Das Auto im Dienste der Erleichterung des Schulweges

Autor(en): **Roemer, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Archiv für das schweizerische Unterrichtswesen**

Band (Jahr): **43/1957 (1958)**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-52223

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Das Auto im Dienste der Erleichterung des Schulweges

Von Regierungsrat Dr. A. Roemer, St. Gallen

Überseeische Besucher unseres Landes, aber auch solche aus weiträumigen, dünnbesiedelten Ländern unseres Kontinentes wundern sich etwa darüber, daß das Auto bei uns zu den verschiedensten Dienstleistungen eingesetzt ist, aber nur selten in den Dienst der Schule genommen wird. In unserem Jahrzehnt der vielen Schulhausneubauten ist gelegentlich vom finanziellen Gesichtspunkte aus auch bei uns die Frage gestellt worden: Warum in den dünnbesiedelten Gebieten und ins hinterste Bergdörfchen hinauf Schulhäuschen bauen und damit Schulen mit Unterbeständen führen? Warum fährt man nicht die Kinder eines weiten Einzugsgebietes mit dem Auto in ein zentral gelegenes Schulhaus?

Wir haben uns bemüht, eine Übersicht über die heutige Verwendung des Autos im Dienste der Erleichterung der Schulwege zu schaffen und geben dieser «Bestandesaufnahme» einige grundsätzliche Überlegungen bei.

Das Auto findet im schweizerischen Schulwesen eine sehr bescheidene Verwendung. Nicht daß es an weiten Schulwegen fehlt, die im gesundheitlichen Interesse des Kindes und zur Hebung des Schulerfolges eine Erleichterung als sehr wünschbar erscheinen lassen. Dem Einsatze von Automobilen stehen aber vielfach Geländeschwierigkeiten gegenüber, und im Winter setzen die Schneeverhältnisse der Motorisierung zeitliche Grenzen. So schreibt die Erziehungsdirektion Graubünden: «Die Notwendigkeit, abseits wohnenden Schulkindern den sehr weiten Schulweg zu erleichtern, bestünde in den hochgelegenen Siedlungen des Averser Tales, des Safiertales und in den abgelegenen Höfen der Gemeinden Versam und Valendas; doch kommen dort der schlechten Wegverhältnisse wegen vorläufig keine Autotransporte in Frage.» Der Hauptgrund für das Fehlen von Schüler-Autokursen liegt darin, daß das Netz der Schulorte bereits festgelegt ist. Die Schulen kamen eben vor den Autos in unseren Kulturbereich.

Noch stärker als beim Ersatz von unrentablen Eisenbahnen durch Autobusse wehren sich kleine Schulorte gegen die Preisgabe ihrer Zwergschule zugunsten eines Zubringerdienstes zu einer «Gebietsschule», auch wenn ein zentralisierter Schulbetrieb billiger wäre und besser geführt werden könnte. Solche Versuche sind denn auch nur gelegentlich einmal ernstlich gemacht worden. Es liegen zweifellos auch sehr beachtenswerte Gründe für die Aufrechterhaltung kleiner Schulorte vor. Die Aufgabe eines Lehrers im Dörfchen erschöpft sich nicht nur im Schulehalten; ihm obliegt es auch, das kulturelle Leben in der kleinen Siedlung allgemein zu befruchten und in den bescheidenen wirtschaftlichen Belangen etwas Helfer zu sein. Die Klage «Ohne Schule, totes Dörfchen» ist nicht unberechtigt. Auf die Führung einer eigenen Dorfschule hat der Schulgenosse wesentlich stärkere Einflußmöglichkeiten als auf eine Schule, die einer weitläufigen Region zu dienen hat. Die Erziehungsdirektion des Kantons Wallis ließ sich diesbezüglich folgendermaßen vernehmen: «In Beantwortung Ihrer Anfrage möchte ich einen Unterschied machen zwischen Primar-, Haushaltungs-, Fortbildungs-, Sekundar- und Mittelschulen. Die geographischen Verhältnisse des Kantons Wallis lassen vielleicht auf den ersten Blick annehmen, daß die teilweise weitverstreuten Siedelungen nach einer Zusammenlegung der Schulen rufen und Auto oder Bahn für die Verkürzung der Schulwege eine sehr große Rolle spielen. Dem ist aber — wenigstens für die Primarschule — nicht so. Die zahlreichen, oft weit auseinanderliegenden Siedelungen verlangten vielmehr die Schaffung eigener Schulen in vielen Weilern und Dorfschaften. Zu der oft weiten Entfernung kommt noch der manchmal harte Winter mit der Unmöglichkeit, gewisse Verbindungswege (Straßen) dauernd offen zu halten. Auch kleine Weiler und sehr kleine Gemeinden verfügen daher im Wallis über eigene Primarschulen, trotzdem diese Lösung häufig für beide Teile, (Staat und Gemeinde) recht kostspielig ist. Bis heute gemachte Erfahrungen mit der Zusammenlegung oder Aufhebung von Zwergschulen brachten uns immer wieder zum Bewußtsein, daß damit nicht selten die bei uns im Schulwesen recht große Gemeindeautonomie empfindlich berührt und die Flucht aus den Berg- und Landgemeinden noch gefördert wird. Es ist halt doch so, daß ein Dorf auch ein Stück seiner Seele verliert, sobald es auf seine Schule verzichten muß. Wir waren gerade aus diesem Grunde bis heute mit der Zentralisation der Primarschulen eher zurückhaltend.»

Es ist denn auch nicht die Absicht dieses Artikels, das bestehende Netz der Schulorte einer Lockerung zuzuführen. Auch im Rahmen

der bestehenden Schulorte könnte das Auto da und dort zur Erleichterung des Schulweges Verschiedenes beitragen. Die Verbesserung der Wege in den Berggegenden und eine noch stärkere Bereitschaft von öffentlichen Verkehrsbetrieben, sich dem Schülertransport zu widmen, dürften berufen sein, den Einsatz von Autos zur Erleichterung von weiten Schulwegen zahlreicher zu gestalten, als dies bis heute der Fall ist.

Die geographischen und besonders die Siedlungsverhältnisse der Kantone des dicht bevölkerten, mit einem engmaschigen Netz von Schulen ausgestatteten Flachlandes, *Zug*, *Aargau*, *Thurgau*, *beide Basel* und *Schaffhausen* können das Auto als Schülertransportmittel entbehren. *Solothurn* stellt einzig für ein kleines Juragebiet eine Notwendigkeit hiefür fest. Auch *Luzern*, *Nidwalden*, *Uri* und *beide Appenzell* berichten, auf solche Transporte verzichten zu können.

Im Kanton *Zürich* hat die Schulgemeinde Bauma mit einem privaten Transportunternehmen den Autotransport von einem Dutzend Kindern mit etwa 3½ Kilometer Schulweg vertraglich geordnet. Eine gleiche Regelung soll im nächsten Schuljahr für Schüler von Spezialklassen eingeleitet werden. Mit größtenteils fahrplanmäßigen Kursen der Verkehrsbetriebe «Zürcheroberland» werden Schüler von Tann nach Dürnten geführt. In der Umgebung der Städte Zürich und Winterthur wie auch in der Umgebung der anderen größeren Schweizer Städte benützen viele Schüler die öffentlichen Transportmittel zu sehr stark ermäßigten Preisen. Im Kanton Zürich bestehen starke Bestrebungen, das Auto vermehrt zur Verkürzung der Schulwege heranzuziehen.

Es sind vor allem die Kantone der Alpen, der Voralpen und der Juraregion, die einen Autodienst der Schule aufweisen und da und dort noch auszubauen haben. Graubünden, Tessin und Wallis stehen hier in vorderster Reihe.

Der Kanton *Graubünden* hat den Vorzug, ein dichtes Postautonetz zur Verfügung zu haben und in den Dienst der Schule stellen zu können: Valbella/Lenzerheide; Malix und Parpan/Churwalden; Hinterrhein/Nufenen; Sufers/Splügen; Fanas/Seewies i. P./Schmitten; Pany/Küblis; aber auch drei private Unternehmungen stehen im Dienste der Schülertransporte: Zervreila/Vals (Unternehmen des Kraftwerkes Zervreila) und Raveisch/Samnaun/Compatsch sowie Bever/La Punt. Die beiden Engadiner Dörfchen Bever und La Punt, 5 Kilometer Zwischendistanz, führten bis vor kurzem jedes eine Gesamtschule; der heute mit einem kleinen Autobus organisierte Schüleraustausch bringt die Unterschüler von Bever nach La Punt

und nimmt dort die Oberschüler und die Sekundarschüler auf nach Bever. Der Autotransport steht hier im wertvollen Dienste der Ermöglichung einer besseren Schulorganisation und verdient Nachahmung. Dem Berichte der Erziehungsdirektion des Kantons Graubünden entnehmen wir über die Ausbaumöglichkeit der motorisierten Schülertransporte folgendes: «Bei genügendem Entgegenkommen der Postverwaltung ließe sich diese Möglichkeit noch weiter ausbauen, und zwar: a) Um den Kindern einer kleinen Gemeinde (Zwergschule!) den Besuch der Schule in einer Nachbargemeinde zu ermöglichen. Beispiel: Die fünf Schüler von Praden könnten die Schule Passugg besuchen. b) Um den Schülern abgelegener Täler den Besuch der eigenen Sekundar- oder Oberschule zu ermöglichen. Das wäre zum Beispiel für Safien sehr wünschbar und auch gut möglich. So könnte auch den Gemeinden Versam und Valendas die Führung einer gemeinsamen Sekundarschule ermöglicht werden. c) Um die Gründung von Kreis- oder Talschafts-Werkschulen zu erleichtern. Beispiele von Möglichkeiten: Schanfigg, Kreis Trin, Kreis Churwalden.»

Im Kanton *Tessin* führen neben einer Reihe von ordentlichen Postautokursen private Autounternehmungen auf Grund vertraglicher Vereinbarungen die Schüler zu sechs Schulorten (Monteggio, Pedrinate, Quinto, Losone, Arogno und Anzonico). Eine besondere Lösung der Transportfrage weist Intragna auf, dessen Schule von den Schülern der Fraktion Pila durch besondere Schülerkurse einer Bergbahn erreicht wird.

Wie schon vorstehend dargetan worden ist, macht man im Kanton *Wallis* auf der Primarschulstufe vom Auto wenig Gebrauch. Durch private Transportunternehmungen finden Schülerbeförderungen im Auto statt von Geschinen nach Münster, von Pfyn/Leuk nach Leuk/Susten, von Aux Iles/Sion nach Sion, von La Tour/Evolène nach Evolène. Eine stärkere Zentralisation ist bei den Haushaltungsschulen verwirklicht, wobei das Postauto für Schülertransporte in Anspruch genommen wird von den Saas-Dörfern Almagell, Balen und Fee nach Saas-Grund, von Grächen und Gasenried nach St. Niklaus, von Vase nach Lens, von Grimisuat und Bramois nach Sion, von Daillon und Aven nach Erde/Conthey, von Montagnon und Produit nach Leytron, von Lourtier, Verbier und Fionnay nach Bagnes/Montagnier, von Bourg St-Pierre und Liddes nach Orsières. Besonders aus Gründen des vielenorts fehlenden geeigneten Lehrpersonals ist eine starke Konzentration auf Regionalschulen und im Fortbildungsschulwesen erfolgt. So werden die früheren örtlichen Fortbildungs-

schulen des ganzen Bezirkes Siders in Siders, jene der Bezirke Sitten, Conthey und eines Teiles von Ering in Sitten, jene der Bezirke Martinach und St-Maurice in Martinach und Riddes, jene von Entremont in Sembrancher und jene des Bezirkes Monthey in Monthey zusammengezogen. Die Schüler benützen Bahn oder Postauto. Wie bei den Haushaltungsschulen erleichtert auch bei den Fortbildungsschulen der Umstand die Zentralisation, daß der Schulweg nur einmal wöchentlich gemacht werden muß. Eine große Bedeutung kommt dem Auto für den Transport der Sekundarschüler des Saas-Tales und jener der Bezirke Siders und Sitten zu.

Ins Voralpengebiet reicht der Kanton *St. Gallen*. Seine beiden Täler Tamina und Weißtannen sind für den Sekundarschulbesuch auf das Auto angewiesen. Das Postauto besorgt den Schülertransport teils mit seinen ordentlichen, teils mit außerordentlichen Schülerkursen auf den Strecken Vättis/Pfäfers und Weißtannen/Sargans. Zur Ermöglichung des Sekundarschulbesuches aus der Goldinger Berglandschaft ist mit einem privaten Unternehmen die Autofahrt zur Sekundarschule Eschenbach vertraglich vereinbart. Ähnlich wie im Beispiel Intragna (Tessin) führt eine Bergbahn die Sekundarschüler von Oberterzen nach Unterterzen. Mit einem Privatunternehmen hat die Schulgemeinde Kaltbrunn den Transport von etwa 20 Kindern aus dem Berggebiet «Altwies» nach der Dorfschule Kaltbrunn geordnet. In diesem Falle verzichteten seinerzeit die Bergler auf die Gründung einer eigenen Bergschule zugunsten des Autotransportes. Der Bericht des Schulrates führt aus: «Alle Bemühungen für die Errichtung des Schul-Autobetriebes haben sich reichlich gelohnt.» Als besondere Vorteile nennt der Bericht: Gegen die Unbill des Wetters geschützter Schulweg, frische, nicht übermüdete Kinder, Mischung von Berg- und Talkindern, Turnhalle und Turnplätze, Möglichkeit der Benützung aller schulsozialen Institutionen der Dorfschule, bessere Beaufsichtigung der Kinder, Erleichterung des allgemeinen Verkehrs zwischen Tal und Berg (auch Erwachsene dürfen mitfahren), wesentlich billigerer Schulbetrieb.

Am Voralpengebiet nimmt auch der Kanton *Glarus* teil. Die Schulgemeinde Glarus/Riedern hat für die Kinder aus dem Klöntal die Autofahrt durch einen Vertrag der Gemeinde mit einem privaten Transportunternehmen organisiert.

Auch die beiden Innerschweizer Kantone *Obwalden* und *Schwyz* haben das Auto in den Dienst der Schule gestellt. Die Schulgemeinde Alpnach läßt durch einen Privatautokurs die Kinder des Bezirkes Schoried zur Schule Alpnach-Dorf führen, wobei gegen Entgelt auch

Drittpersonen mitfahren können. Die Sekundarschüler von Ober- und Unteriberg und der Filialschulen von Einsiedeln sowie Alpthal benützen die ordentlichen Postautokurse. Die Postautoverbindung steht auch den Haushaltungsschülerinnen aus Einsiedelns Umgebung für den Besuch der Haushaltungsschule in Einsiedeln zur Verfügung.

Der Kanton *Bern*, der ins Alpengebiet, ins Flachland und in die Juraregion reicht, weist Autotransporte von Schülern in verhältnismäßig kleiner Zahl auf. Im Oberland haben die Kraftwerke Oberhasli einen privaten Autokurs eingerichtet, mit welchem sie die Kinder ihrer Angestellten in der Handegg nach Guttannen zur Schule bringen, solange die Wegverhältnisse dies gestatten. Im Emmental steht die Einrichtung eines Autokurses Röthenbach—Eggiwil—Signau für den Sekundarschulbesuch in Signau in Vorbereitung. Mittelland, Oberaargau und Seeland benötigen keine solchen Transporte. Im Süd-Jura benützen die Kinder von Champ-Fahy den Postautokurs La Neuveville—Lignières für den Besuch der Primarschule in La Neuveville. Die Gemeinde Corgémont läßt durch einen Garagisten die Kinder ihres Jeanguisbodengebietes in die französische Schule im Tal bringen.

Im Kanton *Freiburg* ist der Hauswirtschaftsunterricht aller Schulstufen auf Regionalschulen konzentriert. 18 Dorfschulen lassen ihre Hauswirtschaftsschülerinnen mit Spezialkursen der Autocar-Gesellschaft Gruyère-Fribourg-Morat in 10 regionale Haushaltungsschulen führen.

Der Kanton *Neuenburg* verfügt in seinem Jura-Gebiete über Schülertransporte, so von Mont-des-Verrières nach Verrières, von La Tourne nach Rochefort und von Les Loges nach Les Hauts Geneveys; im erstgenannten Falle ist eine Autotransportfirma, in den beiden letzteren Fällen sind Einzelpersonen Träger des Unternehmens.

Im Kanton *Waadt* benützen Schülerinnen von Haushaltungsschulen und Schüler von oberen Primarschulen besonders organisierte Postautokurse. Die Zahl dieser Kurse ist der Erziehungsdirektion nicht bekannt. In zwei Gemeinden der Waadtländer Alpen war der Staat genötigt, Schülertransporte aus entlegenen Weilern zu organisieren.

Der Kanton *Genf* bedient sich in drei Formen des Autodienstes für Schülertransporte: Er überträgt die Aufgabe einem Einzelunternehmer, so zum Beispiel für die regelmäßige Führung der Schüler aus dem Dorfe Russin zur Schule von Peney (Satigny), wo sie mit Schülern aus zwei andern Dörfern vereinigt werden; er beauftragt einen Garagisten, gelegentliche Transporte auszuführen, zum Bei-

spiel bei schlechtem Wetter oder bei großer Kälte; dieses System besteht zwischen den Dörfern Avully und Cartigny; er bedient sich aber auch der Kurse der öffentlichen Transportunternehmen; so werden zum Beispiel die Schüler von Gy ins Dorf Meinier gefahren, wenn die Schülerzahl die Führung einer Klasse im eigenen Dorfe nicht gestattet.

Wir hatten anfänglich in Aussicht genommen, dieser Bestandesaufnahme, die unseres Wissens erstmals erfolgt, Ausführungen über den Vollzug der Transporte beizugeben. So stellen sich vielleicht die Fragen: Kosten der Transporte? Beteiligung des Staates, der Gemeinden und der Eltern an der Finanzierung? Vertragliche Abmachungen mit den Unternehmern (geeignete Wagen und geeignete Chauffeure, Versicherung der Schüler)? Die Vielgestaltigkeit der erhaltenen Auskünfte hätte eine statistische Erfassung sehr erschwert. Als Gesamteindruck aus diesen Antworten ergibt sich folgendes: Die Kosten variieren je nachdem ein Unternehmer den Schülertransport als Nebenbetrieb organisieren kann oder nicht. In allen Fällen konnten Kilometerentschädigungen vereinbart werden, die wesentlich unter den Normaltarifen liegen. Fast ausnahmslos tragen Schulgemeinde und Staat die finanzielle Belastung, wobei der ersteren meistens ein etwas größerer Anteil zufällt; in einem einzigen Falle ist an den Transportkosten auch das Elternhaus beteiligt. Von sehr großer Wichtigkeit ist die vertragliche Festlegung, daß nur vom Schulrate genehmigte Chauffeure Schülertransporte ausführen dürfen, daß ein geeigneter und häufig kontrollierter Wagen benützt wird und daß eine reichliche Versicherung besteht.