

Aus der Werkstatt der pädagogischen Rekrutenprüfungen

Autor(en): **Deplazes**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Schulblatt = Bollettino scolastico grigione = Fegl scolastico grischun**

Band (Jahr): **9 (1949-1950)**

Heft 3

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-355711>

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.

Aus der Werkstatt der pädagogischen Rekrutenprüfungen

Von Prof. Dr. Deplazes, Chur

Motto:

Einseitige Bildung ist keine Bildung. Man muß zwar
von einem Punkt aus, — aber nach mehreren Seiten
hin gehen.
J. W. Goethe.

Die pädagogischen Rekrutenprüfungen wurden im Sommer 1936 vom Eidgenössischen Militärdepartement probeweise auf den Waffenplätzen Lausanne, Bern und St. Gallen durchgeführt. Bereits 1940 waren sie auf allen Waffenplätzen üblich. Seit dem März 1949 sind sie in der Militärorganisation (Art. 118) gesetzlich verankert.

Die Prüfung besteht aus einem schriftlichen und einem mündlichen Teil. In der schriftlichen Prüfung (25—30 Rekruten zusammen) schreibt der angehende Wehrmann einen Brief und einen Aufsatz. Für letzteren stehen ihm drei abgestufte Themen zur Auswahl, nämlich:

1. Reines Erlebnisthema (Ach, diese Hitze).
2. Sachliches Erlebnisthema (Das habe ich allein fertig gebracht).
3. Schwieriges, gedankliches Thema (Stadt und Land, Hand in Hand).

Für die Experten und für die Lehrerschaft interessant und aufschlußreich sind vor allem die mündlichen Prüfungen. Hier werden Gruppen von 5 Mann gebildet und zwar unter Berücksichtigung ihrer Schulung und beruflichen Ausbildung: Studenten und Lehrer, Kaufleute, Handwerker, Bauern und Ungelehrte. Diese Gruppierung gestattet eine weitgehende Berücksichtigung der Sonderinteressen und besonderen Kenntnisse der Rekruten.

Wohl in keiner Schule und bei keiner Prüfung wird dem Aktuellen so zielbewußt und konsequent volle Aufmerksamkeit geschenkt, wie dies in den pädagogischen Rekrutenprüfungen der Fall ist.

Von einer aktuellen Frage (Zeitungsnotiz, Radiomeldung, Tagesgespräch) ausgehend, soll in Geschichte, Geographie, Staats- und Wirtschaftskunde geprüft werden und zwar so, daß die Zeit von 35 Minuten auf die vier Disziplinen gleichmäßig verteilt wird. Die angeführten Fächer stehen jedoch im Zusammenhang miteinander, und der Übergang von einem zum anderen soll so ungezwungen und geschickt geschlagen werden, daß es den Geprüften gar nicht zum Bewußtsein gelangt. Die Prüflinge werden vielmehr von den Problemen dieser «Diskussion am runden Tisch» so erfaßt, daß sie nach 35 Minuten geistig aufgeweckt und angeregt wieder zum Exerzierplatz gehen.

Die Prüfung in den vier erwähnten Fächern, ausgehend von einem gemeinsamen Problem, ermöglicht eine Zusammenfassung zu einer Art Gesamt- oder Blockunterricht. Die einzelnen Gegebenheiten wirtschaftlicher, geographischer, geschichtlicher und staatspolitischer Natur werden miteinander in Wechselbeziehung gesetzt. Diese Wechselbeziehungen sind es, die vor allem die Lebendigkeit des Wissens fördern.

Dieses Vorgehen empfiehlt sich nicht nur für die pädagogischen Rekrutenprüfungen, sondern auch für die oberen Klassen der Primarschule (Abschluß-

klassen), für die Sekundar- und Gewerbeschulen. Vor allem lassen sich auf diese Art und Weise die Wiederholungen und Repetitionen interessant gestalten, weil lebensnah und lebendig, weil wechselbeziehend. Fällt dann noch einleitend die Bemerkung, daß wir so verfahren wie bei den Erwachsenen, daß wir sie prüfen wollen wie die Rekruten, dann flammt die Begeisterung geradezu auf. Die Wiederholung wird so zu einem Vergnügen.

Aus diesem Grunde scheint uns eine Lektionsskizze nicht unangebracht. Sie stammt aus den Prüfungen an der Luziensteig vom Sommer 1949 und wurde für zwei Gruppen Handwerker verwendet. Sie will nicht eine Musterlektion sein, sondern lediglich ein Beispiel zur Erläuterung und zum besseren Verständnis des oben Gesagten. Man beachte vor allem die Art der Fragestellung und Gesprächsführung — um eine solche handelt es sich vorwiegend — sowie die Überleitung von einem Teilgebiet zum anderen.

Graubünden möchte die RhB dem Bund verkaufen

1. Geographie:

Wenn die RhB verkauft werden soll, wollen wir uns vorerst einmal doch klar machen, wo diese Bahn sich befindet und was für Strecken ihr angehören.

- Rhätische Bahn ist in Graubünden, im alten Rätien.
- Reparaturwerkstätte und Ausgangspunkt ist Landquart.
- Strecken: Landquart–Davos.

Zeigen wir jeweilen die Strecken an der Karte und erwähnen auch die Talschaften, die die Bahn auf der betreffenden Strecke durchfährt.

- Landquart–Davos durch das Prätigau.
- Landquart–Chur durch Rheintal und Herrschaft.
- Chur–Reichenau–Thusis durch das Rheintal und Domleschg.
- Thusis–Filisur–St. Moritz durch das Albulatal nach dem Engadin.
- Filisur–Davos durch das Landwasser
- St. Moritz (Samaden)–Schuls durch das Engadin.
- Samaden–Poschiavo–Tirano (Italien) durch das Puschlav
- Chur–Disentis durch das Oberland.
- Chur–Arosa durch das Schanfigg
- Bellinzona–Mesocco durch die Mesolcina (Misoxertal), verbindet Tessin mit Misoxertal.

Bei dieser Bahn fällt etwas auf!

- Diese Strecke geht von Bellinzona aus und ist nicht mit dem übrigen Netz der RhB verbunden.

Gesetzt den Fall, das Depot in Landquart möchte der Strecke Bellinzona–Mesocco Wagen zuteilen...

- Dann müßte man mit diesem Rollmaterial einen großen Umweg machen, und zwar müßte man es mit der SBB senden.
- Dies wäre gar nicht so einfach, denn die RhB ist eine Schmalspurbahn, die SBB hingegen Normalspurbahn.

Es muß aber doch auffallend sein, daß die RhB eine Strecke baute, die mit dem übrigen Netz nicht verbunden ist!

- Die Misoxer-Bahn gehörte ursprünglich gar nicht zur RhB. Sie war eine Privatbahn und wurde erst Ende der dreißiger Jahre durch die sogenannte Fusion der RhB angegliedert.

Wurden damals noch andere Bahnen von der RhB übernommen?

- Die Berninabahn.
- Die Arosabahn.

Trotz der Fusion sind in Bünden noch andere Bahnen zu treffen.

- Furka-Oberalp-Bahn von Disentis über Andermatt nach Brig.
- Einige Touristen-Bahnen, so Davos-Schatzalp-Bahn, Davos-Parsenn-Bahn, Corviglia-Bahn.
- Die SBB, Maienfeld-Chur (ca. 15 km).

Die Leistung der RhB ist sehr groß, wenn wir bedenken, daß 1948 ca. 5 400 000 Personen, ca. 400 000 Tiere und 450 000 Tonnen Güter transportiert wurden.

2. Geschichte :

Wie reiste man denn früher, als es noch keine Bahn gab?

- Mit der Postkutsche, zu Fuß und zu Pferd.

Und der Güterverkehr?

- Mit Saumtieren vor allem, Pferd und Maultier, aber auch mit Ochsen, wenn es nötig wurde.
- Die Reise war oft gefährlich und beschwerlich. Unwetter und Räuberbanden bedrohten die Reisenden.

Man wird aber auch wohl damals sich irgendwie zu helfen gewußt haben, nämlich . . .

- Man schloß Bündnisse mit den Paßländern und sicherte sich Durchgangsrechte. Die Reisenden machten ihre Wanderungen in Gruppen und waren bewaffnet oder von einem bewaffneten Geleite gesichert.

Da gab es sicherlich Ortschaften, die damals eine große Bedeutung hatten!

- Splügen, Bivio, Disentis, Reichenau.

Wieso gerade Reichenau?

- Reichenau war ein wichtiger Umladeplatz. Reichenau-Splügen war eine Tagesreise. Splügen-Chiavenna die nächste. In Splügen traf man oft 300 bis 400 Pferde.

Dies stimmt. Im Jahre 1588 beschwerte sich Chiavenna bei den Bünden, daß die Waren über Splügen und Septimer auf offener Straße in Chiavenna sich so anhäuferten, daß den Einwohnern der Eintritt in ihre Häuser verwehrt werde. Wenige Jahre später, 1591, wurden z. B. über 30 000 Doppelzentner deutsches Getreide durch Rätien nach Italien gebracht. Daher auch die Bedeutung Bündens in einem großen Krieg, der wenige Jahre später entbrannte.

- 1618-1648, der Dreißigjährige Krieg.

Seine Folgen für die Bünde Rätians?

- In den Drei Bünden bildeten sich zwei mächtige Parteien. Die Protestanten unterstützten die Franzosen und Venezianer, die Katholiken hingegen Habsburg-Spanien.
- Es entbrannte ein wilder Streit um die Bündnerpässe.
- Jede Partei bekämpfte die andere und schreckte nicht vor den grausamsten Mitteln zurück. Strafgerichte!
- Diese Zeit heißt die Zeit der Bündnerwirren.

Ein Mann ist uns vor allem aus dieser Zeit bekannt!

- Jörg Jenatsch.

Mit einem Schlage sozusagen verlor Bünden diese Jahrhunderte alte Bedeutung als Paßland, nämlich...

- Mit dem Bau der Bahnen. Dies geschah im 19. Jahrhundert.

Es stimmt. Die erste Bahn in England 1825. Und in der Schweiz?

- 1844 St. Ludwig-Basel; 1847 Zürich-Baden «Spanisch-Brötli-Bahn».
- 1882 Gotthard-Bahn.

Seit 1889 begann man mit dem Bau der Rhätischen Bahn. Es fragt sich nur wo. Dies wird uns sofort klar, wenn wir nach den Gründen zum Bau der Bahn fragen.

- Fremdenindustrie. Davos.
- Landquart-Klosters-Davos.
- Jawohl, es war ein Holländer, Jan Holsboer, der Leiter des Kurhauses Davos, der den Antrieb gab.

Wie lange dauerte der Bau der verschiedenen Strecken?

- Bis zum ersten Weltkrieg.

Im Jahre 1920 wurde die Elektrifizierung der RhB begonnen, warum wohl gerade in diesen Jahren der Teuerung?

- Während des ersten Weltkrieges war die Steinkohle nicht nur teuer, sondern nur mit Schwierigkeiten zu erhalten gewesen.
- Man hatte unsere Abhängigkeit vom Auslande gespürt und versuchte nun, die fremde Energie durch die eigene zu ersetzen.

3. Wirtschaftskunde:

Nun haben wir also eine eigene Bahn, die elektrifiziert, also mit Energie aus unserem Lande gespeist wird und auch sehr schönes Rollmaterial besitzt. Und trotzdem wollen die Bündner ihre Bahn verkaufen.

- Die RhB ist in schlechter finanzieller Lage wie der Kanton auch.
- Der Bau und der Unterhalt der Bahn waren sehr teuer.
- Die Elektrifikation geschah im Augenblick großer Teuerung.

Wieso denn so teuer?

- Tunnels und Viadukte waren kostspielig. Dafür sind sie aber auch nicht nur massiv, sondern auch sehr schön gebaut.

- Im Berggebiet ist der Unterhalt einer Bahn auch mit mehr Kosten verbunden.
- Die Abnützung des Rollmaterials ist bei uns ebenfalls groß.
- Auch der Energieverbrauch ist bedeutend höher bei diesen großen Höhenunterschieden.

Ja, aber dafür sind die Taxen auch höher!

- Der Bahn ist eine große Konkurrenz erwachsen im Autoverkehr.
- Die Autocars sind für Gesellschaftsreisen sehr bevorzugt.
- Man ist von den Fahrzeiten unabhängig und braucht weder zu warten noch zu pressieren.
- Man fährt über die Pässe, statt durch Tunnels und Schluchten und genießt eine wunderbare Aussicht.
- Auch der Güterverkehr ist mit dem Lastwagen praktischer. Man braucht nur einmal zu laden und fährt dann bis zum Hause.
- Die Bahn ist hier an den Schienenstrang gebunden.

Aber auch sie versucht, diesen Wünschen entgegenzukommen.

- Ja, durch die «Sesa» kann man die Güter nicht nur bis zur Bahnstation senden, sondern «franco domizil», bis zum Haus.

Warum will der Bund dann die Bahn nicht übernehmen?

- Die Bahn braucht Unterstützung. Allein kann sie sich nicht erhalten. Darum will der Bund sie nicht.
- Darum will Graubünden sie verkaufen.
- Graubünden hat noch andere Sorgen und muß darum versuchen, sich seiner Bahnsorgen zu entledigen.

Was für Sorgen sind denn das?

- Bünden ist das Land der 150 Täler. Durch jedes Tal führt aber auch mindestens eine Straße. Der Unterhalt der Straßen ist ebenfalls teuer, denn es sind Alpenstraßen.
- Neben den großen Auslagen hat Bünden wenig Einnahmen, denn es ist arm an Industrie.

Das große Bahnnetz sollte aber die Industrien fördern!

- Die RhB ist eine Schmalspurbahn. Wir sind deshalb genötigt, die Waren in Chur umzuladen.
- Die Bahntaxen sind zu teuer, um mit dem Unterland konkurrieren zu können.

Ja, wenn die Bahn so teuer ist und trotzdem nur mit Hilfe des Staates sich erhalten kann, dann lassen wir sie einfach im Stiche, falls Bern sie nicht übernimmt. Oder wir könnten die Bahnlinie in eine Lastwagenbahn umbauen?

- Dies ist aus vielen Gründen nicht möglich, Graubünden kann niemals auf eine Bahn verzichten.
- Im Winter wären wir vielmal tagelang von jedem Verkehr abgeschlossen.
- Im Kriegsfall sind wir von der Bahn abhängig, denn wir müssen die Treibstoffe vom Auslande beziehen, was in einem Krieg unter Umständen geradezu unmöglich ist.

Die Bahn ist also notwendig und wichtig.

1. Staatskunde :

Graubünden kann sie aber auf die Dauer nicht genügend unterstützen. Was ist dann in einem solchen Falle zu tun?

- Man wird versuchen, die RhB mit der SBB zu vereinigen und sie so dem Bund übergeben.

Welchen Weg soll man denn da einschlagen?

- Die Regierung von Graubünden wird eine Eingabe an Bern machen und hier die Wünsche Graubündens unterbreiten und begründen.

Die Regierung von Graubünden! Wer ist denn das?

- Das ist der Kleine Rat.
- Er besteht aus fünf Mitgliedern, die alle drei Jahre vom Volke gewählt werden.
- Es kann der gleiche Bürger höchstens drei Perioden nacheinander gewählt werden.

An wen wird diese «Eingabe an Bern» denn gerichtet sein?

- An den Bundesrat.
- Dieser besteht aus sieben Mitgliedern, die von der Bundesversammlung gewählt werden.

Die Bundesversammlung?

- Das ist der National- und der Ständerat. Sie wählen auch den Bundeskanzler und den General.

Nun, die Bündner-Regierung hat diese Eingabe an den Bundesrat bereits gemacht. Was für Gründe wird sie zur Übergabe der RhB vorgebracht haben?

- Graubünden ist ein armer Bergkanton.
- Er hat große Bahn- und Straßenauslagen.
- Graubünden liegt abseits und ist arm an Industrie.
- Er hat die RhB größtenteils aus eigenen Mitteln gebaut und bisher unterhalten.
- Der Bund hat auch schon viele Privatbahnen anderer Kantone gekauft.
- Graubünden hat nur eine kleine Strecke, die zur SBB gehört, die also vom Bund unterstützt wird.
- Die RhB ist wichtig auch im Kriegsfall.
- Es ist nicht ganz richtig, wenn Graubünden einerseits die eigene Bahn unterstützen muß und andererseits mit den anderen Kantonen hilft die SBB erhalten.
- Wenn wir alle Schweizer sind, sind wir verpflichtet, einander zu helfen, nicht nur mit den Waffen, sondern auch in anderen Nöten.

Das ist sicher eines der Grundprobleme und Grundgedanken unseres Staates, der Ausgleichsgedanke. Man spricht und liest viel von einem Ausgleich, weiß aber oft nicht, was man darunter verstehen soll.

- Im Frieden wie im Kriege sollen die Schweizer einander unterstützen.
- Die reichen Kantone sollen den armen helfen, indem sie die größere Last vom Bunde übernehmen.

- Es soll keine Zwistigkeiten zwischen Konfessionen, Kulturen oder Sprachen geben.

Es werden aber doch nicht alle stets die gleichen Interessen haben und sie vertreten.

- Man wird miteinander reden müssen und eine Einigung suchen, indem ein jeder dem anderen entgegenkommt.

Dazu habt ihr die beste Gelegenheit im Dienst, wo ihr alle Kameraden im gleichen Kleide seid mit gleichen Aufgaben und Pflichten.

Beiträge zur Landeskunde von Graubünden

Mit Vergnügen verweisen wir auf zwei wertvolle Arbeiten, die vor kurzem als Dissertationen des Geographischen Instituts der Universität Zürich erschienen sind. Von Dr. Gerhard Simmen, Chur-Plankis, stammt die Arbeit «Die Puschlaver Alpwirtschaft», von Dr. Werner Nigg, Konviktorvorsteher und Kantonsschullehrer, Chur, die andere «Das Schanfigg, eine landeskundliche Studie». Daß die Lehrer der beiden Talschaften sich für die zwei Arbeiten in starkem Maße interessieren, scheint selbstverständlich. Es werden aber auch andere Kollegen aus ihnen Belehrung und Material für vergleichend heimatkundliche Studien schöpfen wollen. G. Simmen und W. Nigg stehen uns ja auch insofern nahe, als beide unser Lehrerseminar in Chur besucht haben.

Als guter Kenner des Puschlavertales, über dessen wirtschaftliche Verhältnisse er bereits kleinere Arbeiten verfaßt hatte, bietet G. Simmen eine grundlegende Darstellung der land- und besonders der alpwirtschaftlichen Verhältnisse. Das Schwergewicht ist recht stark auf Geschichte und Wirtschaft verlegt, das Geographische dient als Plattform. Die Dokumentation aus Protokollen, Akten, Gemeinderechnungen usw. ist sehr reich und verrät viel Fleiß und Geschick in der Auswertung.

Mit außerordentlicher Reliefenergie entwickelt sich die Talschaft zwischen Piz Palü (3900 m) und Campocologno (540 m). Die Isolierung wird durch die Bernina-Bahn nur gemildert, nicht aufgehoben. Gegen Norden wirkt sich die orographische und sprachliche, gegen Süden die politische Abschränkung aus. Der Stufenbau des Tales ist für die Wasserkraftnutzung von großer Bedeutung. Niederschlagsverteilung und Temperaturgang zeigen, wie zu erwarten ist, Anklänge an mediterrane Verhältnisse. Die Alpenzone umzieht als breiter Gürtel das Tal mit Untergrenze auf 1300—1600 m und reicht mindestens bis 1900 m und maximal bis fast 2800 m am Pizzo Verona. Natürliche Grenzen der Alpgebiete gegen die Nachbarschaften erleichtern einen geordneten Weidebetrieb. Wo sie fehlen, sind Grenzstreitigkeiten und ungezügelter Weidgang die Folgen. Wasserarmut, Steilheit, Verunkrautung und Überwachsung sind für große Alp-areale des Puschlavs charakteristisch. Die Waldgebiete der Alpzone sind weiträumig, die Waldweiden sehr verbreitet. Die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Tales bleiben aber beschränkt. Die Industrie meidet i. A. das abgelegene Puschlav. Bahn, Kraftwerke, Ziersteinbearbeitung (Serpentin) und etwas Fremdenverkehr ernähren einen Teil der Bevölkerung, ihr bäuerlicher Grund-