

# KOMPASS

03/2020

PFADIZEITSCHRIFT FÜR LEITER\*INNEN UND PRÄSES

## SEIDENSTRASSE

Seidenspinner: Kleine Tierchen ganz gross  
Seidenstrassen in der Schweiz  
Die verschiedenen Wege der Güter



Verband  
Katholischer Pfadi

[www.kompass.vkp.ch](http://www.kompass.vkp.ch)

## INHALT

<b>Kleine Tierchen ganz gross</b>	<b>03</b>
<b>Die neue Seidenstrasse</b>	<b>04</b>
<b>Der grosse Marco Polo auf der Seidenstrasse</b>	<b>06</b>
<b>Schmuggeln und gewinnen</b>	<b>08</b>
<b>Die verschiedenen Wege der Güter</b>	<b>10</b>
<b>Seidenstrassen der Schweiz</b>	<b>12</b>
<b>Pro/Contra Seidenschlafsack</b>	<b>14</b>
<b>Präses fragen Barny</b>	<b>15</b>
<b>VKP aktuell</b>	<b>15</b>
<b>Witziges zu Katzen (via Seidenstrasse)</b>	<b>16</b>
<b>Impressum</b>	<b>16</b>

## EDITORIAL

**Liebe\*r KOMPASS-Leser\*in**

Wie vernetzt unsere heutige Welt ist, habe ich erst kürzlich wieder realisiert. Auf einmal wurden Waren aufgrund des Lockdowns – wegen Grenzschiessungen, gestrichenen Flügen oder heruntergefahrenen Produktionsanlagen – knapp. Atemschutzmasken zum Beispiel, die ausgerechnet auch dort produziert werden, wo über Wochen nichts mehr lief – in Wuhan, China nämlich.

Unser Konsumverhalten ist stark an die globalen Handelsströme geknüpft. Wir kaufen Quinoa aus Südamerika, Birnen aus Südafrika, Textilien aus Südostasien und Elektronik aus China. Auch die dortigen Produzenten sind auf gut funktionierende Transportwege angewiesen, auf denen die Rohmaterialien für ihre Produkte angeliefert werden.

Diese Handelswege gibt es jedoch nicht erst, seit die globalisierte Welt in unserem Alltag schrittgefasst hat. Sie basieren auf uralten Routen auf denen über hunderte von Jahren Waren, Wissen und Traditionen transportiert wurden. Eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen ist die antike Seidenstrasse, von der wir viele spannende Geschichten zusammengetragen haben.

In dieser KOMPASS Ausgabe erfährst du, weshalb sich Marco Polo auf den Weg über die Seidenstrasse machte. Pelé nimmt Bezug auf die Bestrebungen Chinas, die Seidenstrasse wieder aufleben zu lassen und Handelswege auszubauen und Jupiter widmet sich dem Thema Transportrouten weltweit. Achaiah erklärt in ihrem Bericht, wie Seide gewonnen wird und Flugs geht der Frage auf den Grund, weshalb sich verschiedene im Seidenstrassen im Schweizer Strassenverzeichnis finden. Zudem erklärt Barny im Praktipp verschiedene Versionen für ein Schmuggelspiel auf der Seidenstrasse – oder sonst wo.

Ich hoffe, wir haben dein Interesse geweckt und wünschen viel Spass bei der Lektüre.

Viele Grüsse  
Martina Meyer / Flugs



# KLEINE TIERCHEN GANZ GROSS

Wunderbar glänzende Seidenstoffe  
verleihen Eleganz. Zuständig für  
die Seidenproduktion sind keine Tierchen.

Von Norina Brun / Achaiah

Seide war lange ein Inbegriff für Luxus. Und auch heute denken wir bei Seide oft zuerst an Eleganz, intensive Farben und einen Hauch Exotik. Seide ist heute viel verbreiteter als früher. Inzwischen findet man Seide in Schlafsäcken, Fallschirmen oder eben auch in der Zahnseide. An der Herstellung der Naturfaser hat sich aber nur wenig verändert. Noch immer steht die Seidenraupe beziehungsweise der Maulbeerspinner am Anfang der Produktionskette.

## Lange Tradition

In Asien ist die Seidenproduktion weit verbreitet. Besonders China blickt auf eine lange Tradition zurück, aber auch in Vietnam oder Thailand gibt es viele Farmen, die man sogar als Tourist besichtigen kann. Auch in Europa – besonders im Mittelmeerraum – wurde früher Seide hergestellt. Tierseuchen waren dann aber dafür verantwortlich, dass man im 19. Jahrhundert von der Seidengewinnung absah.

## Das grosse Fressen

Die Seide, die heute auf dem Markt zu finden ist, stammt vom Maulbeerspinner. Zu Beginn legt der Nachtschmetterling 200 bis 300 Eier. Aus diesen schlüpfen ein paar Tage später die kleinen Raupen. Dann ist erst einmal Fressen und immer wieder Häuten angesagt. Der Name verrät es bereits: Die Raupe ernährt sich von den Blättern des Maulbeerbaumes und ist ziemlich anspruchsvoll. Es müssen frische Blätter sein, verwelkte Blätter werden nicht gefressen. Nach einem Monat und vier Häutungsstadien hat die Raupe viel Gewicht zugelegt und ist bereit für die Verwandlung.



Schweizer Raupen des Maulbeerspinners



Kokons des Maulbeerspinners

## Die Verpuppung beginnt

Für die Verpuppung brauchen die Raupen ein ruhiges Plätzchen, wo sie ihre Spinnhilfen aufstellen können. Sobald das Gerüst genug stabil ist, beginnt die Raupe mit der Herstellung des Kokons. Bis der Kokon fertig ist, dauert es drei Tage. In dieser Zeit produziert die Raupe mit ihren Drüsen an den Unterlippen einen Faden. Durch die achtförmige Bewegung der Raupe entsteht die typisch ovale Form. Insgesamt hat der Faden, den die Raupe herstellt, eine Länge von rund 3000 Meter – ganz schön lang für dieses kleine Tierchen. Nach 18 Tagen würde in der Natur ein Schmetterling schlüpfen. Hier greifen die Züchter ein: Bereits nach zehn Tagen töten sie die Larve, denn der Schmetterling würde beim Schlüpfen den Kokon beschädigen. Der Tod ist brutal: Die Larven sterben meist durch Wasserdampf oder Heissluft.

## Vom Kokon zur Seide

Der Kokon kommt anschliessend in ein Wasserbad, das den Klebstoff löst. So werden die Seidenfäden lose und der Faden kann abgewickelt werden. Diese Rohseide ist für Laien noch nicht als Seide erkennbar. Glänzend wird sie erst, wenn der Bast (Leim) entfernt wird. Je stärker entbastet die Seide ist, desto glänzender und auch teurer wird sie. Der Schein jedoch trügt: Ganz so natürlich ist die Seide dann meist doch nicht. Häufig wird sie künstlich «erschwert», da die Seide nach dem Gewicht bezahlt wird und nach der «Entbastung» viel davon verloren geht. Und oftmals wird die wertvolle Faser zusätzlich mit Chemikalien bearbeitet. Die hinzugefügten Stoffe sollen verhindern, dass der Stoff knittert oder sich Schmutz festsetzen kann.

# DIE NEUE SEIDENSTRASSE

Marketingidee oder Grossmachtgehebe?

Chinas Bestrebungen,  
Handelswege auszubauen.

Von Michael Weber/Pelé

Infrastrukturprojekte fördern auch handfeste politische Interessen zutage. Das zeigt sich immer dann, wenn in der Schweiz der Bund über die Vergabe von Geldern für neue Strassen oder Bahnlinien entscheidet. Kantone und Regionen feilschen um die Beiträge, immer vor dem Hintergrund der Annahme, dass sich mit der verbesserten Anbindung die Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsort erhöhe und damit auch der Wohlstand. Was für die Schweiz gilt, gilt noch viel mehr für die Welt, und ganz besonders für die «Neue Seidenstrasse».

## Frühe Handelsrouten – zum Beispiel die Seidenstrasse

Mit der Sesshaftigkeit kam die Arbeitsteilung und mit der Arbeitsteilung entwickelte sich der Handel, etwas verkürzt dargestellt. An Handelsplätzen wurden die Güter getauscht und bald schon konnten über mehrere Stationen grosse Distanzen überwunden werden. Es bildete sich ein Netz an Wegen aus und Handelsrouten etablierten sich. Eine der bekanntesten ist die Seidenstrasse. Dabei muss angemerkt werden, dass dies nicht eine einzige Strasse war, sondern ein Netz verschiedener Routen, und bei Weitem nicht nur Seide gehandelt wurde. Überhaupt unterliegt diese Bezeichnung einer westlichen Optik, aus östlicher Perspektive wäre der Name Glasstrasse genauso passend. Geprägt wurde der Begriff von Ferdinand von Richthofen, der ihn 1877 erstmals verwendete. Dass sich «Seidenstrasse» als Bezeichnung etablieren konnte, hat auch was mit Politik zu tun: Europa war zu jener Zeit dominierend. In der Antike lief der Handel über mehrere Zwischenhändler, die jeweils einen Wegabschnitt bewirtschafteten. Damals war kein Reich in der Lage, eine so lange Route über einen längeren Zeitraum zu kontrollieren. Dazu waren die Transportwege zu lange und die Kommunikationsmöglichkeiten zu beschränkt. Mit

dem Handel erfolgte ein Kultur- und Techniktransfer, zwar beiläufig, aber im Ergebnis nicht zu unterschätzen. Bei aller Bedeutung des Handels in der Antike und im Mittelalter muss man sich bewusst sein, dass sich eine Wirtschaftspolitik in unserem heutigen Verständnis erst anfangs 19. Jahrhundert ausbildete.

## One Belt, One Road

Seit 2013 werden unter dem Namen «One Belt, One Road» oder auch «Belt and Road Initiative (BRI)» Projekte gebündelt, die dem Auf- und Ausbau internationaler Handelsnetze Chinas mit 60 weiteren Ländern Afrikas, Asiens und Europas dienen. Es gibt wenig Koordination zwischen den verschiedenen Projekten und nicht immer scheint klar, warum ein Projekt unter das Dach der Initiative gestellt worden ist. Darum und weil nicht deutlich mehr Geld als vor 2013 investiert wird, halten einige die Initiative für eine Marketingidee. Die «Belt and Road Initiative» umfasst zwei Bereiche. Einerseits die nördlich gelegenen Landwege unter dem Titel «Silk Road Economic Belt» und andererseits die südlich gelegenen Seewege unter dem Titel «Maritime Silk Road». Mit der Bezeichnung «Seidenstrasse» wird eine Verbindung zum historischen Wegnetz hergestellt. Die chinesische Initiative ist allerdings nicht das einzige Projekt, das eine Transportverbindung zwischen Europa und Asien unter dem Namen «Neue Seidenstrasse» herstellen wollte. Das Projekt «Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien (TRACE-CA)» zum Beispiel wollte ebenso Ende der 1990er-Jahre die alte Seidenstrasse wiederbeleben. Daraus wurde nichts.

## Kritik ...

Von einigen Staaten wird das Projekt wegen möglicher Einflussname Chinas kritisch betrachtet. Für den Ausbau der Routen werden gigantische Summen investiert, bis zu 1,16 Billionen Euro innerhalb von zehn Jahren. Sind die Transportverbindungen dereinst in Gebrauch, könnte der weltweite Handel um 1,7 bis 6,2% steigen, wie die Weltbank schätzt. Allerdings müssen auch politische Massnahmen getroffen werden wie mehr Transparenz und mehr Rechtssicherheit.

## «Dank gut ausgebauten Transportwegen besteht die Chance, dass Asien, Europa und Afrika enger zusammenrücken.»

Es liegt im Interesse von China, mehr Güter im Ausland zu verkaufen, da das Binnenwachstum stagniert. Chinesische Firmen investieren in Häfen und Eisenbahnlinien – und werden zu Mitbesitzern wie in Griechenland (Hafen von Piräus). Im Jahr 2019 unterzeichneten Italien und China eine Absichtserklärung, was auf Kritik seitens der EU stiess. Oft ist der Staat China mehr oder weniger eng mit den Firmen verbunden, sodass eine klare Trennung unmöglich ist. Teilweise verschulden sich die Staaten, die sich an BRI-Projekten beteiligen, enorm und geraten so in direkte Abhängigkeit. Gegen einen Schuldenerlass ist der grösste Hafen Sri Lankas seit 2017 für 99 Jahre im Besitz Chinas. Die internationale Kritik war aber so heftig, dass gemäss Expertenmeinung in Zukunft keine ähnlichen Schritte zu erwarten sind. Es ist aber deutlich so, dass vor allem chinesische Unternehmen mit chinesischen Arbeitern die Projekte umsetzen.

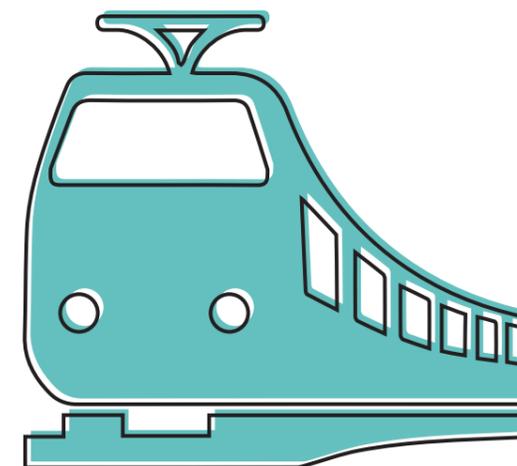
## ... und Chance

Andere Staaten sehen darin die Chance wirtschaftlichen Wachstums durch das Zusammenrücken von Asien, Europa und Afrika – von dem sie als Beteiligte profitieren. Das Beispiel der Containerzüge zeigt, dass die Transportwege nicht Einbahnstrassen sind: Im Jahr 2011 verkehrten erst 17 Züge von China nach Europa, keine von Europa nach China. Im Jahr 2014 waren es rund 280 nach Europa und erst 28 nach China während im Jahr 2017 schon 2399 Züge nach Europa und immerhin etwas mehr als halb so viele (1274) nach China fuhren. Selbstredend wird der sehr viel grössere Teil der Güter über den Seeweg transportiert. Es ist auch so, dass China Europa als Absatzmarkt für die Waren braucht, umso wichtiger ist ein koordiniertes Handeln. Dazu gehört auch, dass im Gegenzug Rechte eingefordert werden. In einem Interview mit dem SRF antwortete der chinesische Botschafter, als er mit der Aussage konfrontiert wurde, dass internationale Experten klar sagen, «One Belt, One Road» sei nicht nur ein wirtschaftliches Projekt, sondern auch ein geostrategisches – China wolle seine Macht ausdehnen – Folgendes: «Es steht in der chinesischen Verfassung, dass China streng gegen Hegemonial-Anspruch kämpft. Die

eigene Macht auszubauen, entspricht weder dem realen Bedürfnis Chinas noch dessen langfristigen Interessen. Die «Belt and Road Initiative» möchte den Ländern eine Plattform für die pragmatische Kooperation bieten, es gibt keine Verbindung zur Geopolitik.» Es zeigt sich im Handeln der nächsten Jahre, ob dies tatsächlich so ist.

## Und dann kam das Coronavirus

Noch ist kaum abschätzbar, wie teuer uns die Corona-Krise zu stehen kommt. Sicher ist, sie kostet sehr viel. Betroffen sind fast alle Länder, mehr oder weniger stark. Die Staaten stellen unzählige Milliarden zur Verfügung, um den grössten persönlichen und wirtschaftlichen Schaden abzuwenden. Da bleibt auch China nicht mehr viel Geld übrig für Investitionen. Es ist davon auszugehen, dass weniger Kredite für teure Infrastrukturprojekte im Ausland vergeben werden. Die Krise hat uns auch bewusst gemacht, dass die immer schnelleren Verbindungen und billigeren Transportwege Abhängigkeiten schaffen, bestimmte Güter werden weltweit sehr konzentriert in nur einer Region hergestellt. Werden diese globale Handelsströme und Lieferketten abrupt unterbrochen, gerät das gesamte System aus den Fugen. Beinahe überkompensatorisch räumten Kunden in Supermärkten die Regale leer. Und doch: Das regionale und weltweite Handelsnetz zeigte sich nach einigen Irritationen erstaunlich stabil. Die Regale konnten immer über Nacht fast vollständig aufgefüllt werden und Schutzmaterial pasierte doch noch den Zoll. Leider noch nicht behoben ist der Engpass an Headsets: Auf meine Ende März bestellten Kopfhörer muss ich noch bis anfangs Juni warten – voraussichtlich.



# DER GROSSE MARCO POLO AUF DER SEIDENSTRASSE

... oder: Die Wahrheit  
liegt im Auge des Betrachters.

Von Martina Meyer / Flugs



Mosaik von Marco Polo  
im Palazzo Doria Tursi  
in Genua

Die Abenteuerlust liegt wohl in der DNA eines jeden Pfadi. Gut ausgerüstet zieht es Jahr für Jahr Dutzende Pfadi auf mehrtägige Wanderungen. Dank bestem Kartenmaterial auf GPS können sie ihre Route quasi metergenau planen. Rückblickend auf die Zeit des 13. Jahrhunderts aber, als sich Marco Polo 1271 auf der Seidenstrasse auf den Weg nach Osten machte, gehörte nebst Abenteuerlust und Fernweh wohl auch noch eine gewisse Tollkühnheit dazu.

Während der Recherche über die (antike) Seidenstrasse stolpert man wiederholt über den Namen Marco Polo. Der Venezianer soll in der Frühzeit China soweit bereist haben, wie kaum jemand. Im Buch «Le meraviglie del mondo» oder «Devisament du monde» oder kurz «Il Milione» – es gibt verschiedene Titel – kommen Wahrheit und Legende einander so nahe, dass man nicht mit hundertprozentiger Sicherheit sagen kann, was Marco Polo tatsächlich erlebt hat und was er aus Erzählungen hat einfließen lassen.

## Die Händlerfamilie Polo auf langer Reise

In Marco Polos Familie finden sich viele Händler. Schon sein Grossonkel, ein Onkel und sein Vater waren auf Handelsreisen im Osten. Während ihrer vorangehenden Reise erhielten Vater und Onkel vom damaligen Mongolenherrscher Kublai Khan den Auftrag, ihm geweihtes Öl aus dem Jesusgrab in Jerusalem und etwa einhundert christliche Gelehrte

zum Verbreiten des Evangeliums zu schicken. So machten sich die zwei 1271 wieder auf die Reise Richtung Osten und nahmen den 17-jährigen Marco, dessen Mutter bereits verstorben war, kurzerhand mit.

Von Venedig aus schifften sie über das Mittelmeer nach Akkon, einer Hafenstadt in Israel. Nach dem Abstecher nach Jerusalem gelangten sie über das heutige Syrien und die Türkei zu Pferd in den Iran. Weiter, inzwischen auf Kamelen, führte sie die Route durch Afghanistan, Tadschikistan und entlang der Taklamakanwüste in die Stadt Kaschgar im heutigen China. In China bereisten sie mehrere Städte bevor sie in Shangdu, dem Sitz des Kublai Khan – ihrem eigentlichen Reiseziel – ankamen. Was hier in einem kleinen Abschnitt kurz zusammengefasst wurde, dauerte in der Tat vier Jahre. Marco Polo hielt seine Beobachtungen während der ganzen Reise schriftlich fest.

1275 also traf die Gruppe auf Kublai Khan, den damaligen Mongolenherrscher. Sein Reich erstreckte sich von China bis in den heutigen Irak und weiter nördlich bis nach Russland. Marco Polo wurde durch den Grosskhan zum Präfekten, einem offiziellen Vertreter, ernannt und er reiste in der Folge kreuz und quer durch China.

Der Aufenthalt im fernen China dauerte insgesamt 16 Jahre. Von 1291 bis 1295 folgte die Heimreise von China über den Seeweg nach Sumatra, Sri Lanka nach Hormus (Strasse von Hormus: Meeresenge zwischen dem Persischen Golf und dem Golf von Oman). Von dort aus über den Landweg nach Trapezunt in der heutigen Türkei und auf See via dem Schwarzen Meer, den Bosphorus wieder zurück nach Venedig.

## Die Summe aller Aufzeichnungen in einem Buch zusammengefasst

«Sein» Buch, das er laut Quellen jedoch gar nicht selbst verfasst haben soll, enthält sehr detaillierte geographische Angaben zu Ländern und Städten, die er bereist hat. Es beschreibt lokale Produkte, Sitten und Sozialformen und schildert historische Begebenheiten und Kuriositäten. Weiter sind daraus Beschreibungen über schönste Paläste, warme Bäder, Edelsteinhandel und vieles mehr zu entnehmen.

Der eigentliche Verfasser des Buches war aber mutmasslich Rustichello da Pisa. Marco Polo, der nach der Rückkehr nach Venedig als Flottenkommandant an einem Seekrieg zwischen Venedig und Genua beteiligt war, geriet 1298 in genuesische Gefangenschaft - zusammen mit eben diesem Rustichello. Dieser drängte Marco Polo dazu, ihm seine Ausführungen zu der Fernostreise zu diktieren.

Während den vergangenen Jahrhunderten wollen verschiedene Wissenschaftler Hinweise gefunden haben, weshalb das Buch eher im Bereich der Märchen anzusiedeln ist. So findet man vom – in der westlichen Geschichte so bekannten – Marco Polo in China oder in der Historie des Mongolischen Reiches nirgends Aufzeichnungen über seinen Aufenthalt. Von ihm ist weder sein mongolischer noch sein chinesischer Name bekannt und man findet auch keine namentliche Erwähnung seiner Person. Ein weiterer Aspekt, der Forscher stutzig macht, ist die Tatsache, dass Marco Polo in seinen Schilderungen nie von der Chinesischen Mauer spricht. Die älteren Teile dieser Befestigungsanlage wurden ab dem 5. Jahrhundert v. Chr. gebaut. Während verschiedenen chinesischen Dynastien (Qin-, Han-, Wei-, Qi-, Sui-, Liao-, Jin-Dynastie) wurde die Mauer ausgebaut und erweitert – alles vor dem 13. Jahrhundert, als Marco Polo in China weilte. Weitere Zweifel gründen darin, dass Marco Polo in seinen Schilderungen weder den chinesischen Buchdruck noch das Schiesspulver erwähnt. Zwei «Technologien», die in der Heimat noch nicht bekannt waren. Diese und weitere Thesen, dass Marco Polo lediglich Erzählungen und nicht Erlebtes geschildert haben soll, werden von wieder anderen Historikern widerlegt. Sie sollen Beweise gefunden haben, dass Marco Polos Schilderungen eben doch den Tatsachen entsprochen hätten.

Vom Buch «Il Milione» entstanden 150 Handschriften und unzählige Übersetzungen in andere Sprachen. Aufgrund der genauen Angaben über Kulturen, deren Traditionen, sozialen Strukturen und wirtschaftlichen Eigenheiten, wurde es zu einem wichtigen Werk für spätere Historiker. Dank den geographischen Details, wie den exakten Entfernungsangaben, nutzen auch Geografen das Buch für die Berechnungen von Kartenmaterial. Sogar Christoph Kolumbus soll diese Angaben zur Berechnung seiner Reise nach «Las Indias» benutzt haben. Mit «Indias» war die Stadt Quinsay gemeint, die heutige chinesische Hafenmetropole Hangzhou, die Kolumbus ursprünglich anpeilen wollte. Dass er sich verkalkulierte und möglicherweise darum einen neuen Kontinent entdeckte, ist eine andere Geschichte.



Marco Polo, Seite aus dem Buch Il Milione,  
«Die Reisen von Marco Polo», ursprünglich zu Polos  
Lebzeiten 1298–1299 veröffentlicht, aber häufig  
nachgedruckt und übersetzt.

Was nun an den Berichten Marco Polos alles wahr ist und was nicht, wird wohl nie abschliessend geklärt werden. Noch auf dem Sterbebett vor seinem Tod 1324 soll Marco Polo gesagt haben: «Ich habe nicht die Hälfte dessen erzählt, was ich gesehen habe!» Man kann ihn als grossartigen Geschichtenerzähler sehen, als Handelsreisenden, der alles akribisch beobachtete und zumindest aufnotierte oder aber als kleinen Hochstapler – die Wahrheit liegt im Auge des Betrachters. Eines aber kann man ihm nicht absprechen. Seine Schilderungen in «Il Milione» haben wesentlich zum kulturellen Austausch zwischen West und Ost beigetragen und inspirieren auch heute noch viele Reisende.

# SCHMUGGELN UND GEWINNEN

Wo wertvolle Ware hin- und hergefahren wurde, gab es sicher auch Schmuggler. Die grössten Schmuggler sind aber die im Geländespiel.

Von Thomas Boutellier / Barny

## DER KLASSIKER

Für 20 bis 100 Spieler\*innen im Alter von 8 bis 16 Jahren

### Ziel

Die Schmuggler\*innen müssen ihre Schmuggelware von einem Startpunkt zu einem festgelegten Zielpunkt bringen. Die Wächter\*innen versuchen, ihnen das Schmuggelgut abzunehmen.

### Spielverlauf

Die Schmuggler\*innen haben 15 (oder auch mehr) Minuten, ihre Schmuggelware von einem Startpunkt durch ein übersichtliches Gelände zu einem Zielpunkt zu bringen. Dort sitzt ein\*e Helfer\*in, welche\*r die Schmuggelware in Empfang nimmt und die Punkte zusammenzählt. Jede\*r Schmuggler\*in darf immer nur ein Teil gleichzeitig schmuggeln. Wer von einem\*r Wächter\*in gefasst wird, muss stehen bleiben und sich durchsuchen lassen. Das mitgeführte Schmuggelgut geht dann kampfflos an den\*die Wächter\*in. Das Werfen des Schmuggelguts – zum Beispiel kurz bevor man gefasst wird – ist nicht erlaubt, die Weitergabe von Hand zu Hand an eine\*n andere\*n Schmuggler\*in, der\*die nichts bei sich hat, ist aber zulässig. Wer sein Schmuggelgut an die Wächter\*innen verliert oder es erfolgreich abliefern kann, kann sofort zum Startpunkt zurückkehren und weiter schmuggeln.

Die Wächter\*innen dürfen sich im gesamten Spielgebiet bewegen, mit Ausnahme zweier eindeutig markierter Schutzzonen rund um den Start- und Zielpunkt. Hat ein\*e Wächter\*in eine\*n Schmuggler\*in gefasst und dessen Schmuggelgut beschlagnahmt, so darf er\*sie keinem\*r weiteren Schmuggler\*in mehr auflauern, bevor er\*sie nicht die beschlagnahmte Schmuggelware bei einem zweiten Sammelplatz abgegeben hat, wo ein\*e weitere\*r Helfer\*in die Punkte ermittelt.

Ein\*e Helfer\*in gibt am Startpunkt das Schmuggelgut aus, zwei andere sammeln es jeweils für Schmuggler\*innen



und Wächter\*innen wieder ein und mindestens zwei weitere Helfer\*innen durchstreifen das Gelände und achten auf die Einhaltung der Regeln.

Nach Ablauf der Zeit wird die heil über die Grenze gebrachte und die beschlagnahmte Schmuggelware gezählt – danach wechseln beide Teams ihre Rollen und es geht in die «zweite Halbzeit».

### Alternative

Das Schmugglerspiel kann auch sehr gut bei Dunkelheit gespielt werden. Die Wächter\*innen haben dann Taschenlampen, die Schmuggler\*innen nicht. Ein\*e Wächter\*in hat eine\*n Schmuggler\*in gefangen, wenn er\*sie ihn anleuchtet und ihren\*seinen Namen ruft, anfassen ist nicht nötig. Die Helfer\*innen, die Schmuggelgut ausgeben und einsammeln, werden mit einem Blinklicht ausgestattet, damit sie leichter zu finden sind.

### Material

- Schmuggelgut wie zum Beispiel: Papierhandtücher als Falschgeld, rote Kerzen als Dynamitstangen, Briefumschläge als Geheimdokumente oder auch Bälle, Löffel, Äpfel, etc.
- Absperrband zur Markierung des Spielbereiches
- Kreppband, Schminke oder anderes zur Kennzeichnung der beiden Mannschaften

## VARIANTE FÜR WARMER TAGE

Die Ausgangslage und Spielidee ist dieselbe wie vorhin, dazu kommt Folgendes:

- Wasserpistole/Wasserbomben/Schüssel/abgepackte Gummibärchen
- Achtet, dass Ersatzkleider in der Nähe sind
- Nun wird im Wald/Gelände/draussen eine Schüssel hingestellt
- Die Wachen müssen mindestens 10 Meter Abstand zur Schüssel haben

Die Wasserpistolen und Wasserbomben gehören zur Ausrüstung der Wachen, die Schmuggler\*innen erhalten die Gummibärchen.

Die Schmuggler\*innen müssen nun versuchen, unbeschadet zu der Schüssel zu kommen, um die Gummibärchen zu platzieren. Werden sie vom Wasser getroffen, müssen sie die Gummibärchen fallen lassen und neue holen. Wenn sie die Gummibärchen in die Schüssel gelegt haben, dürfen sie neue holen.

## VARIANTE FÜR SCHNELLDENKENDE

Gespielt wird im Wald mit verschiedenen Stationen, diese sollten «auf Sicht» sein.

Die Kinder werden in Schmuggler\*innen und Polizist\*innen aufgeteilt (Verhältnis ca. 3:1).

### Schmuggler\*innen

Die Schmuggler\*innen erhalten unterschiedliche Schmuggelwaren und müssen die richtige Station suchen, die die Ware entgegennimmt. Sie bekommen dort einen Punkt und neue Schmuggelware. Dabei haben alle Schmuggelstationen Waren der jeweils anderen Stationen an Lager. Nach 50 Punkten pro Station haben die Schmuggler\*innen gewonnen.

### Polizisten\*innen

Die Polizisten\*innen versuchen, die Schmuggler\*innen abzufangen. Berühren sie eine\*n Schmuggler\*in, muss diese\*r

ihre\*seine Ware herausrücken und bekommt dafür einen Passierschein. Diesen Passierschein kann der\*die Schmuggler\*in an einer Station wieder gegen neue Ware eintauschen. Die Polizisten\*innen rennen zurück zur Polizeistation und erhalten dort gegen die konfiszierte Ware einen neuen Passierschein. Jedes Kind hat also immer entweder Ware oder Passierschein auf sich. Die Polizisten\*innen gewinnen, falls sie 200 Schmugglerwaren gesammelt haben.

## VARIANTEN NACH ALTERSKLASSEN

Für ausgleichende Gerechtigkeit können Markierungen für unterschiedliche Altersklassen sorgen: Die Jüngsten mit grünen Armbändern, die Mittleren mit orange farbigen Bändern und die Ältesten mit roten Bändern. Die Jüngsten dürfen alle fangen und nur von den Jüngsten gefangen werden. Die Ältesten dürfen nur die Ältesten fangen, aber von allen gefangen werden. Die Mittleren dürfen nur Mittlere und Ältere fangen, jedoch auch nur von Mittleren und Jüngeren gefangen werden.

Eventuell die Polizist\*innen markieren, damit diese nicht selbst zu den Schmuggelstationen rennen; beziehungsweise leichter für Schmuggler\*innen zu erkennen sind.

Je mehr Stationen im Spiel sind, desto schwieriger wird es. Je mehr Kinder mitspielen, desto mehr Stationen sind auch notwendig. Bei 80 Kindern sind 6 Stationen ideal.

### Tipps

Mit der richtigen Anzahl der benötigten Waren etwas jonglieren. Es ist schwierig, dies im Allgemeinen festzulegen, da es stark auf die Laufwege und das Gelände ankommt. Man könnte ein Spiel auch auf Zeit spielen lassen und nach beispielsweise 30 Minuten abzählen, ob die Schmuggler\*innen mehr als doppelt so viel Waren schmuggeln konnten, als die Polizei beschlagnahmen konnte.

Waren können Kronkorken, Korken, Bierdeckel, Kleiderbügel etc. sein. Aber auch einfach bedruckte Papierblättchen sind möglich. Der Fantasie darf freier Lauf gelassen werden.

# DIE VERSCHIEDENEN WEGE DER GÜTER

Nicht nur die Seidenstrasse:  
Unzählige Routen und Transportarten,  
die sich im Verlauf der Geschichte ändern.

Von David Joller / Jupiter

Die Seidenstrasse dürfte den Leser\*innen – mindestens nach der Lektüre dieses KOMPASS – als die wohl bedeutendste antike Transportroute zwischen China und dem Mittelmeerraum bekannt sein.

Der Landweg galt seit jeher als bedeutendster Transportweg für Güter. Dies lag wohl daran, dass nur auf diese Weise grosse Mengen an Gütern relativ sicher über weite Strecken transportiert werden konnten. Zudem konnte jedermann, der Karte und/oder Wegweiser lesen konnte, sich in diesem Geschäft betätigen. Der Transport auf diesen Landrouten war relativ gefahrlos. Der Transportweg zu Wasser hingegen war noch wenig etabliert. Es fehlte an Erfahrung, Seefahrer waren selten und die Transportkapazität war beschränkt. Entlang solcher Handelsrouten entstanden Städte und Kulturen. Auch immaterielle Güter wie Wissen, Religionen – oder Krankheiten – wurden auf diesen Wegen verbreitet. Die Bedeutung solcher Handelsrouten findet man bis in die Gegenwart beispielsweise in der Architektur oder in Zünften.

## Handelswege zu Land

Bekanntere historische Landwege sind sicher die Seidenstrasse, aber auch zahlreiche Flüsse wie Rhein oder Donau waren wichtige Transport- und Handelsrouten. Der Rhein war bereits in vorrömischer Zeit ein Handelsweg; im Mittelalter war es die wichtigste Nord-Süd-Handelsroute in Europa. Weitere bedeutende Transportrouten im Mittelalter waren die Süd-Nord-Verbindung Via Imperii von Rom nach Stettin an der Ostsee und die Ost-West-Verbindung Via Regia von Moskau nach Santiago de Compostela. Mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert wurden Eisenbahnlinien gebaut, die den Gütertransport auf dem Landweg vereinfachten. Der Gotthard-Basistunnel und Lötschberg-Basistunnels sind die zwei Begriffe für den schienengebundenen Gütertransit durch die Alpen. Die Gotthardroute wurde bereits vor Jahrhunderten als Nord-Südverbindung verwendet. Nach dem Bau der Teufelsbrücke im 13. Jahrhundert wurde ein Säumerweg erstellt, der eine in der damaligen Zeit komfortable Fuss-Verbindung zwischen Uri und dem

Tessin ermöglichte. Nicht nur in den Sommermonaten, auch im Winter soll früher der Gotthardpass begangen worden sein. Zu Beginn des 15. Jahrhunderts sollen jährlich bereits rund 10 000 Personen und 9000 Saumtiere den Pass überquert haben.

## Schiffe auf dem Meer

Mit dem technologischen Fortschritt verlagerten sich die Transportwege zwischen dem 13. und dem 16. Jahrhundert durch das Aufkommen der Schifffahrt teilweise weg vom Landweg hin zum Seeweg. Der Seeweg galt als hinderlicher im Gegensatz zum Landweg; man denke an all die Räuber und Zollstationen. Das nötige Wissen über die Navigation auf hoher See war erarbeitet, und die Schiffe stabil und gross. Der Transport auf dem Seeweg ist heute für weite Strecken der gebräuchliche Weg. Die Seefahrer nehmen einerseits einen möglichst kurzen Weg und andererseits sollen sie in internationalem Gewässer kurven. Fixe Routen zu beschreiben ist etwas schwieriger als bei Landverbindungen. Karten im Internet mit den Realtime-Positionen der Schiffe zeigen, dass es nur so wimmelt von Schiffen auf dem Meer.

Die Schweiz hat zwar selbst keinen Meeranstoß, dennoch spielt sie heute mit, wenn es um die Fracht von Containergut weltweit geht: Die Reederei MSC, mit Sitz in der Schweiz, ist die zweitgrösste Containerreederei der Welt. MSC besitzt auch das grösste Containerschiff der Welt, MSC Oscar. Das vor sechs Jahren gebaute Schiff ist knapp 400 Meter lang und 60 Meter breit. Es fasst über 19 200 20-Fuss-Container. Solche Schiffe können nur an grossen Häfen anlegen. Von den zehn Häfen mit dem grössten Containerumschlag liegen sechs in China. Der Hafen in Shanghai schlägt im Jahr 2018 rund 42 Millionen Container um. Der grösste europäische Hafen ist Rotterdam mit 14,5 Millionen abgefertigten Containern im Jahr 2018.

## Luftfracht

Der Luftweg für Güter kam erst in den letzten 60 Jahren auf. Mit dem liberalisierten Welthandel können Güter mit viel weniger bürokratischem Aufwand und viel schneller über weite Strecken transportiert werden. Luftfracht ist zudem sicher und zuverlässig – unter der Voraussetzung von funktionierenden Luftwegen.

## Monetäre Handelsströme

Die physischen Handelswege haben auch einen Fluss von Geld zur Folge. Die Welthandelsorganisation sammelt dazu Daten und veröffentlicht diese. Die Handelsströme zeigen eindrucksvoll, dass der Haupthandel weltweit zwischen Asien, Europa und Nordamerika stattfindet.

Die grössten interregionalen Handelsströme (in Geld gemessen) sind zwischen Asien und Nordamerika (1066 Mia. \$), sowie zwischen Asien und Europa (853 Mia. \$). Weiter wird viel gehandelt zwischen Europa und Asien (663 Mia. \$), zwischen Europa und Nordamerika (534 Mia. \$), sowie zwischen Nordamerika und Asien (468 Mia. \$) bzw. Europa

(359 Mia. \$) und zwischen Nahost und Asien (396 Mia. \$). Die Handelsströme zwischen den Regionen oder zu den anderen Regionen Lateinamerika und Afrika sind alle kleiner als 300 Mia. \$ und fallen in der Gesamtbilanz nicht ins Gewicht. Der Handel in den Regionen selbst ist noch einmal um ein Vielfaches grösser: Europa (4059 Mia. \$) steht vor Asien (2809 Mia. \$) und Nordamerika (1146 Mia. \$). (WTO 2015)

Nach Schätzungen der WTO (Basis: 2014) sind weltweit rund die Hälfte aller Transporte Frachttransporte. Über 60 Prozent davon sind Transporte auf hoher See. Rund 30 Prozent sind Transporte auf dem Festland, das heisst auf Strassen, Schienen und Binnengewässern. Weltweit werden nur rund 10 Prozent aller Frachttransporte in der Luft abgewickelt.

In der Schweiz werden 63 Prozent (gemessen in Tonnenkilometern) der Güter auf der Strasse und 37 Prozent auf der Schiene transportiert. Rund ein Drittel der Exporte und ein Sechstel der Importe erfolgen auf dem Luftweg. Quelle: WTO, Bundesrat

### HANDEL VON...

Asien nach Nordamerika (1066 Mia. \$)

Nordamerika nach Asien (468 Mia. \$)

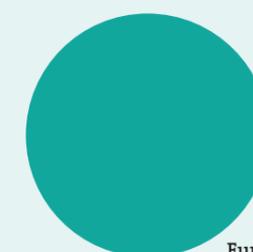
Asien nach Europa (853 Mia. \$)

Europa nach Asien (663 Mia. \$)

Europa nach Nordamerika (534 Mia. \$)

Nordamerika nach Europa (359 Mia. \$)

### HANDEL INNERHALB VON ...



Europa (4059 Mia. \$)



Asien (2809 Mia. \$)



Nordamerika (1146 Mia. \$)

# SEIDENSTRASSEN DER SCHWEIZ

Im Schweizer Strassenverzeichnis finden sich erstaunlich viele Seidenstrassen.

Ein Blick in die Industriegeschichte der Schweiz erklärt weshalb.

Von Martina Meyer / Flugs

Ob Brugg, Dübendorf, Lachen, Oberurnen, Thalwil, Wallisellen oder Winterthur, in allen Ortschaften befindet sich eine Seidenstrasse. Auch Seidengassen oder Seidenhofstrassen – beziehungsweise Seidenhofgassen finden sich im Strassenverzeichnis. Diese Strassenamen rühren geschichtlicher Herkunft. Rund um Zürich nämlich befand sich Ende des 19. Jahrhunderts eines der bedeutendsten Zentren der Seidenindustrie.

## Der Weg der Seide

Bereits drei Jahrhunderte v. Chr. verfügte China über Kenntnisse zur Produktion von Seide. Das Wissen gelangte über die Jahrhunderte bis in das Byzantinische Reich, das um 500 n. Chr. den gesamten östlichen Mittelmeerraum kontrollierte. Der Legende nach sollen im Jahr 527 zwei Mönche nach Byzanz gewandert sein, die in ihren Spazierstöcken Maulbeerbaumsamen und Eier des Seidenspinners geschmuggelt hätten. Über die Araber und die Griechen «wanderte» das Wissen weiter bis nach Italien, Spanien und Frankreich und in die Schweiz.

Dass in der Schweiz ein regelrechter Seidenboom entstand, ist auf die Wirren der Reformation zurückzuführen. Während die Reformation in der Schweiz im 16. Jahrhundert dank Calvin und Zwingli bereits weitgehend gefestigt war, herrschten in Frankreich die Hugenottenkriege (1562–1598) in denen Protestanten verfolgt wurden. Mit dem Edikt von Nantes 1598 gewährte man den calvinistischen Protestanten in Frankreich religiöse Toleranz und volle Bürgerrechte. 1605 widerrief jedoch König Louis XIV das Edikt von Nantes, worauf innert wenigen Monaten Hunderttausende vor allem in die calvinistischen Gebiete der Niederlande, der Schweiz und nach Preussen flohen. Glaubensflüchtlingen aus Frankreich sowie auch aus dem katholischen Tessin, ist es zu verdanken, dass in der Region rund um Zürich der Grundstein für die Seidenindustrie gelegt werden konnte.

## Zürich und der Seidenboom

Die Gebrüder Werdmüller gründeten 1575 zusammen mit einem protestantischen Locarneser Flüchtling ein Seiden-

unternehmen, welches zunächst auf den Export ausgerichtet war. Die Geschäftsleute betrieben ein sogenanntes «Verlagssystem», was bedeutet, dass sie das Garn einkauften und es an Arbeiter\*innen abgaben. Diesen wurden Webstühle zur Verfügung gestellt und schliesslich verkauften Werdmüllers den in Heimarbeit gefertigten Stoff bis über die Landesgrenzen hinaus. Sie gelten heute als Begründer der Zürcher Seidenindustrie.

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Seidenindustrie rasant. 1893 lag die Jahresproduktion von Seide bei über 50 Millionen Metern und die Stadt Zürich war der zweitgrösste Hersteller weltweit. Nebst der Produktion und dem Handel mit Seide betätigten sich auch einige Textilhäuser als Banken. Somit ist auch die Geschichte des Bankplatzes Zürich wortwörtlich eng mit der Seidenindustrie verwoben. Auch der Maschinenbau erlebte dank der Seidenindustrie einen regelrechten Aufstieg. Maschinenbau gab es zwar schon vor 1800, Spinnräder und Webstühle standen der Heimindustrie zur Verfügung, doch die zunehmende Nachfrage von Seidenprodukten verlangte nach effizienteren Maschinen. Ganze Werkstätten, die den Spinnereien angehörten, widmeten sich nicht nur dem Unterhalt und der Reparatur von Maschinen, sondern sie konstruierten selbst auch Maschinen nach Vorlage von ausländischen Modellen. So entwickelte sich zum Beispiel die Spinnerei Escher Wyss in Zürich allmählich von einer Textil- zu einer Maschinenfabrik.

Während sich Zürich als Handelsplatz für Seide etablierte, entstanden entlang des linken Zürichseeufers diverse Produktionsbetriebe. Es gab Seidenspinnereien, Seidenwebereien sowie Färbereien. So war die 1896 errichtete «Rote Fabrik» in Wollishofen in ihren Ursprüngen eine Seidenstoffweberei und Sitz der Seidenfirma Henneberg. In Wallisellen wurde die Zwicky & Co gegründet, eine Seiden- und Baumwollzwirnerei, in Horgen entwickelte sich Stünzi Söhne zu einer international tätigen Gruppe. In Thalwil erwarb ein gewisser Friedrich Weidmann 1832/33 eine kleine Seidenfärberei. Dessen Sohn August Weidmann schloss sich mit dem Seidenindustriellen Schwarzenbach zusammen

und worauf die «Färberei Weidmann AG» entstand. Die Färberei Weidmann AG gehörte zu den grössten Strangfärbereien Europas und zählte in den besten Jahren über 1000 Mitarbeiter (Quelle: Zürcher Denkmalpflege).

## Dank Heimarbeit zum Global Player

Ebenfalls in Thalwil ansässig war die Firma Robert Schwarzenbach & Co AG, welche 1829 gegründet wurde und auf das Weben von Seide spezialisiert war. Nach etlichen Firmenübernahmen und Erweiterungen arbeiteten um 1870 bereits über 1200 Handweber für die Firma. Und dies nicht etwa nur im Raum Zürich. Die «Ferggstuben», also die im eigenen Haus eingerichteten Produktionsräume für die Heimarbeit, verteilten sich im ganzen Land. Ob Hedingen, Berner Jura (Laufen, Mervelier, Courroux), Rüti, Gaster, Höfe (Pfäffikon), Steinen, Einsiedeln, Stans, Lungern oder Erlenbach – in allen Ortschaften standen Handwebstühle in den Haushalten, wo fleissig mitproduziert wurde.

In den Folgejahren eröffnete die Firma eigene Verkaufsbüros in London, Berlin, New York, Como, Mailand und Lyon, das nach wie vor eine Seidenhochburg in Bezug auf die Produktion und den Umschlag mit Seidenwaren war. 1884 produzierten 3722 Mitarbeiter 2 619 460 Laufmeter Seidenstoffe im Verkaufswert von 7,5 Millionen Franken. Das Unternehmen war 1928 der grösste Schweizer Konzern und die grösste Textilfirma der Welt.

Schwarzenbach gelang es als einem der wenigen Grossindustriellen den ersten Weltkrieg, die Krise der 20er Jahre und den zweiten Weltkrieg einigermaßen unbeschadet zu überstehen. Dennoch schrumpfte die Produktion 1935 auf unter 10 Prozent. Auch wenn Mode, Technik und Materialien laufend den neusten Entwicklungen angepasst wurden, musste die Firma letztendlich 1981 den Fabrikbetrieb einstellen. Lediglich die Sparten Handel und Zulieferfabrikation blieben erhalten. Das heutige Unternehmen hält Immobilien und beteiligt sich insbesondere an Gesellschaften der Textilbranche (Quelle: www.wikipedia.org)

## Unternehmerische Fehlentscheide bedeuteten den Anfang vom Ende

Die grössten Unternehmen mischten tüchtig im Weltmarkt mit und waren von der Reputation und von der Grösse her etwa gleichbedeutend, wie jene der Schweizer Uhrenindustrie. Die Weltwirtschaftskrise in den 1920er-Jahren setzte der Schweizer Seidenindustrie arg zu. Wegen zusätzlicher unternehmerischer Fehlentscheide mussten fatale Umsatz-



Fabrikationshallen der Robt. Schwarzenbach & Co.

einbussen hingenommen werden. Als die Kunstseide auf den Markt kam – und die Zürcher Unternehmer weiter auf «ihre» originale Seide setzten – bedeutete dies den Anfang vom Ende.

Vor allem die Konkurrenz aus Fernost, die gestiegenen Bodenpreise, Personalnot und neu entwickelte Textilien, etwa Synthetik, machten der Seidenindustrie zu schaffen. Der zunehmende Handel mit günstiger Importware verdrängte die qualitativ hochstehende Seide, worauf viele Produktionsbetriebe schliessen mussten. Gebäude wurden verkauft, gingen an die Gemeinde über, es entstanden Kulturstätten oder sie wurden ganz abgerissen und mussten Neubauten weichen. Es sind nur die Strassennamen, die Seidenstrassen, die übrig geblieben sind und an die glorreiche Geschichte erinnern.

Ganz verschwunden ist die Seidenindustrie jedoch nicht aus der Schweiz. Einige der Seide nahestehende Unternehmen behaupten sich seit Jahren erfolgreich in Nischenmärkten. Hochwertige Jacquard-Stoffe, Seidenwebstoffe und Seidenspitze «made in Switzerland» defilieren regelmässig an internationalen Modeschauen. Zudem ist es ein Ziel der Vereinigung Schweizer Seidenproduzenten «swiss silk», die Produktion von Seide in der Schweiz wieder zu beleben.

Notiz am Rande: Die aufgeführten Firmen sind rein zufällig gewählt. Die Aufzählung ist weder abschliessend noch lässt sie Rückschlüsse über eine Rangierung in Grösse bezüglich Umsatzes, Produktionsmenge oder Mitarbeiterzahlen zu.

# PRO/CONTRA SEIDENSCHLAFSACK

Von David Joller / Jupiter

## Contra Seidenschlafsack

Nie ohne meinen Baumwollschlafsack in meinem Schlafsack! Seit meinen frühen Pfadi-Jahren habe ich einen Innenschlafsack für meinen Schlafsack, um den Schlafsack zu schonen und sauber zu halten. Ich war einer der ersten in meiner Abteilung mit so einem Tuch im Schlafsack. Ich erhielt es wohl von meinen Eltern zu Weihnachten. Ich nannte das Leintuch liebevoll Sarg. Das aus 100 Prozent Baumwolle gewobene Tuch vermittelt ein Schlafgefühl wie zuhause im eigenen Bett. Denn auch dort besteht die Bettwäsche aus Baumwolle. Auch im Schlafsack möchte man gerne so gut schlafen wie zuhause. Die leicht raue Oberfläche gibt mir einen guten Halt im Schlafsack und ich rutsche nicht umher wie in einem Synthetik-Schlafsack oder einem Seidenschlafsack. Auch der Wärmeaustausch mit der Umgebung dünkt mich in diesem Tuch optimal. Die gute Waschbarkeit, die Robustheit und die Dauerhaftigkeit sprechen weiter für dieses Baumwolltuch. Mittlerweile – nach rund 20 Jahren – hat die Schlafsackeinlage altershalber ausgedient. Aber vor einer nächsten Übernachtung in einem Schlafsack werde ich sicher wieder ein Leintuch aus 100 Prozent Baumwolle anschaffen. Mehr braucht man nicht dazu sagen.

### Bildquellen:

Cover  
[www.pixabay.com](http://www.pixabay.com)

Seite 3:  
swiss silk

Seite 6:  
[www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org)

Seite 7:  
[www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org)

Seite 8:  
Pfadi Don Bosco, Hergiswil

Seite 13:  
Copyright Alexis Schwarzenbach, Zürich  
HSLU\_000005101

Von Murielle Egloff / Forza

## Pro Seidenschlafsack

Als die Anfrage kam, Argumente für meinen Seidenschlafsack zu formulieren, habe ich gar nicht verstanden, warum ich das tun soll. Für mich ist es offensichtlich, dass der Seidenschlafsack der perfekte Innenschlafsack ist. Argumente FÜR den Seidenschlafsack gibt es meiner Meinung nach Hunderte. Also, für jene, die sich für einen kurzen Moment verunsichert fühlen und für alle andern – damit ihr euch in eurer Liebe zum Seidenschlafsack bestätigt fühlt – hier meine Top-Argumente, weshalb ich seit Jahren auf einen Seidenschlafsack schwöre. Mein Seidenschlafsack hab ich immer dabei, egal ob bei einer Übernachtung im Zelt, auf einer Bergtour, im Lagerhaus im Schlafsack oder auch beim Städtetrip im Hotel. Man weiss nie, worauf man sich bettet und mit meinem Liebling fühle ich mich immer wohl und sicher. Zudem ist er mit ca. 130–150 Gramm ein echtes Leichtgewicht und kann dank des feinen Textils auf ein Mini-Päckchen zusammengeschnürt werden und ist so äusserst platzsparend. Der Platz im Koffer oder im Tourenrucksack kann für anderes gebraucht werden. Man möchte ja nicht auf etwas persönlich Wichtiges verzichten. Der sanfte Stoff passt sich perfekt meiner Haut an und lässt mich zart reinuscheln. Was will man mehr? Sofort fühle ich mich geborgen und seidig sanft gebettet.

Das Material ist geeignet für alle Temperaturen und wirkt temperaturregulierend. Am Morgen muss der Seidenschlafsack nur kurz an der frischen Luft aufgehängt werden und zack ist er wieder bereit, um verstaut zu werden. Der Seidenschlafsack ist ein Lebensgefühl und nicht nur ein Stück Stoff und gehört darum bei jedem Lagerabenteuer dazu.



## PRÄSES FRAGEN BARNY

### Frage

An einer Sitzung habe ich gehört, dass im BULA 21 die Leiter\*innen auch den vollen Teilnehmerbeitrag bezahlen müssen. Das ist in den normalen Sommerlagern nicht der Fall. Angenommen wir rechnen mit 300 Franken pro BULA-Teilnehmer\*in, dann entspräche das der stolzen Summe von 3600 Franken, die unser Leitungsteam bezahlen müsste. Das heisst, sie würden dafür bezahlen, dass sie das Programm für die Kinder machen. Kann man hier was tun?

### Antwort

Es stimmt, dass in den letzten BULAs auch die Leiter\*innen einen Teilnehmerbeitrag bezahlen mussten. Das wird wohl auch dieses Mal so sein, obwohl dies gegen die «Regel» der selbst organisierten und durchgeführten Pfadilager ist. Das BULA jedoch stellte jeweils eine riesige Infrastruktur zur Verfügung. Dazu gehörten Baumaterial, Küchen, «Lädeli», Toiletten, das Essen aber auch Bühnen und Plätze, wo Programm stattfindet. Die Ausgaben für ein Lager in dieser Grössenordnung sind enorm. Daher ist es erforderlich, dass alle einen Teilnehmerbeitrag bezahlen.

Trotzdem gibt es Möglichkeiten, die eigene Lagerkasse zu entlasten. So wurden etwa im letzten Bundeslager die Teilnehmerbeiträge reduziert, wenn man sich für Helfertage gemeldet hat. Weiters hat der Bund entschieden, die J&S-Beiträge zu erhöhen. Dies wird ab Sommer 2020 umgesetzt und kann dazu beitragen, dass das Lagerbudget der Abteilung nicht überstrapaziert wird, sofern die Beiträge klug eingesetzt werden können. Weiters ist es auch für die Pfarrei eine gute Gelegenheit, die grosse Arbeit der Leiter\*innen mit einem Zustupf an die Teilnehmerbeiträge zu wertschätzen. Wichtig ist, dass die Pfadiabteilung die zusätzlichen J&S-Beiträge sowie die Mehrausgaben für das BULA 21 schon jetzt in die zukünftige Budgetierung einfließen lassen.



## VKP AKTUELL

### Präsekurs 2020

Am Freitag und Samstag, 18. & 19. September 2020 findet der VKP-Präsekurs in Dietikon statt. Das Thema des Präsekurses lautet «Vom Biber zum Rover – als Präses den persönlichen Fortschritt begleiten». Wir befassen uns neben den Grundlagen zum Präsessein insbesondere mit Ritualen wie Taufe, Übertritt oder Roverwache. Die genauen Modalitäten, wie der Kurs durchgeführt werden kann, geben wir euch gerne bekannt, wenn die Empfehlungen und Weisungen der Behörden klar sind.

### Gemeinsame Präsestagung DAMP, Jubla Schweiz, VKP 2021

Die für den 14. März 2020 geplante Präsestagung «Präses sein» mussten wir absagen. Nun ist das Verschiebungsdatum gefixt: Die Präsestagung findet am Samstag 20. März 2021 wiederum in Olten statt. Erfreulicherweise haben schon einige Workshopleiter\*innen zugesagt, sodass wir zuversichtlich sind, ein ähnliches Angebot anbieten zu können, wie für 2020 geplant. Zudem wollen wir sicher Erfahrungen der vergangenen Wochen einfließen lassen. Wir sind alle herausgefordert worden und haben uns kreativ gezeigt. Gerade digitale Formate eröffnen Möglichkeiten, die auch nachhaltig genutzt werden wollen, wenn die Krise vorbei ist.

### Bronze Wolf für Hööggi

Die WOSM (World Organization of the Scout Movement) zeichnet 2020 Walter Hofstetter/Hööggi mit dem Bronze Wolf aus. Dies geschieht bei besonderen Verdiensten um die weltweite Pfadfinderbewegung. Hööggi trat 1966 in die Pfadi St. Gallus Kriens ein und ist bis heute der Pfadi treu geblieben. Sein reiches Engagement zeigt, welche Möglichkeiten die Pfadi bietet und was «persönlicher Fortschritt» bedeuten kann. Hööggi war unter anderem Ausbildungsverantwortlicher der Pfadi Luzern, Mitglied der Roverequipe und Roverkommissär des Schweizerischen Pfadfinderbundes, Präsident der Pfadibewegung Schweiz, Mitglied des WOSM-Weltkomitees. «One-Man-Shows führen in der Pfadi nicht zu Erfolg. Insofern betrachte ich die Auszeichnung auch als eine Anerkennung an euch für eure grosse Arbeit und Unterstützung.» Mit diesen Worten (unter anderem) bedankt sich Hööggi. Wir gratulieren und freuen uns mit Hööggi, dass wir gemeinsam ein Stück auf dem Weg unterwegs sein durften. Danke für dein riesiges Engagement.

# WITZIGES ZU KATZEN (VIA SEIDENSTRASSE)

Lange dachte man, dass die Hauskatzen via  
Seidenstrasse nach Europa kamen.  
Wahrscheinlich haben sie aber den umgekehrten  
Weg genommen.

Von Thomas Boutellier / Barny

Woher unsere Katzen kommen? Ich zumindest dachte, irgendwie wurden aus grossen Katzen, die mal hier hausten, die kleineren. Aber was muss ich lesen, wenn ich das google: Viele Fachleute glaubten, dass die Hauskatze, so wie wir sie kennen, aus dem Nahen Osten via die Seidenstrasse nach China (also in den Fernen Osten) gebracht wurde. Im Nahen Osten hatten sich die Nubischen Falbkatzen – auch Afrikanische Wildkatzen genannt – vermutlich schon den Menschen angeschlossen, als diese dort vor etwa 11000 Jahren sesshaft wurden und begannen, Landwirtschaft zu betreiben.

Vor rund 4000 Jahren wurde in Ägypten aus der afrikanischen Wildkatze eine «richtige» Hauskatze. Die Ägypter verehrten ihre Katzen so sehr, dass sie zum Kult wurden. Wie archäologische Forschungen zeigen, wurden Katzen im alten Ägypten sogar einbalsamiert. In chinesischen Dörfern fand man Katzenknochen, die auf 3500 v. Chr. datiert werden können. Die DNA-Tests zeigten, dass diese «Ost-Katzen» genetisch auch Leopardenkatten sind. Sie sind nicht «Nachfahren» der westlichen Wildkatze, von welchen auch «unser West-Katzen» abstammen, sondern entfernte Verwandte. Die Leopardenkatten sind immer schon echte Asiaten gewesen. Es gab damals also offenbar zwei völlig verschiedene Arten von Hauskatzen!

Heute allerdings sind auch Chinas Hauskatzen Nachfahren von «West-Katzen». Wahrscheinlich kamen sie über die Seidenstrasse aus dem Römischen Reich nach China. Dass es «unsere» Katzen auf der ganzen Welt gibt, ist somit wohl der Seidenstrasse geschuldet. Ob die Katzen, die 6400 km in einem Lauf gemacht haben, ist nicht verbrieft.



**KOMPASS**  
3/2020, 81. Jahrgang  
erscheint sechsmal jährlich  
ISSN 1661-3996

**Herausgeber**  
Verband Katholischer Pfadfinderinnen  
und Pfadfinder VKP

**Jahresabonnement**  
Für aktive Pfadi CHF 32.–, sonst CHF 37.–  
(Ausland CHF 35.–/40.–)  
Das Abonnement ist nur auf Jahresende  
schriftlich kündbar. Postkonto: 60-21832-5

**Redaktion und Adressänderungen**  
Zeitschrift Kompass, VKP  
St. Karliquai 12, 6004 Luzern  
Tel. 041 266 05 00  
e-mail: kompass@vkp.ch, www.vkp.ch

**Gestaltung**  
icona basel  
Angensteinerstrasse 38, 4052 Basel  
Tel: 061 312 25 10  
www.icona-basel.ch

**Druck und Versand**  
Oberholzer AG

**KOMPASS Equipe**  
Thomas Boutellier, Olten; David Joller, Bern;  
Michael Weber, Zofingen; Norina Brun,  
Olten; Martina Meyer, Hergiswil