

WISSEN

C.H.BECK

Thomas O. Höllmann

**DIE
SEIDENSTRASSE**



Auto an die Stelle von Last- und Zugtieren. Zumindest in Europa stark beachtet wurde in diesem Zusammenhang die weitgehend am Verlauf der Seidenstraße orientierte *Croisière Jaune* («gelbe Kreuzfahrt»), die 1931 in Beirut startete und im darauffolgenden Jahr Peking erreichte. Schon 1908, also lange bevor die Geländewagen von Citroën sich öffentlichkeitswirksam durch die Wüsten kämpften, hatte freilich bereits der deutsche Geograph Martin Hartmann gefordert, «die Einführung automobiler Trakteurs in Aussicht zu nehmen», um die Erschließung «Chinesisch-Turkestans» voranzutreiben.

Versorgung in der Fremde

Die kulturellen und politischen Zentren Ost-, Zentral- und Westasiens lagen häufig an oder in der Nähe von Flussläufen. Drei markante Beispiele sollen an dieser Stelle als Belege ausreichen: (1) Wei und Huanghe mit den Metropolen Chang'an und Luoyang, die lange Zeit im Wechsel Sitz des chinesischen Kaiserhofs waren; (2) Amudarya und Syrdarya (antike Benennung Oxus und Iaxartes), die einstigen Begrenzungen Sogdiens; (3) Euphrat und Tigris, die Namensgeber des Zweistromlands, welches seit dem 8. Jahrhundert von Bagdad dominiert wurde.

Zu dem dichten Netz aus Flüssen, Seen und Kanälen, das im Süden Chinas für den Transport schwerer Lasten zur Verfügung stand, gab es im Bereich der Seidenstraße indes keine Entsprechung. Die Hauptroute folgte den großen Strömen eher selten, und nur relativ kurze Abschnitte verliefen entlang der Ufer von Wei, Syrdarya und Euphrat. Weit wichtiger war – neben dem Indus, das der Abzweiger nach Südasien nutzte – die Orientierung an dem die Taklamakan einst nördlich und östlich umschließenden Tarim: dem heute mit einer Länge von 2179 km zweitlängsten Binnenfluss der Erde. Zwar kann er sich durchaus reißend und wild gebärden, wenn im Frühjahr die Eis- und Schneemassen des Tianshan abschmelzen, doch vermittelt er ansonsten meist einen vergleichsweise trägen Eindruck.

Zur kontinuierlichen Bewässerung größerer Oasen reicht er schon aufgrund der hohen Temperaturen im Sommer nicht aus. Für eine berechenbare Versorgung bedient man sich daher eines Systems, welches sich seit der Antike in weiten Teilen West- und Zentralasiens bewährt hat und auch in den Oasen des chinesischen Tarimbeckens unter zwei Bezeichnungen bekannt ist, die auf das Persische (*kariz*) und Arabische (*qanat*) zurückgehen. Es besteht aus unterirdisch angelegten Kanälen, welche das Wasser unter Ausnutzung des Gefälles vom Fuß

der Berge zu den Anbauflächen transportieren, ohne dass der Verlust durch Verdunstung und Versickerung zu hoch wird.

Welche gravierenden Folgen die ungeplante und ungezügelte Wasserentnahme nach sich ziehen kann, zeigt besonders nachhaltig die Situation der abflusslosen Seen der Kaspisch-Turanischen Niederung, in der die Staatsgebiete Russlands, Aserbaidschans, Irans, Turkmenistans, Kasachstans und Usbekistans aufeinanderstoßen. Neben dem Kaspischen Meer ist dort vor allem der Aralsee von einem sinkenden Pegelstand – und damit einhergehend von Schrumpfung und Versalzung – betroffen: nicht nur für die Fischer, sondern für die gesamte Bevölkerung des Umlands eine ökologische Katastrophe.

Die regelmäßige Versorgung mit Trinkwasser und Nahrungsmitteln muss sicherlich als eines der wichtigsten Bedürfnisse der Reisenden angesehen werden. In den Trockengebieten war folglich ein nicht zu großer Abstand zwischen den Oasen wesentliche Voraussetzung für das Überleben. Aber auch sonst plante man gerne Aufenthalte an Orten ein, die eine ausreichende Verpflegung von Mensch und Tier – sowie eine halbwegs bequeme Übernachtungsmöglichkeit – erwarten ließen. Dies war auch von der Logistik her eine große Herausforderung, vor allem dann, wenn der Tross mehrere Hundert Menschen und ein Vielfaches an Lasttieren umfasste.



Abb. 3: Landwirtschaftliche Tätigkeit in einer Oase am Rande der Taklamakan (Umzeichnung nach einer Wandmalerei in Dunhuang).

In den vom Islam geprägten Gebieten garantierten ein ordentliches Quartier in erster Linie die Karawansereien: durch feste Mauern und schwere Tore gesicherte Herbergen, bei denen sich die einzelnen Häuser in der Regel um einen Hof gruppierten, in dessen Zentrum der Brunnen stand. Die oftmals mehrstöckigen Komplexe verfügten neben den Schlafkammern meist auch über großzügige Gaststuben sowie großflächige Lager- und Verkaufshallen. Geradezu monumental geriet zuweilen die Architektur des Gebäudes, in dem die Stallungen untergebracht waren, wohingegen die Ausstattung der Moschee, soweit sie überhaupt in das Ensemble einbezogen war, eher bescheiden blieb.

In den Karawansereien ergab sich nicht nur die Möglichkeit zur Rast und zum Auffüllen des Proviantes, sondern auch die Gelegenheit zur Rekrutierung von Führern und Dolmetschern, zum Auswechseln der Last- und Reittiere, zur Reparatur von Zaumzeug und Gerätschaften sowie zum Abschluss verschiedenster Transaktionen, bei denen die mitgebrachten Güter an Geschäftspartner

weitergegeben oder veräußert wurden; nicht zuletzt boten sie ein Forum für den Austausch von Erfahrungen und Neuigkeiten.

Ähnliches gilt für die Gasthäuser, die jene Straßen säumten, die das Reich der Mitte durchzogen. Nur die Kontrolle durch die Obrigkeit scheint hier etwas strenger gewesen zu sein. Zwar waren sie mit entsprechender Genehmigung auch für andere Reisende zugänglich, doch dienten sie primär dazu, Beamten Unterkunft und Verköstigung zu gewähren, die sich auf einer Dienstreise befanden; vielfach verfügten sie daher sogar über Zellen, um gegebenenfalls im Tross mitgeführte Sträflinge unterzubringen. In unmittelbarer Nachbarschaft der offiziellen, gleichzeitig für Kurierdienste genutzten Quartiere entstanden häufig privat geführte Herbergen, die freilich meist nur geringen Komfort boten, und kleine Märkte, auf denen unterwegs benötigte Waren feilgeboten wurden. Unter Kaufleuten war es ansonsten durchaus üblich, bei Geschäftspartnern zu logieren, und nicht nur Pilger konnten in Hospizen oder Klöstern unterkommen, die auf der Wegstrecke lagen.

Auch in Zeiten, in denen China von größerer Weltoffenheit geprägt war, wurden Reisende aus fernen Ländern stets mit einem gewissen Misstrauen beäugt. Daher wies ihnen die zuständige Verwaltung in Chang'an und Luoyang, jenen Städten, die zwischen den Dynastien Han und Tang abwechselnd als Kapitale und Ausgangspunkt der Seidenstraße fungierten, Unterkünfte zu, die entweder auf ein bestimmtes Viertel begrenzt waren oder in einem umschlossenen Areal jenseits der Tore lagen. Und auch eine geradezu stürmische Begeisterung für exotische Güter und Bräuche verhinderte nicht, dass die Lebensbedingungen der Fremden durch allerlei Restriktionen – von der Kleidungsvorschrift bis zum Heiratsverbot – erschwert wurden.

Die Hauptrouten

Unabhängig von zeitabhängigen politischen Territorialansprüchen, militärischen Machtkonzentrationen und kulturellen Untergliederungen lässt sich der wichtigste Strang der Seidenstraße in mehrere aufeinanderfolgende, mit Hilfe geographischer Kriterien definierte Sektoren untergliedern. Von Ost nach West sind dies: (a) das Tal des Wei; (b) der Hexi-Korridor; (c) Gobi und Taklamakan; (d) die im Pamirknoten zusammenlaufenden Gebirgszüge; (e) die Turanische Niederung; (f) das iranische Hochland; (g) das Zweistromland; (h) die Syrische Wüste mit Zugängen zum Mittelmeer.

(a) Ausgangspunkt dieser Route ist die alte Kaiserstadt Chang'an (heute Xi'an), von wo aus der Weg dem Wei (mit den Orten Baoji und Tianshui) flussaufwärts nach Westen folgt. Nach Verlassen des Tals, welches zuvor einen Knick nach Norden vollzogen hat, sind noch einige Gebirgsausläufer zu überwinden, bevor die am Huanghe gelegene Stadt Lanzhou erreicht wird.

(b) Nunmehr geben der östliche Fuß des Nanshan und die westliche Begrenzung des Alashan-Plateaus die Orientierung vor. Dazwischen ermöglicht der fruchtbare Hexi-Korridor (mit den Orten Wuwei, Zhangye und Jiayuguan) die Passage nach Nordwesten, vielfach begleitet von der Großen Chinesischen Mauer.

(c) Nach Erreichen der Gobi gabelt sich der Weg bei Anxi in eine südliche und eine nördliche Route: Erstere folgt meist – parallel zum Kunlun – dem Südrand der Taklamakan (über Dunhuang, Khotan und Yarkand); Letztere verläuft hingegen – nach Passieren der Gobi – zwischen dem Tianshan und dem Nordsaum der Taklamakan (über Hami, Turfan, Kucha und Aksu). In Kashgar vereinen sich die beiden Wüstenumgehungen dann wieder.

(d) Die Überwindung des stark vergletscherten Pamir und der westlichen Randzonen des Tianshan ist – sollen die Verluste an Mensch und Tier gering gehalten werden – nur in den Sommermonaten zu empfehlen. Ziel ist das heute zum größeren Teil zu Kirgistan gehörige Fergana-Becken, in dem die von Eis und Schnee der Berge gespeisten Flüsse dafür sorgen, dass trotz geringer Niederschlagsmengen günstige Lebensbedingungen herrschen.

(e) Nunmehr orientiert sich die Route zunächst am Oberlauf des Syrdarya, hält sich in der Folge aber strikt westwärts, bis sie in der Turanischen Niederung auf die usbekischen Städte Samarkand und Buchara stößt. Nach der Überquerung des Amudarya erreicht sie das turkmenische Merw (Mary) am Südrand der Karakum-Wüste.

(f) Auf dem iranischen Hochland verläuft die Seidenstraße zunächst in einem Saum zwischen den nördlichen Randgebirgen und dem Wüstengürtel, dessen größtes Becken die Kavir darstellt. Die einzelnen Stationen liegen an einer Kette von Oasen, deren Wasserversorgung durch Bergflüsse und unterirdische Stollen (*kariz*, *qanat*) gewährleistet ist. Westlich von Hamadan gilt es schließlich die Höhenzüge des Zagros zu überwinden.

(g) Euphrat und Tigris speisen die an den westlichen Fuß des Zagros anschließende fruchtbare Ebene des Irak, deren politisches Zentrum Bagdad bildet. Dem Tal des erstgenannten Flusses folgt die Route schließlich bei der