

# Transasienstrassen

Autor(en): **Ehrismann, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1972)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987495>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# ***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 Reiter-  
spiel der Welt. An Festtagen fin-  
den sich Zuschauer und Spieler  
auf einem Platz am Rande der  
Steppe zusammen. Mit Kalk ist  
am Boden ein Kreis von drei  
Metern Durchmesser aufgezeich-  
net. Darin liegt ein Tierkadaver.  
Der Ausrufer gibt den ersten Ein-  
satz 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 klat-  
schende Peitschenhiebe – über  
Gesichter, Hände und Pferde-  
häse 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  
hängen lose, mit beiden Händen  
hält der Reiter die Beute. Die  
Meute verfolgt den Ausbrecher,  
versucht, ihm den Weg abzu-  
schneiden – 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 Afgha-  
nistan, die Ebene nördlich des  
Hindukuschgebirges. Als im  
13. Jahrhundert das grosse Reich  
des Dschingis-Chan auseinan-  
derfiel, blieben manchenorts die  
rauen Sitten der mongolischen  
Reiterhorden. Das Leben ausser-  
halb der Städte hat sich kaum  
verändert. Heute noch ziehen  
Herden den Weideplätzen nach.  
Wolle, Teppiche werden auf  
tagelangen Märschen zu den  
wichtigen Markt- und Handels-  
zentren gebracht. Die wenigen  
Industrien in den Städten, Roh-  
stoffgewinnung und Verarbei-  
tung leiden unter Transport-  
schwierigkeiten. Luftfracht ist  
teuer, und Eisenbahnlinien sind  
spärlich vorhanden. Die be-  
rühmte «Seidenstrasse» von Bag-  
dad nach China, die Verbindun-  
gen 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.*

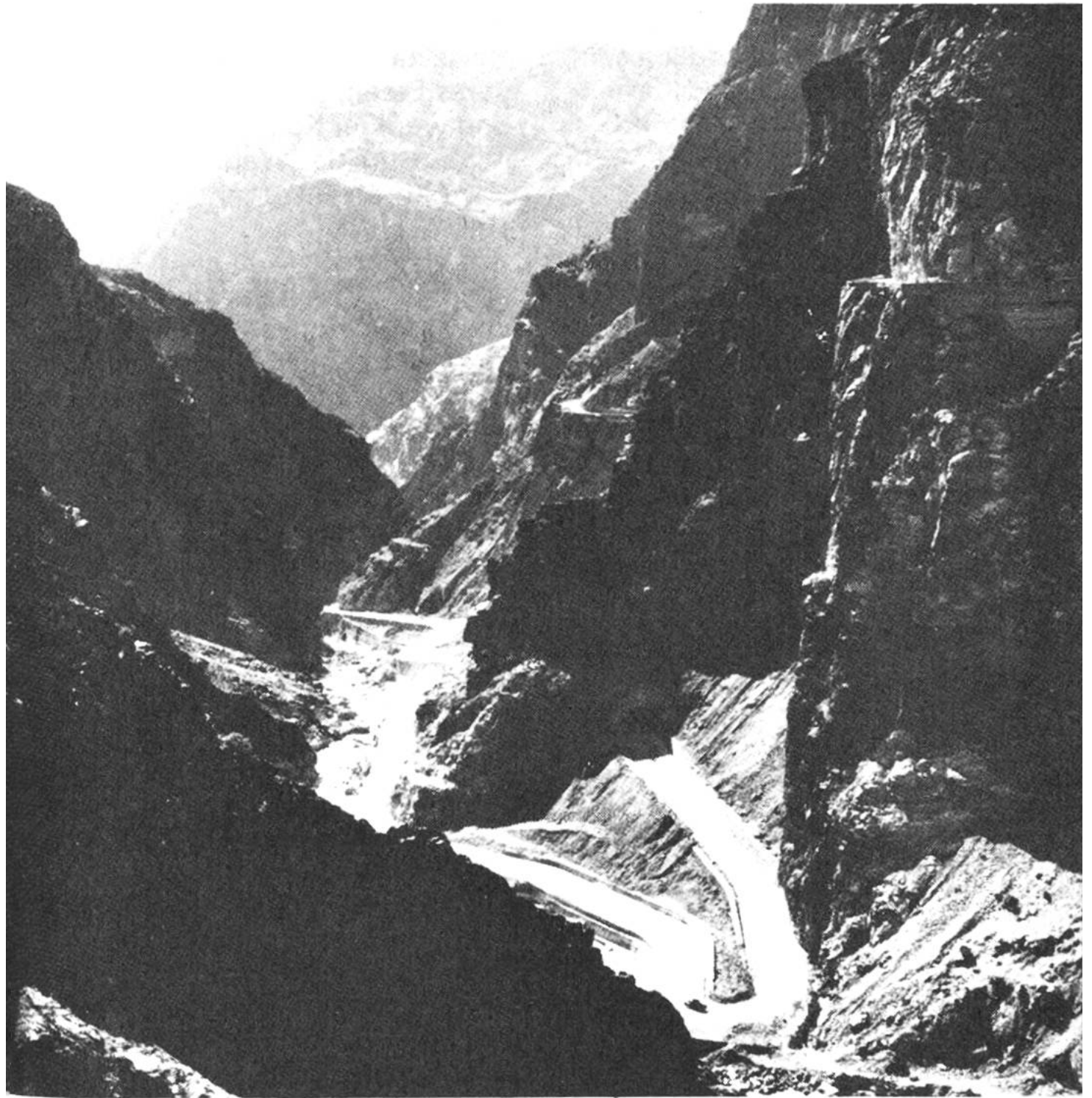
nen Osten sind verfallene Staubpisten. Jeder grosse Regen wäscht sie mehr aus. Was wissen wir eigentlich über Asien?

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-, Hindu-kuschgebirge), 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».*