

**Zeitschrift:** Das Schweizerische Rote Kreuz  
**Herausgeber:** Schweizerisches Rotes Kreuz  
**Band:** 70 (1961)  
**Heft:** 4

**Artikel:** In Nepal zwei weitere Flugzeuge unerlässlich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-975028>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# IN NEPAL ZWEI WEITERE FLUGZEUGE UNERLÄSSLICH

Die Zahl der tibetischen Flüchtlinge in Nepal beträgt ungefähr 22 000. Die meisten drängen sich aus klimatischen Gründen in den nördlichen Hochtälern zusammen; einige hundert sind bis ins Kathmandutal hinuntergestiegen. — Das Hilfsprogramm des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz für diese tibetischen Flüchtlinge umfasst drei verschiedene Hilfskategorien, nämlich:

- a) ein *Notprogramm*, das heisst eine *Soforthilfe* — Lebensmittelverteilungen, um die rund zehntausend bedürftigsten Flüchtlinge vor dem Verhungern zu bewahren, sowie ärztliche Hilfe;
- b) eine Ansiedlung in dafür geeigneten und von der nepalischen Regierung zur Verfügung gestellten Gebieten südlich der Himalayas sowie berufliche Ausbildung;
- c) Entwicklung von *Niederlassungs- und Verdienstmöglichkeiten* (zum Beispiel Schafzucht) in den nördlichen Hochtälern, vor allem im Khumbu und Thakkhola.

Der nachfolgende Artikel weist hin auf die grossen Transportprobleme bei der Durchführung des ersten Programmpunktes, der Soforthilfe.

*Die Redaktion*

Für uns Bewohner eines Landes mit sehr dichtem Verkehrsnetz ist es schwierig, uns ein Land ohne Strassen, ohne Eisenbahnnetz, uns auch alle Folgen, die solche Verhältnisse mit sich bringen, vorzustellen. Und doch gibt es auf unserem Erdball noch Länder ohne Verkehrsnetz; solch ein Land ist Nepal.

Nepal verfügt über eine einzige Eisenbahnlinie von nicht ganz 40 Kilometern Länge, die von Raxaul an der indischen Grenze durchs flache Dschungelgebiet des Terai nach Amlekhganj am Fusse der Siwalikberge führt. Diese Eisenbahnlinie ist begleitet von einer Autostrasse, die indessen nicht in Amlekhganj aufhört, sondern auf einer Gesamtstrecke von rund hundert Kilometern weiter über verschiedene Pässe der Siwaliks und des Mahabharat nach Kathmandu, der Hauptstadt Nepals, führt. Zwei weitere sehr kurze Strassen von zusammen bloss 15 Kilometern verbinden Kathmandu mit den beiden heiligen Orten Bhatgaon und Patan. In einem Lande von rund 141 000 Quadratkilometern Ausdehnung gibt es also bloss Strassen in der Gesamtlänge von 115 Kilometern! Die übrigen Verbindungswege sind lediglich Saumpfade, die manchmal jäh vor einer Schlucht oder einem Wildbach abbrechen, weil der darüber führende Steg weggerissen und nicht mehr ersetzt worden ist. Einige wenige Kleinflugzeuge der Royal Nepal Airline Corporation halten den Verkehr mit einigen der wichtigeren Ortschaften des Mittellandes aufrecht; in den Himalayas und den hohen Gebirgstälern gab es indessen bis vor kurzem ausser jener des Hillary-Basislagers Mingbo im Khumbu nirgends Landepisten, als das Internationale Komitee vom Roten Kreuz mit der Organisation der Hilfsaktion zugunsten der tibetischen Flüchtlinge begann. Nun befinden sich aber just die meisten Flüchtlinge in den Hochtälern zehn bis zwanzig Tagesreisen von Kathmandu entfernt. Welch ungeheure Probleme der Transport der Hilfsgüter in

jene Gebiete stellt, vermag sich der verwöhnte Europäer nur mit Mühe vorzustellen.

Es ist in der Tat so, dass die ganze Nothilfe an die tibetischen Flüchtlinge in entscheidendem Masse von der Lösung der Transportprobleme abhängt. Wohl verfügt die Delegation des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz seit kurzem über ein kleines Flugzeug; ein einziges Flugzeug genügt indessen nicht, die für die Ernährung der tibetischen Flüchtlinge notwendige, hier im wirklichen Sinne des Wortes *not-wendende* Menge an Lebensmitteln vor Beginn des Monsuns in die verschiedenen Gebirgstäler zu transportieren und damit die Flüchtlinge vor dem Verhungern zu bewahren. Für die Ernährung der zehntausend Bedürftigsten sind täglich 2,5 Tonnen Reis oder dieselbe Menge eines andern gleichwertigen Nahrungsmittels, somit 900 Tonnen im Jahre, nötig. Täglich müssten somit fünf Flüge organisiert werden, um diese Lebensmittelmengen rechtzeitig, das heisst vor Beginn der Monsunregen, in die Hochtäler zu transportieren, damit genügend Vorräte auch für die Regenzeit angelegt werden könnten. Doch schon jetzt, im April, gestatten die Wetterverhältnisse täglich nur zwei bis drei Flüge, die während der Regenzeit von Juni bis September in diesen Höhenlagen überhaupt nicht mehr möglich sein werden. Dr. Hagen, der Chefdelegierte des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz, kommt deshalb zum Schluss, dass es unmöglich ist, die genügenden Vorräte mit bloss einem Flugzeug rechtzeitig in die Flüchtlingsgebiete zu transportieren; er sieht sich deshalb gezwungen, die Flüge bis Juni auf ein einziges Gebiet, nämlich aufs Khumbu, zu beschränken, da sich dort der ausgezeichneten Disziplin der Flüchtlinge wegen das Notprogramm am raschesten durchführen lässt. Für die übrigen Gebiete wird er versuchen, Nahrungsmitteltransporte durch Träger auch während der Regenzeit zu organisieren, um

*Fortsetzung auf Seite 23*

wenigstens der allerschlimmsten Not steuern zu können.

Weshalb behilft sich Dr. Hagen nicht auf der ganzen Linie mit Trägern? Eine einfache Kosten-

und Zeitberechnung gibt Antwort. Die Berechnungen gelten für den Transport von 600 Kilogramm — einer Flugladung — von den verschiedenen Ausgangsorten zu den verschiedenen Hilfsstellen in den Hochtälern und im Ansiedlungsgebiet im Dhor Patan:

	Transport durch Träger 600 kg			Eine Flugladung 600 kg	
	Marschtage	Anzahl der Träger	Kosten in nepalischen Rupien	Flugzeit in Minuten	Kosten in nepalischen Rupien
Kathmandu—Khumbu	16	20	1920.—	60	840.—
Birathnagar—Khumbu	12	20	1440.—	60	840.—
Bhairava—Pokhara	6	20	720.—	35	490.—
Bhairava—Thakkhola	14	20	1680.—	60	840.—
Bhairava—Dhor Patan	12	20	1440.—	45	610.—
Pokhara—Dhor Patan	10	20	1600.—	40	560.—

Einige der obigen Zahlen haben rein theoretischen Wert. Zum Beispiel wird es — mit Ausnahme während der Wintermonate — niemals möglich sein, Träger zu finden, die sich für die ganze Fusswanderung von Birathnagar ins Khumbu zur Verfügung stellen. Die Träger der tiefgelegenen Gebiete müssen ausgewechselt werden, sobald sie bestimmte Höhen erreicht haben. Damit würden die in der Tabelle angegebenen 12 Tage für den Marsch nicht ausreichen; die Zahl der Reisetage würde sich erhöhen. Dies gilt auch für die Strecke Bhairava—Thakkhola, die leicht 20 Tage beanspruchen könnte.

Um mit dem Flugzeug 10 Tonnen Lebensmittel von Kathmandu nach Khumbu zu transportieren, braucht es 16 Flüge mit dem Pilatus Porter. Unter den allerbesten Wetterbedingungen können nur zwei bis drei Flüge im Tag durchgeführt werden, da in den Himalayas der Windverhältnisse wegen nur vormittags geflogen werden kann. Unter den allerbesten Voraussetzungen bedarf es somit einer Woche, um die 10 Tonnen ins Notgebiet zu transportieren. Die Kosten, diese 10 Tonnen mit dem Flugzeug hinzubringen, belaufen sich auf 13 500 nepalische Rupien, das heisst 2000 Dollar.

Um diese gleiche Last von 10 Tonnen mit Trägern ins Notgebiet zu bringen, würde es 300 Träger bedürfen. 16 Tage ist die Mindestzeit, die ein Träger mit der Last von Kathmandu ins Khumbu braucht. Die Totalkosten mit Trägern kämen somit auf 28 800 nepalische Rupien (4100 Dollar) zu stehen, wenn wir den Taglohn für jeden Träger mit 4 Rupien für den Weg hinauf und 2 Rupien für

den Weg zurück berechnen. Eine Schar von 300 Trägern zusammenzubringen und den Transport mit ihnen zu organisieren, nimmt eine Woche in Anspruch. Die Zeit, die der Transport von 10 Tonnen braucht, würde sich somit auf drei Wochen belaufen.

*Aus alledem geht klar hervor, dass der Lufttransport ein Drittel der Zeit braucht, die der Transport mit Trägern beansprucht, und überdies mehr als die Hälfte billiger zu stehen kommt.*

Die Folgerungen aus diesen Berechnungen sind deshalb einfach:

*Wenn das Problem der Nothilfe im ganzen Flüchtlingsgebiet Nepals gelöst werden soll, ist es unerlässlich, dass der Delegation des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz in Kathmandu zwei weitere Pilatus-Porter-Maschinen vor Ende September dieses Jahres zur Verfügung gestellt werden. Das setzt natürlich grosse Geldmittel voraus.*

**E**ine Patenschaft für tibetische Flüchtlinge, zu der sich Einzelpersonen, Klubs, Vereine, Schulklassen, Gruppen von Arbeitskameraden und andere Vereinigungen verpflichten können, umfasst sechs monatliche Zahlungen von je 10 Franken. Sie kann entweder beim Schweizerischen Roten Kreuz, Patenschaften, Taubenstrasse 8 in Bern (Tel. 031 2 14 74) oder bei den lokalen Sektionen des Schweizerischen Roten Kreuzes gemeldet werden. Zum voraus herzlichen Dank!