

Ganesh Man Singh verläßt den 'Nepali Congress' im Streit

Ganesh Man Singh, der als "supreme leader" bezeichnete Politiker des 'Nepali Congress', hat die Partei unter Protest verlassen. In einem Beitrag für 'Independent' fährt er schweres Geschütz gegen die Führer der Partei, Koirala und Bhattarai, auf und rechnet auch mit den neuen Machthabern, den Kommunisten ab. Nachfolgend dokumentieren wir leicht gekürzt seine Kernaussagen.

"Mein ganzes Leben lang habe ich für Demokratie gekämpft. Ich habe persönlich nichts zu gewinnen oder zu verlieren. Nach dem Sturz des Panchayat Systems und der Aufnahme der Regierungsgeschäfte durch den 'Nepali Congress' habe ich mich immer zum Wohlergehen des Landes und seiner Bewohner eingesetzt und wichtige Fragen thematisiert. Ich habe vom ethnischen Gleichgewicht gesprochen, das Ende von Nepotismus und politischer Pratonage bei Einstellungen von Personen in den öffentlichen Dienst gefordert und - ganz besonders wichtig - von Partei und Regierung verlangt, ihre Rolle zu spezifizieren.

Die Führer des 'Nepali Congress', ganz besonders Girija Prasad Koirala, haben versucht, meine Vorschläge als kommunalistisch und voreingenommen zu diskreditieren. (...) In Wirklichkeit beruhen meine Differenzen auf Prinzipien, als ein Freiheitskämpfer habe ich nur im Sinn, mich für die Konsolidierung demokratischer Verhältnisse im Land einzusetzen. Ich habe versucht, innerhalb der Partei die Fehler zu korrigieren, auch solche, die von der Regierung begangen wurden, denn die innere Wachsamkeit ist der Preis der Freiheit.

Nach langen, aber wenig erfolgreichen Versuchen, die Schwächen der Partei und ihres Führer aufzudecken, habe ich die für mich schmerzliche Entscheidung getroffen, den 'Nepali Congress' zu verlassen, obwohl ich für die Partei mein ganzes Leben lang gearbeitet habe, um sie nach all den dunklen Jahren nach oben zu bringen. (...) Ich habe den Rücktritt sowohl von K.P. (Bhattarai) als auch von G.P. (Koirala) gefordert und vorgeschlagen, die Parteiführung in jüngere Hände zu übergeben. (...) Solange die beiden die Realitäten nicht verstehen, agieren sie verantwortungslos. G.P. wurde immer als guter Organisator bezeichnet, aber er hat während seiner Karriere den politischen Spagat betrieben: Ein Bein im Lager des Königshauses, das andere in der Partei. (...) Obwohl ich jetzt der Partei den Rücken gekehrt habe, werde ich die politischen Entwicklungen natürlich weiterhin beobachten. (...) Die Kommunisten regieren jetzt das Land und sind dabei, die demokratische Infrastruktur zu demontieren. Wie die Geschichte gezeigt hat, verhalten sich Kommunisten nicht als Demokraten. Sie waren gegen die Demokratiebewegung in den 50er Jahren, sie standen auf der Seite von König

Mahendra bei dem Coup von 1960 und betrachten Demokraten immer als ihre Hauptfeinde. Das nepalische Volk hat dem Königshaus 30 Jahre gegeben, zu regieren; dem 'Nepali Congress' jedoch nur vier. Und jetzt hat man den Kommunisten eine Chance eingeräumt. Wir wissen noch nicht, was sie vor haben, man hört jedoch, sie planen vorgezogene Neuwahlen. (...) Ich habe es früher schon einmal gesagt: Es ist wie ein Todesurteil, wenn die Kommunisten an die Macht gelangen. Die einzige demokratische Kraft ist der 'Nepali Congress'. Aber die Partei muß sich trennen von Leuten wie Koirala und Bhattarai (...) Ich bin davon überzeugt, daß die autoritären Kommunisten für das Land nicht gut sind und andere demokratische Kräfte müssen sich erst noch bilden. Deshalb muß sich der 'Nepali Congress' zu einer wirklich demokratischen Institution entwickeln (und von Leuten), die nur ihre eigenen Interessen im Sinn haben, Abstand nehmen."

(aus: 'Independent', Kathmandu, 1. März 1995; Übersetzung und Bearbeitung: Walter Keller)

Mit Muskelkraft und High-Tech-Motoren

Das Verkehrs- und Transportwesen im südasiatischen Hochgebirgsgürtel

Text und Fotos von Thomas Hoffmann

In einer Zeit, in der das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn seiner Realisierung entgegengeht, in der der Shuttle-Verkehr durch den Kanaltunnel eröffnet wurde und der Transrapid die Testphase hinter sich und eine staatlich subventionierte Zukunft vor sich hat, in der weltweit die Nachfrage nach Transportleistungen steigt und in der immer neue Autobahntrassen durch die nach Entwicklung schreienden neuen Bundesländer gebaut werden, liegt die Frage nahe, wie es um die Verkehrs- und Transportverhältnisse in anderen Teilen der Erde im allgemeinen und im südasiatischen Hochgebirgsgürtel im besonderen bestellt ist.

Nach wie vor geht die staatliche Entwicklungspolitik von der Prämisse aus, daß der Zustand der Verkehrsinfrastruktur eines Landes ein Spiegel des Entwicklungsstandes dieses Landes und daß die Verkehrsinfrastruktur neben der

Landwirtschaft der wichtigste Wirtschaftszweig und von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung eines Landes sei. Mangelnde Verkehrs- und Transportleistungen werden folgerichtig als ein schweres Hemmnis für jede

volkswirtschaftliche Entwicklung erkannt. Für die praktische Umsetzung verkehrspolitischer Projektarbeit hat die im staatlichen Auftrag handelnde 'Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit' (GTZ) daher folgende



Auf ihrem Weg durch den Himalaya müssen die Träger eine Vielzahl von Flußläufen durchwaten

Handlungsansätze benannt: Transportplanung, Management von Transportbetrieben aller Art, Straßenbau und -unterhaltung sowie die Instandhaltung von Fahrzeugen.

Wenngleich diese Vorüberlegungen nicht als unzutreffend bezeichnet werden können, so simplifiziert die daraus abgeleitete These "ohne Straße keine Entwicklung" den extrem vielschichtigen Komplex Entwicklung in einer Weise, die der Verkehrserschließung die nicht zutreffende zentrale Funktion im Entwicklungsprozess zuordnet.

Unter den Regionen des in seiner Gesamtheit unterentwickelten südasiatischen Subkontinentes spielt der Hochgebirgsbereich des Himalayas und Karakorums insofern eine besondere Rolle, als daß Hochgebirge in der geographischen Entwicklungsforschung als periphere Räume par excellence gelten und gerade im Hinblick auf das Verkehrs- und Transportwesen mit extremen naturräumlich bedingten Problemen zu kämpfen haben. Nur durch den Einsatz gigantischer Summen wäre diese Verkehrsfeindlichkeit des Raumes zu überwinden.

Wie sieht es denn nun hinsichtlich der Verkehrs- und Transportinfrastruktur im weitgespannten südasiatischen Hochgebirgsgürtel aus? Generell ist zu beobachten, daß im Himalaya und Karakorum das flächenhaft verbreitete traditio-

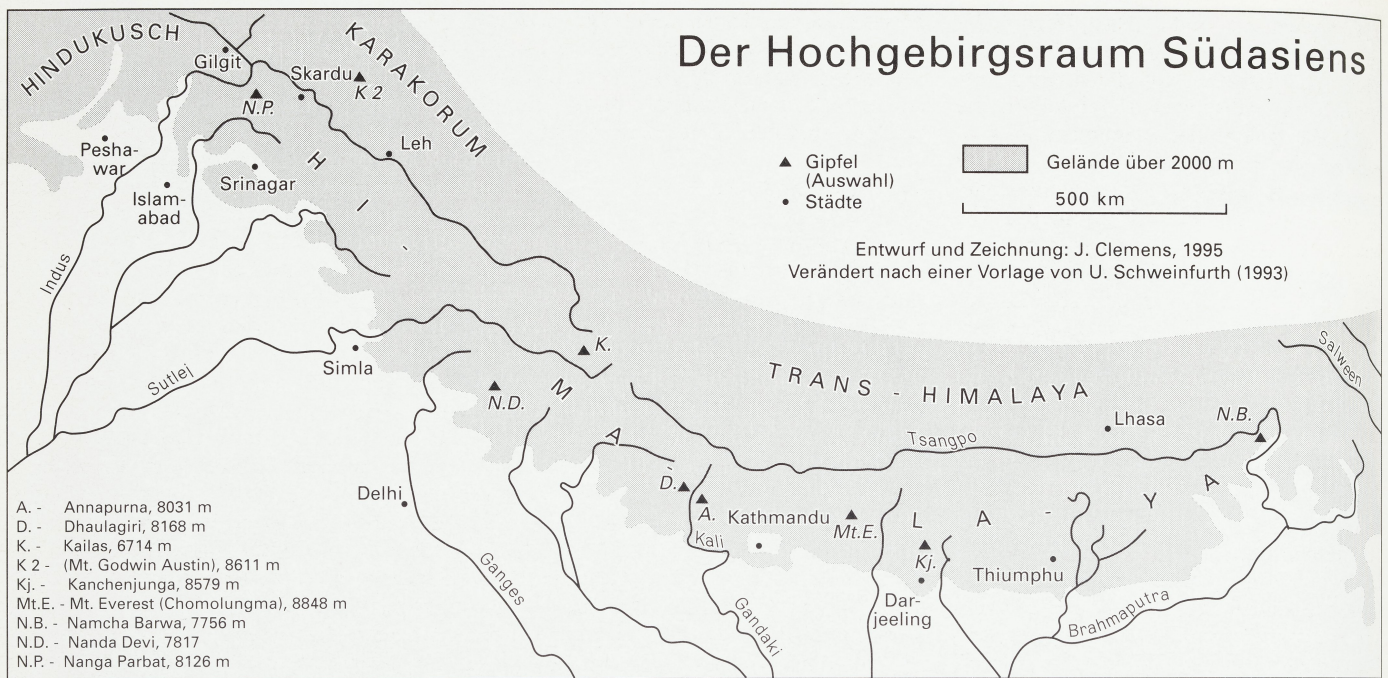
nelle Transport- und Verkehrswesen neben dem auf einige wenige Regionen und Verbindungen konzentrierten modernen besteht. So finden sich mit großem technischen und finanziellen Aufwand erbaute Allwetterstraßen wie der 'Karakorum Highway' (KKH), die Verbindungen zwischen Srinagar und Leh oder zwischen Kathmandu und Lhasa neben Yak- und Maultierkarawanen und vor allem dem Menschen als Lastenträger. Besonders mit Blick auf den pakistanischen Teil Kaschmirs, auf Nepal sowie auf einige Regionen des östlichen Himalayas soll im folgenden ein Einblick in das traditionelle und moderne Transport- und Verkehrswesen im südasiatischen Hochgebirgsgürtel gegeben werden.

Das traditionelle Transport- und Verkehrswesen

Der Handel im Himalaya sowie der mit den Nachbarregionen ist so alt wie die Besiedlung des Gebirges und ist in seinen Ursprüngen dadurch motiviert, daß der Himalaya eine der wenigen Regionen der Erde ohne eigene Salzvorkommen ist. Salz aber benötigen sowohl Mensch als auch Tier, um existieren zu können. Aus dieser Situation heraus entwickelte sich bereits frühzeitig ein auf dem Tausch von tibetischem Salz gegen

Getreide basierender Handel entlang der südasiatischen Hochgebirgskette von Kaschmir im Westen bis Bhutan und Arunachal Pradesh im Osten. Der somit initiierte Handel beschränkte sich dabei nicht ausschließlich auf den Tausch der beiden Güter, sondern erfuhr im Verlauf der Zeit eine weitere Differenzierung. Das Verkehrs- und Transportsystem im Himalaya basiert dabei traditionell ausschließlich auf menschlicher und tierischer Muskelkraft, also auf Trägern bzw. auf verschiedenen Lasttieren wie Yaks und Zopkio (einer Kreuzung aus Yak und Rind), Maultieren, Pferden oder auch Schafen und Ziegen, während das Rad, wenngleich bekannt, keine Bedeutung erlangte. Dies gilt für weite Bereiche des südasiatischen Hochgebirgsgürtels bis heute in unveränderter Weise, sofern sie zwischenzeitlich nicht durch eine Straße oder eine Landepiste für Kleinflugzeuge erschlossen wurden.

Insbesondere in Nepal, wo bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts nur Trägerpfade existierten, ehe die ersten wenigen modernen Straßen erbaut wurden, stellen die Träger nach wie vor das Rückgrat des innerstaatlichen Transportwesens dar. Zu Tausenden übernehmen die Träger mit ihren aus Weiden geflochtenen Tragekörben, den dokos, den Transport aller Güter und Waren, die es von den Marktorten des nepalesischen Terai bzw.



von den Endpunkten der wenigen Straßen im Lande in die abgelegenen Gebirgstäler oder in die entgegengesetzte Richtung zu transportieren gilt. In die peripheren Gebirgsdörfer werden neben Nahrungsmitteln wie indischem Salz, Speiseöl und Reis sowie Genußmitteln - besonders Tee und Tabak -, auch Gebrauchsgegenstände wie Stoffe, Haushaltsgeräten, Kunststoffemern und -schüsseln, Wasserrohre, Schläuche und Wellblechdächer sowie Kerosin transportiert.

Bedingt durch das seit Jahren ansteigende Trekkeraufkommen auf den Hauptwanderrouten Nepals, nämlich der Helambu Langtang-, der Annapurna- und der Mt. Everest-Route, werden zudem Einrichtungsgüter, Coca Cola, Bier, Müsli, Zucker und andere Bestandteile westlicher Ernährungskultur in die Berge geschleppt. Im Gegenzug nehmen die Träger einige wenige handelsfähige Produkte der Hochgebirgszone wie etwa Obst - Äpfel aus Marpha im Kali Gandaki-Tal -, Kartoffeln und Kartoffelsetzlinge aus den Hochgebirgsregionen, gelegentlich aus Seidelbastrinde hergestelltes Nepalpapier, Käse und Yakhäute mit sich. Getragen werden aber auch Kranke, für die der Transport in eine der ländlichen Krankenstationen anders nicht möglich ist.

Der Alltag und die Beschwerlichkeiten der Träger unterscheiden sich bis heute nicht von den Bedingungen früherer Zeiten. Die Lasten, die sie mit ihren dokos transportieren, weisen in der Regel ein Gewicht von 60 bis 85 Kilogramm auf, wobei auch Tragelasten von 100 Kilogramm durchaus üblich sind. Das heißt, daß die Träger stets mehr als ihr eigenes, durchschnittlich bei ca. 60 Kilogramm anzusetzendes Körpergewicht,

nicht selten sogar das Doppelte desselben transportieren. Ganz generell gilt das Gesetz, daß die Tragelasten proportional zur Armut der Träger zunehmen. Mit diesen Lasten liegen die nepalesischen Träger deutlich über den von der 'Internationalen Arbeitsorganisation' (ILO) vorgegebenen Höchstwerten für Tragelasten von 55 Kilogramm. Wenngleich ein solcher Orientierungswert international vereinbart wurde, so weichen die nationalen Regelungen oftmals doch erheblich davon ab. So sind für Bangladesh 90 Kilogramm und für Indien gar 100 Kilogramm als zulässige Trägergewichte festgeschrieben worden. In beiden Fällen aber gilt, daß diese Lasten nur kurzzeitig und auch nur über kurze Distanzen, etwa im Be- und Entladevorgang im Hafensbereich, transportiert werden. Demgegenüber sind die in Nepal üblichen großen Transportlasten im Zusammenhang mit den langen, über Tage sich erstreckenden Transportwegen und der Schwierigkeit des Geländes in Form von ständigen steilen An- und Abstiegen zu sehen und als Extremsituation zu begreifen.

Die Fähigkeit, solche enormen Lasten zu tragen, wird dabei zum Teil durch Technik, zum Teil durch ökonomische Zwänge erreicht. Entgegen der vertrauten, europäischen Tragetechnik wird das Gewicht der schwer beladenen Weidkörbe nicht durch die Schulter- und Rückenmuskulatur getragen, sondern ausschließlich durch die Nackenmuskulatur. Ein breiter, aus grober Jute gewobener Gurt, namlo genannt, verläuft vom unteren Drittel des doko über die Stirn des Trägers. Diese Tragetechnik verteilt zwar das Gewicht gleichmäßig über den Rücken des Trägers, erzwingt jedoch zugleich eine permanent nach vorn ge-

bückte Haltung. Erst in allerjüngster Zeit verwenden Träger vereinzelt zusätzliche Schultertragegurte zur Unterstützung. Die Last und die gebückte Haltung bewirken, daß es den Trägern trotz der zu überwindenden Höhe letztendlich leichter fällt, bergauf zu steigen, als bergab zu gehen. Diese Trage-technik war für Europäer schon immer ungewohnt und faszinierend zugleich und veranlasste manchen britischen Berichterstatter, wie etwa E. C. Dozey, in seiner detaillierten Beschreibung Darjeelings von 1907 das Thema aufzugreifen. So berichtet er von einem tibetischen Träger, der eine Last von 4 maunds und 8 seers (= 156,76 Kilogramm) auf regennassen, glitschigen Pfaden transportierte, wo jedes Wegrutschen einen unmittelbaren Abriss des Genicks des Trägers zur Folge gehabt hätte.

Wenngleich heute noch immer sehr viele Träger wie eh und je barfuß und nur geschützt durch zentimeterstarke Hornhaut durchs Gebirge gehen, so sind in den letzten Jahren doch viele dazu übergegangen, einfache Badeschlappen zu tragen. Feste Schuhe sucht man hingegen vergebens. Darüberhinaus stehen den Trägern zwei weitere Hilfsmittel zur Verfügung. Zum einen führen sie einen T-förmigen Stock, den teko, mit sich, der ihnen während des Laufens als Stütze und zusätzlicher Halt dient und der während der kurzen, alle paar Minuten eingeschobenen Stopps als Stütze unter den Tragekorb geklemmt wird, um als "drittes Bein" die Nackenmuskulatur kurzzeitig zu entlasten. Zum zweiten wurden über die Jahrhunderte hinweg entlang der Haupthandelsrouten des nepalesischen Himalayas auf Anordnung des Königs von lokalen Wohlhabenden

aus Steinen erbaute Rastplätze, die chautara, für die Träger errichtet. Das Motiv der Erbauer lag dabei ganz wesentlich im religiösen Bereich, da sie durch eine solche der Allgemeinheit dienenden Tat ihr eigenes Karma positiv beeinflussen konnten. Die chautara, die in der Regel um einen "Baum der Erleuchtung" (*ficus religiosa*) und zumeist nahe einer Wasserquelle errichtet sind, wurden in Form von Steinstufen so gebaut, daß es den Trägern möglich ist, ihre Lasten in Tragehöhe abzusetzen und sie nicht auf den Boden stellen zu müssen, von wo aus sie nur mit einem erheblichen Mehraufwand an Kraft wieder auf den Rücken des Trägers zu heben wären. Die chautara sollen den Trägern somit Erholung, Erfrischung und Schutz vor Regen und Sonne bieten. In den letzten Jahren entstandene Rastplätze hingegen sind in der Regel in Form langer Holzbänke unmittelbar vor Teestuben errichtet worden.

Wenngleich diese Rastplätze als angenehme Unterbrechung der Strapazen gesehen werden müssen, so bleibt das Geschäft des Trägers doch ein außerordentlich beschwerliches. Die schweren Lasten verhindern jede Unterhaltung unter den Trägern, die sich nur durch Pfiffe gegenseitig Anweisungen zukommen lassen. Und während der sommerlichen

Monsunmonate haben die Träger zusätzlich mit der Plage der Blutegel zu kämpfen, die zu Tausenden im Gras und Laub sowie in den unzähligen Pfützen darauf warten, über die Träger herzufallen.

Wer sind die Menschen?

Wer sind nun diese Menschen, die sich schwer beladen über bis zu 4.000 Meter hohe Pässe quälen? Generell gilt, daß es sich bei den Trägern in den seltensten Fällen um Berufsträger handelt. Vielmehr sind es in der Mehrzahl Angehörige der landlosen ländlichen Armutsschichten, die in den agrarisch weniger arbeitsreichen Phasen des Jahres durch den Transport von Lasten ein Zubrot verdienen müssen und denen sich die Trägerarbeit als einzige Möglichkeit dazu bietet. Unter ethnischen Gesichtspunkten bzw. unter dem Aspekt der Kastenzugehörigkeit setzen sich die Trägerkolonnen zumeist aus Magar, Tamang, Rai, Kami und landlosen, verarmten Newar zusammen. Dabei schließen sich häufig entweder befreundete Bewohner eines Dorfes zu kleinen Gruppen zusammen, oder aber alle zu Hause entbehrlichen Angehörigen eines Haushaltes begeben sich gemeinsam auf den Weg. Dabei werden weder Mädchen und Frauen noch Halbwüchsige von der Ver-

pflichtung entbunden, ihrerseits zum Haushaltseinkommen beizutragen.

In Gruppen von einigen wenigen Personen bis hin zu großen Gruppen von weit über zwanzig Trägern durchziehen sie die Höhenzüge des Himalaya bzw. seiner Vorgebirge. Von Sonnenaufgang bis kurz vor Einbruch der Nacht, unterbrochen nur von wenigen etwas längeren Pausen, transportieren die Träger ihre zentnerschweren Lasten. Die Distanzen, die sie dabei zurücklegen liegen in der Regel zwischen 12 und 20 Kilometern pro Tag, was angesichts der Lasten und der An- bzw. Abstiege als absolute Höchstleistung zu werten ist. Am Ende eines solchen Arbeitstages verbietet es der geringe Tagesverdienst von umgerechnet etwa zwei bis drei Mark den Trägern, in einer der Teestuben oder Herbergen entlang der Wege zu übernachten. Stattdessen übernachten sie in der Regel im Freien, unmittelbar neben den Wanderwegen. Zur Zubereitung ihrer zumeist aus sattu - unter Beigabe einiger Gewürze in Wasser gekochtes Mais- oder Getreidemehl - bestehenden Mahlzeiten entzünden sie ein Feuer und legen sich bestenfalls in eine dünne Decke gehüllt an Ort und Stelle zum Schlafen nieder. Diese widrigen Lebensumstände sind in vielen Fällen von Lungenkrankheiten, etwa Tuberkulose,



Nicht nur Männer, sondern auch Kinder und junge Frauen der ländlichen Armutsschichten Nepals verdienen als Lastenträger ein außeragrarisches Einkommen



In Höhen oberhalb von 3.500 Metern, etwa in den Himalaya überschreitenden Handel, wird vorrangig das Yak als Lastentier eingesetzt

aber auch von Alkoholismus begleitet. Vereinzelt finden sich wiederum aus religiösen Gründen von Gönnerhand erbaute, sehr einfache, aus groben Steinen errichtete höhlenartigen Hütten, die den Trägern Schutz vor Regen und Kälte bieten. Wo das nicht der Fall ist, suchen die Träger Felsüberhänge oder große Steine, um Schutz vor nächtlichen oder monsunalen Niederschlägen zu finden.

Günstigere Arbeitsbedingungen begegnen den Trägern zumeist - wenn auch bei weitem nicht immer -, wenn sie für eine der zahlreichen Trekking-Agenturen in Nepal Gepäck und Ausrüstung westlicher Bergwanderer und Bergsteiger tragen. Neben dem von der Agentur gezahlten Trägerlohn, der zumeist bereits geringfügig über den im lokalen Transportgewerbe üblichen Sätzen liegt, ist in der Regel eine bessere Verpflegung gewährleistet und es kommt häufig vor, daß vereinzelt Träger kleine Geldgeschenke oder Kleidung von den Fremden erhalten. War die Betätigung als Träger für Bergsteiger und -wanderer seit Beginn des 20. Jahrhunderts von den Sherpas dominiert, so finden in den letzten Jahren in zunehmendem Maß auch Angehörige anderer ethnischer Gruppen, etwa Tamang, Rai, Magar oder Limbu, Zugang zu dieser Einkommensquelle. Wengleich Mike Cheeney, einer der Pioniere des Himalaya-Trekking, sich

seit Ende der 60er Jahre um Mindestlöhne und -ausrüstungen wie Schuhe und warme Kleidung für die Träger einsetzte, erforderte ein Träger, den amerikanische Trekker angeheuert hatten, im April 1986 bei der Überquerung des Thorung La nördlich des Annapurna-Massivs aufgrund unzureichender Kleidung.

Die zumeist sehr alten Handelsrouten, die die Trägergruppen gehen, sind dabei weitgehend standardisiert und bewegen sich in der Regel von größeren zu kleineren Marktorten, vom Endpunkt einer Straße zu verschiedenen Marktplätzen im verkehrstechnisch unerschlossenen Hinterland oder aber zu den Übernachtungsstellen entlang der Wanderrouten. Andere Trägergruppen transportieren wiederum ausschließlich im Auftrag von Ladenbesitzern oder Trekking-Lodge-Betreibern, vereinzelt auch für Papier- oder Teppichproduzenten im Gebirge, die ihre Ware nach Kathmandu transportiert haben wollen. In den seltensten Fällen aber betreiben die Träger Handel auf eigene Rechnung. Dies ist vorrangig durch die schwache ökonomische Stellung der Träger und das dadurch fehlende Investitionskapital zu erklären.

Nach wie vor stellen Flüsse besondere Hindernisse für die Träger dar. Waren bis vor wenigen Jahrzehnten die Mehrzahl der Flußläufe im Gebirge nur mit Hilfe rinden- oder bastgeflochtener Hän-

gebrücken, mit einfachen von aufgeblähten Ziegenbälgen oder neuerdings Autoreifen getragenen Flößen, mit Transportgondeln oder aber schlicht zu Fuß zu überwinden, so wurden seither infolge einer Vielzahl ausländischer Entwicklungsprojekte im nepalesischen, indischen und pakistanischen Himalaya neue, stabilere und daher auch sicherere Hängebrücken errichtet. Die für das Hochgebirge gefundene Universallösung "suspension bridge" reicht in ihren Dimensionen dabei von schmalen, nur für Fußgänger und Vieh geeigneten Stegen bis hin zu Brücken, die den LKW-Verkehr entlang der großen Straßen durch den Hochgebirgsraum bewältigen. Aber es sind bei weitem nicht alle Flüsse des Himalaya von Hängebrücken überspannt, so daß nach wie vor viele Flüsse durchwatet werden müssen.

Wengleich das traditionelle Transport- und Verkehrswesen im Himalaya-Raum sehr stark durch die Träger geprägt ist, so sind in diesem Zusammenhang doch die verschiedenen vom Menschen eingesetzten Transport- und Lasttiere zu nennen. So werden im Westen Nepals, insbesondere im Kali Gandaki Tal, in starkem Maße Maultiere und Pferde für die Beförderung von Waren eingesetzt. Warum diese Art des Transportes nicht auch für Ost-Nepal typisch ist, mag eventuell an der sehr viel größeren

Nachfrage
folge der
touristische
log dazu
Annapurna
Bergwände
Träger ni
wäre. Wah
Wege gera
Kali Gande
für Lasttie
schmalen F
Maultier-
dabei nicht
giri-Massiv
stimmten t
fenstillstan
schen und
Kaschmirs
den nördli
Jammu und
sches und
nagar am I
sen, mediz
Pflanzen so
rangigen T
heute zu Pa
hörenden
Astor und
Meter übe
Kamri oder
portiert wu
Nahrungsm
den Basar r
die Versorg
nördlichsten
schen Emp
Himalaya,
hierher tran
Mit zuneh
wege und
birgspässe i
Yak bzw. e
Rind, Zopk
gesetzt. Die
traditionelle
und den nö
kammes a
etwa den D
Yaks als op
und widrige
angepaßte
schwere Last
über annäher
wie den Nan
für den Tra
dienen die
wohnen als
geschlagenes
Heu.
Als eine Ku
Himalaya-int
Schaf- und
pals zu nen
Transportsäck
ken befestigt
von Schafen
fünf bis max
über die Gebi

Nachfrage nach Konsumgütern im Gefolge der weitaus stärker entwickelten touristischen Infrastruktur und der analog dazu stärkeren Frequentierung des Annapurna-Gebietes durch ausländische Bergwanderer liegen, der allein durch Träger nicht mehr zu gewährleisten wäre. Wahrscheinlicher aber ist, daß die Wege gerade entlang des Flußbettes des Kali Gandaki sehr viel breiter und daher für Lasttiere geeigneter sind als die schmalen Pfade im Osten des Gebirges. Maultier- und Pferdekarawanen kamen dabei nicht nur im Bereich des Dhaulagiri-Massives zum Einsatz, sondern bestimmten bis zur Einrichtung der Waffenstillstandslinie zwischen dem indischen und dem pakistanischen Teil Kaschmirs 1948 das Transportwesen aus den nördlichen Bereichen des Staates Jammu und Kaschmir in dessen politisches und wirtschaftliches Zentrum Srinagar am Dal-See. Getrocknete Aprikosen, medizinisch nutzbare Kräuter und Pflanzen sowie Tierhäute waren die vorrangigen Transportgüter, die aus den heute zu Pakistans 'Northern Areas' gehörenden Talschaften Punial, Hunza, Astor und Ishkoman über die 4.000 Meter überschreitenden Pässe Burzil, Kamri oder Babusar nach Süden transportiert wurden. Im Gegenzug gelangten Nahrungsmittel und Fertigprodukte für den Basar nach Gilgit bzw. wurden für die Versorgung des in Gilgit etablierten nördlichsten Außenpostens des britischen Empire im Gebirgsknoten von Himalaya, Karakorum und Hindukusch hierher transportiert.

Mit zunehmender Höhe der Handelswege und der zu überquerenden Gebirgspässe über 3.500 Meter wird das Yak bzw. eine Kreuzung aus Yak und Rind, Zopkio genannt, als Lasttier eingesetzt. Dies trifft insbesondere für den traditionellen Salzhandel zwischen Tibet und den nördlich des Himalaya-Hauptkammes ansässigen Bhote-Gruppen, etwa den Dolpo-pa oder den Sherpa zu. Yaks als optimal an die großen Höhen und widrigen klimatischen Verhältnisse angepaßte Tiere transportieren dabei schwere Lasten von bis zu drei Zentnern über annähernd 6.000 Meter hohe Pässe wie den Nangpa La. Neben dem Einsatz für den Transport von Handelsgütern dienen die Yaks den Hochgebirgsbewohnern als Lasttiere für die Ernte, eingeschlagenes Feuer- und Bauholz und Heu.

Als eine Kuriosität im weiterführenden Himalaya-internen Salzhandel sind die Schaf- und Ziegenkarawanen West-Nepals zu nennen. In kleinen wollenen Transportsäckchen, die auf ihrem Rücken befestigt werden, tragen hunderte von Schafen und Ziegen jeweils etwa fünf bis maximal acht Kilogramm Salz über die Gebirgspässe zu den tiefer gele-

genen Marktorten der Karnali-Zone, die für die Yaks nicht mehr zu erreichen sind. Diesen Handel betreiben die westnepalesischen Rong-pa heute noch als eine der letzten Gruppen.

Trotz des Einsatzes von Lasttieren ist der Mensch bis heute in weiten Teilen des Himalayas, vor allem in den nepalesischen Hauptsiedlungsbereichen der "middle mountains" das beherrschende Medium des regionalen Transportwesens. So ist die Dominanz des Doko in weiten Bereichen des Gebirges bis heute ungebrochen.

Das moderne Transport- und Verkehrswesen

Allererste Anfänge eines modernen Transport- und Verkehrswesens im Himalayaraum sind um die Mitte des 19. Jahrhunderts anzusetzen. Nach der aus britischer Sicht erfolgreichen Niederschlagung der als "Great Mutiny", als große Meuterei, in die Geschichte eingegangenen indischen Revolte gegen die fremden Machthaber, forcierte die britische Kolonialregierung den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur auf dem Subkontinent. Parallel zur Fertigstellung der Great Trunk Road von Peshawar nach Kalkutta sowie der Straßen- und Eisenbahnverbindungen zwischen den handelspolitisch bedeutendsten Zentren des Empire - Dehli, Bombay, Madras und Kalkutta - wurden in zunehmendem Maße auch die peripher gelegenen Räume des Kolonialreiches, und somit auch der Himalaya, in das Infrastrukturprogramm einbezogen. Die britische Regierung war dabei einerseits daran interessiert, die in der Hochgebirgsregion gelegenen militärischen Außenposten so effektiv wie möglich versorgen zu können - dies traf insbesondere für den 1877 erstmals eingerichteten nördlichsten Militärposten in Gilgit im Norden von Jammu und Kaschmir zu. Andererseits galt es, die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts in zunehmender Zahl entlang der Himalayakette errichteten Höhenkurorte, die sogenannten "hill stations", für britischen Kolonialbeamte und Militärs verkehrstechnisch besser zu erschließen. Für beide Ziele galt die Devise, bereits bestehende Saumpfade auszubauen oder, wo erforderlich, neu anzulegen. In diesem Zusammenhang entstanden die ersten breiter angelegten und für Ochsenkarren geeigneten Straßen in den Gebirgsraum nach Darjeeling und Simla, der offiziellen Sommerresidenz der Kolonialregierung in Indien.

Ende des 19. Jahrhunderts, also etwa zeitgleich zu dem erwähnten Ausbau der Saumpfade zu einfachen Straßen, gehört die Entstehung der beiden einzigen in den Himalaya führenden Eisenbahntras-

sen. Diese verbinden einerseits Shiliguri im nördlichen West-Bengalen mit Darjeeling via Kurseong und andererseits Delhi mit Simla. Zur Überwindung der annähernd zweitausend Meter Höhendifferenz von Shiliguri nach Darjeeling mußten sich die Ingenieure einiges einfallen lassen. Die Lösung ergab sich schließlich durch den Bau von insgesamt vier "loops", Doppelschleifen, die platzsparend den Höhengewinn der als "toy train", als Spielzeugbahn, bekannten Schmalspurbahn ermöglichte.

Diesen ersten Verkehrsprojekten im Himalaya war gemeinsam, daß sie lediglich an der südlichen Peripherie des Gebirges vereinzelte Verkehrsanbindungen schufen, ohne den Gebirgskörper wirklich verkehrstechnisch zu erschließen. Und einzig die via Darjeeling und Kalimpong zum Jelap-Paß führende Route überwand den Himalaya in Form einer relativ leistungsfähigen Trasse, während alle anderen Routen, gleich ob über den Burzil- und den Khunjerab-Paß oder von Leh und den Karakorum-Paß nach Yarkand oder von Kathmandu via Kodari nach Tibet, als Saumpfade weiterbestanden.

Trotz dieser nur ansatzweisen und peripher zu nennenden Verkehrserschließung des südasiatischen Hochgebirgsgürtels setzte der Autoverkehr kurioserweise verschiedentlich im Hochgebirgsraum ein, lange bevor die ersten durchgehenden Verbindungsstraßen ins Vorland errichtet worden waren. Dies war sowohl in Gilgit im Norden des Staates Jammu und Kaschmir als auch in Kathmandu sowie in Leh, der Hauptstadt Ladakhs, der Fall. In allen Fällen bestimmt eine geologische Beckenlage die Landschaftsgestaltung, die für den übrigen Himalaya untypische weite und flache Areale inmitten des Gebirges schuf, welche einer Verkehrserschließung keine naturräumlich begründeten Probleme bereiteten. Bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden so voneinander sowie von der Außenwelt isolierte kleinräumige Binnen-Straßennetze unterschiedlicher Dimension. So war etwa im Kathmandu-Becken, noch ehe das erste Fahrzeug aus eigenem Antrieb die nepalesische Hauptstadt erreichte, ein nahezu einhundert Kilometer umfassendes Straßennetz entstanden. Es drängt sich die Frage auf, welchen Wert eine solche Verkehrsinfrastruktur hat, wenn sie ohne Außenverbindung besteht und vor allem wozu es von Nutzen sein soll, wenn kein Fahrzeug sie erreichen kann. Das Problem der Fahrzeugbeschaffung wurde sehr unterschiedlich gelöst. So wurde der erste Jeep, der auf den Straßen in und um Gilgit und Leh fuhr mit Hilfe einer kleinen Transportmaschine eingeflogen. In beiden Fällen wird berichtet, daß die lokale Bevölkerung darüber der-

art irritiert war, daß sie sowohl zur Fütterung des großen Vogels als auch seines Jungen Heuballen heranschleppte. In das Kathmandubecken hingegen gelangten die ersten Fahrzeuge auf dem Rücken von Hunderten von Trägern, die die in ihre Bestandteile zerlegten Automobile über die Pässe der Mahabharatkette ins Kathmandu-Tal schleppten.

Militärstrategische Bedeutung

Der massive Ausbau der Straßeninfrastruktur im Himalaya und den angrenzenden Gebirgen, aus dem die großen, das Gebirge überwindenden Fernstraßen hervorgingen, sind allesamt nach 1950 infolge regional- und globalpolitischer Ambitionen entstanden. Die innerasiatische Rivalität zwischen Indien und China um die kontinentale Hegemonie wurde dabei überlagert von der Feindschaft der Supermächte des Kalten Krieges und ergänzt durch den regionalen Kaschmir-Konflikt zwischen den aus der Asche des britischen Empire neu entstandenen Staaten Indien und Pakistan. Aus diesem Konstellationengeflecht ergab sich eine Achse Karachi-Peking-Washington, der eine solche Delhi-Moskau entgegenstand. Die Hegemoniebestrebungen der beiden asiatischen Großmächte führte im Verlauf der 50er Jahre nach der indischen Unabhängigkeit und

dem Sieg der Kommunistischen Partei in China zu anhaltenden Spannungen, die sich an der ungeklärten Grenzfrage zwischen Indien und China im östlichen Himalaya sowie im Bereich des Aksai Chin im Karakorum herauskristallisierten. Nachdem Peking seit Beginn der 50er Jahre seinen Machtbereich faktisch unmißverständlich auf tibetisches Territorium ausgeweitet hatte, waren die beiden asiatischen Großmächte im Himalaya zu direkten Nachbarn und potentiellen Kriegsgegnern geworden.

Zwar war 1913/14 auf der Konferenz von Simla ein Papier unterzeichnet worden, wonach der Grenzverlauf zwischen Tibet und Britisch-Indien entlang der sogenannten MacMahon-Linie verlaufen sollte, doch China erkannte dieses Papier nicht als bindend an und beanspruchte sowohl das Gebiet des Aksai Chin als auch weite Bereiche des Ost-Himalayas bis in die Niederungen des Brahmaputra, die heute dem indischen Bundesstaat Arunachal Pradesh zuzuordnen sind, als chinesisches Territorium. Die Rivalität zwischen beiden Staaten gipfelte schließlich am 10. Oktober 1962 in einer kriegerischen Auseinandersetzung, in deren Verlauf die Chinesen den Himalaya-Hauptkamm nach Süden überschritten und bis zum Brahmaputra vorstießen, ehe sie sich wieder hinter den Himalaya zurückzogen.

Bereits im Vorfeld dieser Ereignisse sowie in deren Folge bemühten sich beide Großmächte politischen Einfluß auf die als Puffer fungierenden neutralen Himalayastaaten Bhutan, Nepal und das zu diesem Zeitpunkt noch souveräne Fürstentum Sikkim zu gewinnen. Sowohl Peking als auch Delhi gingen dabei davon aus, daß der Bau von leistungsfähigen und militär-strategisch bedeutenden Allwetterstraßen diesen Einfluß am besten gewährleistete. So war Jawarlalal Nehru bereits 1958 in Begleitung seiner Tochter Indira Gandhi auf Eseln nach Thimphu, der Hauptstadt des Königreiches Bhutan, gereist, um die bhutanesischen Regierung von der Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit eines auf Indien hin ausgerichteten Straßensystems zu überzeugen.

Das sichtbare Resultat von Nehrus erfolgreicher Mission nach Thimphu ist der 1959 begonnene und bis 1968 als Allwetterstraße fertiggestellte Indo-Bhutan-Highway, der den südbhutanesischen Grenzort Phuntsholing mit Paro und der Hauptstadt Thimphu verbindet und Bhutan damit endgültig an Indien band. Um diese Bindung im Verlaufe der nachfolgenden Dekaden noch weiter zu festigen, wurde mit indischer Hilfe die von West nach Ost verlaufende Bhutan-Transversale fertiggestellt, sowie eine Reihe ergänzender Nord-Süd-Ver-



Entlang des Karakorum Highway, der Pakistan mit Chinas fernem Westen verbindet, erobern LKW's den südasiatischen Hochgebirgsbereich

bindungen gebaut, wie etwa die Trassen von Sarbhang über Wangdü Phodrang nach Punakha, von Hatisar nach Tongsa oder die von Sandrup Jongkhar nach Tashigang.

Auch in Nepal zeigte sich Nehrus Verkehrspolitik erfolgreich. So wurde bereits 1956 der 'Tribhuvan Rajmarg', eine Straße, die Bainsa am Ende der Terai-Straße mit Thankot im Kathmandu-Tal verband, dem Verkehr übergeben. Mit diesem Schritt war das fehlende Stück in der Verbindung des Binnenverkehrswegenetzes im Kathmandu-Becken zur Außenwelt geschlossen, ein wesentlicher Schritt zur Verkehrerschließung des Himalaya getan. China agierte parallel dazu in ganz ähnlicher Weise und spendierte der nepalesischen Regierung den Bau der als 'Arniko Rajmarg' bekannt gewordenen und im Verlauf der 60er Jahre errichteten Straße von Lhasa über den Himalaya-Hauptkamm nach Kathmandu. In der Folge dieser Politik kam es in Nepal zu einer wahren Konkurrenzsituation zwischen Indien und China hinsichtlich der Finanzierung immer neuer Straßenbauprojekte. So übernahmen die Inder den Bau einer weiteren Südanbindung, nämlich der von Pokhara nach Bhairawa, was die Chinesen ihrerseits mit dem Bau der Trasse von Pokhara nach Kathmandu beantworteten.

China wurde aber nicht nur in Zusammenarbeit mit Nepal aktiv, sondern auch in Kooperation mit Pakistan, dem Erzrivalen Indiens auf dem südasiatischen Subkontinent. Bereits Ende der 50er Jahre vereinbart, setzte zu Beginn der 60er Jahre der Bau des 'Karakorum Highway', der die zeitweilige pakistanische Hauptstadt Rawalpindi im Punjab mit den zentralasiatischen Territorien Chinas in der autonomen Region Singkang verband, ein. Diese Verbindung wurde bis 1972 als Schottertrasse und bis 1978 als Allwetterstraße fertiggestellt. Durch den Bau dieser Straße war es der chinesisch-pakistanischen Partei möglich, die Sowjetunion und auch Indien an ihren ungeschützten Flanken zu bedrohen. Der Bau des KKH, wie er in Pakistan kurz genannt wird, wurde von 10.000 Chinesen und 15.000 Pakistanis bewerkstelligt und forderte rund 500 Todesopfer. Neben der rein strategischen Bedeutung der Straße wurde mit der Eröffnung der Trasse aber auch eine über Jahrhunderte hin bedeutende Handelsroute, eine südliche Abzweigung der spätantiken Seidenstraße, reaktiviert, auf der seit den 80er Jahren wieder Handelskarawanen in Gestalt von LKW-Konvois zwischen den beiden Staaten verkehren und eine alte Tradition wieder beleben.

Den Bau des 'Karakorum Highway' beantwortete das solcherart provozierte Indien etwa zeitgleich mit dem Bau einer

der wohl spektakulärsten Hochgebirgsstraßen der Welt über den 3.529 Meter hohen Zoji La von Srinagar nach Leh ins obere Indus-Tal. Andere Projekte, wie die Straße von Manali nach Leh folgten aus gleicher militär-strategischer Motivation heraus in den nachfolgenden Jahren. Mit Blick auf den benachbarten Feind China engagierte sich die indische Regierung in einer Vielzahl weiterer Straßenbauprojekte in den Bundesstaaten Himachal Pradesh, Uttar Pradesh sowie in der ehemaligen 'North East Frontier Agency', dem heutigen Arunachal Pradesh, wo etwa die Trasse Tezpur in Assam über Bomdila bis Drokung Sambha entstand. Nach der Annexion Sikkims durch Indien 1975 wurde der indische Machtanspruch über den südasiatischen Hochgebirgsgürtel auch in diesem Teil des Himalayas in der Gestalt neuer Straßen dokumentiert.

Aus den hier angeführten Beispielen wird deutlich, daß die Motivation zum Straßenbau im südasiatischen Hochgebirgsbereich weniger aus der Einsicht der eingangs zitierten Auffassung der internationalen Entwicklungshilfe geriert, wonach Entwicklung nur mit aber nicht ohne Straßen möglich sei, sondern einzig und allein aus militär-strategischen Aspekten zu erklären ist. Diese These deckt sich mit der Beobachtung, daß die am stärksten umkämpfte Region des Himalaya-Karakorum-Bogens, nämlich Kaschmir, als die verkehrstechnisch am weitesten erschlossene Region des Raumes zu bezeichnen ist. Nur in wenigen Fällen, so etwa beim Bau der durch die Schweiz finanzierten ostnepalesischen Lamosangu-Jiri-Straße standen keine militärischen Überlegungen im Vordergrund, sondern die Intention, eine periphere Hochgebirgsregion durch den Bau einer Straße zu erschließen und die notwendigen Entwicklungsimpulse zu übermitteln.

Inwieweit die These von der Entwicklung einer peripheren Region durch den Bau einer Zugangsstraße zutrifft, ist in starkem Maße vom individuellen Entwicklungsbegriff des einzelnen Beobachters abhängig. Gerade abgeschlossene Untersuchungen im nordpakistanischen Hochgebirgsraum haben ergeben, daß über den 'Karakorum Highway' nicht nur eine Fülle bis dato unbekannter Güter, Maschinen und Eßgewohnheiten in die Täler der 'Northern Areas' transferiert werden, sondern auch neue Abhängigkeiten der lokalen Gesellschaften entstehen, die die vermeintliche Entwicklung zumindest stark relativieren, wenn nicht gar negieren.

Das Flugzeug - Die moderne Variante

In Einzelfällen - etwa in Gilgit oder in Leh - erschloß das Flugzeug noch vor

dem Auto den Himalayaraum und ist insgesamt als die modernste Variante des Transport- und Verkehrswesens im südasiatischen Hochgebirgsgürtel zu nennen. Während Gilgit bereits vor dem Zweiten Weltkrieg per Flugzeug zu erreichen war, dauerte es bis in die 50er Jahre, ehe auch Kathmandu und bald darauf Pokhara angefliegen werden konnten. In der Folge der seit den 70er Jahren explosionsartig gestiegenen Touristenaufkommen im Himalaya einerseits und der oben beschriebenen Rivalität zwischen den Himalaya-Anrainerstaaten andererseits wurde der Flugverkehr in den letzten Jahren stark ausgebaut. Diese Beobachtung gilt für Indien ebenso wie für Pakistan und vor allem für Nepal. Selbst das sonst so sehr auf Distanz bedachte Bhutan hat zwischenzeitlich den Anschluß an den internationalen Luftverkehr gesucht und unterhält heute Flugverbindungen nach Nepal und Indien. Nur wenige Flugplätze sind dabei so ausgestattet, daß Düsenflugzeuge des internationalen Luftverkehrs landen können. Dies trifft derzeit nur für Kathmandu und Srinagar zu, wenngleich sich unterhalb des Tiger Hill nahe Darjeeling gerade ein weiterer Großflughafen im Himamalayaraum im Bau befindet.

Skardu in Baltistan sowie Leh in Ladakh sind hingegen nur für kleinere Düsenflugzeuge geeignet. Bei allen anderen Flugplätzen im Himalayaraum aber handelt es sich um kleine, nur für 'Twin Otter' oder 'Fokker'-Maschinen geeignete Landepisten, die nur im Sichtflug, das heißt bei gutem Wetter und ausreichenden Sichtbedingungen angefliegen werden können. Diese Einschränkung macht das Fliegen im Himalaya nicht nur zu einem Unsicherheitsfaktor, sondern verweist auf die prinzipielle Anfälligkeit des Flugplans. In jüngster Zeit werden in Nepal zunehmend mehr Lasten, die vormals durch Träger aus dem Gebirge nach Kathmandu transportiert wurden, mit Hubschraubern aus Beständen der ehemaligen Sowjetarmee transportiert. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese Entwicklung fortsetzt.

Die Darstellung der Entwicklung des modernen Verkehrs- und Transportwesens im Himalaya hat gezeigt, daß der Gehalt des geflügelten Wortes "außerhalb Kathmandus ist Nepal weitgehend Fußgängerzone" von Jahr zu Jahr, von Projekt zu Projekt und von Krieg zu Krieg an Bedeutung verliert.

Es bleibt zu fragen, wie sich die weitere Entwicklung des Verkehrs- und Transportwesens im Himalayaraum vorraussichtlich gestalten wird. Ein Blick in den aktuellen Fünf-Jahres-Plan (1992-1997) der nepalesischen Regierung klärt über die prinzipiellen Ziele der nepalesischen Verkehrspolitik auf. Dazu zählt die Stärkung der territorialen



Von der britischen Kolonialregierung erbaut, ist der von Shiliguri nach Darjeeling führende "toy train" bis heute im Einsatz

Integrität der verschiedenen sozio-ökonomischen und geographischen Räume des Landes durch die Verbindung derselben untereinander, die Verbindung von landwirtschaftlichen Produzenten mit Märkten und die Minimalisierung der nationalen Transportkosten. In der konkreten Umsetzung sieht diese Politik die Anbindung aller 75 Distrikthauptorte an das nationale Straßennetz vor, was angesichts der extremen naturräumlichen Bedingungen des Himalayas und der Liquidität der nepalesischen Regierung als utopisches Unternehmen erscheint. Der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur findet sich dabei nicht nur in Nepal,

sondern ist ein allen Himalaya-Anrainerstaaten gemeinsames Anliegen.

Nachdem in Nepal in der Folge der Demokratisierung des Landes nicht mehr nur die 'Royal Nepal Airlines' eine staatliche Lizenz hält, sondern privatwirtschaftliche Unternehmen wie 'Everest Air' und andere zu dieser Konkurrenz getreten sind, ist zu erwarten, daß in den kommenden Jahren der innernepalesische Flugverkehr, angekurbelt durch die steigenden Touristenzahlen, weiter zunehmen wird. Ob sich das Flugzeug bzw. der Helikopter auch als Transportmittel für bislang von Trägern transportierte Güter durchsetzen wird,

ist derzeit noch offen und wird im Preiskampf der beiden Konkurrenten entschieden werden. Dabei sieht es nach einem Sieg für die Betreiber des Helikoptertransportes aus. Ihr Transportpreis pro Gewichtseinheit liegt nur unwesentlich über dem von Trägern geforderten Betrag pro Gewichtseinheit und Strecke. Zudem aber ist der Transport per Helikopter schneller, zuverlässiger, da immer wieder Träger mitsamt der ihnen anvertrauten Ladung verschwinden, und es werden weniger Schäden bei den zu transportierenden Gütern auftreten, was insbesondere beim Transport von Nepalpapier ausschlaggebend ist.

Trotz der einschneidenden Veränderungen im Verkehrs- und Transportwesen des Himalayas, wie sie in den vergangenen zwanzig bis dreißig Jahren eingetreten sind, und der zunehmenden Bedeutung des modernen Verkehrswesens auch in diesem Teil der Welt, wird doch auf absehbare Zeit der traditionelle Transportsektor erhalten bleiben. So unmenschlich und unzeitgemäß uns mit unseren europäischen Augen der Anblick lastenschleppender Träger auch sein mag, so muß doch unmißverständlich darauf aufmerksam gemacht werden, daß diese Tätigkeit für einen nicht unbedeutenden Teil der landlosen, armen Hochgebirgsbevölkerung zumeist die einzige Möglichkeit darstellt, ein monetäres Einkommen zu erzielen. Diese Möglichkeit wird massenhaft entfallen, sobald das Trägersystem weiterhin durch Eselskarawanen, LKWs oder Flugzeuge aus primär ökonomischen Gründen ersetzt werden wird. Das Bestreben, eine Erleichterung für das harte Los der nepalesischen Träger zu schaffen, ist zweifelsohne ein löbliches Unterfangen. Dabei muß jedoch klar sein, daß die rein physische Erleichterung der Träger allein keine Lösung sein kann. Ohne die Bereitstellung entsprechender Einkommensalternativen für die dadurch arbeits- und verdienstlos werdenden Träger aus den ländlichen Armutsschichten verkehrt sich das wohlgemeinte Bestreben in sein Gegenteil und verursacht seinerseits Notlagen und soziale Härten unter den betroffenen Bevölkerungsschichten. Die neuen Straßen mögen zwar vereinzelt neue, bislang in den Gebirgsregionen unbekannte Arbeitsplätze - etwa im Bereich der Kfz-Reparaturen oder auch im Dienstleistungssektor - schaffen, ob sie wirklich der Vorbote der langersehten Entwicklung im südasiatischen Hochgebirgsgürtel sind, ist nach den neuesten Untersuchungen äußerst fragwürdig.

(Der Autor, Jahrgang 1961, hat Geschichte, Politik und Geographie in Freiburg, Berlin und Paris studiert und soeben über Migration und Entwicklung in Ostnepal promoviert)