

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Band: 48 (1956)
Heft: 7-8

Artikel: Jahresbericht und Jahresrechnung 1955 der SUVA
Autor: Bohren, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-353749>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.10.2024

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

zu finden, außerordentlich stark beschnitten hat. Die Preise der Konkurrenz bedingen die obere Grenze der Tarifierung der Bahn, die selbstkostenmäßig an und für sich gut dasteht. Der Abbau der Tarife im Sinne einer Annäherung an die Selbstkosten muß aber an beiden Enden der Tarifskala beginnen, wenn das finanzielle Gleichgewicht einigermaßen gewahrt werden soll. Die schweizerische Verkehrspolitik bietet keine Anhaltspunkte, aus denen geschlossen werden könnte, daß der Konkurrenzkampf in absehbarer Zeit aus irgendeinem Grunde für die Bahnen tragbarere Formen annähme. Die ganze soziale Tarifierung muß daher so bald wie möglich auf für das Unternehmen wirtschaftlich tragbare Proportionen zurückgeführt werden. Zahlreiche Beispiele anderer Transportunternehmungen des In- und Auslandes beweisen, daß dies auch bei den Schweizerischen Bundesbahnen möglich sein muß. Auch sogenannte kommerzielle Tarife gehen auf die Tragbarkeit der Fahrpreise ein und sind daher nicht im vornherein als unsozial anzusprechen.

Mit jedem Tage zeigt es sich indessen deutlicher, daß die Personentarife unter der durch den Verlust des Transportmonopols geschaffenen Konstellation zu *untauglichen Objekten der Sozialpolitik* geworden sind. Besonders drastisch läßt sich dies an der Sozialermäßigung der SBB-Arbeiterabonnemente nachweisen. An ihr ist, wie wir gesehen haben, so vieles problematisch, daß man wohl die Haltung des Fachdienstes verstehen kann, der auf ihre völlige Abschaffung tendiert. Wenn die Preisdifferenz zwischen den heute allgemein erhältlichen Streckenabonnementen und den Arbeiterabonnementen nur noch der auf die Werkstage begrenzten und deshalb etwas geringeren Benützungsmöglichkeit der Arbeiterabonnemente entspricht, kann auf den Lohnausweis und jegliche Lohngrenze sowie auf alle damit zusammenhängenden Unannehmlichkeiten verzichtet werden. Das wäre ein erstrebenswertes Nahziel, und als Fernziel könnte dann eines Tages allenfalls sogar die Zusammenlegung der Abonnementsserien 10 und 30 bzw. 11 und 31 erwogen werden.

Dr. Ed. M. Fallet, Bern

Jahresbericht und Jahresrechnung 1955 der SUVA

Zwei Fragen haben im Berichtsjahr die Anstalt und die Öffentlichkeit stark beschäftigt, die beide auf Ende des Jahres offen geblieben sind. Die eine betrifft die *Streichung der Fahrten auf Motorrädern und Rollern auf der Liste der außergewöhnlichen Gefahren*. In der Märznummer unserer «Rundschau» wurde das Urteil des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes bekanntgegeben, in welchem der Ausschluß als gerechtfertigt bezeichnet, die Anstalt aber eingeladen wird, zu prüfen, ob nicht wenigstens die *Fahrten zu und von*

der Arbeit in die Verfügung eingeschlossen werden könnten. In der Versicherung der Nichtbetriebsunfälle ist dieser Einbezug nicht möglich, denn wenn die Deckung der entstehenden Mehrbelastung der Allgemeinheit zugemutet würde, so müßte eine untragbare Erhöhung der Prämien vorgenommen werden, und es müßten somit der Solidarität Opfer zugemutet werden, die nicht verantwortet werden können. Eine Sonderklassierung der Motorradfahrer mit eigener Uebernahme des Risikos ist, wie die Anstalt richtig ausführt, aus administrativen Gründen nicht möglich. Es bleibt also nur die Möglichkeit, die Unfälle zu und von der Arbeit nicht mehr als Nichtbetriebsunfälle, sondern als *Betriebsunfälle* zu klassieren. Das Versicherungsgericht weist darauf hin, daß in andern Staaten mit ähnlicher Ordnung der Unfallversicherung die Risiken auf dem Arbeitsweg in die Betriebsunfallversicherung eingeschlossen sind. Ein solcher Einschluß könnte aber nur durch eine *Gesetzesänderung* vorgenommen werden, weil der bisherige Artikel 62 ihn nicht zuläßt. Die Sozialversicherung hat aber gegenwärtig andere, sehr dringende Probleme zu lösen, so daß die Regelung dieser Angelegenheit wohl noch einige Zeit auf sich warten lassen wird. Inzwischen müssen die Motorrad- und Rollerfahrer leider auf die Privatversicherung verwiesen werden, die ja die verschiedensten – allerdings sehr kostspieligen – Offerten vorlegt. Die andere Frage ist die, ob nicht an Stelle des im Gesetz vorgeschriebenen Deckungsverfahrens das *Umlageverfahren* eingeführt werden sollte. Anlaß zur Frage gaben die Schwierigkeiten auf dem Kapitalmarkt, mündelsichere Geldanlagen zu einem nicht zu niedrigen Zinsfuß zu finden, Schwierigkeiten, mit denen ja auch die AHV zu kämpfen hat. Die Anstalt weist mit Recht darauf hin, daß bei Einführung des Umlageverfahrens eine klare und *risikokonforme Beziehung* zwischen Prämien und Versicherungsleistung unmöglich würde und daß zwangsläufig eine weitgehende und nicht zu rechtfertigende Solidarität der Prämienzahler eintreten müßte. Das bisherige Verfahren hat sich bewährt, sowohl in Zeiten der Krise wie der Hochkonjunktur, und hat die Bemühungen der Unfallverhütung in hohem Maße gefördert. Der Uebergang zum Umlageverfahren oder einem gemischten Verfahren wäre kein Fortschritt.

Aus dem Betrieb selbst sei folgendes festgehalten: In der Direktion trat wieder ein Wechsel ein. Der bisherige Subdirektor *Viquerat* trat zurück und wurde ersetzt durch den bisherigen Chef der Unfallverhütung, *Dr. Stanislaus Nicolet*, der alle Gewähr dafür bietet, daß einer Hauptaufgabe der Anstalt, der *Unfallverhütung*, die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Der Bundesrat hat eine neue Verordnung erlassen über *Schutzvorrichtungen an Holzbearbeitungsmaschinen* und mit ihr der Anstalt die Arbeit erleichtert auf einem Gebiete, das sie bisher schon mit schönem Erfolg bearbeitet hat. Im weitem wurde eine Verord-

nung erlassen über *Berufskrankheiten*, und in einem Beschluß des Verwaltungsrates wurden freiwillige Leistungen festgesetzt bei gewissen nicht versicherten Schädigungen, um stoßende Härten ausmerzen zu können. Weitere Aenderungen von Belang in der Entschädigungspraxis sind im Berichtsjahr nicht vorgenommen worden. Die *Gesamtzahl der Schadenanmeldungen* ist weiterhin angestiegen. Bis Ende März des laufenden Jahres kamen 349 800 Unfälle zur Anzeige, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 6,6 Prozent entspricht. Beide Versicherungsabteilungen sind an derselben beteiligt, und sie ist zur Hauptsache eine Folge der Zunahme der versicherten Betriebe und der versicherten Personen. *Streitfälle* gab es wenig. Es wurden insgesamt bei den kantonalen Versicherungsgerichten 435 Klagen (1,2 Promille der Schadenmeldungen) eingereicht. Erledigt wurden 122 Fälle durch Vergleich, 112 durch Abstand vom Prozeß und 217 durch Urteile, von welchen nur 18 zuungunsten der Anstalt ausfielen. Das Eidgenössische Versicherungsgericht erledigte 60 Berufungen durch Urteile, aber keines zuungunsten der Anstalt. Zu dieser in den letzten Jahren stets festzustellenden reibungslosen Entschädigungspraxis haben die Gewerkschaftssekretäre durch ihre Aufklärungsarbeit sicher viel beigetragen. Umfangreich und interessant sind die Ausführungen über die *Unfallverhütung*; sowohl in der technischen Entwicklung wie in der Aufklärung hat die Anstalt wieder wesentliches geleistet. Ein neues Modell von Schutzbrillen wurde geschaffen, den neuartigen Baukranen wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt, die Bemühungen zur Verhütung von Fußunfällen wurden weitergeführt und ebenso diejenigen zur Verhütung und Bekämpfung der Silikose. Die *Aufklärungstätigkeit* wurde ausgeübt durch Kurse, durch Vorträge in Berufsschulen, bei Verbandsanlässen und vor Belegschaften, durch Vorführungen im Maschinensaal der Anstalt, im Schreinerhaus auf dem Bürgenstock, in der Holzfachschule in Biel sowie im Schoße regionaler Berufsverbände, alles Anlässe, die sich eines guten Besuches erfreuten.

Die *Rechnung* schließt in beiden Abteilungen günstig ab. In der *Betriebsunfallversicherung* ist dem günstigen Resultat in der Weise Rechnung getragen worden, daß bereits auf Beginn des Jahres 1956 ein neuer Tarif in Kraft gesetzt worden ist, der mit wenigen Ausnahmen *Ermäßigungen* vorsieht und eine Minderung der Einnahmen von fast 2½ Millionen Franken bringen wird. In der Versicherung der *Nichtbetriebsunfälle* blieb der Tarif unverändert, aber das bei der letzten Erhöhung der Prämien abgegebene Versprechen konnte gehalten, und an der Schuld am Reservefonds konnte eine Abzahlung von 2,7 Millionen Franken gemacht werden, so daß angenommen werden darf, daß die Schuld weiter abgetragen und der finanzielle Stand geordnet werden kann, aber nur unter der Bedingung, daß der Versicherung nicht neue verlustbringende Risiken ohne Deckung zugemutet werden.

Der Bericht bestätigt, daß die Suva ihre Aufgabe erfüllt. Gewiß, die Unfallversicherung ist noch nicht in vollkommener Weise geordnet. Kollege Berenstein hat in einer früheren Nummer der «Rundschau» ausgeführt, in welcher Weise das Gesetz revidiert werden sollte. Aber die Sozialversicherung hat vorderhand noch dringendere Probleme zu lösen. Konzentrieren wir uns heute auf die Schaffung einer guten Invalidenversicherung! Die Totalrevision der obligatorischen Unfallversicherung braucht deshalb nicht aus den Augen gelassen zu werden. Die Gewerkschaften können sie heute schon durch Studien und Diskussionen vorbereiten. *Dr. A. Bohren*

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung im Jahre 1955

Die Beratungsstelle wird dank der geschickten Leitung durch *Emil Joho* immer ausgesprochener zur Zentrale aller Bemühungen zur Bekämpfung der *Verkehrsunfälle*. Sie ist daher in der Lage, nicht nur über ihre eigene Tätigkeit, sondern auch über diejenige der andern Institutionen zu berichten und interessante Feststellungen zu machen über die Entwicklung des Verkehrs und die Zunahme und Art seiner Gefahren. Wir erfahren, daß im Berichtsjahr der Bestand an Motorfahrzeugen sich um 12 Prozent erhöht hat, daß rund 6 Millionen Einreisen ausländischer Fahrzeuge registriert wurden und daß die Zunahme der Zahl der Unfälle sich nicht verminderte, aber doch in verhältnismäßig engen Grenzen gehalten werden konnte. Der Bericht stellt weiter fest, daß die vielseitigen Bemühungen der Behörden, Verbände – und in letzter Zeit auch der Kirche – in unserem Lande im Vergleich zum Ausland einen schönen Stand erreicht haben und daß auch in organisatorischer Hinsicht im Sinne der Zusammenfassung aller Kräfte kaum erhebliche Mängel festzustellen sind.

Der Straßenverkehr beansprucht den weitaus größten Teil der Aktivität der Beratungsstelle, und der Bericht stellt fest, daß auf dem Gebiete der *Verkehrserziehung* nur ein kleiner Teil zur Darstellung kommen kann. Berichtet wird über die unter dem Motto «Beherrschung und Disziplin im Straßenverkehr» durchgeführte dritte gesamtschweizerische thematische Verkehrserziehungsaktion, über den Film- und Lichtbilderdienst, dessen Bestände im Berichtsjahr ergänzt wurden, über den Pressedienst, durch den Hunderte von Redaktionen mit Kurzaufgaben bedient wurden, über die Beanspruchung des Radios, wobei den Studios der drei schweizerischen Landessender besonderer Dank für das bewiesene Verständnis ausgesprochen wird. Dann hören wir noch, daß der Schülerverkehrsdienst im Berichtsjahr eine erfreuliche Entwicklung erlebt hat und daß mehr und mehr der Verkehrsunterricht als obligatorisches Lehrfach eingeführt wird. In bezug auf die *technischen Maßnahmen* zur Un-