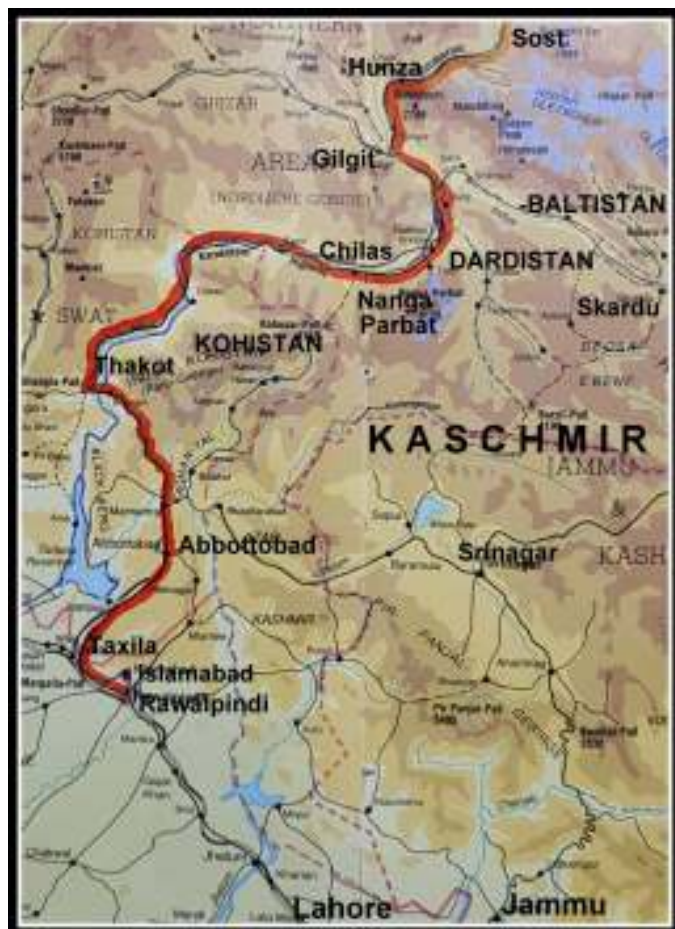


# **Zweiter Teil**

## **Auf dem Karakorum Highway von Pakistan nach China**



*Karakorum Highway zwischen Thakot und Sost*

# Die unmögliche Straße

## *Der Karakorum Highway*

Am 19. September 1991 wurde in den Öztaler Alpen die Leiche eines Wanderers aus der Bronzezeit entdeckt. Nach den Bergen, in denen er den Tod gefunden hatte, nannte man ihn den „Ötzi“, mitunter auch den „frozen Fritz“. Seine Lebenszeit wurde auf etwa dreitausend Jahre vor der Zeitrechnung datiert und als Todesursache Erfrieren festgestellt. Der Ötzi beziehungsweise der „frozen Fritz“ war beim Versuch, die Alpen zu überqueren vor etwa fünftausend Jahren erfroren. Er hatte sich verlaufen, denn es existierten noch keine Straßen, die ihm hätten den Weg weisen können.

In einer Welt, in der Straßen so selbstverständlich geworden sind, dass ihre strukturbegründende Funktion aus dem Sichtfeld geraten ist, verdeutlichen diese und andere Beispiele, was Straßen eigentlich *sind*. Straßen repräsentieren die zu konkreten Schneisen, Wegen und Abkürzungen geronnene geschichtlichen Erfahrung über Herkunft, Ziel und Richtung menschlicher Mobilität. Sie bilden die Grundlagen der Infrastruktur, mit der der Mensch als Kollektiv ein Gebiet in Besitz nimmt. Ihre wesentliche Funktion besteht in der Erschließung des Raumes, so dass man mit Fug und Recht sagen kann, dass die Weltgeschichte auch eine Geschichte der Straßen ist.

Schon die frühesten Staaten beruhten auf Straßen. Sie waren ihr „Skelett“ und gaben ihnen Struktur und Zusammenhalt. Das erste wirkliche Weltreich der Geschichte, das Reich der persischen Achaimeniden, schenkte der Welt auch die erste

große Straße: die *Königstraße*, die von der Stadt Sardes in Kleinasien durch ganz Westasien bis an die Grenzen Indiens führte (unter anderem nach Taxila!). Ein anderer bedeutender Herrscher, der Maurya-Imperator Aschoka, setzte diese Straße in Gestalt der *Grand Trunck Road* bis nach Bengalen fort. Beide Straßen zusammen bildeten für Jahrtausende das Rückgrat der orientalischen Welt.

Unübertroffene Baumeister dauerhafter Straßen waren die Römer. Sie umgürteten das gesamte Mittelmeerbecken mit einem System technisch erstklassig gebauter und dauerhafter Straßen. Es war kein Problem, über die *Via Appia* durch Italien und anschließend über die *Via Egnatia* von Rom nach Konstantinopel zu reisen - oder nach der Alpenüberquerung (*Via Claudia Augusta*) auf der *Römischen Rheintalstraße* die Nordsee zu erreichen.

Das dauerhafteste Vermächtnis des Inka Reiches sind seine Straßen, die wie die *große Königsstraße Qhapaq Ñan* über Tausende von Kilometern von Ekuador bis nach Chile führten. Da die Inkas kein Rad und somit keine rollenden Transportmittel kannten, handelte es sich bei den Inkastraßen um nur teilweise gepflasterte, unebene Wege mit reichlich Treppen, von denen heute einige zu den schönsten Trekkingrouten der Welt gehören (Inkapfad zwischen Cusco und Machu Picchu).

Manche der großen geschichtlichen Straßen wurden im Zuge einer konzentrierten Anstrengung in relativ kurzer Zeit gebaut, andere glichen Stein geworden Flüssen, die sich im Laufe der Jahrhunderte ihr eigenes Flussbett gruben. Das gilt in ganz besonderer Weise für den Jakobsweg und die Straße aller Straßen, die Seidenstraße, die seit der Antike die großen Kulturen der Welt, Ostasien, Südasien und den Mittelmeerraum, über ein System von Haupt- und Nebenrouten miteinander verband (vgl. S. 232).

Die moderne Geschichte hat den Straßenbau schließlich auf ihren ultimativen Gipfel geführt. Mit den Mitteln der modernen Technik, mit Sprengstoff, Geodäsie und Asphalt wurden Schneisen in Gegenden geschlagen, die Jahrtausende lang dem menschlichen Verkehr entzogen waren. Aktuelle Beispiele sind etwa die *Transoceánica*, auf der man in einem Bus in sechs Tagen von Rio de Janeiro am Atlantik nach Lima an den Pazifik fahren kann, oder die gerade fertiggestellte *Federalna Magistral*, die russische Transsibirienstraße, die parallel zur transsibirischen Eisenbahn Moskau mit Wladiwostok verbindet. Im Selbstverständnis ihrer Erbauer repräsentieren diese Straßen den unumschränkten Herrschaftsanspruch des Menschen über den planetarischen Raum, ganz unabhängig davon, welche ökologischen Probleme diese Herrschaft hervorruft.

Die Mutter dieser modernen Straßen ist zweifellos der sogenannte *Karakorum Highway*, der auf einer Strecke von etwa tausend Kilometer eines der höchsten Gebirge der Erde durchquert. Sie galt lange Zeit als „die unmögliche Straße“, und das gleich aus mehreren Gründen.

Zunächst gehört das Karakorum Gebirge nicht nur zu den höchsten Gebirgen der Welt, sondern auch zu den tektonisch instabilsten. Die Gründe für diese Instabilität führen zurück zu einem der größten geologischen Umbrüche der Erdgeschichte: dem Zusammenprall der indischen Platte mit der eurasischen Platte vor etwa 40 Millionen Jahren. Aus dem Rand der eurasischen Landkruste, gegen die sich die indische Platte bewegte, entstand das sich auffaltende Karakorum Gebirge, während das Himalaya Gebirge aus den Gesteinsmassen des gegen Eurasien krachenden indischen Subkontinents erwuchs. Ausgerechnet im Tal des Indus, durch den der Karakorum Highway gebaut werden sollte, befindet sich eine der „Nahtstellen“ dieser Kollision - mehr noch: der kuriose „Knick“ des Indus, dessen Lauf erst stramm nach Westen und

dann ab Gilgit strikt nach Süden führt, verweist darauf, dass der Fluss älter ist als der Zusammenprall der Kontinente und erst durch die Kollision sein Lauf veränderte.

Soweit die abstrakten Zusammenhänge, die noch immer wirksam sind. Denn die Kollision der Kontinente dauert an. Noch immer schiebt sich zwischen Kohistan und dem Land der Hunzukutz die indische Platte mit einer Geschwindigkeit von 5 Zentimeter im Jahr unter die eurasische Festlandplatte. Das Karakorum Gebirge als Teil des alten Eurasiens wird dementsprechend pro Jahr einen Zentimeter emporgehoben. Das hört sich nicht nach sehr viel an, ist aber Ausdruck ungeheurer Kräfte, die sich jederzeit als Steinerschlag, Erdbeben oder Erdbeben entladen können. Dass diese Gebiete zudem von staatlich kaum pazifizierte Volkstämmen wie den Kohistani und den Darden bewohnt sind, die sich dem Bau einer Straße durch ihre Gebiete widersetzen, fiel demgegenüber fast kaum noch ins Gewicht.

Kein Wunder, dass die großen westlichen Baukonzerne die Anfragen der pakistanischen Regierung zum Bau der Karakorum-Straße abschlägig beschieden. Erst das totalitäre China unter Mao Zedong mit seiner souveränen Missachtung menschlicher Gefährdungen wagte sich an dieses Projekt – wobei die Motive durchaus politisch waren und bis auf den heutigen Tag geblieben sind. Der Bau der Karakorum Straße eröffnete China den Weg zu den südlichen Meeren und band Pakistan an China. Er bildet bis heute einen Baustein der von China ins Werk gesetzten Einkreisung Indiens, weswegen Indien letztlich vergeblich versuchte, den Bau der Straße zu verhindern.

Die Bauarbeiten an der Karakorum Straße begannen 1958 und dauerten zwanzig Jahre. Beteiligt waren 25.000 Chinesen und 15.000 Pakistanis, wobei sich die Chinesen vorwiegend beim Brückenbau engagierten (sie erbauten etwa einhundert Brücken), während die Pakistanis für die Berg-

sprengungen und den Straßenbau in schwindelnder Höhe zuständig waren. Möglicherweise ist deswegen die Zahl der pakistanischen Toten, die während der Bauarbeiten Opfer von Unfällen wurden, um den Faktor zehn höher als die Zahl der verunglückten Chinesen. Offiziell bekannt ist, dass 810 Pakistanis und 82 Chinesen beim Bau der Straße umkamen, wahrscheinlich aber liegen die wirklichen Unfallzahlen noch erheblich höher.

Über die ökologischen Schäden beim Bau der Straße wurde niemals wirklich Buch geführt. So wurden während der Straßenbauarbeiten durch umfangreiche Abholzungen die Waldbestände im Indus-Tal derart reduziert, dass vielerorts die Berge ins Rutschen gerieten, so dass die Regierung den privaten Holzschlag zeitweise untersagte.

Nach der Fertigstellung der Straße im Jahre 1978 betrug ihre Gesamtlänge von Islamabad nach Kaschgar 1268 Kilometer. Der eigentliche Bergteil der Straße, der erst ab dem Indus-Tal bei Thakot beginnt und auf dem Kunjerab Pass in 4693 Höhenmetern endet, umfasst gut 600 Kilometer und kann nur im extrem euphemistischen Sinne als „Highway“ bezeichnet werden. Über weite Strecken handelt es sich um eine gefährliche und ungesicherte Geröllstraße, deren Passage höchste Konzentration erfordert. Nur theoretisch ist es möglich, die Gesamtstrecke von Islamabad bis Kaschgar in zwei bis drei Tagen zu bewältigen, was aber praktisch niemals gelingt, weil immer irgendwo Geröllmassen die Straße blockieren. 1500 Angehörige der pakistanischen *Frontier Work Organisation* sind deswegen seit Jahrzehnten damit beschäftigt, jeden Tag die Straße an einer anderen Stelle (oft auch an mehreren gleichzeitig) freizuräumen.

Dementsprechend hat die Straße die Erwartungen, die mit ihrem Bau verbunden waren, nicht erfüllt. Zwar werden über den Karakorum Highway pakistanische Güter in die aufstrebende chinesische Provinz Xinjiang transportiert,

zwar kommen Öl und Gas aus Xinjiang über die Karakorum-Straße nach Pakistan, das aber in einer derartigen logistischen Unzuverlässigkeit, dass sich darauf kein rentables Geschäft gründen lässt. Auch der Fernreisetourismus, in den man große Hoffnungen setzte, verharrt auf einem niedrigen Niveau, weil die kontinuierliche Verschlechterung der politischen Lage in Pakistan Reisegruppen aus dem Westen abschreckt.

Auch Rückschläge blieben nicht aus. Im Januar 2010 führte ein gewaltiger Bergrutsch im Hunzatal zur Bildung des Attabad-Ses, der die Straße auf Jahre unterbrach und nur durch den Einsatz von Flößen und Booten überwunden werden konnte. Erst seit 2015 besteht wieder die Möglichkeit, den See durch eine von den Chinesen neu gebaute Tunnelstraße zu umgehen. Inwieweit die von den Chinesen inzwischen in Angriff genommene Asphaltierung und Erweiterung der gesamten Karakorum-Straße auch auf der pakistanischen Seite gelingt, bleibt abzuwarten.

Zum Zeitpunkt meiner Reise gab es den Attabad-See noch nicht. Theoretisch hätte ich also die Karakorum Straße von Ort zu Ort mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf eigene Faust befahren können, allerdings unter Maßgabe eines großzügigen Zeitbudgets. Da mein Zeitbudget zwar üppig, aber nicht unbegrenzt war, plante ich, mich für die Überquerung des Karakorums und für eine Teilstecke der Seidenstraße einer organisierten Reisegruppe anschließen. In Rawalpindi sollte ich die Gruppe im Pearl Continental treffen, irgendwo in China würde ich sie wieder verlassen.