



Bruno Baumann

Die Seidenstraße

Auf der legendären Route
nach Asien

Terra magica





Mythos und Gegenwart

*Die antike Seidenstraße ist längst Vergangenheit,
doch ihr multikultureller Geist ist relevanter denn je.*
CHINGHIS AITMATOV

Es ist nirgendwo überliefert, wann und wo sich in China die erste Handelskarawane formierte, um in Richtung Westen aufzubrechen. Genauso wenig wissen wir über die Frequenz von Karawanen entlang der Seidenstraße. Nur die Wege, die sie nahmen, kennen wir, die verschiedenen Routen und Zweige, die sich über Tausende Kilometer erstreckten und das »bedeutendste Band bildeten, das es je auf Erden zwischen Völkern und Kontinenten gab«.

Eigentlich müsste man den Begriff in der Mehrzahl gebrauchen – Seidenstraßen –, denn das, was wir heute als Seidenstraße bezeichnen, war in Wirklichkeit ein komplexes Netzwerk von uralten Karawanen- und Völkerwanderungswegen, die dafür sorgten, die oft gefährdete, doch nie ganz unterbrochene Verbindung zweier unterschiedlicher Kontinente – Europa und Asien – aufrechtzuerhalten. Es gibt auch keinen Erfinder der Seidenstraße. Niemand ist auf die innovative Idee gekommen, einen solchen antiken »Superhighway« zu begründen, sondern es gab bestimmte Voraussetzungen, die zur Entstehung der Seidenstraße führten – und diese Voraussetzungen wurden schon früh in China geschaffen. Bereits der erste große Kaiser Chinas, der legendäre Shin Shi Huangdi, der im dritten vorchristlichen Jahrhundert die verschiedenen kleinen Reiche zu einem einzigen großen Reich vereinte, ergriff Maßnahmen, die zur

Entwicklung der Seidenstraße führten. Er ließ in seinem Reich Wege mit genormter Spurbreite anlegen und bereits bestehende Befestigungsanlagen im Norden nach und nach zu einem einzigen Wall verbinden, der späteren Großen Mauer.

Noch viel früher hatte man im Osten Chinas das Geheimnis der Seide entdeckt. Wie viele andere Erfindungen im Reich der Mitte wurde auch die Technologie der Seidenherstellung mit der Kaiserin Verbindung gebracht. Die Wirklichkeit dürfte sicherlich weniger glamourös gewesen sein. Vermutlich war es eine unbekannte Bäuerin, die vielleicht durch Zufall, indem ihr ein Kokon eines Seidenspinners in heißes Wasser fiel, erkannte, dass sich aus dem Kokon ein Faden abhaspeln lässt, eben wenn man ihn in kochendes Wasser taucht, bevor die Raupe darin sich in einen Schmetterling verwandelt und aus dem Kokon entschlüpft.

Chinesische Seide zählte im fernen Rom zu den begehrtesten Luxusgütern und wurde fast mit Gold aufgewogen. Die Nachfrage nach Seide bei den alten Römern war so groß, dass der Senat den Männern sogar das Tragen von Seidenkleidern verbot; vorgeblich aus moralischen Gründen, aber in Wirklichkeit weil der Import der Seide die Staatskassen leerte und Rom kein auch nur annähernd so wertvolles Exportgut besaß, um dieses Defizit zu kompensieren. China hingegen verdiente sich mit der Seide eine goldene Nase und setzte alles daran, das Geheimnis der Seide zu hüten und damit seine Monopolstellung zu bewahren. Kein Wunder also, dass auf Ausfuhr von Seidenraupeneiern und Maulbeersamen die Todesstrafe stand.

Ausgerechnet eine kaiserliche Prinzessin soll den Frevel des Technologietransfers begangen haben, indem sie in ihrem Haarputz versteckt Seidenraupeneier und Maulbeersamen aus China herausschmuggelte. Sie wurde nämlich mit dem König eines fernen Wüstenreichs verheiratet und wollte in dem angelegenen Reich wenigstens nicht auf den Luxus von Seide verzichten müssen. Trotzdem blühte der Handel mit chinesischer Seide weiter, selbst dann noch, als es im Europa des Mittelalters längst eine eigene Produktion gab, weil chinesische Seide trotz des langen Transportweges billiger war.



Blindtext für spätere Bildbeschreibung



Blindtext für spätere Bildbeschreibung



Im chinesischen Kernland reisten die Händler im Schutz der militärischen Macht des Reichs der Mitte, die freilich von der Befindlichkeit der jeweils herrschenden Dynastie abhing. In Kriegszeiten und Wirren, die den Untergang von Dynastien einläuteten, brach auch der Handel zusammen, der wieder florierte, sobald sich eine neue Dynastie etabliert hatte und das Reich zentral beherrschte.

Seit der Han-Dynastie (206 v.Chr. - 220 n.Chr.) existierte ein geschlossener Wall, der das Reich im Norden vor den Einfällen der Steppennomaden schützen sollte und sich westwärts bis nach Dunhuang erstreckte. Freilich hatte dieser Han-Limes noch wenig mit jenem beeindruckenden Bauwerk aus Steinquadern zu tun, das heute als Große Mauer zum touristischen Standard-Besuchsprogramm gehört – diese stammt aus viel späterer Zeit –, sondern war nur ein einfacher Wall aus Lehm. Dennoch schützte er auch die Seidenstraße und trug dazu bei, den interkontinentalen Fernhandelsweg offen zu halten. Die alten Chinesen setzten die Große Mauer sogar noch weiter nach Westen, bis ins Tarim-Becken hinein fort, allerdings nicht mehr in Form eines geschlossenen Walls, sondern nur noch

durch einzelne Wachtürme, antike Feuertelegrafen, die bis heute in regelmäßigen Abständen mehr oder weniger verfallen aus dem Wüstenboden ragen. Diese endeten am Yumenguan, der Festung am Jadetor-Pass. Danach gab es nur noch Wüste, insbesondere die als Todeswüste gefürchtete Takla Makan. Weite menschenleere Räume, Irrgärten aus Sanddünen, weglos und trostlos. Die einzigen Wegweiser, so überliefern die Quellen einhellig, sollen die Überreste früherer Reisender oder die Skelette toter Tiere gewesen sein. Hier übernahmen die Kamele den Lastentransport. Die Händler taten sich zusammen, um sich gegen die Gefahren der Wüste zu wappnen. Hundert, fünfhundert, ja bis zu tausend Tiere formten einen Karawanenzug. Ohne die einzigartigen Fähigkeiten des Kamels hätte es keine Seidenstraße gegeben, wären derartige Wüstenpassagen für die Menschen unüberwindbar gewesen.

In der brütenden Hitze des Sommers, wenn sich die Sandoberfläche bis auf siebzig Grad aufheizt, reisten die Karawanen nachts. Wie die Seefahrer orientierten sich die Führer an den Gestirnen. Sie suchten nie den kürzesten Weg durch die Wüste, sondern folgten stets der sichersten



Route. Diese führte an den Rändern entlang, von einer Oase zur anderen, von einem Brunnen zum nächsten. So entstanden Nord- und Südroute der Seidenstraße, die die Takla Makan wie zwei über den Kopf gefaltete Hände umgingen. Aus den Halteplätzen, den Oasen, wurden im Laufe der Zeit Karawansereien mit Märkten und kulturellem Leben. Keine Karawane legte die gesamte Strecke von China bis Europa zurück. Die Waren wurden weitergereicht von Völkern, die zwischen den Chinesen und Römern lebten und als Zwischenhändler fungierten.

Hatten die Karawanen die Durststrecke der Wüste hinter sich, dann bauten sich vor ihnen die Berge zu schwindelerregender Höhe auf. Über mehrere der höchsten Gebirge der Welt – Karakorum, Tien Shan und hoher Pamir – führten Routen und Zweige der Seidenstraße. Hier beförderten

die zotteligen Yaks oder balancierten Maultiere die Lasten über schmale Saumpfade. Wurde das Gelände so unwegsam, dass auch die Tiere nicht mehr vorankamen, bürdeten sich die Männer die Lasten selbst auf. So oder so ähnlich dürfte der Handelsverkehr stattgefunden haben, vor 2000 Jahren, im Herzstück der Seidenstraße durch China und Zentralasien.

Im Vergleich zum hehren Alter dieser Karawanenstraßen ist der Begriff »Seidenstraße« sehr jung. Der Geograf Ferdinand von Richthofen (1833-1905) hat ihn erst im vorletzten Jahrhundert in die Wissenschaft eingeführt. Er benannte das Geflecht von uralten Karawanen- und Völkerwanderungswegen nach dem wertvollsten Gut, das man dort austauschte: der chinesischen Seide. Aber Seide war nur eines von vielen Gütern, die



auf dem ältesten interkontinentalen Fernhandelsweg der Menschheit gehandelt wurden. Aus China kamen auch Porzellan, Teppiche, Jade, Gewürze und Tee nebst den Erfindungen, die im Reich der Mitte gemacht wurden wie Kompass, Papier oder Drucktechnik. Der Westen hatte vergleichsweise wenig zu bieten. Von den Römern holten sich die Chinesen lediglich Rüstungstechnik. Trotzdem war die Seidenstraße keine Einbahnstraße, denn auf ihr wurden nicht nur Waren befördert, sondern auch Religionen, kulturelles Gedankengut und Kunststile verbreitet. Im Gefolge der Kaufleute reisten Künstler, Architekten, Mönche und Priester. Zwei Weltreligionen verbreiteten sich entlang der Seidenstraße: zuerst der Buddhismus, dann der Islam. Hinzu kamen noch Einflüsse der persischen Lichtreligion des Mani und christlicher Nestorianer, die sich der Verfolgung im oströmischen Reich entzogen und entlang der Seidenstraße bis in die Oasenwelt des Tarim-Beckens gelangten, um dort Gemeinden zu gründen.

Mit der Entwicklung des Seeweges, der Seidenstraße der Meere, entstand eine Alternative zum Landweg, der immer wieder durch kriegerische Ereignisse vorübergehend blockiert war. Den Todesstoß versetzte der Sei-

denstraße als Landverbindung erst die Entdeckung des Seeweges von Europa nach Indien durch Vasco da Gama (1468 oder 1469-1524). Dieser wurde bald bis nach China hin ausgedehnt. Damit wurde Zentralasien als Dreh- und Angelpunkt des Handels bedeutungslos. Die Verlagerung auf den sicheren Seeweg bedeutete das Ende des Karawanenhandels und damit der Seidenstraße und den Niedergang des Reichtums und der Macht der Reiche, die entlang ihrer Routen lagen. Exponierte Oasenorte, einst des Handels wegen gegründet, wurden im Laufe der Zeit von den Menschen verlassen und fielen der Wüste anheim. Dort schlummerten die Überreste jahrhundertlang, wurden allmählich vom Sande verweht und gerieten in Vergessenheit – bis sie Kinder einer anderen Zeit wiederentdeckten. Es war jener Ferdinand von Richthofen, der Namensgeber der Seidenstraße, bei dem ein junger Schwede studierte, der durch seine spektakulären Expeditionen durch Asiens Wüsten für Furore sorgte. Sein Name: Sven Hedin (1865-1952). Er läutete ein »internationales Wettrennen« um die Schätze der Seidenstraße ein, an dem sich Briten, Deutsche, Franzosen und Japaner beteiligten, bis dann zur Mitte des letzten Jahrhunderts die Chinesen die Tür zuschlugen.



Blindtext für spätere Bildbeschreibung



Blindtext für spätere Bildbeschreibung

Doch die Seidenstraße ist nicht nur »Schnee von gestern«, nicht bloß eine nostalgische Reiseroute oder ein Betätigungsfeld für Archäologen, Kunsthistoriker oder Religionswissenschaftler. Seit dem Zerfall der Sowjetunion und dem Entstehen unabhängiger Turk-Staaten in Zentralasien, die aus den Trümmern des Sowjetreichs hervorgingen, gibt es die Vision einer neuen Seidenstraße. Vordenker wie der kirgisische Schriftsteller und Politiker Chinghis Aitmatov haben sie formuliert. Die »neue Seidenstraße« ist seitdem ein Zauberwort, das die Fantasie von Politikern unterschiedlichster Couleur von Beijing bis zum Kaspischen Meer anregt. Dahinter stecken weniger nostalgische Sehnsüchte als vielmehr handfeste wirtschaftliche Interessen. Man plant auf den Spuren der antiken Seidenstraße den Ausbau der Infrastruktur in Form moderner Straßen, Schienenstränge, Ölpipelines und Datenhighways. Damit erhofft man sich jene wirtschaftlich blühenden Landschaften, die die politischen Führer ihren Völkern gebetsmühlenartig versprechen. Doch ein Austausch, der allein auf wirtschaftlichen Interessen beruht, reicht nicht aus, um ein konfliktfreies Miteinander zu gewährleisten. Der Dialog – genau das lehrt uns das Beispiel der historischen Seidenstraße – muss auf einer viel breiteren Basis geführt werden, die alle relevanten Ebenen menschlichen Zusammenlebens einschließt. Dazu gehört die kulturelle Ebene genauso wie die religiöse. Mehr und schnellere Kommunikation sowie unbegrenzter Warenaustausch bedeuten nicht automatisch größere Toleranz und besseres Verstehen.

Diese Erkenntnis stand am Anfang von »Roads of Dialogue« (www.silkroadexperiences.org), einem Projekt, das ein Zeichen setzen will in Form einer modernen Kultur- und Wertekarawane. Ein multikulturell besetztes Team aus Musikern, Künstlern, Sportlern und Querdenkern begibt sich auf die Reise entlang der Seidenstraße, um an ausgewählten Orten Halt zu machen und gemeinsam mit Vertretern der jeweiligen Städte und Länder ein dialogorientiertes Programm durchzuführen. Das Projekt ist langfristig angelegt mit jährlich stattfindenden Aktionen, die das Ziel verfolgen, den interkulturellen Dialog als Chance und Herausforderung der Gegenwart zu fördern und damit den Geist der Seidenstraße





wiederzubeleben. Darüber hinaus sollen relevante Themen wie Wasser, zukunftsweisende Mobilität oder Energie in den Fokus gerückt werden. »Roads of Dialogue« ist die Quintessenz meiner Beschäftigung mit der Seidenstraße, die mich schon seit meiner Jugend fasziniert und zu einer Vielzahl von Reisen inspirierte. Am Anfang stand wie so oft die Neugier, die Möglichkeit im Zeitalter von Google Earth einen Weg zu beschreiben, den man stellenweise erst freilegen musste wie einen vom Dschungel überwucherten Pfad. Auch die Sehnsucht, einem Mythos nachzuspüren, trieb mich an. Später, als ich begann die großen Wüsten Asiens zu Fuß zu durchmessen, kreuzte ich immer wieder Spuren der Seidenstraße, als ich plötzlich vor halb verwehten Ruinen stand, die wie Masten eines Schiffes aus dem Sandmeer ragten. Von diesen Reisen will ich hier erzählen, so als wären sie eine einzige gewesen.

SAGENUMWOBENE VERGANGENHEIT, SPANNENDE GEGENWART

Wertvolle Waren und kostbares Wissen wurden einst auf den Karawanenwegen der Seidenstraße transportiert. Doch für Bruno Baumann ist die Seidenstraße mehr als eine historische Handelsroute, sie ist ein moderner Verbindungsstrang zwischen Europa und Asien. In diesem Buch verbindet Bruno Baumann auf einzigartige Weise interessante Fakten und Details über die Seidenstraße mit Berichten über seine Abenteuer bei der Ergründung ihres Mythos und Erlebnisse im Rahmen seines aktuellen Projektes SILK ROAD EXPERIENCES.

Eine spannende Reise zwischen damals und heute, die unter anderem auf den Spuren Marco Polos durch Venedig, in die Oasenwelt am Rande der Takla Makan und zu den himmlischen Bergen des Tien-Shan-Gebirges führt.

BRUNO BAUMANN

Die Seidenstraße

Auf der legendären Route nach Asien
ca. 208 Seiten, durchgehend vierfarbig,
mit ca. 80-100 Fotos und Karten
17,3 x 24,5 cm, Hardcover mit SU
ca. € (D) 19,99
ca. € (A) 20,60 | ca. CHF* 29,90
erscheint im Oktober 2013
ISBN 978-3-7243-1051-8
Deko-Plakat Art. Nr. 476 89995