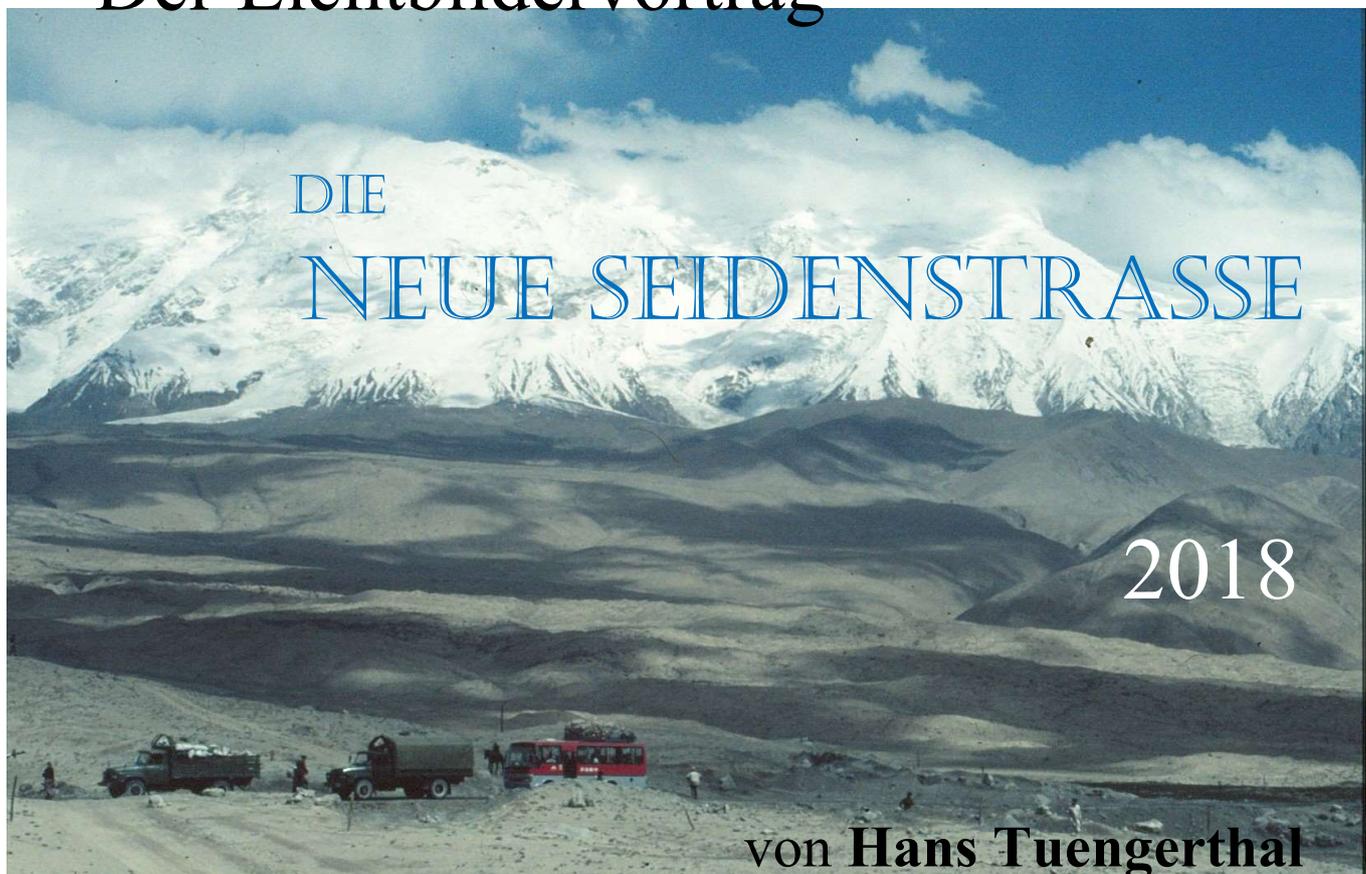


Der Lichtbildervortrag

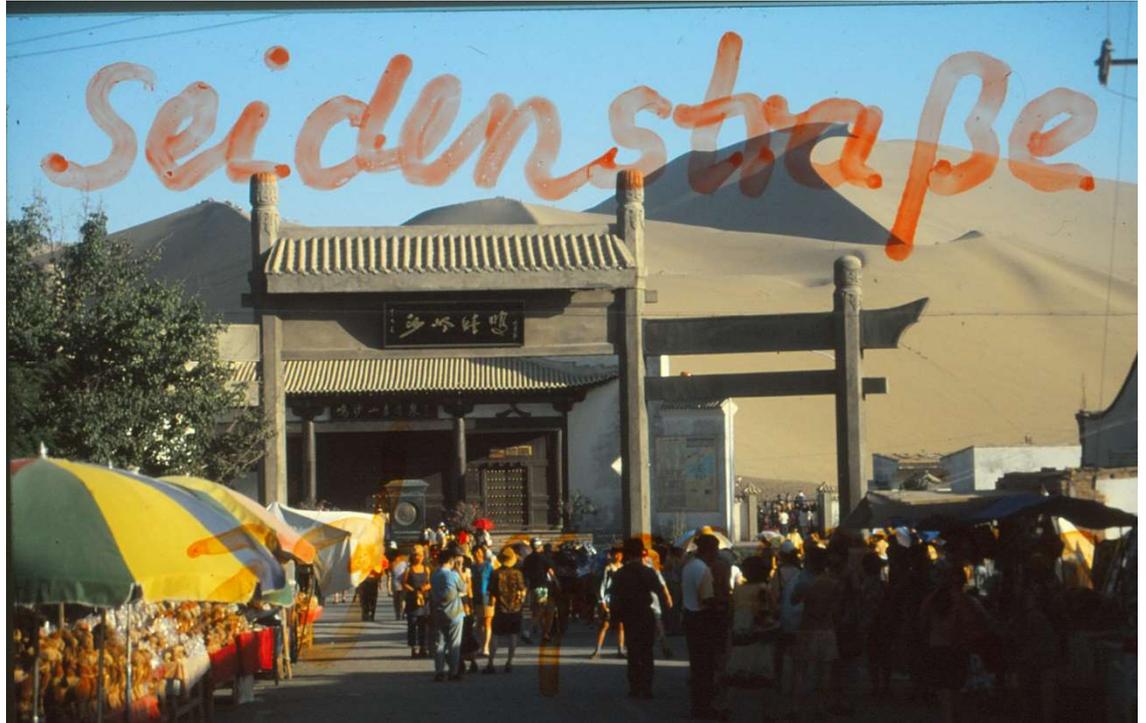


2018 gehalten, wurde diese schriftlichen Ausführung um 1/4 verlängert und vertieft und mit Landkarten angereichert. Der Lichtbildervortrag benutzt altes Fotomaterial, um die Atmosphäre der "alten Seidenstraße" lebendig erscheinen zu lassen und umso die Veränderungen mit der Planung der **Neuen Seidenstraße** zu verdeutlichen. Bisweilen wurden auf Bilder vom Internet oder Reproduktionen aus Büchern eingesetzt.

Der Vortrag

000 ist **ein Versuch** den ungeheuer komplexen wirtschaftspolitischen Prozess zwischen Ostasien und Westeuropa darzustellen. Dabei bemühe ich mich die ungewöhnliche Topographie in Zentralasien sichtbar zu machen, die eine natürliche Barriere ist. Außer der Topographie werden historische Entwicklungen aufgezeigt, die das gegenwärtige Agieren der Staaten, bzw. ihrer Regierungen erklären helfen. Mehr als 10 Mal bereiste ich Zentralasien bzw. den Raum der alten Seidenstraße und beobachtete fasziniert die Veränderungen. Ein Großteil des Bildmaterials sind ehemalige Dia, die ich gesammelt habe. Für aktuelle Vergleiche habe ich Bilder aus dem Internet eingefügt

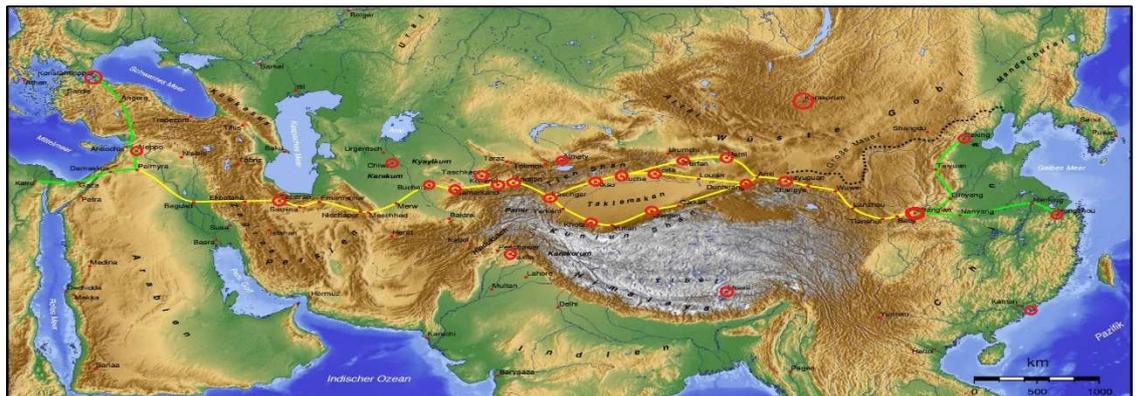
001



Vor knapp 20 Jahren (1999) vagabundierte ich auf eigene Faust von Peking via Xian nach Khasgar und weiter nach Islamabad. Als ich damals über meine Erfahrungen von der **Alten Seidenstraße** berichtete, benutzte ich obiges Bild als Titelbild. Inzwischen ist die Digitalisierung auch bei mir angekommen und die Welt hat sich verändert, auch bezüglich der Seidenstraße, darüber möchte ich berichten:

Zur Zeit (Anfang 2018) ist das Thema "**Neue Seidenstraße**" sehr aktuell, weshalb ich in einer akademischen Studentengruppe den Vortrag plante. Zunächst stelle ich die "Alte Seidenstraße", bzw die landschaftlichen Elemente vor, durch die die Neue Seidenstraße gebaut werden soll. Anschließend versuchte ich die künftigen Konsequenzen für Europa zu verdeutlichen.

002



Der Verlauf der Neuen Seidenstraße orientiert sich an der **historischen Seidenstraße**, ihr Verlauf wurde und wird durch die gewaltigen Gebirge vorgegeben. Sie führte von Ostasien nach Osteuropa und ist legendär. Auf der Karte ist sie gelb eingezeichnet und mehr als 10000 km lang. Die rot eingezeichneten Orte waren bedeutende Karawanenstädte.

003



Bei den Vorbereitungen schaute ich erst einmal auf die **Landkarte** in meiner Toilette. Auf einer Weltkarte habe ich alle Orte mit farbigen Nadeln markiert, wo ich irgendwann einmal fotografiert hatte und sah, da gibt es Einiges zu berichten.

004



Auf einer anderen Karte habe ich die **Reiserouten** eingetragen. Dabei fällt auf, die meisten Reisen in Zentralasien unternahm ich in den frühen 90er Jahren, unmittelbar nach dem Zusammenbruch des Ostblocks. Viele meiner Routen führten über Abschnitte der historischen Seidenstraße.

005



Damals fotografierte ich noch analog, zusammen wurden es ca 100000 Dia weltweit, die meisten sind gerahmt und in meinem **Dia-Zimmer** archiviert. Die grauen und gelben Flächen geben Journale wider, in denen sie übersichtlich deponiert sind.

Ich gliedere meinen Vortrag in 5 Teile:

1. Erscheinungen der historischen und der Neuen Seidenstraße,
- 2 Die Geschichte Chinas und die Bedeutung Pekings mit der einst Verbotenen Stadt.
- 3 die klassischen Oasenstädte der Seidenstraße in Zentralasien,
- 4 Erlebnisse beim Erkunden der Hochgebirge und beim Bereisen dieser Orte.
5. Und schließlich Perspektiven der Neuen Seidenstraße, Herausforderung für Europa.

006



Schon als Kind haben mich die abenteuerlichen Reisen von **Marco Polo** fasziniert und auf seinen Spuren wollte ich gerne mal reisen. Marco Polo war ein venezianischer

Händler und Entdecker, der besonders mit Berichten über seinen langjährigen Aufenthalt in China bekannt wurde. 1260 brach er 17-jährig als Begleiter seines Onkels aus Venedig auf und erst 20 Jahre später machte er sich mit Schiffen auf den Weg zurück in seine Heimat. In der Zwischenzeit bereiste Marco Polo ganz Ostasien und hielt seine Beobachtungen schriftlich fest, sie galten als phantastisch und wurden legendär. (Internet)

007



Seine Erfahrungen schlagen sich auch in meinem **historischen Atlas** von ca 1620 nieder. Deutlich zu erkennen die großen Flüsse und wichtigen Städte Zentralasiens. Wir sehen deutlich, Zentralasien ist nicht leer.

008



1961 machte ich mich mit dem Fahrrad auf, die Seidenstraße kennen zu lernen. Schwach zu erkennen im Hintergrund der legendäre **Berg Ararat**. Zugegeben, ich bin auf dem Weg ans Kaspische Meer nicht alles geradelt, sondern auch mit Bus und Bahn gefahren, dennoch wurde die Reise nach Osten ein großes und anstrengendes Abenteuer.

009



Dabei kam ich auch durch das "**Wilde Kurdistan**", das mir aus den Karl-May-Büchern vertraut war. Archaisch wirkten die Dörfer, grandios die Landschaft, gastfreundlich waren die Menschen. Hier bin ich auf den Spuren von Marco Polo.

010



Eigentlich wollte ich bis Afghanistan, doch das war zu weit. Die Dächer von **Teheran** mit den markanten Lüfertürmen beeindruckten mich. Ich spürte den Geist der abenteuerlichen Reisen, wie ihn die Forscher vor mehr als 100 Jahren auch empfunden haben müssen.

011



Auf dem Rückweg machte ich Station in **Aleppo**, einst wichtige Station auf der Seidenstraße, heute eine Geisterstadt, hier im berühmten Basar kaufte ich mir einen neuen Topf um mir mein tägliches Essen zu kochen. Aleppo war lange Kontaktstätte zwischen Orient und Occident. Weil inzwischen mein Fahrrad kaputt war, fuhr ich mit Dolmushs, den allgegenwärtigen Sammeltaxis weiter.

012



Inzwischen waren meine Klamotten aufgebraucht und in **Damaskus** kleidete ich mich neu ein. So fiel ich nicht mehr sofort als Fremder auf.

Auf dem Weg von Jerusalem, das damals noch jordanisch war, pilgerte ich nachts nach Betlehem, wurde verhaftet und erreichte diese Geburtsstadt Jesu nie.

Als ich die Stadt 1/4 Jh wieder besuchte, hatte sich die Welt verändert und Israel hatte Jerusalem übernommen.



Meine ersten großen Reise nach Studium und Familiengründung unternahm ich 1974 nach Thailand, 1975 auch nach **Taiwan**, wo das Bild her stammt. Weder von Hongkong noch Macao gelang es mir nach Rot-China eingelassen zu werden, hilflos stand ich an der Grünen Grenze. Damals war die Volksrepublik noch hermetisch verschlossen.

Ab 1970 wurde der **Jumbo** eingesetzt und damit das bisher sehr teure Fliegen für unsereinen bezahlbar. Ab 1980 begann die Volksrepublik China sich langsam Frem-den gegenüber zu öffnen.

013

014



1987 hatten sich die Einreisebedingungen für die VRC verändert und über Hongkong reiste ich ein und vagabundierte staunend durch ein Land, das sich gerade von der Mao-Tyrannie erholte. Zwar waren nur wenige Städte für Touristen frei gegeben, aber das störte mich nicht und ich fuhr hin, wohin ich wollte, dabei sah ich ein Land, wie ich es aus den Büchern kannte, ein **rückständiges Agrarland**. Ich zeige jetzt einige Bilder um den enormen Wandel in dieser Gesellschaft zu demonstrieren.

015



Damals war China kaum motorisiert, seine Menschen aber vollerer Tatendrang und suchten nach den starren Jahren Maos neue Lebenschance. Es sind Bilder aus einer **Transformationsgesellschaft**, also einer Gesellschaft im Umbruch mit ihren Kontrasten: reich und arm, entwickelt und unterentwickelt, modern und archaisch.

016



Wie die Kulis arbeiteten die **Lohnarbeiter**, denn Autos gab es kaum. Ich erlebte eine anarchische frühkapitalistische Welt im sozialen Umbruch. Mit Geld ließ sich fast alles kaufen.

017



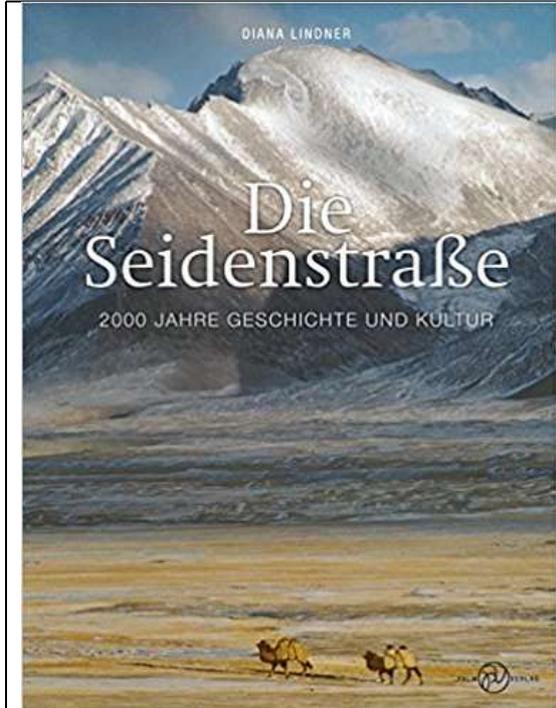
Bei meinen Reisen durch Zentralasien lernte ich Menschen kennen, die immer noch so lebten, wie ihre Vorfahren, z.B. diese **Mongolen**. Den rechten Knaben nannte ich Winnetou, wir ritten tagelang durch die kaum besiedelte Landschaft Zentralasiens. Ich fühlte mich mit meiner weißen Haarpracht wie Old Shurehand. Mehrere Tage reisten wir durch die großartige Landschaft, übernachteten in Klöstern oder wohnten bei den Nomaden in ihren Jurten.

018



Mehrmals befuhr ich auch die großen Flüsse, z.B. den Perlfluß oder den Jang-the-kiang, die Lebensader Chinas. Dieses Bild stammt allerdings vom legendären **Kaiser-kanal**. Noch fährt man mit Wind. Kanal und Fluß sind Teile der alten Seidenstraße, sie kennen zu lernen war mein Traum.

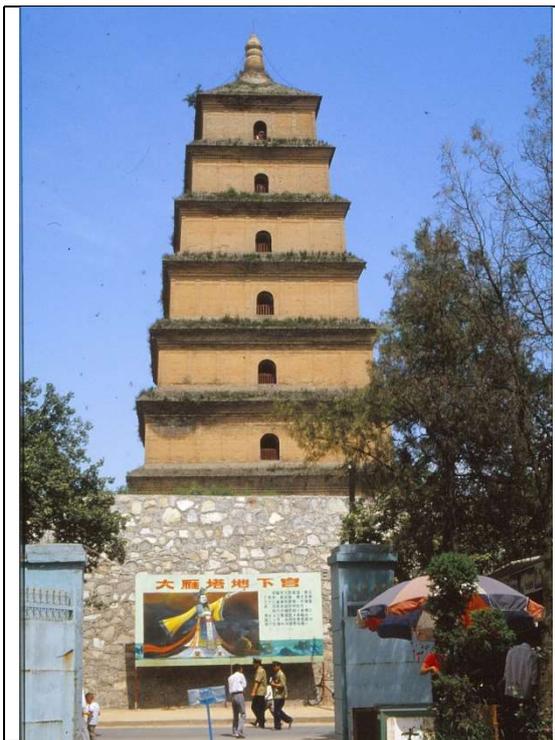
019



Heute ist der Name Seidenstraße auch Synonym für Weitläufigkeit und Abenteuer, zahlreiche Bücher berichten davon. Der Name ist neu. Erst 1877 verwendete sie der Geograph und Forscher Ferdinand Freiherr von Richthofen den Begriff "**Seidenstrasse**" und gab er dem antiken Wege-Geflecht in dem ersten Band seines fünf-bändigen geografischen Werkes "China" diesen Namen. Er schrieb: "*Seidenstraßen sind Strassen, welche der Seidenhandel nahm.*"

Das deutsche Wort Seidenstraße wurde in viele Sprachen der Erde übersetzt, sogar ins Chinesische. Der englische Name ist Silk-Road, der Chinesische: *Sīchóu zhī Lù*. In China wird die Neue Seidenstraße auch OBOR, ein Gürtel, eine Straße genannt.

020



Die schon seit 2000 Jahren benutzten Verkehrswege zwischen China und Europa begannen in der einstigen Haupt- und **Kaiserstadt Xi'an**. Ihr Wahrzeichen ist die Große Wildgans-Pagode. Sie stammt aus der Frühzeit des chinesischen Buddhismus im 7.Jh.

Xi'an besitzt eine nahezu vollständig erhaltene Stadtmauer und ist immer eine Reise wert, denn in dieser Stadt spürt der Fremde eher als in den großen Metropolen am Rande Chinas die großartige Geschichte eines uralten Kulturlandes.

021

Der violette Kreis faßt den dichtbesiedelten und wirtschaftlich bedeutenden Teil Chinas zusammen, das eigentliche **Reich der Mitte**. In ihm leben ca 70% der Bevölkerung. 5 der 8 wichtigsten Städte liegen an der Peripherie des Kreises: Peking, Shanghai, Hongkong, Chengdu und Lanzhou. Jede Stadt hat mindestens 5 Mill. Einwohner. Grundlage des Verkehrsausbaus ist das vorhandene Schienennetz. Es zeigt deutlich den Schwerpunkt im östlichen China, aber 2 Trassen führen weit nach Westen, einmal die nördliche Trasse nach Urumtschi und von dort nach Kasachstan und Zentralasien, südlich davon die Trasse nach Kashgar. Der südliche Zweig ist die neue Verbindung nach Lhasa, sie soll später nach Indien ausgebaut werden. Die rot markierten Strecken bin ich entlang gefahren, blau sind die Wasserwege, auf denen ich schifferte.

023



In den 80er und 90er Jahren war die wichtigste **Traktion "Dampf"**, für mich als Eisenbahnfan ein Leckerbissen. Die Schwierigkeiten des Ausbaus des Eisenbahnnetzes ergaben sich einerseits aus der Topographie mit himmelhohen Gebirgen und gewaltigen Strömen, andererseits aus der Geschichte. Historische Hypothesen, ergaben sich aus Erschließungsstrategien, die wichtigsten Produktionsstätten nach europäischen Bedürfnissen zu schaffen, Europäer bauten im eigenen Interesse die Strecken aus, verbanden ihre Netze auch nur unzureichend miteinander. Sie verknüpften die Rohstoffvorkommen mit Häfen, für die sie Konzessionen erzwungen hatten. Viele Strecken waren Schmalspurbahnen. Deshalb war es notwendig nach dem Bürgerkrieg Mitte des 20. Jhs die Teilnetze aufeinander abzustimmen.

024



Inzwischen wurden die Dampftraktionen von leistungsstarken **Diesellokomotiven** abgelöst. Das chinesische Bahnnetz ist mit 150000 Km Länge das zweitgrößte nach den USA, aber viel effizienter, wie ich zeigen werde. (Internet)

025



Seit 2000 wird das chinesische Bahnnetz systematisch **elektrifiziert** und inzwischen werden fast 50% der Bahnstrecken umweltfreundlich mit Strom betrieben. Dabei wurden auch viele neue Trassen angelegt. Das Know-How wurde und wird weitgehend aus Europa importiert. (Internet)

026



China hat ein ausgezeichnetes **Schnellbahnsystem**, in Einzelfällen werden Geschwindigkeiten von 350 km/h erreicht. Strecken, für die ich vor 30 Jahren Tage benötigte, werden heute in Stunden bewältigt. Damit überholt China Europa.

027



Weil weder Umweltverbände noch Bürgerinitiativen bei der Trassenplanung Einspruchsmöglichkeiten haben, wurden Projekte in China verwirklicht, die in Deutschland in der Planung stecken blieben, wie die inzwischen berühmte **Magnetschwebbahn** in Schang-hai. (Internet)

028



Wie notwendig es war das Bahnnetz auszubauen, zeigen Bilder der damaligen **Straßensituation** in den Gebirgen. Hoffnungslos waren bei Beginn der "technischen Revolution" Ende der 80er Jahre vor allem die neuen Fernstraßen überlastet, wie hier in der Nähe von Lanz-hou.

029



Auch wenn die chinesische Regierung auf den Ausbau von Bahn und Straße gesetzt hat, es wird für die Langstrecken der **Flugverkehr** ausgebaut, immerhin sind es von Shanghai bis Kashgar ca 4000 Kilometer. Zur Zeit wird in Peking der Flughafen "Beijing Capital" für 120 Mill Fluggäste fertig. (nach Atlanta der größte der Welt) (Internet)

030



Und im Unterschied zu Berlin wurde er in recht kurzer Zeit fertig. Von den 10 größten Flughäfen der Welt sind 3 in China und 3 in den USA. Es läßt sich mit Recht die Metapher vom **erwachenden Riesen** verwenden, technisch wie wirtschaftlich. (Inter)

031



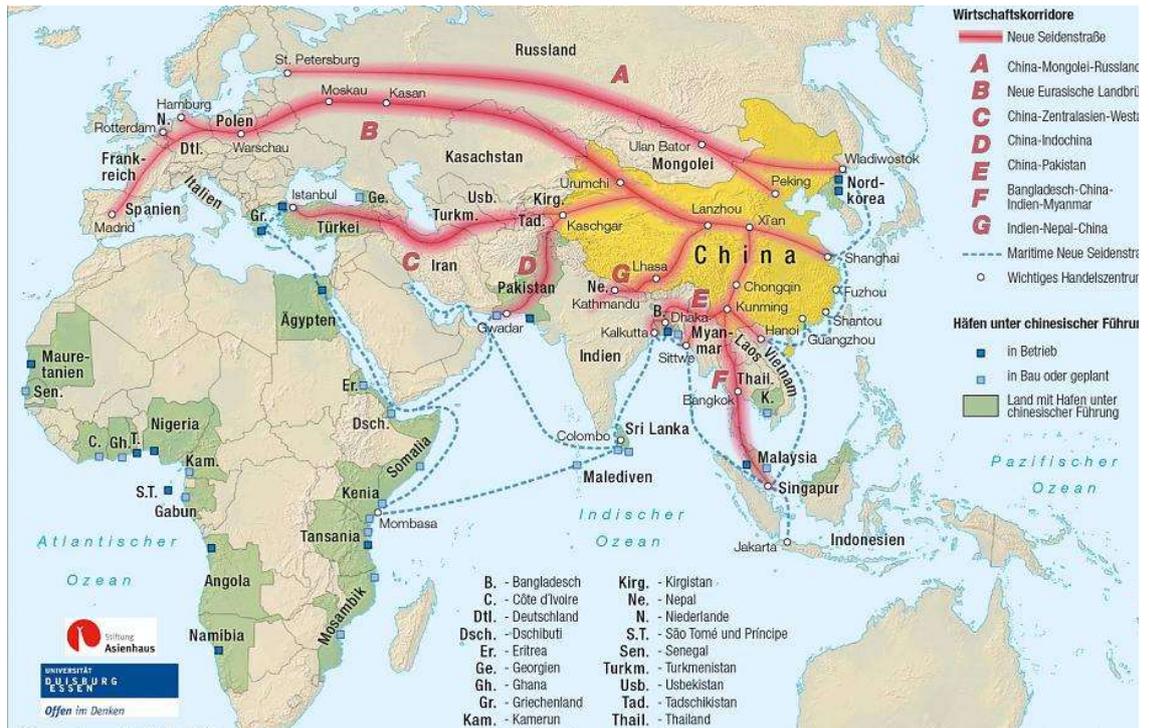
Ich habe einmal die **beiden Wirtschaftsräume** aufgezeigt, die mittels Neue Seidenstraße miteinander verbunden werden sollen: China und die EU, dazwischen gibt es 2 ausgebaute Bahnstrecken, nämlich die gelb eingezeichnete Transsib, die sowohl durch die Mandschurei, als auch die Mongolei mit China angebunden wurde. In Grün gezeichnet ist die neue ausgebaute (meist aber einspurige) Kasachstanstrecke. Beide bin ich schon gefahren und werde davon nachher Bilder zeigen.

032



In dieser weiter entwickelten Graphik wurde neben den **beiden Magistralen** die von ihnen ausgehenden Nebenverbindungen eingezeichnet, die z.T. bestehen, z.T. aber erst geplant sind. Schwarz sind die wichtigsten Aktivräume Eurasiens, mit denen China zusammen arbeiten möchte. Diese blauen und schwarzen Kreise stellen (neben der USA) die wichtigsten Wirtschaftsräume Eurasiens dar. Hier leben 6,5 Mrd Menschen.

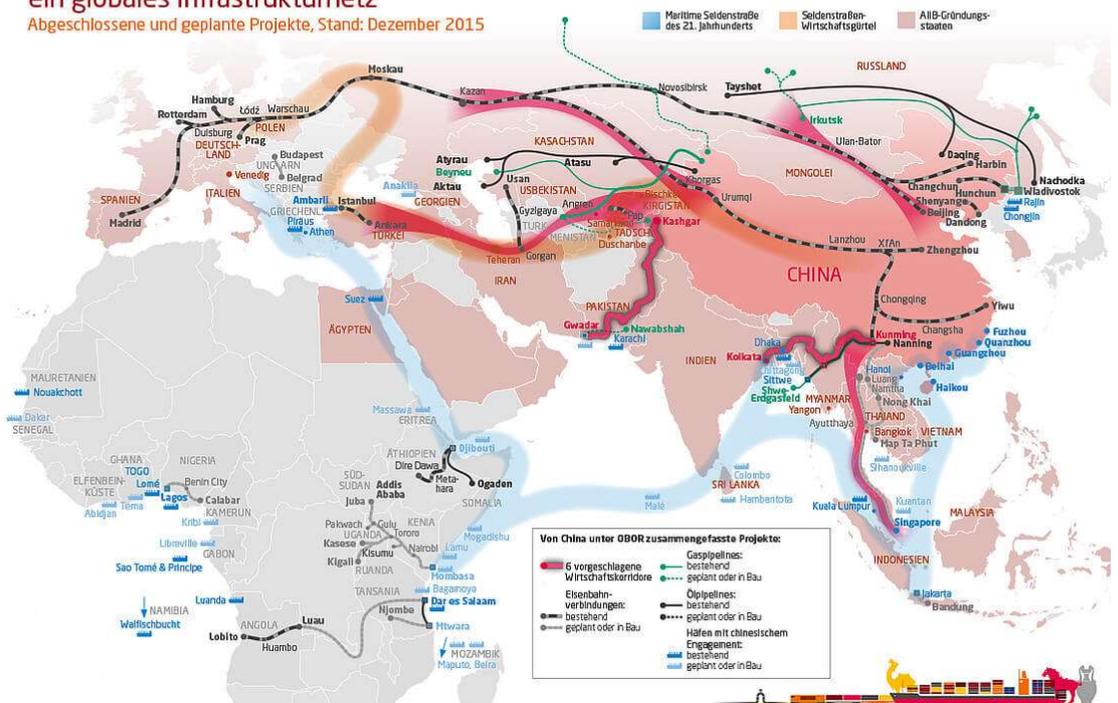
033



Diese "offizielle Karte" zeigt von China nach Europa führende Verkehrswege. Die bei mir gelb und die rot eingezeichneten Strecken sind hier rosé, daneben die Zubringer. Die roten Linien machen deutlich, daß es sich bei der Neuen Seidenstraße nicht nur um eine Strecke, sondern um ein Netz handelt. Gut erkennbar auch die blau gestrichenen Linien, die die ergänzenden Wasserwege zeigen, dazu die Erschließung Südasiens und Ostafrikas. (Internet)

034

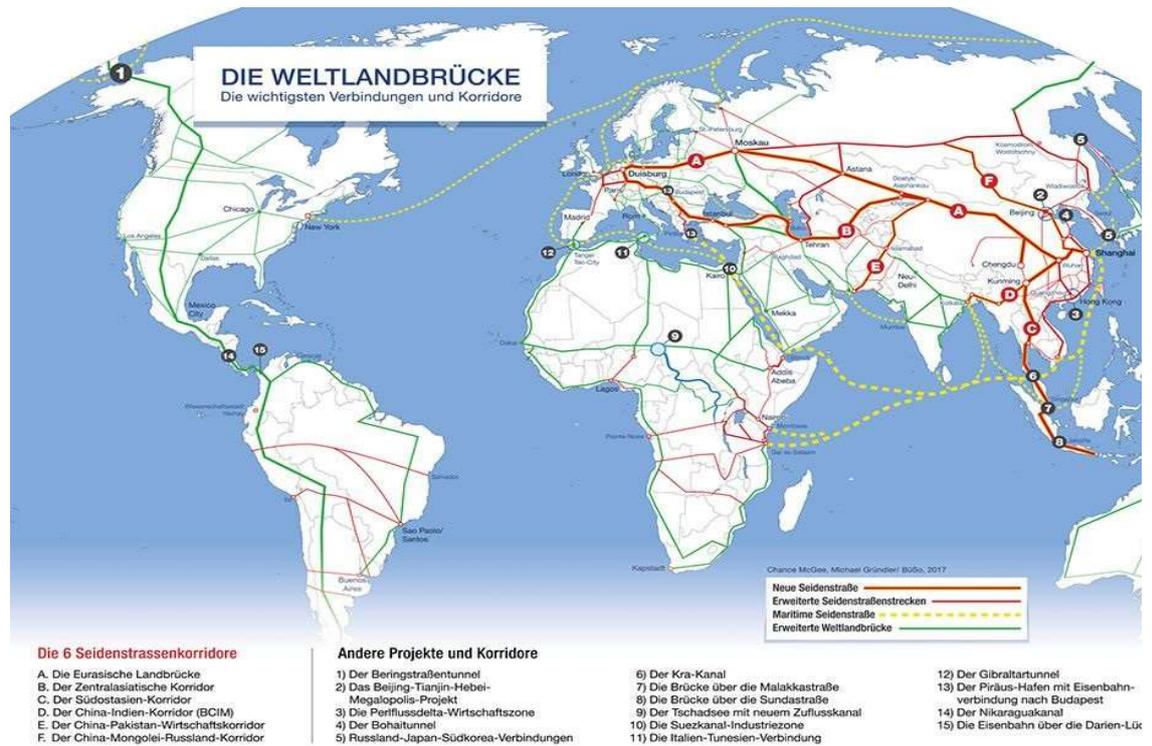
MERICs China Mapping
One Belt, One Road: Mit der Seidenstraßeninitiative baut China ein globales Infrastrukturnetz
 Abgeschlossene und geplante Projekte, Stand: Dezember 2015



Diese im Internet weit verbreitete Karte macht die **geplanten Zugänge** zu den Hafenanlagen in Süd- und Südost-Asien noch deutlicher. Beachtlich der Karakorum-Highway, den wir uns später noch genauer anschauen wollen. Ebenso die Bahnstrecke von

Südchina zu einem der bedeutendsten Häfen der Welt, nach Singapur und die imposante Burmastraße nach Indien. (Internet).

035



Nach vielen Jahren der vollkommener Abschottung wurde Mitte der 80er Jahre Chinas Öffnung zur Welt ein zentrales politisches Thema. Entsprechend wurde in dem Ein-Parteienstaat die Abgeordneten eingestimmt und dann die Bevölkerung einbezogen. Anfang des 21 Jhs startete China eine **Wirtschafts-Offensive** und wie wir erkennen können, wurde ein globales Netz erstellt, von dem die Seidenstraße nur ein Teil ist. (Internet)

036



Chinas Adressaten sind aber nicht nur die Europäer, sondern auch die Nachbarstaaten. Vor allem versucht China die Dominanz der USA zurück zu drängen und mit Staaten

der zweiten Liga zu kooperieren. Hier Vertreter der **BRIC-Staaten**, also Brasilien, Indien, Rußland, China und Südafrika. (Internet)

037



Um die chinesische Mentalität zu verstehen, scheint es mir sinnvoll erst einmal die Geschichte des Reiches der Mitte grob zu skizzieren:

Das **Dorf Banpo** zwischen Xi'an und dem Hoang-ho gelegen, war in der Zeit von 4800 bis 3600 v. Chr. besiedelt. Zeitlich gesehen gehört es zur jungsteinzeitlichen Yang-shao-Kultur. Die Gesellschaft war matriarchalisch organisiert.

Figur in dem historischen Museum von Bang Po. Die heutige chinesische Bevölkerung bezieht sich linear auf diese alte Kultur und hat deshalb uralte kulturelle Wurzeln.

038



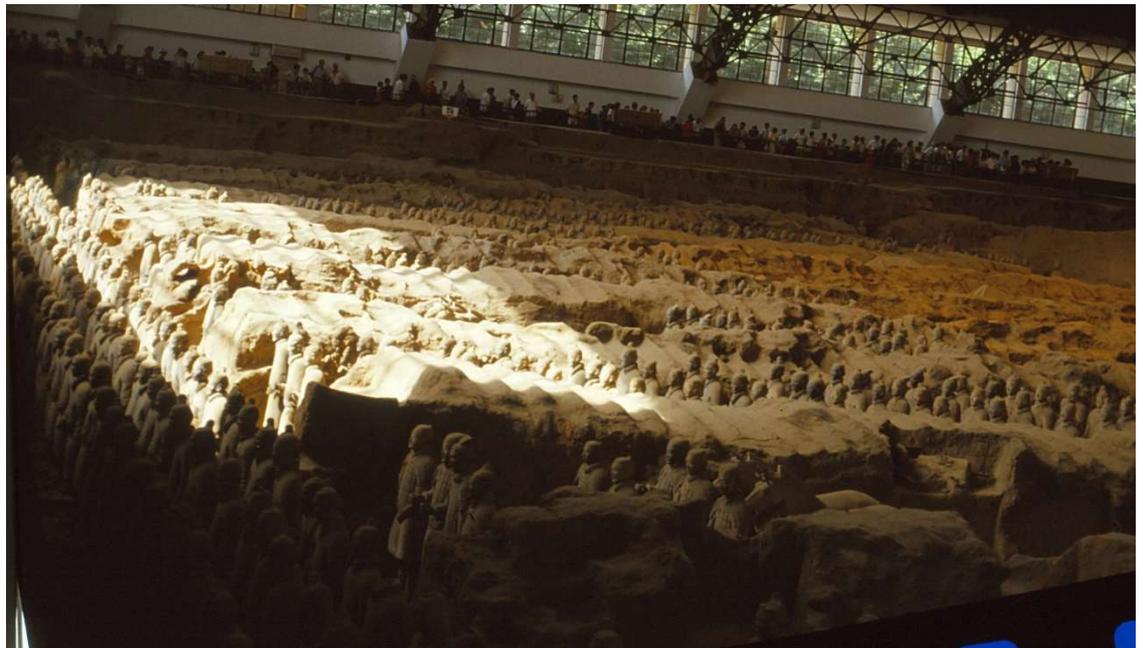
Im Sozialgefüge Banpos scheint es keine strikte Rangordnung gegeben zu haben. Damals wurden bereits Pflanzenfasern und Tierhaare zu Webfäden versponnen und auch Webstätten wurden gefunden. Keramikgefäße weisen geometrische Muster, einfache Schriftzeichen, aber auch künstlerische Abbildungen von menschlichen Gesichtern und Tieren wie Fischen und Hirschen auf. China hält sich für den ältesten **Kulturstaaten** der Welt.

039



Als erstes **Kaiserreich** gilt die Dynastie Xia zwischen 2200 - 1800 vor Christus, also als im Orient Sumerer, Babylonier, Assyrer, Hethiter und Perser Königreiche bildeten, aber von ihnen sind nur Sagen und Ruinen geblieben. China hingegen versteht sich in der Tradition von Xia oder dem folgenden Reich von Shang und Zhou. China hat demnach eine mehr als 4000-jährige Staatstradition.

040



1974 entdeckten in Zentralchina Bauern beim Bau eines Brunnens die **Terrakotta-Armee**, eine der größten archäologischen Sensationen des vergangenen Jahrhunderts. Nach weiteren Ausgrabungen stellte sich heraus, daß sich im Erdreich Tausende von Tonkriegern und Tonpferden befinden, welche zur Grabanlage des Kaisers Qin Shi Huang Di gehören. Der Grabhügel selbst ist heute noch unberührt. Chinesische Archäologen werden ihn öffnen, wenn das bisher ausgegrabene Material untersucht wurde, es gibt keine Eile.

041



Qin Shi Huang Di” – der erste (Gesamt-) Kaiser Chinas - wurde bereits im Alter von 13 Jahren (246 v.Chr.) zum König des Staates Qin gemacht. 25 Jahre später (221 v. Chr.) eroberte er sechs Nachbarländer und vereinte China zum ersten Mal in der Geschichte. Kurz nach seiner Thronbesteigung ließ er mit dem Bau seiner Grabstätte beginnen, die von einer Armee lebensgroßer Tonsoldaten geschützt werden sollte, um ihn nach seinem Tode zu verteidigen: die Terrakotta-Armee. Mehr als 700.000 Zwangsarbeiter wurden eingesetzt, die 36 Jahre am Bau der Grabstätte und der Herstellung der über (bisher ausgegrabenen) 7.000 Soldaten umfassenden Terrakotta-Armee arbeiteten. Zu den Errungenschaften des Kaisers Qin Shi Huang Di gehören unter anderem die **Vereinheitlichung** der chinesischen Schrift sowie die Standardisierung des Währungs- und Messsystems.

042



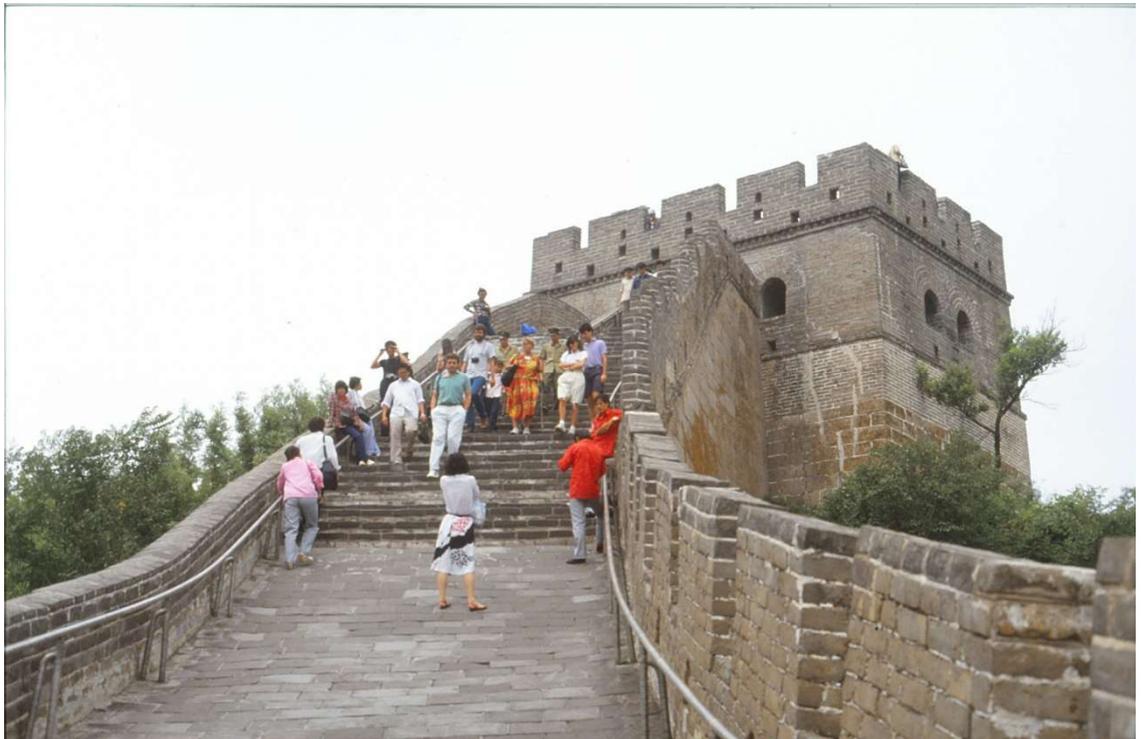
Die Terrakotta- Armee aus der damaligen **Qin-Dynastie** besteht aus über 7000 lebensgroßen Fuß- und Reitsoldaten sowie Pferden, Kriegswagen und Waffen. Beindruckenderweise wurden alle Tonfiguren in Lebensgröße und detailgetreu mit individuellen Gesichtszügen gestaltet. Offen bleibt aber immer noch die Frage, wurden die Figuren mit Modeln geformt oder wurden die Figuren frei gestaltet, beziehungsweise wurden sie lebenden Soldaten von damals nachgebildet. Heutige Wissenschaftler vertreten die Theorie, daß diese genaue Abbildung der Figuren damals nur mit realen Personen möglich war.

043



Als in den folgenden Jahrhunderten skytische und **mongolische Völker** aus dem Norden das Reich immer wieder angegriffen und die Peripherie plünderten, ließen die Kaiser ab 500 v.Chr. die Große Mauer bauen. Die wichtigsten Baumaßnahmen fanden um ca 200 n.Chr. statt.

044



Der chinesische Name **10.000 Li lange Mauer** beinhaltet eine Längenangabe. Ein Li entspricht 500 m, 10.000 Li sind daher 5.000 km. Der Ausdruck Li ist jedoch nicht wörtlich zu verstehen; die Zahl 10.000 steht im Chinesischen für Unendlichkeit bzw. eine unzählbare Menge. Daher bedeutet der Ausdruck etwa *unvorstellbar lange Mauer*.

045



Inzwischen ist die Große Mauer eine der größten **touristischen Attraktionen** Chinas und wird als eines der wichtigsten Baumaßnahmen zum Schutz gegen fremde Eroberer gewürdigt. Vergleiche die beiden Bilder 1987 und ca 2017, eine Völkerwanderung scheint angekommen zu sein. (Internet)

046



Im Laufe der folgenden Jahrhunderte wurde das **System der Mauer** immer weiter ergänzt und zu einem mächtigen Bollwerk ausgebaut, das aber eben sowenig wie der viel kleinere Limes keinen endgültigen Schutz bot. In regelmäßigen Abständen wurden kastelähnliche Türme errichtet, die Mauerkrone war breit genug, daß 5 bewaffnete Reiter nebeneinander Platz fanden.

047



Insgesamt sollen über die Jahrhunderte hinweg gar **mehr als 21 000 Mauerkilometer** errichtet worden sein. Nur 8 % sind noch intakt, während sich 75 % in einem schlechten Zustand befinden. Zum Teil sind nur noch die Fundamente vorhanden. Also die Große Mauer ist nicht überall erhalten geblieben, wie dieses Internetbild zeigt. (Internet)

048



Die Große Mauer wurde während der Ming-Dynastie (1368–1644) ausgebaut und erhielt damals ihren heutigen Verlauf, zu einer Zeit als die Bedrohung durch die nördlich lebenden Mongolen besonders staatsgefährdend wurde. Allein von den eingezeichneten Abschnitten sind ca 8% intakt. Diese erhaltenen Mauern sind auch Ziel der nationalen und internationalen Besucher. (Internet)

049



Einen Teil der Strecke bin ich parallel auf dem Fahrrad abgefahren. der Kilometerstein weist auf die heutige **Hauptstadt Peking** hin, fast 3000 Kilometer.

An ihrem westlichen Ende liegt die Stadt Jiayuguan. Ihr Name stammt von dem Pass Jiayu-Pass und bildet die äußerste große Festung des kaiserlichen Chinas gegen Angriffe aus Westen sowie einen der wichtigsten Kontrollposten auf der Seidenstraße und war seitdem als „Imposanter Pass unter dem Himmel“ bekannt und stellt in den Augen des chinesischen Kaisers auch das Ende der „zivilisierten Welt“ -damit des Reiches der Mitte- dar.

050



Durch dieses Tor mußten alle Karawanen und alle gehandelten Güter. Jenseits von hier existierten nur die Dämonen und die Barbaren aus der Wüste und Zentralasiens. Erbaut wurde der **Jiayuguan-Pass** 1372. Heute ist er ein touristisches Highlight bei dem Besuch des historischen Chinas.