Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 48 (1956)

Heft: 3

Artikel: Die Unfallstatistik 1948-1952 der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt

Autor: Berenstein, Alexandre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-353730

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

schaftlichen Existenz seiner Frau und die Förderung der Erziehung und Schulung seiner jungen Tochter; überdies hatte er nicht zu befürchten, daß an ihn die Forderung herantreten werde, Platz zu machen. So haben wir uns über Sorgen wegen kommender Dinge in jeder Gestalt, mögen sie nun aus schwindender Arbeitsfrische ihren Ursprung nehmen oder aus Gedanken, die darüber hinausreichen, eher ausgeschwiegen. Aber gerade hier melden sich nun die Gedanken und Kümmernisse — angesichts des jähen Abschlusses dieses wertvollen Lebens, und darum darf ich vielleicht eine Andeutung nachholen, im Anschluß an die Schlußstrophe von C. F. Meyers Gedicht «Hussens Kerker»:

Es ist die Zeit zu feiern!
Es kommt die große Ruh!
Dort lenkt ein Zug von Reihern
Dem ewgen Lenze zu
Sie wissen Pfad und Stege,
Sie kennen ihre Wege—
Was, meine Seele, fürchtest du?

Otto Vollenweider.

Die Unfallstatistik 1948—1952 der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt

Die Unfallstatistik der fünfjährigen Beobachtungsperiode 1948 bis 1952, welche die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (Suva) soeben veröffentlicht hat, verdient eingehendes Studium. In der Versicherung ist die Untersuchung der statistischen Angaben in der Tat von größter Bedeutung, da sie über die Auswirkungen der Entwicklung der Bevölkerung einerseits und des versicherten Risikos anderseits für den Versicherten Rechenschaft gibt und ferner die technischen und finanziellen Möglichkeiten der Versicherung erkennen läßt.

Der Versicherungsbestand

Was den Versicherungsbestand betrifft, so ist daran zu erinnern, daß die schweizerische Unfallversicherung bei weitem nicht sämtliche Arbeitnehmer erfaßt; vielmehr sind nur die Arbeitnehmer der wichtigsten Zweige der Industrie und des Transportgewerbes sowie von gewissen Handelsunternehmungen der Versicherung unterstellt. Es bietet daher Interesse, den Anteil der Versicherten an der Gesamtzahl der Arbeitnehmer festzustellen. Nach den Berechnungen der Suva ist die Zahl der versicherten Arbeitnehmer von 988 000 im Jahre 1948 auf über eine Million im Jahre 1951 und auf

1 024 000 im Jahre 1952 gestiegen. Im Jahre 1950, in dem die letzte Volkszählung stattfand, wurden 924 000 Versicherte ermittelt, was einem Anteil von 52 Prozent der unselbständig Berufstätigen entspricht. Diese Ziffer ist beachtlich, aber trotzdem entbehrt nach wie vor fast die Hälfte der unselbständig Erwerbenden des nötigen wirtschaftlichen Schutzes gegen die Folgen von Unfällen durch eine *obligatorische* Versicherung, sind entweder überhaupt nicht versichert oder müssen sich mit den wesentlich niedrigern Leistungen begnügen, wie sie im allgemeinen in den privatrechtlichen Versicherungsverträgen festgelegt sind. Darüber äußert sich der Bericht der Suva wie folgt:

> Dieser unbefriedigende Zustand wird mit der bevorstehenden Ausdehnung des Obligatoriums durch das Landwirtschafts- und das Arbeitsgesetz nur zum Teil behoben, weil die vorgesehenen Leistungen leider verhältnismäßig nur bescheiden sind.

In diesem Zusammenhange sei bemerkt, daß das Landwirtschaftsgesetz in Wirklichkeit nicht eine obligatorische Versicherung im herkömmlichen Sinn eingeführt hat, da es keinen öffentlich-rechtlichen Zwang, sondern lediglich eine Verpflichtung des Privatrechtes vorsieht, ohne daß der Staat im Fall einer Mißachtung dieser Pflicht einschreiten könnte. Was den Entwurf zum Arbeitsgesetz betrifft, so sind seit dessen Veröffentlichung bereits fünf Jahre verflossen, ohne daß inzwischen irgendein Fortschritt erzielt worden wäre. Dabei verdient die Feststellung der Direktion der Suva beachtet zu werden, daß selbst nach der Annahme des Arbeitsgesetzes die Lage nicht voll zu befriedigen vermöchte. In der Tat ist es bekannt, daß die Suva sich gegen eine Ausdehnung ihres eigenen Zuständigkeitsbereiches auf sämtliche gewerbliche Betriebe ausgesprochen hat und daß diese Stellungnahme unter anderem das Bundesamt für Sozialversicherung veranlaßte, eine besondere, auf der *privaten* Versicherung beruhende Ordnung für diejenigen Erwerbszweige vorzuschlagen, die gegenwärtig der obligatorischen Unfallversicherung nicht unterstellt sind.

Unfallhäufigkeit und Unfallursachen

Aus den Angaben des Berichtes der Suva über die Unfallhäufigkeit geht hervor, daß bei den *Betriebsunfällen* der seit 1946 festzustellende *Rückgang* in der neuen Beobachtungsperiode bis zum Jahre 1950 angehalten hat; seither ist die Entwicklung bei leicht zunehmender Tendenz mehr oder weniger auf dem Stand von 21 Unfällen im Jahr auf 100 Vollarbeiter verblieben, von denen 9 bis 10 als Bagatellunfälle, die eine Arbeitsaussetzung von höchstens 3 Tagen zur Folge haben und nicht mehr als 5 Arztkonsultationen erfordern, und 11 bis 12 Unfälle als ordentliche Unfälle

verzeichnet werden. Demgegenüber haben die *Nichtbetriebsunfälle* weiterhin *zugenommen*, und zwar bis zum Ende der Beobachtungsperiode auf nahezu 10 Unfälle im Jahr auf 100 Vollarbeiter, wovon 3 Bagatellunfälle und 7 ordentliche Unfälle. Im Vergleich zum Jahre 1938 hat sich damit die Unfallhäufigkeit bis 1952 bei den Nichtbetriebsunfällen um 40 Prozent erhöht, bei den Betriebsunfällen dagegen nur um 15 Prozent.

Diese Zunahme der Nichtbetriebsunfälle, welche eine zweimalige Erhöhung der Tarifprämie zur Folge hatte, ist zum Teil auf die Verbesserung der Lebensbedingungen der Arbeitnehmer zurückzuführen, wobei vor allem die Verallgemeinerung der *Ferien* und die *sportliche Betätigung* eine Rolle spielten. Nahezu die Hälfte der Nichtbetriebsunfälle von Männern und mehr als ein Drittel der Nichtbetriebsunfälle von Frauen entfallen auf die «Unfälle bei Sport, Spiel, Reisen und Erholung». Selbstverständlich hat auch die starke Belebung des *Straßenverkehrs* wesentlich zur Zunahme der Nichtbetriebsunfälle beigetragen; nicht weniger als 30 Prozent sämtlicher Nichtbetriebsunfälle sind Verkehrsunfälle, die sich entweder auf dem Wege zu und von der Arbeit oder bei Wanderungen und Reisen ereigneten. Die Verkehrsunfälle gehören im allgemeinen zu den schwersten Nichtbetriebsunfällen; bei mehr als der Hälfte der Todesfälle handelt es sich um Verkehrsunfälle.

Dabei ist zu beachten, daß die Statistik eine große Zahl von Verkehrsunfällen *nicht erfaßt*, welche auf die Benützung des Motorrades als Lenker oder als Mitfahrer zurückzuführen sind, weil das Motorradrisiko von der Versicherung der Nichtbetriebsunfälle *ausgeschlossen* ist. Das Problem der Versicherung der Motorradfahrer bleibt noch ungelöst. Die Suva schätzt die zusätzliche Belastung, welche die Uebernahme des Motorradrisikos zur Folge hätte, auf 15 Mio Fr. im Jahr. Zur Deckung dieses Risikos wäre eine *Erhöhung der Prämien um einen Viertel* erforderlich; da aber weniger als ein Zehntel der Versicherten Motorradbesitzer sind, wäre nach der Meinung der Suva eine solche solidarische Verteilung des Motorradrisikos auf alle Prämienzahler nicht zu verantworten. Der Einführung individueller Zusatzprämien scheinen aber zwei Bedenken entgegenzustehen: einmal würden sie sehr hoch ausfallen, und zudem müsse die praktische Durchführbarkeit eines Systems von *individuellen* Zusatzprämien in der Sozialversicherung als fragwürdig bezeichnet werden.

Angesichts der starken Vermehrung der Motorräder und vor allem der Roller erscheint aber die Lösung dieses Problems als dringlich. Selbst wenn die Benützung eines Rollers ein erhöhtes Risiko mit sich bringt, kann dieses in Wirklichkeit wohl nicht als «außerordentliche Gefahr» bezeichnet werden, welche den vollständigen Ausschluß von Versicherungsleistungen rechtfertigen würde. Wir verkennen durchaus nicht die Schwierigkeiten, welche

die Suva darlegt, fragen uns jedoch, ob nicht das Risiko derart verteilt werden könnte, daß *ein Teil* von der *Gesamtheit der Versicherten* und der *Rest* durch Entrichtung einer *Zusatzprämie von den Rollerfahrern* getragen würde. Zweifellos würde diese Lösung gewisse administrative Umtriebe erfordern, aber kaum auf unüberwindliche Hindernisse stoßen [1].

Bei den Betriebsunfällen hat sich die Suva besonders eingehend mit den Unfällen im *Tunnel- und Stollenbau* befaßt. Diese Art von Arbeiten hat an Bedeutung stark zugenommen, indem die versicherte Lohnsumme von 700 000 Fr. im Jahre 1938 auf 40 200 000 Franken im Jahre 1952 gestiegen ist. Vor allem aber weisen Unfallhäufigkeit und Unfallschwere immer höhere Werte auf. In der Zeit von 1948 bis 1952 belief sich die Gesamtbelastung aus Versicherungsleistungen für Unfälle und Berufskrankheiten in dieser Gefahrenklasse auf mehr als einen Fünftel der versicherten Lohnsumme (22 Prozent); dieser Prozentsatz wird nur von zwei andern Gefahrenklassen überschritten, die von geringerer wirtschaftlicher Bedeutung sind, aber Arbeiten ähnlicher Art umfassen, nämlich die Klassen der Steinbrüche (31 Prozent) und der Erz- und Kohlenbergwerke (37 Prozent). Obschon die Gefahrenklasse Tunnel- und Stollenbau während der Beobachtungsperiode im Durchschnitt nur 4 Promille der Gesamtzahl der bei der Suva versicherten Arbeit-

---

[1] Die Gruppe A des Verwaltungsrates der SUVA (Vertretung der obligatorisch Versicherten) hat schon im Jahre 1950 das Problem des Einschlusses des Motorradrisikos in die Nichtbetriebsunfall-Versicherung aufgeworfen und im Jahre 1953 das Begehren gestellt, es möchte geprüft werden, ob dieses Risiko gegen Bezahlung einer Zusatzprämie durch die Motorradfahrer von der Anstalt getragen werden könne. Der Ausschuß des Verwaltungsrates hat daraufhin im Sommer 1954 eine Spezialkommission aus Vertretern der Gruppe A bestellt und mit der nähern Prüfung des Problems beauftragt. Die Berechnungen der SUVA, wonach die versicherten Motorradfahrer eine Sonderprämie von 80 Promille (zusammen mit der ordentlichen Prämie also eine Gesamtprämie von 90 Promille) zu tragen hätten, sind durch Berechnungen privater Versicherungsgesellschaften erhärtet worden. Die Spezialkommission kam deshalb zum Schlusse, daß den Motorradfahrern eine solche Prämienleistung nicht zugemutet werden könne. Die Erhebung einer Sonderprämie erweist sich als außerordentlich schwierig, weil die Motorradfahrer für diese individuell erfaßt werden müßten, während sonst die SUVA-Versicherten sowohl für die Betriebs- wie die Nichtbetriebs-Unfallversicherung über die Betriebe global erfaßt werden. Weitere Schwierigkeiten bereitet die Erfassung von Arbeitern mit häufigem Wechsel des Arbeitsplatzes (zum Beispiel flottante Bauarbeiter), der Gelegenheitsfahrer, der Fahrer ohne eigenes Motorfahrzeug (zirka 30 000) und der Soziusfahrer. Diese Schwierigkeiten hätten zur Folge, daß die ehrlichen Motorradfahrer für die weniger ehrlichen zu zahlen hätten. Die Versuchung, sich der Entrichtung der Prämie zu entziehen, wäre bei der SUVA besonders groß, weil die SUVA im Schadensfalle leisten müßte, auch wenn die Prämie nicht bezahlt worden wäre. Sowohl die Spezialkommission wie die Gruppe A sind deshalb zum Schlusse gekommen, daß die Versicherung des Motorradrisikos nach wie vor wünschbar, unter den gegenwärtigen Verhältnissen aber nicht zu verwirklichen sei. (Redaktion «Gew. Rundschau».)

nehmer umfaßte, betrug deren Zahl von Invaliditätsfällen infolge von Unfällen und Berufskrankheiten 609 von insgesamt 17 550 (= 3,5 Prozent) und die Zahl der Todesfälle 194 von insgesamt 1933 (= 10 Prozent).

Diese Ziffern beweisen die Dringlichkeit der Anstrengungen zur Verminderung der Unfallgefahren im Tunnel- und Stollenbau. Die Suva hat eine Untersuchung durchgeführt, welche ergab, daß zahlreiche Unfälle hätten vorausgesehen werden können. Sie bemerkt, «daß bei dem heute üblichen raschen Arbeitstempo der Felsbeschaffenheit und der sorgfältigen Säuberung der Felsoberflächen viel zu wenig Beachtung geschenkt wird». Ferner wird dargelegt: «Die mechanischen Transportmittel, insbesondere die Rollbahnen, sind Ursache zahlreicher und schwerer Unfälle, die vermieden werden könnten. Es steht außer Zweifel, daß auf zahlreichen Baustellen der erhöhten Geschwindigkeit, dem vermehrten Gewicht und der größeren Länge der Züge sowie dem größeren Fahrprofil der Rollbahnen zu wenig Rechnung getragen wird. Viele Geleiseanlagen sind zu schwach oder zu wenig sorgfältig verlegt und verursachen häufig Entgleisungen.» Um diesem Uebelstand abzuhelfen, fordert die Suva den *Ausbau der Unfallverhütungsmaßnahmen* und die strenge *Befolgung der Sicherheitsvorschriften* durch die Bauleitung sowohl als durch die Arbeitnehmer; es wird verlangt, daß jede größere Baustelle ständig durch einen qualifizierten Sicherheitsingenieur überwacht wird.

Auf jeden Fall geht aus den Feststellungen der Suva hervor, daß im allgemeinen die Bauunternehmungen sich offenbar kaum ernsthaft genug der erhöhten Gefahren annehmen, welche die moderne Technik und die Beschleunigung des Arbeitsrhythmus für die Arbeitnehmer mit sich bringen. Die Folgen dieser Nachlässigkeit sind tragisch und stellen die in diesem Industriezweig angewandten Methoden eindeutig an den Pranger.

Immerhin ist festzuhalten, daß ein erheblicher Teil von Entschädigungsfällen im Tunnel- und Stollenbau nicht Unfälle, sondern *Berufskrankheiten* darstellen: die *Silikose* [2] hat weiterhin unter den Arbeitnehmern im Baugewerbe, in Steinbrüchen und Gießereien große Verheerungen angerichtet. Nach den Angaben der Suva betrug die Silikosebelastung im Jahre 1952 über 5 Mio Fr. und 6 600 000 Franken im Jahre 1953, womit sie 68,5 der Gesamtbelastung aus

---

[2] Die *Silikose* (sog. Steinhauerkrankheit) entsteht durch Einatmung von Quarzsand oder Quarzstaub, der bis in die Lungenbläschen eindringt, dort absorbiert und in die Lymphbahnen verschleppt wird. Hier entstehen entzündliche, knötchenartige Verdichtungen (im Röntgenbild sichtbar), die fortschreitend die Atmungswege einengen und die Atmung erschweren, durch Hemmung der Lymphzirkulation die Lungen zur Tuberkulose disponieren. Gefährdet sind Steinhauer, Bergwerkarbeiter, hauptsächlich Mineure, Arbeiter an Sandstrahlgebläsen usw. (Schweizer Lexikon).

Berufskrankheiten erreichte. Die Tragik des Silikoseproblems könnte wohl kaum besser beleuchtet werden, als es in der folgenden, gerade durch ihre Nüchternheit beeindruckenden Feststellung im Berichte der Suva geschehen ist:

> Da der medizinischen Wissenschaft die Auffindung eines wirksamen Heilmittels bisher versagt blieb, muß leider damit gerechnet werden, daß bei einem wesentlichen Teil der vorhandenen 740 Invalidenrentner und bei einer nicht unerheblichen Zahl der übrigen 1301 Silikosekranken früher oder später ebenfalls Hinterlassenenrenten nachfolgen werden.

Sehr erfreulich ist jedoch der Hinweis im gleichen Bericht, daß Neumeldungen von Silikosen bei Arbeitern, die ausschließlich seit Einführung der Schutzmaßnahmen tätig waren, bisher ausgeblieben sind, wenn auch beigefügt wird, daß die kurze seither verstrichene Zeitspanne noch keine endgültige Schlüsse zuläßt.

Die Versicherungsleistungen der Suva

Von Interesse ist die Feststellung des Umfanges der Einsparungen, die sich für die Suva aus der *Kürzung der Versicherungsleistungen* ergeben, sei es nach Art. 91 des Bundesgesetzes vom 13. Juni 1911 über die Kranken- und Unfallversicherung (KUVG), wonach die Geldleistungen der Anstalt entsprechend zu kürzen sind, wenn der Schaden *nur teilweise die Folge eines versicherten Unfalles* ist, oder nach Art. 98 KUVG, der eine Kürzung des Anspruches für den Fall von *grober Fahrlässigkeit* des Versicherten oder seiner Hinterlassenen vorsieht. Aus dem Bericht geht hervor, daß bei 0,63 Prozent der Betriebsunfälle und bei 0,49 der Nichtbetriebsunfälle Kürzungen vorgenommen wurden, die sich auf total 1,61 Prozent bzw. 1,43 Prozent der Gesamtbelastung beliefen. Der Bericht bemerkt deshalb, es möge «beruhigend wirken, daß die Kürzungen nach Art. 91 KUVG verhältnismäßig selten und belastungsmäßig kaum von Bedeutung sind». Trotzdem bedeuten solche Kürzungen in vielen Fällen eine schwere Belastung für die Betroffenen und erscheinen als ungerecht; nicht nur ist es sehr oft unmöglich, im Zustand des Verunfallten einwandfrei zwischen den Folgen des Unfalles selbst und eine Verschlimmerung des Zustandes, die durch eine frühere Erkrankung begünstigt wurde, zu unterscheiden, sondern es sollten gerade jene, deren Gesundheit geschwächt ist, mehr als andere der Leistungen der Sozialversicherung teilhaftig werden. Die Statistik der Suva beweist auf jeden Fall, daß eine Abänderung von Art. 91 KUVG für die Unfallversicherung durchaus tragbar wäre.

Es darf dabei allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß die Statistik der Suva nur diejenigen Fälle erfaßt, in denen auf Grund von Art. 91 KUVG eine eigentliche Kürzung der von der

Anstalt zugesprochenen Leistungen erfolgt. In vielen andern Fällen werden jedoch in einem gewissen Zeitpunkt Leistungen eingestellt, *weil nach Auffassung der Anstalt die Heilung des Unfalles durch Umstände verzögert wird, die nicht mit dem Unfall zusammenhängen.* Solche Fälle werden in der Statistik nicht ausgewiesen.

Was die Anwendung von Art. 98 KUVG betrifft, so spielt diese in der Betriebsunfallversicherung nur eine sehr geringe Rolle, indem im Jahre 1951 bloß 193 Kürzungen erfolgten. Anders verhält es sich jedoch bei der Nichtbetriebsunfallversicherung, bei der im gleichen Jahre 1720 Kürzungen erfolgten. Das Verhältnis der Zahl der Kürzungsfälle zur Gesamtzahl der Unfälle betrug 0,17 Prozent bei der Betriebsunfallversicherung und 2,78 Prozent bei der Nichtbetriebsunfallversicherung; die Suva beurteilt somit das Verschulden ganz verschieden, je nachdem ob es sich um einen Betriebsunfall oder um einen Nichtbetriebsunfall handelt. Solche Kürzungen werden besonders bei Verkehrsunfällen vorgenommen: von 1720 Kürzungen bei Nichtbetriebsunfällen wurden im Jahre 1951 nicht weniger als 1301, somit mehr als drei Viertel, wegen verkehrswidrigen Verhaltens ausgesprochen, wobei in 557 Fällen die Betroffenen unter Alkoholeinfluß standen, der die Kürzung rechtfertigte. Unter den übrigen 744 Kürzungsfällen gibt es jedoch solche, in denen dem Betroffenen lediglich die Mißachtung einer Verkehrsvorschrift zur Last gelegt wird, wie sie jedermann zustoßen kann, so etwa die Verletzung des Vortrittsrechtes. In derartigen Fällen kann aber nicht die Rede sein von einer «groben Fahrlässigkeit» im Sinne der Rechtsprechung, die darunter eine Fahrlässigkeit versteht, die von einem «vernünftigen Menschen» nicht begangen werden kann; der heutige Straßenverkehr bringt unvermeidlich Gefahren mit sich, vor denen niemand ganz sicher ist; kein Mensch, sei er auch noch so «vernünftig», hat die Gewißheit, nie das Opfer einer Unaufmerksamkeit zu werden, die ihm als Verschulden angerechnet werden kann. Ohne Zweifel gilt es, die Verkehrsunfälle zu bekämpfen; dafür stehen aber andere Mittel zu Gebote als die Kürzung der Leistungen der Suva, welche nicht geeignet ist, dieses Ziel zu erreichen.

Die Sterblichkeit der Unfallinvaliden

Der Bericht der Suva enthält besonders interessante Ausführungen über die Sterblichkeit der Bezüger von Invalidenrenten. Er stellt fest, daß die Sterblichkeit der Bezüger von Renten auf Lebenszeit höher ist als diejenige der schweizerischen Bevölkerung im gesamten. In der Zeit vom 1. Juli 1947 bis zum 1. Juli 1953 betrug die Sterblichkeit der Dauerrentner wie in der vorhergehenden Beobachtungsperiode vom 1. Juli 1938 bis zum 1. Juli 1945 im ganzen 12,5 Prozent. Die Sterblichkeit der Rentenbezüger ist erwiesenermaßen ständig *zurückgegangen,* gleichzeitig aber auch die

Sterblichkeit der Gesamtbevölkerung; die beiden Entwicklungskurven haben sich somit nicht genähert.

Nach dem Invaliditätsgrad weisen die Schwerinvaliden eine höhere Sterblichkeit auf als die Leichtinvaliden. Auf Grund des Beobachtungsmaterials aus der Zeitperiode 1939—1953 sind bei den zu weniger als 50 Prozent invaliden Versicherten 6150 Todesfälle auf 225 002 Invalidenjahre und bei den zu mindestens 50 Prozent Invaliden 1080 Todesfälle auf 28 435 Invalidenjahre zu verzeichnen; auf 1000 Invalidenjahre entfallen somit bei letztern 38 und bei den erstern 27 Todesfälle.

Aus diesen Angaben geht hervor, daß die Entschädigung der Invalidität mit einer Rente von 70 Prozent des Jahresverdienstes des Versicherten gemäß Art. 77 KUVG den «Schaden», den der Versicherte und seine Familie als Folge des Unfalles erleiden, nicht im gleichen Umfange zu decken vermag. Selbst wenn man aus der Statistik die Fälle ausscheidet, in denen der Tod als Folge des Unfalles zu betrachten ist und die Familienmitglieder des Verstorbenen Hinterlassenenrenten beziehen, ist eine Uebersterblichkeit der Bezüger von Invalidenrenten im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung festzustellen. Dies hat zur Folge, daß in vielen Fällen der Tod als Folge des Unfalles früher eintritt, ohne daß die Familienmitglieder des Verstorbenen dafür entschädigt werden.

Erfolge der Unfallverhütung

Die Angaben im Bericht der Suva über die Erfolge der Tätigkeit der Anstalt auf dem Gebiete der Unfallverhütung sind überaus aufschlußreich. Einer Darstellung der Risikoentwicklung in der Holzindustrie ist zu entnehmen, daß in diesem Erwerbszweig die Unfallbelastung von 41,3 Promille der versicherten Lohnsumme in den Jahren 1918—1922 auf 29,2 Promille in den Jahren 1933—1937 gesunken ist, in den Jahren 1943—1947 wieder auf 34,5 Promille anstieg und in den Jahren 1948—1952 wieder auf 30 Promille zurückging. Der Rückgang der Rentenfälle vor dem Krieg war vor allem der *Einführung der Schutzvorrichtungen* zu verdanken, worauf die bedeutende Erweiterung des Maschinenparkes und die intensivere Benützung der Maschinen während der Kriegszeit zu einem Neuanstieg führte, bis dank der vermehrten Anstrengungen zur Unfallverhütung die Belastung neuerdings stark gesunken ist. Ebenfalls zu beachtlichen Erfolgen haben die Bemühungen der Suva zur Verhütung von *Augenunfällen* mit bleibenden Schäden in der Betriebsunfallversicherung geführt. Die Zahl dieser Unfälle, die in den Jahren 1928/1929 4,1 auf 10 000 Vollarbeiter betrug, erreicht heute nur noch 2,3 auf 10 000 Vollarbeiter. Dieser Erfolg ist zur Hauptsache der Verwendung von *Schutzbrillen* zuzuschreiben und beweist die Nützlichkeit der Anstrengungen der Suva.

Im letzten Abschnitt des Berichtes der Suva wird die wichtige Frage behandelt, ob die Anstalt vom heutigen *Kapitaldeckungsverfahren zum Umlageverfahren* übergehen soll.

Bekanntlich verpflichtet Art. 48 KUVG die Anstalt, der Jahresrechnung der Suva die Versicherungsleistungen zu belasten «mit dem Barwert aller Ausgaben, die die Anstalt wegen der bis zum Schlusse des Rechnungsjahres eingetretenen Unfälle erwartungsgemäß noch zu bestreiten haben wird». In der Praxis werden der Rechnung jeweils belastet die jährlichen Ausgaben für die Deckung der Heilungskosten oder der Krankengelder und das Kapital, das den im Laufe des Jahres entstandenen Renten entspricht.

Der Rückgang des Zinssatzes hat die Anstalt veranlaßt, die Frage zu prüfen, ob es nicht zweckmäßig wäre, für die Zukunft ein Umlageverfahren einzuführen. Diese Frage, mit der sich der Bericht auseinandersetzt, ist in der «Gewerkschaftlichen Rundschau» bereits behandelt worden [3], weshalb hier nicht näher darauf eingetreten werden soll.

Es sei lediglich festgehalten, daß die Suva die aufgeworfene Frage verneint, indem sie darauf hinweist, daß ein Umlageverfahren zur *Preisgabe* des bewährten Grundsatzes der *risikogerechten Prämienfestsetzung* führen würde. Es liegt auf der Hand, daß die Abstufung der Prämien nach dem Risiko in der Betriebsunfallversicherung eine wesentliche Rolle bei der Unfallverhütung spielt, weshalb sie beibehalten werden sollte.

Alexandre Berenstein.

Zum Begriff der «außergewöhnlichen Gefahr» in bezug auf das Motorrad-, bzw. «Roller»-fahren

In der vorliegenden Besprechung des sogenannten «Fünfjahreberichtes» der Suva kommt Prof. Alexander Berenstein im Zusammenhang mit dem Ausschluß des Motorradfahrens auch auf den Begriff der «außergewöhnlichen Gefahr» gemäß Art. 67, Abs. 3, KUVG zu sprechen. Er gibt der Auffassung Ausdruck, daß das Motorrad-, bzw. Motorrollerfahren kaum als außergewöhnliche Gefahr im Sinne des angeführten Gesetzestextes bezeichnet werden könne.

Zu dieser Frage liegt ein neueres Urteil des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes vom 3. November 1955 in Sachen A. M. gegen die

---

[3] D. W. Wunderlin, «Kapitaldeckungs- oder Umlageverfahren in der obligatorischen Unfallversicehrung», *Gewerkschaftliche Rundschau*, Heft 1, Januar 1955, Seiten 1–17.