Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1972)

Artikel: Transasienstrassen
Autor: Ehrismann, Walter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-987495

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.07.2025

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

Transasienstrassen

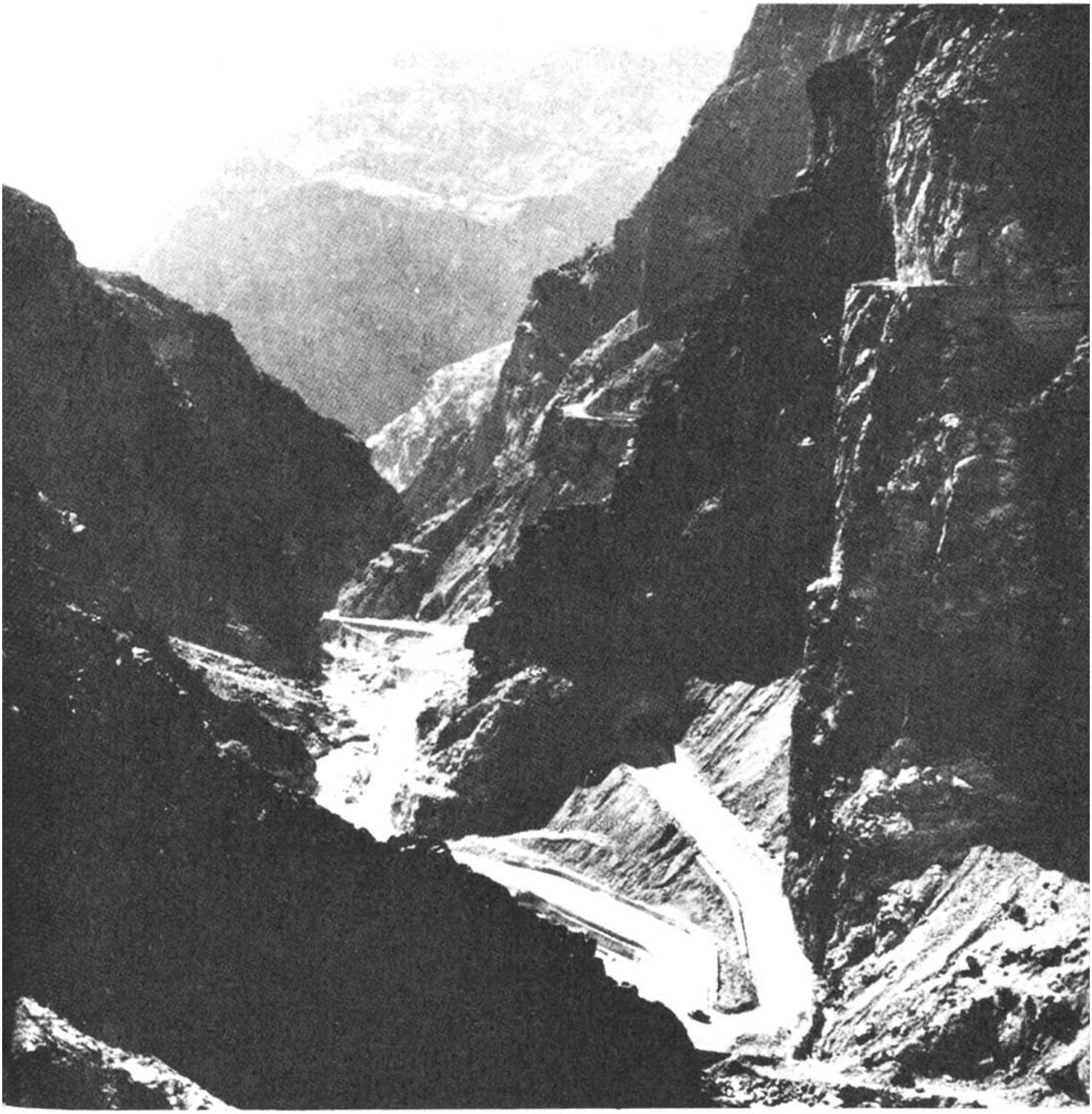
Über Kontinente
spricht der Mensch von Haus zu
Haus.
Hunderttausend Hände
strecken sich zueinander aus.
Menschenskind!
Wenn sie erst beisammen sind!
(Bertolt Brecht)

Buzkaschi ist das wildeste Reiterspiel der Welt. An Festtagen finden sich Zuschauer und Spieler auf einem Platz am Rande der Steppe zusammen. Mit Kalk ist am Boden ein Kreis von drei Metern Durchmesser aufgezeichnet. Darin liegt ein Tierkadaver. Der Ausrufer gibt den ersten Einsatz bekannt: 100 Afghani (fünf Franken). «Los!» schreit er. Sekundenschnell bildet sich über dem Kreis ein wirrer Knäuel von Pferde- und Menschenleibern. Kurze Rufe, Schreie und klatschende Peitschenhiebe – über Gesichter, Hände und Pferdehälse sausen die Schläge nieder. Staub vermischt sich mit Schweiss und Blut. Da! Ein schwarzes Pferd und sein Reiter brechen aus. In rasendem Galopp geht es über die Ebene, die Zügel hangen lose, mit beiden Händen hält der Reiter die Beute. Die Meute verfolgt den Ausbrecher, versucht, ihm den Weg abzuschneiden – alles ist erlaubt! Einen Pfahl umreiten und mitten durch die Gegner wieder dem Kreis zupreschen: Erreicht er ihn, ist der Einsatz gewonnen.

Die Heimat des Spiels ist Afghanistan, die Ebene nördlich des Hindukuschgebirges. Als im 13. Jahrhundert das grosse Reich des Dschingis-Chan auseinanderfiel, blieben manchenorts die rauhen Sitten der mongolischen Reiterhorden. Das Leben ausserhalb der Städte hat sich kaum verändert. Heute noch ziehen Herden den Weideplätzen nach. Wolle, Teppiche werden auf tagelangen Märschen zu den wichtigen Markt- und Handelszentren gebracht. Die wenigen Industrien in den Städten, Rohstoffgewinnung und Verarbeitung leiden unter Transportschwierigkeiten. Luftfracht ist teuer, und Eisenbahnlinien sind spärlich vorhanden. Die berühmte «Seidenstrasse» von Bagdad nach China, die Verbindungen von Istanbul nach dem Fer-

Auf Reisen in Asien: Ein afghanisches Transportauto bei einem Zwischenhalt. Das asiatische Strassennetz wird mit internationaler Hilfe ausgebaut. Oft sind es die alten Karawanenstrassen, die nun für den Autoverkehr ausgebessert werden.

nen Osten sind verfallene Staubpisten. Jeder grosse Regen wäscht sie mehr aus. Was wissen wir eigentlich über Asien?
Als im Jahre 1295 Marco Polo von seinem Aufenthalt am Hofe des Kublai-Chan in China nach Venedig zurückkehrte, glaubte niemand den phantastischen Erzählungen des Weitgereisten. In seinem Bericht schildert er Völker, von deren Existenz und Lebensart das damalige Europa wenig wusste. Vierundzwanzig Jahre lang war Marco Polo unterwegs. Er amtete als Berater des Gross-Chans und hatte Gelegenheit, Erfahrungen zu sammeln und aufzuzeichnen. Porzellan, Steinkohle und Asbest, Papier, Banknoten und Buchdruckerkunst waren in China bekannt. Der Herrscher sorgte für Verkehrswege: Handelsplätze und Häfen wurden auf seinen Befehl angelegt. Die gut ausgebauten Karawanenstrassen, die im Westen bis Bagdad, Damaskus und Alexandrien reichten, im Norden die Mongolei durchzogen, sicherten den regen Handel. Künstler und Gelehrte am Hofe des Chans hatten Auftrag, zum Wohle des Volkes zu wirken. Marco Polo lernte eine Kultur kennen, die der des Westens überlegen war.
Politische Wirren führten zu neuen Grenzziehungen. Die Strassen zerfielen, die Verbindungen zwischen Europa und Asien waren erschwert. Jedes Land, jedes Volk machte unabhängig eine eigene Entwicklung durch. Wissen und Erfahrungen wurden nicht mehr ausgetauscht. Der kulturelle Fortschritt verlangsamte sich in jenen Gebieten, die abseits moderner Verkehrswege lagen. Dagegen bauten Europa und Amerika ihr Strassennetz aus. Wo eine Strasse hinführt, blühen Handel und Industrie auf. Ärmere Bevölkerungen verdienen bald besser und nehmen Anteil am Fortschritt einer Welt, die näher und näher zusammenrückt.
Im November 1958 fasste eine Kommission der UNO (Vereinigte Nationen) den Entschluss, ganz Asien mit einem Netz neuer Strassen wieder zu verbinden. Länder, die keinen direkten Zugang zum Meer haben (Afghanistan, Nepal, Laos), sollten dem modernen Handel und der Industrie erschlossen werden, um ihre Entwicklung zu beschleunigen. Alle bereits vorhandenen Hauptstrassen zwischen Vietnam und Iran (Persien) verbessert man und bringt sie auf einen internationalen Standard. Oft sind es dieselben alten Karawanenstrassen, die schon in früherer Zeit verkehrstechnisch richtig angelegt worden sind. Jedes Land erhielt den Auftrag, an seinem Streckenabschnitt zu bauen. Wo die Überwindung von Gebirgspässen besondere Schwierigkeiten bereitet (Himalaya-, Pamir-, Hindukuschgebirge), wird mit internationaler Hilfe für Tunnels, Gale-



Jedes Land hat seinen Streckenabschnitt, für den es besorgt sein muss. Passstrassen mit ihren Kehren, Galerien und Tunnels sind eine grosse finanzielle Belastung für ein einzelnes Land. Pamirgebirge, Hindukusch und Himalaya sind Hindernisse, die gemeinsame Hilfe erfordern.

rien und Brücken gesorgt. Im Endausbau soll es möglich sein, mit dem Auto auf asphaltierten Strassen vom Mittelmeer ans Chinesische Meer zu reisen. Reis, Gummi, Baumwolle, Holz, Brennstoffe und Mineralien könnten fortan auf dem Landweg schneller ans Ziel gelangen. Menschen in Hunderttausenden von Dörfern und Kleinstädten erhalten neue Arbeitsmöglichkeiten. Staaten, die bisher unter Übervölkerung, Überschwemmungen und Trockenheit, Hungersnöten und Armut gelitten haben, können ihren Bürgern ein sichereres Leben bieten.

Asien ist voller Wunder: Eine Reise dahin ist ein Ereignis. Anderes Essen, ein anderes Klima und weniger Komfort nimmt man in Kauf, um das Wagnis des Ungewohnten einzugehen. Das eigene Wissen vergrössert und vertieft sich mit jedem Kilometer, den man zwischen sein Zuhause und sich bringt. Oft ist es schwer, das Andersartige zu verstehen, nicht nur sprachlicher Schwierigkeiten wegen. Und doch – wieviel reicher kehrt man zurück! Ist nicht die Welt, sind nicht Fremde vertrauter geworden?

Wer den Atlas öffnet und flächenmässige Vergleiche Europa–Asien anstellt, muss sich fragen, wie es möglich gewesen war, dass Asien Jahrhunderte abgeschieden in einem Dornröschenschlaf zubrachte. Wir erleben das Wiedererwachen dieses Kontinentes, und die transasiatischen Strassen sind dazu ein nicht unwesentlicher Beitrag. Was die Menschheit erreichen könnte, deutete Bertolt Brecht im Gedicht an:

«Menschenskind! Wenn sie erst beisammen sind!»

Walter Ehrismann

Bald soll es möglich sein, vom Mittelmeer per Auto quer durch Asien ans Chinesische Meer zu reisen. Die Hauptstrassen werden asphaltiert. Hier, am Kyber-Pass in Pakistan, ist es noch nicht so weit – dafür haben Auto und Kamel getrennte «Fahrbahn».