

Leben mit der Blockade in Nepal

Reisebericht von einer Busfahrt durch das Protestgebiet, die man so schnell nicht vergisst

Miriam Wenner

Über fünf Monate war Nepal von notwendigen Importen aus Indien abgeschnitten. Aus Protest gegen die neue Verfassung, welche die nepalische Regierung im September 2015 verabschiedet hat, blockierten Aktivisten der *Madhesis* wichtige Grenzübergänge zwischen Indien und Nepal. Zu ihren Hauptforderungen gehörten ein größerer Anteil an Parlamentssitzen durch Verhältniswahlrecht (proportionale Repräsentation) und die Abgrenzung einer autonomen Provinz. Vor allem Medikamente, Diesel und Benzin wurden in dieser Zeit in Nepal knapp. Miriam Wenner berichtet vom Schwarzmarkt von Ostnepal bis Kathmandu und von ihrer Busfahrt durch das Protestgebiet im Januar 2016.

Indien will die Terai-Gebiete von Nepal verschlingen“, erklärt mir der Taxifahrer in Kathmandu. „Die indische Regierung zahlt den *Madhesis* 25 Rupien pro Stein, den sie auf die Polizei und auf Fahrzeuge werfen. Das macht 100 Rupien für 4 Steine – das ist nicht schlecht“, fährt er fort. Wie viele andere in Kathmandu ist er davon überzeugt, dass die indische Regierung hinter der bereits seit vier Monaten andauernden Blockade der wichtigsten Grenzübergänge zwischen Indien und Nepal steht. Er berichtet, dass seine Frau morgens oft bereits um 3 oder 4 Uhr aufsteht, um Reis zu kochen – bevor der Strom ausfällt. „Das Curry kocht sie oben auf dem Dach – mit Feuerholz.“ Die sogenannte „inoffizielle indische Blockade“ hat einen verheerenden Einfluss, besonders auf die ärmeren Bevölkerungsschichten; nur wenige können die horrenden Schwarzmarktpreise für Gaszylinder (6000 Rupien) und Benzin (zwischen 250 und 350 Rupien pro Liter, im Dezember und Januar) bezahlen. Das Kinderhilfswerk UNICEF hat bereits vor steigender Kindersterblichkeit gewarnt, und das Welternährungsprogramm musste dringend notwendige Hilfsflüge in die vom Erdbeben betroffenen Gebiete reduzieren – aus Mangel an

Kerosin. Die Preise für Grundnahrungsmittel wie Reis haben sich seit der Blockade in einigen Gebieten des Landes mehr als verdoppelt.¹

Das Taxi erreicht sein Ziel, den Inlandsflughafen von Kathmandu. Die Fahrt kostet fast doppel so viel wie sonst. Ich bin auf dem Weg nach Badrapur, nahe der Ostgrenze von Nepal, von wo aus ich nach Darjeeling in Indien weiterreisen möchte. Ich habe mich trotz des extrem hohen Preises für den Flug entschieden, denn alleine möchte ich die lange Busfahrt durch die Protestgebiete im Terai diesmal nicht unternehmen.

Kilometerlange Staus an der Grenze

Kakarvitta, die Grenzstadt in Ostnepal, ist geschäftig wie immer. Auf dem Weg über die Brücke, die den Mechi, den Grenzfluss zwischen Indien und Nepal, überquert, kommen uns einige Frauen entgegen, die große Behälter – wahrscheinlich mit Benzin gefüllt – auf die nepalische Seite tragen. Sie laufen ungestört an der indischen Grenzpolizei vorbei. Auf der indischen Seite hingegen stauen sich die Lastwagen und sorgen für ein Verkehrschaos. Der Polizist am Im-

migrationsbüro berichtet, dass die indischen Grenzbeamten die meisten LKWs erst nachts über die Grenze ließen. Eine reine Sicherheitsmaßnahme, erklärt er, da die *Madhesis* Steine auf die LKWs werfen. Auch auf dem Highway Richtung Siliguri weiter östlich stauen sich die LKWs über eine Länge von fünf bis sechs Kilometern. Zwei Wochen später, Anfang Januar, als ich die Grenze in umgekehrter Richtung passiere, hat sich die Lage nicht verändert. Auch diesmal ist ein nepalischsprachiger Polizist im Imigrationsbüro gesprächig. „Die indische Regierung will von Nepal das Terai haben, daher machen sie diese Blockade“, beschuldigt er sie. Ich hoffe, keiner seiner Vorgesetzten hört ihn.

Schwarzmarkt im Niemandsland

Auf der Mechi-Brücke fallen mir zahlreiche geparkte Motorräder auf. Einige von ihnen haben mit Benzin gefüllte 1-Liter-Plastikflaschen zur Schau gestellt. Einer der Fahrer zapft mit einem Schlauch Benzin direkt von seinem Tank ab und füllt damit einen größeren Kanister eines nepalischen Kunden. „Wir tanken die Motorräder auf der indischen Seite voll, fahren damit auf die

Brücke und verkaufen hier das Benzin zu einem Preis von 150 nepalischen Rupien pro Liter“, erklärt einer der indischen Motorradfahrer. „Wenn wir das Benzin direkt vom Tank abzapfen, können wir sicher sein, dass es nicht gepanscht ist. Es gab bereits Fälle von Motorschäden mit schlechtem Benzin“, fügt der nepalische Kunde hinzu. Die nepalischen Beamten an der Immigration zucken hingegen mit den Schultern: „Die verkaufen das Benzin auf der Brücke, das fällt nicht in unseren Zuständigkeitsbereich.“ So kann der Schwarzmarkt im Niemandsland zwischen den beiden Staaten anscheinend ungehindert florieren.

Gemeinsam mit meinem Freund aus Darjeeling fahre ich weiter nach Ilam für eine kleine Forschung zum dortigen Teeanbau. Trotz der Nähe des Ortes zur indischen Grenze ist auch Ilam von der Blockade betroffen. So verkaufen auch hier zahlreiche Händler neben Chilis, Tee und Gemüse literweise Benzin zum Preis von 200 Rupien. Dennoch scheinen zumindest einige hier die Blockade zu unterstützen. Bei einem unserer abendlichen Besuche in einem kleinen lokalen Restaurant betonen die drei Besitzerinnen, dass sie hoffen, der Protest werde sich ausweiten. „Sie kämpfen genau wie wir für unsere Rechte.“ Die drei gehören der Gruppe der Rai an und kritisieren heftig die Vorherrschaft der Brahmanen und Chhetris. Vor allem die Tatsache, dass in Nepal noch immer die Rinderschlachtung bestraft werde, sehen sie als Zeichen für Diskriminierung. Jeder solle das Fleisch essen dürfen, das er möge. „Aber die halten sich für etwas Besseres“. Auch Vertreter der *Federal Limbuwan National Party*, die ihrerseits eine autonome Provinz Limbuwan in Ostnepal fordern, sowie der *Mongol National Organisation* zeigen Sympathie für die Madhes-Bewegung. Denn auch sie sind unzufrieden mit der von der Regierung vorgeschlagenen föderalen Aufteilung des Landes.

Am Tag vor unserer geplanten Abreise nach Kathmandu kaufen wir am Busparkplatz von Ilam unsere Tickets und scherzen über einen der Busse auf dem Parkplatz: Dessen Frontscheibe wurde durch eine Platte aus Sperrholz mit zwei kleinen Fenstern für den Fahrer ersetzt. Das Ganze ist mit Klebeband am Busrahmen befestigt. „Der Bus sieht aus wie bei Mad Max“, scherzt mein Freund. Meine Vermutung, dass der Bus einen Unfall hatte, sollte sich jedoch als falsch herausstellen. Es war eben dieser Bus, der uns am nächsten Tag nach Kathmandu bringen sollte. Pünktlich um 13:30 Uhr fahren wir los, halten jedoch an der nächsten Tankstelle. „Also gibt es doch noch Treibstoff“, denke ich. Und das nicht zu knapp: zwei volle 50-Liter-Fässer mit stinkendem Diesel werden im Bus auf die Rückbank verladen; dazu kommen noch drei 30 Liter-Fässer. Im Bus beginnt es zu stinken. Bevor wir den Distrikt Jhapa im Terai erreichen, stoppen wir an einem kleinen Straßenrestaurant und trinken Tee mit einem der beiden Khalasis (Bushelfer), ein junger, kräftiger Bursche mit dickem Schal. „Was macht ihr mit all dem Diesel?“, frage ich. Er wirkt etwas unsicher: „Wir brauchen das für unseren Bus“, antwortet er. Ich zweifle: „Na, ein bisschen verkauft ihr doch sicherlich, oder nicht?“, suggeriere ich. Er grinst: „Ein bisschen“, und wendet sich ab. Der ältere der beiden Khalasis hat weniger Bedenken zu erzählen: „Den Diesel verkaufen wir in Kathmandu. Einiges davon ist von Buspassagieren. Sie zahlen Extrageld für die hinteren Sitze, sodass sie die Kanister transportieren können.“ Und tatsächlich kommen auf unserer Reise noch einige Passagiere mit großen Benzinkanistern dazu. Inzwischen sind die hinteren drei Reihen komplett mit Kanistern belegt, und der Gestank nimmt so stark zu, dass sich einige Passagiere beschweren.

Es ist dunkel geworden, und der Bus stoppt nur noch einmal, um eine junge Frau, nicht älter als 20, aufzuneh-



Zwischen eingelegten Chilis und Spinat verkaufen Händler in Nordwest-Ilam literweise Flaschen mit Benzin.

Foto: Miriam Wenner

men. Sie steigt mit ihrer großen Reisetasche ein, und ich sehe, dass sie torkelt. „Wo soll ich sitzen?“, grölt sie. Sie ist sturzbetrunken. „Hinten sind noch Plätze frei“, weist der Khalasi sie an. „Hinten? Da will ich nicht sitzen“, schimpft sie und schiebt ein paar unschöne Flüche auf Nepali hinterher. Die Männer vor uns drehen neugierig die Köpfe, als sie ihren Weg nach hinten bahnt. Tatsächlich lässt sie sich neben einigen der stinkenden Kanister nieder, aber hört nicht auf zu fluchen. Sie ruft eine Freundin an und berichtet lautstark, wie schlecht es ihr hier im Bus ergehe. Die meisten anderen Passagiere starren sie entsetzt, neugierig und fasziniert zugleich an. „Ich hoffe nur, sie versucht nicht, sich eine Zigarette anzuzünden“, fürchtet mein Freund. Der Khalasi stimmt unserer Sorge zu, unternimmt jedoch nichts. Später erfahre ich, dass einige Passagierbusse bei Unfällen in Flammen aufgegangen sind, weil sie zu viel Benzin transportiert haben.

Noch mehr Mad Max

Bald ist es Zeit fürs Abendessen, und obwohl ich denke, ich sollte lieber nichts essen, bekomme ich doch Hunger beim Geruch von Reis und Daal. Das bisschen Essen sollte ich



Motorräder als mobile Tankstellen – Benzinverkauf auf der Mechi-Brücke zwischen Nepal und Indien.

Foto: Miriam Wenner

später sehr bereuen. An dem Restaurant stehen noch weitere Busse. Neben einem anderen Bus im Mad-Max-Stil mit Sperrholzplatte und Fenstern stehen zwei weitere mit großen Gittern vor ihren Frontscheiben. Einige der Seitenfenster fehlen und wurden ebenfalls durch Sperrholz oder Plastik ersetzt. „Was ist mit unserem Bus passiert?“, frage ich den jüngeren Khalasi. „Unsere Frontscheibe wurde schon viermal von den *Madhesis* mit Steinen eingeworfen. Nun haben wir eine stabilere Lösung gefunden.“ Ich schlucke. Mir war nicht bewusst, dass auch Passagierbusse ein Angriffsziel sind. „Sie verstecken sich, und dann werfen sie“. „Nur auf die Frontscheibe?“ „Sie werfen dorthin, wo sie treffen“, ist seine sachliche Antwort. Ich muss an die Maoistenzeit denken. Auch hier war die Reisefreiheit oft eingeschränkt gewesen, musste man zahlreiche Kontrollpunkte der Armee oder der *Armed Police* passieren. Oftmals kam es hier zu Zwischenfällen, Unschuldige wurden für Maoisten gehalten, verhaftet oder sogar getötet. Aber bewusste Angriffe auf Passagierbusse hatte es nicht gegeben, solange man sich an die Regeln hielt. Und diese Regeln waren klar – zu-

mindest das Verhalten der Maoisten hatte ich stets als diszipliniert empfunden. Doch dies hier war anders: Wir hatten eine Reise vor uns, bei der wir nicht wussten, ob unser Passagierbus angegriffen werden würde. Dazu kam, dass wir mittlerweile mindestens 200 Liter Benzin und Diesel geladen hatten. Das konnte den Aktivisten unter den *Madhesis* doch nicht gleich sein, oder?

Zwangsstopp Itahari

Als wir uns der Stadt Itahari im Distrikt Sunsari nähern, biegt unser Bus plötzlich von der Hauptstraße ab und fährt über dunkle Holpergassen durch eine schlafende Stadt. Es dauert einige Zeit, bis wir wieder auf dem Highway sind. Der Khalasi kommt und erklärt: „Wir fahren Schleichwege, um das Stadtzentrum zu meiden.“ Da gäbe es ja eh nicht viel zu tun, außer zu trinken, tröstet er.

Kurz nachdem wir den Highway erreichen, stoppt unser Bus plötzlich, und ich sehe eine lange Reihe von anderen Bussen und LKWs vor uns. Wir werden von einigen Polizisten auf einen Parkplatz gewinkt. Der ältere Khalasi erklärt den Passagieren: „Die Straße ist geschlossen, wir müssen nun bis 23 Uhr warten, bis wir weiterfahren können. Bitte verlasst den Bus möglichst nicht, geht nicht weit weg.“ Ich schaue auf die Uhr: 21:30 Uhr. Doch bereits eine Stunde später gibt die Polizei grünes Licht, und unser Bus reiht sich wieder auf der Straße ein. Am Straßenrand stehen einige Jeeps der *Armed Police*, ein Polizist winkt uns durch. Es folgt ein Abschnitt mit dichtem, dunklem Wald, und unser Fahrer rast, vorbei an den endlosen Reihen mit langsamen Trucks auf der linken Straßenseite. Es gibt keinen Gegenverkehr. Mittlerweile spüre ich ein leichtes Zwickeln in meinem Darm. Nichts Schlimmes, sage ich mir, und versuche in der Dunkelheit draußen etwas zu erkennen. Die kleinen Städte, die

wir passieren, sind wie ausgestorben. Nur vereinzelte Mitglieder der *Armed Police* stehen in Zweier- oder Vierergrüppchen um ihre Jeeps. Die weitläufigen Gebiete zwischen den Siedlungen sind jedoch nicht gesichert, hier gibt es nur Wald und Felder. Es sind diese Gebiete, aus denen Steine geworfen werden können, und unser Fahrer drückt aufs Gaspedal. Viele der anderen Passagiere schlafen inzwischen. Das betrunkene Mädchen hat sich zwischen Reisetaschen und Benzintanks auf den Boden gelegt. Auch ich würde gerne schlafen, doch meine Bauchkrämpfe werden immer schlimmer. Schweißperlen bilden sich auf meiner Stirn. Plötzlich hält der Bus – der Verkehr hat sich gestaut, mitten zwischen Feldern und undurchdringlicher Dunkelheit. Es gibt nur eine Lösung: Ich muss dringend aus dem Bus raus. Gemeinsam mit meinem Freund klettere ich über Reissäcke und schlafende Passagiere nach vorne und erkläre dem Fahrer, dass es mir wirklich nicht gut geht und ich unbedingt aussteigen müsse. Der Fahrer und der Khalasi starren mich an. „Das geht nicht“, erklärt der Fahrer. Ich bitte nochmals. Schließlich erbarmt er sich und öffnet die Tür. „Beeil dich“, ruft er mir hinterher. Ich war selten so erleichtert und angespannt zugleich. Als ich mich ins Gras hinter einen kleinen Busch hocke, beginnt sich der Stau zu lösen, die Busse setzen sich langsam in Bewegung. Unser Bus hupt, und jemand schreit, ich solle schneller machen. Schneller geht nicht, aber mein Freund läuft zum Bus und beruhigt die Gemüter. Später erzählt er mir, der Fahrer habe gedroht, dass wir die Scheiben ersetzen müssten, wenn jetzt Steine geworfen würden. Zum Glück wirft in dieser Nacht niemand Steine. Ich renne zum Bus zurück und schlafe erschöpft ein.

Hetauda

Als ich erwache, sind wir bereits in Hetauda – sicheres Gebiet. Der Bus macht eine kurz Rast, der Fahrer

wechselt, und wir fahren weiter Richtung Kathmandu. Die Erleichterung ist deutlich spürbar, der Bus rast nicht mehr, und es folgen keine weiteren Ansagen der Buscrew. Während einer kurzen Rast frage ich den jungen Khalasi, ob ihnen die Reisen durch das Terai keine Angst machten. Er verneint. Letzte Nacht hatte ich allerdings einen anderen Eindruck, denke ich. Sie werden am nächsten Tag zurück nach Ilam fahren.

Nach sechs weiteren Stunden, gegen 12 Uhr, erreichen wir endlich Kathmandu. Als wir Thankot am oberen Teil des Tales passieren, steigt ein Sänger mit seiner Sarangi – der traditionellen nepalischen Schoßgeige – ein. Er singt von den Zerstörungen des Erdbebens, davon, dass viele Menschen in Zelten schlafen. Die traurige Geschichte des Lieds scheint nicht zu der eher fröhlichen Melodie der Sarangi zu passen. Die Musik verleiht der Geschichte einen hoffnungsvollen Ausblick. Sie berührt mich. Die anderen Leute im Bus wollen etwas Modernes hören, also schließt der Musiker seine Präsentation mit einem „Sarangi-Rap“, dessen Text ich lei-

der nur in Fragmenten verstehe, der aber für allgemeine Heiterkeit sorgt. So kommt unsere Reise doch noch zu einem guten Ende, und erschöpft und erleichtert erreichen wir schließlich unser Hotel.

„Happy New Crisis“

Am nächsten Tag treffe ich mich mit einer nepalischen Bekannten, die frustriert davon berichtet, wie lange sie an der Tankstelle auf Benzin warten musste, um ihren Roller zu betanken. „Dazu kommt, dass der Tankstellenbetreiber gemeinsam mit der Polizei einen Teil des Benzins auf dem Schwarzmarkt verkauft, und dafür den anstehenden Leuten weniger, als eigentlich vorhanden ist.“ Dies unterstreicht, dass auch der Staat in den Schwarzmarkt verwickelt ist.² Meine Bekannte wirkt traurig: „Wohier können niemals versuchen, unser Potenzial als Menschen weiterzuentwickeln, weil wir zu sehr damit beschäftigt sind, unseren Alltag zu bewältigen. Wir müssen überlegen, woher wir Wasser bekommen, wie wir Essen kochen können, wo wir Benzin beschaffen und wie wir das alles bezahlen. Daneben bleibt nichts anderes.“ Auf einer Fußgängerbrücke in Kathmandu steht: „Happy New Crisis“. Eine Krise, die – wie so viele andere in Nepal – zur Normalität geworden ist. Wenige Tage später sitze ich im Flugzeug zurück nach Zürich. Der

Zwischenstopp zum Tanken in Lucknow ist das Letzte, was ich von der Blockade mitbekomme. In Nepal jedoch wurde sie zum Teil des Alltags. Am 23. Januar schließlich reagierte das nepalische Parlament mit einer Verfassungsänderung auf den Protest der Madeshis, und am 6. Februar wurde die Blockade aufgelöst. Politische Beobachter bezweifeln jedoch, dass die bisherigen Zugeständnisse ausreichen, um inklusivere politische Strukturen zu schaffen. So bemerkte der Journalist Prashant Jha: „Die Schlacht in Nepal wird weitergehen“³.

Zur Autorin:

Miriam Wenner reist bereits seit 2003 regelmäßig nach Nepal und Indien. Im November 2015 hat sie ihre Dissertation über die Gorkhaland-Bewegung in Darjeeling abgeschlossen und arbeitet seitdem als Oberassistentin am Geographischen Institut der Universität Zürich. Zu ihren thematischen Schwerpunkten gehören die kritische Analyse von Entwicklungsprozessen sowie der Politik Südasiens.

Quellen:

¹ BBC 2015: UN: Blockade puts Millions of Children at Risk. 30.11.2015. <http://www.bbc.com/news/world-asia-34968252>

WFP 2015: Nepal: Extreme Hardship Expected to Worsen as Food Prices Soar. 11.12.2015. <https://www.wfp.org/news/news-release/nepal-extreme-hardship-expected-worsen-food-prices-soar>

² Siehe hierzu den exzellenten Bericht von Jacob Rinck und Gyanu Adhikari 2016: Nepal's Petrol Black Market: Super Citizens and an Information Blackout. In: The Record 19.02.2016. <http://recordnepal.com/wire/nepal%E2%80%99s-petrol-black-market-super-citizens-and-information-blackout>

³ Jha, Prashant 2016: End of the Madhesi Blockade. What it means for Nepal. In: Hindustan Times. 06.02.2016. <http://www.hindustantimes.com/opinion/end-of-the-madhesi-blockade-what-it-means-for-nepal/story-JixO1gsdWlprj8Lc6G0hQL.html>

Busse von Ilam nach Kathmandu im Januar 2016. Mit Sperrholz, Gitter und Klebeband – sicher vor Steinen?

Foto: Miriam Wenner

