



Auf der Seidenstrasse von Pakistan nach Turkestan (Teil 1)

*Hängebrücke über
den Hunzafluss
bei Gilgit*

Die Seidenstrasse gehört zu den grossen, sagemumwobenen Handelswegen. Sie war vom Altertum bis zur Zeit der Erschliessung der Seewege die einzige Verbindung zwischen dem Abendland und China. Es war Marco Polo, der zum ersten Mal einer breiten Öffentlichkeit im Abendland über die Seidenstrasse berichtete. Doch als der Venezianer vor 700 Jahren diesem berühmtesten aller Karawanenwege entlang zog, hatte die Seidenstrasse ihre Glanzzeit lange hinter sich. Bald danach geriet sie in Vergessenheit.

Durch die Provinzen Sinkiang und Kansu verliefen seit alter Zeit die grossen Verbindungswege des "Reichs der Mitte" nach Westen. Die alte Seidenstrasse führte von China bis zum Mittelmeer und wies mehrere Nebenrouten auf. Sie begann in Xi-an, im westlichen Zentralchina, führte über Jia-yu-guan (wo man noch heute die westlichsten Teile der grossen Mauer in der Wüste Gobi sehen kann) nach Dunhuang (mit den berühmten Mogao-Grotten) südlich via Khotan oder nördlich via Turfan am Tarim-Becken vorbei nach Kashgar, von dort über die Höhen des Kunlun und des Pamirs nach Nordindien, Persien, die

Levante und schliesslich nach Europa.

Schon in der Han-Dynastie (ab 200 v.Chr.) gab es Kontakte mit dem fernen Rom. So berichtete Plinius der Ältere, dass regelmässig fremde Händler aus dem Osten ihre Waren, vor allem die begehrte Seide, wortlos an den Ufern der Flüsse auslegten und warteten, was man als Tauschobjekte dafür anbieten würde. Man nannte



*Sommer
im
Hunzatal,
am Fuss der
7'800 m
hohen
Berge*

diese Leute "sires", die Seidenmänner. Sie galten den Römern als friedfertig und milde gestimmt.

Ab dem zweiten nachchristlichen Jahrhundert entstanden vage diplomatische Kontakte. Man wusste von der Abneigung der Sires gegen Milchprodukte, man kannte ihre Apfelsinen (d.h. chinesische Äpfel), und man hörte gerüchteweise sogar von der grossen Mauer. Etwa anfangs des siebten Jahrhunderts wurden Einzelheiten des Pekinger Hofzeremoniells bekannt. Später, um 1270, hielt sich möglicherweise Marco Polo in China auf. Die Berichte jener ersten Venezianer, die bei Hofe in China vorsprachen, erzählten von derartigem Prunk, dass man die Berichterstatter als üble Lügner abtat.

Soweit man heute abschätzen kann, dürfte seinerzeit der Transport von Waren aus Zentralchina bis in den Mittelmeerraum per Kameltreck gut neun Monate gedauert haben. Verbunden war er mit häufigem Umladen der Waren an diversen Stationen (Karawansereien), wo der Kaufmann jeweils die Tiere wechselte, sich etwas erholte und sichernde Begleiter für die weitere Reise anwarb. Denn risikoreich und gefährlich war der Handelsweg allemal. Entsprechend teuer wurden die Waren: Seide, Perlen und das überaus begehrte Porzellan, aufwendige Lackarbeiten, Schnitzereien, Rollbilder, Gewürze, seltene Felle aus dem Pamir und vieles andere. Auch das Papier und der Kompass kamen auf diesem Weg nach Europa. In umgekehrter Richtung setzten der Buddhismus und später der Islam ihren Vormarsch nach Osten fort. Die Seidenstrasse verband auch

die bedeutenden ostturkestanischen Knüpfzentren Khotan, Yarkand und Kashgar mit dem Marktplatz Samarkand, von wo aus die Teppiche in den Westen gelangten. Teppichmuster verbreiteten sich über diese Route in beiden Richtungen.

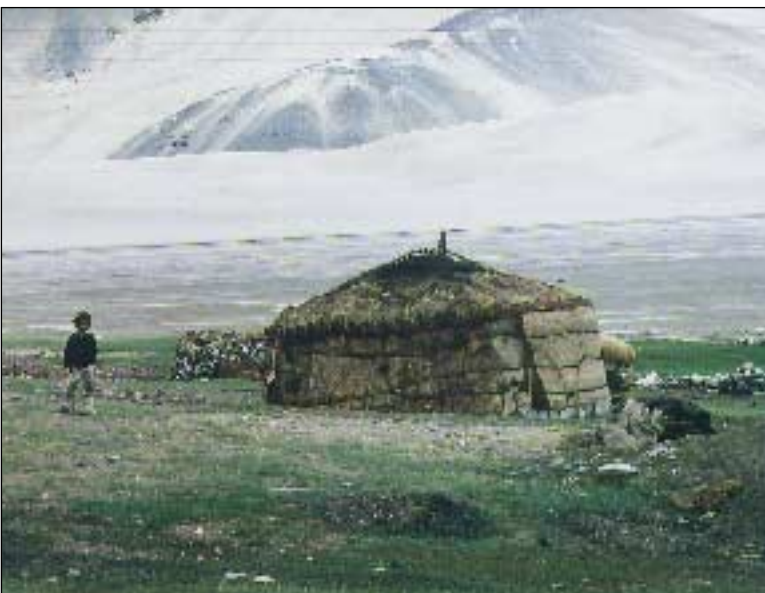
Mit der Eröffnung der Seewege nach Indien und dann weiter in den fernen Osten ging die Bedeutung der Seidenstrasse als Handelsweg schnell zurück; geheimnisvolle Königreiche längs dieses Wegs verarmten und versanken in der Geschichte. Gleichwohl trifft man in der Gobi auch heute noch hie und da Kamelspeditionen: Karawanen mit mehr als fünfzig Tieren transportieren Güter, bei denen es auf Schnelligkeit nicht



Pferdemarkt in Kashgar

drauf ankommt (Baumaterial, Getreide, Petroleum etc.), wodurch der Kamelführer seinen bescheidenen Unterhalt noch verdienen kann.

Erst mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts erinnerte man sich wieder an den alten Handelsweg und interessierte sich auch entsprechend für die daran liegenden Heiligtümer und deren Schätze. Mit Beginn des Grenzkrieges zwischen Indien und China (1960 – 1961) erlangte die für den Handelsverkehr zur Bedeutungslosigkeit verkommene Südroute neuen strategischen Wert. Pakistan und China bauten diese Route zum Karakorum Highway (KKH) aus. Die seit 1988 für den Privatverkehr geöffnete Strasse hat etliche Abenteuer zu bieten. (Fortsetzung im nächsten Heft)



Nomadenleben bei Toxkorgan (China)

Text und Photos: Philippe Grossniklaus