



Abenteurer



Was ist das Faszinierende an Abenteurern? Wieso sind die Geschichten über Polarforscher, Amazonasreisende und verrückte Expeditionen über Bergpässe so spannend, dass sie mit roten Ohren unter der Bettdecke und von älteren Herrschaften im Ohrensessel gleichermaßen gelesen werden? Nur wenige Menschen können sich dieser Mischung aus Bewunderung und einer gewissen Form von Neid entziehen – Abenteurer haben eine so große Leistung erbracht, dass bis heute darüber gesprochen wird. Wow!

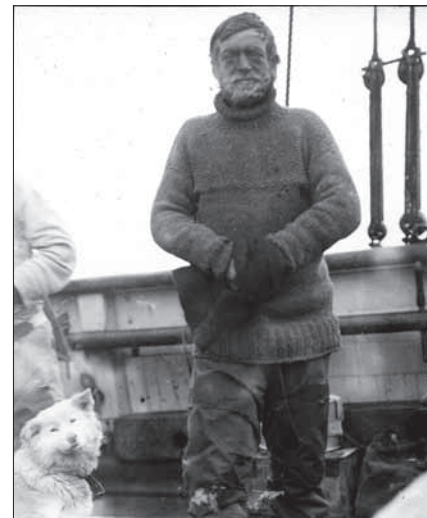
Was verbindet diese Menschen? Vor allem einen oft eigenwilligen Charakter, ein großes Durchhaltevermögen, ein mitreißendes Wesen. Aber was wie eine heroische Charakterbeschreibung klingt, das, so glaube ich, ist in wohl den meisten Fällen noch zu ergänzen mit dem Zusatz „ein großes Maß Egoismus“.

Wenn heute Namen genannt werden wie Roald Amundsen, Marco Polo, Sven Hedin oder Steve Fossett, so sind diese Leute immer auf ein Team angewiesen gewesen, auf Mannschaften, Techniker, Matrosen, Träger und stillschweigende Assistenten. Und die Abenteurer verhalten sich sehr unterschiedlich dieser zweiten Reihe gegenüber. Ein Shackleton gibt seine Handschuhe auf offener antarktischer See und leidet selbst unter Erfrierungen. Das sind eher Ausnahmen.

Eine weitere Ergänzung ist wohl »grenzenloses Selbstvertrauen« – bzw. Selbstüberschätzung. Oft waren diese Reisen in der Vorbereitung nachlässig oder schlicht größenwahnsinnig. Immer wieder scheiterten Expeditionen an schlechter Vorbereitung, mangelhafter Ausrüstung oder schlechter Stimmung bzw. Streitigkeiten in der Mannschaft. Und Selbstüberschätzung ist bei den meisten Abenteurern auch beim Kontakt mit Menschen auf ihren Reisen zu beobachten. Die ersten Abenteurer wie Kolumbus haben noch ganze Kontinente wie selbstverständlich in Besitz genommen und damit Völkermorde ausgelöst. Aber auch später trifft man immer wieder auf Herablassung oder offene Verachtung. Im Deutschen gibt es bis heute nur das kolonial geprägte Wort »Eingeborene« für die Menschen, die in von Europäern entdeckten Ländern leben. Als wären sie zum Land gehörende Dinge wie ein Berg und die natürliche Vegetation. Das zeigt auch, dass der Europäer sich zwar oft im Mittelpunkt der Weltgeschichte sieht, durch sein brutales Vorgehen viele Wissen und Kultur vernichtete. Nur wenige Abenteurer haben sich später konsequent verantwortlich gezeigt für ihre Entdeckungen und ihre Konsequenzen – ein großes Beispiel dafür ist der Neuseeländer Edmund Hillary. Wobei auch ihm die Ehre der Erstbesteigung des Mount Everestes zuteil wurde, auch wenn zu seinem Tode nicht klar war, ob nun wirklich er oder doch sein Sherpa Tenzing Norgay als erster den Fuß auf den Gipfel setzte.

Diese Zusammenstellung von Abenteurern ist völlig willkürlich. Diese Geschichten und Biografien zeigen, dass nicht immer die Härte Erfolg bringt und dass nicht immer Erfolg ein Abenteurer ausmacht. Sie zeigen, wohin es führt, wenn Leute rausgehen und von ihrer Neugierde (und anderen Motiven) geleitet neue Teile der Welt entdeckten und erforschten.

arnd.



Sir Ernest Henry Shackleton
 (* 15. Februar 1874 in Kilkea,
 County Kildare, Irland;
 † 5. Januar 1922 in Grytviken,
 Südgeorgien)

Ernest Shackleton

Nichts erreicht und doch der Boss

Ernest Shackleton unternahm im Laufe seines Lebens einige Expeditionen, aber vor allem eine ist untrennbar mit seinem Namen verbunden. 1874 in Irland geboren war er in seiner Jugend ein begeisterter Leser, besonders etwa der Abenteuerromane von Jules Verne. Schon als Schüler zeigte er einen Drang nach Unabhängigkeit und eine mitreißende Begeisterungsfähigkeit – Eigenschaften, die später seine Fähigkeiten als Abenteurer und Anführer ausmachen sollten.

Mit 16 trat er in die Handelsmarine ein, 1898 bekam er das so genannte Kapitänspatent. In dieser Zeit entschloss er sich auch Polarforscher zu werden. Zum Ausbruch des Burenkrieges fuhr Shackleton als Offizier Truppentransporte und traf in Kapstadt Rudyard Kipling, den er später als Co-Autor für seine erstes eigenes Buch gewinnen konnte.

1900 wurde er Mitglied der königlichen Geographical Society und es ergab sich die

Gelegenheit bei einer ersten Expedition teilzunehmen: der Discovery-Expedition von 1901 bis 1903. Das Ziel war die allgemeinwissenschaftliche und geografische Erkundung der Antarktis, Robert Falcon Scott war als der Leiter der Expedition bestellt. Nach der Ankunft im ewigen Eis des Südens nahm Shackleton an einigen Forschungen teil und begleitete schließlich Scott und einen dritten Mann auf einer Route ins Ross-Schelfeis, bei der sie zwar nicht unbedingt den Südpol, aber doch die südlichste Breite erreichen wollten. Sie schafften einen neuen Rekord, hatten aber große Schwierigkeiten durch Schneebblindheit, Erfrierungen und Skorbut. Vor allem Shackleton war betroffen, er wurde nach der Rückkehr ins Lager von Scott nach Hause geschickt.

1907 bis 1909 unternahm Shackleton die Nimrod-Expedition, die ein großes Gebiet der Antarktis wissenschaftlich erschloss. Dabei versuchte er wiederum die Eroberung des Südpols. Aber 180 Kilometer vor dem Ziel musste er umkehren, wiederum wegen schlechter Ausrüstung, schwindenden Vorräten und zunehmender Erschöpfung. Dafür kamen sie zum magnetischen Südpol.

Am 14. Dezember 1911 erreichte der Norweger Roald Amundsen den südlichsten





Punkt der Erde. Er hatte ursprünglich den Nordpol im Visier, bekam aber während des Aufbruchs die Nachricht, dass der US-Amerikaner Robert Peary ihm zuvorgekommen war. Amundsen änderte kurzentschlossen sein Expeditionsziel Richtung Süden und konkurrierte damit mit Shackletons ehemaligem Expeditionsleiter Scott. Dieser musste, als er mit seinem Team am 17. Januar 1912 den Südpol erreichte, feststellen, dass Amundsen bereits einen ganzen Monat vorher dort angekommen war, am Pol flatterte neben einem Zelt die norwegische Flagge. Scott schaffte die Rückkehr nicht mehr, alle fünf Gefährten starben.

1914 brach Shackleton zu seiner berühmtesten Expedition auf: der Fahrt mit dem Schiff »Endurance«. Ziel war eine Antarktisdurchquerung, dazu sollte das Schiff Endurance im Packeis überwintern, von ihm aus wollte ein sechsköpfiges Team aufbrechen. Ein zweites Schiff sollte von anderer Stelle aus an der geplanten Route Depots einrichten.

Auf dieser Expedition zeigten sich Shackletons gute wie schlechte Seiten: Er war jähzornig und für einen Expeditionsleiter eigentlich viel zu schlecht organisiert. Einen Wissenschaftler, der sich für diese

Reise bewarb, fragte er nicht nach wissenschaftlichem Wissen, sondern ob er singen könne. Dafür konnte er aber Menschen mitreißen, er ging mit seinen Teilnehmern respektvoll um, was ihm den Spitznamen »Boss« einbrachte, und schaffte es, etwa bei den üblichen Überwinterungen die Männer, die auf engstem Raum zusammengepfercht in der der antarktischen Eiswüste lebten, durch Pflichten und Aufgaben, aber auch durch Feste und Aufführungen bei Laune zu halten.

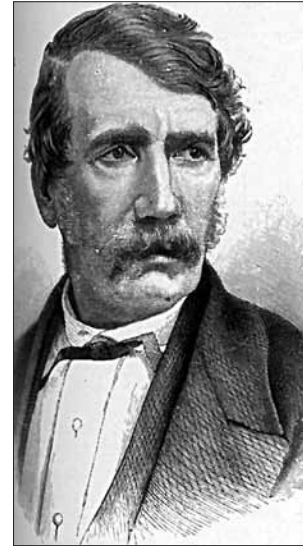
Früher als erwartet fand sich die Schiffmannschaft auf der Endurance im Packeis eingeschlossen, insgesamt acht Monate waren sie vom Eis umgeben. Bei Aufbrechen der Eisflächen wurde der Schiffsrumpf der Endurance vom Druck der Eisschollen zerdrückt, das Schiff sank am 21. November.

Die Mannschaft richtete sich ein Camp auf einer großen Eisscholle ein, in der Hoffnung, mit dem Eis an Festland getrieben zu werden. Bis auf etwa 100 Kilometer kamen sie ihrem Ziel, dem Camp Patience, nahe, scheiterten dann aber an Eisbarrieren. Ihre Scholle brach, darauf bestiegen die Männer die drei geretteten Beiboote und fuhren unter großen Schwierigkeiten nach Elephant Island. Auf der Fahrt dahin überließ Shack-

leton seine Handschuhe dem Fotografen der Expedition, Frank Hurley und litt seinerseits unter Erfrierungen an den Händen.

Elephant Island war steinig und bot nur wenig Schutz. Deshalb entschloss sich Ernest Shackleton, eine Fahrt von über 1500 Kilometern im offenen Beiboot anzutreten zur Walfangstation in Südgeorgien. Dort gelangten sie an der unbesiedelten Südseite an Land und entschieden sich zu einer Querung des Landes – durch unbekanntes Gebiet. Sie brauchten 36 Stunden für den Gewaltmarsch. Von hier aus sandte Shackleton ein Schiff, das die Mannschaft von der Elephant Island abholte. Damit waren alle 28 Expeditionsteilnehmer gerettet.

Shackleton unternahm nach dem 1. Weltkrieg ab 1920 noch eine weitere Expedition als Leiter, doch erlitt er am 5. Januar 1922 einen tödlichen Herzinfarkt und wurde auf Grytviken, Südgeorgien, bestattet.



David Livingstone

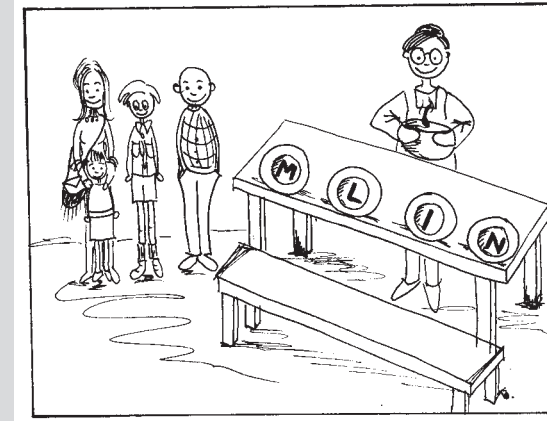
„Dr. Livingstone, I presume?“

David Livingstone, geboren 1813 in Blantyre bei Glasgow, war ein schottischer Missionar und Afrikaforscher des 19. Jahrhunderts. Er war erst Baumwollspinner, beschäftigte sich daneben aber mit Medizin und Theologie und ging 1840 im Dienste der Londoner Missionsgesellschaft als Missionar nach Südafrika.

Bis 1856 durchwanderte er auf verschiedenen Reisen die Wüste Kalahari bis zum Ngamisee, erreichte den Oberlauf des Sambesi, durchquerte ganz Südafrika und sah als erster Europäer die Victoriafälle des Sambesi. 1858 schiffte er sich wiederum nach Afrika ein und folgte wiederum dem Lauf des Sambesi. Diese Reise hatte unter anderem das Ziel, dem Sklavenhandel entgegenzuarbeiten und die einheimische Bevölkerung für den Landbau und die Baumwollkultur zu gewinnen, ein Vorhaben, mit dem Livingstone leider erfolglos blieb.

David Livingstone
(* 19. März 1813
in Blantyre bei Glasgow;
† 1. Mai 1873 in Chitambo
am Bangweulusee)

Rätselabenteuer 3



In der **Papelstraße** isst du Mittag bei Oma Berta. Auf dem Tisch findest du vier Teller mit Buchstaben. Mit dir wollen sich noch drei Leute an den Tisch setzen. Finde deinen Sitzplatz und damit den richtigen Buchstaben. Trage den Buchstaben unter Nr. 7 ein: Du sitzt nicht neben der blonden Frau. Die sitzt links von dem Mann mit Glätze. Zwischen dem Kind und dir sitzt noch jemand. Nach dem Essen gibt dir die Frau einen Briefumschlag

Gehe weiter in den Park auf Seite **Seite 31**



1864 kehrte er nach Großbritannien zurück, um sich im darauffolgenden Jahr wieder aufzumachen mit Ziel Afrika. Diesmal landete er 1866 in Sansibar und begann am 24. März seine letzte Reise, einer Durchquerung Afrikas von Osten nach Westen. Nach seiner Abreise gab es keine Lebenszeichen mehr und schnell ging das Gerücht um, er sei von Eingeborenen erschlagen worden. Es wurde daraufhin eine britische Rettungsexpedition ausgesandt, die allerdings Livingstone nicht fanden. Parallel wurde Henry Morton Stanley vom Herausgeber des New York Herald beauftragt, Livingstone zu finden. Der zog mit einem riesigen Tross von 190 Personen los. Er traf am 10. November 1871 in Udschidschi einen Europäer und trat vor ihm mit den Worten „Mr. Livingstone, I presume?“. Dieser war zwar erkrankt, aber in keinen ernsthaften Schwierigkeiten. Bis zu Livingstones Tod ein Jahr später erforschten die beiden zusammen den Tanganjika-See, auf der Suche nach den Nilquellen. Dort starb Livingstone am 1. Mai 1873.

Er gab verschiedene Berichte über seine Reisen heraus, der letzte erschien postum, zusammengestellt von einem Reisegefährten nach seinen Tagebüchern und Karten. Im Unterschied zu Stanley liebte er Afrika und seine Bewohner, lernte ihre Sprachen und schlug keinen Profit aus seinen Reisen.

Alexander von Humboldt

Vermessen

Alexander von Humboldt war, wie sein Bruder Wilhelm, ein Universalgelehrter, vor allem aber Naturforscher und Entdeckungsreisender. Während sein Bruder eher der Gelehrte am Schreibtisch war, auch wenn er unter anderem als Staatsmann auftrat und die nach ihm benannte Berliner Humboldt-Universität gründete, war Alexander von einem unstillbaren Wissenshunger erfüllt, der ihn auf beschwerlichste Reisen und Expeditionen führte. Die beiden Brüder prägten wie kaum ein anderes Geschwisterpaar die eigene Epoche durch Forscherdrang und universeller Gelehrsamkeit.

Alexander betrieb praktische Forschung vor Ort in folgenden Themengebieten: Physik, Chemie, Geologie, Mineralogie, Vulkanologie, Botanik, Vegetationsgeographie, Zoologie, Klimatologie, Ozeanographie und Astronomie, aber auch zu Fragen der Wirtschaftsgeographie, der Ethnologie und Demographie. Eigentlich sollte er Staatswirtschaftslehre studieren, seine Eltern hat-



Friedrich Wilhelm Heinrich Alexander von Humboldt
(* 14. September 1769 in Berlin;
† 6. Mai 1859 in Berlin)

ten ihn wie seinen Bruder für Karrieren im Staatsdienst vorgesehen. Seine erste Anstellung war eine staatliche Bergmeisterstelle. Ein vorbereitendes auf drei Jahre angelegtes Studium absolvierte er in acht Monaten. Er entwickelte eine neuartige Grubenlampe und beschrieb nebenbei die Pflanzenwelt untertage, gründete im fränkischen Steben ungefragt eine Bergschule und schrieb die Lehrbücher dafür gleich selbst.

Diese unglaublichen Mehrfachaktivitäten zeichneten ihn auch nach Verlassen des Staatsdienstes aus. Wenn Alexander von Humboldt reiste, vermaß er stets Berge und Landstriche, kartografierte, botanisierte und legte zahlreiche Grundsteine für Forschungen. Beim Beginn seiner fünfjährigen Forschungsreise durch Lateinamerika und die Vereinigten Staaten musste er von Spanien aus starten und erhob unterwegs quasi nebenbei grundlegende aufschlussreiche Daten über die Gestalt der innerspanischen Hochebene.

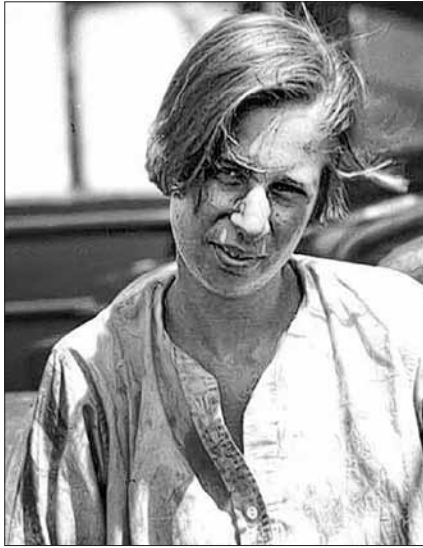
Die für die Amerikareise nötige politische Unterstützung wie Ausweise und Empfehlungsschreiben bekam er von der spanischen Krone, die sich bei Erfolg Gewinne in ihren Kolonien versprach. So brach er 1799 von Coruna aus mit dem französischen

Botaniker Aimé Bonpland und zahlreichen Instrumenten auf, erkundete und vermaß unterwegs noch Teneriffa und landete am 16. Juli in Cumaná, Venezuela. Die Reise selbst erfolgte in mehreren Etappen und war insgesamt 2775 Kilometer lang. Sie überstanden die Strapazen unterwegs erstaunlich gut, auch wenn Bonpland zwischendurch dem Fiebertode nahe war. Unermüdlich und mit unerschütterlichem Durchhaltevermögen sammelten sie Proben von Pflanzen, Steinen und Tieren, skizzierten, vermaßen und erstellten Karten. Auf den drei Etappen ihrer Expedition überquerten sie viermal die Anden, bestiegen etwa den Vulkan Pichincha mit knapp über 6 000 Metern gleich zweimal, wobei sie bei einem Versuch von einem Erdbeben überrascht wurden, welches Humboldt natürlich sofort wissenschaftlich exakt beobachtete und sorgfältig protokollierte.

Nach verschiedenen Routen und Stationen im Norden des südamerikanischen Kontinents, in Mexiko, Kuba und den USA betrat er 1804 wieder europäischen Boden. Hier gab er die Ergebnisse seiner Forschungen in einem dreißigbändigen Werk heraus – wobei er seine eigenen Ergebnisse noch durch Artikel und Erkenntnisse anderer Gelehrter erweiterte. Dieses Reisewerk finanzierte er, wie übrigens die gesamte Reise auch, aus seinem eigenen Vermögen, das sich dadurch völlig aufbrauchte.

1829 brach er zu einer Russlandexpedition auf und publizierte daneben weitere große naturwissenschaftliche Schriften. Daniel Kehlmann setzte ihm (sowie dem völlig anders arbeitendem Gauß) in seinem Buch »Die Vermessung der Welt« ein lesenswertes Denkmal.





Clärenore Stinnes
(* 21. Januar 1901 in Mülheim/Ruhr,
† 7. September 1990 in Schweden)

Clärenore Stinnes

»Sie muss aus Stahl sein«

Clärenore Stinnes ist ein Beispiel für einen Willen, der keinerlei Rücksicht nimmt auf die Mitreisenden. Aber zumindest dem einen scheint das nicht abgeschreckt zu haben.

Lindbergh ist gerade vier Tage gelandet, als Clärenore Stinnes ihre Auto startet und sich mit dem schwedischen Fotografen Carl-Axel Söderström an Bord und einem Kleinlaster als Begleitfahrzeug für Ersatzteile, Proviant und Benzin aufmacht, um einmal um die Welt zu fahren.

Clärenore wurde 1901 als drittes Kind des Großindustriellen Hugo Stinnes geboren – sein Name ist heute noch auf LKWs eines Deutsche-Bahn-Logistikunternehmens zu sehen. Der geliebte Vater gibt der Zwanzigjährigen noch keine führende Stellung in seinem Unternehmen, daraufhin beginnt Clärenore – zuerst unter Pseudonym – an Autorennen teilzunehmen. Drei Jahre nach dem frühen Tod des Vaters – die Brüder haben das Unternehmen Stinnes übernom-

men, sie aus der Führung gedrängt und den Konzern bald zerfallen lassen – hat sie während einer Rallye die Idee zu einer Weltumfahrung. Ohne Familienvermögen, nur mit Sponsorengeldern etwa von Bosch und Aral finanziert sie die Reise, Außenminister Gustav Stresemann selbst besorgt ihr Empfehlungsschreiben und Visa.

Wenn man im Auto um die Welt fahren will, dann werden normalerweise große Umbauten vorgenommen. Es sollte mindestens ein rallyetaugliches Fahrzeug sein, geländegängig und auch komfortabel. Nicht hier: Bei einem Serienfahrzeug »Standard G« der Firma Adler mit einem 50 PS-Motor und 3-Gang-Getriebe lässt Stinnes lediglich die Sitze durch Liegesitze ersetzen. Außerdem werden noch Gepäck, Spitzhacke und Dynamit verladen sowie die Filmausrüstung des Kameramannes Söderström.

Hinter Prag gibt es die ersten Schäden am Adler und am Begleitfahrzeug und schon hier zeigt sich Stinnes große Entschlossenheit. Bald gibt es nur noch Feldwege, vor Ankara müssen die Männer sich aus dem Fenster lehnen, um nicht von einem Bergpfad abzurutschen. Nach Wüstendurchquerung und mehreren Irrwegen scheidet der erste Mechaniker in Moskau wegen einer

Blinddarmentzündung aus. Weiter geht es durch den Kaukasus, Sibirien und die Wüste Gobi bis nach Peking. Immer wieder bleiben sie stecken oder müssen die Fahrzeuge reparieren. Söderström notiert »Sie muss aus Stahl sein.«

Mittlerweile sind sie zu zweit, der zweite Mechaniker ist nach einer halbsprecherischen Flussüberquerung umgekehrt, sie müssen selbst nötige Reparaturen vornehmen. Nach zweieinhalb Monaten Warten bei Irkutsk können sie den zugefrorenen Baikalsee überqueren, brechen aber bei dem Versuch beinahe ein. Danach bietet Stinnes Söderström das Du an.

Mit dem Schiff setzen die beiden Abenteurer nach Japan und Hawaii über und durchqueren schließlich auf schmalen Gebirgspfaden die südamerikanischen Anden bis nach Buenos Aires.

Die Andenüberquerung ist ähnlich spektakulär wie die Bootsfahrt von Fitzcarraldo – Bergpässe müssen gesprengt werden, damit das Auto durchpasst, Steigungen mit Flaschenzügen überwunden werden. Von Chile bringt ein Frachter Fahrzeug und die beiden Abenteurer nach Los Angeles. Auf die Frage, warum sie ihn ausgewählt habe, antwortete Clärenore Stinnes einmal, weil er

verheiratet sei. Mittlerweile sind sich beide aber nähergekommen. Eine Einladung des US-Präsidenten Herbert Hoover nimmt sie nur an, als auch Söderström geladen wird.

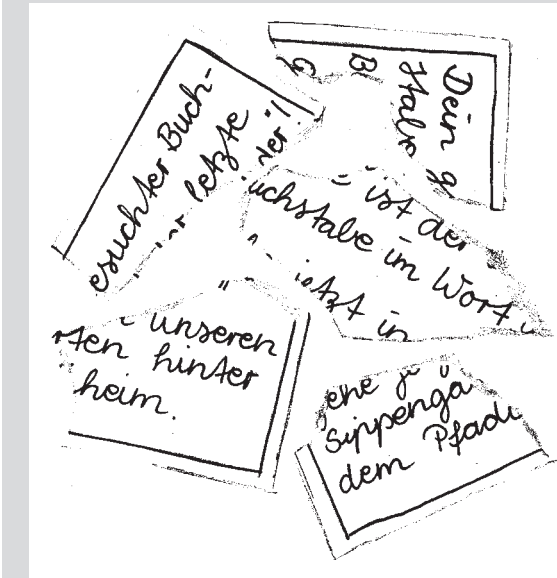
In den USA werden sie gefeiert, die automobilen Abenteuer sind hier beendet. Von New York aus setzen sie nach Le Havre über und erreichen nach zwei Jahren und einem Monat am 23. Juni 1929 Berlin. Wegen Söderström fahren beide noch weiter nach Stockholm und dort zeigt der Kilometerzähler schließlich 48 244 Kilometer an.

Einige Monate später kommt der Kinofilm auf die Leinwände und ein Jahr später heiraten die Industriellentochter Clärenore Stinnes und Carl-Axel Söderström, Sohn eines schwedischen Schmieds.

Nach so vielen atemberaubenden Kilometern ziehen sich beide auf einem Hof in Südschweden zurück und ziehen drei eigene und mehrere Pflegekinder groß.

Clärenore Stinnes beendet ihr Leben 1990 in Schweden.

Rätselabenteuer 4



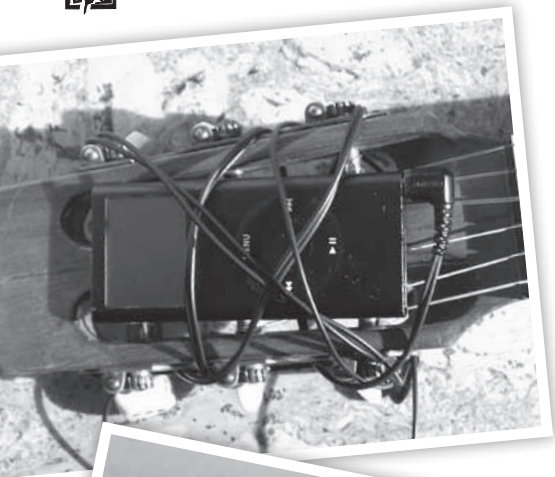
Im **Park** öffnest du den Umschlag. Sofort fallen dir mehrere Schnipsel entgegen. Wenn du die Schnipsel ordnest, findest du den gesuchten Buchstaben und weißt, wo du jetzt hingehen musst. Trage den Buchstaben unter Nr. 2 ein.

Gehe weiter auf Seite **Seite 47**



Fahren en detail







■ von Baguette (Timothée Couchoud) & Brezel (Susanne Couchoud)



Begegnungen von West nach Ost



Ihr seid jung – im Herzen und im Geist. Ihr denkt, dass ihr die Welt liebt, doch ihr wisst, dass ihr sie nicht richtig kennt. Ihr träumt von ihr- von der großen weiten Welt. Vom Reisen träumt ihr, Abenteuerlust ist ein euch alt bekanntes Gefühl.

Fehlender Mut, das Geld und die Zeit, die immerzu bremsen. Vieles hält euch davon ab, einfach loszuziehen: der Alltag, die Arbeit, das Studium, die Schule... Doch dann habt ihr plötzlich drei Monate Zeit. Ist es Glück, ist es Luxus oder der eigene starke Wille?

Ein Geschenk jedenfalls- vielleicht ein einmaliges!? Was würdet ihr tun?

Im Juli letzten Jahres erging es uns genau so. Drei Monate lagen vor uns: Freiheit, Abenteuer, Zeit, um die „Welt zu entdecken“. Den Daumen in der Luft und mit großer Reise- lust (und viel zu viel anderem) in den Rucksäcken ging es los. Aus dem südlichsten Teil Deutschlands ab nach Berlin,

Pässe und Visa abholen und dann über die polnische Grenze.

Der Weg war das Ziel, von West nach Ost die Richtung. Ankommen wollten wir in der Mongolei- einer für uns unbekanntem Welt. Doch zuvor erwarteten uns zwei Monate in Osteuropa und Russland.

Polen, Litauen, Lettland, Estland – diese Länder waren für uns wie eine riesige Schatztruhe: Natur, verlassene Osteseestrände, Bernstein, heiße Sommersonne, tonnenweise Eis am Stil ...

Und dazu viele unvergessliche Begegnungen, die uns heute am stärksten in Erinnerung bleiben. Man begegnet dauernd Menschen: beim Trampen, in Städten, auf Campingplätzen, doch am allerbesten über **Couchsurfing**.

Welch gute Idee, ein solches Netzwerk zu schaffen. Da sind Leute, die gerne ihr Leben und ihre Wohnung teilen mit Leuten, die Lust haben Reisezeit zu teilen, um so das Land auf andere Art und Weise kennen zu lernen. Couchsurfing bedeutet für uns die so angenehme Mischung von Spannung und Entspannung. Wer wird uns am Abend die Tür aufma-



chen? Wo werden wir schlafen? Welche Sprache werden wir sprechen und über was? Und dann, ganz egal wer die Tür öffnet, darf man jedes Mal erfahren, wie unkompliziert und entspannt diese Begegnungen sind. Nie erlebt man das Gleiche. Die Couchsurfing-Gastgeber können unterschiedlicher nicht sein- und doch haben sie alle die eine Gemeinsamkeit: sie freuen sich, dass du ihnen die Welt ins Haus bringst.

So zum Beispiel Henri aus Estland, der uns in Tallinn seine Couch zur Verfügung stellte. „Er habe überhaupt keine Zeit“, - so hieß es im Voraus. In Tallinn angekommen zeigte uns Henri eine ganze Nacht lang die Tallinner Nachtszene.

Oder aber Lili und Sergei aus Moskau- ein junges Ehepaar, das nach einer langen Asienreise gerade eine Wohnung renoviert, um mit den Mieteinnahmen weiterhin um die Welt reisen zu können. Von ihnen wurden wir früh morgens empfangen mit der Aussage: „You seem to be so tired. We think that you need a vegetable day“, und so wurden wir von den beiden gleich bei unserer Ankunft ins Bett geschickt. Drei Tage durften wir bei ihnen mit eigenem Hausschlüssel ein und aus gehen und fühlten uns somit in dieser Millionenstadt gleich zu Hause.

Zum einen hatten wir in Russland die besten Couchsurfing-Erfahrungen gemacht, zum anderen sind wir aber auch noch über einen anderen Weg den „Landsleuten“ begegnet.

Für viele Europäer ist es eine Art Lebenstraum, für die meisten Russen viel mehr ein Albtraum: die **Transsibirische Eisenbahn**. Was für uns verträumte Reisende „Gemütlichkeit in der Einfachheit“ war, das war für viele Russen ein Gefühl von „Enge ohne jegliche Form von Luxus“. Wie sehr haben

wir uns gefreut, „endlich mal wieder Zeit zu haben- um so richtig die Seele baumeln zu lassen“. Die Rückmeldung von Seiten unserer russischen Zugnachbarn war auch da verhalten. „Eigentlich viel zu viel Zeit und eher langweilig“, beschrieben sie uns ihre Zugerfahrten. „Warum denn dann aber Zug? Weil es doch trotzdem viel schöner ist als Fliegen, oder?“ „НЕТ (Niet/Nein)! Einfach weil es viel, viel billiger ist als Fliegen.“

Gerade bei solchen Zuggesprächen wurde uns einmal wieder bewusst, wie fern jeglicher Realität unsere romantischen Reisegedanken doch sind. Dennoch waren es gerade auch diese sechs Tage im Zug, es waren diese so klaren und Augen öffnenden Gespräche, durch die wir ein „echtes Stückchen Russland“ für uns entdecken durften.

Und die Mongolei ...? Da wünschen wir euch, dass ihr die eines Tages selbst entdecken dürft. Vielleicht, wenn euch einfach so plötzlich drei Monate geschenkt werden ... Wir versichern euch, es wird ein unvergessliches Abenteuer werden.



Kleine Teilerfolge sind Meilensteine

Über Abenteuer und gemeinsame Erlebnisse zu einem besseren Miteinander ...

Ausgangssituation: Eine 8. Klasse einer Förderschule für emotionale und soziale Entwicklung; trotz Doppeldozentur sind die zehn Schüler im Klassenverband kaum zu bändigen. Regelverletzungen und Schreie nach Aufmerksamkeit sind an der Tagesordnung. Ein Praktikant zählt bei einem Schüler durchschnittlich 70 Aktivitäten verbaler und motorischer Art pro Stunde, die nichts mit dem Unterrichtsinhalt zu tun haben. Jeder ist sich selber der nächste. Teamfähigkeit wird nur ansatzweise unter Beweis gestellt, wenn es gilt, den Lehrer zu kritisieren. Konflikte lassen sich im Klassenraum kaum lösen, da der Raum eine Anti-Stimmung provoziert. Will man ein ernstes Gespräch führen, geht man vor die Tür; ist das Gespräch noch ernster, wählt man noch besser den Pausenhof. Gegen die Übernahme von Verantwortung wird sich mit Händen und Füßen und Beleidigungen



gewehrt. Für das Fegen der Klasse muss man eine komplette Schulstunde einplanen. Das Miteinander ist geprägt von ständigen Machtkämpfen; Suspendierungen gehören zum Alltag, da einige Schüler nach drei Stunden ausgelaucht sind und für einen kompletten Schultag keine inneren Reserven mehr haben. Gesittete Gespräche kommen auch vor, sind aber zu selten.

Maßnahme: Um zueinander zu finden und soziale Defizite zu kompensieren, mussten gemeinsame Erlebnisse her, bei denen das Positive deutlich überwiegt. Es müssen möglichst Abenteuer sein, die sich im Kopf fest-



setzen und an denen man beim zukünftigen Miteinander im Unterricht ansetzen kann. Fernab des PCs, raus in die Natur, möglichst selbstversorgend. Als neuer Co-Klassenlehrer war es mir ein Einfaches, meinen gleichaltrigen Mit-Klassenlehrer davon zu begeistern, monatliche Übernachtungsaktionen – sogenannte Kurzfahrten – durchzuführen, um die sozialen Kompetenzen zu fördern und gemeinsam etwas zu erleben. Er selber ist begeisterter Skandinavienfahrer und war in seiner Kindheit in der – mittlerweile längst verblichenen – CPD-Siedlung Everstein.

Umsetzung: Während der Schulzeit werden die Schulsachen durch Schlafsack und Isomatte ergänzt und wir brechen direkt nach dem Schultag zu einer kleinen Selbstversorgerhütte in der Großregion Hannovers auf. Je spartanischer, desto besser! So nisteten wir uns bei der Burgdorfer CP ein, nutzten das Wandervogelheim des Ortsring Gehrden und hausten im schnuckeligen Rooden Huus, einem Landheim in Ramelsen.

Gemeinsame Essensplanung und -umsetzung, Wärme und Licht gibt es zumeist nur durch Feuer, entsprechend muss Holz gehackt und gesägt werden. Spaziergänge führen uns durch alle Witterungen und durch dunkle Wälder. An Feuerabenden

gibt es kaum einen Schüler, der nicht einmal die Gitarre in der Hand hat. Durchfrorene Nächte unter dem Sternenhimmel runden so manche Übernachtungsaktion ab. Am Mittag des nächsten Tages – pünktlich zum Unterrichtsschluss nach der 5. Stunde – kehren wir stets zurück.

Zwischenresümee: Kleine Teilerfolge sind bei dieser Schülerklientel zumeist Meilensteine und von diesen gab es reichlich. Zum einen kommt man mit den Schülern auf einer ganz anderen Ebene ins Gespräch. Das Lagerfeuer und das gemeinsame Erleben lockern zumeist die Zunge. Man erfährt mehr aus dem Leben und Umfeld des Schülers und kann seine individuellen Verhaltensweisen viel besser einordnen. Die Schüler nehmen den Lehrer nicht nur als Gegner wahr. Zum anderen wird jedem frühzeitig deutlich, dass man sich aufeinander einlassen muss, um stressfrei die 24 Stunden zu meistern. Eigene Bedürfnisse, die im Unterrichtsgeschehen stets in den Vordergrund gestellt werden, werden zurückgenommen; man lässt sich „herab“, um für die ganze Gruppe das Essen zu kochen oder Holz zu hacken. Es wird erkannt, dass das Miteinander in der empfundene Einöde verstärkt auf Kompromisse und gemeinsamen Regeln beruht, die deutlich weniger



hinterfragt und diskutiert werden müssen als während der Schulzeit. Meinungen und Standpunkte werden schneller akzeptiert und es wird bereitwilliger miteinander kooperiert, weil jedem frühzeitig deutlich wird, dass manche Arbeiten unausweichlich sind, sei es bei der Feuerwache, dem Einkauf und beim finalen Säubern.

An vielen Erlebnissen kann man in der anschließenden Unterrichtszeit ansetzen. Der gemeinsame Unterricht ist phasenweise deutlich entspannter. So dauert der Klassendienst nur noch ein Drittel der Zeit. Von Konfliktlosigkeit während des Schulalltags sind wir noch weit entfernt, dafür sind die persönlichen Störungen und Probleme zu vielschichtig, aber eine deutliche Festigung des Miteinanders und der Stabilisierung einiger sozialer Kompetenzen durch die abenteuerreichen außerschulischen Fahrten sind festzustellen. Alles ist jedoch noch ausbaufähig, deshalb werden weitere Kurzfahrten folgen.