



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Das Berliner Schulwesen

Nydahl, Jens

Berlin, 1928

7. Verkehrsunterricht.

urn:nbn:de:hbz:466:1-30981

Neukölln hat seit Oktober 1920 in drei Volksschulen Haushaltsküchen, in denen im Jahre 1927 34 Kurse erteilt wurden, die sich auf 19 Schulen verteilen.

Wilmerdorf ist in der glücklichen Lage, an allen Mädchenschulen Haushaltskurse für die Schülerinnen der ersten Klassen und für solche aus anderen Klassen, die sich im letzten Schuljahre befinden, aber die erste Klasse nicht erreicht haben, einrichten zu können.

Steglitz hält an acht Schulen für die vor der Schulentlassung stehenden Mädchen Haushaltungsunterricht ab. Im Jahre 1927 bestanden hier 19 Kurse mit je durchschnittlich 20 Schülerinnen. Die gleichen Schülerinnen erhielten auch theoretischen Unterricht in der Säuglingspflege.

Diesen Unterricht läßt auch Lichtenberg 4—6 Wochen lehrplanmäßig an allen Mädchenschulen erteilen, an denen eine in der Säuglingspflege ausgebildete Lehrkraft vorhanden ist, und trägt Sorge, diese wichtigen Unterweisungen möglichst auch allen Mädchen vor der Schulentlassung zuteil werden zu lassen.

Der Unterricht im Verkehrswesen.

Das Anschwellen des Verkehrs der Riesenstadt bringt es mit sich, daß gegenwärtig Verkehrsfragen vielfach im Vordergrund öffentlicher Erörterungen stehen. Die besten Fahrer, die besten Verkehrsfahrzeuge, -wege, -bestimmungen, -beamten und -einrichtungen können die Verkehrsgefahren nicht erheblich vermindern, wenn nicht die breite Masse der Fußgänger zur Verkehrsdisziplin erzogen wird.

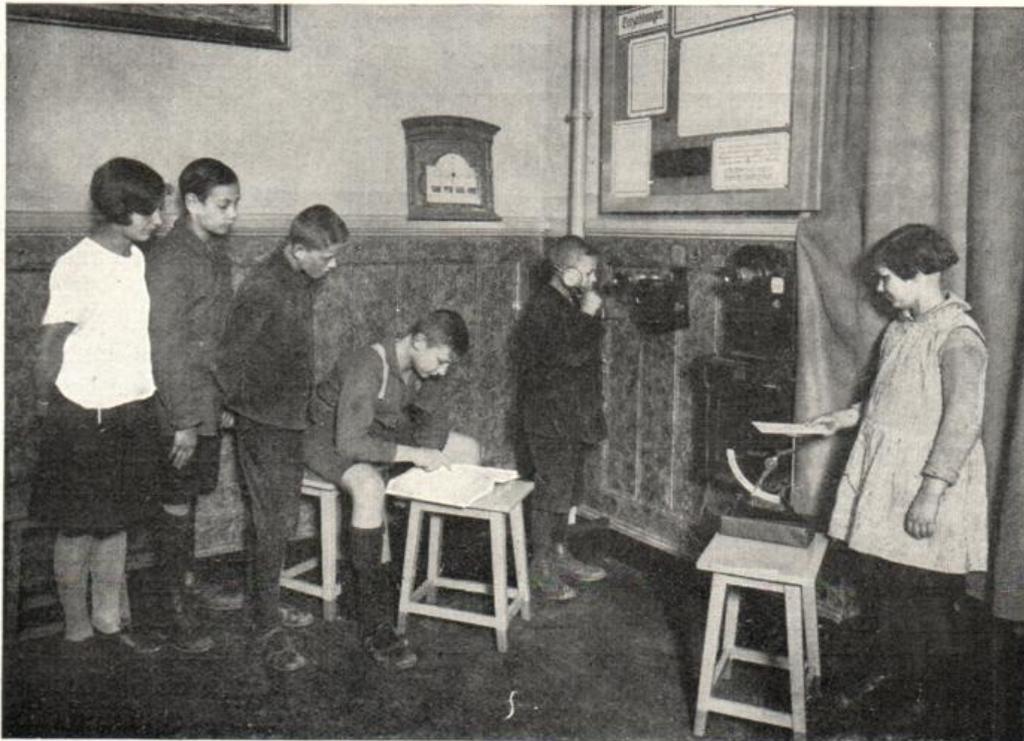
Die Lösung der gesamten Verkehrsfragen ist ohne Einschluß des Erziehungsproblems nicht möglich! Die breite Masse aller Straßenbenutzer bildet zur Zeit den wichtigsten Faktor innerhalb der Verkehrsfragen. Ihn in den Rahmen des Verkehrslebens so einzufügen, daß das Verkehrsleben unter gleichzeitiger Verringerung seiner Gefahren eine Förderung erfährt, die im Interesse aller Kreise liegt, muß die Hauptaufgabe der Verkehrserziehung bilden.

Die Schulen belehrten die Kinder gelegentlich der Ausflüge und Wanderungen über das richtige Verhalten im Strome des Verkehrs usw. Daß das alles noch nicht genügt, beweisen die Unfallzahlen aus dem Verkehrsleben. Entfallen doch von den tödlichen Unfällen rund 40 % auf Kinder, von denen insgesamt jährlich eine Zahl verunglückt, die 160 Schulklassen oder 8 große Schulhäuser füllen würden. Gelegentliche Hinweise genügen eben nicht, um die tieferliegenden Keimzellen, die so häufig zu Verkehrsunfällen führen, wirksam zu vernichten, z. B. die Rücksichtslosigkeit, Unsauberkeit und vor allem die Schwerfälligkeit. Hier kann nur planmäßige Arbeit Wandel zum Guten schaffen.

Aus dieser Erkenntnis heraus begann Rektor Hauer im Mai 1925 an seiner Schule mit einem regelmäßigen, freiwilligen Verkehrs-

unterricht. Dieser fand bei den Eltern solchen Anklang, daß sie baten, auch andere Kinder, die nicht die 18. Volksschule besuchten, schicken zu dürfen. Die „Deutsche Verkehrswacht e. V.“ (1. Vorsitzender Herr Generaldirektor Kaufmann — Aboag — Berlin), eine Vereinigung aller am Verkehr unmittelbar interessierten Fahrerverbände, förderten den Verkehrsunterricht stark. Die Behörden, die Öffentlichkeit und die Lehrerkreise interessierten sich in steigendem Maße ebenfalls für diesen neuen Zweig praktischer Schularbeit.

Im März 1926 kam unter Hauers Leitung der Zusammenschluß von Lehrkräften zu einer Arbeitsgemeinschaft, der „Berliner



„Der Postverkehr“.

Schulverkehrswacht“, zustande. Die Mitglieder versuchen, teils in freiwilligen Sonderstunden, teils in Anlehnung an die anderen Unterrichtsfächer, die Jugend verkehrserzieherisch zu beeinflussen.

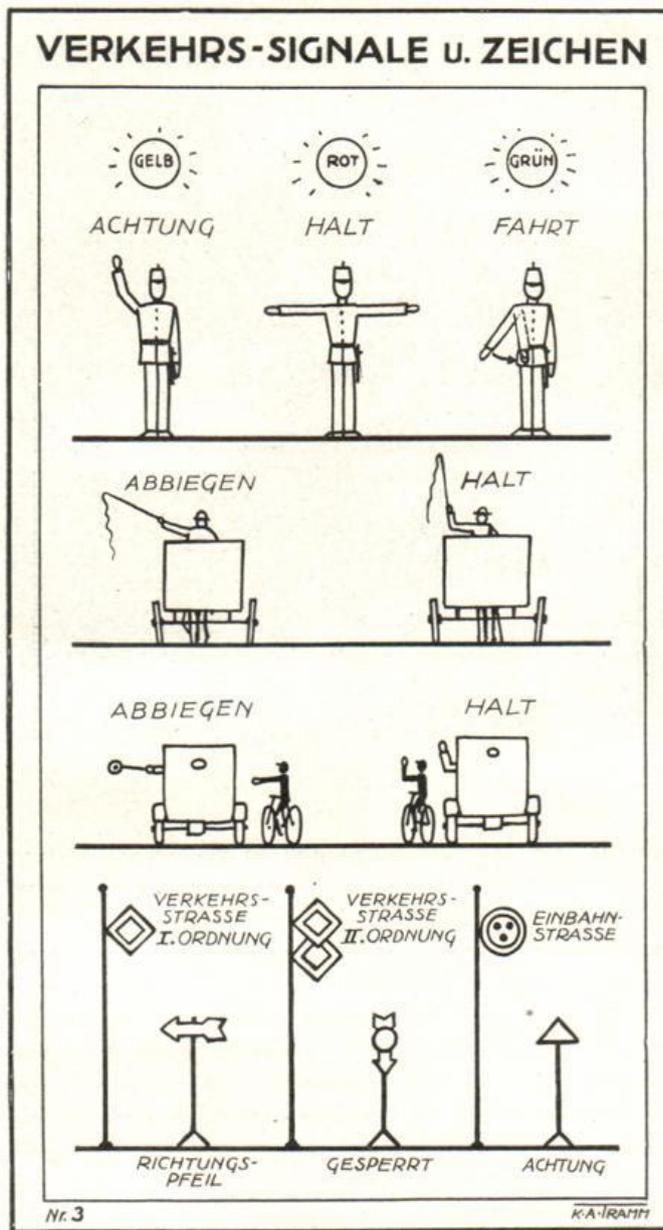
Am 5. Oktober 1927 wurde das erste Musterzimmer für Verkehrsunterricht in der 18. Volksschule eröffnet. Es soll allen Schulen des Bezirks Friedrichshain zugute kommen. Lehrkräfte und Schüler des Bezirks, die ein Interesse für die Verkehrsbelehrungen bekunden, können es nach Belieben benutzen. Abends öffnet es seine Pforte der schulentlassenen Jugend, und es ist eine Freude, wie dieser neue Zweig einer wirklich praktischen Jugendpflege immer größere Anziehungskraft ausübt. Endlich sollen hier die Eltern der einzelnen Schulklassen mit dem Gedanken der Verkehrserziehung vertraut gemacht werden. Das Band zwischen Elternhaus und Schule wird

hier auf einem Gebiete praktischer Lebensauswirkungen enger geknüpft zum Segen für die gesamte Schularbeit und nicht zuletzt für die Jugend.

Die Einrichtung des Musterzimmers
für Verkehrsunterricht.

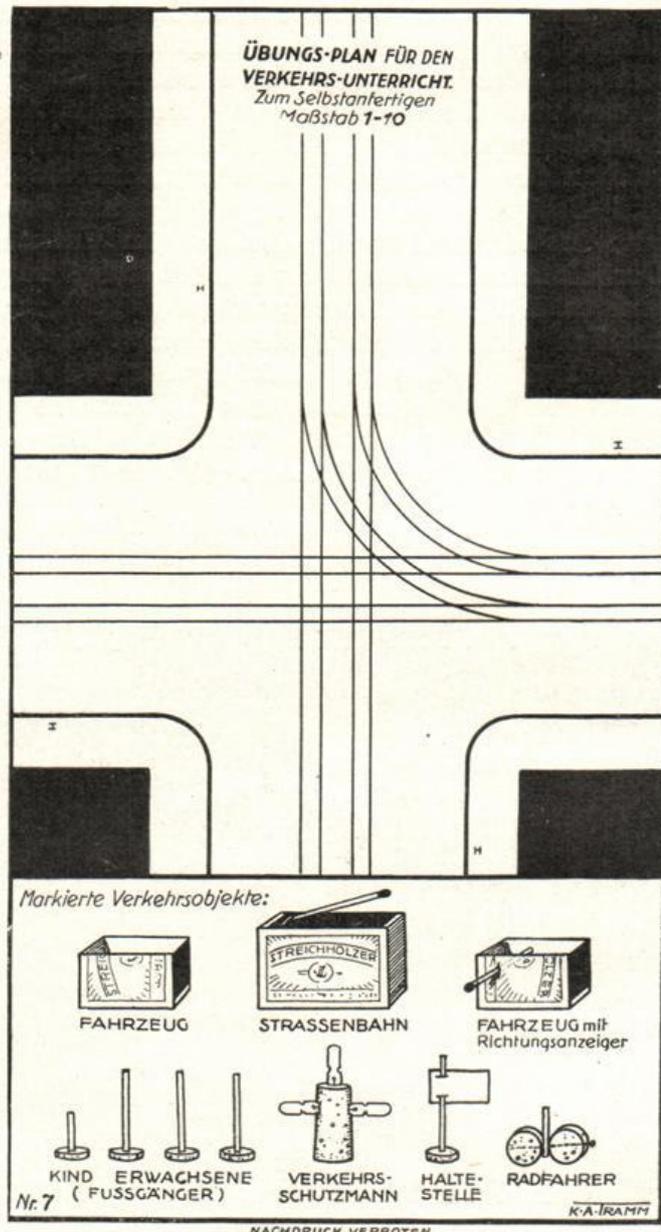
21 neue Tische mit je zwei Hockern sind für die Lernenden vorhanden. So kann jede Wand des Zimmers für den Unterricht ausgenutzt werden. Die Tische ermöglichen ein vorzügliches Ausbreiten

der Verkehrskarten und -pläne. Eine Bücherei für die Hand der Schüler und eine für die Hand der Lehrer sind in dem Musterzimmer untergebracht. Die allgemeinen Verkehrswegweiser, Adreßbücher und Pharuspläne stehen den Lernenden in genügender Anzahl zur Verfügung. Die Allgemeine Berliner Omnibus-A.-G. hat einen Lichtbildapparat (Epidiaskop) mit allem Zubehör gestiftet. Die Berliner Straßenbahn hat eine leuchtende Absteckkarte gespendet, die in verschiedenen bunten Lämpchen die Verbindung des heimischen Wohnbezirkes mit den Verkehrszentren der näheren Umgebung, nach den einzelnen Verkehrsmitteln geordnet, deutlich veranschaulicht. Die Reichspost hat eine Telephonanlage eingebaut, damit das praktische Telephonieren geübt werden kann. Auch ein Apparat aus einer öffentlichen



NACHDRUCK VERBOTTEN

Fernsprechzelle ist zu finden, desgleichen ein Selbstanschlußapparat, der in Verbindung mit dem Telegraphenschulamt steht, so daß also die Kinder Gelegenheit haben, wirklich die Anschlußnummern sich selbst zu suchen und zum andern von den Beamten auf die Fehler in der Aussprache und dergleichen aufmerksam gemacht werden können. Überhaupt ist alles aus der Umgebung der Schule sorgfältig zusammengetragen, was der Jugend Aufschluß gibt über die Verkehrswegweiser der einzelnen Verkehrszweige, worunter alles verstanden wird, was über die Verkehrswege, -zeiten und -preise unterrichtet. Aus der Fülle des Vorhandenen seien erwähnt: Die Fahrpläne der Eisenbahnen, der Straßen- und Hochbahnen und der Omnibusse, die Ausschnitte aus den Hastragsäulen der Umgebung der Schule, ein richtiger Briefkastenkopf, die Ausgänge in und an den Wagen, die durch das Schulgebiet führen usw. Telephonadreibücher, Kursbücher der Eisenbahn, Schifflinien und der Luftansa, Karten, Pläne und Plakate der Verkehrsunternehmungen dienen der Erziehung zur Verkehrssicherheit und -gewandtheit. Auf 28 Sperrholztafeln ist zweiseitig das gesamte Unterrichtsmaterial an Karten, Bildern, Plänen und dergleichen befestigt. Flugzeugmodelle lassen die Jugend, besonders an dem neuesten Verkehrszweig, dem Flugzeugverkehr, einen äußerst regen Anteil nehmen. Schriften über die Geschichte der einzelnen Verkehrsanstalten liegen zahlreich aus. Sie werden der Heimatgeschichte wichtige



Dienste leisten. Photos und Diapositive geben der Jugend einen Einblick in das Entstehen und Werden so mancher Verkehrseinrichtung.

Für den Straßenverkehr sind die Bilder der Deutschen Verkehrswacht und der „Deutschen Jugendverkehrswacht“, einer kleinen Zeitschrift, die für die Verkehrsbelebung der Jugend von der Deutschen Verkehrswacht herausgegeben wird, vorhanden; im Vordergrund des Ganzen steht die Unfallverhütung. Deshalb sind alle diesbezüglichen Bilder, Plakate und Schriften an Ort und Stelle, so z. B. die Bilder der Reichsbahn, der Reichsarbeitsverwaltung, der Straßenbahn, Omnibusse usw. Die Bilder und Schriften der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung offenbaren die Schönheiten der deutschen Verkehrsziele und werden die Heimatkunde und -geschichte wesentlich beleben helfen. Wohlgeordnet sind dann die für das Publikum bestimmten Hinweise der einzelnen Verkehrseinrichtungen anzutreffen. (Straßen-, Hoch- und Untergrund- und Eisenbahn, Omnibus, Post, Lufthansa, Norddeutscher Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie usw.) Verkehrszeichen für den Straßenverkehr stehen als Modelle auf den Tischen, und Schülerzeichnungen legen Zeugnis davon ab, wie die Kinder zum rechten Beobachten draußen im Verkehrstrubel erzogen werden. Der Unterricht findet jeden Donnerstag nachmittag um 4 Uhr statt, und es ist jedem Interessierten möglich, sich hier ein Bild zu verschaffen von der Arbeit, die geleistet wird.

Der Verkehrsunterricht an der 18. Volksschule ist heute keineswegs der einzige an Berliner Schulen, es gibt vielmehr eine ganze Anzahl Anstalten, die die Wichtigkeit der hier angeschnittenen Frage nicht nur anerkennt, sondern sich auch bemüht, sie praktisch an die Kinder heranzubringen.

Das geschieht einmal in der oben geschilderten Weise, also neben dem eigentlichen Unterricht, zum andern wird an einigen



Verkehrsunterricht an der 149. Volksschule.

Schulen versucht, eine Berücksichtigung des Verkehrs und der Verkehrsgefahren in allen Unterrichtsfächern zu erreichen. Diese Bestrebungen haben ihren Ausdruck in einem kleinen Büchlein von Rektor Grapentin (149. Volksschule): „Verkehrserziehung in der Schule“ gefunden, das von der Berliner Straßenbahn-Betriebs-Gesellschaft den Berliner Schulen

zur Verfügung gestellt wurde und dem wir 2 Abbildungen entnommen haben (s. Seite 78 und 79).

Die Verkehrsentwicklung ist nicht abgeschlossen, sie geht vielmehr in schnellstem Tempo weiter. Damit ist auch leider eine Steigerung der Verkehrsunfälle verbunden. Sie nach Möglichkeit zu verhindern, muß eine brennende Aufgabe der Schule bleiben. Die geschilderten Wege hierzu sind zweifellos erst Anfänge, die des Ausbaus harren. Wie der zu gestalten ist, ist eine zweite Frage. Man hat in Berlin versucht, nach amerikanischem Muster einen wöchentlichen Sicherheitstag einzuführen, an dem die Kinder gemeinsam irgendeine praktische Verkehrsregel eingeprägt bekommen, die sie dann auf dem Nachhausewege beobachten sollen. Gleichviel, ob sich eine derartige Maßnahme bewährt, oder durch eine bessere zu ersetzen ist, ob wir vom Auslande lernen oder aus eigenen Verhältnissen heraus eine Methode finden, — die Großstadtschule kann und wird nicht mehr an der Forderung des Verkehrsunterrichtes vorbeigehen, sie hat damit nicht nur eine erzieherische Pflicht zu erfüllen, sondern sie hat an ihrem Teil dazu beizutragen, den Verlust an Menschenleben durch die Gefahren des Verkehrs, soweit es irgend geht, zu vermeiden.

Die Mittelschule.

Die Eigenart der Mittelschule kommt besonders klar in der Denkschrift zum Ausdruck, die der Berliner Stadtschulrat Dr. Hofmann im Jahre 1869 dem Magistrat vorlegte, und die dann Ausgang und Grundlage einer Konferenz wurde, in der unter dem Vorsitz des Kultusministers Dr. Falk im Jahre 1872 die Mittelschule geschaffen wurde. Hier heißt es: Wir brauchen eine Schulart, die in ihren Lehrzielen über die Volksschule hinausgeht und die rechte Mitte zwischen ihr und der höheren Schule hält. Wir brauchen diese Schulart, um den gesteigerten Anforderungen des praktischen Lebens in „politischer, geistiger, wirtschaftlicher und sozialer Beziehung“ gerecht zu werden. Nicht nur in den Allgemeinen Bestimmungen vom 15. Oktober 1872, sondern auch in den Bestimmungen über die Neuordnung des Mittelschulwesens vom 3. Februar 1910 und 1. Juni 1925 sind es diese beiden Gedanken, die für die Notwendigkeit der Errichtung von Mittelschulen klar und scharf herausgearbeitet werden.

Bis auf 2 Mittelschulen, der Elisabethschule in Charlottenburg aus dem Jahre 1827 und der Mädchen-Mittelschule in Spandau mit dem Gründungsjahr 1862, sind alle 31 Berliner Mittelschulen neueren Datums, wie die nachstehende Übersicht, nach den Zeiten ihrer Errichtung gerechnet, zeigt. Älteren Datums sind noch die beiden jüdischen Mittelschulen, die aber Privatanstalten der Synagoge sind und der städtischen Verwaltung nicht unterstehen. Die jüdische Knaben-Mittelschule wurde 1826, die Mädchen-Mittelschule 1835 gegründet.