskrankheiten

Analog dem Verwendungsschutz zeigt sich der Erfolg von Vorsorgemaßnahmen für die der Aufsicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegenden rund 160.000 Arbeitnehmer auch auf dem Sektor der Berufskrankheiten, da die Zahl der ärztlichen Anzeigen über eine Berufskrankheit, verglichen mit anderen Berufssparten, sehr günstig ist⁶⁾.

Rückblick und Ausblick

Mit dem 1972 erlassenen Arbeitnehmerschutzgesetz wurde das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz novelliert, die §§ 5 und 6 des im Jahre 1902 erlassenen Regiebautengesetzes, die sinngemäß auf Grund der ursprünglichen Fassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes auch für die übrigen Arbeitnehmer der Eisenbahnen sowie für die Arbeitnehmer der anderen der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterstehenden Unternehmungen galten, traten damit außer Kraft. Mit dem Arbeitnehmerschutzgesetz 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 die Grundsätze für alle 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.

Auf Grund des Arbeitnehmerschutzgesetzes gelten die bisher auf Grund der Gewerbeordnung und sonstiger Bestimmungen erlassenen Verordnungen als Gesetze weiter. Im Laufe der Zeit wird in späteren, im Arbeitnehmerschutzgesetz bereits vorgesehenen Durchführungsverordnungen festgestellt werden, ob und inwieweit die vorläufig noch in Kraft bleibenden derzeitigen Arbeitnehmerschutzvorschriften teilweise oder zur Gänze außer Kraft treten.

Eine weitere Aufgabe, die viel Ausdauer und Kleinarbeit erfordert, ist die Anwendung und die Durchsetzung der Vorschriften in den Betrieben. Durch die nunmehrige Einführung der Sicherheitsvertrauenspersonen und der Sicherheitsausschüsse sowie der sicherheitstechnischen und betriebsärztlichen Dienste, im Verein mit jenen zum Teil bereits vorhandengewesenen betriebsinternen Unfallverhütungsdiensten, die

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

⁶⁾ Siehe Abschnitt 2.5



▲ Bild 1 Grundlegend veränderte der Traktionswechsel die Arbeitsbedingungen für den Triebfahrzeugführer. Erhöhte Geschwindigkeiten beim elektrischen Zugbetrieb verlangen, insbesondere bei Nachtfahrten, höchste Konzentration desselben.

▼ Bild 2





Bild 3 Um bei Arbeiten an und in der Nähe von Fahrleitungsanlagen Hochspannungsgefährdungen zu vermeiden, müssen die Bestimmungen des elektrotechnischen Vorschriftenwerkes genau beachtet werden.
www.parlament.gv.at



Bild 4 Die bei der Fahrleitungserhaltung beschäftigten Arbeitnehmer müssen unter anderem auch körperlich erhöhten Anforderungen gerecht werden.



Bild 5 ►

▼ Bild 6





▲ Bild 7

Bild 8 ►





▲ Bild 9

◀ Bild 10

nur mit
schutzhelm
schutzhandschuh
u. sicherheitsschuh





Bild 11

Basis einer im Jahre 1970 vom Bundesministerium für Verkehr erteilten Genehmigung, die die Verwendung von Frauen als Fahrerinnen von Straßenbahntriebwagen der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe ermöglicht, waren besondere, hiezu einschlägige, arbeitnehmerschutzmäßige Auflagen.



Bild 12

Rationellere und zweckmäßigere Arbeitsmethoden trugen auch bei den Erhaltungsarbeiten an den Fahrleitungsanlagen der Straßenbahnen zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes bei.

Tätigkeitsbericht
des
Verkehrs-Arbeitsinspektorates
für das Jahr 1976

Bei den Buchbindearbeiten des Tätigkeitsberichtes wurde der Text zu Bild 14 teilweise abgeschnitten. Er lautet vollständig:

„Bei den Triebfahrzeugen der Wiener U-Bahn wurde auch der Einfluß einer ergonomischen Führerstandsgestaltung entsprechend berücksichtigt.“



▲ Bild 13 Zug der Wiener U-Bahn. Auf der Brücke quert gerade ein Zug der Wiener Stadtbahn die Trasse der U-Bahn. Die bei der U-Bahn als Fahrleitung verwendete Stromschiene bedingt entsprechende Isoliermaßnahmen. ▼ Bild 14



Bei den Triebfahrzeugen der Wiener U-Bahn wurde auch der Einfluß einer ergonomischen Führerstandsgestaltung entsprechend berücksichtigt.



Bild 15 Der technische Fortschritt bringt auch bei den Seilbahnen neue arbeitnehmerschutzmäßige Probleme. So hat heute vielfach auch bei den klassischen Seilbahnsystemen die Isotopentechnik Eingang in den Betrieb gefunden.

Bild 16 Einseilumlaufbahn. Station mit automatischer Wagentransporteinrichtung.





▲ Bild 17



Bild 18 ►

Die Verkehrssteigerungen im Postdienst brachten erhöhte Anforderungen für die in dieser Sparte tätigen Arbeitnehmer. Sie bedingte eine verstärkte Motorisierung, bzw. auch eine Vereinfachung im Zustelldienst, wie etwa die Einführung von Hausbriefkästen.



Bild 19

Auch die im Verladedienst bei Bahnpostwagen tätigen Bediensteten der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung tragen Schutzhelme. Sie sind oftmals auch den typischen Gefährdungen des Eisenbahnbetriebes ausgesetzt.

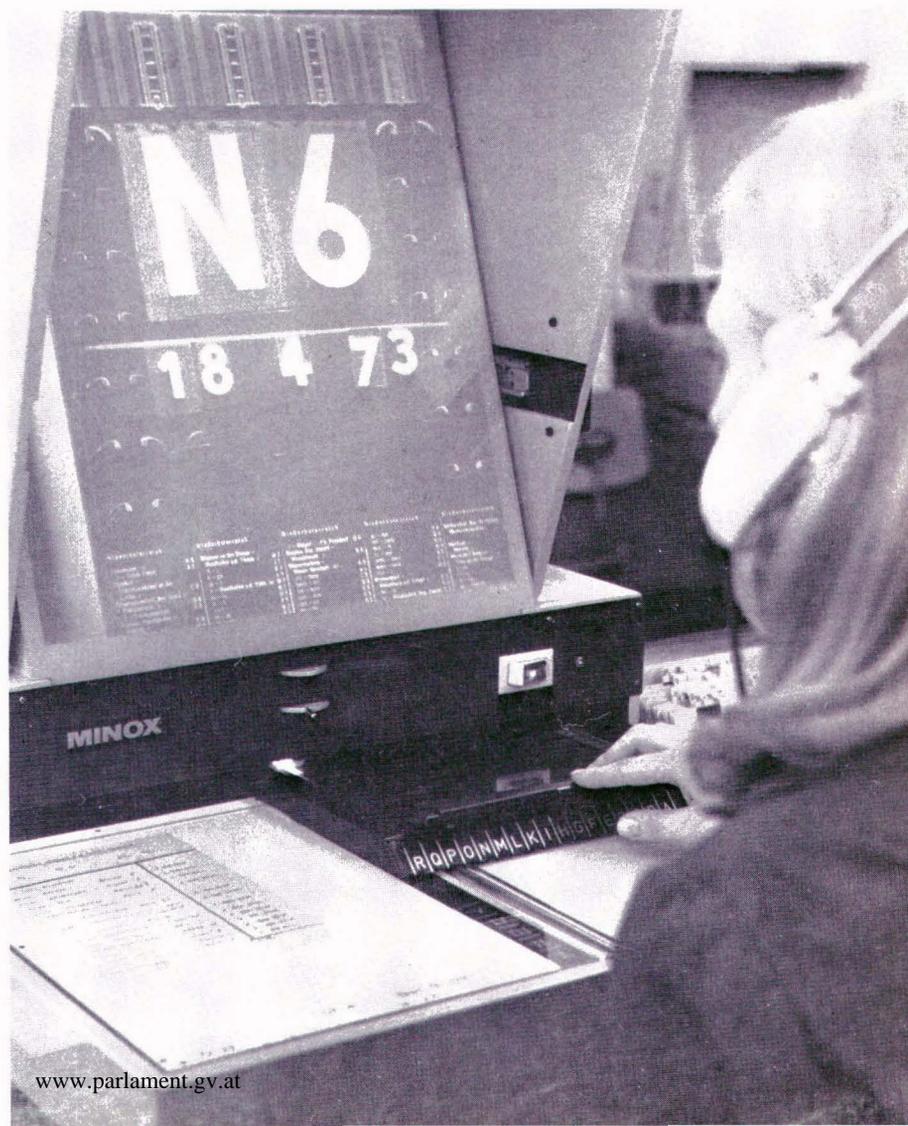
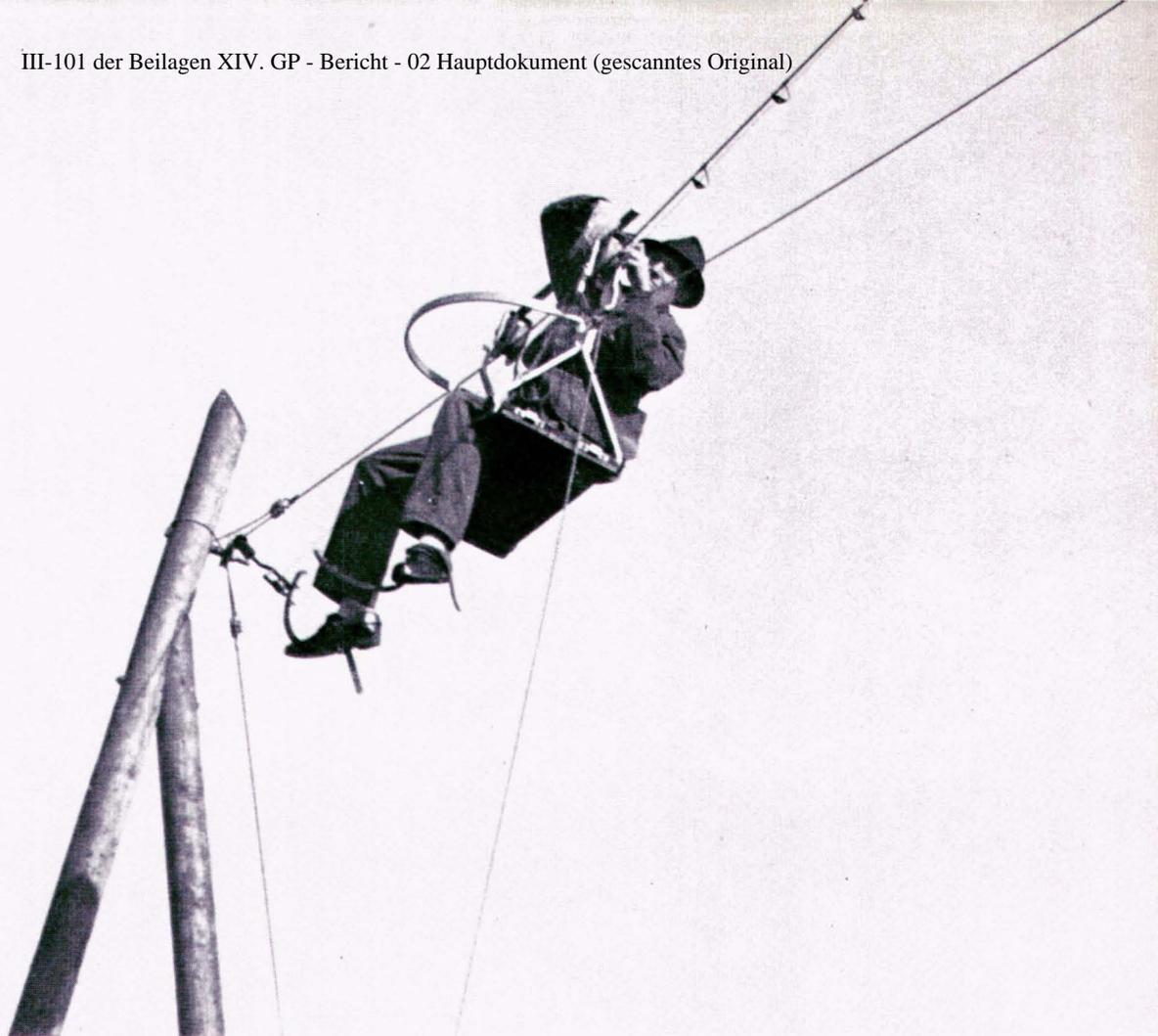


Bild 20

Hohe Konzentrationsfähigkeit wird auch beim Auskunftsdienst über telefonische Rufnummern verlangt. Mit Hilfe einer Koordinateneinstellung kann die gewünschte Seite des Telefonbuches raschest auf den Bildschirm projiziert werden.



▲ Bild 21 Arbeiten an einer Fernmelde-Luftkabelleitung im Jahre 1951 — und mit modernen Arbeits- und Arbeitsschutz-
 ▼ Bild 22 mitteln ein Vierteljahrhundert später.





▲ Bild 23

„Mann über Bord“ — oftmals Anlaß für einen tödlichen Arbeitsunfall von Arbeitnehmern der Binnenschifffahrt.



Bild 24 ►

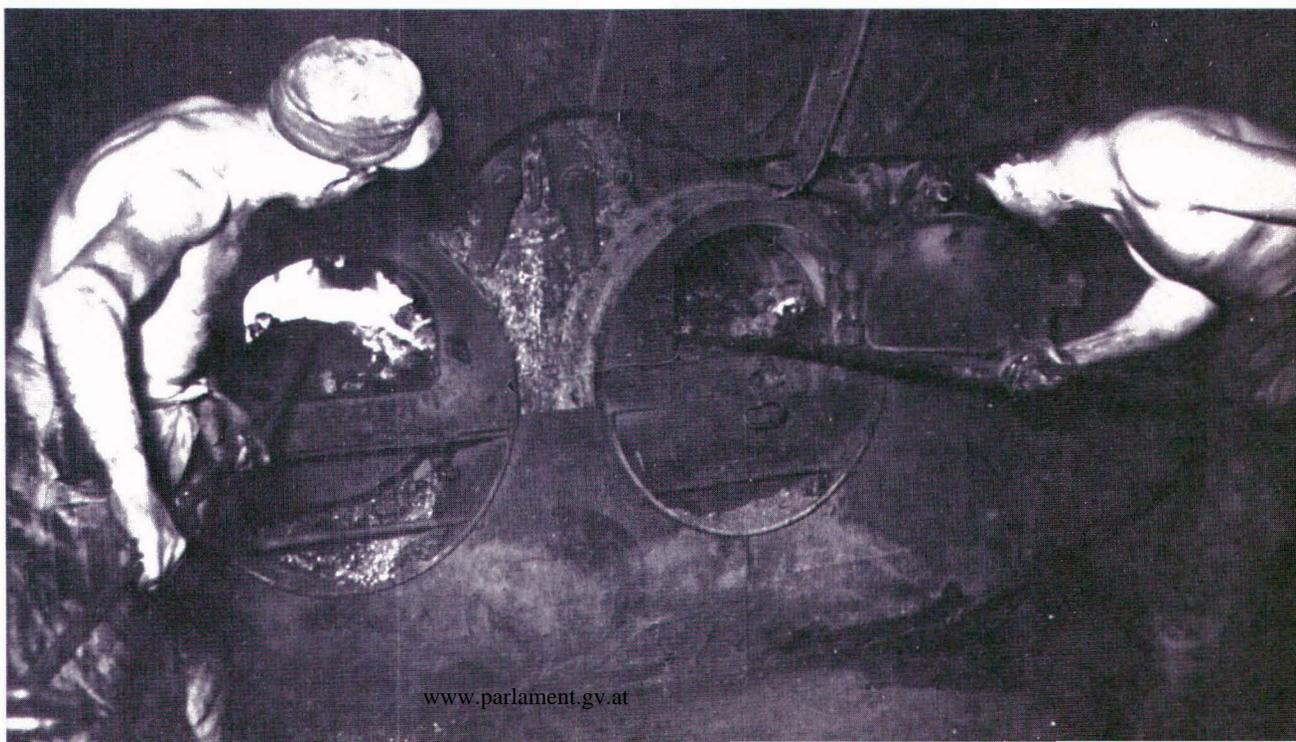
Oben ein Bild an Bord einer Schiffseinheit der Donaukraftwerke, vor mehr als zwei Jahrzehnten aufgenommen, heute — beim Arbeitseinsatz während der Räumungsarbeiten bei der Wiener Reichsbrücke — tragen Arbeitnehmer einer Schiffseinheit desselben Unternehmens moderne Arbeitsschutzmittel, nicht zuletzt Schwimmwesten.



Der Arbeitsplatz im Cockpit einer modernen Schiffseinheit berücksichtigt weitgehend alle arbeitnehmerschutzmäßigen Überlegungen, insbesondere solche ergonomischer Art. Im krassen Gegensatz dazu steht die früher allgemein übliche schwere Arbeit beim kohlegefeuerten Kessel eines Dampfschiffes.

▲ Bild 25

▼ Bild 26





▲ Bild 27



Bild 28 ►

Neue Arbeitsplätze für Piloten und Air-Hostessen brachte die Ausweitung der österreichischen Luftfahrt.



▲ Bild 29

Der Fortschritt in verschiedenen Zweigen der technischen Wissenschaften und dessen praktische Anwendung in den Betrieben erfordern auch eine entsprechende Entwicklung des Arbeitnehmerschutzes.

Luftfahrtbetrieb im Jahre 1955 ohne (Bild oben) — und zwei Jahrzehnte später selbstverständlich mit Gehörschutz (Bild unten).

▼ Bild 30



zunehmend weiter ausgebaut wurden, dürfen für die Zukunft wesentliche Fortschritte für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben erwartet werden. In Weiterführung der im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion bisher so fruchtbringenden Zusammenarbeit muß vor allem das Bestreben aller Sicherheitstechniker und Betriebsärzte, der Verkehrs-Arbeitsinspektoren sowie der fachkundigen Organe der Unfallverhütungsdienste darauf gerichtet sein, im Zusammenwirken mit den Interessenvertretungen der Arbeitgeber sowie die der Arbeitnehmer und den Betrieben zu weiteren grundlegenden Verbesserungen im Interesse des Schutzes von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer zu gelangen.

2.3 Tödliche Unfälle

2.3.1 Arbeitsunfälle gemäß § 175 (1) ASVG

Österreichische Bundesbahnen

Ein Bediensteter hatte für eine Verschiebung die Aufgaben des Spitzenverschiebers zu übernehmen und erwartete die Verschiebung zwischen zwei Gleisen stehend. Auf Gleis 1 kam der zu behandelnde Verschiebeteil, auf Gleis 2 fuhr ein Expreszug durch. Die Durchfahrt des Expreszuges wurde durch Lautsprecheranruf angekündigt. Der Triebfahrzeugführer des Expreszuges gab, als er den außerhalb des lichten Raumes befindlichen Bediensteten bemerkt hatte, entsprechende Warnungssignale. Der Bedienstete trat dennoch unmittelbar vor dem Triebfahrzeug des Expreszuges in den lichten Raum, wurde vom Triebfahrzeug erfaßt und gegen den auf Gleis 1 fahrenden Verschiebeteil geschleudert. Die Folgen dieses Unfalles waren schwere Kopfverletzungen, mehrere Armbrüche sowie innere Verletzungen, denen der Bedienstete während des Transportes in das Krankenhaus erlag. (1)

Ein Bediensteter fuhr von einer Halte- und Ladestelle mit einem Moped zum Postamt, um eine Geldabfuhr zu tätigen. Er bog, ohne den Vorrang zu beachten, in eine Bundesstraße ein, wurde auf dieser von einem Personenkraftwagen erfaßt und zu Boden geschleudert. Nach Einlieferung in das Krankenhaus erlag er am nächsten Tag den Unfallverletzungen. (2)

Ein Dieseldieselfahrer fuhr in einem Frachtenbahnhof, ohne daß eine sonstige Verkehrsbehinderung vorlag, gegen die Ladefläche eines stehenden Lastkraftwagens. Hierbei wurde er schwer verletzt und starb noch während der Einlieferung in das Krankenhaus. (3)

Ein Bediensteter, der Weichenreinigungsarbeiten durchführte, wurde von einem Triebfahrzeug erfaßt und getötet. (4)

Ein Verschieber erlitt durch Reißen einer Kupplungslasche und Anprall von Teilen der Kupplung an seinem Brustkorb schwere innere Verletzungen, an deren Folgen er im Krankenhaus starb. (5)

Ein Verschieber, der Hemmschuhe an die Verwendungsstelle bringen wollte, sprang mit zwei Hemmschuhen auf das Verschiebertrittsbrett eines Wagens eines einfahrenden Güterzuges. Hierbei kam er zu Sturz und wurde von den nachfolgenden Wagen niedergestoßen, überfahren und getötet. (6)

Ein Weichenschmierer war mit Wartungsarbeiten an einer Weiche eines Bahnhofgleises beschäftigt und befand sich außerhalb des Gleises. Der Triebfahrzeugführer eines auf diesem Gleis fahrplanmäßig und mit geringer Geschwindigkeit einfahrenden Zuges sah den Bediensteten und gab Achtungssignale. Der Bedienstete trat hierauf in das Einfahrgleis. Der Triebfahrzeugführer leitete sofort eine Schnellbremsung ein; es konnte jedoch nicht mehr verhindert werden, daß der Bedienstete überrollt und getötet wurde. (7)

Bei Verschiebarbeiten wurde ein Bediensteter von einem Güterwagen überfahren und getötet. Der Unfallhergang konnte nicht wahrgenommen werden. Es wird als Unfallursache vermutet, daß der Bedienstete entweder beim Überschreiten der Gleise niedergestoßen oder aber bei Kuppelarbeiten gestolpert und in weiterer Folge überrollt wurde. (8)

Ein Stellwerkswärter ging, nach Meldung seines Dienstantrittes, zwischen zwei Gleisen am Verschieberbahnsteig zu seinem Dienstplatz am Stellwerk. Er trat in die Fahrstraße eines durchfahrenden Zuges, wurde von diesem erfaßt, zur Seite geschleudert und getötet. (9)

Ein Verschieber hatte von einer Zugsgarnitur drei Wagen auszureihen und diese an eine Verschiebung anzukuppeln. Im Verlauf des Ankuppelns geriet er auf die Schienen, wurde überrollt und getötet. (10)

Ein Verschieber wurde über Verschiebungsfunk von einer bevorstehenden Verschiebung verständigt und quittierte die Kenntnis dieser. Nach ungefähr 15 Minuten wurde das Fehlen des Verschiebers wahrgenommen und nach ihm gesucht. Er wurde im Gleis zwischen den zu kuppelnden Wagen tot aufgefunden. Auf Grund der Beschädigung des Funkgerätes ist anzunehmen, daß er in aufrechter Haltung zwischen den Puffern bei zu kurzem Abstand der Fahrzeuge eintrat. (11)

Ein Bediensteter war beauftragt, im Bahnhofsbereich eine Weiche zu reinigen und wurde über die Zuglage unterrichtet. Der Triebfahrzeugführer eines herannahenden Zuges gab, nachdem er den Wei-

chenreiniger bemerkt hatte, sofort Achtungssignale und leitete, da der Weichenreiniger nicht reagierte, eine Schnellbremsung ein. Der Weichenreiniger wurde beim Verlassen des Gleises vom Triebfahrzeug erfaßt, zur Seite geschleudert und getötet. (12)

Ein Bediensteter war einem geschobenen Vershubteil als Spitzenverschieber zugewiesen. Nach Abgabe des Signales „Langsam“ trat er in das befahrene Gleis, wurde vom Vershubteil überfahren und getötet. (13)

Ein Vershubleiter stieg nach Beendigung einer Vershubbewegung vom Vershubteil ab und trat ungefähr vier Meter vor einem einfahrenden Zug in dessen Fahrstraße. Der Vershubleiter wurde überfahren und getötet. (14)

Ein Triebfahrzeugführer ging vom Ankunftsbahnsteig über den als Zugang zur Zugförderungsdienststelle in der Bahnhofsdiensordnung vorgesehenen Übergang und wurde auf diesem vom Triebfahrzeug eines Zuges erfaßt und überfahren. Er erlitt schwere Verletzungen, an deren Folgen er im Krankenhaus starb. (15)

Ein Bediensteter einer Streckenleitung stieg auf einen Altschwellenwagen eines Schnellumbauzuges, wurde hiebei von einem Portalkran gegen die Stirnseite des Holzschwellenstapels gedrückt und schwer verletzt. Auf dem Transport in das Krankenhaus erlag er den erlittenen Verletzungen. (16)

Ein Bediensteter einer Streckenleitung fuhr mit dem Zug zu seiner Arbeitsstelle. In einem Unterwegsbahnhof stieg er aus dem Zug und versuchte, nach Abfahrt des Zuges auf diesen aufzuspringen, fiel jedoch zwischen zwei Wagen, wurde überrollt und getötet. (17)

Ein Bediensteter einer Streckenleitung war mit Erhaltungsarbeiten an einem Hallendach beschäftigt. Im Zuge dieser Arbeiten überkletterte er eine Lichtkuppel, brach durch das Drahtglas derselben und stürzte zwölf Meter tief ab. Den hiebei erlittenen schweren Verletzungen erlag er im Krankenhaus. (18)

Ein Bediensteter einer Streckenleitung hatte mit einer Entgratungsmaschine Schienenüberwalmungen zu beseitigen. Die Schleifscheibe zersprang und schleuderte die Schutzhaube weg. Durch Teile der zertrümmerten Schleifscheibe wurde er am Kopf schwer verletzt. Diesen Verletzungen erlag er nach vier Wochen im Krankenhaus. (19)

Ein Bediensteter einer Streckenleitung, der mit einem Kraftstopfer im Gleis Stopfarbeiten durchführte, wurde von einem Kleinwagen erfaßt, mitgeschleift und von diesem nach dessen Stillstand eingeklemmt. Hiebei erlitt er schwere Verletzungen, an deren Folgen er im Krankenhaus starb. (20)

Eine Oberbaurotte war mit Erhaltungsarbeiten in einem Streckengleis beschäftigt. Zwei Angehörige dieser Rotte gingen in diesem Gleis zur nächsten Arbeitsstelle, um hier die für das Stopfen des Gleises erforderlichen Vorbereitungsarbeiten durchzuführen. Bei Sichtbarwerden eines auf diesem Gleis fahrenden Triebfahrzeuges wurde vom Sicherungsposten das Signal „Arbeitsgleis räumen“ gegeben, das alle Bediensteten der Rotte, außer den beiden auf dem Weg zur nächsten Arbeitsstelle befindlichen, befolgten. Die beiden Bediensteten wurden vom Triebfahrzeug erfaßt, überfahren und hiebei getötet. (21) (22)

Ein Bediensteter einer Signalstreckenleitung hatte eine Schrankenanlage zu überprüfen. Er ging, um zum Standort derselben zu kommen, neben einem Gleis, auf dem sich ihm ein Zug von rückwärts näherte. Der Bedienstete trat unvermutet in den Gefahrenbereich des Gleises, wurde vom Triebfahrzeug des Zuges erfaßt, zur Seite geschleudert und dabei tödlich verletzt. (23)

Anschlußbahnen

Bei einer Anschlußbahn geriet ein Arbeitnehmer, der nach dem Kuppeln von Wagen rampenseitig aus dem Gleis trat, zwischen einem in Bewegung befindlichen Wagen und der Rampe. Er erlitt Quetschungen des Brustkorbes und der Arme, die seinen sofortigen Tod zur Folge hatten. (24)

Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung

Ein Briefzusteller erlitt in einem Personenkraftwagen während der Zustelltätigkeit einen Gehirnschlag. Das Fahrzeug, nicht mehr unter Kontrolle des Briefzustellers, kam von der Straße ab und stieß gegen einen Berghang. Der Bedienstete war sofort tot. (25)

Ein Bediensteter einer Postautobetriebsleitung wurde beim Aussteigen aus dem Führerhaus einer Zugmaschine von einem vorbeifahrenden Personenkraftwagen erfaßt, zu Boden geschleudert und dabei so schwer verletzt, daß er eine Woche später starb. (26)

Ein Fernmeldemonteurlehrling fiel im Schlaf vom oberen Teil eines Etagenbettes. Nach dem Sturz legte er sich wieder zur Ruhe. Nach dem Wecken klagte der Lehrling über starke Kopfschmerzen und erbrach. Er wurde ins Krankenhaus gebracht und starb am selben Tag an einer Stammhirnblutung. (27)

Ein Fernmeldebediensteter geriet mit dem Personenkraftwagen auf der Fahrt zu seiner nächsten Arbeitsstelle in einer Kurve auf die linke Fahrbahnseite, stieß frontal mit einem entgegenkommenden Kranwagen zusammen und wurde getötet. (28)

Binnenschifffahrt

Bei autogenen Schneidarbeiten an einem Tankkahn entstand eine Explosion, wobei ein Bediensteter getötet wurde. (29)

2.3.2 Arbeitsunfälle gemäß § 175 (2) 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 1976 insgesamt zwölf derartige tödliche Unfälle (1975: 10) anzuführen, was fast 30 Prozent aller tödlichen Unfälle des Berichtsjahres, die sich im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion ereigneten, entspricht. Unfälle aus den sonstigen im § 175 (2) genannten Gründen traten im Berichtsjahr nicht ein.

Tafel 2.3.2.1: Tödliche Unfälle am Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte gemäß § 175 (2) ASVG im Jahre 1976

Unfallereignis		Unternehmen				Gesamtzahl
		ÖBB	Straßenbahnen	ÖPTV	Schiffahrt	
1	Unfälle am Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte					
1	Unfälle am Weg zur Arbeitsstätte	1	—	2	—	3
2	Unfälle am Weg von der Arbeitsstätte	4	1	3	1	9
	Gesamtzahl	5	1	5	1	12
	Hievon mit Personenkraftwagen	2	—	1	—	3
	mit Moped	2	—	2	1	5
	als Fußgänger	1	1	2	—	4

2.4 Bemerkenswerte Unfälle

Wie auch in den Vorjahren ist festzustellen, daß als Konsequenz der Unfallstatistik des Berichtsjahres bei der Besprechung bemerkenswerter Unfallereignisse hauptsächlich solche des Eisenbahnbetriebes im Vordergrund stehen werden, und zwar insbesondere die der Österreichischen Bundesbahnen, ein Umstand, der sich schon allein aus der Größe dieses Unternehmens ergibt.

Besonders charakteristisch für den Eisenbahnbetrieb sind die Verschubunfälle, die vielfach schwere Folgen nach sich ziehen, wie dies auch eine Reihe einschlägiger tödlicher Unfälle des Berichtsjahres zeigt, wozu auf Abschnitt 2.3.1 dieses Berichtes verwiesen wird. Aus allgemeiner Sicht ergibt sich, daß die Unfälle beim Verschub bzw. speziell gesehen beim Bahnhofsdienst auf eine Reihe von Hauptursachen zurückgeführt werden können, von denen die wichtigsten in bezug auf die Schienenfahrzeuge das Begleiten, Mitfahren, Aufhalten, das Auf- und Abspringen, das Kuppeln, das Hemmschuhlegen sowie weiters das Ein- und Austreten in das bzw. aus dem Gleis sowie überhaupt der Aufenthalt im Gleisbereich sind.

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

Österreichische Bundesbahnen

In einem Bahnhof wollte ein Bediensteter eine anrollende Wagengruppe an eine stehende ankuppeln. Durch den Verschubstoß geriet die stehende Wagengruppe in Bewegung. Der Bedienstete lief einige Meter mit dem Wagen mit, kam bei einer Weiche zum Sturz, fiel unter die Wagengruppe und zog sich hiebei Prellungen und Hautabschürfungen an beiden Armen zu. (30)

Ein Verschubleiter stand auf der Bremsplattform eines Waggons. Bei der Inbewegungsetzung der Verschubgarnitur wurde der Bedienstete an das Bühnengeländer der Plattform geschleudert und erlitt Prellungen an der linken Brustkorbseite. (31)

Ein Verschieber hatte eine abgestoßene Wagengruppe mittels Hemmschuh anzuhalten. Die Wirkung des Hemmschuhes trat jedoch erst später ein, so daß der Bedienstete durch das Trittbrett des ersten Wagens gestreift wurde und hiebei Hautabschürfungen des linken Armes und der linken Schulter erlitt. (32)

Ein Verschieber erwartete einen anrollenden Wagen im Gleis, erfaßte die Kupplung des hinter ihm im Stillstand befindlichen Wagens, um den Kupplungsvorgang durchzuführen. Durch den Anstoß kam der stehende Wagen in Bewegung, der Bedienstete stürzte. Er wollte sich hochziehen und kam hiebei mit dem rechten Bein zwischen Schiene und Rad, wobei ihm der Unterschenkel abgetrennt wurde. (33)

Der Schaffner eines Bezirksgüterzuges sprang vom fahrenden Zug ab, stürzte auf das Gleis und wurde überrollt. Er erlitt einen offenen Bruch des linken Unterschenkels sowie Quetschungen und Brüche der Zehen des linken und rechten Fußes. (34)

Ein Schaffner eines Personenzuges sprang auf den bereits in Fahrt befindlichen Zug auf. Durch eine ruckartige Bewegung des Zuges verlor er den Halt und stürzte vom Trittbrett. Er kam zwischen Bahnsteigkante und Zug zum Liegen. Der letzte Wagen streifte den Schaffner am Knie, das Bein wurde verrissen, kam auf die Schiene zu liegen und die letzte Achse überrollte den Fuß. Die Folgen dieses Unfalles waren schwere Verletzungen des linken Vorfußes mit nachfolgender Teilamputation der Zehen. (35)

Ein Bediensteter fuhr am Verschieberaufstieg eines Triebfahrzeuges mit. Er beugte sich so weit hinaus, daß er mit einem Fahrleitungsmast in Berührung kam und dadurch vom Triebfahrzeug fiel. Hiebei erlitt er Prellungen am ganzen Körper und schwere Verletzungen am Rücken. (36)

Ein Bediensteter überquerte im Zusammenhang mit Vershubarbeiten eine Gleisgruppe eines Bahnhofes. Durch den Lärm einer Vershubgarnitur hörte er einen ausfahrenden Zug nicht, verspürte jedoch, als er sich im Ausfahrgleis des Zuges befand, an den Schwingungen des Oberbaues eine herannahende Gefahr und sah plötzlich das Zugspitzensignal. Durch einen Sprung aus dem Gleis versuchte er, der Gefahr zu begegnen, wurde aber vom Triebfahrzeug erfaßt und zur Seite geschleudert. Er erlitt hiebei eine Prellung des Brustkorbes. (37)

Ein Weichenwärter trat in den Gefahrenbereich eines Gleises, wurde vom Trittbrett eines in Bewegung befindlichen Wagens erfaßt, zur Seite geschleudert und erlitt einen Schädelbruch und eine Gehirnerschütterung. (38)

Ein Bediensteter, der als Spitzenverschieber Dienst versah, stürzte vom Wagen und erlitt schwere Verletzungen beider Vorfüße, die eine teilweise Amputation der Zehen zur Folge hatte. Der Bedienstete trug Sicherheitsschuhe. (39)

Die Notwendigkeit des Tragens von Schutzhelmen bei bestimmten Tätigkeiten zeigt ein weiterer schwerer, doch keine tödlichen Folgen zeitigender Unfall, als in einem Bahnhof ein Verschieber eine Kopfverletzung (Durchtrennung der Kopfschwarte in einer Länge von ungefähr 5 cm) beim Handvershub eines Waggons erlitt, als er sich nach der Durchführung des Vershubes vom Stillstand des Wagens überzeugen wollte. Hiebei bückte er sich unter dem Wagen. Beim Aufrichten stieß er mit dem Kopf gegen diesen. Zum Zeitpunkt des Unfalles trug der Verschieber keinen Schutzhelm. (40)

Demgegenüber erlitt ein Verschieber eines Frachtenbahnhofes wegen Unterschätzung der Geschwindigkeit eines herannahenden Wagens beim Hemmschuhlegen durch den Puffer des Wagens lediglich Hautabschürfungen und Prellungen an Kopf und Rumpf. Er hatte zum Unfallzeitpunkt einen Schutzhelm getragen. (41)

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

So ereignete sich bei den Österreichischen Bundesbahnen ein Hochspannungsunfall, als ein Elektriker einen schadhafte Heizsteckdosendeckel eines am Prüffeld stehenden Waggons zu reparieren hatte. Der Wagen wurde spannungslos gemacht. Nach der Demontage des Heizsteckdosendeckels gab der Elektriker den am Prüffeld beschäftigten Bediensteten bekannt, daß er die Montage des Deckels am Probezuggleis, das ist ein Gleis, auf welchem der Waggon spannungslos ist, durchführen werde. Der Wagen wurde wieder zur weiteren Durchführung der Prüfung unter Spannung gesetzt. Nach der Reparatur des Deckels fand der Elektriker den Wagen nicht am Probezuggleis vor, sondern am Prüffeld. Er begann, ohne seine Anwesenheit am Prüffeld den dortigen Bediensteten mitzuteilen, mit der Montage des Steckdosendeckels, obwohl die eingeschaltete Warnleuchte am Prüffeld anzeigte, daß die Heizanlage des Wagens unter Hochspannung stand. Hiebei geriet der Elektriker an einen spannungsführenden Teil und erlitt durch den Stromdurchgang Brandwunden und einen Schock. (42)

Ferner ereigneten sich im Berichtsjahr bei den Österreichischen Bundesbahnen vier Niederspannungsunfälle, durchwegs ohne tödliche Folgen.

Ein Schweißer, der auf einer Autogen-Brennschneidmaschine Blechplatten zuschnitt, geriet dadurch in den Stromkreis, daß er ein aus seiner Halterung herausgerissenes Kabel des Antriebmotors der

Schneidmaschine wieder in diesen hineindrücken wollte. Hierbei berührte er mit einer Hand eine blanke Litze des herausgezogenen Kabels und mit der anderen das Motorgehäuse. Er erlitt Verbrennungen an beiden Händen. (43)

Bei Schaltarbeiten am Batteriekasten eines Starterprüfstandes rutschte ein Elektriker mit dem Schraubenschlüssel ab und verursachte einen Kurzschluß. Durch den hierbei entstandenen Lichtbogen erlitt er Verbrennungen an der rechten Hand. (44)

Ein Elektriker wollte in einem Verteilerkasten die Netzspannung überprüfen. An den Prüflampenspitzen brachte er mit isoliertem Draht Verlängerungen an. Durch Abrutschen der Verlängerungsdrähte von den Kontakten im Verteilerkasten entstand ein Kurzschluß, der einen Lichtbogen zur Folge hatte, wodurch der Bedienstete Verbrennungen an der rechten Hand erlitt. (45)

Bei Mauerstemmarbeiten kam ein Bediensteter mit dem Meißel an eine Verteilerdose und geriet ohne weitere Folgen in den Stromkreis. (46)

Erfreulicherweise ereignete sich im Berichtsjahr nur ein einziger Elektrounfall bei Erhaltungsarbeiten an Fahrleitungsanlagen der Österreichischen Bundesbahnen. Die überaus positive Tendenz, die damit diese Sparte des Unfallgeschehens genommen hat, soll besonders angeführt sein¹⁾. Bei diesem Unfall hatte ein Elektriker beim Besteigen eines Schaltgerüsts die eingehängte Erdungsstange mit der Schulter aus ihrem Kontakt gehoben. Er erlitt durch eine Induktionsspannung nur geringfügige Verbrennungen an der linken Hand und am rechten Knie. (47)

Straßenbahnen

Auch an der Fahrleitungsanlage eines Straßenbahnbetriebes ereignete sich im Berichtsjahr ein Elektrounfall, als ein Bediensteter einer Fahrleitungspartie ein Oberleitungskreuzungsstück auswechselte. Beim Festziehen einer Schraube glitt er von dieser ab und kam mit dem Schraubenzieher an einem spannungsführenden Teil an, geriet dadurch in den Stromkreis und erlitt Brandmarken an der rechten und an der linken Hand. (48)

Ein weiterer Unfall ereignete sich an einer Straßenbahnfahrleitung, als bei einem Umbau es zu einem Kurzschluß in der Fahrleitung kam. Ein Bediensteter erlitt durch den entstehenden Lichtbogen Verbrennungen der Augen. (49)

Immer wieder ereignen sich auch bei Straßenbahnbetrieben Elektrounfälle bei Arbeiten an und in Triebfahrzeugen, die, um derartige Unfälle zu vermeiden, laut Vorschrift nur bei gesenktem Stromabnehmer erfolgen dürfen. Dazu sei angeführt, daß ein Elektriker unter einem Straßenbahntriebswagen Revisionsarbeiten im Lichtstromkreis durchführte, es aber verabsäumte, den anderen, im Fahrzeug Beschäftigten von diesen Arbeiten Mitteilung zu machen. Nach Beendigung der Arbeiten im Wageninneren wurde der Stromabnehmer an die Fahrleitung gelegt, um die Betriebsfähigkeit zu überprüfen. Der Elektriker geriet mit einem 600 V spannungsführenden Teil in Berührung, was einen Stromdurchgang zur Folge hatte, wobei der Bedienstete nachfolgend starke Muskelschmerzen verspürte. (50)

Ein Straßenbahntriebswagen hatte durch den auf den Schienen liegenden Bremssand eine Unterbrechung des Strompfades zur Schienenrückleitung. Der Triebwagenführer beugte sich aus dem Fahrzeug, um die Ursache der Unterbrechung zu ergründen und berührte hierbei einen auf dem Nebengleis abgestellten Triebwagen. Dadurch wurde ein Stromkreis über den Triebfahrzeugführer geschlossen, der durch den Stromdurchgang (bei einer Fahrleitungsspannung von 600 V) zu Boden stürzte. (51)

Ferner ereigneten sich im Straßenbahnbetrieb weitere nachstehend geschilderte Niederspannungsunfälle:

Ein Bediensteter führte mit einem Staubsauger Wagenreinigungsarbeiten durch. Beim Hochheben des Staubsaugerkabels entstand an einer Kabelkupplung ein Kurzschluß, der einen Kabelbrand zur Folge hatte, wobei der Bedienstete Brandverletzungen an vier Fingern der rechten Hand erlitt. (52)

Ein Bediensteter berührte beim Fehlerorten in einem Straßenbahntriebswagen mit der linken Hand einen Lichtschütz. Hierbei stellte er mit dem Metallarmband seiner Uhr eine Strombrücke zwischen einer Anschlußschraube und dem Gehäuse des Lichtschützes her. Der dadurch erfolgte Stromdurchgang fügte ihm Verbrennungen zu. (53)

Ein Bediensteter berührte bei Arbeiten an einem Triebwagen mit den Fingern der linken Hand einen Steuerstromschütz und mit dem Rücken dieser Hand einen geerdeten Relaisbefestigungsrahmen. Hierbei erfolgte ein Stromdurchgang durch die linke Hand. (54)

Bei Batterierevisionsarbeiten in einem Straßenbahntriebswagen verursachte ein Bediensteter mit dem Schraubenzieher und einem am Finger befindlichen Ehering eine Strombrücke über die Pole der Batterien. Durch den Stromdurchgang erwärmte sich der Ehering derartig stark, daß der Bedienstete Verbrennungen erlitt. (55)

¹⁾ Siehe auch hiezu Abschnitt 2.2

Bei Instandsetzungsarbeiten am Fahrschalter eines Triebwagens erlitt ein Bediensteter durch Lichtbogeneinwirkung einen Unfall, da er bei ausgeschaltetem Überstromschalter den Fahrschalter betätigte. (56)

Auf Grund einer Stromstörung war in einem Niederspannungsraum einer Werkstätte eine Schalteinrichtung zu überprüfen. Bei dieser Tätigkeit kam ein Bediensteter mit der Prüfspitze der Probierlampe von der zu überprüfenden Schalteinrichtung ab und geriet mit der Prüfspitze an das Schaltgerüst. Durch den damit hervorgerufenen Kurzschluß trat ein Lichtbogen auf, der dem Bediensteten Verbrennungen an der linken Hand zufügte. (57)

Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb

Ein Triebwagenführer einer Nebenbahn im Privatbetrieb verspürte, als er mit der linken Hand die Fahrschaltkurbel hielt und sich mit dem Ellenbogen an den Metallrahmen des Fensters lehnte, einen elektrischen Schlag, der eine vorübergehende Lähmung des Daumens und des Zeigefingers der linken Hand nach sich zog. (58)

Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung

Im Berichtsjahr waren ferner im Bereich der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung insgesamt zwei Niederspannungselektrounfälle zu verzeichnen gewesen. In einem Fall hatte ein Bediensteter eine Prüftafel in einem Netzgruppenamt an das Stromnetz anzuschließen. Vor Beginn der Arbeiten wurde der für den Anschluß erforderliche Stromkreis spannungslos gemacht. Als der Bedienstete später die betreffenden Kabel abisolierte, geriet er in den Stromkreis und erlitt dadurch Brandmarken an der linken Handfläche. (59)

Weiters erlitt in einem Postamt ein Bediensteter beim Abmontieren eines spannungsführenden Kabels einen Stromdurchgang, der Brandwunden am rechten Zeigefinger und linken Ringfinger zur Folge hatte. (60)

2.5 Berufskrankheiten

Im Berichtsjahr wurden im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion in 18 Fällen (1975: 12) von ärztlicher Seite Anzeige über eine Berufskrankheit erstattet.

Insgesamt ergibt sich für einen zehnjährigen Zeitraum die Summe der im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion von ärztlicher Seite erfolgten Anzeigen über Berufskrankheiten mit 98 (darunter kein einziger Todesfall). Diese verteilen sich auf die einzelnen Jahre bzw. die beiden Großunternehmen Österreichische Bundesbahnen und Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung sowie die sonstigen Verkehrsunternehmen wie folgt:

Tafel 2.5.1: Anzahl der ärztlichen Anzeigen über eine Berufskrankheit

Unternehmen	im Jahre										Summe 1967 bis 1976
	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	
Österreichische Bundesbahnen	10	4	4	7	6	8	6	11	11	14	81
Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	—	1	1	—	—	1	1	2	—	3	9
Sonstige Unternehmen	1 ¹⁾	—	1 ¹⁾	2 ²⁾	—	1 ¹⁾	1 ³⁾	—	1 ¹⁾	1 ⁴⁾	8
Jahressumme	11	5	6	9	6	10	8	13	12	18	98

1) Luftfahrt

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

3) Anschlußbahn

4) AG der Wiener Lokalbahnen

Diese Zahlen zeigen, daß die der Aufsicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegenden Unternehmen — verglichen mit anderen Berufssparten — im Mittel eine als sehr günstig zu bezeichnende Rate der ärztlich angezeigten Berufskrankheiten aufweisen. Sicher ist hierfür eine ganze Reihe von Gründen maßgebend. Als wichtige Teilkomponente hiezu muß auch einschlägig auf das besonders soziale Be-

mühen einer Reihe von Unternehmen im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion hingewiesen werden, wie dies schon in diesem Bericht im Hinblick auf die geringe Zahl der Beanstandungen auf dem Gebiete des Verwendungsschutzes geschah. In diesem Zusammenhang seien von den Österreichischen Bundesbahnen und der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, auf die allein fast drei Viertel der Arbeitnehmer entfallen, bei denen die Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt, die diesbezüglichen Zahlen der in den letzten zehn Jahren durchgeführten einschlägigen ärztlichen Untersuchungen von Arbeitnehmern, die zu Tätigkeiten, bei denen die dabei Beschäftigten Einwirkungen ausgesetzt sein können, die erfahrungsgemäß die Gesundheit zu schädigen vermögen, herangezogen wurden, nachstehend angeführt.

Tafel 2.5.2: Anzahl der ärztlichen Untersuchungen über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten bei den Österreichischen Bundesbahnen und der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung

Unternehmen	im Jahre										Summe 1967 bis 1976
	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	
Österreichische Bundesbahnen	5.352	4.941	4.832	4.338	4.518	4.454	4.100	2.891	3.140	3.330	41.896
Österreichische Post- u. Telegraphenverwaltung	2.463	2.450	2.454	3.107	2.605	2.630	2.960	3.554	3.682	2.750	28.655
Jahressumme	7.815	7.391	7.286	7.445	7.123	7.084	7.060	6.445	6.822	6.080	70.551

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurden also anlässlich von 3.330 ärztlichen Untersuchungen im Berichtsjahr in 14 Fällen ärztliche Anzeigen über eine Berufskrankheit erstattet, wobei sechs Anzeigen Lärmschäden, vier Anzeigen Erkrankungen durch Blei, seine Legierungen und Verbindungen, und vier Anzeigen Hauterkrankungen betreffen.

Bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung wurden in drei Fällen wegen Lärmschäden eine ärztliche Anzeige über eine Berufskrankheit erstattet.

Bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wurde in einem Falle wegen Erkrankung durch Nitroverbindungen des Benzols eine ärztliche Anzeige über eine Berufserkrankung erstattet.

3. Gesetzliche Vorschriften, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst von Bedeutung sind

3.1 Bemerkenswerte gesetzliche Vorschriften des Berichtsjahres

Zu Arbeiten, die mit einer besonderen Gefahr für die damit beschäftigten oder für andere Arbeitnehmer verbunden sind, dürfen nach § 6 Abs. 4 des Arbeitnehmerschutzgesetzes, BGBl. Nr. 234/1972, nur solche Arbeitnehmer herangezogen werden, die die erforderliche körperliche und geistige Eignung sowie die vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes notwendigen Fachkenntnisse und Berufserfahrungen für die sichere Durchführung dieser Arbeiten besitzen. Soweit es mit Rücksicht auf die mit den Arbeiten verbundenen Gefahren für die damit beschäftigten oder für andere Arbeitnehmer von wesentlicher Bedeutung ist, daß die notwendigen Fachkenntnisse für eine sichere Durchführung dieser Arbeiten vorliegen, ist nach § 6 Abs. 5 des genannten Gesetzes der Nachweis dieser Fachkenntnisse durch ein Zeugnis zu erbringen. Die Arbeiten, bei denen das Vorliegen der notwendigen Fachkenntnisse durch ein Zeugnis nachzuweisen ist, sind nach § 24 Abs. 4 des Arbeitnehmerschutzgesetzes durch Verordnung zu bezeichnen, mit der auch die Anforderungen in bezug auf diese Fachkenntnisse festzulegen sind.

Durch die Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441, die am 15. Feber 1976 in Kraft getreten ist, wurden nun nähere Regelungen für die Durchführung der angeführten Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes getroffen. Dazu wurde mit Erlaß¹⁾ unter anderem festgelegt, daß die in diesen Bestimmungen für die einzelnen Arbeiten geforderten Fachkenntnisse auf den jeweils angeführten Gebieten²⁾ nur soweit erforderlich sind, als sie für die ausgeübten Tätigkeiten von Bedeutung sind, wozu diesbezüglich auf die in den Ausführungen dazu genannten Grundsätze für die Ausbildung verwiesen wird. Wenn die Ausbildung nicht im Rahmen des Lehrplanes einer Unterrichtsanstalt erfolgt, sind die Prüfungen, soweit es sich um den Nachweis der Fachkenntnisse für die Durchführung der Arbeiten in Betrieben handelt, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz unterliegen, unter Mitwirkung eines hiefür vom Bundesminister für Verkehr beauftragten Verkehrs-Arbeitsinspektors abzuhalten³⁾.

Von wesentlicher Bedeutung war ferner die Verordnung vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696, mit der Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer geregelt wurden und die für Betriebe gilt, die unter die Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes fallen und in denen die in der genannten Verordnung, BGBl. Nr. 696/1976 angeführten Arbeiten verrichtet werden. Diese Verordnung gilt nicht für die Beschäftigung weiblicher Arbeitnehmer, die unter die Bestimmungen des Mutterschutzgesetzes, BGBl. Nr. 76/1957, oder des Bundesgesetzes über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, BGBl. Nr. 146/1948, fallen. Zu Arbeiten, die im Hinblick auf die Konstitution und die Körperkräfte weiblicher Arbeitnehmer oder die sonst infolge ihrer Art mit einer erhöhten Gefährdung von Leben und Gesundheit für weibliche Arbeitnehmer verbunden sind, dürfen diese nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen herangezogen werden. Ferner dürfen weibliche Arbeitnehmer bei Arbeiten mit bestimmten Einwirkungen, oder solcher mit besonderer physischer Belastung, bzw. für eine Reihe sonstiger Arbeiten nicht beschäftigt werden⁴⁾. Mit der genannten Verordnung über Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer trat eine Reihe von Bestimmungen der auf Grund des § 33 des Arbeitnehmerschutzgesetzes als Bundesgesetze weitergeltenden Verordnungen (unter anderem der Bleiwarenverordnung, BGBl. Nr. 184/1923, der Buchdruckereiverordnung, BGBl. Nr. 185/1923, der Anstreicherschutzverordnung, BGBl. Nr. 186/1923, der Benzolverordnung, BGBl. I Nr. 205/1934, der Aetylenverordnung, BGBl. Nr. 75/1951, der Allgemeinen Dienstnehmerschutzverordnung, BGBl. Nr. 265/1951, und der Eisen- und Stahlhüttenverordnung, BGBl. Nr. 122/1955, sowie der Verordnung zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei Ausführung bestimmter Arbeiten, BGBl. Nr. 259/1956 — jeweils in letztgültiger Fassung) außer Kraft. Ferner wurden unter anderem mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung der § 16 der Arbeitszeitordnung, GBlÖ. Nr. 231/1939, und Nr. 20 der Ausfüh-

¹⁾ Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung, Zl. 61.022/36-1/1976 vom 6. April 1976; verlautbart in den Amtlichen Nachrichten des Bundesministeriums für soziale Verwaltung und des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz, Nummer 6/1976.

²⁾ Die Fachkenntnisse beziehen sich für das Führen verschiedener Kranarten bzw. von Staplern (sowohl elektromotorisch angetriebene als auch solche mit Antrieb durch Verbrennungsmotor), für Arbeiten im Rahmen des Einsatzes von Gasrettungsdiensten und für die selbständige Durchführung von allgemeinen bzw. besonderen Sprengarbeiten.

³⁾ Im Berichtsjahr wurden die Österreichischen Bundesbahnen ermächtigt, Zeugnisse für den Nachweis der Fachkenntnisse für das Führen von Kranen und für das Führen von Staplern nach Maßgabe der Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441, über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten, auszustellen (Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Zl. EB 21623-1-II/2-1976 vom 1976 05 28). Mit Pr. Zl. 5634/7-1-1976 vom 1976 08 11 des Bundesministeriums für Verkehr wurden vier Verkehrs-Arbeitsinspektoren beauftragt, bei den von den Österreichischen Bundesbahnen zur Erlangung von Zeugnissen für den Nachweis der Fachkenntnisse für das Führen von Kranen und für das Führen von Staplern durchzuführenden Prüfungen mitzuwirken.

⁴⁾ Siehe Beilage 5.4

rungsverordnung zur Arbeitszeitordnung, GBlÖ. Nr. 667/1939, für den Geltungsbereich des Arbeitnehmerschutzgesetzes außer Kraft gesetzt. Die Bestimmungen der Verordnung über Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer traten mit 1. Mai 1977 in Kraft.

Ferner sei die Verordnung vom 20. Feber 1976, BGBl. Nr. 117 über die Verbindlicherklärung einer ÖNORM für Bolzensetzgeräte angeführt, mit der die diesbezügliche Verordnung vom 12. November 1962, BGBl. Nr. 305, sowie einschlägige Bestimmungen der Allgemeinen Dienstnehmerschutzverordnung außer Kraft gesetzt wurden.

3.2 Zusammenstellung der gesetzlichen Vorschriften und internationalen Übereinkommen nach dem Stand vom 31. Dezember 1976

Verkehrs-Arbeitsinspektion

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

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

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

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

Bundesgesetz vom 2. Juni 1948, BGBl. Nr. 140 betreffend die Grundsätze für die Regelung des Arbeitsrechtes in der Land- und Forstwirtschaft (Landarbeitsgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 279/1957, 92/1959, 241/1960, 97/1961, 10/1962, 194/1964, 238/1965, 265/1967, 283/1968, 463/1969, 239/1971, 318/1971, 333/1971, 457/1974, 782/1974, 360/1975, 392/1976 sowie der hiezu erlassenen Landarbeitsordnungen.

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

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

Technischer und arbeitshygienischer Arbeitnehmerschutz (allgemein)

Anstreicher-, Lackierer- und Malerarbeiten

Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 186, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in gewerblichen Betrieben mit Anstreicher-, Lackierer- und Malerarbeiten beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnungen vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974 und vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾.

Arbeitnehmerschutzgesetz

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

Durchführungsvorschriften zum Arbeitnehmerschutzgesetz

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.

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

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

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

Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441, über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten²⁾.

Verordnung vom 20. Feber 1976, BGBl. Nr. 116, über die Betriebsbewilligung nach dem Arbeitnehmerschutzgesetz.

Verordnung vom 20. Feber 1976, BGBl. Nr. 117, über die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN für Bolzensetzgeräte.

Verordnung vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾, über Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer.

Arbeitnehmerschutzkommission

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

Arbeitsstoffe, gesundheitsschädliche oder feuergefährliche

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

Arsen

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

Aufzüge

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

Azetylen

Verordnung vom 20. Dezember 1950, BGBl. Nr. 75/1951, über die gewerbsmäßige Lagerung und Zerkleinerung von Karbid und über die Erzeugung und Verwendung von Azetylen (Azetylenverordnung) in der Fassung der Gewerbeordnung 1973, BGBl. Nr. 50/1974, der Verordnung vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾, und der Kundmachung vom 7. März 1958, BGBl. Nr. 70.

Bauarbeiten

Verordnung vom 10. November 1954, BGBl. Nr. 267, über Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei Ausführung von Bauarbeiten, Bauneben- und Bauhilfsarbeiten in der Fassung der Verordnungen vom 25. Juli 1973, BGBl. Nr. 501, und vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

Benzol

Verordnung vom 28. März 1934, BGBl. I Nr. 205, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer in gewerblichen Betrieben, in denen Benzol, Toluol, Xylol, Trichloräthylen, Tetrachloräthan, Tetrachlorkohlenstoff oder Schwefelkohlenstoff erzeugt oder verwendet wird (Benzolverordnung), in der Fassung der Verordnungen vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974 und vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾.

Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer

Verordnung vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾ über Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer.

Bestimmte Arbeiten

Verordnung vom 3. Dezember 1956, BGBl. Nr. 259, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei Ausführung bestimmter Arbeiten erlassen werden, in der Fassung der Verordnung vom 1. Dezember 1970, BGBl. Nr. 382, des Bundesgesetzes vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, und der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974³⁾.

Blei- und Zinkhütten

Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 183, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in den der Gewerbeordnung unterliegenden Blei- und Zinkhütten und Zinkweißfabriken beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnungen vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974 und vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾.

Bleiwarenerzeugung

Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 184, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in gewerblichen Betrieben zur Erzeugung von Bleiverbindungen, Bleilegierungen und Bleiwaren beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnungen vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974 und vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾.

Bolzensetzgeräte

Verordnung vom 20. Feber 1976, BGBl. Nr. 117, über die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN für Bolzensetzgeräte.

Brennbare Flüssigkeiten; Mineralöl

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

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

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

Buchdruckereiarbeiten

Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 185, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in gewerblichen Betrieben mit Buch- und Steindruckerei- sowie Schriftgießereiarbeiten beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnungen vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974 und vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾.

Dampfkessel

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

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

Verordnung vom 17. April 1948, BGBl. Nr. 83, betreffend Dampfkessel, Dampfgefäße, Druckbehälter und Wärmekraftmaschinen (Dampfkesselverordnung — DKV.), in der Fassung der Verordnungen vom 2. April 1957, BGBl. Nr. 94, vom 18. Mai 1967, BGBl. Nr. 187, vom 23. September 1972, BGBl. Nr. 396, vom 7. Mai 1974, BGBl. Nr. 383, vom 27. November 1975, BGBl. Nr. 626 und vom 11. November 1976, BGBl. Nr. 657.

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

Dienstnehmerschutzverordnung, Allgemeine

Verordnung vom 10. November 1951, BGBl. Nr. 265, über allgemeine Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer (Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung), in der Fassung der Verordnungen vom 29. Dezember 1961, BGBl. Nr. 32/1962, vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, vom 20. Feber 1976, BGBl. Nr. 117 und vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾, sowie der Kundmachung vom 9. Feber 1965, BGBl. Nr. 31.

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).

Durchführung des Arbeitnehmerschutzes

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

Eisen- und Stahlhütten

Verordnung vom 31. März 1955, BGBl. Nr. 122, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern in Eisen- und Stahlhüttenbetrieben, in der Fassung der Verordnungen vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974 und vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696¹⁾.

Elektrotechnik

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

Durchführungsvorschriften zum Elektrotechnikgesetz

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

Verordnung vom 22. März 1967, BGBl. Nr. 135, über die Sicherheit und den störungsfreien Betrieb elektrischer Betriebsmittel und Anlagen (2. Durchführungsvorschriftenverordnung zum Elektrotechnikgesetz), in der Fassung der Verordnungen vom 1. Juli 1969, BGBl. Nr. 263 (3. Durchführungsvorschriftenverordnung zum Elektrotechnikgesetz), vom 12. Juli 1971, BGBl. Nr. 300 (4. Durchführungsvorschriftenverordnung zum Elektrotechnikgesetz),

vom 1. Feber 1974, BGBl. Nr. 99 (5. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz), und vom 30. September 1975, BGBl. Nr. 546 (6. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz⁴⁾ sowie der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 7. Oktober 1971, BGBl. Nr. 411.

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

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

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

Emissionen

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

Verordnung vom 11. Juni 1976, BGBl. Nr. 378, über die Begrenzung von Emissionen aus Aufbereitungsanlagen für bituminöses Mischgut⁵⁾.

Fachkenntnisse

Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441, über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten²⁾.

Flüssiggas

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

Garagen, Einstellplätze

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

Gase

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

Gesundheitliche Eignung

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

Gifte; Suchtgifte

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

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

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

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

Kälteanlagen

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

Krane, Winden, Flaschenzüge

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

Magnesiumlegierungen

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

Maschinenschutz

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

Methanol

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

Milzbrand

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

Schädlingsbekämpfung

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

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

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

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

Schleifkörper

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

Sicherheitsfilme

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

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

Sicherheitsgürtel

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

Sprengwesen

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

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

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

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

Verordnung vom 7. Jänner 1954, BGBl. Nr. 77, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer bei der Ausführung von Sprengarbeiten, in der Fassung der Verordnungen vom 12. März 1965, BGBl. Nr. 77, und vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441⁶⁾.

Steinbrüche

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

Strahlenschutz

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

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

Bundesgesetz vom 29. April 1964, BGBl. Nr. 117, über die Haftung für nukleare Schäden (Atomhaftpflichtgesetz).

Thomasmehl

Verordnung über die Herstellung, Verpackung, Lagerung und Einfuhr von Thomasmehl vom 30. Jänner 1931, deutsches RGBl. I S. 17, in der Fassung der Verordnung vom 30. September 1931, deutsches RGBl. I S. 525 (GBlÖ. Nr. 1436/1939) und der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974.

Zelluloid

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

Verwendungsschutz (allgemein)**Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch**

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

Angestellte

Bundesgesetz vom 11. Mai 1921, BGBl. Nr. 292, über den Dienstvertrag der Privatangestellten (Angestelltengesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 229/1937, vom 25. Juli 1946, BGBl. Nr. 174, vom 3. Juli 1947, BGBl. Nr. 159, vom 21. Mai 1958, BGBl. Nr. 108, vom 18. November 1959, BGBl. Nr. 253, vom 30. Juni 1971, BGBl. Nr. 292, vom 13. Juli 1971, BGBl. Nr. 317, und vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 418, und vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 390⁷⁾ sowie der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 7. Oktober 1971, BGBl. Nr. 411.

Arbeitsverfassung

Bundesgesetz vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 22/1974, betreffend die Arbeitsverfassung (Arbeitsverfassungsgesetz — ArbVG), in der Fassung der Bundesgesetze vom 11. Juni 1975, BGBl. Nr. 360 und vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 387.

Durchführungsvorschriften zum Arbeitsverfassungsgesetz

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

Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 354, mit der die Geschäftsführung der Einigungsämter, des Obereinigungsamtes und der Schlichtungsstellen geregelt wird (Einigungsamts-Geschäftsordnung 1974 — EA-Geo 1974), in der Fassung der Verordnung vom 27. Oktober 1975, BGBl. Nr. 561.

Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 355, über die Geschäftsführung der Betriebs- (Gruppen-, Betriebshaupt-)versammlung, des Betriebsrates, des Betriebsausschusses, der Betriebsräteversammlung, des Zentralbetriebsrates, der Jugendversammlung und des Jugendvertrauensrates (Betriebsrats-Geschäftsordnung 1974 — BRGO 1974), in der Fassung der Kundmachung vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 381 (Druckfehlerberichtigung).

Arbeitszeit

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

§ 16 der Arbeitszeitordnung, GBlÖ. Nr. 231/1939⁸⁾.

Nr. 20 der Verordnung zur Einführung von Arbeitszeitvorschriften, GBlÖ. Nr. 667/1939 (Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung)⁸⁾.

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

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

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

Betriebsräte

siehe Arbeitsverfassungsgesetz und Durchführungsvorschriften.

Entgeltfortzahlung

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

Invalideinstellung

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 22/1970, über die Einstellung und Beschäftigung Invalider (Invalideneinstellungsgesetz 1969), in der Fassung der Bundesgesetze vom 20. Juni 1973, BGBl. Nr. 329, vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399, und vom 23. Jänner 1975, BGBl. Nr. 96.

Kinder- und Jugendschutz

Bundesgesetz vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der Fassung der Bundesgesetze vom 13. Feber 1952, BGBl. Nr. 45, vom 31. März 1955, BGBl. Nr. 70, vom 5. April 1962, BGBl. Nr. 113, vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 462, vom 20. Juni 1973, BGBl. Nr. 331, vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399, vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 390⁹⁾ und des Abschnittes II des Anhanges, in der Fassung der Verordnung vom 25. Oktober 1954, BGBl. Nr. 258.

Kollektivvertragswesen, Mindestlohntarife und Betriebsvereinbarungen
siehe Arbeitsverfassungsgesetz

Mutterschutz

Bundesgesetz vom 13. März 1957, BGBl. Nr. 76, über den Mutterschutz (Mutterschutzgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze vom 18. März 1959, BGBl. Nr. 92, vom 28. November 1960, BGBl. Nr. 240, vom 15. Feber 1961, BGBl. Nr. 68, vom 15. Dezember 1961, BGBl. Nr. 9/1962, vom 10. Juli 1963, BGBl. Nr. 199, vom 21. Juni 1968, BGBl. Nr. 281, vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 462, vom 6. März 1974, BGBl. Nr. 178, vom 12. Juli 1974, BGBl. Nr. 459, vom 28. November 1974, BGBl. Nr. 775, 778, 779 und 780 sowie vom 6. Mai 1976, BGBl. Nr. 289.

Nachtarbeit der Frauen

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

Privat-Kraftwagenführer

Bundesgesetz vom 20. Dezember 1928, BGBl. Nr. 359, über die Regelung des Dienstverhältnisses der Privatkraftwagenführer (Privat-Kraftwagenführergesetz), in der Fassung der Bundesgesetze vom 25. Juli 1946, BGBl. Nr. 174, vom 16. Dezember 1964, BGBl. Nr. 313, vom 13. Juli 1971, BGBl. Nr. 317 und vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 390¹⁰⁾.

Sonn- und Feiertagsruhe

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

Teilzeitbeschäftigung

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

Urlaub

Bundesgesetz vom 11. Mai 1921, BGBl. Nr. 292, über den Dienstvertrag der Privatangestellten (Angestelltengesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 229/1937, vom 25. Juli 1946, BGBl. Nr. 174, vom 3. Juli 1947, BGBl. Nr. 159, vom 21. Mai 1958, BGBl. Nr. 108, vom 18. November 1959, BGBl. Nr. 253, vom 30. Juni 1971, BGBl. Nr. 292, vom 13. Juli 1971, BGBl. Nr. 317, vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 418, und vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 390⁷⁾ sowie der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 7. Oktober 1971, BGBl. Nr. 411.

Kundmachung vom 13. Jänner 1959, BGBl. Nr. 24, über die Wiederverlautbarung des Arbeiterurlaubsgesetzes, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 13. Juli 1971, BGBl. Nr. 317, und der Kundmachung vom 14. November 1959, BGBl. Nr. 246 ¹¹⁾.

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

Bundesgesetz vom 13. Mai 1964, BGBl. Nr. 108, betreffend Erkrankung während desurlaubes ¹¹⁾.

Bundesgesetz vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 390, betreffend die Vereinheitlichung des Urlaubsrechtes und die Einführung einer Pflegefreistellung ¹⁰⁾.

Verkehr

Eisenbahn

Bundesgesetz vom 13. Februar 1957, BGBl. Nr. 60, über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957), in der Fassung der Bundesgesetze vom 17. April 1963, BGBl. Nr. 113, vom 12. Dezember 1969, BGBl. Nr. 20/1970, vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 274 (Verkehrsrechts-Anpassungsgesetz 1971), und vom 10. Juni 1976, BGBl. Nr. 305, sowie der Kundmachung vom 14. Juli 1975, BGBl. Nr. 422.

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

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

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

Verordnung vom 24. Oktober 1967, BGBl. Nr. 386, betreffend die Frachtbriefe im inländischen Eisenbahnverkehr (Durchführungsverordnung I zur EVO) in der Fassung der Verordnung vom 24. November 1972, BGBl. Nr. 471.

Verordnung vom 13. November 1967, BGBl. Nr. 387, betreffend die Beförderung lebender Tiere im Eisenbahnverkehr (Durchführungsverordnung II zur EVO) in der Fassung der Verordnung vom 19. August 1971, BGBl. Nr. 360.

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

Bundesgesetz vom 21. Jänner 1959, BGBl. Nr. 48, über die Haftung für den Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von Kraftfahrzeugen (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz — EKHG).

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

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

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

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

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

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

Kraftfahrbetrieb

Bundesgesetz vom 23. Juni 1967, BGBl. Nr. 267, über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967), in der Fassung der Bundesgesetze vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 285, vom 3. Mai 1974, BGBl. Nr. 286 und vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 352 ¹²⁾ ¹³⁾ sowie der Kundmachung vom 22. Juli 1970, BGBl. Nr. 240.

Verordnung vom 30. November 1967, BGBl. Nr. 399, über die Durchführung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967), in der Fassung der Verordnungen vom 21. Feber 1968, BGBl. Nr. 77, vom 19. Juni 1968, BGBl. Nr. 204, vom 20. Dezember 1971, BGBl. Nr. 476, vom 28. April 1972, BGBl. Nr. 177, vom 26. Juli 1972, BGBl. Nr. 356, und vom 22. Juli 1975, BGBl. Nr. 450 sowie der Kundmachungen vom 30. Juli 1970, BGBl. Nr. 256, vom 30. Juli 1970, BGBl. Nr. 257, und vom 28. Mai 1971, BGBl. Nr. 201.

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

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

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

Bundesgesetz vom 2. April 1952, BGBl. Nr. 85, über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen zu Lande und über einige Änderungen der Gewerbeordnung (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz), in der Fassung des Art. II der Gewerberechtsnovelle 1968, BGBl. Nr. 305, des § 376 Z. 36 der Gewerbeordnung 1973, BGBl. Nr. 50/1974 und des Bundesgesetzes vom 6. Mai 1976, BGBl. Nr. 253.

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

Verordnung vom 21. Dezember 1955, BGBl. Nr. 289, mit der gewerbepolizeiliche Regelungen für die nichtlinienmäßige Beförderung von Personen zu Lande getroffen werden (Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr), in der Fassung der Verordnungen vom 12. März 1964, BGBl. Nr. 47, vom 24. Feber 1970, BGBl. Nr. 89, vom 30. November 1970, BGBl. Nr. 381 und vom 31. Mai 1976, BGBl. Nr. 274.

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

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

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

Straßenverkehrsvorschriften

Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, BGBl. Nr. 159, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960), in der Fassung der Bundesgesetze vom 15. Juli 1964, BGBl. Nr. 204, vom 14. Juli 1965, BGBl. Nr. 229, vom 22. Mai 1969, BGBl. Nr. 209, vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 274 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971), vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 21/1974, vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 402, und vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 412¹⁴⁾, sowie der Kundmachung vom 13. August 1963, BGBl. Nr. 228, vom 3. Mai 1968, BGBl. Nr. 163, vom 2. August 1973, BGBl. Nr. 405, und vom 28. September 1976, BGBl. Nr. 576.

Verordnung vom 26. Feber 1966, BGBl. Nr. 83, über Straßenverkehrszeichen (Straßenverkehrszeichenverordnung), in der Fassung der Verordnungen vom 16. September 1969, BGBl. Nr. 340 und vom 7. Dezember 1976, BGBl. Nr. 703⁵⁾.

Post- und Fernmeldewesen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Binnenschifffahrt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bundesgesetz vom 17. Feber 1971, BGBl. Nr. 91, über die Regelung der Schifffahrt (Schiffahrtspolizeigesetz — SchPG), in der Fassung des Bundesgesetzes vom 27. Jänner 1976, BGBl. Nr. 65.

Verordnung vom 10. Mai 1971, BGBl. Nr. 259, betreffend eine Wasserstraßen-Verkehrsordnung, in der Fassung der Verordnungen vom 20. März 1974, BGBl. Nr. 198 und vom 1. September 1976, BGBl. Nr. 476 sowie der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 21. September 1976, BGBl. Nr. 575.

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

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

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

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

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

Bundesgesetz vom 27. Jänner 1976, BGBl. Nr. 65, über die Behördenzuständigkeit und die Ahndung von Verwaltungsübertretungen in Angelegenheit der Schifffahrt auf dem Bodensee sowie über die Änderung des Schifffahrtspolizeigesetzes.

Verordnung vom 17. Feber 1976, BGBl. Nr. 93, über die Schifffahrt auf dem Bodensee (Bodensee-Schiffahrts-Ordnung) in der Fassung der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) vom 21. September 1976, BGBl. Nr. 575.

Zivilluftfahrt

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

Verordnung vom 1. Oktober 1958, BGBl. Nr. 219, betreffend das zivile Luftfahrtpersonal und die Zivilluglehrer (Zivilluftfahrt-Personalverordnung — ZLPV.), in der Fassung der Kundmachung vom 19. Juli 1976, BGBl. Nr. 420.

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

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

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

Sonstige Vorschriften

Arbeiterkammern

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

Ausländerbeschäftigung

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

Berufsausbildung

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

Durchführungsvorschriften zum Berufsausbildungsgesetz

Verordnung vom 22. Oktober 1969, BGBl. Nr. 375, mit der die Lehrberufsliste erlassen wird, in der Fassung der Verordnungen vom 12. Juni 1973, BGBl. Nr. 303 und vom 22. Feber 1974, BGBl. Nr. 151¹⁵).

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

Verordnungen, mit denen Ausbildungsvorschriften für Lehrberufe erlassen und geändert wurden: BGBl. Nr. 190/1971, BGBl. Nr. 73, 74, 75, 116, 171, 432/1972, BGBl. Nr. 171/1974, BGBl. Nr. 347/1975 und BGBl. Nr. 95, 140, 510, 533/1976.

Gewerbeordnung

Bundesgesetz vom 29. November 1973, BGBl. Nr. 50/1974, mit dem Vorschriften über die Ausübung von Gewerben erlassen werden (Gewerbeordnung 1973 — GewO 1973) in der Fassung der Bundesgesetze vom 11. April 1975, BGBl. Nr. 259 und vom 6. Mai 1976, BGBl. Nr. 253⁵⁾.

Maß- und Eichwesen

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

Normenwesen

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

Rohrleitungen

Bundesgesetz vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 411, über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern in Rohrleitungen (Rohrleitungsgesetz)¹⁶⁾.

Sozialversicherung

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

Verfassung

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

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

Verwaltung

Kundmachung vom 23. Mai 1950, BGBl. Nr. 172, über die Wiederverlautbarung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiete des Verwaltungsverfahrens, in der Fassung der Bundesgesetze vom 26. Juni 1958, BGBl. Nr. 129 (Finanzstrafgesetz), vom 18. März 1959, BGBl. Nr. 92 (EGVG.-Novelle), vom 30. Oktober 1959, BGBl. Nr. 231, vom 26. Oktober 1960, BGBl. Nr. 218, vom 4. Juli 1963, BGBl. Nr. 175 (Strafgesetznovelle 1963), vom 4. November 1964, BGBl. Nr. 275, vom 27. Jänner 1968, BGBl. Nr. 45, vom 27. März 1969, BGBl. Nr. 143 (EGVG.-Novelle 1969), vom 1. Juli 1970, BGBl. Nr. 224, vom 12. Mai 1971, BGBl. Nr. 193, vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 275, und vom 11. Juli 1974, BGBl. Nr. 422 (Strafrechtsanpassungsgesetz) sowie der Kundmachung vom 23. April 1976, BGBl. Nr. 188¹⁷⁾.

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

Verordnung vom 6. Feber 1968, BGBl. Nr. 53, über die Verwaltungsabgaben in den Angelegenheiten der Bundesverwaltung und über die Art ihrer Einhebung bei den Bundesbehörden (Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1968), in der Fassung der Verordnungen vom 21. Dezember 1971, BGBl. Nr. 3/1972, vom 26. April 1973, BGBl. Nr. 200, und vom 10. November 1975, BGBl. Nr. 575¹⁸⁾, sowie der Kundmachungen vom 9. Mai 1968, BGBl. Nr. 168, und vom 3. September 1970, BGBl. Nr. 284.

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

Verordnung vom 1. Juni 1976, BGBl. Nr. 246, mit der Bauschbeträge für die bei Amtshandlungen der Bundesbehörden außerhalb des Amtes von den Beteiligten zu entrichtenden Kommissionsgebühren festgesetzt werden (Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 1976 — BKommGebV 1976).

Internationale Übereinkommen der Internationalen Arbeitskonferenz, die von Österreich ratifiziert wurden

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

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

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

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

Übereinkommen (Nr. 26) über die Einrichtung von Verfahren zur Festsetzung von Mindestlohntarifen, BGBl. Nr. 293/1974.

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

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

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

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

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

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

-
- 1) Inkraftgetreten am 1. Mai 1977
 - 2) Inkraftgetreten am 15. Feber 1976
 - 3) Außerkraftgetreten am 1. Mai 1977 gemäß Verordnung vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696
 - 4) Änderung zum Teil mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1976, 1977, 1978 und 1981
 - 5) Inkraftgetreten am 1. Jänner 1977
 - 6) Änderung mit Wirksamkeit vom 15. Feber 1976
 - 7) Inkrafttreten am 1. Jänner 1977 bzw. 1978; Außerkrafttreten der §§ 17 a, 17 b und 17 c am 1. Jänner 1977 bzw. 1978
 - 8) Außerkraftgetreten gemäß § 11 (2) Ziffer 2 der Verordnung vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696, mit 1. Mai 1977 für den Geltungsbereich des Arbeitnehmerschutzgesetzes
 - 9) Außerkrafttreten des § 32 Abs. 2 am 1. Jänner 1977 bzw. 1978
 - 10) Inkrafttreten am 1. Jänner 1977 bzw. 1978
 - 11) Außerkrafttreten am 1. Jänner 1977 bzw. 1978
 - 12) 3. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle und zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sicherheitsgurten
 - 13) Inkraftgetreten zum Teil am 1. Jänner 1977
 - 14) Inkraftgetreten am 1. Jänner 1977 bzw. 1. März 1977
 - 15) Außerkrafttreten mit Wirksamkeit vom 31. März 1976, 30. Juni 1976 bzw. 31. Dezember 1978
 - 16) Inkraftgetreten am 1. Feber 1976
 - 17) Aufhebung des § 17 des VSTG 1950 mit Ablauf des 28. Feber 1977
 - 18) Änderung teilweise mit Wirksamkeit vom 1. Feber 1976

4. Statistik

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. 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 I 1	Eisenbahnen												
	Öffentliche Eisenbahnen												
1.1	Haupt- und Nebenbahnen												
1.1.a	Österreichische Bundesbahnen												
	Generaldirektion												
	Stabstelle Informatik und Kybernetik	—	—	3	—	—	3	65	—	10	—	—	75
	Stabstelle Betriebswirtschaft und Revision	4	—	1	—	—	5	28	—	3	—	—	31
	Generalsekretariat	—	—	1	—	—	1	22	—	21	—	—	43
	Administrative Direktion	1	2	1	—	—	4	30	—	19	—	—	49
	Personaldirektion ³⁾	1	3	—	1	—	5	73	—	47	—	—	120
	Finanzdirektion	—	1	1	—	—	2	43	—	13	—	—	56
	Betriebsdirektion	—	1	—	1	—	2	135	—	19	—	—	154
	Verkaufsdirektion	—	1	—	1	—	2	106	—	18	—	—	124
	Maschinendirektion	—	—	—	1	—	1	109	—	12	—	—	121
	Baudirektion	—	—	1	1	—	2	142	—	18	—	—	160
	Einkaufsdirektion	—	1	—	—	—	1	6	—	1	—	—	7
	Elektrotechnische Direktion	—	4	4	—	—	8	133	—	16	—	—	149
	Kraftwagendirektion	—	—	—	1	—	1	45	—	13	—	—	58
	Sanitätsdienst ⁴⁾	—	1	—	—	—	1	3	—	3	—	—	6
	Summe Generaldirektion	6	14	12	6	—	38	940	—	213	—	—	1.153
1.1.b	Zentralstellen												
	Zentrale Personalstelle	5	1	—	—	1	7	242	9	325	17	—	593
	Pensionsstelle	—	—	—	1	—	1	97	—	43	1	—	141
	Zentrale Rechnungsstelle	—	—	—	1	—	1	265	—	26	1	—	292
	Zentrale Wagenstelle	—	—	—	1	—	1	73	—	—	—	—	73
	Zentrale Verkehrseinnahmenstelle	—	—	1	1	—	2	435	—	43	2	—	480
	Zentrale Reklamations- und Ausforschungsstelle	—	—	1	—	—	1	36	—	9	—	—	45
	Zentrale Materialstelle	3	—	2	2	—	7	177	—	17	—	—	194
	Kraftwerk-Zentralstelle	—	1	—	1	—	2	69	—	8	—	—	77
	Elektronische Datenverarbeitung — Rechenzentrum	—	—	—	1	—	1	135	1	38	—	—	174
	Summe Zentralstellen	8	2	4	8	1	23	1.529	10	509	21	—	2.069
1.1.c	Bundesbahndirektionen												
	Bundesbahndirektion Wien	—	—	—	—	1	1	435	—	126	1	—	562
	Bundesbahndirektion Linz	—	—	—	1	—	1	282	—	88	—	—	370
	Bundesbahndirektion Innsbruck	—	—	—	1	—	1	183	—	40	1	—	224
	Bundesbahndirektion Villach	—	—	—	1	—	1	309	—	68	1	—	378
	Summe Bundesbahndirektionen	—	—	—	3	1	4	1.209	—	322	3	—	1.534
	Summe Generaldirektion, Zentralstellen und Bundesbahndirektionen	14	16	16	17	2	65	3.678	10	1.044	24	—	4.756

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. 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	
1.1.d	Betriebsdirektion												
	Bahnhöfe	223	368	92	85	11	779	28.074	454	1.848	2	30.378	
	Lade- und Haltestellen	91	4	—	—	—	95	109	—	37	—	146	
	Haltestellen, Betriebsausweichen . .	53	2	—	—	—	55	53	—	46	—	99	
	Summe Betriebsdirektion	367	374	92	85	11	929	28.236	454	1.931	2	30.623	
1.1.e	Baudirektion												
	Bauleitungen	—	4	1	—	—	5	92	—	2	—	94	
	Streckenleitungen	—	7	24	—	—	31	735	1	54	—	790	
	Bahnmeister	—	6	122	50	—	178	6.702	—	242	—	6.944	
	(eingegliedert 471 Gleismeister- und 27 Lehnenmeisterstellen) . .	498	—	—	—	—	498	—	—	—	—	—	
	Hochbaubahnmeister	—	—	6	5	—	11	605	—	54	—	659	
	Brückenmeister	—	—	14	—	—	14	397	—	—	—	397	
	Lehnenbahnmeister	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	
	(eingegliedert 6 Lehnenmeisterstellen)	6	—	—	—	—	6	59	—	1	—	60	
	Bauzüge	—	—	—	7	—	7	505	—	3	—	508	
	Block- und Schrankenposten, Halte- und Ladestellen 5)	273	71	—	—	—	344	1.210	—	63	—	1.273	
	Schwellen- und Oberbaustofflager	—	3	—	2	—	5	196	—	5	—	201	
	Summe Baudirektion	777	91	167	65	—	1.100	10.501	1	424	—	10.926	
1.1.f	Maschinendirektion 6)												
	Zugförderungsleitungen, Betriebs- und Wagenwerkstätten	—	—	3	12	9	24	8.914	—	385	—	9.299	
	Lehrwerkstätten in den Zfl.	—	—	—	5	—	5	184	212	—	—	396	
	Zugförderungsstellen, Betriebs- und Wagenwerkstätten	—	1	5	17	—	23	2.361	—	49	—	2.410	
	Entseuchungs-, Umkehr- und Wagenmeisterstellen 7)	95	57	10	—	—	162	—	—	—	—	—	
	Hauptwerkstätten	—	—	—	—	6	6	5.257	—	201	—	5.458	
	Wagenwerk Jedlersdorf 8)	—	—	—	—	1	1	691	—	14	—	705	
	Lehrwerkstätten in den Hauptwerkstätten und Lehrlingsheime 9)	—	—	1	8	—	9	264	614	—	—	878	
	Summe Maschinendirektion	95	58	19	42	16	230	17.671	826	649	—	19.146	
1.1.g	Einkaufsdirektion												
	Materialmagazine	—	—	—	6	—	6	510	—	54	—	564	
	Materialnebenlager 10)	—	1	—	2	—	3	129	—	4	—	133	
	Summe Einkaufsdirektion	—	1	—	8	—	9	639	—	58	—	697	

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. 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	Arbeitnehmer					3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
1.1.h	Elektrotechnische Direktion																		
	Elektrowesen																		
	Elektrostreckenleitungen	—	—	4	—	—	4	143	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	153
	Elektromeister mit Nebenstellen und 50 Hz-Kraftwerke	2	32	5	—	—	39	495	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	511
	Fahrleitungsmeister	—	29	18	—	—	47	715	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	745
	Unterwerke	29	10	—	—	—	39	103	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	112
	Fahrleitungskuppelstellen und Zugvorheizanlagen ⁷⁾	45	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Elektrozentralwerkstätten einschl. Lehrwerkstätten	—	—	—	4	—	4	226	79	6	—	—	—	—	—	—	—	—	311
	Gaswerkstätte	—	1	—	—	—	1	17	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	18
	Kraftwerksleitung Innsbruck ¹¹⁾	2	2	—	1	—	5	53	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	57
	Kraft- u. Umformerwerke	1	3	6	—	—	10	196	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	207
	Elektrobauleitungen	—	2	—	—	—	2	23	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	27
	Losbauführungen	20	8	—	—	—	28	94	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	102
	Summe Elektrowesen	99	87	33	5	—	224	2.065	79	99	—	—	—	—	—	—	—	—	2.243
	Sicherungswesen																		
	Signalstreckenleitungen	—	—	1	3	—	4	286	—	44	—	—	—	—	—	—	—	—	330
	Signalwerkstätten einschl. Bauzüge u. Bautrupps	30	17	5	3	—	55	803	70	3	—	—	—	—	—	—	—	—	876
	Signal-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen ¹²⁾	65	53	3	—	—	121	695	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	720
	Summe Sicherungswesen	95	70	9	6	—	180	1.784	70	72	—	—	—	—	—	—	—	—	1.926
	Fernmeldewesen																		
	Fernmeldestreckenleitungen	—	—	3	1	—	4	175	—	29	—	—	—	—	—	—	—	—	204
	Fernmeldewerkstätten und Bauzüge	7	14	2	2	—	25	426	47	12	—	—	—	—	—	—	—	—	485
	Fernmelde-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen ¹²⁾	90	30	1	—	—	121	380	—	44	—	—	—	—	—	—	—	—	424
	Fernschreib- und Fernsprechvermittlungen	—	2	2	—	—	4	52	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	88
	Summe Fernmeldewesen	97	46	8	3	—	154	1.033	47	121	—	—	—	—	—	—	—	—	1.201
	Summe Elektrotechnische Direktion	291	203	50	14	—	558	4.882	196	292	—	—	—	—	—	—	—	—	5.370

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	männlich		weiblich			
								Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)	Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) 1)	Jugendliche Arbeitnehmer 2)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1.1.i	Kraftwagendirektion												
	Kraftwagenbetriebsleitungen, Stützpunkte	—	—	5	11	—	16	1.838	—	58	—	—	1.896
	Kraftwagennebenstellen, Garagen, Autobahnhöfe, Einstellräume 13)	—	—	—	6	—	6	426	—	12	—	—	438
	Kraftwagenzentralwerkstätte	147	—	—	—	—	147	—	—	—	—	—	—
	Kraftwagenzentralmagazin	—	—	—	1	—	1	194	44	3	—	—	241
	Kraftwagenzentralmagazin	—	—	1	—	—	1	26	—	1	—	—	27
	Summe Kraftwagendirektion	147	—	6	18	—	171	2.484	44	74	—	—	2.602
	Summe Österr. Bundesbahnen	1.691	743	350	249	29	3.062	68.091	1.531	4.472	26	—	74.120
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe												
1.2.a	Schienenbahnen 14)												
	Achenseebahn AG N.	2	1	—	—	—	3	12	—	1	—	—	13
	Bürmoos—Trimmelkam N, EB 15)	4	1	—	—	—	5	18	1	1	—	—	20
	Lb. Gmunden—Traundorf—Vorchdorf—Eggenberg N, EB	1	2	—	—	—	3	14	—	1	—	—	15
	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft	6	12	4	5	—	27	759	—	59	—	—	818
	Höhenbahn Schoberboden—Reißeck—Seenplateau N.	—	2	—	—	—	2	25	—	—	—	—	25
	Lb. Lambach—Haag am Hausruck N, EB 16)	8	2	—	—	—	10	21	—	3	—	—	24
	Lb. Lambach—Vorchdorf—Eggenberg AG N, EB	5	—	—	—	—	5	11	—	3	—	—	14
	Linzer Lokalbahn AG N, EB	6	3	2	—	—	11	99	4	7	—	—	110
	Lb. Mixnitz—Bärenschützklamm—St. Erhard AG N, EB	4	—	—	—	—	4	12	—	—	—	—	12
	Montafonerbahn AG N, EB	4	3	—	—	—	7	46	2	—	—	—	48
	Lb. Neumarkt—Kalham—Waizenkirchen, Niederspaching—Peuerbach AG N, EB	4	2	—	—	—	6	21	—	1	—	—	22
	Neusiedlerseebahn AG N.	6	1	1	—	—	8	48	1	—	—	—	49
	AG Lb. Payerbach—Hirschwang N, EB	3	—	—	—	—	3	9	—	—	—	—	9
	Raab—Oedenburg—Ebenfurter Eisenbahn	2	3	2	—	—	7	97	—	3	—	—	100
	Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Lokalbahn Salzburg—Lamprechtshausen N, EB	6	5	2	—	—	13	121	—	8	—	—	129
	Steiermärkische Landesbahnen	37	13	4	—	—	54	284	13	24	—	—	321
	Stubaitalbahn AG N, EB	4	4	—	—	—	8	34	—	4	—	—	38
	Lb. Vöcklamarkt—Attersee AG N, EB	4	2	—	—	—	6	18	—	1	—	—	19
	AG der Wiener Lokalbahnen N, EB	10	6	3	1	—	20	235	—	48	—	—	283
	Zillertalbahn N 17)	8	5	1	—	—	14	85	—	4	2	—	91
	Summe Schienenbahnen der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	124	67	19	6	—	216	1.969	21	168	2	—	2.160

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer					Gesamtzahl der Arbeitnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	männlich		weiblich			
								Arbeitnehmer (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	184	—	3	—	—	187
	Steiermärkische Landesbahnen	12	4	—	—	—	16	69	—	—	—	—	69
	Stubaitalbahn AG	—	2	—	—	—	2	16	—	1	—	—	17
	AG der Wiener Lokalbahnen	—	2	2	—	—	4	25	—	5	—	—	30
	Zillertalbahn ¹⁷⁾	1	—	1	—	—	2	25	—	—	—	—	25
	Summe Kraftwagenbetriebe der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	21	11	4	2	—	38	328	—	10	—	—	338
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	145	78	23	8	—	254	2.297	21	178	2	—	2.498
2	Straßenbahnen												
2.1	Normalspur												
	Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe	—	3	—	2	—	5	545	—	35	—	—	580
	St. Pöltner Straßenbahn Ges.m.b.H. Betrieb mit Ablauf des 30. Jänner 1976 eingestellt												
	Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe	135	30	28	23	3	219	6.315	156	981	38	—	7.490
2.2	Schmalspur												
	Straßenbahn Gmunden	—	1	—	—	—	1	9	—	—	—	—	9
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG . Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft	5	1	—	1	—	7	180	—	6	—	—	186
	Kapfenberg	3	2	—	2	—	7	346	—	20	—	—	366
	Summe Straßenbahnen (Normal- und Schmalspur)	143	37	28	28	3	239	7.395	156	1.042	38	—	8.631
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe ¹⁸⁾												
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG . Betrieb mit Ablauf des 30. Juni 1976 eingestellt												
	Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft	2	2	—	1	—	5	143	—	5	1	—	149
	Mürztaler Verkehrs Ges.m.b.H., Kapfenberg	3	—	1	—	—	4	38	1	10	—	—	49
	Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien	8	1	—	1	—	10	257	—	6	—	—	263
	Summe Oberleitungs-Omnibusbetriebe	13	3	1	2	—	19	438	1	21	1	—	461

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	männlich		weiblich			
								Arbeitnehmer (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	274	—	—	—	—	274
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG	—	—	—	2	—	2	160	—	3	—	—	163
	Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft	—	2	—	1	—	3	242	—	7	—	—	249
	Mürztaler Verkehrs-Ges.m.b.H., Kapfenberg	—	—	1	—	—	1	19	—	5	—	—	24
	Salzburger Stadtwerke-Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien	1	1	—	1	—	3	179	1	5	—	—	185
	Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe	24	2	1	6	—	33	1.146	—	18	1	—	1.165
	Summe Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	25	5	2	11	—	43	2.020	1	38	1	—	2.060
	Summe Straßenbahnen	181	45	31	41	3	301	9.853	158	1.101	40	—	11.152
3	Seilbahnen												
3.1	Hauptseilbahnen												
	Standseilbahnen	2	15	1	—	—	18	164	—	16	—	—	180
	Seilschwebbahnen 20)	49	139	13	—	—	201	1.618	—	87	—	—	1.705
	Summe Hauptseilbahnen	51	154	14	—	—	219	1.782	—	103	—	—	1.885
3.2	Kleinseilbahnen												
	Einsessellifte 21)	98	89	—	—	—	187	926	—	13	—	—	939
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	149	243	14	—	—	406	2.708	—	116	—	—	2.824
	Summe öffentliche Eisenbahnen	2.166	1.109	418	298	32	4.023	82.949	1.710	5.867	68	—	90.594
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen												
1	Anschlußbahnen												
	Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB 22)	1.113	168	20	9	—	1.310	6.288	1	4	—	—	6.293
	Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	109	12	1	—	—	122	279	—	—	—	—	279
	Summe Anschlußbahnen	1.222	180	21	9	—	1.432	6.567	1	4	—	—	6.572
2	Materialbahnen und Materialseilbahnen 23)												
	Materialbahnen	2	6	—	—	—	8	58	—	1	—	—	59
	Materialseilbahnen	31	5	—	—	—	36	85	—	1	—	—	86
	Summe Material- und Materialseilbahnen	33	11	—	—	—	44	143	—	2	—	—	145
	Summe Nicht-öffentliche Eisenbahnen	1.255	191	21	9	—	1.476	6.710	1	6	—	—	6.717
	Summe Eisenbahnen (I und II)	3.421	1.300	439	307	32	5.499	89.659	1.711	5.873	68	—	97.311

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. 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	—	2	1	2	—	5	363	—	21	—	384
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung											
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst											
	Buchhaltung der Generaldirektion ²⁴⁾	—	—	1	2	—	3	129	1	194	9	333
	Fernmeldetechnisches Zentralamt ²⁵⁾	—	—	—	1	—	1	135	—	51	—	186
	Post- und Telegraphenmuseum ²⁵⁾	—	1	—	—	—	1	12	—	3	—	15
	Post- und Telegraphendirektion Graz ²⁶⁾	2	3	—	1	—	6	170	—	85	—	255
	Post- und Telegraphendirektion Innsbruck ²⁶⁾	—	—	—	1	—	1	127	—	43	4	174
	Post- und Telegraphendirektion Klagenfurt ²⁶⁾	—	—	—	1	—	1	91	—	30	—	121
	Post- und Telegraphendirektion Linz ²⁷⁾	—	3	—	2	—	5	221	—	88	9	318
	Post- und Telegrapheninspektorat Salzburg	—	1	1	—	—	2	20	—	17	—	37
	Post- und Telegraphendirektion Wien ²⁶⁾	—	1	1	3	—	5	347	—	258	11	616
	Buchhaltung der Post- und Telegraphendirektionen ²⁸⁾	—	—	—	5	—	5	400	—	430	1	831
	Fernsprechgebührenamt	—	—	—	1	—	1	154	—	189	—	343
	Summe Verwaltungs- und Rechnungsdienst	2	9	3	17	—	31	1.806	1	1.388	34	3.229
II	Postdienst											
	Postzeugverwaltung ²⁵⁾	1	—	2	2	—	5	154	1	131	7	293
	Post- und Telegraphenämter ²⁹⁾	1.114	1.139	122	64	9	2.448	23.540	150	7.894	63	31.647
	Selbständige Postverkehrsbüros	—	—	3	—	—	3	78	—	14	—	92
	Rundfunkämter	—	1	2	2	—	5	76	—	206	—	282
	Summe Postdienst	1.115	1.140	129	68	9	2.461	23.848	151	8.245	70	32.314
III	Postautodienst											
	Postautohauptwerkstätte ²⁵⁾	—	—	—	1	—	1	210	—	8	—	218
	Postautobetriebsleitungen mit 85 eingegliederten Postgaragen	—	—	—	6	—	6	4.779	127	197	—	5.103
	837 sonstige eingegliederte Außenstellen (z. B. Einstellplätze) ¹³⁾	837	—	—	—	—	837	—	—	—	—	—
	Summe Postautodienst	837	19	46	27	—	929	4.989	127	205	—	5.321

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. 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	237	—	56	—	—	293
	Fernmeldemonteurschulen mit 8 eingegliederte Außenstellen (z. B. Lehrwerkstätten, Lehrlingsheime) ³⁰⁾	4	—	—	2	2	8	260	832	56	—	—	1.148
	Summe Allgemeiner Dienst	4	—	—	4	2	10	497	832	112	—	—	1.441
	Fernmeldebetriebsdienst												
	Fernmeldebetriebsämter ³¹⁾ und Fernsprechbetriebsamt mit 1.146 eingegliederten Außenstellen (z. B. Bezirksbetriebsführungen, Wählämter, Ortsämter, Verstärkerämter, Richtfunkstationen) . . .	882	181	63	20	—	1.146	4.984	1	1.967	4	—	6.956
	Fernamt Wien	—	—	—	1	—	1	27	—	292	—	—	319
	Telegraphenzentralstation	—	—	—	1	—	1	126	—	169	—	—	295
	Summe Fernmeldebetriebsdienst . .	882	181	63	29	—	1.155	5.137	1	2.428	4	—	7.570
	Fernmeldebaudienst												
	Fernmeldezentralbauleitung mit 27 eingegliederten Außenstellen	13	11	3	—	—	1	27	339	—	14	—	353
	Telegraphenbauämter und Kabelbauamt	—	—	—	12	1	13	—	—	—	—	—	—
	Außenstellen (z. B. Bezirksbauführungen, Bautrupps, Kabelmeßstellen, Lager) ³²⁾	115	398	4	—	—	517	9.095	9	694	2	—	9.800
	Summe Fernmeldebaudienst	128	409	7	13	1	558	9.434	9	708	2	—	10.153
Summe Fernmeldedienst	1.014	590	70	46	3	1.723	15.068	842	3.248	6	—	19.164	
Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	2.968	1.758	248	158	12	5.144	45.711	1.121	13.086	110	—	60.028	

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Gesamtzahl der Betriebe	männlich		weiblich		
								Arbeitnehmer (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⁾	—	2	—	1	—	3	221	—	66	—	287
E	Schiffahrt											
I	Flußschiffahrt											
1	Schiffsbetriebe											
	Schiffe mit eigenem Antrieb	23	53	4	—	—	80	709	36	5	—	750
	Schiffe ohne eigenen Antrieb	177	1	—	—	—	178	—	—	—	—	—
	Schwimmende Geräte	3	9	2	—	—	14	123	—	—	—	123
	Rollfähren	6	4	—	—	—	10	32	—	—	—	32
	Überfuhren	8	—	—	—	—	8	6	—	—	—	6
2	Landbetriebe											
	Lager und Umschlagplätze	—	3	3	—	—	6	153	2	19	—	174
	Werkstätten	1	1	4	3	—	9	276	8	20	—	304
	Regiebetriebe	2	3	1	1	—	7	138	8	52	3	201
	Summe Flußschiffahrt	220	74	14	4	—	312	1.437	54	96	3	1.590
II	Seenschiffahrt											
1	Schiffsbetriebe ³⁴⁾	192	12	1	—	—	205	367	—	2	—	369
2	Landbetriebe ³⁴⁾	9	2	—	—	—	11	63	—	—	—	63
	Summe Seenschiffahrt	201	14	1	—	—	216	430	—	2	—	432
	Summe Schiffahrt	421	88	15	4	—	528	1.867	54	98	3	2.022
F	Luftfahrt											
I	Zivilflugplätze ³⁵⁾	43	—	5	1	1	50	1.065	7	316	5	1.393
II	Luftbeförderungsunternehmen ³⁶⁾	32	11	6	—	1	50	853	2	566	—	1.421
III	Zivilluftfahrerschulen	9	3	—	—	—	12	25	—	9	—	34
IV	Luftfahrzeugbetankungsdienst ³⁷⁾	6	5	—	—	—	11	56	—	3	—	59
	Summe Luftfahrt	90	19	11	1	2	123	1.999	9	894	5	2.907
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	6.900	3.169	714	473	46	11.302	139.820	2.895	20.038	186	162.939

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrsbranche	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe					Gesamtzahl der Betriebe	Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr		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 Kraftfahrbetrieben)	3.421	1.300	439	307	32	5.499	89.659	1.711	5.873	68	97.311
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	2	1	2	—	5	363	—	21	—	384
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung (einschl. deren Kraftfahrbetrieben)	2.968	1.758	248	158	12	5.144	45.711	1.121	13.086	110	60.028
D	Radio Austria AG	—	2	—	1	—	3	221	—	66	—	287
E	Schifffahrt	421	88	15	4	—	528	1.867	54	98	3	2.022
F	Luftfahrt	90	19	11	1	2	123	1.999	9	894	5	2.907
	Summe (Pos. A—F) aller Verkehrsbranche	6.900	3.169	714	473	46	11.302	139.820	2.895	20.038	186	162.939

- 1) Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung, sind.
- 2) Jugendliche gemäß § 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung.
- 3) Einschließlich der Zentralschule Wien und der Zentralschule Wörth.
- 4) Dem Vorstand unmittelbar unterstellte Abteilung.
- 5) Sind jene Halte- und Ladestellen, die mit Bediensteten von Streckenleitungen besetzt sind.
- 6) Die ÖBB-Schifffahrt am Wolfgang- und Bodensee wird unter Schifffahrt 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 von den ÖBB betriebenen Stubach-Weißseebahn (Enzingerboden — Tauernmoos, Tauernmoos — Weißsee).
- 12) Diese Erhaltungsstellen sind nachgeordnete Stellen der Signal- bzw. Fernmeldestreckenleitungen.
- 13) Die Arbeitnehmer werden bei den Kraftwagenbetriebsleitungen bzw. deren Nebenstellen geführt. Die Arbeitnehmer des Postautodienstes werden bei den Postautobetriebsleitungen geführt.
- 14) Nebenbahnen werden mit „N“, bei elektrischem Betrieb mit „EB“ bezeichnet.
- 15) Salzach-Kohlenbergbau Ges. m. b. H. (Bürmoos — Trimmelkam).
- 16) Österreichische Bundesbahnen (Nebenbahn Lambach — Haag).
- 17) Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (Zillertalbahnhof).
- 18) Im Sinne des § 5 (2) des Eisenbahngesetzes 1957.
- 19) Im Sinne des § 5 des Eisenbahngesetzes 1957.
- 20) Einschließlich der von den ÖBB betriebenen Stubach-Weißseebahn (Enzingerboden — Tauernmoos, Tauernmoos — Weißsee).
- 21) Ausschließlich jener mit beschränkt-öffentlichem Verkehr gemäß § 51 (4) Eisenbahngesetz 1957.
- 22) Einschließlich Anschlussbahnen mit beschränkt öffentlichem Verkehr.
- 23) Gemäß §§ 8 und 9 des Eisenbahngesetzes 1957.
- 24) Nur Abrechnungs-, Prüf- und Datenverarbeitungsstelle.
- 25) Diese Dienststellen sind der Generaldirektion der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung unmittelbar unterstellt.
- 26) Ohne Buchhaltung.
- 27) Ohne Buchhaltung und ohne Post- und Telegrapheninspektorat Salzburg.
- 28) Im Sinne der Postorganisation eigene Dienststellen.
- 29) Einschließlich der Sonderpostämter.
- 30) Einschließlich der Kraftfahrzeugmechanikerlehrlinge der Postautohauptwerkstätte und der Fernmeldemonteurelehrlinge 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 Schifffahrtbetriebe der Eisenbahnunternehmen.
- 35) Einschließlich der nur Wartung betreibenden Unternehmen.
- 36) Einschließlich eines Agrarflugunternehmens und des Flugbetriebes des ORF.
- 37) Von den Mineralölfirmen direkt betrieben.

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrswege	Zahl der besuchten Betriebe	Hievon waren mit					Zahl der Arbeitnehmer					Gesamtzahl der durchgeführten Inspektionen	Hievon	
			0-4	5-19	20-49	50-499	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	16	2	8	3	3	—	451	—	67	—	518	18	14	2
1.1.b	Zentralstellen und Bundesbahndirektionen . . .	10	2	—	3	3	2	1.638	—	603	2	2.243	11	9	1
1.1.c	Betriebsdirektion	713	306	281	50	65	11	22.734	209	1.295	—	24.238	754	672	41
1.1.d	Baudirektion	702	491	9	137	65	—	9.121	—	346	—	9.467	712	692	10
1.1.e	Baudirektion	189	74	52	13	34	16	16.106	1.122	554	2	17.784	201	177	12
1.1.f	Maschinendirektion	9	—	1	—	8	—	646	—	45	—	691	11	7	2
1.1.g	Einkaufsdirektion	255	141	86	18	10	—	2.899	131	139	—	3.169	261	249	6
1.1.h	Elektrotechnische Direktion .	68	50	—	3	15	—	2.086	37	59	—	2.182	70	66	2
1.1.i	Kraftwagendirektion														
	Summe Öst. Bundesbahnen	1.962	1.066	437	227	203	29	55.681	1.499	3.108	4	60.292	2.038	1.886	76
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe														
1.2.a	Schienenbahnen	87	51	21	11	4	—	1.131	13	74	—	1.218	87	87	—
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	7	5	2	—	—	—	33	—	—	—	33	7	7	—
	Summe Haupt- u. Nebenb. im Privatbetriebe	94	56	23	11	4	—	1.164	13	74	—	1.251	94	94	—
2	Straßenbahnen														
2.1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen . .	138	64	26	19	26	3	6.863	34	937	42	7.876	139	137	1
2.2	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	15	10	3	—	2	—	410	—	10	—	420	15	15	—
2.3	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	32	20	2	1	9	—	1.716	1	32	2	1.751	32	32	—
2.4	Summe Straßenbahnen	185	94	31	20	37	3	8.989	35	979	44	10.047	186	184	1
3	Seilbahnen														
3.1	Hauptseilbahnen	74	12	57	5	—	—	602	—	34	—	636	78	70	4
3.2	Kleinseilbahnen	62	40	22	—	—	—	256	—	7	—	263	64	60	2
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	136	52	79	5	—	—	858	—	41	—	899	142	130	6
	Summe Öffentl. Eisenbahnen	2.377	1.268	570	263	244	32	66.692	1.547	4.202	48	72.489	2.460	2.294	83
II	Nicht-öffentl. Eisenbahnen														
1	Anschlußbahnen	624	542	70	7	5	—	2.520	1	4	—	2.525	627	621	3
2	Materialbahnen	1	—	1	—	—	—	13	—	—	—	13	1	1	—
	Materialseilbahnen	9	7	2	—	—	—	39	—	—	—	39	9	9	—
	Summe Nicht-öffentl. Eisenbahnen . . .	634	549	73	7	5	—	2.572	1	4	—	2.577	637	631	3
	Summe Eisenbahnen	3.011	1.817	643	270	249	32	69.264	1.548	4.206	48	75.066	3.097	2.925	86

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

Pos.	Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrswege	Zahl der besuchten Betriebe	Hievon waren mit					Zahl der Arbeitnehmer				Gesamtzahl der Arbeitnehmer	Gesamtzahl der durchgeführten Inspektionen	Hievon	
			0—4	5—19	20—49	50—499	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
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	2	—	—	—	2	—	311	—	18	—	329	2	2	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung														
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	4	—	2	—	2	—	152	—	167	—	319	4	4	—
II	Postdienst														
	Postzeugverwaltung	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
	Post- und Telegraphenämter	990	368	507	62	47	6	14.543	31	4.663	11	19.248	1.021	959	31
	Summe Postdienst	991	369	507	62	47	6	14.543	31	4.663	11	19.248	1.022	960	31
III	Postautodienst	285	227	14	23	21	—	3.483	65	112	—	3.660	287	283	2
IV	Fernmeldedienst														
	Allgemeiner Dienst	2	—	—	—	—	2	161	1.107	15	—	1.283	2	2	—
	Fernmeldebetriebsdienst	287	165	70	33	19	—	2.410	3	1.579	3	3.995	289	285	2
	Fernmeldebaudienst	279	76	190	7	6	—	2.976	—	268	—	3.244	279	279	—
	Summe Fernmeldedienst	568	241	260	40	25	2	5.547	1.110	1.862	3	8.522	570	566	2
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	1.848	837	783	125	95	8	23.725	1.206	6.804	14	31.749	1.883	1.813	35
D	Radio Austria AG	1	—	—	1	—	—	24	—	—	—	24	1	1	—
E	Schifffahrt														
I	Flußschifffahrt														
1	Schiffsbetriebe	99	64	33	2	—	—	528	2	5	—	535	100	98	1
2	Landbetriebe	3	—	—	—	3	—	273	8	15	—	296	3	3	—
	Summe Flußschifffahrt	102	64	33	2	3	—	801	10	20	—	831	103	101	1
II	Seenschifffahrt														
1	Schiffsbetriebe	12	9	3	—	—	—	35	—	6	—	41	12	12	—
2	Landbetriebe	1	—	1	—	—	—	17	—	—	—	17	1	1	—
	Summe Seenschifffahrt	13	9	4	—	—	—	52	—	6	—	58	13	13	—
	Summe Schifffahrt	115	73	37	2	3	—	853	10	26	—	889	116	114	1
F	Luftfahrt ³⁾	51	31	12	5	1	2	1.750	5	692	1	2.448	51	51	—
	Summe aller Verkehrswege (A—F)	5.028	2.758	1.475	403	350	42	95.927	2.769	11.746	63	110.505	5.150	4.906	122

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

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

3) Zivilluftplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.

4.3 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
A	Eisenbahnen											
I	Öffentliche Eisenbahnen											
1	Haupt- und Nebenbahnen											
1.1	Österr. Bundesbahnen											
1.1.a	Generaldirektion	1	2	4	2	2	1	—	—	4	—	3
1.1.b	Zentralstellen und											
1.1.c	Bundesbahndirektionen	2	5	1	3	2	—	2	2	5	—	—
1.1.d	Betriebsdirektion	187	166	368	81	17	86	28	7	86	33	176
1.1.e	Baudirektion	158	81	164	53	23	47	147	29	92	29	129
1.1.f	Maschinendirektion	22	97	266	22	10	27	67	59	55	1	71
1.1.g	Einkaufsdirektion	1	6	7	2	1	1	—	2	1	—	6
1.1.h	Elektrotechnische Direktion	16	21	16	12	10	5	4	10	27	2	19
1.1.i	Kraftwagendirektion	13	12	26	3	6	2	6	9	18	—	10
	Summe Österr. Bundesbahnen	400	390	852	178	71	169	254	118	288	65	414
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe											
1.2.a	Schienenbahnen	15	18	27	11	3	6	6	1	7	5	15
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	1	1	2	—	—	1	1	—	1	—	1
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	16	19	29	11	3	7	7	1	8	5	16
2	Straßenbahnen											
2.1	Normal- und											
2.2	Schmalspurstraßenbahnen	3	23	22	6	2	2	—	15	14	—	9
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
2.4	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	1	3	5	—	2	1	—	3	5	—	2
	Summe Straßenbahnen	4	26	29	6	4	3	—	18	19	—	11
3	Seilbahnen											
3.1	Hauptseilbahnen	16	30	19	7	34	14	—	5	3	12	17
3.2	Kleinseilbahnen	14	18	7	7	14	8	7	10	19	7	16
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	30	48	26	14	48	22	7	15	22	19	33
	Summe Öffentliche Eisenbahnen (Übertrag)	450	483	936	209	126	201	268	152	337	89	474

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	Merblätter, 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	
—	6	1	1	1	—	—	2	1	1	—	1	—	10	—	—	43	
—	1	2	1	6	—	1	5	—	3	1	—	—	12	—	—	54	
53	151	18	28	33	—	18	64	5	6	6	5	—	48	4	2	1.676	
15	161	28	15	11	—	62	114	7	139	66	48	1	76	1	—	1.696	
19	66	14	24	27	12	32	55	7	8	38	6	—	107	15	17	1.144	
2	4	1	1	4	—	1	—	—	3	—	—	—	5	—	—	48	
3	13	15	42	31	—	37	60	12	80	50	8	—	52	—	—	545	
4	7	7	4	6	1	9	40	3	5	17	1	—	20	9	—	238	
96	409	86	116	119	13	160	340	35	245	178	69	1	330	29	19	5.444	
4	19	14	14	2	1	4	16	3	12	4	3	—	34	—	—	244	
—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	13	
4	20	16	15	2	1	4	16	3	12	4	3	—	35	—	—	257	
—	4	34	3	29	1	3	47	5	32	6	4	—	112	11	—	387	
—	—	1	—	1	—	—	4	—	2	1	1	—	2	—	—	14	
—	—	4	2	8	—	—	16	1	20	1	1	3	6	2	—	86	
—	4	39	5	38	1	3	67	6	54	8	6	3	120	13	—	487	
4	39	66	83	7	—	4	114	—	43	37	3	—	40	3	—	600	
—	13	26	20	6	—	11	56	2	17	26	—	1	46	—	2	353	
4	52	92	103	13	—	15	170	2	60	63	3	1	86	3	2	953	
104	485	233	239	172	15	182	593	46	371	253	81	5	571	45	21	7.141	

4.3 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)	
A	Eisenbahnen											
I	Öffentliche Eisenbahnen											
1	Haupt- und Nebenbahnen											
1.1	Österr. Bundesbahnen											
1.1.a	Generaldirektion	43	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
1.1.b	Zentralstellen und Bundesbahndirektionen	54	2	—	1	1	—	—	1	2	—	—
1.1.c	Betriebsdirektion	1.676	—	6	1	5	5	—	1	9	27	8
1.1.d	Baudirektion	1.696	59	42	10	9	46	2	34	61	1	5
1.1.e	Maschinendirektion	1.144	47	69	15	15	58	1	7	37	18	31
1.1.f	Einkaufsdirektion	48	5	—	1	4	11	—	1	—	10	—
1.1.g	Elektrotechnische Direktion	545	4	63	7	10	6	1	8	10	—	—
1.1.h	Kraftwagendirektion	238	2	11	—	1	3	—	2	4	—	8
1.1.i	Summe Österr. Bundesbahnen	5.444	119	191	37	45	129	4	54	123	56	52
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe											
1.2.a	Schienenbahnen	244	7	15	—	1	2	—	3	4	2	—
1.2.b	Kraftwagenbetriebe	13	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	257	7	15	—	1	4	—	3	4	2	—
2	Straßenbahnen											
2.1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen	387	6	44	1	9	9	—	1	4	—	1
2.2	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	14	1	3	—	2	—	—	—	—	—	—
2.3	Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen	86	1	8	—	3	4	—	—	—	—	—
2.4	Summe Straßenbahnen	487	8	55	1	14	13	—	1	4	—	1
3	Seilbahnen											
3.1	Hauptseilbahnen	600	2	22	10	4	—	—	—	13	—	—
3.2	Kleinseilbahnen	353	—	4	2	1	—	—	1	3	—	—
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	953	2	26	12	5	—	—	1	16	—	—
	Summe Öffentliche Eisenbahnen (Übertrag)	7.141	136	287	50	65	146	4	59	147	58	53

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen									Fahrzeuge				Verwendungs- schutz		Summe der festgestellten Beanstandungen
Gleisanlagen (z. B. Verschieberbahnsteige, Lichttraumprofil usw.)	Kunstabauten (Tunnels, Brücken usw.)	Maschinelle Anlagen (Drehscheiben, Schiebepöhlen, Spillanlagen)	Nebenanlagen, Verliaderampen und -einrichtungen, Putzgruben	Signale und Kennzeichen	Energieerzeugungs- und Verteilungs- anlagen der elektrischen Traktion	Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	Verschubgeräte (Kupplungsstangen, Hemmschube 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
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	1	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
245	2	5	104	150	10	4	81	33	1	—	—	—	—	3	2.376
1	—	—	—	36	—	1	2	—	13	—	—	—	—	—	2.018
65	5	22	20	30	12	—	6	5	11	—	—	—	—	—	1.618
9	—	—	4	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	95
—	—	—	—	12	19	—	—	1	4	6	—	—	—	—	696
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	269
320	7	28	128	228	45	5	90	40	29	6	—	—	—	3	7.183
19	2	1	7	5	3	—	4	8	3	—	—	—	—	—	330
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
19	2	1	7	5	3	—	4	8	3	—	—	—	—	—	345
1	—	—	2	1	5	—	—	2	1	—	—	—	—	—	474
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102
1	—	—	2	1	5	—	—	2	1	—	—	—	—	—	596
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	651
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	366
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1.017
340	9	29	137	234	53	5	94	50	33	6	—	—	2	3	9.141

4.3 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	450	483	936	209	126	201	268	152	337	89	474
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen											
1	Anschlußbahnen	5	32	10	4	—	2	36	6	5	3	8
2	Materialbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Materialseilbahnen	1	3	2	—	—	1	—	—	—	—	2
	Summe Nicht-öffentl. Eisenbahnen . .	6	35	12	4	—	3	36	6	5	3	10
	Summe Eisenbahnen	456	518	948	213	126	204	304	158	342	92	484
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
C	Österr. Post- und Telegraphen-											
I	verwaltung											
	Verwaltungs- und Rechnungsdienst .	6	3	4	4	—	—	—	—	1	—	2
II	Postdienst											
	Postzeugverwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Post- und Telegraphenämter	281	69	193	49	27	67	8	20	39	25	191
	Summe Postdienst	281	69	193	49	27	67	8	20	39	25	191
III	Postautodienst	108	97	77	28	23	22	47	28	43	3	22
IV	Fernmeldedienst											
	Allgemeiner Dienst	8	3	1	—	1	—	—	—	1	—	—
	Fernmeldebetriebsdienst	73	61	51	11	5	5	2	23	11	—	46
	Fernmeldebaudienst	62	35	30	19	—	17	—	1	26	1	37
	Summe Fernmeldedienst	143	99	82	30	6	22	2	24	38	1	83
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	538	268	356	111	56	111	57	72	121	29	298
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	(Übertrag)	994	786	1.305	324	182	315	361	230	463	121	782

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	Merblätter, 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	Ü b e r t r a g :	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1—27	
104	485	233	239	172	15	182	593	46	371	253	81	5	571	45	21	7.141	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1	9	5	23	1	11	9	51	25	42	2	2	—	8	8	1	309	
—	2	5	2	3	—	2	3	—	1	2	1	—	4	1	1	36	
1	11	10	25	4	11	11	54	25	43	4	3	—	12	9	2	345	
105	496	243	264	176	26	193	647	71	414	257	84	5	583	54	23	7.486	
—	4	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	12	—	—	20	
—	—	—	—	10	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	33	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
95	209	33	13	143	—	18	16	12	27	5	24	—	39	1	—	1.604	
95	209	33	13	143	—	18	16	12	27	5	24	—	39	1	—	1.604	
26	45	9	49	105	—	3	38	11	8	12	35	2	64	5	5	915	
1	1	—	—	4	—	—	3	—	—	—	2	—	—	—	—	25	
8	19	8	4	52	—	13	60	—	3	2	4	—	18	—	—	479	
11	10	4	4	107	—	10	52	1	16	7	6	—	7	—	—	463	
20	30	12	8	163	—	23	115	1	19	9	12	—	25	—	—	967	
141	284	54	70	421	—	45	170	24	54	26	71	2	129	6	5	3.519	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
246	784	299	334	597	26	238	817	95	469	283	155	7	724	60	28	11.025	

4.3 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	
	Übertrag	7.141	136	287	50	65	146	4	59	147	58	53
II	Nicht-öffentl. Eisenbahnen											
1	Anschlußbahnen	309	1	4	2	—	1	—	1	13	3	24
2	Materialbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Materialseilbahnen	36	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
	Summe Nicht-öffentl. Eisenbahnen . .	345	1	5	2	—	1	—	1	13	3	25
	Summe Eisenbahnen	7.486	137	292	52	65	147	4	60	160	61	78
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	20	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung											
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst .	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	Postdienst											
	Postzeugverwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Post- und Telegraphenämter	1.604	1	—	—	—	1	—	1	7	4	13
	Summe Postdienst	1.604	1	—	—	—	1	—	1	7	4	13
III	Postautodienst	915	1	7	1	—	13	—	8	1	2	5
IV	Fernmeldedienst											
	Allgemeiner Dienst	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fernmeldebetriebsdienst	479	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	Fernmeldebaudienst	463	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	Summe Fernmeldedienst	967	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	3.519	3	7	1	—	14	—	9	10	6	18
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	(Übertrag)	11.025	140	300	53	65	161	4	69	170	67	96

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen									Fahrzeuge				Verwendungs-schutz		Summe der festgestellten Beanstandungen
Gleisanlagen (z. B. Verschieberbahnsteige, Lichttraumprofil usw.)	Kunstabauten (Tunnels, Brücken usw.)	Maschinelle Anlagen (Drehscheiben, Schiebepöhlen, Spillanlagen)	Nebenanlagen, Verliederrampen und -einrichtungen, Putzgruben	Signale und Kennzeichen	Energieerzeugungs- und Verteilungs- anlagen der elektrischen Traktion	Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	Verschubgeräte (Kupplungsstangen, Hemmschuhe usw.)	Sonstige Anlagen und Einrichtungen	Schienen-	Straßen-	Wasser-	Luft-	Arbeitszeit (Überstunden, Arbeitspausen usw.)	Sonstige Übertretungen	
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
340	9	29	137	234	53	5	94	50	33	6	—	—	2	3	9.141
567	10	30	76	260	17	2	135	54	15	—	—	—	1	—	1.525
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
567	10	30	76	260	17	2	135	54	15	—	—	—	1	—	1.563
907	19	59	213	494	70	7	229	104	48	6	—	—	3	3	10.704
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	1	1.640
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	1	1.640
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	959
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	480
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	465
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	970
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	4	4	3.602
907	19	59	213	494	70	7	229	104	48	13	—	—	7	7	14.327

4.3 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	994	786	1.305	324	182	315	361	230	463	121	782
E	Schifffahrt											
I	Flußschifffahrt											
1	Schiffsbetriebe	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	2
2	Landbetriebe	—	—	—	—	—	2	2	—	2	—	2
	Summe Flußschifffahrt	—	2	—	—	—	2	2	—	3	—	4
II	Seenschifffahrt											
1	Schiffsbetriebe	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—
2	Landbetriebe	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—
	Summe Seenschifffahrt	—	2	2	—	—	—	—	—	2	—	—
	Summe Schifffahrt	—	4	2	—	—	2	2	—	5	—	4
F	Luftfahrt											
I—IV	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst	8	10	9	2	2	—	12	7	9	—	1
	Summe aller Verkehrswege (A—F) .	1.002	800	1.316	326	184	317	375	237	477	121	787

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

					Allgemeine Mängel								Krafterzeugung und -übertragung				Übertrag:
Sozialräume	Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume	Gerüste, Pölzungen, Leitern	Umwehrung, Abdeckung, Sicherung erhöhter Stellen	Sonstige Mängel	Ärztliche Untersuchungen	Erste Hilfeleistung	Merkblätter, Anschläge	Auswahl und Belehrung der Arbeitnehmer	Sicherheitsdienst (periodische Überprüfung)	Arbeitsausrüstung (Kleider, Schutzbrillen usw.)	Sonstige Mängel allgemeiner Natur	Krafterzeugung	Elektrischer Strom (vorschriftswidrige Installation)	Transmissionen, Vorgelege, Riemen, Seile, Ketten usw.	Sonstige Kraftübertragung	1-27	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1-27	
246	784	299	334	597	26	238	817	95	469	283	155	7	724	60	28	11.025	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	—	1	11	
2	1	—	1	—	—	—	2	—	1	1	—	—	2	—	1	13	
—	—	—	—	4	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	10	
—	—	—	—	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8	
—	—	—	—	8	—	—	2	—	1	—	—	—	1	—	—	18	
2	1	—	1	8	—	—	4	—	2	1	—	—	3	—	1	42	
1	6	—	14	18	1	2	10	4	3	3	13	—	10	—	1	146	
249	791	299	349	623	27	240	831	99	474	287	168	7	737	60	30	11.213	

4.3 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)	
	Übertrag	11.025	140	300	53	65	161	4	69	170	67	96
E	Schifffahrt											
I	Flußschifffahrt											
1	Schiffsbetriebe	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Landbetriebe	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Flußschifffahrt	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	Seenschifffahrt											
1	Schiffsbetriebe	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Landbetriebe	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Seenschifffahrt	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Schifffahrt	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F	Luftfahrt											
I—IV	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst	146	1	5	—	—	2	—	1	—	—	1
	Summe aller Verkehrswege (A—F) .	11.213	141	305	53	65	163	4	70	170	67	97

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	
Gleisanlagen (z. B. Verschieberbahnsteige, Lichtraumprofil usw.)	Kunstbauten (Tunnels, Brücken usw.)	Maschinelle Anlagen (Drehscheiben, Schiebebühnen, Spillanlagen)	Nebenanlagen, Verloaderampen und -einrichtungen, Putzgruben	Signale und Kennzeichen	Energieerzeugungs- und Verteilungs- anlagen der elektrischen Traktion	Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	Verschubgeräte (Kupplungsstangen, Hemmschuhe usw.)	Sonstige Anlagen und Einrichtungen	Schienen-	Straßen-	Wasser-	Luft-	Arbeitszeit (Überstunden, Arbeitspausen usw.)	Sonstige Übertretungen		
907	19	59	213	494	70	7	229	104	48	13	—	—	7	7	14.327	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	12	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	159	
907	19	59	213	494	70	7	229	105	48	14	—	—	8	8	14.529	

4.4 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			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
A	Eisenbahnen										
I	Öffentliche Eisenbahnen										
1	Haupt- und Nebenbahnen										
1.1	Österreichische Bundesbahnen Schienenbahnen	6	2	68	36	(1) 71	18	21	9	3	4
	Kraftwagendienst	—	—	2	2	—	—	1	—	1	—
	Summe Österr. Bundesbahnen	6	2	70	38	(1) 71	18	22	9	4	4
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe										
	Schienenbahnen	—	—	1	—	2	—	2	—	—	—
	Kraftwagenbetriebe	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	—	—	3	—	2	—	2	—	—	—
	Summe Haupt- und Nebenbahnen	6	2	73	38	(1) 73	18	24	9	4	4
2	Straßenbahnen										
	Schienenbahnen und Oberleitungs- Omnibusbetriebe	—	—	15	5	10	3	6	1	—	—
	Kraftwagenbetriebe	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—
	Summe Straßenbahnen	—	—	20	8	10	3	6	1	—	—
3	Seilbahnen										
3.1	Hauptseilbahnen	—	—	—	1	2	1	—	1	—	—
3.2	Kleinseilbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Seilbahnen	—	—	—	1	2	1	—	1	—	—
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	6	2	93	47	(1) 85	22	30	11	4	4
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen²⁾	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
	Summe Eisenbahnen	6	2	93	49	(1) 85	22	30	11	4	4
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung										
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	Postdienst	—	—	—	—	—	1	—	5	—	—
III	Postautodienst	—	—	9	7	2	1	2	1	—	—
IV	Fernmeldedienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	—	—	9	7	2	2	2	6	—	—
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	—
E	Schiffahrt³⁾	5	1	1	—	1	—	—	—	1	—
F	Luftfahrt⁴⁾	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	11	3	106	56	(1) 89	24	32	17	(1) 5	4

1976 zur Kenntnis gebrachten Unfälle ¹⁾

Ursachen der Unfälle																	Übertrag	
Verarbeitung		Transportmittel							Eisenbahnbetrieb									
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
		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	1—27	
57	21	—	(1) 24	1	21	(1) 17	3	5	1	(1) 172	(4) 187	40	1	(10) 95	18	117	(18) 1.018	
1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	10	
58	22	—	(1) 24	1	21	(1) 17	4	5	1	(1) 172	(4) 188	40	1	(10) 95	18	117	(18) 1.028	
2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	35	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
2	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	5	—	—	2	—	18	37	
60	22	—	(1) 24	1	21	(1) 17	5	6	1	(1) 173	(4) 193	40	1	(10) 97	18	135	(18) 1.065	
10	7	1	—	—	1	—	2	2	2	—	2	—	—	1	—	8	76	
1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	
11	7	1	—	—	1	—	3	2	2	—	2	—	—	1	—	8	86	
—	1	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
—	1	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
71	30	1	(1) 24	1	24	(1) 17	9	8	3	(1) 173	(4) 195	40	1	(10) 98	18	143	(18) 1.160	
5	—	—	—	—	1	—	—	—	—	12	(1) 17	1	—	3	—	14	(1) 55	
76	30	1	(1) 24	1	25	(1) 17	9	8	3	(1) 185	(5) 212	41	1	(10) 101	18	157	(19) 1.215	
6	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	1	2	—	9	—	51	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	
5	3	—	1	—	—	2	12	9	—	—	—	—	—	—	—	—	54	
23	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	
30	8	2	1	9	—	53	14	9	—	—	—	—	—	—	—	13	167	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 12	
1	—	—	—	—	1	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10	
114	39	3	(1) 26	10	27	(1) 71	25	19	3	(1) 185	(5) 212	41	1	(10) 101	18	170	(20) 1.412	

4.4 Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre

Pos.	Verkehrszweige	Ursachen der Unfälle									
		Übertrag	Schiffahrt							bei ver- in unmittel-	
			Seilarbeiten	Ausgleiten an Bord	Begehen von bzw. hantieren mit Stegläden	Hantieren mit Würffleinen	Seilriß, Seilschlag, Seildornen	Durch Stuerschlag bzw. durch Arbeiten an Anker und Schorbäumen	Sonstiges	Elektrischer Strom	Handwerkzeug
1—27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
A	Eisenbahnen										
I	Öffentliche Eisenbahnen										
1	Haupt- und Nebenbahnen										
1.1	Österreichische Bundesbahnen	(18)									
	Schienenbahnen	1.018	—	—	—	—	—	—	5	196	
	Kraftwagendienst	10	—	—	—	—	—	—	—	3	
	Summe Österr. Bundesbahnen	(18)							5	199	
1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	1.028	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Schienenbahnen	35	—	—	—	—	—	—	1	2	
	Kraftwagenbetriebe	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	37	—	—	—	—	—	—	1	2	
2	Summe Haupt- und Nebenbahnen	(18)							6	201	
	Straßenbahnen										
	Schienenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe	76	—	—	—	—	—	—	8	40	
	Kraftwagenbetriebe	10	—	—	—	—	—	—	—	8	
	Summe Straßenbahnen	86	—	—	—	—	—	—	8	48	
3	Seilbahnen										
3.1	Hauptseilbahnen	9	—	—	—	—	—	—	—	3	
3.2	Kleinseilbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summe Seilbahnen	9	—	—	—	—	—	—	—	3	
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	(18)							14	252	
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ²⁾	(1)							—	—	
	Summe Eisenbahnen	(19)							14	252	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	7	—	—	—	—	—	—	—	—	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung										
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
II	Postdienst	86	—	—	—	—	—	—	1	1	
III	Postautodienst	54	—	—	—	—	—	—	—	20	
IV	Fernmeldedienst	27	—	—	—	—	—	—	1	55	
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	167	—	—	—	—	—	—	2	76	
D	Radio Austria AG	1	—	—	—	—	—	—	—	1	
E	Schiffahrt ³⁾	(1)	10	9	1	1	4	3	2	1	
F	Luftfahrt ⁴⁾	10	—	—	—	—	—	—	—	2	
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	(20)	10	9	1	1	4	3	2	332	

1976 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 Todesfälle) Spalten 46 und 53
Abspringende Splitter und Stücke	Heben, Tragen, Schieben, Kollern, Auf- und Abladen von Lasten	Einsturz von geschichtetem oder gestapeltem Material	Herabfallen und Umfallen von Gegenständen	Sturz und Absprung von erhöhten Standplätzen und in Vertiefungen	Ausgleiten, Stolpern, Fallen	Einklemmen, Anstoßen	Scharfe, raue und spitzige Gegenstände	Sonstige Arbeitsverrichtungen	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 1 bis 45	Auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte	Außerhalb des Betriebes	Durch Krankheit, körperliche und sonstige Gebrechen	Elementarereignisse und Witterungseinflüsse	Außergewöhnliche spezifische Verkehrereignisse	Durch sonstige nicht mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 47 bis 52	
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
				(1)					(19)	(5)	(4)					(9)	(28)
265	318	4	238	218	679	526	240	138	3.845	542	43	13	—	2	99	699	4.544
17	3	—	9	3	23	27	9	6	110	16	—	—	—	3	6	25	135
282	321	4	247	221	702	553	249	144	3.955	558	43	13	—	5	105	724	4.679
11	7	1	10	11	26	20	10	8	142	26	3	—	—	1	5	35	177
5	1	—	1	1	10	2	2	2	26	3	—	—	—	1	1	5	31
16	8	1	11	12	36	22	12	10	168	29	3	—	—	2	6	40	208
298	329	5	258	233	738	575	261	154	4.123	587	46	13	—	7	111	764	4.887
20	34	3	33	11	138	74	17	34	488	114	1	—	—	31	47	193	681
2	—	1	9	3	35	19	10	5	102	16	2	—	—	9	7	34	136
22	34	4	42	14	173	93	27	39	590	130	3	—	—	40	54	227	817
3	22	—	10	11	18	13	7	—	96	33	67	—	—	—	1	101	197
1	—	—	—	4	2	1	—	—	8	1	6	—	1	—	—	8	16
4	22	—	10	15	20	14	7	—	104	34	73	—	1	—	1	109	213
324	385	9	310	262	931	682	295	193	4.817	751	122	13	1	47	166	1.100	5.917
13	2	1	6	5	20	7	5	2	116	13	—	—	—	—	—	13	129
337	387	10	316	267	951	689	300	195	4.933	764	122	13	1	47	166	1.113	6.046
—	—	—	3	—	5	5	1	4	25	4	—	—	—	1	—	5	30
—	1	—	1	1	9	—	—	2	14	24	5	—	—	—	—	29	43
3	107	1	28	18	80	43	19	25	412	264	642	6	—	—	7	919	1.331
14	13	—	9	23	36	34	19	9	231	26	4	—	1	—	2	33	264
2	85	—	1	47	117	30	5	248	618	234	105	1	—	—	61	401	1.019
19	206	1	39	89	242	107	43	284	1.275	548	756	7	1	—	70	1.382	2.657
—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	2	—	—	—	—	—	2	5
2	4	1	2	7	3	6	2	2	72	11	—	—	—	—	3	14	86
1	7	—	4	7	11	10	3	13	68	7	—	—	—	—	—	7	75
359	604	12	364	370	1.212	817	349	499	6.376	1.336	878	20	2	48	239	2.523	8.899

4.4 Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre

Pos.	Verkehrszweige	Summe der Unfälle in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb (Summe der Spalten 1—45 = Spalte 46)		Summe der Unfälle in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem (Summe der Spalten 47—52 = Spalte 53)		Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 46 und 53	
		46		53		54	
		1975	1976	1975	1976	1975	1976
A	Eisenbahnen						
I	Öffentliche Eisenbahnen						
1	Haupt- und Nebenbahnen						
1.1	Österreichische Bundesbahnen	(19) 3.812	(19) 3.845	(5) 702	(9) 699	(24) 4.514	(28) 4.544
	Kraftwagendienst	100	110	31	25	131	135
1.2	Summe Österr. Bundesbahnen	(19) 3.912	(19) 3.955	(5) 733	(9) 724	(24) 4.645	(28) 4.679
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe						
	Schienenbahnen	161	142	35	35	196	177
	Kraftwagenbetriebe	15	26	7	5	22	31
	Summe Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	176	168	42	40	218	208
2	Summe Haupt- und Nebenbahnen	(19) 4.088	(19) 4.123	(5) 775	(9) 764	(24) 4.863	(28) 4.887
2	Straßenbahnen						
	Schienenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe	489	488	(2) 229	(1) 193	(2) 718	(1) 681
	Kraftwagenbetriebe	114	102	45	34	159	136
	Summe Straßenbahnen	603	590	(2) 274	(1) 227	(2) 877	(1) 817
3	Seilbahnen						
3.1	Hauptseilbahnen	(1) 87	96	83	101	(1) 170	197
3.2	Kleinseilbahnen	11	8	6	8	17	16
	Summe Seilbahnen	(1) 98	104	89	109	(1) 187	213
	Summe Öffentliche Eisenbahnen	(20) 4.789	(19) 4.817	(7) 1.138	(10) 1.100	(27) 5.927	(29) 5.917
II	Nicht-öffentliche Eisenbahnen²⁾	18	(1) 116	5	13	23	(1) 129
	Summe Eisenbahnen	(20) 4.807	(20) 4.933	(7) 1.143	(10) 1.113	(27) 5.950	(30) 6.046
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	20	25	1	5	21	30
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung						
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	24	14	17	29	41	43
II	Postdienst	(1) 490	412	(9) 998	(4) 919	(10) 1.488	(4) 1.331
III	Postautodienst	245	231	(1) 40	(2) 33	(1) 285	(2) 264
IV	Fernmeldedienst	619	618	(5) 305	(3) 401	(5) 924	(3) 1.019
	Summe Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	(1) 1.378	1.275	(15) 1.360	(9) 1.382	(16) 2.738	(9) 2.657
D	Radio Austria AG	4	3	5	2	9	5
E	Schifffahrt³⁾	(5) 91	(1) 72	14	(1) 14	(5) 105	(2) 86
F	Luftfahrt⁴⁾	73	68	12	7	85	75
	Summe aller Verkehrszweige (A—F)	(26) 6.373	(21) 6.376	(22) 2.535	(20) 2.523	(48) 8.908	(41) 8.899

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).

1976 zur Kenntnis gebrachten Unfälle ¹⁾

In Prozenten der Gesamtzahl von Spalte 54		Zahl der gemeldeten Unfälle überhaupt										Todesfälle in Prozenten der Anzahl der gemeldeten Unfälle pro Verkehrsbranche	
		Hievon betrafen											
		männlich					weiblich						
		Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ⁵⁾		Jugendliche Arbeitnehmer ⁶⁾			Arbeitnehmer (außer Jugendlichen) ⁵⁾		Jugendliche Arbeitnehmer ⁶⁾				
55		56		57		58		59		60			
1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976		
50,674 1,471	51,062 1,517	4.169 116	4.255 129	206 14	191 3	139 1	98 3	— —	— —	0,532 —	0,615 —		
52,145	52,579	4.285	4.384	220	194	140	101	—	—	0,517	0,598		
2,200 0,247	1,989 0,348	178 18	161 30	7 3	5 1	11 1	11 —	— —	— —	— —	— —		
2,447	2,337	196	191	10	6	12	11	—	—	—	—		
54,592	54,916	4.481	4.575	230	200	152	112	—	—	0,494	0,573		
8,060 1,785	7,653 1,528	627 154	632 134	10 2	1 —	77 3	47 1	4 —	1 1	0,279 —	0,147 —		
9,845	9,181	781	766	12	1	80	48	4	2	0,228	0,122		
1,908 0,191	2,214 0,180	166 17	193 16	— —	— —	4 —	4 —	— —	— —	0,588 —	— —		
2,099	2,394	183	209	—	—	4	4	—	—	0,535	—		
66,536	66,491	5.445	5.550	242	201	236	164	4	2	0,456	0,490		
0,258	1,450	23	129	—	—	—	—	—	—	—	0,775		
66,794	67,941	5.468	5.679	242	201	236	164	4	2	0,454	0,496		
0,236	0,337	20	27	—	—	1	3	—	—	—	—		
0,460	0,483	16	17	—	—	25	26	—	—	—	—		
16,704	14,957	1.191	1.068	33	23	262	237	2	3	0,672	0,301		
3,199	2,966	283	251	—	5	2	8	—	—	0,351	0,758		
10,373	11,451	613	693	158	151	153	175	—	—	0,541	0,294		
30,736	29,857	2.103	2.029	191	179	442	446	2	3	0,584	0,339		
0,101	0,056	5	3	—	—	4	2	—	—	—	—		
1,179	0,966	97	80	4	2	4	4	—	—	4,762	2,326		
0,954	0,843	66	63	—	2	19	10	—	—	—	—		
100,000	100,000	7.759	7.881	437	384	706	629	6	5	0,539	0,461		

⁴⁾ Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.

⁵⁾ Arbeitnehmer, die keine Jugendlichen gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung, sind.

⁶⁾ Jugendliche gemäß § 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der geltenden Fassung.

4.5 Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Bundesbahnen
Tafel 4.5.1

Entwicklung der Raten der Personalunfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen ¹⁾—⁶⁾

Dienstzweige	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Verwaltungs- dienst	9,0	6,4	7,5	7,2	6,6	6,3	5,6	7,4	5,2	4,8	5,3	4,5	7,0	5,1	5,5	4,0	5,1	6,6	4,7	5,1	6,2
Verkehrs- u. kom- merzieller Dienst	65,4	60,1	56,3	56,8	60,6	54,6	55,5	55,7	52,0	53,4	52,0	45,0	49,6	47,9	47,7	45,1	43,8	42,6	43,2	37,1	37,4
Bau- und Bahner- haltungsdienst	53,3	86,8	81,0	76,3	68,7	67,0	60,8	55,7	54,3	53,3	52,4	56,7	50,3	55,7	50,9	53,2	46,7	51,8	49,9	49,2	48,6
Sicherungs- und Fernmeldedienst	73,4	62,4	70,0	57,0	58,6	57,3	46,2	53,1	48,6	49,3	47,5	42,3	42,4	51,9	42,9	39,1	39,6	41,0	30,6	35,7	40,6
E-Bau- und Betriebsdienst	60,4	62,2	60,6	56,0	46,0	62,6	43,8	49,7	51,8	46,3	51,9	50,4	46,7	41,8	43,6	39,6	38,3	45,4	46,0	37,5	37,0
Zugförderungs- und Werk- stättendienst	86,6	78,2	75,4	67,2	72,2	73,9	68,7	72,0	67,3	63,7	65,1	52,2	56,6	53,2	54,6	53,9	47,8	48,9	50,4	41,5	41,6
Hauptwerk- stättendienst	116,7	118,4	115,2	117,9	130,3	127,5	135,6	129,1	115,1	122,7	119,7	103,8	97,4	104,9	95,6	97,6	82,6	89,6	96,0	87,9	98,4
Vorratslager- dienst	76,3	79,8	67,4	72,4	68,5	63,3	72,8	53,6	63,6	47,2	39,2	45,2	51,3	29,1	34,2	31,7	41,9	28,4	35,6	24,5	24,4
Kraftwagendienst	57,4	56,2	62,6	44,7	53,6	42,2	38,2	53,4	43,1	44,0	38,7	41,8	34,9	38,5	44,1	37,0	34,0	32,1	38,0	34,8	37,3
Durchschnitt	77,6	72,2	69,0	66,0	67,9	65,2	63,5	63,3	59,1	59,0	57,8	51,5	52,2	52,4	50,8	49,5	45,5	46,7	47,2	42,1	43,5

Fußnoten 1—6 siehe Seite 67



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

- a) als **Unfallhäufigkeit: 24,5**
d. h. auf 1.000.000 Arbeitsstunden entfallen 24,5 Unfälle
- b) als **Unfallrate: 50,9**
d. h. auf je 1.000 Bedienstete entfallen 50,9 Unfälle
- c) als **Unfallzeitverlust: 2.954**
d. h. von je 1.000.000 Arbeitsstunden gehen 2.954 Arbeitsstunden durch Unfälle verloren
- d) als **Unfallschwere: 121**
d. h. infolge eines Unfalles versäumt ein Bediensteter wegen der Unfallheilbehandlung (Krankenstand) 121 Arbeitsstunden, das sind 21,2 Kalendertage.

¹⁾ Die Entwicklung der Unfallrate wird bei den Österreichischen Bundesbahnen als Pegelwert für die Durchführung von Aussprachen über Probleme der Unfallverhütung genommen, 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 (gegensätzlich zu den sonstigen in diesem Tätigkeitsbericht genannten Unfallraten, die auch Unfälle ohne Arbeitsunfähigkeit inkludieren) die Anzahl der in einem Kalenderjahr auf 1.000 Bedienstete entfallenden Unfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von einem Tag oder länger (Tod innerhalb 24 Stunden nach dem Unfall) herbeigeführt haben, 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 und sank 1976 auf 43,5. Der für 1976 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 1976 führte das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bei den Österreichischen Bundesbahnen 2.038 gegenüber 320 Betriebsbesichtigungen im Jahre 1956 durch.

Tafel 4.5.2

Übersicht über die Entwicklung der Ursachen, durch die Personalunfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1956—1976 hervorgerufen worden sind

Jahr	Gesamtzahl der Personalunfälle	technische Ursachen	Persönliche Ursachen			Sonstige Ursachen	Verhältnis der Unfallursachen 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	3.474	343	2.895	2.755	140	236	9,9	83,3	6,8
1974	3.503	268	3.005	2.890	115	230	7,6	85,8	6,6
1975	3.146	280	2.658	2.526	132	208	8,9	84,5	6,6
1976	3.230	274	2.714	2.601	113	242	8,5	84,0	7,5

Tafel 4.5.3

Zur Inspektionstätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion bei den Österreichischen Bundesbahnen

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Anzahl der Inspektionen	320	431	603	648	785	756	742	957	937	1068	913	997	1333	1602	1832	1469	1745	1795	1858	2074	2038
Unfall-technische Beanstandungen	1839	1504	1934	2146	1652	1685	2010	2710	3547	2630	3153	4256	4629	5843	6481	5289	6239	5480	6217	7914	6030
Zahl der Person unfälle durch technische Ursachen	1746	1385	1099	950	1123	826	826	979	816	723	460	391	392	373	419	324	288	343	268	280	274

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 $\frac{10^6 \times \text{Spalte 4}}{\text{Spalte 3}}$
Verwaltungsdienst	4.812	10,009.000	30	3.482	3,0
Verkehrsdienst	30.623	63,696.000	772	100.374	12,1
Kommerzieller Dienst	10.926	22,726.000	374	42.936	5,9
Bau- und Bahnerhaltungsdienst	3.127	6,504.000	127	12.721	19,5
Sicherungs- und Fernmeldedienst	2.271	4,724.000	84	10.276	17,8
Zugförderungs- und Werkstätten dienst	12.144	25,260.000	505	57.376	20,0
Hauptwerkstätten dienst	7.043	14,649.000	693	66.546	47,3
Vorratslagerdienst	697	1,450.000	17	2.412	11,7
Kraftwagendienst	2.602	5,412.000	97	10.149	17,9
Zusammen:	74.245	154,430.000	3.230	375.268	20,9

⁷⁾ Die in dieser Tafel aufscheinenden Bedienstetenzahlen sind Jahresdurchschnittswerte. Unterschiedlich hiervon sind alle anderen Angaben über Arbeitnehmer des gesamten Tätigkeitsberichtes auf das Jahresende 1976 bezogen.

⁸⁾ Die Arbeitsleistung eines Bediensteten beträgt im Durchschnitt pro Kalendertag 5,7 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	
1976	165	64	45	2.601	113	242
1975	145	69	66	2.526	132	208
1974	154	64	50	2.890	115	230

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

häufigkeit, die Unfallrate, der Unfallzeitverlust und die Unfallschwere:

Wegunfälle

7 Unfallrate auf je 1.000 Bedienstete $\frac{10^3 \times \text{Spalte 4}}{\text{Spalte 2}}$	8 Unfall- zeitverlust auf je 1.000.000 Arbeitsstunden $\frac{10^6 \times \text{Spalte 5}}{\text{Spalte 3}}$	9 Unfallschwere Durchschnitt der durch einen Personalunfall versäumten Arbeitsstunden Spalte 5 Spalte 4 a		10 Anzahl der Wegunfälle	11 Versäumte volle Arbeitsstunden	12 Unfallschwere Durchschnitt der durch einen Wegunfall versäumten Arbeitsstunden Spalte 11 Spalte 10 a	
		Kalendertage Spalte 9a 5,7 b				Kalendertage Spalte 12a 5,7 b	
6,2	348	116	20,4	23	4.153	181	31,8
25,2	1.576	130	22,8	132	18.645	141	24,7
12,2	674	115	20,2	60	11.490	192	33,7
48,6	3.036	130	22,8	73	13.056	179	31,4
40,6	1.956	100	17,5	30	4.216	141	24,7
37,0	2.175	122	21,4	12	1.825	152	26,7
41,6	2.271	114	20,0	86	9.954	116	20,4
98,4	4.543	96	16,8	110	13.877	126	22,1
24,4	1.663	142	24,9	8	1.304	163	28,6
37,3	1.875	105	18,4	12	2.428	202	35,4
43,5	2.430	116	20,4	546	80.948	148	26,0

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

J a h r	Technische Schutzmaßnahmen	Persönliche Schutzmaßnahmen gegenüber		Organisatorische Maßnahmen
		dem Verunglückten	dritten Personen	
1976	103	2.547	365	20
1975	94	2.472	374	32
1974	85	2.875	343	20

¹⁰⁾ Bei 6% 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
1976	251	284	194	226	1.148	350	550	107	77	43
1975	213	238	189	198	1.163	326	551	139	83	46
1974	236	271	237	216	1.234	426	581	145	114	43

4.6 Aus der Unfallstatistik der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung

1. Gesamtergebnis der Unfallstatistik 1976 im Vergleich zu den Vorjahren

Bereich	Zahl der Unfälle			Zahl der Bediensteten			Unfallrate ¹⁾		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976	1974	1975	1976
Verwaltungs- und Rechnungsdienst	165	79	60	3.829	3.950	3.903	41,8	20,0	15,4
Postdienst	1.455	1.491	1.288	31.826	31.568	32.021	44,3	47,2	40,2
Postautodienst	261	257	234	5.329	5.387	5.361	48,5	47,7	43,7
Fernmeldebetriebsdienst	214	263	270	7.404	7.469	7.570	28,5	35,2	35,7
Fernmeldebaudienst	546	498	486	9.203	9.562	9.614	57,6	52,1	50,6
Fernmeldemonteurschule	176	170	153	1.262	1.459	1.148	139,5	116,5	133,3
Gesamtsumme (Durchschnitt)	2.817	2.758	2.491	58.853	59.395	59.617	46,6	46,4	41,8

¹⁾ Anzahl der Unfälle je 1.000 Bedienstete

2. Verteilung der Unfälle im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung

Dienststelle/Direktions- (Insp.-)Bereich	Bezogen auf die Arbeitsunfälle ²⁾					
	Unfallsschwere			Unfallrate		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
Fernmeldezentralbauleitung	45,7	68,6	53,9	17,3	8,3	28,3
Telegraphenzugverwaltung	13,1	26,1	61,3	19,6	9,8	6,8
Postautohauptwerkstätte	55,3	49,8	41,3	109,6	53,1	32,1
GRAZ	63,4	59,6	5,8	24,3	16,2	16,0
INNSBRUCK	56,9	50,7	59,5	19,1	13,1	12,3
KLAGENFURT	50,4	47,2	45,1	22,8	19,2	14,0
LINZ	67,8	58,0	48,0	20,7	14,2	10,5
WIEN	63,1	48,8	61,1	18,3	16,7	11,8
SALZBURG	47,4	59,5	38,2	16,6	18,1	9,6
Gesamtsumme	61,0	52,6	58,1	19,9	15,9	12,3
VERGLEICH	100%	86,2%	95,2%	100%	79,9%	61,8%

²⁾ In dieser von der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung erstellten Tabelle sind Wegunfälle im Dienst bzw. Unfälle auf dem Weg von oder zur Arbeitsstätte, weiters solche Arbeitsunfälle, die sich durch Ausgleiten, Stolpern oder Fallen in Betriebsgebäuden ereigneten, nicht enthalten.

3. Aufgliederung der Arbeitsunfälle nach:**Unfallursachen:**

	Prozent der Unfälle		
	1974	1975	1976
Sturz	22,4	14,0	18,5
Unvorsichtigkeit	27,3	16,9	16,1
Schlechte Witterung	6,7	11,9	13,1
Nichtbeachten von Vorschriften	7,4	11,6	12,6
Fremdverschulden	5,7	13,8	12,4
Glatter, schlechter Boden	8,2	9,5	7,3
Nichtbenützen von Schutzausrüstung	2,6	4,5	5,3
Hundebiß	4,5	5,4	4,9
Unschlaggemäßes Hantieren mit Werkzeug	2,6	4,9	4,2
Materialfehler	4,4	3,5	2,3
Fallendes Material	2,2	1,8	1,2
Schlechte Beleuchtung	3,7	0,7	0,9
Fehlende Schutzausrüstung	0,1	0,2	0,6
Sturz von Leiter	1,7	0,9	0,5
Alkohol	0,5	0,4	0,1

Unfallorten:

	Prozent der Unfälle		
	1974	1975	1976
Öffentliche Verkehrsflächen	45,1	42,5	45,5
Postfremde Gebäude	8,4	12,7	13,1
Posteigene Gebäude (Verkehrswege)	7,9	7,6	10,0
Garagen, Werkstätten	8,1	7,6	6,7
Brief-, Paketumleitung	6,0	5,6	4,5
Postbetriebsräume	4,2	3,6	3,9
Leitungstrassen	3,1	3,6	3,3
Fernmeldebetriebsräume	3,4	3,3	2,5
Lagerräume, Freilagerflächen	2,8	2,2	2,4
Bahnhofsbereich	4,1	3,8	2,1
Kabelschächte, Spleißgruben, Künetten	1,8	1,6	1,7
Bahnpost-, Paketwagen	1,4	3,0	1,4
Wasch-, Aufenthalts- und Nächtigungsräume	1,6	1,1	1,1
Werkstätten, FM-Dienst	1,0	0,9	1,0
Bürräume	1,0	0,7	0,6
Richtfunkstationen (inkl. Antennen)	0,1	0,2	0,2

Verletzter Körperteil:

	Prozent der Verletzungen		
	1974	1975	1976
Finger	23,6	29,0	28,3
Hand	16,2	15,8	16,2
Unterschenkel	3,9	7,8	8,0
Auge	6,3	5,7	7,9
Fuß, Ferse, Knöchel	10,2	7,6	7,2
Unterarm, Ellenbogen	4,8	4,0	5,0
Becken, Bauch, Rücken	4,6	4,3	4,9
Oberschenkel	3,2	4,5	4,1
Nase	2,9	1,4	3,8
Kopf	7,9	6,3	3,7
Zehen	5,1	3,4	3,3
Knie	3,7	3,1	3,1
Brust, Rippen	3,4	2,6	2,0
Schulter, Schlüsselbein	2,1	1,3	1,6
Oberarm	0,7	1,9	0,8
Innere Organe	0,6	1,3	0,1
Hals	0,6	0,0	0,0
Ohr	0,3	0,0	0,0

Art der Verletzung:

	Prozent der Verletzungen		
	1974	1975	1976
Quetschung	20,9	18,1	16,6
Schnitt	15,3	16,2	16,0
Biß	6,9	14,9	15,7
Prellung	19,3	17,5	14,9
Bruch	9,2	7,5	6,8
Muskelzerrung	6,0	7,4	6,7
Stich	3,0	3,6	6,3
Verbrennung	3,7	3,1	5,9
Fremdkörper	5,7	3,8	5,5
Verstauchung	7,7	5,0	3,5
Verätzung	0,9	1,6	0,9
Gehirnerschütterung	1,2	0,5	0,8
Infektion	0,2	0,8	0,4

**4.7 Aus der Unfallstatistik der Wiener-Stadtwerke-Verkehrsbetriebe
Zusammenstellung der Arbeitsunfälle ¹⁾**

Gesamtzusammenstellung

Jahr	Zahl der Arbeitnehmer	Zahl der Arbeitsunfälle	Unfallrate
1973	9.058	749	8,27
1974	8.969	743	8,28
1975	9.039	710	7,85
1976	8.766	749	8,54

Aufgliederung des Unfallgeschehens in den Erhaltungsbetrieben

Dienststelle	Zahl der Arbeitsunfälle			
	1973	1974	1975	1976
Straßenbahn-Wagenrevision	82	58	56	68
Stadtbahn-Wagenrevision	38	29	31	26
Garagen-Wagenrevision	27	27	27	30
Gleisbau	49	28	33	31
Abteilung für elektr. Anlagen	13	30	17	21
Signalwerkstätte	5	2	4	2
Oberbauwerkstätte	28	22	33	23
Brückenbau	5	6	5	7
Erhaltungsstelle für Hochbau	10	11	4	7
Hauptwerkstätte	160	198	178	207
Autohauptwerkstätte	31	—	—	—
Summe Werkstätten	448	411	388	422

Aufgliederung der bei Unfällen verletzten Körperteile

Verletzter Körperteil	1974		1975		1976	
	Anzahl der Verletzungen	%	Anzahl der Verletzungen	%	Anzahl der Verletzungen	%
Augen	68	8,4	66	8,55	71	8,65
Kopf, Hals	83	10,1	73	9,46	63	7,66
Rücken	36	4,4	34	4,40	44	5,35
Brust	34	4,2	41	5,31	39	4,74
Arme	34	4,2	45	5,83	47	5,72
Hände	216	26,7	195	25,26	239	29,07
Beine	97	12,0	86	11,14	80	9,73
Füße	151	18,8	156	20,21	179	21,78
Übrige Körperteile	91	11,2	76	9,84	60	7,30
Summe	810	100,0	772	100,00	822	100,00

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

Anzahl der Beschäftigten: 8.766 ²⁾

0	Krankenstandsdauer in Tagen			tödlich	Summe
	1 bis 3	4 bis 21	22 u. mehr		
72	125	426	125	1	749
64	122	399	114	1	700 Männer
8	3	27	11	0	49 Frauen

Arbeitsunfälle

72	125	426	125	1	749
64	122	399	114	1	700 Männer
8	3	27	11	0	49 Frauen

davon am Weg von bzw. zur Arbeitsstätte

11	17	65	27	1	121
8	16	51	22	1	98 Männer
3	1	14	5	0	23 Frauen

davon an der Arbeitsstätte

61	108	361	98	0	628
56	106	348	92	0	602 Männer
5	2	13	6	0	26 Frauen

	Wegunfälle	Arbeitsunfälle	Summe
Anzahl	121	628	749
Unfallrate ³⁾	1,38	7,16	8,54
Krankentage	2.343	8.056	10.399
Unfallschwere ⁴⁾	19,36	12,83	13,88

²⁾ Einschließlich der Arbeitnehmer der Lehrwerkstätte „Jugend am Werk“, mit 111 Beschäftigten, die aus organisatorischen Gründen den Wiener Stadtwerken-Verkehrsbetriebe, zugezählt werden und bei denen dem Bundesministerium für Verkehr, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes nicht obliegt. In der Unfallstatistik sind über diese Beschäftigten 47 Arbeitsunfälle ausgewiesen.

$$^3) \text{ Unfallrate} = \frac{\text{Anzahl der gemeldeten Unfälle} \times 100}{\text{Anzahl der Beschäftigten}}$$

$$^4) \text{ Unfallschwere} = \frac{\text{Krankentage}}{\text{Anzahl der gemeldeten Unfälle}}$$

4.8 Aus der Unfallstatistik der Grazer-Stadtwerke

Unfallursache	1956		1957		1958		1959	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Bremsvorgänge	9	5,2	12	6,5	10	6,33	12	7,95
Auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte	26	15,0	28	15,1	33	20,9	32	21,2
Rißverletzung	8	4,6	9	4,86	5	3,16	5	3,31
Kuppelvorgänge	10	5,78	10	5,4	3	1,90	3	1,98
Sturz am Trittbrett	15	8,67	14	7,57	11	6,97	16	10,5
Heben von Lasten	12	6,94	12	6,5	6	3,80	7	4,64
Abrutschen von Werkzeugen	22	12,76	13	7,03	6	3,80	5	3,31
Abspringen von Spänen und Splintern	6	3,47	6	3,25	3	1,90	—	—
Sturz bei der Arbeit	18	10,4	28	15,1	19	12,1	25	16,56
Augenverletzungen durch Splitter oder Lichtbogen	2	1,15	9	4,86	5	3,16	5	3,31
Augenverletzungen durch Schmutz oder Fett	2	1,15	2	1,08	3	1,90	3	1,98
Ausschlag von handbetätigten Steuer- einrichtungen (z. B. Lenkrad)	6	3,47	5	2,7	6	3,80	6	3,98
Verletzungen durch Fahrgäste	7	4,0	2	1,08	4	2,53	—	—
Umstürzen von Gegenständen	4	2,3	7	3,08	2	1,26	1	0,67
Quetschungen bei Arbeit und Transport	19	11,11	14	7,57	19	12,01	9	5,96
Brandverletzung	—	—	3	1,62	1	0,63	1	0,67
Verbrühung	—	—	3	1,62	—	—	—	—
Abstürzen von Vorrichtungen	—	—	1	0,54	4	2,53	3	1,98
Verletzung durch Luftwerkzeuge	1	0,57	1	0,54	—	—	—	—
Elektrischer Strom	1	0,57	1	0,54	3	1,90	1	0,67
Schleifmaschinen	—	—	1	0,54	—	—	1	0,67
Rückschlag (z. B. Federn)	—	—	1	0,54	1	0,63	—	—
Fallen von Werkzeugen	—	—	1	0,54	1	0,63	—	—
Verätzung durch Säuren	1	0,57	—	—	2	1,26	1	0,67
Sonstige Maschinen	2	1,15	—	—	1	0,63	2	1,35
Bleivergiftung	1	0,57	—	—	—	—	—	—
Fremdverschulden	1	0,57	—	—	9	5,73	11	7,29
Holzbearbeitungsmaschinen	—	—	—	—	1	0,63	—	—
Sonstige Ursachen	—	—	2	1,08	—	—	2	1,35
Straßenbahnverkehr	—	—	—	—	—	—	—	—
Autobusverkehr	—	—	—	—	—	—	—	—
Anzahl der Unfälle	173		189		158		151	
hievon Sturz- und Wegunfälle ¹⁾	59	34,07	70	38,0	63	39,88	73	48,26
Anzahl der Arbeitnehmer	1130		1127		1123		1119	
Anzahl der weiblichen Arbeitnehmer	(Unterlagen nur mehr ab 1966 vorhanden)							
Anzahl der Unfälle der weiblichen Arbeit- nehmer								
Durchschnittliche Dauer der Arbeits- unfähigkeit	(Unterlagen nur mehr ab 1966 vorhanden)							
Unfallrate ²⁾	15,31		16,77		14,07		13,5	

¹⁾ Summe der Unfälle auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte, Sturz am Trittbrett bzw. bei der Arbeit.

²⁾ Berücksichtigt sind alle gemeldeten Unfälle, auch jene ohne Krankenstand.

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

¹⁾ Summe der Unfälle auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte, Sturz am Trittbrett bzw. bei der Arbeit.

²⁾ Berücksichtigt sind alle gemeldeten Unfälle, auch jene ohne Krankenstand.

1970		1971		1972		1973		1974		1975		1976	
Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%								
1	1,35	1	1,39	3	4,35	1	1,30	3	4,0	3	3,85	1	1,78
12	16,22	13	18,05	19	27,50	15	19,35	14	18,69	13	16,67	10	17,58
2	2,7	4	5,56	2	2,90	8	10,04	5	6,66	4	5,13	3	5,36
1	1,35	2	2,78	1	1,45	—	—	—	—	—	—	1	1,78
4	1,41	6	8,34	2	2,90	3	3,9	4	5,33	5	6,41	5	8,93
1	1,35	3	4,17	1	1,45	—	—	2	2,66	2	2,56	—	—
4	5,41	3	4,17	7	10,15	5	6,45	3	4,00	2	2,56	2	3,57
2	2,7	—	—	—	—	2	2,6	2	2,66	1	1,28	1	1,78
19	25,66	17	24,61	12	17,40	20	25,8	6	8,00	11	14,10	9	16,10
2	2,7	1	1,39	2	2,90	1	1,30	1	1,33	1	1,28	—	—
2	2,7	2	2,78	—	—	—	—	1	1,33	—	—	—	—
6	8,14	4	5,56	3	4,35	2	2,6	5	6,66	1	1,28	1	1,78
—	—	1	1,39	2	2,90	3	3,90	4	5,33	4	5,14	7	12,50
1	1,35	1	1,39	1	1,45	1	1,36	3	4,00	1	1,28	1	1,78
7	9,46	7	9,73	9	13,05	8	10,04	13	17,36	11	14,10	6	10,74
—	—	—	—	1	1,45	—	—	—	—	2	2,56	1	1,78
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,28	—	—
2	2,7	3	4,17	—	—	2	2,6	3	4,0	6	7,70	1	1,78
1	1,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	1,35	—	—	—	—	1	1,30	1	1,33	—	—	—	—
—	—	—	—	2	2,90	—	—	—	—	—	—	2	3,57
1	1,35	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2,56	—	—
1	1,35	—	—	—	—	1	1,30	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	2,7	—	—	1	1,45	1	1,30	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	1,35	2	2,78	—	—	1	1,30	3	4,00	—	—	—	—
1	1,35	1	1,39	—	—	—	—	1	1,33	—	—	3	5,36
—	—	1	1,39	2	2,95	2	2,6	1	1,33	2	2,56	1	1,78
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	7,70	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,78
74		72		69		77		75		78		56	
35	47,29	36	51,5	33	47,8	38	49,35	24	32,02	29	37,18	23	42,88
990		970		927		898		894		923		923	
65	6,57	62	6,39	61	6,58	54	6,01	49	5,48	44	4,77	42	4,55
6	8,10	3	4,1	2	2,90	4	5,19	3	4,00	6	7,69	1	1,79
15,7Tg. 7,45		17,5Tg. 7,42		17,9Tg. 7,44		14,2Tg. 8,57		15,7Tg. 8,38		16,24Tg. 8,45		20,15Tg. 6,06	

5. Beilagen

Beilage 5.1

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, schwimmende 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 Fassung der Bundesgesetze vom 13. März 1957, BGBl. Nr. 80, und vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234.

²⁾ Jetzt: Bundesministerium für Verkehr.

Beilage 5.2

**Organisation des Verkehrs-Arbeitsinspektorates
Personal der Verkehrs-Arbeitsinspektion
nach dem Stande vom 31. Dezember 1976**

Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat ¹⁾

Gruppenleiter: Universitäts-Dozent Dipl.-Ing. Dr. techn. Heinrich Kraus, Ministerialrat

Abteilung Pr. 6: Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei den Eisenbahnunternehmen, die den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 ²⁾ unterliegen, einschließlich deren Kraftfahrbetrieben und Hilfseinrichtungen sowie bei Schlaf- und Speisewagenunternehmen (insoweit deren Tätigkeit bei oder in Zügen durchgeführt wird). Zusammenfassende Behandlung der Angelegenheiten der Verkehrs-Arbeitsinspektion sowie grundsätzliche Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes, insbesondere im Rahmen der Arbeitnehmerschutzkommission. Zusammenfassung des Jahrestätigkeitsberichtes, Mitwirkung an den Arbeiten des österreichischen Normungsinstitutes.

Leiter: Universitäts-Dozent Dipl.-Ing. Dr. techn. Heinrich Kraus,
Ministerialrat

Dipl.-Ing. Friedrich Braunbart,
Ministerialrat

Dipl.-Ing. Herbert Jordan,
Bundesbahn-Zentralinspektor

Ing. Karl Schötz,
Amtdirektor

Ing. Bruno Scheinhart,
Bundesbahn-Oberinspektor

Ing. Karl Reiselhuber,
Bundesbahn-Oberinspektor

Ing. Ernst Michalus,
Bundesbahn-Inspektor

Ferdinand Hitz,
Bundesbahn-Inspektor

Ing. Franz Nicht,
Bundesbahn-Oberrevident

Ing. Walter Stamminger,
Bundesbahn-Oberrevident

Anton Hruby,
Bundesbahn-Oberrevident,
mit Ablauf des 31. Oktober 1976 im Ruhestand

Elfriede Straßer,
Bundesbahn-Oberrevident

Bacher Engelbert,
Bundesbahn-Adjunkt,
seit 5. Juli 1976 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zugeordnet und mit 1. November 1976 zum Verkehrs-Arbeitsinspektorat versetzt

Referat Pr. 6/1: Besondere Wahrnehmung der Aufgaben, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf dem Gebiete der Arbeitsmedizin sowie den legislativen und sonstigen rechtlichen Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes obliegen. Mitwirkung an den Arbeiten des österreichischen Normungsinstitutes.

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

²⁾ Siehe Beilage 5.3

Leiter: Dipl.-Ing. Friedrich Braunbart,
Ministerialrat
Dr. med. univ. Erhard Weltin,
Vertragsbediensteter
Dr. jur. Wolfgang Moyzisch,
Vertragsbediensteter

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

Leiter: Regierungsrat Ing. Erich Schwarz,
Technischer Zentralinspektor
Ing. Heinrich Peschina,
Amsdirektor
Rudolf Kantner,
Amsdirektor
Otto Kresta,
Amsdirektor
Therese Ackerl,
Amsdirektor
Ing. Wilhelm Brauner,
Amssekretär
Gabriele Daringer,
Vertragsbedienstete,
seit 1. November 1976 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zugeordnet
Herbert Lenk,
Fernmeldewerkmeister,
seit 1. März 1976 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zugeordnet

Beilage 5.3

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

- § 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:
- I. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 1. Haupt- und Nebenbahnen,
 2. Materialbahnen und Materialeilbahnen.
 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 Unternehmer vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).
- § 4. Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer, Nebenbahnen solcher 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, Hafengebühnen, Schlepplbahnen 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.

¹⁾ Bundesgesetz vom 13. Feber 1957, BGBl. Nr. 60, über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957), in der Fassung der Bundesgesetze vom 17. April 1963, BGBl. Nr. 113, vom 12. Dezember 1969, BGBl. Nr. 20/1970, vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 274 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971), vom 10. Juni 1976, BGBl. Nr. 305, sowie der Kundmachung vom 14. Juli 1975, BGBl. Nr. 422.

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

- § 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.

³⁾ Jetzt Bundesministerium für Verkehr.

Beilage 5.4

Verordnung vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696, über Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer

Auszug

Verbot oder Beschränkung der Beschäftigung weiblicher Arbeitnehmer

- § 2. (1) Zu Arbeiten, die im Hinblick auf die Konstitution und die Körperkräfte weiblicher Arbeitnehmer oder die sonst infolge ihrer Art mit einer erhöhten Gefährdung von Leben und Gesundheit für weibliche Arbeitnehmer verbunden sind, dürfen diese nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen herangezogen werden.
- (2) Bei den in den §§ 3 bis 5 angeführten Arbeiten dürfen weibliche Arbeitnehmer nicht beschäftigt werden.
- (3) Abs. 2 findet hinsichtlich der in den §§ 4 und 5 Z. 3 angeführten Arbeiten keine Anwendung, wenn weibliche Arbeitnehmer bei diesen Arbeiten nur so kurzzeitig oder sonst in einer Weise beschäftigt werden, daß eine erhöhte Gefährdung von Leben und Gesundheit der weiblichen Arbeitnehmer nicht zu erwarten ist.
- (4) Im Zweifelsfall entscheidet die zuständige Behörde, ob auf eine der in den §§ 3, 4 und 5 angeführten Arbeiten Abs. 2 anzuwenden ist.

Arbeiten mit bestimmten Einwirkungen

- § 3. Arbeiten nach § 2 Abs. 2 sind Arbeiten, bei denen die dabei Beschäftigten der Einwirkung von
1. Blei, seinen Legierungen oder Verbindungen,
 2. Benzol,
 3. Nitro- und Aminverbindungen des Benzols oder seiner Homologen und deren Abkömmlingen,
 4. Tetrachlorkohlenstoff,
 5. Schwefelkohlenstoff oder
 6. Tetrachloräthan
- in einem Maße ausgesetzt sind, daß besondere ärztliche Untersuchungen der Arbeitnehmer nach der Verordnung über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten, BGBl. Nr. 39/1974, vorzunehmen sind.

Arbeiten mit besonderer physischer Belastung

- § 4. (1) Arbeiten nach § 2 Abs. 2 sind ferner
1. das Heben, Tragen, Schieben, Wenden oder sonstige Befördern von Lasten, soweit damit eine für den weiblichen Arbeitnehmer unzuträgliche Beanspruchung des Organismus verbunden ist;
 2. Arbeiten in heißen Öfen.
- (2) Bei der Beurteilung von Arbeiten nach Abs. 1 Z. 1 sind die für die Belastung und Beanspruchung maßgebenden Faktoren zu berücksichtigen; es sind dies vor allem das Gewicht, die Art und die Form der Last, der Beförderungsweg und die -geschwindigkeit, die Dauer der Arbeiten und deren Häufigkeit sowie die Leistungsfähigkeit des weiblichen Arbeitnehmers.

Sonstige Arbeiten

- § 5. Arbeiten nach § 2 Abs. 2 sind schließlich
1. Tätigkeiten im Rahmen von Gasrettungsdiensten,
 2. Arbeiten in der Wand von Steinbrüchen und Gruben,
 3. Arbeiten mit schweren Preßluftschlagwerkzeugen.

Besondere Pflichten der Arbeitgeber und Arbeitnehmer

- § 6. (1) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte haben dafür Sorge zu tragen, daß bei der Beschäftigung weiblicher Arbeitnehmer auf die Konstitution und die Körperkräfte dieser Arbeitnehmer Rücksicht genommen wird und die hierfür notwendigen Maßnahmen getroffen werden. Sie haben insbesondere darauf zu achten, daß zu den in den §§ 3 bis 5 angeführten Tätigkeiten weibliche Arbeitnehmer, soweit nicht § 2 Abs. 3 in Betracht kommt, nicht herangezogen werden.
- (2) Weibliche Arbeitnehmer haben durch ihr Verhalten bei den Arbeiten dazu beizutragen, daß eine Gefährdung ihres Lebens und ihrer Gesundheit soweit als möglich vermieden wird.

Abweichungen und weitergehende Schutzmaßnahmen

- § 7. (1) Das Arbeitsinspektorat kann im Einzelfall mit Bescheid Abweichungen von einem Verbot nach den §§ 3 bis 5 zulassen, insoweit hiedurch Belange des Schutzes weiblicher Arbeitnehmer nicht beeinträchtigt werden.
- (2) Das Arbeitsinspektorat hat im Einzelfall über die Verbote nach den §§ 3 bis 5 hinaus die Beschäftigung weiblicher Arbeitnehmer mit Arbeiten, die für diese Arbeitnehmer mit einer erhöhten Gefährdung von Leben, Gesundheit oder Sittlichkeit verbunden sind, zu untersagen oder von Bedingungen abhängig zu machen.

Auflegung der Verordnung

- § 8. Der Arbeitgeber hat neben den sonst für seinen Betrieb in Betracht kommenden Arbeitnehmerschutzvorschriften einen Abdruck dieser Verordnung sowie eine Abschrift der Bescheide des Arbeitsinspektorates, soweit diese den Gegenstand dieser Verordnung betreffen, im Betrieb an geeigneter, für die Arbeitnehmer leicht zugänglicher Stelle aufzulegen.

Behördenzuständigkeit

- § 9. (1) Zuständige Behörde im Sinne dieser Verordnung ist die nach § 30 des Arbeitnehmerschutzgesetzes zuständige Behörde.
- (2) Die nach dieser Verordnung dem Arbeitsinspektorat zustehenden Befugnisse sind hinsichtlich der dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz unterliegenden Betriebe vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat auszuüben.

Strafbestimmungen

- § 10. Übertretungen dieser Verordnung sind nach Maßgabe des § 31 des Arbeitnehmerschutzgesetzes zu ahnden.

Inkrafttreten

- § 12. Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1977 in Kraft.

Beilage 5.5

Im nachstehenden werden die näheren Daten (Wochentag, Datum, Uhrzeit, Ereignisort und Alter des Verunglückten) zu den in den Abschnitten 2.3 und 2.4 behandelten Unfällen angeführt

1. Zu Abschnitt 2.3

1. Mi 1976 05 05 00 01 Bahnhof Hallein, 37 Jahre
2. Mo 1976 02 09 10 30 Bundesstraße 304/Straße 2009 (Oggau—Schützen/Geb.), 41 Jahre
3. Fr 1976 04 16 10 35 Bahnhof Krems an der Donau, 44 Jahre
4. Do 1976 05 13 10 25 Strecke zwischen Wien-Matzleinsdorf und Wien-Aspangbahnhof, 49 Jahre
5. Do 1976 06 03 12 32 Bahnhof Neumarkt-Kallham, 26 Jahre
6. Fr 1976 06 11 06 31 Bahnhof Hohenau, 24 Jahre
7. Sa 1976 09 04 09 45 Bahnhof Villach Hauptbahnhof, 30 Jahre
8. Fr 1976 10 01 23 25 Bahnhof Bruck an der Mur Frachtenbahnhof, 37 Jahre
9. Di 1976 10 12 18 54 Bahnhof Kalsdorf, 28 Jahre
10. Mo 1976 10 18 19 52 Bahnhof Villach Westbahnhof, 26 Jahre
11. Do 1976 11 18 09 30 Bahnhof Schwarzach-St. Veit, 24 Jahre
12. Mo 1976 12 13 16 39 Bahnhof Fritzens-Wattens, 40 Jahre
13. Do 1976 12 23 12 30 Bahnhof Stadlau, 23 Jahre
14. Di 1976 12 28 18 41 Bahnhof Villach Westbahnhof, 38 Jahre
15. Mi 1976 03 31 19 03 Bahnhof Graz Hauptbahnhof, 35 Jahre
16. Do 1976 05 20 11 05 Strecke zwischen Bahnhof Fehring — Bahnhof Jennersdorf, 50 Jahre
17. Di 1976 06 01 07 56 Bahnhof Fehring, 35 Jahre
18. Do 1976 07 01 10 00 Bahnhof Linz Frachtenbahnhof, 40 Jahre
19. Mo 1976 07 12 13 50 Bahnhof Wörschach Schwefelbad, 40 Jahre
20. Mi 1976 09 22 08 40 Strecke zwischen Bahnhof Gmünd, NÖ, und Bahnhof Alt Nagelberg, 26 Jahre
21. Mo 1976 09 27 10 38 Strecke zwischen Bahnhof Rekawinkel und Hutten, 30 Jahre
22. Mo 1976 09 27 10 38 Strecke zwischen Bahnhof Rekawinkel und Hutten, 20 Jahre
23. Mo 1976 03 01 09 02 Bahnhof Messendorf, 56 Jahre
24. Sa 1976 10 09 14 35 Bahnhof St. Veit an der Glan, Anschlußbahn, 52 Jahre
25. Fr 1976 11 26 10 15 St. Veit im Defreggental, Landesstraße Defreggental, 39 Jahre
26. Fr 1976 04 23 21 40 1030 Wien, Ungargasse 69, 36 Jahre
27. Do 1976 04 29 02 30 8020 Graz, Portugalweg 4, 17 Jahre
28. Di 1976 06 15 07 50 Bundesstraße 34 zwischen Pöllau und Fuglau, 25 Jahre
29. Fr 1976 04 30 15 45 1020 Wien, Handelskai, Tankkahn, 50 Jahre

2. Zu Abschnitt 2.4

30. Mi 1976 10 13 12 00 Bahnhof Rottenmann, 22 Jahre
31. Do 1976 10 28 11 00 Bahnhof Klein Schwechat, 34 Jahre
32. Di 1976 06 15 22 45 Bahnhof Niklasdorf, 22 Jahre
33. Mo 1976 05 17 14 55 Bahnhof Bregenz, 21 Jahre
34. Fr 1976 02 27 18 42 Bahnhof St. Pölten Alpenbahnhof, 21 Jahre
35. Di 1976 05 25 07 19 Bahnhof Hall in Tirol, 43 Jahre
36. Fr 1976 07 16 16 32 Bahnhof Rothenthurn, 39 Jahre
37. Sa 1976 09 04 04 00 Bahnhof Kufstein, 37 Jahre
38. Mi 1976 05 12 08 20 Bahnhof Penzing Verschiebebahn, 23 Jahre
39. Mo 1976 05 10 15 20 Bahnhof Kleinreifling, 23 Jahre
40. Mo 1976 09 20 11 55 Bahnhof Leoben-Göss, 29 Jahre
41. Di 1976 05 25 00 30 Bahnhof Bruck an der Mur Frachtenbahnhof, 25 Jahre
42. Mi 1976 09 22 09 30 Hauptwerkstätte Simmering, 52 Jahre
43. Mi 1976 04 07 13 30 Hauptwerkstätte St. Pölten, 22 Jahre

- | | | | | | | | |
|-----|----|------|----|----|----|----|---|
| 44. | Fr | 1976 | 07 | 09 | 09 | 20 | Hauptwerkstätte St. Pölten, 26 Jahre |
| 45. | Do | 1976 | 06 | 10 | 07 | 30 | Hauptwerkstätte Floridsdorf, 21 Jahre |
| 46. | Do | 1976 | 11 | 18 | 13 | 30 | Streckenleitung Salzburg, 29 Jahre |
| 47. | Di | 1976 | 11 | 02 | 13 | 25 | Elektrostreckenleitung Linz, 20 Jahre |
| 48. | Do | 1976 | 04 | 08 | 11 | 30 | 4020 Linz, Dinghoferstraße, 21 Jahre |
| 49. | Mi | 1976 | 10 | 20 | 14 | 00 | 5020 Salzburg, Innsbrucker Bundesstraße, 28 Jahre |
| 50. | Mo | 1976 | 05 | 24 | 14 | 10 | Abstellhalle Remise Urfahr, 19 Jahre |
| 51. | Mi | 1976 | 03 | 17 | 08 | 25 | Remise Urfahr, Wagenhalle, 24 Jahre |
| 52. | Fr | 1976 | 01 | 30 | 23 | 45 | Remise Kleinmünchen, Abstellhalle, 38 Jahre |
| 53. | Fr | 1976 | 05 | 14 | 14 | 00 | Bahnhof Ottakring, 45 Jahre |
| 54. | Do | 1976 | 03 | 11 | 23 | 00 | Bahnhof Hütteldorf, 41 Jahre |
| 55. | Do | 1976 | 01 | 22 | 18 | 00 | Bahnhof Ottakring, 38 Jahre |
| 56. | Mo | 1976 | 01 | 12 | 10 | 30 | Bahnhof Speising, 61 Jahre |
| 57. | Di | 1976 | 12 | 07 | 07 | 30 | Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, Zentralwerkstätte, 49 Jahre |
| 58. | Mi | 1976 | 07 | 14 | 13 | 10 | AG der Wiener Lokalbahnen, Eichenstraße 1, 1120 Wien, 53 Jahre |
| 59. | Do | 1976 | 06 | 24 | 08 | 45 | Netzgruppenamt Amstetten, 24 Jahre |
| 60. | Fr | 1976 | 09 | 24 | 11 | 15 | Postamt 8020 Graz, 38 Jahre |

Bildnachweis

Austrian Airlines
Bild 27 und 28

Die ÖBB in Wort und Bild
Bild 2, 3 und 4

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Bild 25 und 26

Flughafen Wien Betriebs-Ges. m. b. H.
Bild 29 und 30

Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen, Lichtbildstelle
Bild 1

Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung, Lichtbildstelle
Bild 17, 18, 19, 20, 21 und 22

Maschinen- und Stahlbau (Werkphoto der Firma Konrad Doppelmayr & Sohn, Wolfurt)
Bild 16

Österreichische Seilbahnen AG, Raxbahn
Bild 15

Österreichische Donaukraftwerke AG
Bild 23 und 24

„Sicherheit zuerst“ Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der österreichischen Eisenbahnen
Bild 5, 7, 9

Unfallverhütungsplakate der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen
Bild 6, 8 und 19

Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe
Bild 11, 12, 13 und 14