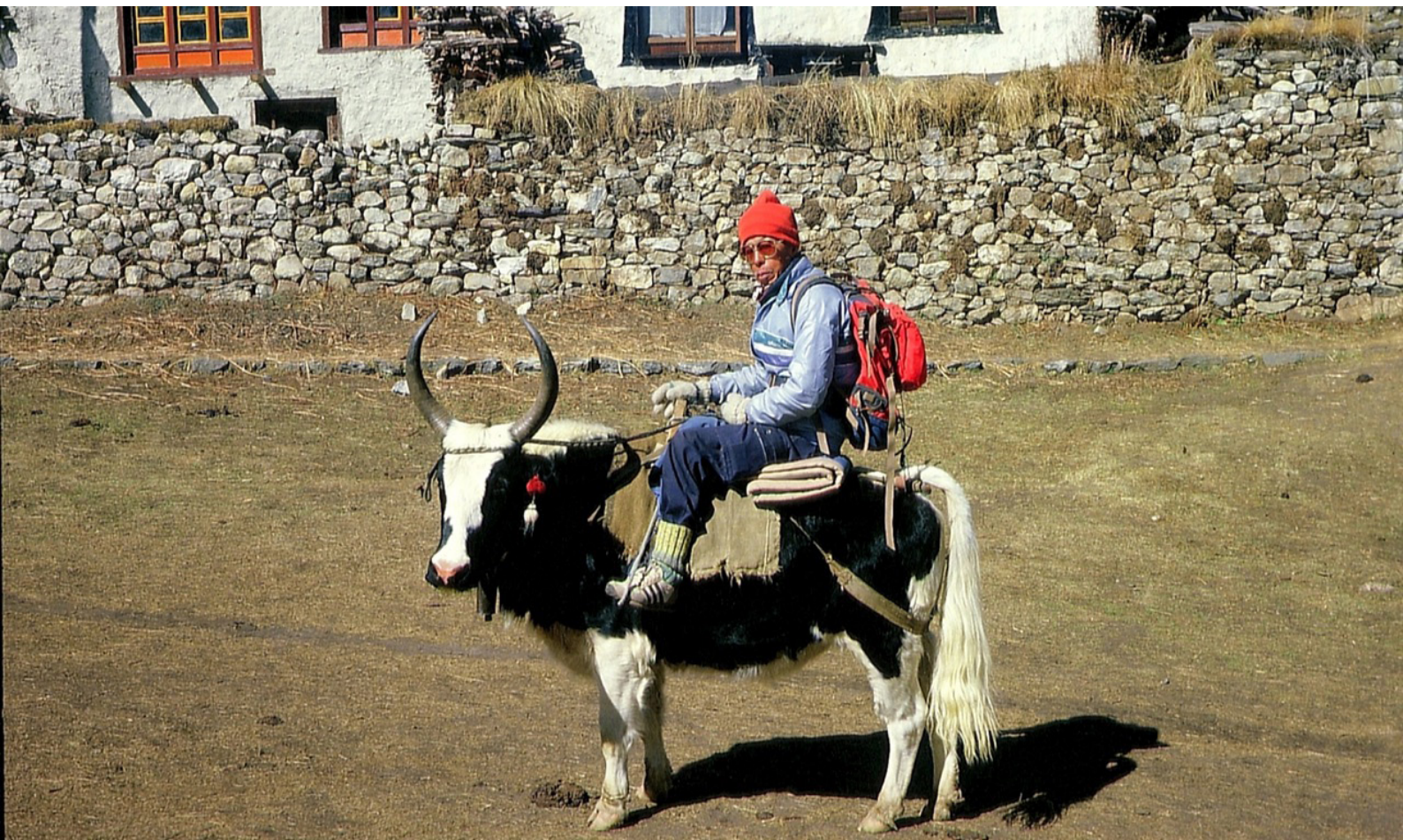




Særnnummer november 2019 : Turisme
ISSN 1891-0920



INNHold

Hvorfor reiser vi?	3
Turismens utvikling	4
The Target is two million Tourists in 2020	8
Challenges posed by Tourism in Nepal	11
Turist i Nepal	13
Flyskam: Kan man komme til Nepal uten å fly?	28
Alternativer til turisme for Nepal?	33
Spis godt og sunt i Nepal	38

Forsiden: Turist i Nepal.

Foto: Dag Norling.

Hamro Patrika sendes med e-post til medlemmer som har betalt kontingenten.

Med et nummers forsinkelse legges HP ut som en pdf fil på

Norge-Nepal foreningens hjemmeside: www.norge-nepal.no.

Kontingenten betales til konto 6011.06.71221:

Enkeltmedlem kr. 175, familie kr. 225, organisasjon kr. 350.

Usikker på om du har betalt kontingenten?

Kontakt leder Smita Malla: smitamalla@hotmail.com

Gjesteredaksjon: Marit Bakke og Dag Norling

Layout: Manohar Pradhan

Norge-Nepalforeningens logo: Stein Fossum

Forsidetegningen: Sigmund Setreng

Hvorfor reiser vi?

Noen må flykte fra forfølgelse og nød, noen har eventyrlyst, noen er oppdagere, og noen er nysgjerrige og vil se spennende steder. Turistene tilhører nok den siste kategorien. I løpet av de siste 10–15 årene har turismen i mange land utviklet seg til en stor industri, også i Nepal.

Nepalske myndigheter er opptatt av at turismen skal øke, til glede for landets økonomi og for de tusener som arbeider i denne næringen. *Hamro Patrika* nr. 1, 2011 hadde en kort omtale av Nepal Tourism Year 2011. Formålet den gang var å mobilisere turistindustrien i Nepal slik at det ville komme minst en million utenlandske turister i løpet av 2011, og at antall personer som direkte eller indirekte arbeidet i turistnæringen kunne økes til godt over 500 000.

Nå kommer et nytt Nepal Tourism Year. Norge-Nepalforeningen skal delta på reiselivsmessen Utforsk Verden i Oslo lørdag 25. og søndag 26. januar 2020. Men før det utgir NNF nå et særnummer av *Hamro Patrika* om turismen i Nepal.

Nummeret belyser forskjellige sider ved turismen. Først noen fakta om hvordan turismen har utviklet seg etter at landets grenser ble åpnet i 1951, hvilke positive og negative konsekvenser den har hatt, og framtidsutsiktene. Vi har også stoff fra hjemmesiden til Visit Nepal 2020 og fra et intervju som *Nepali Times* gjorde i april i år med den nye ministeren for turisme. Deretter reflekterer to nepalesere over betingelsene for turismen, dens utfordringer og hva slags turisme Nepal ønsker seg: Kunda Dixit er redaktør av *Nepali Times*, og Kk Panday er agronom med mange års erfaring fra arbeide med miljø og utvikling i Nepal, blant annet i Dolakha.

Dag Norling sammenligner sine opplevelser som turist i Nepal i 1983 og på 2000-tallet, og reflekterer deretter over det å fly. Olav Myrholt tar for seg spørsmålet om det finnes alternativer til turismen for en bærekraftig utvikling i Nepal. Til slutt gir Olav en – bokstavelig talt – appetittvekkende beskrivelse av det du kan spise; det er faktisk mye mer enn dal bhat.

Vi takker Olav Myrholt for gode kommentarer og innspill under redigeringen.

God leselyst!

Marit Bakke og Dag Norling

Turismens utvikling

Turismen i Nepal har hatt forskjellige faser. Etter at utlendinger kunne komme til Nepal i 1951, bodde de fleste klatrere, trekkere, diplomater og spioner på *Royal Hotel* som ble drevet av den legendariske russeren Boris Lissanevitch og hans danske kone, Inger – levende beskrevet av Michel Peissel i boken *Tiger for Breakfast*. På 1960-tallet samlet hippiene seg i området rundt Kathmandu Durbar Square og den lille gatestubben som fikk klengenavnet *Freak Street*.

På 1970-tallet ble hippienes *Freak Street* mindre forlokkende og det organiserte turistmarkedet i Kathmandu flyttet til Thamel. Her kom folk som ville klatre på de høyeste toppene, som ønsket å vandre blant fjellene i dager og uker, og de som oppsøkte steder som kunne gi opplevelser for sjelen. I den ferske boken *Far Out: Countercultural Seekers and the Tourist encounter in Nepal* (University of Chicago Press 2019), gir Mark Liechty kortversjonen av denne utviklingen: Hippiene hadde lite penger men masse tid, deretter kom turister som hadde mye penger men lite tid og som ville få med seg så mange opplevelser som mulig på kortest mulig tid. Ifølge Liechty ble 'hippiene' etterfulgt av 'yuppiene'. <https://kathmandupost.com/miscellaneous/2017/11/04/trekkers-seekers-and-entrepreneurs>

I dag kommer en annen gruppe som har lite penger: unge som tar et friår fra skole og utdanning for å "se" verden. Felles for alle turistene og nepaleserne som etter hvert har tatt seg av deres ønsker og behov, er penger. I dag er turismen en industri, i Nepal som i så mange andre land.



Royal Hotel i 1957.

Foto: Knut Palmstrøm.



Skilt i Freak Street i 2015.

Foto: Marit Bakke.

Det er vanskelig å finne nøyaktig statistikk om turismen i Nepal. Den mest pålitelige kilden er www.nepalindata.com, mens World Tourism Organization (UNWTO – www.e-unwto.org) har rapporter mot betaling. Noen tall gir i hvert fall et visst inntrykk av turistnæringens betydning for Nepals økonomi.

I årene like før fredsavtalen mellom regjeringen og maoistene i 2006, utgjorde inntektene fra turismen omkring 2% av bruttonasjonalproduktet (BNP). Deretter har andelen økt jevnt, og i 2016 var den nesten 5%. Direkte ansatte i turistnæringen er nå omkring 700.000, og antall registrerte



Thamel i dag: Trengsel, men også fredelige templer i sidegatene.



Foto: Marit Bakke.

turistguider er 13.000. I perioden 1977–84 lå inntektene fra restauranter og hoteller på omkring 10 millioner rupees, deretter økte inntektene kraftig til over 90 millioner rupees i 1987 (www.nepalindata.com). Dette gjenspeiler antakelig veksten i antall restauranter og hoteller i Nepal, især i byene, eller bedre statistikk.

I 1995 kom det litt under 500.000 turister til Nepal. Deretter har antallet økt jevnt og trutt til over 700.000 i 2014. Jordskjelvet i mai 2015 førte til en kraftig nedgang til 539.000 – Nepal lå da som nr. 128 på en liste med antall turister til 188 land. Disse tallene blekner sammenlignet med andre land. Både i 1995 og 2015 lå Frankrike på topp med 60 millioner turister i 1995 til over 80 millioner i 2015. USA kom på andreplass med en økning fra litt over 40 millioner i 1995 til i underkant av 80 millioner i 2015. I Norge (nr. 50 på listen) var antall turister litt under 3 millioner i 1995, i 2015 hadde antallet økt til ca. 4,5 millioner (www.indexmundi.com). Tallene må tas med et visst forbehold fordi utenlandske turister registreres forskjellig fra land til land (grensekontroll, på flyplasser, overnattinger osv.).

Tall fra World Tourism and Travel Council viser at de fleste turistene til Nepal i 2019 kom fra India (16%), Kina (12%), USA (8%), Sri Lanka (7%) og Storbritannia (6%). I 2012 var det registrert 3.280 norske, og 7.000 danske turister til Nepal. Den gang uttalte direktøren for Nepal Association of Tour and Travel Agents: "Scandinavian tourists are fond of trekking and cultural activities."

Visit Nepal 2011 hadde som mål å få 1 million turister til landet. Jordskjelvet i 2015 rammet turistindustrien hardt, men i 2018 var besøkstallet oppe på 1,2 millioner, 24,9% økning fra året før. For *Visit Nepal 2020* (https://visitnepal2020.com/pdf/Tabloid_VNY_Aug2019.pdf) er ambisjonen å nå 2 millioner turister. Nesten alle vil komme med fly langveisfra og de vil tilføre atmosfæren 4 millioner tonn CO₂. Den økende trafikken av mennesker som bor i Nepals naboland har ført til planene om å bygge ny flyplass i Pokhara og to nye flyplasser det sydlige Nepal.

I april 2019 ble Yogesh Bhattarai utnevnt som



Logoen på hjemmesiden til Visit Nepal 2020.

Minister for Culture, Tourism and Civil Aviation, han er nummer 37 på 41 år. Han etterfulgte Rabindra Adhikari som omkom i en helikopter-ulykke. På den flotte hjemmesiden til Visit Nepal 2020 sier ministeren:

The Visit Nepal 2020 must not be viewed as a campaign only; it should be recognised as a national development strategy with ownership of the VNY 2020 across the nation by each citizen and the stakeholders of this industry. Right from the airport to every touch point that a visitor to Nepal experiences must be converted to the best possible hospitality we as a country offer our guests. This can be achieved only when every citizen engages in the campaign.

Den 16. august i år publiserte *Nepali Times* et intervju med den nye ministeren om Visit Nepal Year 2020. Ministeren innrømmet at forberedelsene ikke hadde vært gode nok. Endel infrastruktur var ikke på plass, blant annet ordningen for behandling av søppelet ved Mt. Everest, og å forbedre administrasjonen i Nepal Airlines slik at selskapet unngår konkurs. Sikkerheten på Tribhuvan flyplassen har vært et tema i mange år, og ministeren gledet seg over at Nepal nå har fått 6 poeng mer enn de minimum 60 som International Civil Aviation Organization (ICAO) krever for at en flyplass kan bli sikkerhetsklarert.



Sykling er populært.

Foto: Leyla Kutlu.



Yoga i Bhaktapur.

Foto: Linda Veråsdal.



Hjemmesiden til Visit Nepal 2020 peker også på noen spesielle områder der turismen kan utvikle seg: Overnatting i private hjem (homestay), besøk i landsbyer, rafting, sykling, yoga, meditasjon, og kulinariske opplevelser.

Her er noen tips for de som vil fordype seg i Nepals historie, kultur og samfunnsforhold:

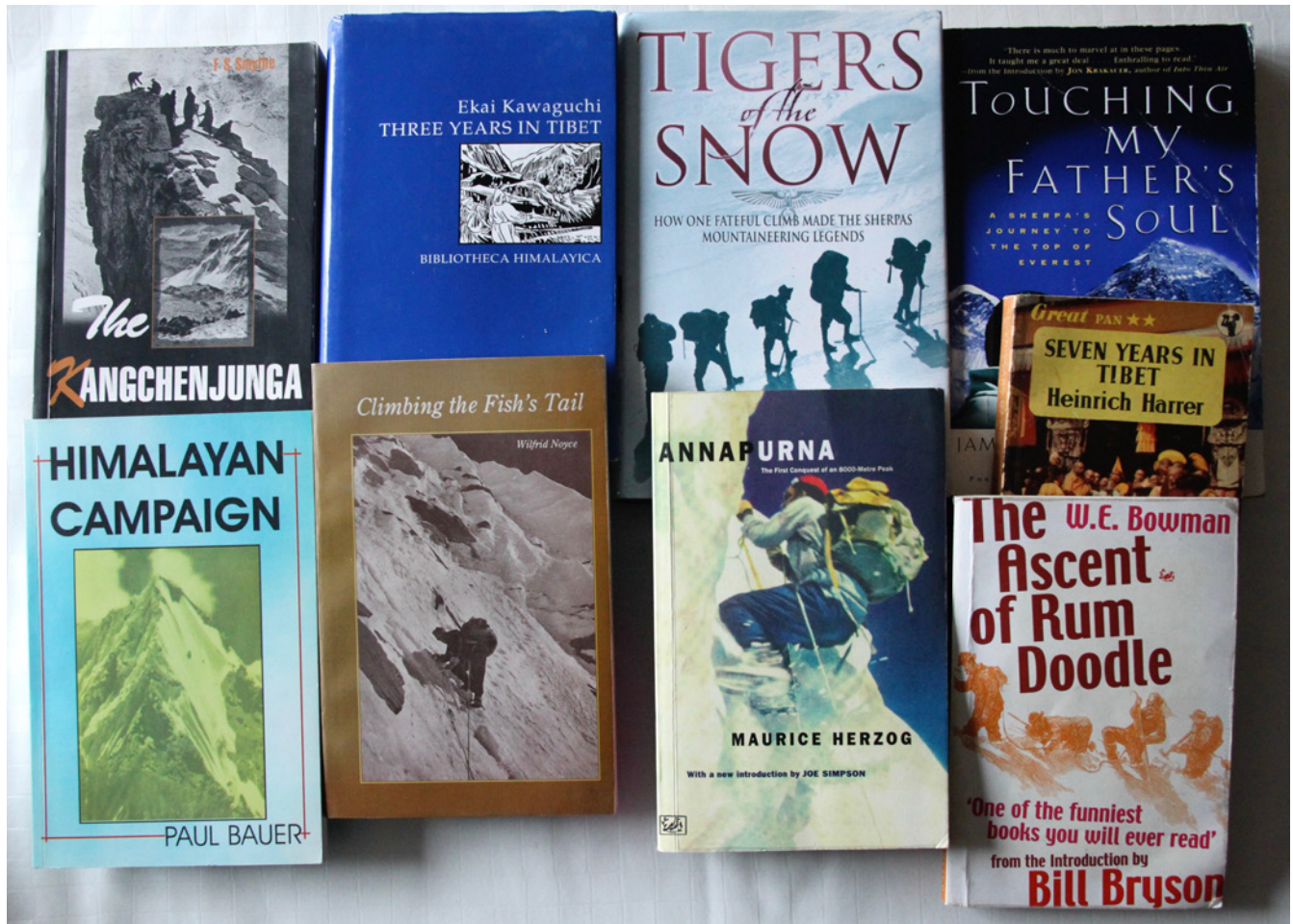
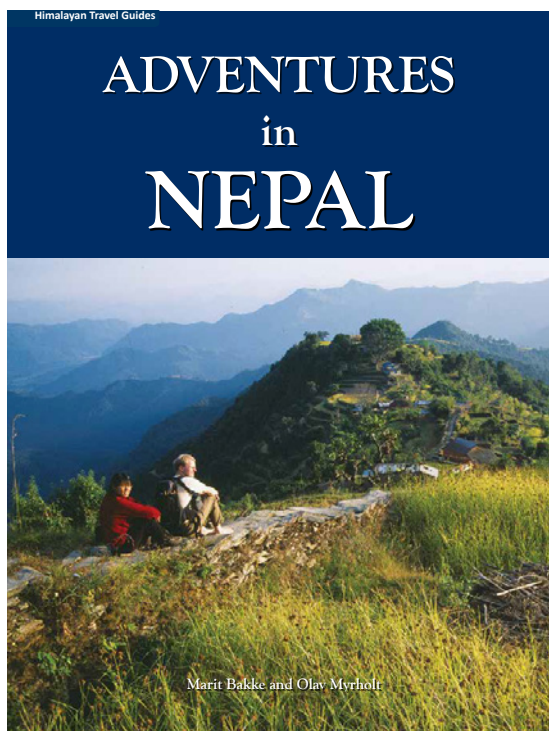


Foto: David Durkan.



På 1970- og 1980-tallet redigerte nordmannen Hallvard K. Kuløy *Bibliotheca Himalayica*, en serie med nyttigveler av gamle bøker og også nye publikasjoner. Dette er en gullgrube for Nepal- og Tibet-interesserte (se *Hamro Patrika* 2009, nr. 4, side 6–8).

Tekst: Marit Bakke

Norge-Nepalforeningens bok gir mange forslag til turer utenfor allfarvei. Foto: Himalayan Map House.

The Target is two million Tourists in 2020

A never-ending debate in the pages of the *Nepali Times* is whether Nepal should go for quality tourism, or aim for numbers.

Should we restrict the number of visitors like Bhutan does and make them pay per person, or to leave it as a free-for-all? Like other inconclusive debates, also this one is endless. And perhaps it was never an either-or. Nepal needs more tourists as well as tourists who spend more.

The history of tourism in Nepal started with high value, high quality tourism in the 1960s, but it soon became a budget destination during the hippie era. Later on, low-cost travelers came, and there was even a book called *Nepal on \$5 a Day*.

With Visit Nepal Year 2020 and the government's target of doubling its tourist numbers to two million, the debate is gaining momentum again. Some are saying the total number of visitors is not as important as the dollars they spend here. There is also criticism of an industry where almost everything a tourist needs has to be imported, and very little of the income goes to rural areas where jobs and revenue from tourism are needed the most.

Nepal's tourism industry has taken some hard knocks in recent years. The number of visitors plummeted during the war years, and had just started picking up again when the 2015 earthquake struck.

International publicity generated by the tragedy of Langtang and Everest Base Camp during the earthquake reduced the total number of tourists in 2015 to a mere trickle. A campaign started by some of us in the media that the best way to help Nepal recover from the earthquake was to visit it and go trekking, helped kick-start tourism again.

The five-month Indian blockade from September 2015 to January 2016 devastated the economy, affecting also tourism. After the 2017 elections and political stability, Nepal is now poised to rejuvenate its tourism industry. Although infrastructure improvement, especially of roads and airports has not been encouraging, Nepal is gearing up for next year's surge in visitor arrivals. New luxury

hotels have sprung up in Pokhara, Chitwan, and Kathmandu. Trekking is getting a boost with the Manaslu Circuit becoming almost as popular as the Annapurna and Everest trails. The trans-Himalayan districts of Mustang, Manang, and Dolpo are getting record numbers of visitors.

In 2018, the highest numbers of visitors were from India and China, and Nepal Tourism Board has targeted these two giant neighbours for promotion campaigns. There are now up to 30 flights a week to Chinese cities like Lhasa, Chengdu, Kunming, Guangzhou, Hong Kong, and direct flights to Beijing are starting soon. Flights have



Jordskjelvet rammet også Kathmandu-dalen, blant annet Bhaktapur. Foto: Marit Bakke.



Tribhuvan flyplassen i Kathmandu.

Foto: Kunda Dixit.

been added to Indian cities like New Delhi, Bengaluru, Mumbai and Kolkata, and Varanasi. Two new international airports in Bhairawa and Pokhara will come into operation in 2020 and 2021, allowing tourists to bypass Kathmandu and fly directly to Lumbini or the Annapurnas.

Images and posts on social media of Kathmandu's rubbish in the streets and air pollution have deterred visitors. Word has spread about the congestion and chaos at Kathmandu airport, but the Ministry of Tourism's efforts to streamline the service there has not been adequate.

Despite all this, Nepal's stupendous scenery, vibrant culture and easy-going people make it a brand strong enough to withstand setbacks. It didn't even take a year for tourism arrivals to spring back to pre-earthquake totals in 2017, and in 2018 the numbers hit 850,000. The goal of bringing in two million tourists next year, therefore, is not unrealistic. The country's location between the world's two fastest growing and biggest economies puts Nepal at a huge advantage.

Tourism now provides direct employment to 700,000 Nepalis, and brought in nearly \$1 billion in 2016, making up nearly 5% of the GDP [tilsvarer BNP]. However, attaining the two million target will only be meaningful if tourists spend more, which means government policy should encourage the private sector to expand products and services.

Foreign investors, including international hotel chains and airlines, have noticed Nepal's potential, which is why they are involved in joint ventures here. The ultimate test for the tourism industry will be if more of its income is routed to parts of the country where it can lift living standards. Part of the revenue the government earns from tourism should be recycled into conservation of our natural and cultural heritage.

Products and services need to be improved, and decentralized, if Nepal is to regain the confidence of incoming tourists and attract more visitors. Improving rural and urban infrastructure, training per-

sonnel, and developing safe trekking systems would help improve quality and tourist experience.

Nepal needs more trekkers and mountaineers, but also leisure tourists and pilgrims from India and China. One way to do so can be by promoting Nepal's intangible assets. Some cultural heritage sites were destroyed during the earthquake, and Nepal's successful rebuilding of its monuments and the vibrant festivals can be major draws. These sites are maintained by local communities that are more than willing to share their culture and traditions. The history and significance of damaged heritage sites rests with the artisans who are actively participating to restore them.

Nepal is also being affected by the global climate emergency, and the melting of Himalayan glaciers can show visitors the seriousness of the crisis, and the need to mitigate it. Nepal's mountains are called 'The Third Pole' and scientists say they are melting twice as fast as the polar regions.

Nepal's tourism promotion should be mindful of the trend of 'flight shaming' and encourage tourists to invest in carbon offsetting in Nepal's development programs. Nepal's forest cover has doubled in the past 25 years, and the country is protecting its carbon sink. Tourists can be encouraged to help spread forest cover by supporting community forestry programs, while bearing witness to the ravages of a warming planet.

The prospect of increasing numbers of tourists is a mixed blessing for Nepal, but I truly wish everyone a warm welcome to our country!

Tekst: Kunda Dixit, redaktør av Nepali Times. Artikkelen er skrevet spesielt til dette HP.



Glade musikanter i 1957.

Foto: Knut Palmstrøm.

Challenges Posed by Tourism in Nepal

For centuries, Nepal remained closed to outsiders, while India was freeing itself from the British yoke and carried colonialist politics. Since the 1950s, Nepal has benefitted from being exposed to international communities, when we needed it the most.

Being an open country, Nepal cannot constrain tourists from coming to Nepal. We have assumed that tourism has been economically beneficial: Eighty cents of each tourist's dollar went to catering to their comfort, such as drinks, amenities, fuel oil, furnishing, decorations and vehicular/aero planes. Of course, it contributed in generating employments in urban areas, in trekking areas, and in the mountain climbing expeditions, to some extent.

We are planning to receive 2 million tourists in 2020. This means that we are poised to augment the negative impacts of tourism on resources. The past experiences from Visit Nepal in 1998 and 2011 were not encouraging. From the previous average stay of 10 days to increase it to 15 days per tourist in the year 2020, is perhaps the core point of our challenge.

What we tend to imagine is that tourists or foreign aid come with dollars, Yen or Yuan to spend in Nepal. It has not been that obvious. The Yuan finds its way back home through the back channel. The Yuan holders tend to run businesses in Nepal as if they are in their homeland. A grudge is building up from below, such as in Thamel, and could explode like it is happening in Cambodian towns and cities.

We sometimes think tourists are faceless, coming only to get rid of their easily earned hard currency. We forget that they are like us. They need to dine and drink, take showers and leave out effluents and take back impressions. That does not go without impacting the natural resources, prominent among them being water and air.

Nepal's tourism is more fragile compared to Europe. The figures regarding the number of tourists visiting Nepal fluctuate as per the case of viral-dengue, political unrest, regional conflicts, pollution situation, airports efficiency, floods, and landslides.

This year, Manang reported a decline of 30%, Pokhara 20%, and we do not expect Kathmandu and other areas faring better. Yet the 2 million or so tourist poised to come to Nepal do matter to us. I will focus on one issue.

Impact on Water

As of now, the government has failed to supply a minimum of drinking water for its urban people. All the major tourism agglomerations like Kathmandu, Patan, Bhaktapur, Pokhara, Butwal, Tansen, Lumbini, Janakpur, Birgunj, suffer from lack of drinking water. The supply is so inadequate that people must wait days to fill their jars.

Ever deeper aquifers, for example in the Kathmandu valley, which gets the bulk of the tourists, are exploited. Because of rapid asphaltting of roads, bigger houses and courtyards, and expanding cities in the valley, block the water from seeping into the soil. The aquifers do not get recharged during the monsoon season, creating ever more deficit in the availability of groundwater in the Kathmandu valley.

What do we want?

The idea of bringing ever more tourists, almost doubling the number every decade, is counter-productive to Nepal. At the end of the day we must ask what we want: increasing income from tourism or more people pouring in? Suppose a tourist needs on an average 50 litre water per day (roughly equivalent to a Nepali family's need per day). This means: 2 million tourists staying 15 days in Nepal would require 1.5 billion litres drinking water. The matter is even more serious because the bulk of the tourists will be staying in the Kathmandu and Pokhara areas, both experiencing a chronic shortage of drinking water.

What does that mean to our water supply, to our aquifers and streams? Melamchi would perhaps give a respite for a short period (it would not cover the needs of the Kathmandu people adequately). When Melamchi water comes to the valley, how would the communities in Helambu areas fare? How would the communities in the downstream areas of the Melamchi River survive with reduced amount of water into their farming system? What rights have urban people who must snatch their water and let it flow as dirty effluent down the Bagmati River?

We are aware that money cannot buy water – it must be available in nature. One solution would be to decentralize tourism; not let it concentrate in one area too long. That may come after Gautam Buddha and Pokhara international airports are in service.

The Government's plan to bring in one more million tourists next year has not been coordinated with local and provincial government authorities. Forget the communities who have the natural right to their water. Other issues such as garbage disposal, drainage of the effluent, and controlling air pollutions also deserve serious consideration.

Tekst: KK Panday, agronom. Artikkelen er skrevet spesielt til dette HP.



Tso Rolpa Lake, Dolakha.

Foto: Øyvind Amundsgård.

Turist i Nepal

Vårt første besøk Nepal var høsten 1983. Samboeren og jeg hadde vært på trekking i India med en australsk gruppe gjennom Ladakh og Zanskar, også kalt «Lille Tibet», og avsluttet med noen rolige dager på husbåt på den vakre Dal-sjøen i Srinagar, hovedstaden i den indiske delen av Kashmir. Det var den gang en litt roligere politisk periode mellom hinduer og muslimer, mellom India og Pakistan. Det hadde vært verre før, og det skulle bli verre. Etter å ha sagt farvel til våre australske venner og våre ladakhi muldyrdrivere, dro vi på egen hånd med tog over Gangessletta til Varanasi og med buss til Nepal. Vi hadde stelt oss slik med jobb og andre forpliktelser at vi kunne bli hjemmefra i nesten et halvt år. Nå skulle vi oppleve legendariske eksotiske Kathmandu og gå fjellturer mellom Himalayas giganter.



Utsikt mot fjellene fra Bhaktapur 1983.



Rishøsting like ved Thamel i 1983.

Det kan være krevende å reise som turist i India. Stappfulle tog, masse folk og trengsel over alt. Glem alt som heter personlig privatsfære. I tillegg kommer varmen og fuktigheten rett etter monsunen, og hvis man er litt uforsiktig – maten. Indisk mat kan være fantastisk, men se an når den tilberedes. Vi ble skikkelig dårlige, diare og oppkast, ikke så greit når man er på reise. Alle som har vært på et indisk offentlig tog-toalett vil ha erfart at dette ikke er et sted man kan vente seg god bedring. I Varanasi lot vi oss lokke av et «super de luxe-maxi taxi» transporttilbud til Kathmandu. Det var litt dyrt, men inkluderte overnatting underveis i Raxaul Bazar på grensen til Nepal. Om morgenen var «super de luxe maxi taxien» forduftet, men pensjonatverten hadde ordnet med offentlig transport videre. På delt sete i en overfylt skranglete buss ankom vi Kathmandu seint neste kveld – totalt utslitt.

Etter Indias slitsomme storbyer var Kathmandu 1983 en åpenbaring. Temperaturen var sval og behagelig, himmelen var blå og høstlufta så klar at vi kunne se Himalayas snøklede topper i det fjerne. Det var nesten ikke trafikk i gatene, enkelte biler med logo fra en eller annen internasjonal bistandsorganisasjon, ellers mest sykkel-drosjer. Vi fant et rolig hotell i Thamel og kunne velge og vrake i restau-



Bungamati 1983.

ranter med «vestlig» ukrydret mat. Hippi-epoken var over, men noe av den tilbakelente atmosfæren som hadde trukket vestens flower-power-generasjon til Goa og Kathmandu hang igjen. Med hjelp fra et kanadisk legesenter fikk vi stabilisert magen og kommet til krefter.

Tiden var kommet for utforskning av Kathmandudalen. Den store ringveien var anlagt, men det fantes knapt trafikk. Vi kunne sykle i fred og ro på nylagt asfalt. Med leide sykler tok vi oss langs smale grusveier til Newar-byene Bungmati, Thimi, Kirtipur, små tettbygde jordbruk- og håndverksbyer omgitt av rismarker. Treskingen var i full gang. På gater og torg var det full aktivitet, voksne og barn. På steinhellene lå korn til soltørk, andre steder stabler av keramikk på vei fra dreieskiva til brenning. Store dypblå garnbunter rett fra farge-karene hang til tørk på store stativer. Et annet sted laget de ris-papir og fra et gårdsrom hørte vi hammerslagene til en messing-smed. Midt i byen lå et stort vannbasseng der småbarn badet og mødrene vasket klær. En frisør hadde rigget seg til med en kunde i skyggen – yrende sosial aktivitet over alt.

Den store stupen i Bodhnath lå godt ute på landet med noen få hus omkring, ellers omgitt av rismarker. En dag syklet vi innom der etter at vi hadde vært en tur til tempelkomplekset i Changu Narayan. For å komme opp til templene på åsryggen måtte vi parkere syklene og gå det siste stykket med balansegang over vanningskanaler og litt klyving gjennom jungelkratt. Noen smågutter hadde tilbudt seg å passe på syklene mot litt betaling, men vi anså det helt unødvendig, vi kunne jo låse dem. Da vi kom tilbake var det ikke luft i ringene, men litt bortenfor satt guttene med brede glis – de kunne låne oss sykkelpumpe, selvfølgelig mot litt betaling. Sånn kan det gå når gjerrige utlendinger møter unger med næringsvett.

En dag tok vi turen til Rato Machhendranath der guden med rødmalt ansikt satt bak gitteret i sitt lille tempel. Vi tittet forsiktig inn. Det skulle vi ikke gjort. En illsint vaktmann kom løpende og jaget oss, og guden selv tok en utspekulert hevn. Da vi skulle låse opp syklene var nøklene blitt myke som voks og gikk tvers av. Man kan bli overtroisk av mindre.



Farging av garn til teppeknyting.



Frisørsalong i det fri.



I 1983 lå Bodnath-stupaen ute på landet. I dag drukner den blant hus.

Med en elektrisk trolleybuss, en gave fra Kina ble det sagt, kunne vi ta turen gjennom en kirsebærrallè til Bhaktapur. Hjemme hadde vi latt oss inspirere av Ane Haalands bok *A town changing* (1982) om byen og det omfattende bevarings- og restaureringsarbeidet. I 1983 var turismen beskjeden. Det var ennå ikke stengt av noe sen-



Kunsthåndverk i tre. Et vindu skal gi lys til rommet bak, men kan være så mye mer.



På vei til Changu Narayan.



Kunsthåndverk i messing, til glede for folk og dyr.



Macchapuchre.



Karavane med ull på vei til Pokhara.

trumsområde, definert som museum der utlendinger måtte betale for å gå. Durbar Square var, som tilsvarende torg i Kathmandu og Patan, vitale deler av byenes sosiale liv og fantastiske å oppleve med alle sine vakre templer, skulpturer og minnesmerker fra Malla-perioden, dalens kulturelle gullalder.

Vi skulle til fjells, men først måtte vi supplere turutstyret. Flere steder i Kathmandu var det boder der man kunne leie dunjakker, soveposer, isøkser og annet fjellutstyr. Virksomheten ble drevet av sherpaer som hadde fått beholde utstyr etter å ha vært med på utenlandske klatreexpedisjoner. Utleieprisen for en sovepose kunne variere avhengig av hvor mange som hadde svettet i den før deg. Vi hadde heldigvis våre egne, men leide noen ikke helt velduftende dunjakker.



Dhaulagiri (8.167 m) sett fra Ghorepani.

Vi tok bussen til Pokhara og fikk i kald og tindrende klar morgenluft se Annapurna-massivet og Macchapuchre, «Fiskehaletoppen», speile seg i Phewa-sjøen. En sterk opplevelse. Vi trasket i vei vestover og byen tok snart slutt. Stien førte oss gjennom åkre og jungel opp til første landsby, Naudanda, som lå veiløst høyt på en åsrygg. Underveis møtte vi en muldyrkaravane med klingende bjeller og lastet med svære ull-bører. Turen gikk videre fra landsby til landsby og te-hus til te-hus mot Ghorepani, en flott vandring med trivelige overnattingssteder – med ett unntak, landsbyen Ulleri. Ulleri lå vakkert til innunder Annapurna-massivet, men de hygieniske forholdene var forferdelige. Toaletter fantes ikke, så man måtte se seg godt for hvor man satte foten og hva man dro med seg inn i hus. Maten ble tilberedt rett på golvplankene, og vi ble selvsagt sjuke igjen. Vi måtte bare komme oss vekk og videre, men orket knapt å gå motbakker. Neste dag fikk vi leiet et par bærere som tok ryggsekkene våre.

Omsider inne ved Ghorepani, høyt over Kali Ghandaki-kløfta og med utsikt mot mektige Dhaulagiri, satte vi kursen østover igjen. Vi kunne ha fortsatt nordover og fullført rundt Annapurna, allerede den gang en av Nepals mest populære trekkingruter, men vi nøyde oss med en kortere variant som oppvarming før neste tur. Vi hadde kjøpt flybilletter til Lukla og måtte først komme oss tilbake til Kathmandu.

Vår hotellvert på Little Norbu Lingka i Thamel, tibetaneren Norbu Lama, var en god venn av Sigmund Kvaløy som hadde anbefalt ham for oss. Vi har hatt julekort-kontakt i snart 35 år, og truffet ham også ved et par andre besøk i Nepal. Norbu kjente på sekkene våre og vurderte om vi hadde noe å gå på i forhold til maksvekta på flyet. På flyplassen fikk vi hver vår store stabel med egg-brett som vi måtte sitte forsiktig med i fanget for å overlevere til Norbus venner og slektninger som sto klare i Lukla. Fornuftig utnyttelse av ledig transportkapasitet.



Flyplassen i Lukla i 1985. Foto: Stein Arne Fossum.



Manistein på stien mellom Lukla og Namche Bazar.

Flyplassen i Lukla var den gangen en bratt litt ujevn grusbakke. På kanten av landingsstripa lå et flyvrak. Når fly skulle lande eller lette måtte geiter jages bort. Asfalt og bedre inngjerding kom seinere.

Vi var et par uker i Khumbu, vandret den «obligatoriske» ruta inn til Everest Base Camp (ABC), tok avstikkere til de hellige sjøene i Gokyo og vestover fra Namche Bazar til Thami. Særlig minne- og fargerik ble opplevelsen av den buddhistiske Mani Rimdu-festivalen som ble feiret samtidig som vi var i Thyangboche-klosteret. Dette var få år før klosteret brant ned etter å ha fått lagt inn elektrisitet, kanskje feilkoplet fra et nytt kraftverk i elva nedenfor. Det ble bygget opp igjen noen år senere. Et an-



Thyangboche-klosteret.



Ringpochen ankommer Mani Rimbu festivalen, årets høydepunkt i Khumbu.

net sterkt minne er lørdagsmarkedet i Namche Bazar. Masse folk kom sammen for å utveksle varer og sikkert litt sladder og nyheter. Hutrende tynnkledde nepalesere med risbører fra lavlandet møtte sherpaer i goretex og tibetanere med pelskrager, brunsvide fjes og lange fletter. Det ble handlet med ullvarer og svære yak-biffer. Ei gammel kone ville selge meg ei lue hun hadde strikket med store hakekors, et eldgammelt lykkebringende solsymbol i hinduisme og bud-

dhisme. Ikke så lett å forklare henne at det ville være ugreit å gå med den lua hjemme.

Høyt oppe over Namche Bazar, nær Khumjung, ble det på 1970-tallet anlagt et hotell med egen flyplass, Everest View Hotel, et vakkert anlegg i en gjennomført stillferdig arkitektur og med storslagen utsikt – selvfølgelig til Everest. Men hotellet var helt tomt og forlatt, og vinden blåste tvers gjennom. Tydelig en økonomisk feilsatsing. Det ble sagt at det å ta turister med fly direkte inn på nesten 4000 m uten høyde-akklimering var en helsemessig risikosport. Hvem har glede av verdens flotteste utsikt når man gisper etter luft og må ligge koplet til hotellets oksygenkraner? Kan noe ha gått forferdelig galt? Hvem vet hva som har skjedd siden?

Inne ved Thami kunne vi kaste blikket opp mot Trashi Labtsa, et pass på 5755 m på ruta over mot Rolwalingdalen, eller «Plogfuredalen» som Sigmund Kvaløy navnga den. Sigmund, en av Norge-Nepalforeningens stiftere, hadde et nært og spesielt forhold til dalen og folket der etter flere besøk bl.a. sammen med filosofen Arne Næss. Vi hadde opprinnelig planlagt å dra til Rolwaling selv og krabbe derfra over passet til Khumbu, men vi ble nektet nødvendig trekkingtillatelse uten å få noen forklaring. Årsaken var



Lørdagsmarkedet i Namche Bazar.



Det forlatte Everest View Hotel.

spredte byer og landsbyer var helt ødelagt, forandret til et sammenhengende urbant kaos. Byer og landsbyer var grodd tett sammen uten byplanmessig orden og struktur. Noen av landets beste dyrkingsarealer var lagt under asfalt og grus. Trafikken var livsfarlig, om den ikke sto og stanget i en eneste øredøvende kakofoni. Kirsebæralléen med den elektriske trolleybussen var borte. Det var tung luftforurensning og utsikten til Himalaya var en saga blott. Vi førte oss hensatt til et overbefolket indisk storbyhelvete. Bare 25 år siden sist, hva hadde skjedd?



Kathmandu i 1957. Bagmati-elven til venstre og Swayambhunath i det fjerne. Foto: Knut Palmstrøm.

kanskje at det er forholdsvis enkelt å ta seg over fra Rolwaling til Tibet. Turister kan falle for fristelsen til å trække over grensa «for å ha vært der», og nepalske myndigheter vil ikke ha trøbbel med Kina. Turen over Trashi Labtsa, en bratt rute utsatt for steinsprang er heller ingen spøk. Kanskje like greit at vi ikke fikk lov.

Et sjokkerende møte 25 år senere

Det tok 25 år før vi var tilbake, og siden er det blitt flere turer. Gjensynet med Kathmandu i 2008 var et sjokk. Førsteintrykket var at den fredelige dalen, det frodige jordbrukslandskapet med



Bhaktapur i dag.

Under idyllen fra 1983 gjemte det seg mange tiår med vanstyre, noe som resulterte i politisk opprør og ti års borgerkrig. Folk flest i Nepal bodde spredt og livnærte seg av jordbruk, men i denne perioden var det utrygt å bo på landsbygda. Mange flyktet til byene som vokste forttere enn man kunne styre utviklingen. Samtidig vokste befolkningen som følge av høye fødselstall, redusert barnedødelighet, innvandring fra India til lavlandet i Terai, og sikkert andre forhold. I 1985 var folketallet ca 16 millioner, i 2018 hadde det økt til over 29 millioner.

Thamel var i større grad enn sist blitt en bydel for turister. I 2008 merket vi også at myndighetene virkelig hadde oppdaget det økonomiske potensialet i turismen, men også det kulturelle konflikt-



Ledningskaos i Patan.

potensialet. Vi ville til Mustang og gjorde avtale med et av Kathmandus hundrevis av trekkingbyråer. Selv var vi seks venner fra Norge, turoperatøren stilte med like mange personer, turleder, kokk, assistenter pluss flere muldyr. Trekking på egenhånd var ikke tillatt. Myndighetene vil ha kontroll med turismen i Mustang og vil begrense omfanget av hensyn til den lokale hinduistiske, og i øvre Mustang, buddhistiske kulturen. Det ble ymtet om at amerikanske turister hadde forsøkt seg med bibelspredning. Sant eller ikke, noe slikt vil ikke myndighetene ha noe av. Begrensning på antallet turister kompenseres økonomisk med at hver enkelt turist må betale mer. I tillegg til å be-

tale trekkingbyrået måtte vi ut med en romslig avgift til myndighetene. Dette er for øvrig en politikk som Bhutan, en annen Himalaya-stat med begrenset inntektsgrunnlag, sårbar kultur og storslagen natur, har praktisert i mange år. Rike turister velkommen, backpackere stopp!

Med økt ferdsel følger også faren for søppel på stier og leirplasser. Måten å forhindre dette på var ganske original. Turledelsen måtte ved turens start stille på et offentlig kontor i nedre Mustang og registrere alt vi hadde med av mat og andre forbruksvarer. Underveis ble all emballasje tatt vare på og ved turens slutt måtte vi innom kontoret igjen og få sjekket at ikke noe var etterlatt. Ambisjonen



Lo Manthang, hovedstaden i Mustang, grunnlagt tidlig på 1400-tallet.

er prisverdig, men tiltak for avfallshåndtering burde også omfatte de fastboende og veifarende. Det (foreløpig beskjedne) vi så av søppel, f.eks. tomme kinesiske ølflasker, var slengt langs den nye bilveien fra Tibet. Veien var den gang ført fram til den gamle hovedstaden Lo Manthang og et lite stykke videre sørover. I dag skal den være fullført og forbundet med det øvrige nepalske veinettet.

Turoperatøren stilte med muldyr som kløvet bagasjen vår. Vi fikk ofte vondt av dem der de slet i de bratteste kneikene. Opp mot et høyt pass knelte ett av dem under den tunge børa, utslitt. Den unge hestekaren som selv hadde leiet muldyra, hadde ikke fått med noe veterinærmedisin, men visste råd. Han snudde seg bort, pisset på en flaske, og tømte flasken inn i neseborene på det arme dyret. I neste minutt var muldyret på beina igjen og fortsatte som før. Vi nevnte episoden for en svensk lege vi traff i Kathmandu. Det var nok noe med dopingeffekten av amoniakk som hadde gjort susen – noe å tenke på når man er sliten?

Det hadde skjedd store politiske omveltninger i Nepal. Mustang hadde før det ble et distrikt i Nepal, gjennom hundrevis av år blitt styrt som et føydalt kongedømme etter tibetansk modell. Kongen av Mustang, en gammel mann, noenogtjuende generasjon i en ubrutt kongerekke, residerte fortsatt i sitt palass i Lo Manthang, men den ferske regjeringen i Kathmandu hadde samme vår avviklet kongedømmet og fratatt kongen all formell makt. Dette hindret ham ikke i å innvilge vår søknad om audiens. Vi var på forhånd tipset om at kongen ved slike sammenhenger gjerne mottok en gave, og at han var meget glad i kinesisk øl.



Kongepalasset i Lo Manthang.



Audiens hos kongen av Mustang.

Humla

Humla-distriktet i nordvestlige Nepal har på mange måter en liknende situasjon og utvikling som Mustang. Humla er et av de økonomisk minst utviklede distriktene i landet. Kulturelt og religiøst finner man hinduisme, buddhisme, bøn, og sagt litt overflatisk, blandingsvarianter av flere. Distriktet ligger opp mot Tibet-grensa og har historisk hatt sine religiøse og økonomiske forbindelser den veien. I forhold til det sentrale Nepal er det imidlertid ganske avsides. Hovedstaden Simikot har en liten flystripe, alternativet er et par uker til fots. Men også i Humla kryper en kinesisk-anlagt vei seg inn fra nord, og skal med tiden forbindes med det øvrige nepalske veinettet. Med veien følger økt handel,



Simikot, Humla. Foto: Marit Bakke.

varetransport – og dessverre søppel. Der bilveien foreløpig hadde stoppet var det allerede et berg av knuste øl- og brandyflasker. Langs kløvveiene videre måtte vi rydde leirplassene for glasskår for ikke å ødelegge teltene våre.

Skal Nepal i framtiden være et attraktivt mål for et stadig økende antall turister, må man ta grundig tak i dette problemet, få orden på avfallshåndtering og toalett-fasiliteter. Noen steder har vi kunnet følge barnas skoleveier. Fargerik plast- og cellofanemballasje fra sukkertøy merker stien. Og for å avslutte et lite delikat emne med et enda mindre delikat eksempel: Allerede i 1983 ble det spøkt med «the pink toilet paper-route to Everest».

Det første besøket i Humla høsten 2011 hadde en litt spesiell foranledning. Utviklingsfondet hadde flere viktige prosjekter i området, blant annet opplæring i jordbruk. Men i landsbyen Syada



Kløvstien langs Karnali-elva i 2015.



Avfallsdyngel ved den nye veien fra Tibet.



Landsbyen Syada er bygget i terasser. Foto: Olav Myrholt.



Den gamle manduen med kollapset tak.

rådgiving og økonomisk bistand inntil templet kunne åpnes igjen for landsbyfolk og pilegrimmer i 2016 (se *Hamro Patrika* 2016, nr. 2, side 22–30).



Den nye mandu etter gjenoppbyggingen. Foto: Jeet Bahadur Budha.

spurte de lokale om hjelp til restaureringen av et gammelt tempel (*mandu*) for den lokale Byansi-religionen, en slags bøn-hindu variant. Templet var et viktig pilegrimsmål og hadde derfor også stor økonomisk betydning for landsbyen. Tempelrestaurering var imidlertid litt utenfor hva Utviklingsfondet pleide å påta seg, men sammen med en arkitektkollega tok jeg en tur for å måle opp og vurdere tilstanden. Dette resulterte i et samarbeid over noen år med tegninger, teknisk



Høsten 2015 hadde vi vært tilbake i Syada for å følge med på gjenreisingsarbeidet, men også for å vandre en lang tur opp mot Tibet-grensa. Stien fulgte først en gammel pilegrimsrute mot det hellige fjellet Kailash i Tibet, men lengre enn til grensestasjonen i Hilsa kunne vi ikke komme. På grunn av Nobelkomiteens utdeling av fredsprisen til en kinesisk menneskerettsaktivist, ble alle nordmenn i flere år straffet med visumnekt til Kina. Men greit for oss, vi skulle uansett ikke til Tibet, men følge Limidalen på Nepals side av grensa. Vi var blitt inspirert av Astrid Hovdens forskningsarbeid og lange opphold i dalen og fikk,



Den nye bilveien slynger seg opp fra grensestasjonen i Hilsa.



Landsbyen Til i Limidalen.

meget generøst av Astrid, med oss et foreløpig manus til hennes doktorgradsavhandling. En bedre guidebok kunne vi ikke ha ønsket oss. Limidalen med sine tre tettbygde landsbyer og gamle buddhist-klostre ble en stor opplevelse. Her hadde det ikke vært mange turister; vi kjente oss privilegerte.

Våren 2015 hadde det store jordskjelvet rammet sentrale Nepal og skremt turistene vekk. Humla-distriktet og Limidalen var uberørt av jordskjelvet, men turistene holdt seg unna også her. Da vi gikk gjennom dalen høsten 2015 hadde det passert totalt 20 turister før oss gjennom hele sesongen. Foreløpig gir Limidalen inntrykk av solid middelaldersk tradisjonskultur. Men også her kryper en bilvei fra Tibet seg fram, og vil med tiden sette sitt preg på det meste.

Liksom i Mustang legger myndighetene begrensninger på turismen også i deler av Humla. Dette kompenseres økonomisk med en relativt stiv turistavgift. Vi hadde engasjert en turoperatør med lo-



Klosteret i Halji, den største landsbyen i Limidalen.

kale mannskaper. I turist-tørkeåret 2015 så de anledningen til å sysselsette så mange som mulig. Vår lille gruppe på fire personer fikk følge av 12 mann og 13 muldyr. Ikke helt billig, men verdt det. Pengene kom sikkert godt med. Etter turen dro vår turlleder Deepak rett hjem til sin landsby øst for Kathmandu. Der var han i gang med å bygge opp igjen familiens hus som lå i ruiner etter det store jordskjelvet. Hans egen familie hadde klart seg, men noen av naboene hadde omkommet.

Som turist utenfor allfarvei kan du oppleve mangt som guidebøker ikke har forberedt deg

på. Ved vårt første besøk i Syada ble vi innlosjert i et krypinn på taket hos landsbyens maoist-ordfører. Maoistene hadde stått sterkt i Humla, men nå var borgerkrigen over. Vi ble invitert til å dele våre måltider med familien nedenunder. Kona i familien hadde mistet stemmen og vi ble bedt om råd. Medisin hadde vi ikke noe greie på, men vi tenkte at det kanskje var et forkjølelsesvirus på stemmebåndet, eller noe slikt, og at det snart ville gå over av seg selv. Om kvelden, i halvmørket, kom lands-



Hos den gamle munken i Raling-klosteret. Foto: Harald Waagaard.

byens sjaman på visitt. Han kastet et olmt blikk på oss fremmede, og ga seg deretter i kast med pasienten. Han tok et fast grep om skuldrene, suget seg fast i halsen hennes, og spyttet så ut noen små koraller. Det var disse som hadde blokkert stemmebåndene hennes. Neste dag var hun mye bedre.

Før hjemreisen fra Humla tok vi også en avstikker opp til det avsidesliggende Raling-klosteret. Klosteret var kun bebodd av en gammel munk og hans kone. Sønnen kom av og til innom med mat. Vi fikk rulle ut soveposene våre på en liten hems i kapellet og våknet til munkens mumlende morgenbønn. Han hadde nettopp flyttet tilbake til

klosteret etter å ha sittet alene og meditert i flere måneder i en fjellhule like ved, skjønt litt distraheret av dryppingen fra huletaket. Den gamle munken fortalte om sin ungdoms pilegrimsvandring i Himalaya så langt øst som til Bhutan. I sin alders visdom var han tilfreds med å være fattig, det betydde at han ikke kom til å savne noe i sitt neste liv. Der fikk vi noe å tenke på ...

Ikke bare sherpaer som bygger steintrapper

Vandring i åslandskapet i det sentrale Nepal kan være ganske annerledes enn i høyfjellet og mer avsides distrikter. Det er tettere mellom landsbyene og hovedstiene er ofte vakkert steinsatt, en sann glede å ferdes langs. Typiske Gurung-områder virker å være relativt velstående. Gurunger har i flere generasjoner, gjennom nesten 200 år, vært rekruttert til britiske Gurkha-regimenter. Med pensjon etter avsluttet tjeneste har de kunnet slå seg ned i England og sende penger til Nepal, eller flytte hjem til barndommens landsbyer og bygge seg store hus – og fine steintrapper.

Hem Gurung har i flere tiår bodd i Norge og er medlem i Norge-Nepalforeningen. Hans mange initiativer i sin barndoms landsby Tamagi har også gitt anledning til et par Nepal-turer. Tamagi ligger i åslandskapet vest for Pokhara og er preget av fraflytting. For noen år siden bestemte Hem seg for å revitalisere landsbyen, og har hatt hodet fullt av prosjektplaner. Han vil trekke turister, studenter og forskere, få ungdommene tilbake og skape arbeidsplasser. Jeg har bistått med noen ide-skisser og tegninger til gjestehus, kafé, studiesenter med museum, bibliotek, mm. Vi har eksperimentert med billige, men i nepalsk sammenheng litt utradisjonelle byggemetoder og material-kombinasjoner som bambus, bølgeblikk og torvtak. Spennende prosjekter med en lang-siktig horisont (se *Hamro Patrika* 2012, nr. 1, side 10–13).



Steinsatt trappesti i "Gurung-land" på vei til Annapurna Base Camp.



Landsbyen Tamagi.



Testing av utradisjonelle byggemetoder.

Noen tanker i bakspeilet

Nepal har generelt lite kriminalitet. På tur i fjellet har jeg følt meg like trygg som hjemme på Hardangervidda. Jeg har av og til gått alene, som inn til Annapurna Base Camp, men jeg leser at det har vært noen få uheldige episoder med overfall og ran og at myndighetene fraråder enslige turister. På noen turer har jeg engasjert Dibash, vår turleder fra Mustang i 2008, som tolk og hyggelig turfølgje. Vi ble godt kjent med hans lille familie og jeg er aldri i Kathmandu uten å bli invitert hjem til dal bath tilberedt av Dibash sin kone, Anita. Sammen med venner har vi i flere år kunnet bidra litt med skolepenger for deres to barn, Aakash og Deepika. I 2013 besøkte vi Dibash sin bror som, med sin familie, driver et lite gårdsbruk på landsbygda i nærheten av Gorkha. Der har også Dibash vokst opp. Gårdsbebyggelsen besto av ett eneste hus bygget i stein med jordgolv og med plass til både folk, geiter og høns. Innunder huset og et åpent skur ved siden av sto noen drøvtyggende bøfler. Under jordskjelvet i 2015 raste alt sammen. Familien kom seg unna uten skader, og jeg tror dyra ble reddet, men ellers lå alt i grus. Som så mange andre her hjemme i rike, trygge Norge, ikke minst der det har oppstått personlige vennskapsforhold, har det falt naturlig å hjelpe til i slike situasjoner.



Gårdsbruket til Dibash sin bror høsten 2013.



Det samme stedet etter jordskjelvet våren 2015.

Nære og personlige kontakter med folk kan være noe av det mest berikende ved å være turist. Dette gjelder uansett hvor man reiser, til Nepal eller andre steder. Bak og mellom alle severdighetene, kulturminnene og de vakre fjellene bor det folk som simpelthen gjennom å dele sitt dagligliv kan lære deg ting du aldri ellers ville forstå. På sitt beste kan turismen utvide ens perspektiver på nesten alt.

Tekst og foto: Dag Norling



Godt vennskap på terrassen.

Foto: Olav Myrholt.



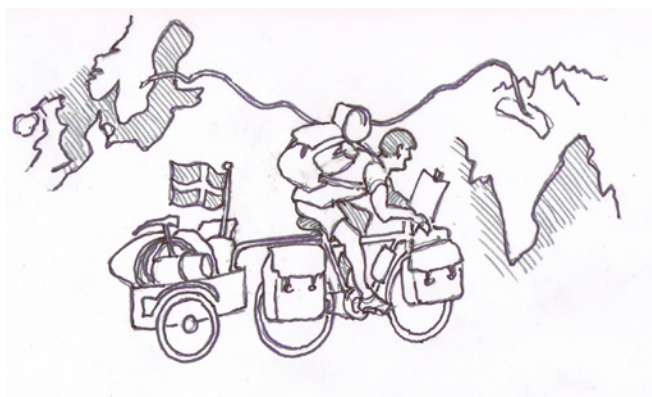
Nysgjerrige nepalesere i 1957.

Foto: Knut Palmstrøm.

Flyskam: Kan man komme til Nepal uten å fly?

Jo, det er mulig.

I oktober 1996 lastet svensken Gøran Kropp 100 kg utstyr og mat på en tilhenger, spente sykkelen for og tråkket hele veien til Nepal. Han kom fram til Khumbu i april året etter. Der hjalp han til i redningsarbeidet på Mt Everest i en sesong der åtte klatrere omkom, før han selv tok turen til topps uten sherpa-assistanse og uten kunstig oksygen. Deretter syklet han hele veien hjem til Sverige.



Tegning: Dag Norling.

For ikke å snakke om sogningen Mensen Ernst: I 1836, etter å ha løpt Europa på kryss og tvers, løp han Konstantinopel–Calcutta og retur på 59 dager, 150 km pr dag. Han kunne sikkert rukket en svipptur oppom Nepal. Han var profesjonell langdistanseløper, og fikk 150 pund for å ta med posten.

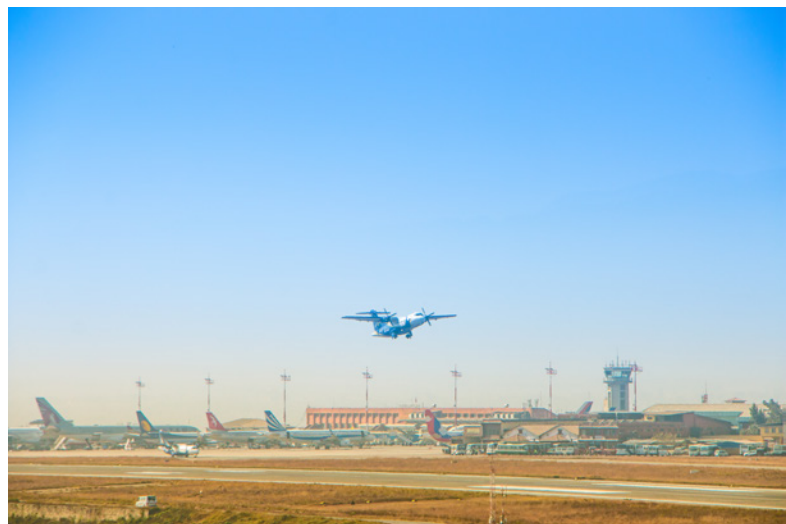
En noe mindre strabasjøs mulighet er å ta toget, Transsibirske gjennom Russland og Mongolia til Kina. Fra Golmud kan man ta Tibet-toget til Lhasa og Shigatshe, og buss videre til Nepal. Eller man kan prøve å tråkle seg fram sørfra via India. En mer direkte jernbaneforbindelse gjennom Øst-Europa og Sentral-Asia, «Den nye Silkeveien», kan bli en framtidig mulighet. Men lange togreiser tar sin tid, man må regne med døgn der flyet tar timer, og billig er det heller ikke.

I gode gamle dager, da Britannia ruled the waves, var det regulær skipsforbindelse med seil eller damp fra London til Bombay og Calcutta. Derfra kunne man ha kommet til Nepal hvis det ikke var for Rana'ene og stengte grenser. Regulære passasjerskipsruter er en saga blott, men det er faktisk unntaksvis mulig å bli med som passasjer på lasteskip. Alternativet er rådyre jorden-rundt-cruise, f.eks.



Flyplassen i Kathmandu i 1957.

Foto: Knut Palmstrøm.



Flyplassen i Kathmandu i 2018.

Foto: Sandesh Prajapati.



Det kan være utfordrende i fly innenlands i Nepal. Et fly som skjønte ut fra landingsstripa i Simikot ble demontert og fraktet vekk.

med Fred Olsen fra London, som har anløp i India. Mulig at man kan hoppe av, men må betale for hele runden. Den tar et års tid. Det understrekes i markedsføringen at cruiset ikke passer for barnefamilier og at passasjerer under 60 år neppe vil finne seg vel til rette.

Realistiske alternativer for folk flest? Glem det.

Flyet er dessverre løsningen

Da sitter vi igjen med flyet og må, enten vi vil eller ikke, forholde oss til vår tids største eksistensielle dilemma, klimakrisen. Utviklingen i internasjonal luftfart har gjennom de siste ti-årene vært eksplosiv og viser ingen tegn til å bremse opp. Nye ruter, flere avganger, større fly. Hard konkur-

ranse mellom selskapene og ansvarsfritak for klima- og miljøskader har presset billettprisene ned. Hvis avgiftene på bilbensin skulle gjelde for fly, ville en tur til Kanariøyene koste 4910 kr mer enn i dag. Langdistanse flyreiser som for et par generasjoner siden var luksus for de fleste er nå alminneliggjort. Skjønt alminneliggjort? Fortsatt er det de privilegerte som flyr. I 2017 regnet man med at bare 3% av jordens befolkning reiste med fly. Det er vanskelig å fastslå hvor mange som har reist med fly minst en gang i livet; det høyeste anslaget er 18%.

Veksten i flytrafikken er en alvorlig klimatrussel, men det ser ikke ut til å bekymre nepalske luftfartsmyndigheter. Nepal har i dag en internasjonal lufthavn, Tribhuvan airport i Kathmandu. Den har sprengt kapasitet, ligger inneklemt i byen og roper på avlastning. Ifølge en artikkel i *Nepali Times* 13. september i år, «Tourism, aviation and carbon», planlegges det nå hele tre nye internasjonale flyplasser, en i Pokhara og to i Terai, Bhairawa og Nijgad. Den siste er allerede påbegynt og skal stå ferdig om 10 år. Fullt utbygget skal den bli seks ganger større enn Heathrow! En ny motorvei skal korte avstanden til Kathmandu ned til en time. Ifølge *Nepali Times* (21.09.2018) regnet daværende turistminister Adhikari med at bare 10% ville reise til og fra Nepal. Det store flertall vil være transit-passasjerer. Nijgad planlegges som en «hub», et knutepunkt for asiatiske langdistanse-flyruter og forventes å bli kilde til store framtidige statsinntekter.

Men luftfartseksperter advarer om at hub-tenkningen snart vil være gammeldags. Utviklingen går mot flere flyginger med relativt mindre fly som kan reise mye lengre og direkte til sine destinasjoner uten mellomlanding. I stedet for å gi en vitamininnsprøytning i Nepals økonomi kan Nijgad bli en gjeldsfelle som man må slite med i flere generasjoner.

Utfordringene i Nepal

Det er uansett ikke bare enkelt. Den nye flyplassen fordrer flytting av 1400 familier som bor i området og hogst av 2,4 millioner sal-trær, en verdifull hardved-tresort, som vokser i en av de få lommene som er igjen av opprinnelig Terai-jungel etter tidligere tiders snauhogst for å skaffe sviller til engelsk jernbaneutbygging, fulgt av oppdyrking og urbanisering. Flyplassen ventes å få ødeleggende følger for grunnvannstanden og for utrydningstruet dyreliv. Noe av den ligger faktisk delvis i verneområdet



CARBON NEUTRAL: Yeti Airlines has a policy to cut carbon use with more fuel-efficient ATR-72 aircraft, and battery-powered vans.

Utslipp på en flytur fra Heathrow til Nepal. Kilde: *Nepali Times*.

Parsa Wildlife Reserves, som ligger inntil Chitwan.

Og hva med klimaet? Det er beregnet at skogen nå absorberer 22 500 tonn karbon i året, men myndighetene lover å plante 25 nye trær andre steder for hvert tre som hogges. For noen ti-år tilbake var avskogingen i Nepal kritisk, men utviklingen har siden ført til at skogarealet er fordoblet. Noe skyldes bedre forvaltning, noe skyldes sentralisering, avfolkning på bygda og lavere beitepress, og noe kan skyldes klimaendringer, at skoggrensa kryper oppover. Ekspertene på infrastruktur hevder at de økonomiske fordelene med Nijgad-flyplassen samlet sett langt overveier miljøskadene.

Men hvor trygt er framtidsoptimismen forankret? Man har ingen garanti for at de store flyselskapene vil se seg tjent med å velge Nijgad som sin asiatiske hub – eller om det i det hele tatt trengs noen hub. Nepal er ikke bare «landlocked» men også «airlocked». Storebror India behersker luftrommet tett inntil flyplassen og er fullt troende til å skape trøbbel når det passer dem.

I følge samme artikkel i *Nepali Times*, står flytrafikken i dag for ca 3% av de globale klimagass-utlippene, og utslippene øker med 10–15% hvert år. Andre kilder oppgir at om man regner med alle klimaskadelige effekter, vil bidraget til global oppvarming være minst 5%. Store flyselskap som Emirates, Qantas og Delta aner at utviklingen ikke er bærekraftig og leter etter tiltak som både er lønnsomme ved effektivisering av flyparken, som kompenserer for utslippene ved kjøp av klimakvoter, og desuten kan bedre bransjens omdømme hos et stadig mer miljøbevisst publikum. Flyselskapet Yeti, en viktig aktør på det nepalske innenriksnettet, har erstattet gamle maskiner med nye energieffektive flytyper og flyr med en økt innblanding av bio-drivstoff på tanken. De handler klimakvoter, bidrar med skogplanting, og skifter ut bilparken med el-biler. Ikke for å imøtekomme pålagte krav, hevder de, men for å vise sosialt ansvar. Lengre inne i framtiden vil det komme elektriske passasjerfly. Men da må jo elektrisiteten produseres rent, og man kan jo lure på om det vil skje når vi vet at en økende nepalsk el-import kommer fra indiske kullkraftverk.

Kritiske røster hevder at kvotehandelen er blitt big business med svak internasjonal kontroll og at man slett ikke har gode nok garantier for at den tjener sitt formål. Uansett er tiltakene langt fra til-

strekkelige i forhold til den klimakrisen verden er oppe i. Nepal er blant landene som rammes hardest av flom og tørke når breene i Himalaya sviner og burde vært blant de første som innså alvoret. Klimaforskere advarer om at man er faretruende nær det selvforsterkende vippepunktet da det er for seint å snu. Tiltakene er sikkert velmente, men tjener mest som grønnvasking og pynt på «business as usual».

Kan flytrafikken reduseres?

Det som ville monne var å redusere flytrafikken. Det ville være bra for klimaet, men slik verden er skrudd sammen, ville det ramme Nepals økonomi hardt. Verdens nasjoner er låst til hverandre i det samme globale økonomiske nettverket. Flyselskaper er som all annen konkurranseutsatt forretningsdrift nødt til å vokse for ikke å gå til grunne. Man kan vanskelig unngå å peke på det økonomiske systemets iboende umulighet: Troen på evig økonomisk vekst uten grenser på en klode som gradvis utarmes av denne tankegangen. Rådende økonomisk teori og praksis er på full kollisjonskurs med naturlovene. Markedsliberalismen som særlig siden 1980-tallet har dominert økonomisk tenkning i store deler av verden, har forverret situasjonen dramatisk.

Forfatter og sosiolog Linn Stalsberg kom nylig med boka «Det er nok nå». I *Klassekampen* 5. oktober 2019 setter hun det på spissen ved å stille og besvare tre spørsmål: Hva sier nyliberalismen om naturen? Er det mulig å hindre ødeleggelsen av jorden uten å endre det økonomiske systemet? Er vi i så fall i nærheten av å endre det økonomiske systemet i dag? Svarene er: Ingenting, nei og nei.

Samfunnsforskere som prøver å se inn i framtiden har for lengst, og særlig de siste 50 årene, advart mot den uhemmede vekst-tankegangen. «Økonomisk vekst» er ingen naturlov uten alternativer, men resultat av politisk vilje og økonomisk tenkning – som kan endres. *Limits to growth*, med Jørgen Randers som medforfatter, kom ut for snart 50 år siden, i 1972. Den presenterte med datamodeller beregninger for befolkningsveksten i forhold til klodens bærekraft. Om lag samtidig ble ideen om «Degrowth», eller «nedvekst» introdusert av den østerrikske sosialfilosofen Andre Gorz. Ideen har spredt seg som en internasjonal økonomisk, politisk og sosial bevegelse. For å reparere livsbetingelsene og gjenopprette økologisk balanse på kloden må skadelig overkonsum og sløseri reverseres. Like etter så «Framtiden i våre hender» dagens lys. Den internasjonale arkitekturtriennalen ble i år arrangert i Oslo med hovedtema «Degrowth»: «Hvordan bidra til utvikling uten vekst?» Hvordan ser et samfunn med høy livskvalitet ut der vekst ikke er viktigste prioritet?

Alt for et halvt hundre år siden så mange hvilken vei det bar, og hva som måtte til. Det går veldig smått, men ting skjer.

Turismens dilemmaer

I mellomtiden står vi plantet midt oppe i et krevende dilemma. Norge-Nepalforeningen har som formål å fremme samarbeid, forståelse og kulturutveksling mellom det norske og det nepalesiske folk. Vi har i alle år oppmuntret våre medlemmer, og folk ellers, til å reise til Nepal. Kan vi oppfylle foreningens formål uten å reise, forflytte oss rent fysisk halve jorda rundt? Bør vi i klimakampens navn nøye oss med TV-programmer, facebook, google earth, virtual reality, hologrammer og skype?

Dessuten, for å kaste et kritisk blikk på oss selv: hvilken *gjensidig* forståelse og kulturutveksling ligger det egentlig i at norske turister i hundre- eller tusentall drar til Nepal, men så å si ingen den andre veien? Økonomi og visumregler rammer skjevt. Bør vi heller bli hjemme? Hva skjer med oss da – blir



Piloten setter pris på tips.

Foto: Olav Myrholt.

vi trangsyste «heimføinger»? Mister nepalesere verdifulle impulser utenfra, blant annet fra oss? Er turismen like nødvendig for oss som for Nepal? Kan vi ta klima-ansvar og kutte ut all reisingen eller har vi en oppgave i å understøtte de mange hundretusener av nepalesere i byene og ute på landsbygda som har inntekter fra turismen? Må næringsgrunnlaget ofres på klimasakens alter? Har Nepal noe alternativ?

Noe luftfart vil alltid være nødvendig. Mange må reise i jobb- eller studiesammenheng, nordmenn til Nepal, nepalesere til Norge. Noe turisme vil det alltid være, og selv basert på flyreiser er det lett å finne positive sider, noe turister til Nepal vil

være de første til å framheve. Selv med 2 millioner turister vil Nepal være en lilleputt i verdensturismen. Kanariøyene hadde i fjor 13,75 millioner besøkende og «alle» kom med fly. Det er likevel vanskelig å forsvare den voldsomme veksten i den globale luftfarten.

Flyskam eller ikke, de fleste av oss flyr omtrent som før og klamrer oss til halmstrået: «Flyene går uansett og andre ting er sikkert verre». Lederen av norske Avinor sto endog i et intervju med NRK (10.10-19) fram som ihuga optimist og hevdet at framtidens luftfart med ny teknologi, el-drift og bio-drivstoff, vil være løsningen, ikke problemet. Den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO har satt seg som mål å halvere CO2-utslippene med å skifte ut fossilt med biologisk basert drivstoff innen 2050. Regnskogsfondet advarer. Hvis man f.eks. kan nøye seg med biologisk avfall som kilde er det bra, hvis ikke vil biodrivstoff-produksjonen kreve gigantiske soya- og palmeoljeplantasjer. Det vil gå hardt utover klodens regnskoger, naturmangfoldet og arealer verden trenger for matproduksjon.

Med dagens teknologi er den internasjonale luftfarten en av mange faktorer som truer klimaet, en viktig faktor, men kanskje ikke den viktigste? Den internasjonale langreiste varehandelen og en annen miljø-versting, verdens enorme militær-industrielle kompleks, unndrar seg ethvert klimaregnskap.

Hver enkelt av oss kan redusere eller kutte ut flyreiser, men i det store regnskapet er effekten sørgelig liten. For mange er det derfor mer et etisk/moralsk spørsmål: Hvem vil vi være, en del av problemet eller en del av løsningen? I *Klassekampens Bokmagasin* den 2. november 2019 forteller den amerikanske forfatteren Lydia Davis at hun helt har sluttet å fly. Dette har åpnet nye eksistensielle perspektiver om begrensninger og om å redusere begjæret. Så snart man kutter ut noe – reiser, klær, etc. – og ikke stadig ønsker oss mer og mer, øker vi oppmerksomheten om det som er igjen, og som dermed får større verdi.

Tekst og foto: Dag Norling

Alternativer til turisme?

Nepal har alltid ligget mellom store makter, i sør og i nord. Samtidig har landskapet gitt skjul og beskyttelse. Det har medført tilflytning og ny bosetning av folkegrupper, og det har gitt grunnlag for å bytte varer og handle med naboer. Allerede for ganske lenge siden ble Nepals geopolitiske plassering og variasjon utnyttet til å tjene penger på transitt av varer og folk. Ved å spille naboene ut mot hverandre gjennom å gi dem fordeler og innflytelse i landet kunne Nepal framforhandle gunstige handelsavtaler. Dette er fortsatt et vesentlig element i nepalsk politikk og økonomi.

Pilegrimsreisende kom trekkerne godt i forkjøpet til steder i Kathmandu-dalen som Swoyambhunath, Boudhanath og Pashupatinath, på tvers av landet, og mellom Tibet og pilegrimsmål på Gangesletta. I mangel av tilgjengelige naturressurser ble leiesoldater også tilbudt, og dette bidro til å gjøre nepaleserne selv til reisende folk.

Det som har ligget fast til i dag, til tross for all denne historiske trafikken, er verdsettingen av land – dyrket jord og beiteland – for beskatning og avgifter. Det vanskelig tilgjengelige landskapet og mangelen på utviklede ressurser skapte en sjølforsyningsøkonomi basert på familiejordbruk. Staten tok inn skatter og avgifter på land og på utenlandshandel.

Turismens viktighet

Internasjonal turisme regnes som eksport fordi tjenester og varer er betalt med utenlandsk valuta. Turistenes kostnader er gjerne betalt før avreise hjemmefra til utenlandske selskaper, slik at de store beløpene sjelden ender i Nepal (det er vanskelig å beregne dette). Sammenlignet med jordbruk utgjør ikke turismen en veldig stor andel av Nepals nasjonalprodukt (ca. 7,1%), men den er en av de viktigste kildene til valutainntekter. Vi ser at jordbrukets rolle minker i forhold til moderne utviklingstrekk ved økonomien og urbanisering, men det er fortsatt en bastion.

Det som virkelig har tatt av er nepalske gjestearbeidere i utlandet og valutainntektene derfra. Nå er det opp mot 3 millioner gjestearbeidere som månedlig sender penger til Nepal, i konvertibel valuta. Dermed har disse arbeiderne helt parkert turisme som den største kilden for utenlandsk valuta i Nepal. Ikke bare turisme, men også internasjonal utviklingshjelp utgjør en brøkdel av inntektene til Nepal fra utlandet. En utfordring for staten er å få inntektene fra gjestearbeiderne legalisert og få satt pengene i sirkulasjon. Skattereformer har gjort at dette er blitt lettere, men fortsatt er det slik at penger syltes i betonghus og landeiendom framfor å bli plassert i banken eller til produktive formål.

Kjennetegn ved turismen i Nepal

Nepals turisme er hovedsakelig basert på natur og kultur, som turisme gjerne er, men religion og kasinospill spiller også en rolle. En annen slags turisme skapte seg mer eller mindre selv; hedonistiske hippier som fra 1970-årene utviklet en turismekultur med sosial omgang og mat, drikke og illegale stoffer, samvær, filosofi, sol og himmelske fjell i horisonten. Ikke nødvendigvis alt på en gang. Nepal har sin egen versjon av Kanariøyene, som muligens har bidratt til å skape større problemer enn den har løst.

Natur- og kulturinteressen for Nepal er opplagt, men dessverre for sterkt knyttet til noen få ikoniske fjell og steder – hjemmefra kjent som Besseggen-syndromet. De få stedene som drar til seg internasjonal turisme er Mt. Everest, Annapurna, Chitwan, Pokhara, de gamle kongebyene og pagodelandskapene i Kathmandu, Patan og Bhaktapur. Sammenlignet med antall besøk til andre steder dominerer disse stedene helt.

Det er urettferdig ikke å nevne høykostnad trekking-, klatre- og ekspedisjons-turisme som tar i bruk større deler av landet, og at mer av landet er tilgjengelig nå enn tidligere for den gjengse turist. Det er nok derfra de flotteste bildene kommer, men ikke de største pengesummene. Et annet trekk ved turismen i Nepal er at folk er der gjennomsnittlig mange flere dager når de først har passert visumkontrollen på Tribhuvan flyplassen enn i de aller fleste andre land.

Turismen i Nepal er sterkt sesongbetont, med vår og høst som toppsesonger for internasjonal turisme. Dette skyldes temperatur- og værforholdene mer enn noe annet. Jeg vil tro at dette betyr at de som drar til Nepal er mer dedikerte enn turister i sin alminnelighet. De må faktisk ta av arbeidstiden sin.

For veldig mange skyldes tiltrekningen til Nepal befolkningens vennlighet, gjestfrihet, nysgjerrighet og handelsevner. Turister reiser tilbake til Nepal gang på gang og blir genuint opptatt av landet og folket.

Det er ikke bare nå Nepal ligger som en søtpotet mellom to store steiner, Kina og India. Indias restriksjoner på importvarer ble utnyttet maksimalt av Nepal på 1980- og 1990-tallet. Indiske turister reiste til Kathmandu som nordmenn til Svinesund for å handle luksusprodukter, TV-apparater og andre elektroniske saker og moderne kvalitetsvarer som ble fløyet inn fra Singapore, Hong Kong eller i lukkede containere på indiske veier fra kaier og lagerhus som den nepalske staten eier i Diamond Harbor sør for Calcutta.

Sårbar næring

Turismen i Nepal er kommet for å bli, men Nepal gjør rett i å ikke se seg blind på den. Internasjonalt reiseliv, for å avgrense litt, er utrolig sårbart for faktorer Nepal ikke har kontroll over. En vulkan på Island, terrorangrep i en internasjonal metropol, endringer i oljeprisen, valutaendringer, krigstilstander i regionen, jordskjelv, handelsboikott og annet har rammet Nepals turisme i tur og orden. Svikt i turismen rammer muligens bredere enn tap av andre nasjonale inntektskilder, fordi den berører så mange og involverer så lange verdikjeder.

I tillegg har det innenrikspolitiske klimaet de siste 10–15 årene ikke vært oppløftende for investeringer i turismen eller forlokkende for turistene. Maoistopprør, transportkaos, forurensning, jordskjelv – og likevel tar turismen seg opp igjen. Nepalesere og Nepal-glade turister har en utrolig utholdenhet. Nær en million kom i 2018 (litt avhengig av hvordan du teller), bare 3 år etter katastrofeåret 2015, og målet for Visit Nepal 2020-kampanjen er altså 2 millioner. Før vi smiler av det, kan jeg flette inn at Flåm hadde 1,4 millioner besøkende i 2017.

Alternativer til turisme

Jeg tror ikke det er noe enkeltstående alternativ til turismen i Nepal, men det er gode muligheter til både å skape seg flere bein å stå på og å bedre inntjeningen fra turismen. Nepal er full av flinke folk som kan utnytte Nepals geopolitiske posisjon og relativt konfliktfrie posisjon i Sørøst-Asia. Vi



Eksempel på lokal bedrift: Barahi Shoes, kvalitets-skoreparatør i det beste turiststrøket i Pokhara. Foto: Olav Myrholm.



Kraftstasjonen i Butwal ble anlagt på 1980-tallet. Foto: UMN/ Himal Partner.

ser tegn til det allerede, det kommer folk hjem fra studier og gjestearbeid som engasjerer seg i nye næringer og investerer i tiltak. Gurkhasoldatene er blitt få, og de blir færre, mens de nye nepaleserne kommer uten våpen.

Det er to opplagte områder som peker seg ut først som utfyllende alternativer til turismen: kunnskapsressurser og elektrisk kraft. Både klimamessig og politisk er Nepal gunstig for regionale foretak. Det er stor pressefrihet sammenliknet med de andre sørøstasiatiske landene og langt mer liberalt og imøtekommende for nye ideer. Nepal kan bli et senter for etablering av sørøstasiatiske kvalitetsinstitusjoner innen utdanning, helse, medier og kunnskapsformidling.

Nepals potensial for elektrisk kraft er stort, men vanskelig å bygge ut på grunn av politiske og byråkratiske utfordringer, inkludert korrupsjon, kostnader og investeringsvilje, relasjoner til nabolandene, og økologiske problemer. En samlet, realistisk og gjennomførbar energipolitikk trengs. Både i nord og sør er det store strømkunder og Nepal vil raskt oppnå et stort strøm-overskudd. Sesongvariasjonene i nedbør passer med behovene i India.

Av andre næringer vil jeg trekke inn tekstil- og kles-industrien, som har vært behandlet som et stebarn i Nepal. Her er det fortsatt muligheter, ikke bare som lavkost industri, men som design- og



I Patan lager nepalesere smykker, i samarbeid med nordmenn. Foto: Marit Bakke.



Fiskefarm i Phewa Lake, med norsk støtte.



Sjal laget i mikrobank-finansiert bedrift drevet av nepalske *dalit* kvinner. Foto: Marit Bakke.

kvalitetsindustri. Klær til det internasjonale markedet produseres allerede i Nepal, men ofte uten at produksjonslandet oppgis. Nepal er dessverre enda ikke et godt varemerke i industrisammenheng. Men det er minst ett stort merke som fortjener oppmerksomhet – klesprodusenten Sherpa. Pashmina og tepper har dalende interesse, og uregulert overetablering har ført til mange nedleggelsler, noe som viser svakheten med lite fleksibel tekstilindustri der en ikke kan møte endringene raskt nok.

Gjestearbeiderne er en industri på sitt sære vis, med mange involverte og mange skyggesider. Det er tiltak i gang for å bedre kvalitetene på rekruttering og opplæring i Nepal, ansvarlighet hos mottakerlandene og sikring av gjestearbeidernes interesser, og det er lange lerret å bleke. I tillegg må man ha ytterligere systemer som gjør at verdiene som returneres til Nepal blir forsvarlig investert og sikret til arbeidernes og nasjonaløkonomiens beste. Jeg har stor tro på at et bedre utviklet gjestearbeidersystem vil kunne sikre årlige inntekter for Nepal i mange år framover.

Tilbake til det som fortsatt er Nepals store næring – jordbruk. Det er lite oppmerksomhet rundt Nepal som storeksportør av jordbruksvarer til nabolandene: frø, linser, grønnsaker, sitrusjuice, epler og mye annet. Nepal er faktisk verdens største eksportør av sennepsfrø, og den tredje største av både kardemomme og ingefær.

Landet er også kjent for å ha svært god kvalitet på te og kaffe. Dessuten finnes mange høykvalitets nisjevarer som friske og økologiske grønnsaker og urter som finnes på markeder i Gulfen og Sørøst Asia. Nepal eksporterer allerede store kvanta medisinske urter. Fra høsting til leveranse er det imidlertid en lang og broket vei. Kvalitetsheving og oppbygging av en innenlands industri framfor ren råvareeksport er mulig.

Det aller meste av salget av jordbruksvarer skjer til andre land i Sørasia. Eksporten til Tibet er minimal, samtidig som Tibet har stort behov for poteter og friske grønnsaker. Det er et stort potensial for å



Ingefær.



Sennepsmarker.



Grønnsakshandler.

øke kvaliteten og volumet på Nepals jordbruksproduksjon og -eksport, uten å gå på bekostning av landets egne behov. Nepal viser en bra trend på FNs bærekraftsmål for ernæringstilstand, barnedødelighet, levealder og annet som er forbundet med matinntak og ernæringskvalitet.

Turismen vil fortsette å være viktig

Turisme er unik ved at den har en enormt lang og komplisert verdikjede. Det er veldig mange personer og ledd som er involvert og blir betalt for å få en turist av gårde, innlosjert, bespist og guidet på en tur i fjellene. Det må være profitt i

alle transaksjoner, og tenk bare på hva det medfører av involvering for å få servert en dal bhat! Turismen har en økonomisk spredningseffekt som gagnar landsbygda også, men det er sterkt avhengig av hvordan det organiseres.

Om klimakrisen og kostnader gjør langflygninger til Nepal vanskeligere og dyrere, vil turismebølgen fra Øst- og Sørøst-Asia helt sikkert ta over internasjonal turisme til Nepal, med kortere reiseavstander og noen ruter over land. Dette er for øvrig allerede i ferd med å skje. Endringer i reisemønstrene vil neppe minske interessen for Nepal, men den kan bli mer «korteist».

Den faktoren som kunne begrense turismen til Nepal til et antatt bærekraftig nivå er å heve kostnadene ved å reise dit og være der, slik Bhutan har gjort. Dette er neppe mulig i Nepal med sin åpne grense, og i alle fall må kvaliteten på det som tilbys av reiselivstjenester i landet kraftig forbedres om markedet vil tåle en kraftig prisoppgang og dermed utligne volumet turister. En planlagt dreining mot kvalitetsturisme vil ha mye for seg, men det vil ta tid og investeringer.

For å opprettholde et balansert nivå og økte inntekter fra turismen tror jeg de følgende fire punktene blir viktige:

1. Kvalitet, sikkerhet og rettferdighet i organisering og gjennomføring.
2. Destinasjonskvalitet.
3. Helse og personlig sikkerhet.
4. Organisere for regional og innenlands turisme.

I tillegg kan man drømme om konsolidering av reisetjenestene i Nepal, slik at man med økt grad av sikkerhet kan bestille og betale alle reiser og tjenester i Nepal og la fortjenesten forbli i landet. Skal man på en ferdig organisert tur til Nepal nå, bør man allerede forhøre seg om hvordan kostnadene for turen fordeles.

I første omgang vil jeg tro at Nepal vil ha stort utbytte av å utvide tilbudet og sesongene for internasjonal turisme og ta i bruk større deler av landet, i tillegg til å heve kvalitet på de tre første punktene nevnt over. Men viktigere enn det mener jeg vil være at Nepal satser på innenlands turisme (nepal-esere) og regional turisme (turister fra nabolandene) og spesielt i de periodene de internasjonale turistene stort sett holder seg hjemme. Da blir turismen mer enn deltidsbruk.

Tekst og foto: Olav Myrholt

Spis godt og sunt i Nepal

En av gledene ved å dra på tur i Nepal er maten. Mange er blitt lei *dal bhat tarkari* etter få forsøk. Til dem hører ikke jeg. Men jeg blir lei dårlige etterlikninger av europeisk og amerikansk mat på trekking, buffeter på hotell og byrestauranter. Selv hurtigmat á la KFC (Kathmandu Frayed Chicken) er et godt stykke fra selv begrensede forventninger

Men, vel hjemme igjen savner jeg virkelig de gode matstundene i Nepal, med både overraskende god mat, lokale og sunne ingredienser og spennende krydder. Noe av maten du får servert i Nepal er overraskende i seg selv, men ikke nødvendigvis god, for eksempel karristekte bregnerøtter av en spiselig sort. Noe lokal mat er mest bare næring og drivstoff, godt for en dag i felt, som *tito papar*-brødet, nesten svarte pannekaker av bokhvete



Pannekaker av bokhvete.

Det finnes nå kommersielle slanke-turer til Nepal, et konsept jeg selv ikke har hatt hell med for egen del, men som sikkert virker for de som går inn for det. En mildere versjon kan være å spise sunnere, stagge søtsuget og kutte ned på mat rik på karbohydrater når du er på tur, uten å gå på akkord med protein- og vitamininnhold. Risen kan erstattes med mer linser og erter i en *dal bhat*, og du kan spise lokal ris som både er grov, har høyere mineral- og næringsinnhold og mindre karbohydrater. Noen kornsorter som hirsevarianter, *chinu* og *amaranth*, er langt bedre enn ris.

brødet, nesten svarte pannekaker av bokhvete som du kan få servert i høylandet nord og vest i Nepal. Skikkelig kraftkost. Men den mildnes fint med litt lokal honning!

Annen fornuftig og god trekkingmat er *dhindo tarkari*, en lokal variant av *dal bhat* der risen (*bhat*) er erstattet med hirse (*kodoko dhindo*) eller andre lokale varianter. Arbeidsfolk i Nepal sier at du kan gå i 11 timer med magen fylt med *dhindo*, men bare 9 timer med ris. Hvis du får med deg at hirse er langt bedre for helsa enn ris og selges dyrt som helsekost her hjemme, tåler du nok en litt tyngre oppstart på turen om morgenen med *dhindo* i magen enn med ris.



Dhindo.



Under vandretur i Humla laget kokken deilig mat. Foto: Dag Norling.

Gourmet-øyeblikkene finner jeg i det små i Nepal. Jeg har ikke budsjett til å spise på dyre restauranter, men har prøvd, og det kan være godt, men de virkelig gode bitene dukker opp ved festivaltider i den nepalske hverdagen. Jeg husker godt at jeg oppdaget at bærerne og yak-driverne laget smalahove nepali style på restene av geita på en ekspedisjon nord i Humla, og fikk spise med dem – fantastisk, og langt bedre enn resten av geita turdeltakerne ble servert!

Det er julekveldstemning når familien min får servert store, nystekte smultringer av rismjøl, *sel roti*. Det er en opplevelse å spise grillstekt kjøttssnacks fra smug og fortau i Nepalgunj mens du venter på flyleilighet tidlig neste morgen. I det

hele tatt, kryddergrillet kjøtt i biter på spidd som snacks – *sekuwa* i varianter – er namnam! *Pakora* er en annen hit – fett, men godt – revne grønnsaker i kikertmjøl stekt i ei *karahi*-panne. Bortskjemte unger på tur som griner over en A4 *dal bhat* blir blide og mette av slik mat.



Bøffelkjøtt tørkes, *sukuti*.



Samosa til venstre og *pakora* til høyre.

Alt dette sagt, de mange nye crossover-restaurantene i Nepal har vært en sann glede for oss tilreisende og faktisk også for mange nepalesere. Den første som seriøst begynte med dette var en amerikaner, Michael Warren Frame, som startet Mike's Restaurant. Du finner Mike's også ved bredden av Fewa Tal i Pokhara og i Lazimpat i Kathmandu. Mike laget (han er død nå) amerikansk mat med nepalske ingredienser med stort hell, og dette har spredt seg og blitt trendmat i Thamel, Jhamsikhel og andre steder. Kokeboka hans er en fin suvenir fra Nepal.

Spisevanene i Nepal er overraskende for en nykommer. Standarden er to måltider om dagen og derfor med enorme porsjoner. Mellommåltider er tynne greier, gjerne søt kjeks og søt te. Det er uvant og, mener vi, usunt, så vi kan supplere med frukt, småmat som *pakora*, ovnsbakte poteter, juice og *lassi*. Det er langt mellom gode brødsiver og glass med kald melk i Nepal, men alternativene er der altså, og mye gjenkjennelig frukt og grønt.



Yak burger på restaurant i Kagbeni.

Er du nå likevel luta lei *dal bhat*, så er festivaltida den perfekte muligheten til å prøve mange småretter, nøtter og frukt, frityr- og pannestekt snacks, *momo* og søtpoteter – rekkefølgen er ikke så nøye. Til slutt i måltidet – og da er praten over maten ferdig – serveres årets beste *dal bhat* med de beste ingrediensene og den aller beste rissorten, selve kronen på matlagingen. Du kan la være å spise mer enn en symbolsk porsjon, siden du da kanskje allerede er stappmett av de gode forrettene, men smake må du! Brått reiser folk seg og går etter en vanlig *dal bhat*. Men ikke så på en festivalkveld, da kan det fortsette inn i de små timer, men uten noe mer spisepress.

Er du i Nepal, så benytt anledningen til å smake deg igjennom landet! Er du hjemme og savner *dal bhat* og andre matretter fra Nepal, men ikke har noen som kan hjelpe deg, er mitt tips å besøke restauranten *Kathmandu* i Oslo. Det har vært litt fram og tilbake med etableringer av nepalske restauranter her i landet, men denne er ekte og har klart seg, heldigvis.



Dal bhat.

Olav Myrholt lager *sekuwa* hjemme i Norge.

Her er lenkene til noen interessante artikler om mat i *Nepali Times*: <https://www.nepalitimes.com/banner/the-superfoods-of-the-andes-and-the-himalaya/>
<https://www.nepalitimes.com/banner/exploring-nepals-culinary-diversity/>
<https://www.nepalitimes.com/banner/food-of-the-royals/>

Tekst og foto: Olav Myrholt