

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

Band: 14 (1954-1955)

Heft: 5

Artikel: Entwicklung und Förderung des Wanderns in Graubünden durch die
Wegmarkierung

Autor: Boner-Blaser, Rud.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-355867>

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: 22.11.2024

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

(und in der Aprilnummer 1954 sagt Armin Müller Lesenswertes über die Vorbereitung der Schulreise).

Wir Lehrer müssen helfen, einer Strömung entgegenzusteuern, die immer weiter um sich zu greifen scheint. Wir wollen den «Lahmen die Beine wieder geben». In der Zeitschrift der Schweiz. Jugendherbergen vom 24. Januar 1955 findet sich ein lesenswerter, kurzer Artikel «Es geht ums Wandern» von T. Portmann, in dem der Verfasser mit großem Bedauern einen offensichtlichen Rückgang des Jugendwanderns feststellt und ein immer wachsendes Überhandnehmen der Maschine, die den Gebrauch der menschlichen Werkzeuge verdrängt. Dieser ungesunden Zeitströmung gilt es auch in der Schule mit Wort und Tat entgegenzuarbeiten. H. Tgetgel.

Entwicklung und Förderung des Wanderns in Graubünden durch die Wegmarkierung

Ist es allzu abwegig, die römischen Meilensteine des alten Julierpasses und die zerbrochene Steinsäule auf der Paßhöhe, als Orientierungssäule gedacht, als erste Wanderwegmarkierung zu bezeichnen? Bürger und Soldat, Händler und Staatsmann, wenige zu Pferd, die meisten zu Fuß, wußten diesen holprigen Karrenweg zu schätzen. Julier und Septimer waren die einzigen Verbindungswege zwischen dem alten Rätien und Rom. Unter den nachfolgenden Germanen, die keine zentrale Straßenbauleitung hatten wie die Römer, litt der Unterhalt der Wege. Für das Notwendigste mußten in den folgenden Jahrhunderten die Anwohner und die verschiedenen Gebietsherren aufkommen. Denn das Säumerwesen, das sich zum wichtigsten Erwerbszweig in den Talschaften entwickelte, war auf gesicherte Wegsame angewiesen.

Erst im 19. Jahrhundert entstanden unsere chaussierten Tal- und Paßstraßen, auf denen sofort ein lebhafter Personen- und Frachtverkehr einsetzte. Die alte Postkutschenherrlichkeit ist im Lied, in Poesie und Prosa erhalten geblieben. Ergraute Häupter erzählen noch voller Freude, wie sie als Kantonsschüler, das Ferienränzeli auf dem Rücken, ein paar Batzen im Geldbeutel, zu Fuß über Berg und Tal den Elternhäusern zutippelten, was mit vielen frohen Ereignissen verbunden gewesen sei. Es war die Zeit, wo neben vollbesetzten Post- und Privatkutschen auch der «Tourist» frohgemut seines Weges zog. Die Kutschen, auch wenn sie ihn gelegentlich in eine Staubwolke einhüllten, störten den Fußgänger nicht, lag doch die Natur in ihrer ganzen Herrlichkeit vor ihm. Sie in vollen Zügen nachhaltig zu genießen war höchstes Ferienglück, bleibendes Erlebnis.

Für das Jahr 1873 können wir einen ersten Anlauf im Sinne einer «Wegmarkierung» feststellen. Die damalige Standeskommission hatte eine Eingabe der Sektion Rhätia SAC an den Kleinen Rat in Beratung zu ziehen. Diese Eingabe wies auf die dringende Wünschbarkeit der Erstellung von Wegweisern hin, sowohl an den Land- und «Communicationsstraßen, als auch an den besuchten ältern Gebirgswegen» und stellte das Gesuch, diese Anregung möchte als ein Gegenstand von allgemein kantonalem Interesse auf-

genommen und geeignete Anordnungen getroffen werden, um besonders mit Rücksicht auf den Fremdenverkehr dem erwähnten, immer fühlbarer werdenden Bedürfnis in zweckdienlicher Weise Rechnung zu tragen. Das Gesuch wurde als vollauf begründet entgegengenommen, worauf es nach zwei Beratungen in Form eines Vorschlages an die Regierung bzw. den Großen Rat geleitet wurde. Es muß angenommen werden, daß die damals an Weggabelungen usw. aufgestellten Wegweiser mit den Jahren, wohl mangels der nötigen Aufsicht, verschwanden.

40 Jahre später erfolgte ein weiterer Vorstoß: Auf Vorschlag von Herrn Emanuel Meißer, Chur, dem rührigen und weitsichtigen Mitglied der Sektion Rhätia SAC, faßte die Delegiertenversammlung des Verkehrsvereins für Graubünden im Juni 1907 den Beschluß, eine einheitliche Wegmarkierung im ganzen Gebiet des Kantons Graubünden in Angriff zu nehmen und mit möglicher Beschleunigung durchzuführen. Eine Kommission mit Mitgliedern aus dem ganzen Kanton erhielt den Auftrag, eine Liste, welche die Markierung von 42 Bergübergängen vorsah, evtl. noch zu erweitern und überhaupt für die Durchführung der ganzen Arbeit besorgt zu sein. Der Voranschlag lautete auf 3 900 Franken. Dem Arbeitsplan wie dem Modus der Kostenverteilung wurde einstimmig die Genehmigung erteilt. Die Kostenverteilung erfolgte in der Weise, daß der VVfG die Auslagen der eigentlichen Markierung (Wegweiser, Farben, Material, Entlohnung der Arbeitenden) übernahm, während die lokalen Verkehrsvereine die Hilfskräfte zu stellen und den Unterhalt und die Aufsicht über die markierten Routen zu übernehmen hatten. Als Obmann der Kommission wurde Herr E. Meißer gewählt. Im November 1909, also nach dreijähriger Arbeit, innert welcher Zeit Herr Meißer viel Erfreuliches, aber auch Unangenehmes erlebt hatte, konnte er den Schlußbericht abgeben. Statt der vorgesehenen 42 wurden 67 Paßwege markiert mit einem Kostenaufwand von 7000 Franken.

Einige Stellen aus seinem Berichte seien der Leserschaft nicht vorenthalten, weil einige unliebsame Vorkommnisse sich leider auch noch heute da und dort bemerkbar machen:

«Es hat mir in den drei Jahren, während welchen ich mich in Ausführung des unbedacht übernommenen Auftrages mit der Ausführung der Weg-



Wegweiser, wie sie vor 40 Jahren verwendet wurden (Eisenblech mit erhabener Schrift).

markierung befassen mußte, manchmal den Eindruck gemacht, man halte vielenorts diese ganze Arbeit als eine überflüssige, von übereifrigen Leuten dem Lande aufgezwungene; das Ganze habe überhaupt keinen oder nur kleinen praktischen Wert. Andererseits wurde mir von seiten unserer Bergführer offen und versteckt der Vorwurf gemacht, die Wegmarkierung sei nur dazu da, ihnen einen Teil ihres Verdienstes wegzunehmen. Die erste Anschauung muß als rückständig, die Vorwürfe aber müßten als ungerecht bezeichnet werden. Wie oft schon sagten mir fremde Gäste, und zwar solche, die der Schweiz und ihrer Gastwirtschaft wohl gewogen sind, es geschehe bei uns in bezug auf Wegenlagen und Wegmarkierungen auch gar zu wenig, das sei in den österreichischen Alpen denn doch ganz anders. Ein dichtes Netz von gut markierten Wegen verbinde die mehr als 250 Alpenvereinshäuser untereinander, und doch habe fast die zehnfache Zahl patentierter Bergführer hinreichend und lohnend Verdienst. Ein gutgemeinter Anfang, den Touristenverkehr auch unserem Graubünden zu erhalten und wieder mehren zu helfen, ist unsere Wegmarkierung. Wenn auch die Zahl der bis heute aufgestellten 240 Tafeln nur sehr bescheiden ist — im Gebiet der obgenannten Alpenvereine wurden letztes Jahr (1908) allein 3552 Stück beschriebene Tafeln placiert —, so glaube ich doch, daß unsere streng systematisch durchgeführte Arbeit den Vorzug der Einheitlichkeit voraus hat. Wenn die Ausführung nicht so tadellos ist, wie ich mir solche selbst gewünscht hätte, so ist nicht der Mangel an gutem Willen, sondern das fehlende Entgegenkommen von da und dort mit daran schuld.»

Der drei Jahre später entbrannte Weltkrieg verursachte auch in der Schweiz unermessliche wirtschaftliche Schäden. Die Gästefrequenzen aus dem Ausland sanken auf den Nullpunkt; auch die Zahl der einheimischen Gäste verminderte sich zum sorgenvollen Tiefstand und führte zur Stilllegung vieler Gaststätten. In den früher so belebten Kurorten, auf den Alpenstraßen, den geruhsamen Paßwegen wurde es still. Einzig unsere Soldaten hielten dort oben noch treue Wacht.

Die Notlage der Hotellerie war allgemein; war es verwunderlich, wenn sich nebenbei auch noch die Mutlosigkeit mit ihren nachteiligen Auswirkungen bemerkbar machte? Vieles litt darunter, so auch die neuerstellte Wegmarkierung. Sie wurde einfach ihrem Schicksal überlassen; jährliche Kontrollen, Behebung beschädigter Wegweiser, Nachstreichen verwitterter Farbzeichen unterblieben, leider nicht nur während der Kriegsjahre, sondern auch in der folgenden Zeit.

Endlich, in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre, als Zollschranken und wirtschaftliche Verkehrshemmungen — wenn vorerst auch nur langsam und vorsichtig — gemildert wurden, stiegen die ersehnten Gästefrequenzen. Zuversicht und neue Initiative erwachten wieder. Der letzteren darf man es wohl auch zuschreiben, daß im Jahre 1925 das Automobil in Graubünden freien Zutritt erlangte. Bald beherrschte es auch an Stelle der alten Postkutsche unsere Bergstraßen und holte sich dabei die zweifelhaften Lorbeeren, punkto Staubentwicklung seine Vorgängerin weit in den Schatten zu stellen. Nebenbei schreckte es auch die gemächlich des Weges ziehenden Wanderer in ihrer Ruhe und Friedsamkeit allzuhäufig auf.

So wurden bald Stimmen laut, die auf diesen unangenehmen Verkehrswechsel aufmerksam machten. Ergänzend wurde beigefügt, daß die in Landkarten und Reisebüchern vermerkten Wegmarkierungen nirgends mehr sichtbar seien.

Diese Wahrnehmungen verhallten nicht ungehört am Geschäftssitz des kantonalen Verkehrsvereins. Am 28. Januar 1930 leitete derselbe das nachfolgende (hier gekürzte) Arbeitsprogramm zur Begutachtung an den Vorstand des Verkehrsvereins für Graubünden:

1. Aufruf an alle Interessenten, sich am Wiederaufbau der Bündner Wanderwege tatkräftig zu beteiligen;
2. Katalogisierung aller in Betracht fallenden Wanderwege in den Tälern und über die Bergpässe; Drucklegung einer geographischen Karte mit Einbezug der vorgenannten Zusammenstellung;
3. sofortiger Wiederbeginn der Wegmarkierung nach einem Einheitsprinzip in Form und Farbe;
4. Erstellung einer Broschüre «Wanderfreuden abseits der Landstraße».

Schon nach drei Tagen erteilte der Vorstand folgende Kurzantwort: «Stellen Sie vorerst das in Frage kommende Wegnetz zusammen, aber ohne lebensgefährliche Routen.» Dem Auftrage wurde sofort nachgelebt; er hatte eine immense Arbeit zur Folge, fand aber unter der Mithilfe der Kreis- und Oberförster, der Bezirksingenieure und SAC-Mitglieder eine erfreuliche Erledigung. Das Resultat der Arbeit findet der Leser in der «Reisekarte der Rhätischen Bahn», die auf den Sommer 1932 erstmals zur Ausgabe gelangte und von der Schweizer Presse gut aufgenommen wurde. Ebenso wurden einige Wanderartikel vorbereitet.

Folgerichtig mußte dieser ersten Aufgabe die zweite, die Einheitsmarkierung der Wanderwege, folgen. Von Anfang an war man sich der Schwierigkeiten sowohl in finanzieller als auch in technischer Hinsicht bewußt. Doch es mußte ein Anfang gemacht werden, und man erwartete, daß für diese neue Aufgabe volle Erkenntnis und verständnisvolle Zusammenarbeit nicht ausbleiben würde.

Im Juli 1932 wurden alle Verkehrsvereine, kantonalen und Gemeindebehörden auf die Notwendigkeit hingewiesen, dem alpinen Wandern, der Touristik überhaupt, neuen Aufschwung zu geben und diese durch eine planmäßige Markierung zu fördern. Am 5. Juli, nachdem alle Vorarbeiten getroffen, konnten die vorgenannten Stellen mit dem Arbeitsplan vertraut gemacht werden. Letzterer sah vor:

Einheitsfarben: leuchtendes «Gelb» für die leichten Talwanderungen, das bisherige «Weiß-rot-weiß» für die Bergrouuten;

Wegweisertafeln: 30×40 cm große Aluminiumblechtafeln, die auf ein 2 cm dickes, angepaßtes Brett aufzuschrauben waren, um an einem zirka 15 cm dicken Föhren- oder Lärchenpfahl befestigt zu werden;

Farben: alle drei Farben inkl. die nötigen Pinsel und Stahlbürsten lieferte das kantonale Verkehrsbüro;

Montage: durch geschultes Personal der Verkehrsvereine oder Gemeinden und der Touristenhäuser an den Paßstraßen.

Leider wurde dieser Aktion nur ein bescheidener Anfangserfolg zuteil. Die Beteiligung umfaßte 21 kleinere Verkehrsvereine und Gemeinden, die zum größeren Teil die Kosten der bezogenen Wegweisertafeln schuldig blieben, so daß diese Kosten vom VVfG übernommen werden mußten. Viele und unerwartete Schwierigkeiten stellten sich der Durchführung in den Weg. So wollten die großen Kurorte ihre eigenen Markierungen, die von der neuen Einheitsnorm abwichen, nicht preisgeben, wobei vermerkt werden muß, daß die sogenannten «Spazierwege» in unserer Aktion nicht inbegriffen waren. Andere wollten oder konnten, teils aus finanziellen Gründen, nicht mitmachen. Das Betrüblichste aber war eine leider noch nicht verschwundene Interesselosigkeit für die Zusammenarbeit seitens vieler Mitglieder. Resultierte dieselbe zum Teil aus der noch herrschenden Ansicht vieler Kurorte, daß die Gäste des Ortes im Bereiche der Ortsgrenzen zu behalten seien? Auf alle Fälle wurde man an die Wahrnehmungen und Erfahrungen von Herrn E. Meißer erinnert. Trotz diesem Mißerfolg blieb man in Chur der Überzeugung treu, daß zur Förderung der alpinen Wanderungen im größten und idealsten Berggebiet der Schweiz die Einheitsmarkierung nicht fehlen dürfe.

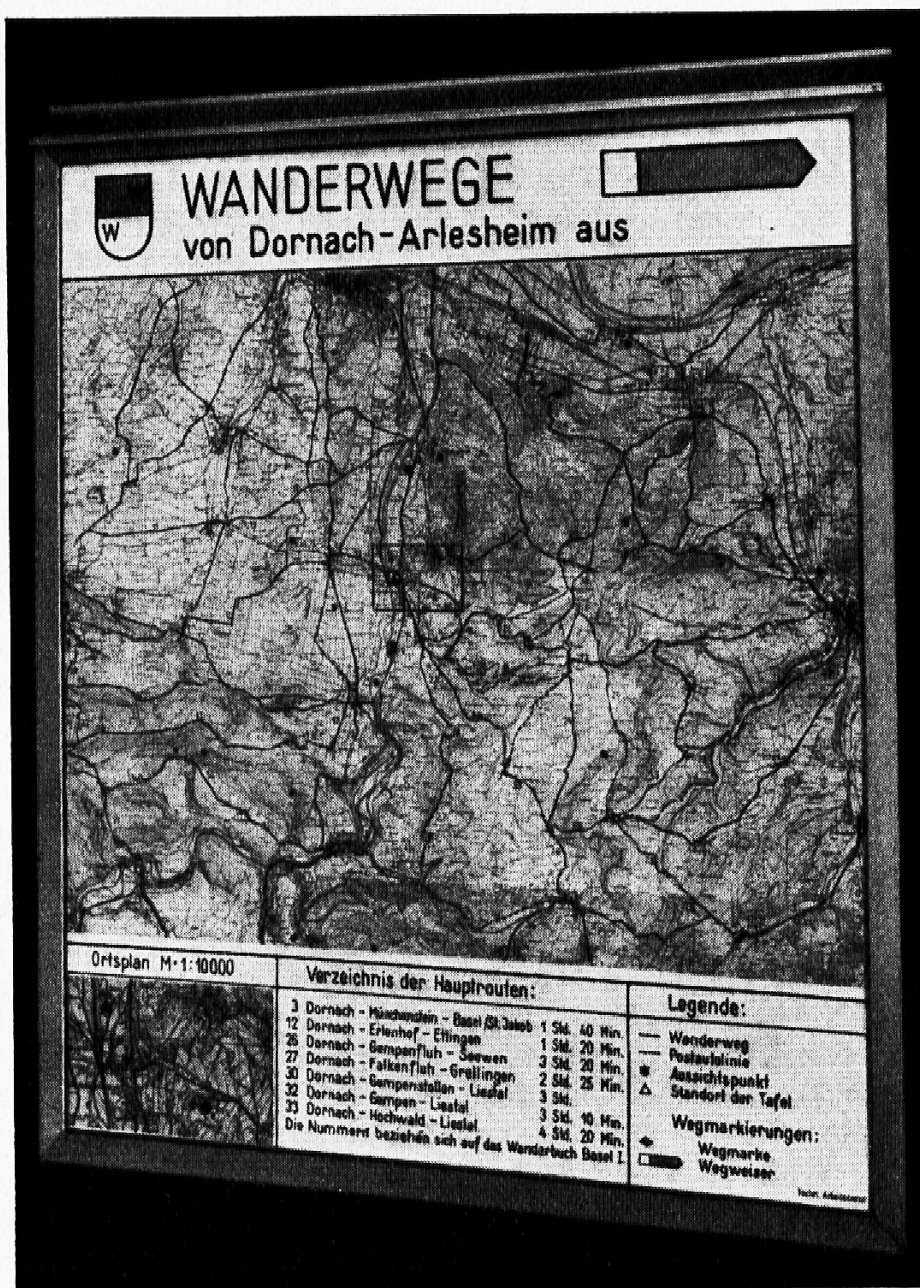
Daß der nächste Anstoß hiefür vom Unterlande kommen werde, war für uns die große, aber freudige Überraschung. Die «Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege» (SAW), aus der Taufe gehoben am 15. Dezember 1934 in Zürich, leitete auch für Graubünden die, wenn auch langsame, Fortsetzung der Einheitsmarkierung ein. Der Verkehrsverein für Graubünden säumte nicht, dieser neuen Organisation als Mitglied beizutreten. Im Bewußtsein, daß auch für uns der Tag umfassender Arbeit kommen werde, mußten in den folgenden Jahren die Arbeiten auf ein Minimum eingeschränkt werden.

In der Folge stellte sich die Notwendigkeit ein, den Arbeitsgang auf eine neue Grundlage zu stellen. Diese bestand in dem Vorhaben der Gründung einer selbständigen kantonalen Sektion als Mitglied der SAW, mit dem Ziel, eine ausreichende Finanzierung zu sichern, die den Beginn neuer Markierungsarbeiten ermöglichen sollte. In der Delegiertenversammlung des Verkehrsvereins für Graubünden, 1943 in Schuls, wurde der Beschluß zur Gründung dieser Sektion gefaßt. Um alle Interessenten, besonders die Teilnehmer der vorgenannten Delegiertenversammlung wie der nachfolgenden Gründungsversammlung aufzuklären, wurde ein mehrseitiges Aufklärungsschreiben verbreitet.

Die auf den 26. Januar 1944 vom VVfG nach Chur einberufene Interessentenversammlung ließ dann die Gründung der «Sektion Graubünden SAW» zur Tatsache werden und wählte als deren Präsident Herrn A. Lindemann, Chef des Baudienstes der PTT in Chur, und als Geschäftsführer Herrn R. Boner-Blaser, Malans. Aus der Mitte des zwölfgliedrigen Vorstandes wurde ein Arbeitsausschuß von 5 Mitgliedern ernannt.

Die von der SAW herausgegebenen Richtlinien — Näheres darüber lesen Sie in einem anderen Aufsatz — sehen für die Sektionen die Einteilung ihres Gebietes in Bezirke vor, denen ein zuverlässiger Bezirksleiter vorsteht. Da sich eine solche Einteilung arbeitsmäßig in anderen Sektionen bewährt hat, taten wir ein Gleiches und teilten unser Gebiet unter Berücksichtigung geo-

Orientierungstafel, wie sie an Bahnhöfen und öffentlichen Plätzen angeschlagen werden



graphischer und verkehrspolitischer Richtlinien in 21 Bezirke ein, mit tüchtigen Bezirksleitern an deren Spitze. Für diese wurde im Sommer 1945 ein Einführungskurs in Thuisis mit Erfolg durchgeführt.

Der von der Geschäftsleitung aufgestellte generelle Routenplan, umfassend 5 Haupt-Talrouten und 44 Verbindungsrouen, war zur leichten und planmäßigen Aufstellung der jährlichen Arbeitsdurchführungen bestimmt. Nun ist bekanntlich das Arbeitsvolumen vom Budget, deutlicher gesagt: von den der Sektion zur Verfügung stehenden Mitteln abhängig. Begreiflich, daß der damals durch die Kriegereignisse geschwächte Kanton, dem ein wesentlicher Teil der Finanzierung zugedacht werden mußte, keine großen Aufwendungen machen konnte. Die Verkehrsvereine waren äußerst finanzschwach. Daß die Regierung im ersten Arbeitsjahr (1944) doch noch den Betrag von 5500 Franken überwies, wodurch voraussichtlich die Ausgaben

zweier Jahre gedeckt werden konnten, mußte als ein verständnisvolles Zeichen für unsere Aufgabe bezeichnet werden. Neben diesem Betrag gingen noch weitere 875 Franken von einigen Vereinen ein. In den folgenden Jahren (und bis heute) wurde der kantonale Beitrag auf 2000 bzw. 1500 Franken reduziert; auch die Vereinsbeiträge minderten um zirka 300 Franken, was zur Folge hatte, daß die Arbeitsleistungen ebenfalls reduziert werden mußten. Der Vorstand sah sich sogar veranlaßt, eine Vereinfachung der Organisation vorzunehmen. Zwecks finanzieller Einsparungen wurden der Geschäftsführer und die Bezirksleiter ausgeschaltet. Als Ersatz gestattete die Regierung den Einsatz von Forstbeamten, sofern diese ohne Behinderung in den Forstarbeiten in der Lage seien, bei den Markierungsarbeiten mitzuhelfen.

Es darf aber angenommen werden, daß dieser Notbehelf aufgehoben und durch die anfängliche Organisation ersetzt werde, sobald der Kanton wieder größere, jährlich wiederkehrende Zuwendungen machen kann. Besonders das Fehlen der Bezirksleiter macht sich bei den vorzunehmenden Arbeiten hemmend bemerkbar. Das gewaltige Ausmaß der noch zu leistenden Arbeiten wie deren Dringlichkeit lassen den Wunsch zu, daß diese Aufbesserungen in Bälde Wirklichkeit werden. Wir sind gegenüber anderen Fremdenverkehrskantonen so sehr in den Schatten gestellt, daß ein Aufholen als ein Gebot der Notwendigkeit angesehen werden darf.

Wie bereits angetönt, waren die bisherigen Arbeitsleistungen den Mitteln angemessen; sie bezogen sich ausschließlich auf die Routenmarkierungen, Sicherung derselben, Behebung entstandener Schäden. An Ausbesserung schlechter Wegpartien, Orientierungstafeln und Bekanntgabe (Propaganda) der markierten Routen konnte nicht herangetreten werden. (Die Sektion Bern z. B. mit Jahresbudgets von 20 000 bis 50 000 Franken meldet heute die Vollendung von rund 5000 km bernischer Wanderwege.) Die bisherigen Leistungen der Sektion Graubünden:

1945/46	Route Oberland: von Maienfeld zur Oberalppaßhöhe	95 km
1949	Route Prätigau: von Maienfeld-Klosters-Davos und Klosters-Jörifleßpaß-Susch	90 km
1950/51	Bernhardinroute: von Reichenau-Thusis-Splügen- Bernhardin-Mesocco-Grenze	105 km
1952/53	Bergpässe: Stallerberg, Forcellina, Lunghin, Septimer, Prassignola	60 km
	Berninapaß: vom Hospiz-Alp Grüm-Poschiavo, vom Hospiz-Val di Campo	30 km
1954	Rhätikongebiet: Von St. Antönien-Hochweg zum Schesaplanahaus SAC-Alp Stürvis, Zugangswege zur Hochroute ab Seewis, Fanas, Schiers-Schuders und St. Antönien; Verbindungsweg St. Antönien-Schuders und Schiers und Pässe: St. Antönierjoch/Plaseggen-Grubenpaß Garschinfurka/Drusentor/Schweizertor/Cavelljoch/ Kleine und Große Furka und Bartümeljoch; Älplibahn Malans Bergstation nach Alp Stürvis- Schesaplanahaus	134 km

Abschließend noch einige Hinweise auf das bisher verwendete Material der Wegweisertafeln. Anfänglich, so für die Oberlandroute, wurden die altbekannten Holztafeln, zirka 2 cm dicke Brettstücke aus Tannenholz, verwendet, gelb gestrichen und mit schwarzer Farbe beschriftet. Eine bessere Haltbarkeit, vor allem der Beschriftung, versprach man sich von der nachfolgenden Konstruktion: Das Brett ist hier Unterlage eines Aluminiumbleches, welches den Text nach einem besonderen Verfahren aufgetragen hat. Seit zwei Jahren verwendet die Sektion, besonders für die Gebirgstouren, zirka 3—4 mm dicke Schilder aus einem Leichtmetallguß, die Schrift in Relief, so daß diesen nach menschlichem Ermessen eine sehr lange Lebensdauer beschieden sein soll, insofern keine böswilligen Schädigungen eintreten.

Nun, liebe Leser, beherzigen Sie den Spruch:

«Reisen kann die beste Bildung vermitteln,
Wandern aber ist das beste Reisen»,

und helfen Sie mit, auf eine gute Entwicklung in diesem Sinne hinzuwirken.

Rud. Boner-Blaser.

Wanderwege-Markierung im Rhätikon

Schon immer empfand ich es dankbar als großen Vorzug, auf einem Bauerngut aufgewachsen zu sein, wo es für einen unternehmungslustigen Buben vielfältige Arbeit gab. Wurde sie auch etwa sauer, so bot sie doch oft verlockende Gelegenheit, die Kräfte zu versuchen auf immer neue Art. Schon die Kleinsten können in der Landwirtschaft mancherlei Handreichung tun und leben sich spielend in die Arbeit ein. Wohl dem Buben, der frühe alle Werkzeuge handhaben lernt, wie sie im Bauernhaus sich finden; er wird nie Langeweile haben, aber unvermerkt vieles erlernen, was ihm zeitlebens nützlich sein kann, auch wenn er nicht selbst Bauer wird. Immer hab' ich Knaben bedauert, die ohne solch vielseitige Betätigung aufwachsen und fast nur der Schule leben, wie ich es auch heute noch als ein Glück betrachte, daß ich nur eine Halbtagschule, aber eine gute, besuchen konnte.

Heute sucht man mit Recht gegenüber der einseitigen Beanspruchung durch Schul- oder Berufsarbeit und weil den wenigsten solche Heimarbeit noch wartet, einen Ausgleich in reger sportlicher Betätigung als ergänzender Freizeit-Beschäftigung. Der bekannte Schriftsteller Hans Zbinden bezeichnet in einer jüngst erschienenen Schrift die sinnvolle Freizeit-Gestaltung geradezu als das große Problem unserer Zeit und schreibt u. a.:

«Der Aufstieg der Technik brachte eine ‚freiwillige Arbeitslosigkeit‘, die Freizeit. Viele wissen die gewonnenen Stunden und Tage nicht anders als in zerstreutem Nichtstun zu verbringen. Solange der Beruf die ganze Kraft des Menschen erforderte, war die Freizeit zu ausschließlicher Ruhe und Erholung notwendig. Das Problem der Freizeit stellte sich gar nicht. Heute