

„ Die SEIDENSTRAßE“

Teil I Der KARAKORUM- HIGHWAY in Pakistan

Vorwort des Autors:

Zur Zeit scannen wir an die 30.000 Dias von unseren Reisen durch die Welt. Darunter waren auch diese „Bilddokumente“ aus unserer Reisevergangenheit. Eine solche Reise ist zufolge der politischen Situation in Pakistan und auch wegen der Corona-Pandemie zur Zeit nicht durchführbar. Ich wünsche Ihnen viel Spaß zu diesem Bericht... und genießen Sie diese – oft einzigartigen – Bilder.



Zentralasien war jahrhundertlang eine Drehscheibe vieler Völker und Kulturen. Alexander der Große, die Türken, die Araber, die Mongolen und die Chinesen drangen im Laufe der wechselvollen Geschichte nach Zentralasien vor und hinterließen ihre Spuren.

Die großen Religionen, der Buddhismus, der Zoroastrismus, der Manichäismus, das Christentum und der Islam trafen hier aufeinander und haben sich gegenseitig beeinflusst.

Erst nach langen Verhandlungen wurde die Grenze zwischen Pakistan und China geöffnet und wurde es dadurch möglich, den Verlauf der alten „Seidenstraße“ zu bereisen.

Eine Reise in diesem Gebiet erfordert Mut zum Abenteuer und eine lange Vorbereitung. Eine „touristische“ Infrastruktur ist noch nicht vorhanden.

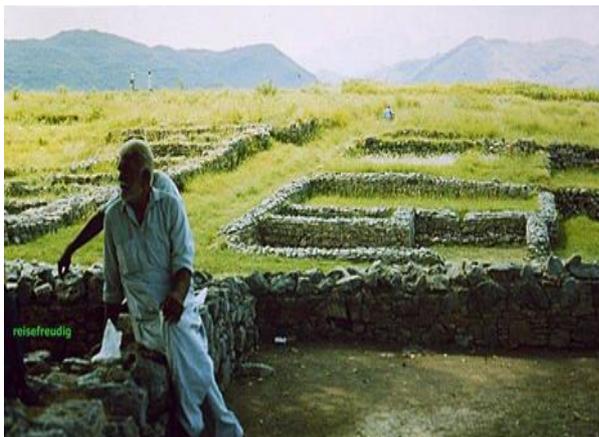
Zur Durchführung einer „Seidenstraße“- Reise müssen Medikamente, Reserveproviant, kleinere Werkzeuge, Taschenlampen, warme Kleidung, Trinkgefäße und andere Ausrüstungsgegenstände selbst mitgeführt werden.

Nach mehr als einjähriger Vorbereitung flogen wir von Wien, über London nach Islamabad.

Islamabad, die heutige Metropole in Pakistan, empfing uns mit strahlendem Sonnenschein und asiatischem Lärm. Unmittelbar nach dem do Empfang durch unsere örtlichen Reiseführer, welche aus dem Hunza-Tal kamen, führte die Fahrt, in kleinen Bussen, nach Taxila, dem Hauptort des ehemaligen Ghandara- Reiches.



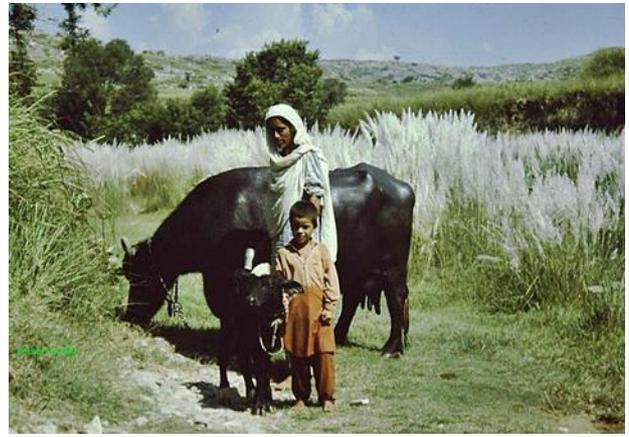
TAXILA hat eine Geschichte, welche bis 2.500 v Chr zurückreicht und wurde in der Blütezeit von 300.000 bis 400.000 Menschen bewohnt. 330 v Chr kam Alexander der Große über den Khyber-Paß. Die erste Stadt, die er fand, war Taxila. Drei Handelsstraßen kamen in Taxila zusammen.



Nach Besichtigung des Museums führen wir weiter nach SIRKAP, eine ehemals von Griechen geplante Stadt. 150 v Chr hatte diese Stadt eine mehr als 5 km lange Stadtmauer, welche 6 m breit und 9 m hoch war.



Weiter führte unsere Fahrt nach DHARMARAJIKA, einem religiösem Zentrum aus dem 2. Jht v Chr. Die heute noch in ihren Resten vorhandene Stupa war 15 m hoch und völlig mit Gold überzogen.



Kurze Zeit später erreichten wir den Zusammenfluss des INDUS und KABULA bei ATTOCK.

Bei der Mongulen-Festung von ATTOCK überquerten wir den INDUS, in einer leicht hügeligen, bis zu den Bergspitzen bewachsenen, grünen Tropenlandschaft und erreichten kurz darauf den Ort MARDAN mit seinen weitläufigen Ruinen des buddhistischen Klosters Takht-i-Bahi.

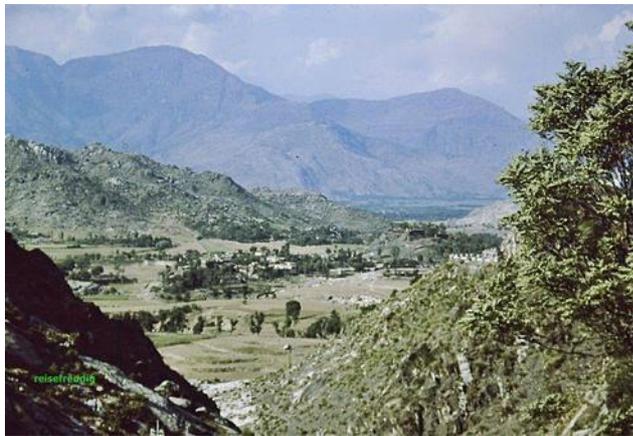
Der Ort war vor ca. 2.000 Jahren eines der Zentren der buddhistischen Gelehrsamkeit. Das Kloster lag in der Nähe einer Ansiedlung des parthischen Königs Gondophares, dessen Name in einer hier im Kloster gefundenen Inschrift erwähnt wird.

Auch der Apostel Thomas soll auf seinem Weg nach Indien hier vorbeigekommen sein.

Xuan Zang, der berühmte chinesische Pilger, der im Jahre 630 das Kloster besuchte, schwärmte über die unvorstellbare Pracht, die das Kloster einst ausgestrahlt haben soll. Die Pagoden und Statuen waren mit Kalk verputzt, auf welche die Regenbogenfarben mit Gold aufgetragen waren.

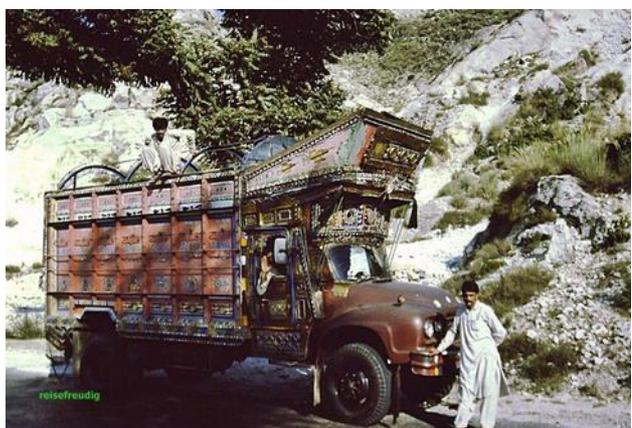


Über den MALAKAND - Pass erreichten wir das fruchtbare, so geschichtsträchtige Tal von SWAT.



Über diesen Pass kam im Jahre 327 v Chr Alexander der Große mit 50.000 Mann, um das blühende Gandhara- Reich zu erobern.

Eine Vielzahl an archäologischen Funden sind heute Zeugen dieses einst glanzvollen Reiches, welches besonders unter der Förderung der Kushana Könige (1.-5. Jht) das wichtigste Kunst und Religionszentrum Südasiens war.



Die alte Stadt UDEGRAM ist der Geburtsort des berühmten heiligen Padmasambhava, auf den die buddhistische Missionierung Tibets zurückgeht.
Die Mischung von prächtigen Landschaften, der in der Sonne glitzernde INDUS und das auf uns einwirkende Kulturgut des Swattales beeindruckten uns schon am ersten Tag unserer Reise.

Nach fast 300 Kilometern durch das Swattal erreichten wir am Abend ein ehemaliges Kolonialhotel in SAIDU-SHARIF.

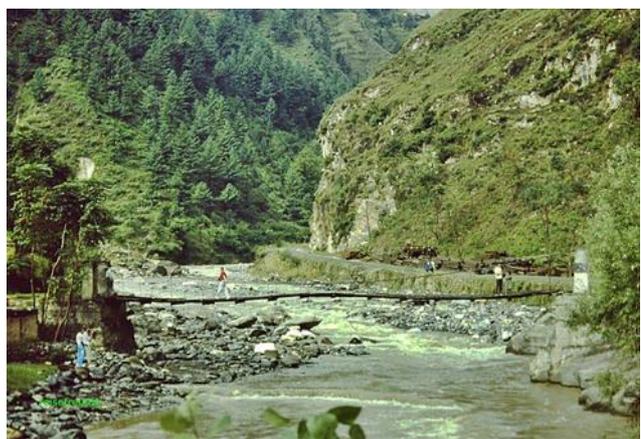


Durch eine faszinierende Gebirgslandschaft, die Täler teilweise mit Nebel durchzogen, führte unsere Fahrt am nächsten Morgen über den 3.000 m hohen SHANGLA-Pass. Zum ersten Mal bekamen wir eine Vorstellung von „Straßen und Brücken“ am Wege zum „Karakorum-Highway“, der in der Stadt BESHAM seinen Ausgang nimmt.



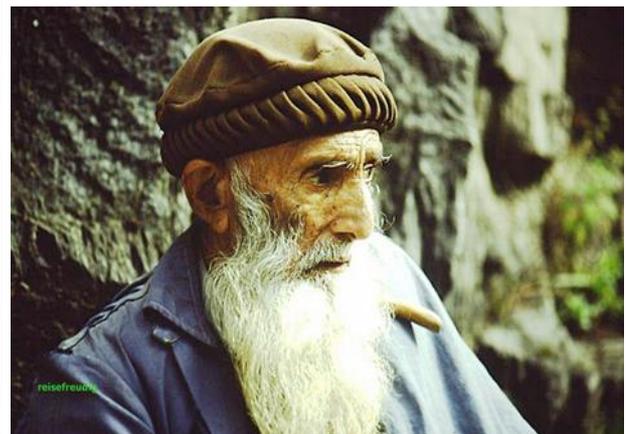
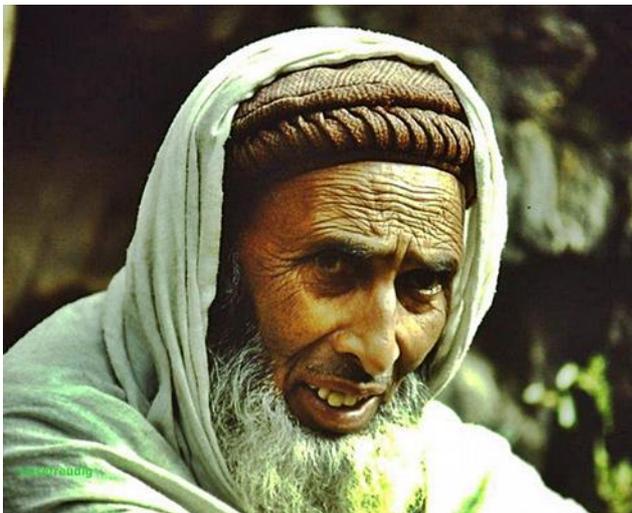
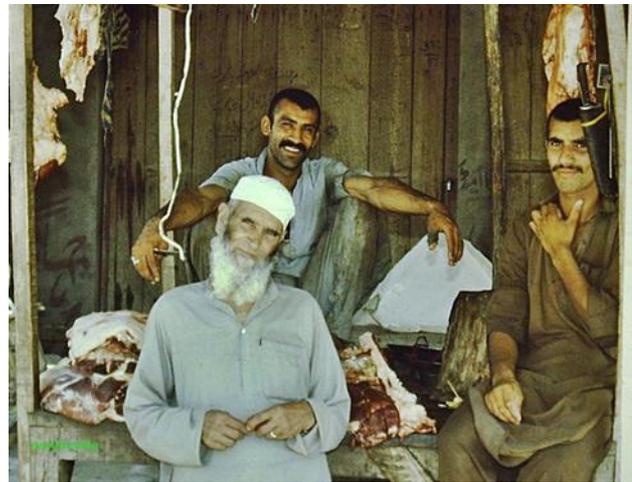
Immer wieder hielten wir an, um auszusteigen und die Durchfahrt der Busse bei Engstellen, weggerissenen Steinbrücken oder unter überhängenden Felsnasen, filmen und fotografieren zu können.

An diesem Tag wurde uns erst bewusst, auf welch ein Abenteuer wir uns hier eingelassen hatten. Kleine Hängebrücken, nur teilweise mit Brettern bedeckt, wurden von den Einheimischen mühelos bewältigt. Für uns war es schon eine Mutprobe, nur einige Meter auf diesen „Brücken“ vorzugehen.





Kurz später verließen wir das Swattal und erreichten bei BESHAM das Industal, wo unser größtes Abenteuer, nämlich die Fahrt auf dem 1.000 km langen **Karakorum-Highway**, beginnen sollte.

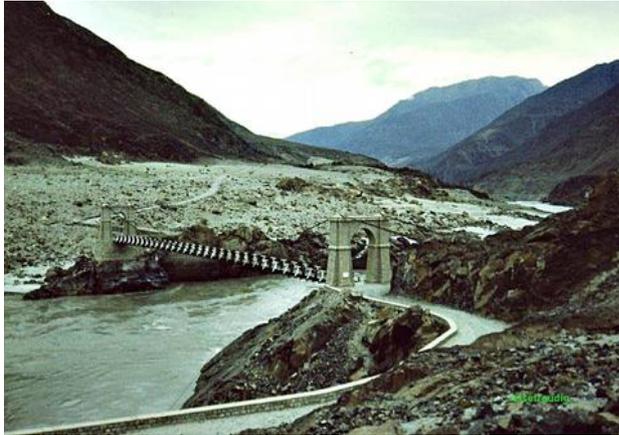


Mir ist es unerklärlich, wer und warum dieser Straße durch den Karakorum die Bezeichnung „Highway“ beifügte, da diese spektakulär angelegte und äußerst gefährliche Straße mit einem „Highway“ an und für sich nichts zu tun hat.

Der Karakorum-Highway führt von BESHAM über 1.000 km durch die wilde Steinwüste des Industales, vorerst nach GILGIT und über HUNZA weiter bis zum **KUNJERAB-Pass** auf eine Höhe von 4.700 m

10.000 Chinesen und 15.000 Pakistani haben an dieser Strecke 20 Jahre lang gearbeitet. Mehr als 500 Arbeiter haben dabei ihr Leben verloren.

Der eigentliche Sinn dieser Strecke liegt in militärischen Interessen, da daran gedacht ist, dass chinesisches Militär, bei einer eventuellen Auseinandersetzung zwischen Pakistan und Indien, die Pakistani von China aus unterstützen könnte.



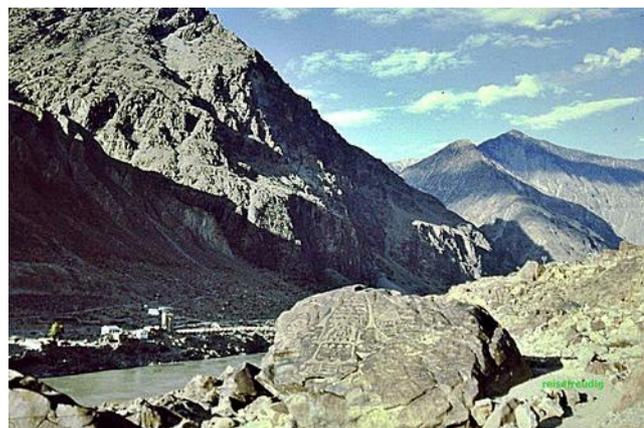
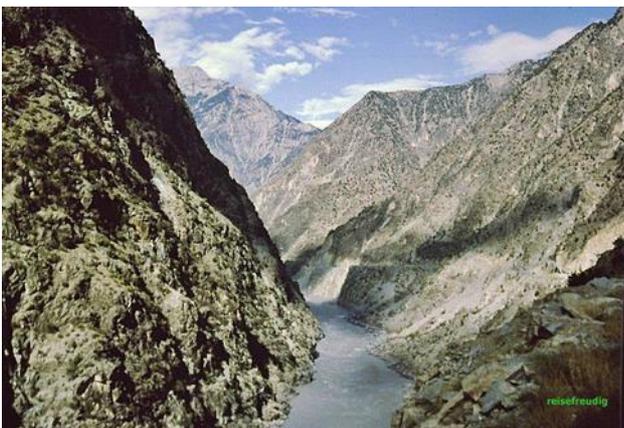
In der westlichen Welt würde die Errichtung einer solchen „Straße“ unmöglich sein, tausende Tonnen an Gestein mussten gesprengt, beseitigt, Wasserläufe verändert, Tunnel gebohrt und Berggipfel abgetragen werden, um die Durchfahrt in dieser Hochgebirgslandschaft ermöglichen zu können.

Ist Europa im alpinen Bereich an die 5 % vergletschert, so besteht hier eine 27 % Vergletscherung und damit das größte Gletschervorkommen der Welt.

Jemand, der diese Strecke noch nie gefahren ist, kann sich nicht vorstellen, welche Gefahren hier lauern.

Ein Jahr vor uns mussten Touristen in Hunza, nach Schlechtwetter-Einbrüchen, die dutzende Muren verursacht hatten, mit Militärhubschraubern, nach Tagen bangen Wartens, ausgeflogen werden.

Erst im Jahre 1986 wurde diese Strecke, Bewilligung muß dazu immer eingeholt werden, für den kleinen Tourismus, freigegeben. Jedem Tourist auf dieser Reise muß dabei bewusst sein, dass im Falle eines med Vorfalls, eine Hilfe nur sehr schwer möglich ist und deshalb jeder große Vorsorge hinsichtlich von Medikamenten zu treffen hat.



Unsere Gruppe war dabei mit unserem Freund und Reisearzt, **Dr Taher ASIMI** und einer Dipl-Krankenschwester in der Gruppe wohlversorgt und an Medikamenten bestens ausgerüstet.

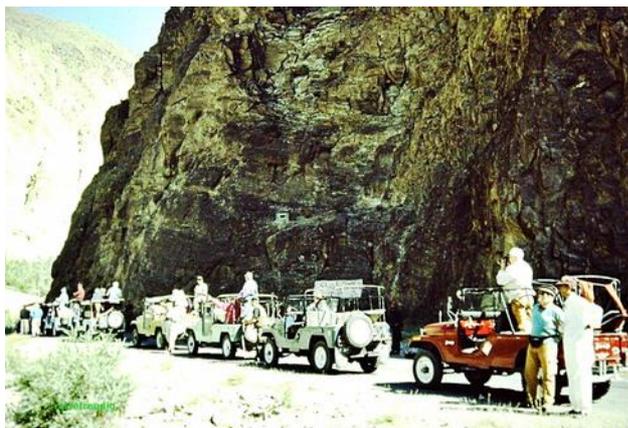
Kilometerlang führte unsere Fahrt durch Geröllhalden hindurch, Felsenüberhänge bis zu einer Höhe von 400 m und mehr müssen durchfahren werden. Steinbrocken, welche von oben herabfallen, bohren sich mit unvorstellbarer Wucht tief in den teilweise vorhandenen Asphalt der Straße.

Oftmals muß das Abgleiten einer Steinmure abgewartet werden, mühevoll wird dann die Fahrt über das abgetragene Material. In 2 solchen Fällen (Murenabgang) mussten wir dabei unsere Fahrzeuge „fluchtartig“ verlassen, um in Sicherheit zu gelangen.

Rechts der Straße – nichts mehr - nur mehr der bis 700 m steile Abgrund in den INDUS. Schon öfters ist es vorgekommen, dass Reisende tagelang zwischen zwei Murenabgängen gefangen waren.



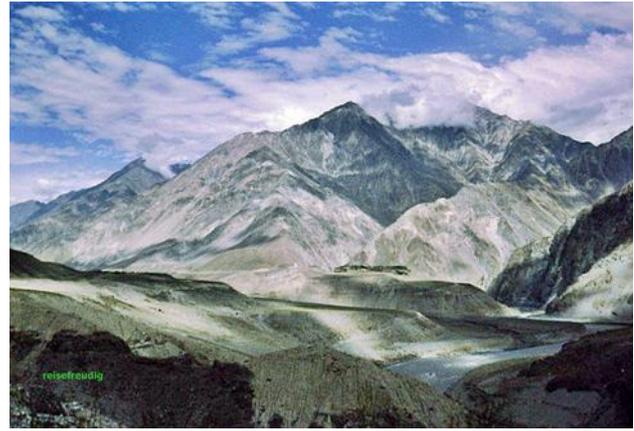
Von BESHAM fuhren wir entlang des INDUS in Richtung Norden. Auf der östlichen Seite des Flusses liegt in wilder Bergwelt, von der Umwelt abgeschirmt, der Bezirk KOHISTAN. Kein Nicht-Kohistani wagt sich hier tiefer in die Seitentäler des westlichen Himalaya, also auch wir nicht.



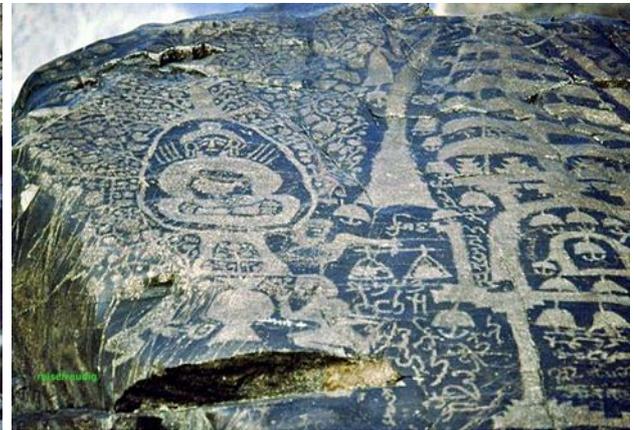
Auf einem Gebiet, so groß wie Niederösterreich leben dort einige hunderttausend kohistanische Eigenbrötler als absolute Selbstversorger und verteidigen vehement, ihren weißen Fleck auf der Landkarte.

Vor einigen Jahren griffen sie die Straßenbaukolonnen an, um den Weiterbau des Karakorum-Highway durch ihr Gebiet zu verhindern.

Immer und immer wieder hielten wir an, um die „Licht-u Schattenspiele“ in diesem engen Tal, aber auch die beeindruckende Bergwelt, mit unseren Kameras festhalten zu können.



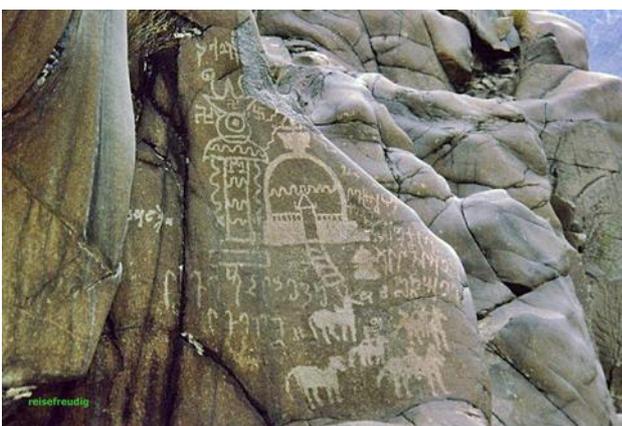
Im Rahmen des Baus der Karakorum Straße hat man mehr als zehntausend Felszeichnungen und über 1.500 Inschriften entdeckt. Die steinzeitlichen Tier-Mensch und Jagddarstellungen aus dem 2. Jahrtausend v Chr weisen Parallelen zu europäischen Felsbildern auf.



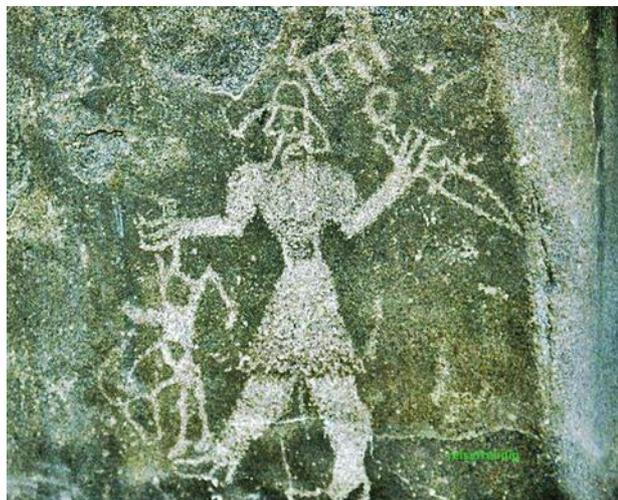
Von besonderem Interesse sind die frühen buddhistischen Felszeichnungen die beweisen, dass der Buddhismus hier bereits um die Zeitwende die vorherrschende Religion gewesen sein muß.

Die verhältnismäßig frühe Ausbreitung des Buddhismus in einem so entlegenen Gebiet ist durch die buddhistischen Missionare begründet, die diesem Weg von Indien wählten, wenn sie nach Innerasien und China unterwegs waren.

Auch hebräische Inschriften hat man hier gefunden, die zeigen, dass im 8. Jht n Chr jüdische Händler von Buchara nach Kashmir unterwegs waren.



Alle diese Felsbilddarstellungen, die in Abständen die Karakorumstraße entlang bis hinauf zur chinesischen Grenze anzutreffen sind, beweisen, dass hier vor 2000 und mehr Jahren ein wichtiger Zweig der Seidenstraße verlief, der von Handelsleuten und Pilgern der unterschiedlichsten Rassen und Religionen benutzt wurde.



Ab dem 8. Jht haben die Routen der Seidenstraße ihre Wichtigkeit eingebüßt, da sich der Handel auf die Seewege verlagerte.

Alle waren wir von der Wildheit dieser Steinwüste beeindruckt, jedoch auch froh, als wir am Abend den gesicherten Ort CHILAS erreichten.



Schon 320 km des Karakorum-Highway lagen hinter uns.

Im 2. Teil meines Berichtes werden wir **bis ins Tal von HUNZA vordringen** wobei wir uns in spektakulären Kurven entlang des steilen Ufers des INDUS die Straße hoch bewegten. Unsere Fahrer mussten dabei bedächtig lenken, da rechts von uns der steile Abgrund zum INDUS oftmals an die 700 m betrug.



... im 2. Teil dieses Berichtes erfahren sie mehr über unsere große Reise entlang des Karakorum-Highways.



