

Zeitschrift: Schweizerische Lehrerzeitung
Herausgeber: Schweizerischer Lehrerverein
Band: 98 (1953)
Heft: 3

Anhang: Verkehrserziehung : im Auftrag der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung Bern, 1953, Nr. 1
Autor: R.S.

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: 16.01.2026

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

Erste Erfahrungen mit dem Schüler-Verkehrsdienst in der Schweiz

Gegen Ende des Jahres 1951 hatte die *Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung* (BfU) in Zürich, Bern, Lausanne und Luzern Konferenzen veranstaltet, um die Frage, ob nicht auch in der Schweiz der Schüler-Verkehrsdienst eingeführt werden sollte, von Vertretern der Behörden, der Lehrerschaft, der Polizei sowie auch der Verbände diskutieren zu lassen. Es wurde dabei vor allem auf die Organisationen in Amerika und auch in verschiedenen Ländern Europas (Grossbritannien, Dänemark, Holland, Schweden und Westdeutschland) hingewiesen, die sich teilweise schon seit vielen Jahren sehr gut bewährt haben. Wohl nicht zuletzt auf Grund dieser Tatsachen kamen denn auch die Konferenzteilnehmer mehrheitlich zum Schlusse, dass ähnliche Institutionen auch in unserem Lande erwünscht und notwendig seien, und die BfU wurde ersucht, *Richtlinien für einen schweizerischen Schüler-Verkehrsdienst* auszuarbeiten. Da die grossen Strassenverkehrsverbände, ACS und TCS, sowie auch die in der Unfalldirektorenkonferenz zusammengeschlossenen Versicherungsgesellschaften von allem Anfang an ihre Unterstützung zugesichert hatten, war es gegeben, sie zur Mitarbeit beizuziehen. Im Rahmen einer kleinen Kommission wurden die nötigen Vorarbeiten getroffen, und schon zu Beginn des Frühjahres 1952 erhielten die Interessenten eine «Wegleitung für die Organisation des Schüler-Verkehrsdienstes» zugestellt. Dabei handelte es sich nicht darum, etwa eingehende Vorschriften zu erlassen; es sollten lediglich die wesentlichsten Punkte einheitlich festgelegt werden, und im übrigen hielt man es für zweckmässig, den einzelnen Organisatoren möglichst viel Freiheit zu lassen, damit die verschiedenen örtlichen Verhältnisse gebührend berücksichtigt werden konnten.

Einheitlich geregelt wurden zur Hauptsache folgende Punkte:

1. Die Hauptaufgaben

Die Mitglieder des Schüler-Verkehrsdienstes geben ihren Kameraden als Fussgänger und als Radfahrer das gute Beispiel. Sie sollen ferner ihre Mitschüler beim Überschreiten der Strasse an besonders gefährlichen Punkten in der Nähe der Schulhäuser vor Beginn und nach Schluss des Unterrichtes betreuen und nach Möglichkeit darüber wachen, dass sie die Verkehrsvorschriften einhalten.

2. Weitere Aufgaben

Je nach den lokalen Bedürfnissen können die Kinder auch dazu verhalten werden, jüngere Schüler auf dem Schulweg zu begleiten und sie in der Freizeit zu überwachen. Dass sie älteren und gebrechlichen Personen beim Überqueren verkehrsreicher Strassen behilflich sein sollen, dürfte eine selbstverständliche Pflicht nicht nur für die Verkehrsposten sein. Ausdrücklich untersagt — und dies aus guten Gründen — wird den Mitgliedern des Schüler-Verkehrsdienstes, den Strassenverkehr zu regeln oder sich sonstwie irgendwelche polizeiliche Funktionen anzumassen.

3. Organisation

Der Schüler-Verkehrsdienst soll aus dem Verkehrsunterricht herauswachsen; es wäre ja anders gar nicht möglich, ihm solche immerhin verantwortungsvolle Aufgaben zu übertragen. Die Auswahl der geeigneten Schüler soll Sache der Schulpfleger oder besonders beauftragter Lehrer sein; die eigentliche Ausbildung dagegen erfolgt durch die Verkehrsinstruktoren. Für die Mitarbeit im Schüler-Verkehrsdienst ist auf jeden Fall auch die schriftliche Einwilligung des Inhabers der elterlichen Gewalt erforderlich.

4. Ausrüstung

Die Mitglieder des Schüler-Verkehrsdienstes erhalten vom Automobil-Club oder vom Touring-Club der Schweiz leihweise eine einheitliche Ausrüstung (Gürtel mit Schulterband aus weissem Stoff). Diese Verbände und natürlich auch ihre lokalen Sektionen unterstützen aber auch in jeder andern Hinsicht den Schüler-Verkehrsdienst.

5. Versicherung

Obgleich nach menschlichem Ermessen die Schüler-Verkehrsposten bei der Ausübung ihrer Pflicht eher weniger gefährdet sind als die übrigen Schüler, wurde doch vorsorglicher Weise durch die Unfalldirektorenkonferenz bei der «Zürich» eine einheitliche Unfall- und Haftpflichtversicherung geschaffen. Alle Schulkinder sind während ihrer Tätigkeit als Schüler-Verkehrsposten (zum Betrage von Fr. 3000.— im Todesfall, Fr. 30 000.— im Invaliditätsfall und Fr. 2000.— für Heilungskosten) versichert. Zudem sind sie und auch die verantwortlichen Leiter gegen Haftpflichtansprüche gedeckt, und zwar bis zu Fr. 20 000.— pro Fall.

Zum Abschluss dieser Versicherung ist nur eine einfache Meldung an die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (Bern, Schauplatzgasse 33) unter Angabe des verantwortlichen Leiters, der Zahl der Verkehrsposten sowie der getroffenen Organisation notwendig.

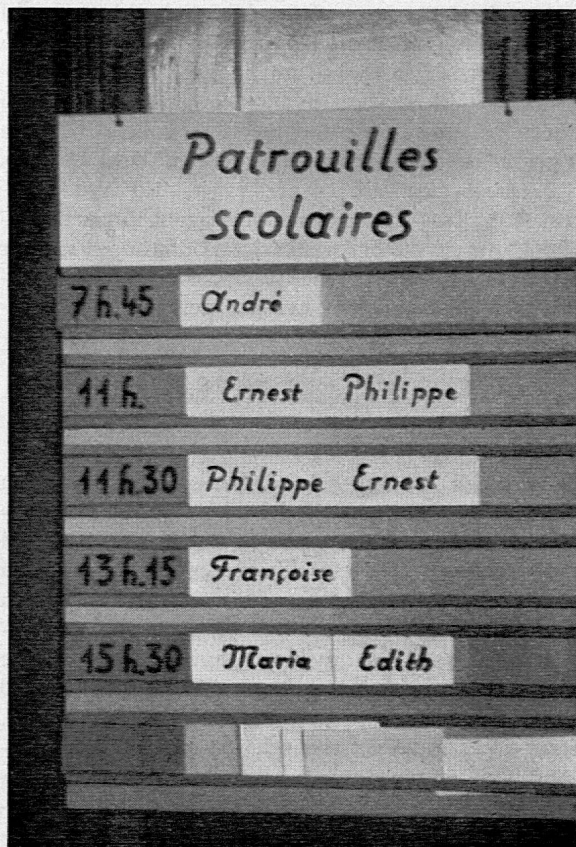
Kaum waren diese wenigen, einfachen Richtlinien erschienen, wurde auch schon die *Idee des Schüler-Verkehrsdienstes verwirklicht*.

Im April des Jahres 1952 wurden in Basel die ersten Verkehrsposten eingesetzt, und bald folgten Aigle, Paudex (bei Lausanne), Zürich, Luzern, Interlaken, Biel und Birsfelden. Mögen diese verschiedenen Organisationen auch erst verhältnismässig kurze Zeit bestehen, so dürfen doch bedenkenlos die verschiedenen Erfahrungen ausgewertet und zweifellos auch auf eine grössere Ebene projiziert werden; denn bis heute sind doch rund 250 Schulkinder aus der welschen und der deutschen Schweiz, von Stadt und Land, Primar- und Sekundarschüler, Mädchen und Knaben nicht nur für ihre Spezialaufgabe vorbereitet, sondern während längerer Zeit auch als Verkehrsposten eingesetzt worden, so dass man ohne über-



Besonders um die Mittagszeit ist diese Ausfallstrasse sehr belebt. Es mag daher nicht überraschen, dass man sich gerade hier den Schülerverkehrsdienst nicht mehr wegdenken kann (Birsfelden).

Die Verkehrsposten nehmen ihren Dienst sehr ernst, und sie legen Wert darauf, dass ein genauer Dienstplan aufgestellt wird, damit ja keiner vergisst, wann er anzutreten hat (Paudex).



triebenen Optimismus wohl behaupten darf, die Versuche seien auf einer genügend breiten Basis angelegt worden.

Um es vorwegzunehmen:

Die Ergebnisse sind ganz ausgezeichnet!

Zwei Ausnahmen sind freilich zu erwähnen; sie sind indessen durchaus nicht dazu angetan, die Institution des Schüler-Verkehrsdienstes irgendwie in Misskredit zu bringen, sondern sie zeigen vielmehr mit aller Deutlichkeit, wie notwendig es war, gewisse Richtlinien aufzustellen, und wie notwendig es ist, sich daran zu halten. Im einen Falle wurden ungeeignete Schüler als Verkehrsposten ausgewählt; schon nach kurzer Zeit stellte sich dann heraus, dass trotz einwandfreier Instruktion diese Schüler ihrer Aufgabe nicht gewachsen waren, und es war daher angezeigt, die Organisation wieder aufzulösen und einen nächsten Versuch mit sorgfältiger ausgesuchten Kindern zu unternehmen. In einer andern Ortschaft wurde der Misserfolg von allem Anfang an allein dadurch bedingt, dass den Schülern eine psychologisch ungeschickte Aufgabe zugewiesen wurde; denn welches normal veranlagte Kind würde sich begeistert an den Strassenrand stellen, nur um dem Lehrer nachher erzählen zu können, welche von seinen Kameraden Fehler auf der Strasse begangen haben!

Abgesehen von diesen Versagern lässt sich die Meinung aller Organisatoren — meist Lehrerschaft und Polizei — in folgenden, wörtlich geprägten Sätzen zusammenfassen: «Wir könnten uns die Verkehrsposten nicht mehr wegdenken. Die Kinder haben sich sehr rasch daran gewöhnt. Die Schüler sind noch immer sehr begeistert, und sie können sich bei ihren Kameraden genügend durchsetzen...».

Und die Stimmen aus der Westschweiz lauten nicht anders; so führte Pol.-Oblt. Bontems von der Waadt-länder Kantonspolizei anlässlich eines Kurses für Verkehrsinstruktoren in Genf wortwörtlich aus: «... En guise de conclusion, nous pouvons dire que les essais ont dépassé nos espérances. Nous étions quelque peu sceptiques au début. Nous sommes maintenant persuadés que les patrouilles scolaires sont appelées à un grand développement et qu'elles répondent à une nécessité de la circulation moderne...».

Ja, es gab (und gibt noch immer) viele Skeptiker, denen es schwer fällt, zu glauben, dass die amerikanischen «School Safety Patrols» auch in der Schweiz ihre Existenzberechtigung haben. Ihnen nicht nur das Gegenteil, sondern darüber hinaus geradezu die Existenz-notwendigkeit des Schüler-Verkehrsdienstes zu beweisen, mag anhand tatsächlicher Beispiele versucht werden; es soll dabei ausschliesslich auf Äusserungen von Organisatoren abgestellt werden, um ja nicht etwa den Eindruck zu erwecken, es gehe darum, eine vorgefasste Meinung zu untermauern.

Es wurde ausdrücklich erwähnt, dass mit dem Schüler-Verkehrsdienst die Disziplin der Kinder nicht nur in der Nähe der Schulhäuser, sondern ganz allgemein auf der Strasse erheblich grösser geworden ist. Dies wirkt sich auch dann aus, wenn keine Verkehrsposten aufgestellt sind.

Aber auch auf viele Erwachsene übt der Schüler-Verkehrsdienst einen guten Einfluss aus; denn es gibt nur wenige, denen es durchaus gleichgültig wäre, gegenüber den Kindern einen völlig verkehrsungezogenen Eindruck zu erwecken.

Namentlich die jüngeren Schulkinder suchen offensichtlich den Schutz der Verkehrsposten. Sie vertrauen ihnen und unterziehen sich willig den Anordnungen.

An vielen Orten ist es auf die Organisation des Schüler-Verkehrsdienstes zurückzuführen, dass die Signalisation in der Nähe der Schulhäuser wesentlich verbessert, dass Fussgängerstreifen aufgefrischt oder neu angelegt und dass vielfach auch besondere Aufschriften aufgetragen wurden.

Übrigens nehmen die Kinder ihre Aufgabe überaus ernst; sie sind stolz darauf, dem Schüler-Verkehrsdienst anzugehören, und sie haben allen Grund dazu; denn die Art und Weise, mit der sie ihre Aufgabe erfüllen, berechtigt sie zu diesem Stolz und verpflichtet uns zu uneingeschränktem Lob!

Die Leiter der bestehenden Organisationen sind fast übereinstimmend zum Schlusse gekommen, dass der Schülerverkehrsdienst ausgebaut und dass vor allem mehr Verkehrsposten ausgebildet werden müssen.

Mit diesem Hinweis wollen wir die sehr summarische Aufzählung bisheriger Erfahrungen verlassen und uns noch einen kurzen *Ausblick* gestatten. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass in allernächster Zukunft sich der Schülerverkehrsdienst erheblich ausdehnen wird. Zweifellos wird es aber auch bald einmal gelingen, noch vorhandene Schwächen auszumerzen. So dürfte es notwendig, sicher aber auch möglich sein, alle Strassenbenützer (Fussgänger, Radfahrer, Fuhrleute und Motorfahrzeuglenker) von der Notwendigkeit zu überzeugen, dass die Verkehrsposten eine wichtige Aufgabe erfüllen und dass man auf sie Rücksicht nehmen muss.

Feststehen dürfte auf jeden Fall, dass dem Schüler-Verkehrsdienst, der sich in relativ kurzer Zeit einen derart guten Ruf erwerben konnte, eine grosse Zukunft bevorsteht. Deshalb mögen alle, denen es irgendwie gegeben ist, mithelfen, das weitgesteckte, aber lohnende Ziel zu erreichen!

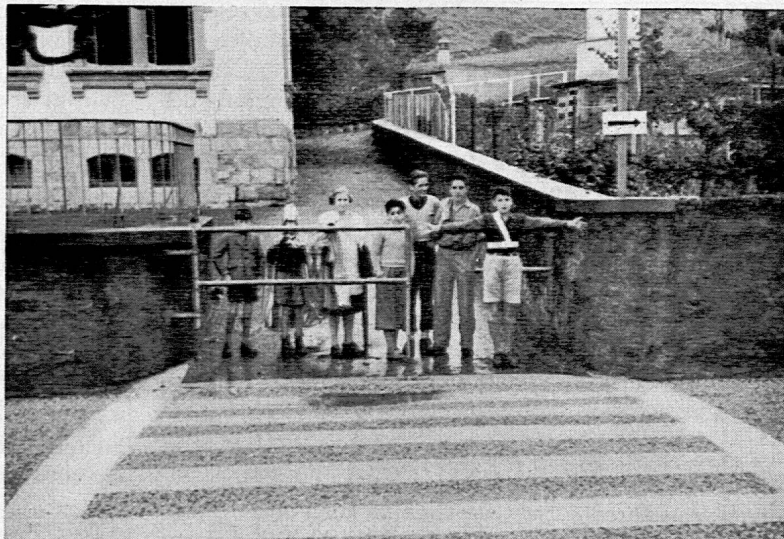
R. S.

Kurznachrichten

Ausland

Anlässlich eines grossen Treffens der School Safety Patrols in Washington wurden fünf Knaben und ein Mädchen, die unter Einsatz ihres eigenen Lebens andere Kinder vor dem Tod auf der Strasse bewahrt haben, mit der goldenen Lebensrettungsmedaille des amerikanischen Automobil-Clubs ausgezeichnet.

*



Bestimmt und pflichtbewusst verhindert dieser Verkehrsposten, dass seine Kameraden auf die Strasse treten. Er wird ihnen erst dann erlauben, die Fahrbahn zu überqueren, wenn dies ohne jede Gefahr möglich ist (Paudex).



Nur zu gerne begeben sich die Kleinen unter den Schutz des Verkehrspostens, der ihnen im richtigen Moment das Überschreiten der Strasse gestattet und ihnen gleichzeitig auch die Warnung mit auf den Heimweg gibt: «Lueg links, lueg rechts!». (Zürich).

Mit der Zeit dürften solche Bilder verschwinden; denn die Erwachsenen werden zweifellos — bewusst oder unbewusst — durch das gute Beispiel der Kinder lernen, dass man die Strasse auf dem Fussgängerstreifen überqueren soll (Zürich).



Gegenwärtig sind in den USA rund 500 000 Schulkinder als Mitglieder der Schulsicherheitspatrouillen ausgebildet; sie wachen über 12 Millionen Kameraden auf dem Weg von und zur Schule. Nach einer Mitteilung des Automobil-Clubs von Chicago dürften durch die Tätigkeit dieser School Safety Patrols über 5000 Schüler vor tödlichen Verkehrsunfällen bewahrt worden sein.

*

Einer Zeitungsmeldung ist zu entnehmen, dass sich einige südamerikanische Staaten (u. a. Brasilien und Venezuela) damit befassen, den Schüler-Verkehrsdienst einzuführen. Aber auch Indien und die Negerrepublik Liberia scheinen sich dafür zu interessieren.

*

«... Aus Ihren Berichten geht aber auch hervor, dass es notwendig ist, immer wieder durch die Schulen auf die Wichtigkeit und Bedeutung der Verkehrserziehung hinweisen zu lassen, damit allgemein und endgültig der Eindruck verschwindet, Verkehrserziehung und Verkehrsunterricht seien Dinge am Rande der Schularbeit. Das sind sie nicht angesichts der erschreckend grossen Zahl der Opfer, die der steigende moderne Verkehr täglich fordert.

... Ich bitte Sie daher, für die Ihnen unterstellten Schulen sofort anzuordnen, dass die notwendigen Verkehrsbelehrungen und Verkehrsübungen regelmässig in die Schularbeiten einzugliedern sind. Darüber hinaus sollen Verkehrsfragen in den dazu geeigneten Unterrichtsfächern bei jeder sich bietenden Gelegenheit behandelt werden...» (Aus einem Schreiben des Kultusministers von Nordrhein-Westfalen)

Schweiz

Unfallursachen beim Fussgänger 1951

Unfallursachen	Zahl der Ursachen	Verunfallte		Davon getötet	
		Total	Kinder	Total	Kinder
Vorschriftswidriges Verhalten auf der Fahrbahn	1136	1080	79	53	4
Springen in Fahrzeuge	995	961	909	36	35
Springen über die Fahrbahn	434	423	393	16	14
Auf- oder Abspringen von Strassenbahn	29	29	1	2	—
Angetrunkenheit	119	108	—	26	—
Spiele auf der Fahrbahn	105	93	92	—	4
Gebrechen und andere Ursachen	120	117	15	19	2
Total	2938	2811	1489	152	59

Aus dem Statistischen Jahrbuch der Schweiz 1951

*

«Der Gesslerhuet», das ist der Titel eines heiter-besinnlichen Theaterspiels für Schüler. Der Berner Schriftsteller und Regisseur Rudolf Joho hat damit den Versuch unternommen, Verkehrserziehung einmal in anderer Art zu betreiben, und dieser Versuch ist ihm wohl gelungen. Der grosse Publikumserfolg anlässlich der

Uraufführung hat bewiesen, dass es der Verfasser verstanden hat, ein heikles Problem auf originelle und geschickte Weise zu lösen. («Der Gesslerhuet» kann bei der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern, Schauplatzgasse 33, kostenlos bezogen werden.)

*

Nach einer Mitteilung des Eidgenössischen Statistischen Amtes standen am 30. September 1952 rund 376 000 *Motorfahrzeuge* im Verkehr, Landwirtschaftstraktoren und Armeemotorfahrzeuge nicht inbegriffen. Innerhalb von vier Jahren hat sich somit der Motorfahrzeugbestand verdoppelt.

Über die Zunahme des Fahrzeugbestandes und damit auch des Strassenverkehrs vermitteln nachstehende Zahlen ein recht anschauliches Bild:

Motorfahrzeugbestand in der Schweiz

	Personenwagen	Übrige Motorwagen	Motorräder	Motorfahrzeuge total
1939	77 861	22 991	26 044	126 896
1946	62 972	29 486	28 815	121 273
1947	82 187	32 879	38 293	153 359
1948	105 954	33 926	48 882	188 762
1949	123 009	38 512	57 713	219 234
1950	146 998	41 514	75 975	264 487
1951	168 307	43 851	107 188	319 346
1952	187 879	45 995	142 374	376 248

Diese Zusammenstellung bietet sicher geeigneten Stoff für einige aufschlussreiche Rechenbeispiele: Wer würde beispielsweise nicht staunen ob der Feststellung, dass die Zahl der Motorräder heute 5,5mal grösser ist als im Jahre 1939?

*

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), die von der Schweizerischen Unfallversicherungsgesellschaft in Luzern (SUVA) und den in der Unfalldirektorenkonferenz zusammengeschlossenen Unfall- und Haftpflichtgesellschaften als gemeinsame — und zweifellos auch gemeinnützige — Institution betrieben wird, besitzt eine wohllassierte Sammlung geeigneter Diapositive:

Signalbilder (farbig), Signalkunde (farbig), Verkehrsregeln (farbig), Gezeichnete Verkehrssituationen, Unfallbilder mit eingezeichneten Figuren.

Alle diese Lichtbilder (Format 5×5 cm), die mit einem passenden Kommentar versehen sind, eignen sich vorzüglich als Hilfsmittel für den Verkehrsunterricht in der Schule; sie können bei der BfU *kostenlos* bezogen werden.

*

«Fussballspielen auf der Strasse
ist gefährlich und riskant.
Manchen hat bei diesem Spasse
schon ein Auto umgerannt.
Bleibe drum mit deinem Ball
fern den Strassen gross und klein!
Du ersparst dir den Spital
und den Eltern Sorg' und Pein.»

(Aus einem Wettbewerb, veranstaltet durch die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung).