

Großer Irrtum

Indien entwickelt Weltraum-Satelliten, aber beim Bau von Motorrollern müssen Italiener das Know-how liefern.

Kein anderes Entwicklungsland hat es so weit gebracht.

Indien kann seine eigene Atombombe bauen; es errichtete ohne fremde Hilfe ein Kernkraftwerk. Die Inder zählen zu dem noch ziemlich exklusiven Klub der Weltraummächte, seit sie mit einer eigenen Trägerrakete einen eigenen Satelliten in eine Erdumlaufbahn beförderten. Indiens Wissenschaft genießt internatio-

nal hohes Ansehen, in einigen Spitzentechniken liegt der Subkontinent dicht hinter manchen Industrienationen.

Ein weiteres Wirtschaftswunderland in Asien also? Mitnichten. „Es ist eines der größten Mythen unserer Zeit“, urteilt der indische Wirtschaftspublizist Balradsch Mehta, „daß Indien eine Wirtschafts- und Industriemacht ist.“

Gewiß, die Inder produzieren eine so verblüffende Vielfalt von Gütern, daß andere Länder der Dritten Welt eigentlich Grund haben müßten, voller Neid auf den Subkontinent zu blicken: Sie bauen Kampfflugzeuge, Kriegsschiffe und Panzer; von ihren Bändern rollen Personautos, Motorroller und Fahrräder; sie bieten Kühlschränke, Ventilatoren und Fernseher an; sie fertigen Loko-

motiven, Werkzeugmaschinen und medizinische Geräte.

Es gibt kaum ein Industriegut, das nicht in Indien hergestellt würde. Fast zwei Drittel der Exporte sind Industriewaren. Und dennoch blieb Indien im Wettlauf der Nationen um mehr Wohlstand weit zurück. Mit einem Bruttosozialprodukt von rund 260 Dollar je Einwohner gehört das Land zu den 20 ärmsten der Erde.

Daß Indien mit seinem beachtlichen Reservoir an Wissenschaftlern und Technikern, mit seinen vielen Fabriken und Labors noch immer nicht über den Status eines besonders armen Entwicklungslandes hinausgekommen ist – dies liegt sicherlich zum größeren Teil am noch immer beängstigend hohen Bevölkerungswachstum von 2,23 Prozent.

Dies liegt aber auch an jenem Phänomen, das der indische Wirtschaftswissenschaftler Radsch Krischna die „höchst unheilige Allianz von Netas und Babus“ nennt.

Netas, das sind die häufig korrupten Politiker vom Ministerrang abwärts; Babus, das sind die ebenso korrupten wie unfähigen Bürokraten. 16 Millionen Netas und Babus haben die Wirtschaft mit einem fast undurchdringlichen Gewirr von Reglementierungen überzogen, in dem zumeist jede wirtschaftliche Initiative hängenbleibt.

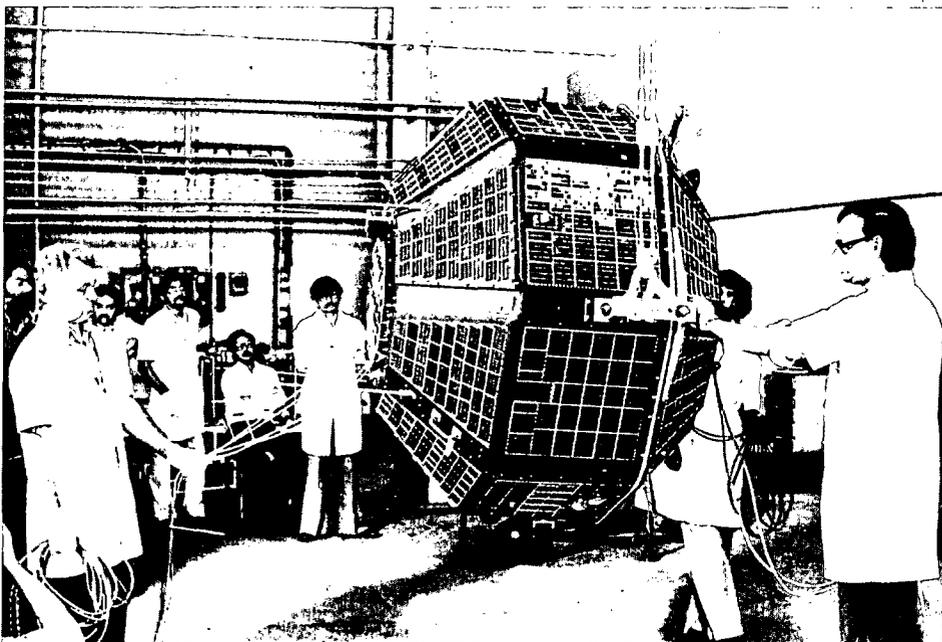
Ganze Industriezweige, einst mit Milliardenaufwand hochgezogen, sind daher hoffnungslos veraltet, vorhandene Anlagen verrotten; die Maschinen werden nur zu einem Bruchteil genutzt. Das gilt besonders für die drei Schlüsselbranchen, in denen der Staat das Monopol hat: die Kohle, das Transportwesen und die Elektrizitätserzeugung.

Die Stromerzeugung, Eckpfeiler jeder Industrialisierung, ist völlig unzureichend. In den Industrieregionen bricht die Elektrizitätsversorgung regelmäßig zusammen.

Besonders hart betroffen vom Strommangel sind die Unionsstaaten Bihar, in dem vier Zehntel der gesamten indischen Minenproduktion konzentriert sind, Radschasthan mit der gesamten Blei- und Zinkförderung und Orissa mit den Schwerindustrien wie dem vor 25 Jahren von Deutschen gebauten Stahlwerk Rourkela.

Aber auch die Leichtindustrien in den Ballungsräumen von Bombay und Kalkutta können häufig nicht produzieren, weil kein Strom fließt.

Der Strommangel ist zum Alptraum von Millionen von Indern geworden. Die Bauern im Pandschab bewässern die Felder spät nachts, weil sie nur dann Strom für ihre Pumpen bekommen. Büroangestellte oder Hotelgäste, die leichtsinnigerweise mit den Liften fahren, bleiben oft stundenlang stecken. In Delhis renommiertem Dschaja-Prakasch-Narajan-Krankenhaus starben zwei Kinder in der Notaufnahme, weil der Strom plötzlich ausfiel. Den Strommangel begrün-



Indische Wissenschaftler, Weltraum-Satellit: Die unheilige Allianz von . . .



. . . Netas und Babus verhindert den Fortschritt: **Inder beim Nähen von Jutesäcken**

den Indiens Energie-Manager mit einer ungewöhnlich langen Dürreperiode. Die Elektrizität aus Wasserkraftwerken sei allzu spärlich geflossen.

Da ist was dran, doch die ganze Wahrheit ist das nicht. Schlamereien bei der Wartung von Maschinen führen zusätzlich zu oft monatelangen Ausfällen. Obendrein fehlt vielen Wärmekraftwerken Kohle, weil die indischen Eisenbahnen nicht genügend Waggons für den Transport zur Verfügung stellen.

„Unsere Wirtschaftsplaner rühmen in den höchsten Tönen unsere Fähigkeiten in der Weltraumtechnologie“, urteilt ein Wirtschaftler in Delhi, „aber wir sind nicht einmal in der Lage, das Notwendigste hier auf dem Boden in den Griff zu bekommen.“

Am Fernsehschirm konnte die Nation die Regierungschefin Indira Gandhi bewundern, wie sie mühelos mit Indiens Kosmonauten Rakesch Scharma – der in einer sowjetischen Weltraum-Kapsel mitflog – im Orbit ein Direktgespräch führte. Doch Telephonieren auf dem Subkontinent erfordert zumeist ein Übermaß an Geduld. Fernsprech- und auch Telexverbindungen brechen immer wieder zusammen. Allein in der Hauptstadt stehen über 110 000 Einwohner auf der Warteliste für einen Telephonanschluß.

Die Weltraummacht Indien verfügt über eine Automobilindustrie, deren Technik seit 20 Jahren kaum verbessert wurde. Hindustan Motors, einer der größten privaten Autoproduzenten des Landes, baut seit 21 Jahren das gleiche Modell mit einem veralteten Motor der ehemaligen britischen Firma British Motor Corporation. Der Veteran mit dem pompösen Namen Ambassador (Botschafter) kostet über 20 000 Mark – 50 Monatsgehälter eines indischen Ingenieurs. Das nur geringfügig modernisierte Nachfolgemodell Contessa kostet noch 5000 Mark mehr.

Der andere große private Autobauer, Premier Automobiles, produziert einen Personenwagen mit der Fiat-Technik der 60er Jahre.

Als Ende letzten Jahres das erste Exemplar des sogenannten indischen Volksautos in der staatlichen Fabrik Maruti Udjog vom Band lief, waren nahezu alle Teile vom japanischen Lizenzgeber Suzuki geliefert worden. Ausgestattet mit riesigen Beträgen, deren Herkunft ungeklärt blieb, hatte Indira Gandhis – inzwischen tödlich verunglückter – Sohn Sandschaj jahrelang an dem Maruti-Modell herumgebastelt. Ein verwertbares Ergebnis kam dabei nicht heraus.

Jetzt preisen die Inder beim Maruti als „neueste Technik“ an, was im Automobilbau längst selbstverständlich ist: vibrationschwacher Motor, Scheibenwaschanlage, helle Scheinwerfer.

Das Auto kostet deutlich über 50 000 Rupien, das entspricht rund zwei Jahresgehältern eines hohen Beamten. Dennoch trugen sich auf Antrieb 135 000

Interessenten in die Wartelisten ein. Die Käufer müssen Geduld aufbringen: Bis Ende 1985 sollen 20 000 Maruti montiert sein, 40 000 im folgenden Jahr.

Zwar wollen die Inder nun den veralteten Industriezweig modernisieren; aber dabei haben vor allem die Japaner das Sagen. Premier hängt sich an Nissan, Hindustan Motors will mit Isuzu zusammengehen.

Selbst das vergleichsweise bescheidene technische Wissen für die Fertigung von Motorrädern, Motorrollern und Mopeds holten sich die Inder bei den japanischen Firmen und bei dem italienischen Vespa-Hersteller Piaggio. Bislang ist die Zweirad-Industrie nicht annähernd in der Lage, genügend Motorräder, Mopeds oder Mofas zu liefern. Wie auch: Jede Produktionserhöhung muß in einem

SCHWEIZ

Wie zu Hause

Die Behörden werden kaum noch mit dem Flüchtlingsstrom fertig. In der Bevölkerung kommt Fremdenhaß auf.

Wenn man konsequent wäre“, meint Edgar Zaugg, 60, Pressechef der Berner „Nationalen Aktion“ (NA), „müßte man Schweizer Männern verbieten, farbige Frauen zu heiraten.“ Denn „jede Rassenmischung ist schädlich“.

Der Hobby-Politiker, Ende 1982 nach 20 Jahren Aufenthalt in Südamerika nach Bern zurückgekehrt, regt sich nicht nur über die „sexuellen Ausflippereien“



Fremdenfeind Zaugg: „Nie mit einer Indianerin ins Bett“

langwierigen, umständlichen Verfahren von den Behörden genehmigt werden.

Motorisierte Zweiräder sind so gefragt, daß viele Käufer bereit sind, Vorauszahlungen zu leisten. Badschadsch Auto zum Beispiel kassierte von 1,4 Millionen Kaufwilligen Anzahlungen von je 500 Rupien (rund 130 Mark).

In anderen Branchen sieht es kaum besser aus. Und wenn indische Produzenten einmal genug liefern, ist die Qualität erbärmlich. Wer es sich auch nur einigermaßen leisten kann, besorgt sich daher seinen Fernseher im Ausland, auch wenn darauf 220 Prozent Zoll zu zahlen sind.

Astronomische Preise bei schäbiger Qualität schert die Mehrzahl der Inder allerdings überhaupt nicht. „Fast 400 Millionen Inder sind vom Markt der Industriegüter völlig ausgeschlossen“, weiß Ökonomie-Professor Krishna. Sie fristen ein Dasein unterhalb der Armutsgrenze.

seiner Landsleute auf, sondern will seine Heimat grundsätzlich von „Arabern und Afrikanern“ säubern.

In einer als Annonce im Gratisanzeiger „Berner Bär“ publizierten „Stellungnahme der NA Sektion Bern“ formulierte der Rassenfanatiker konkrete Vorschläge:

„Mit nur 41 000 Quadratkilometer Land ist die Schweiz mit 6,2 Millionen Einwohnern überbevölkert. Davon sind anderthalb Millionen eingebürgerte, eingetragene und andere Ausländer. Über 576 000 Quadratkilometer verfügt Madagaskar und hat nur eine Bevölkerung von neun Millionen Negern und Asiaten. Die Schweiz spendete diesem Lande eine Wirtschaftshilfe von zehn Millionen Schweizerfranken und will nochmals mit einer derartigen Spende dem Lande unter die Arme greifen... Im Falle Madagaskars könnte man mit der 20-Millionen-Spende sämtlichen Negern und Arabern, die sich zur Zeit in der