

## INTERNATIONALER TOURISMUS IN INDIEN\*)

Mit 1 Abbildung und 3 Tabellen

FRIEDRICH STANG

*Summary: International Tourism in India*

India has not followed other developing countries in pushing ahead with mass tourism centred on beaches but has continued to be a country for the tourist interested in its culture; tourism also does not play a prominent role as a foreign exchange earner. On the other hand, the tourist industry is of special interest to a country like India because it offers employment and opportunities for the development of economically-weak regions.

International tourism in India concentrates on a few target areas which can be ordered hierarchically. Centres of the highest order are the international airports with certain national airports as their subcentres. The centres serve only very limited areas of their Umland. This spatial pattern is caused by the lack of infrastructure for touring a country the size of India, but also by the fact that tourists to India have covered long distances to get there and want to visit the greatest possible number of prominent tourist attractions within a short time.

For the future an extension of the length of stay should be aimed at by offering the cultural tourist a combination of sightseeing tour and recreational holiday. The development of beaches in the vicinity of existing smaller airports and the promotion of Hill Stations, with their established range of hotels could serve this purpose well. These new sub-centres would not only have the effect of further extending tourism to new parts of India but could also be considered as bases for a step by step expansion of tourist activities into their Umland. In this concept the less sophisticated national tourism and that from neighbouring countries could be of additional help in paving the way for a further spread of tourism in India.

Die Zahl ausländischer Touristen in Indien, die 1962 erst 134 000 betragen hatte, überschritt 1977 640 000; die Zunahme von über 100 000 gegenüber dem Vorjahre machte 1977 zum bisher erfolgreichsten Jahr<sup>1)</sup>. Der Anstieg der Besucherzahlen, vor allem in den letzten Jahren, belegt den Erfolg der staatlichen Bemühungen, durch Werbung, Erleichterungen der Einreise, des Reisens im Lande und durch den Bau von Hotels und anderer touristischer Einrichtungen, neue Besuchergruppen anzuziehen. Noch bis vor kurzem konnte man Indientouristen etwas vereinfachend nach zwei Kategorien unterteilen: diejenigen, die sich eine teure Reise leisten konnten und Indien allein oder in kleinen Gruppen besuchten oder aber junge Leute mit sehr knapper Kasse, die zum Teil über Land nach Indien kamen. Nunmehr kündigt sich ein Wandel an, der erwarten läßt, daß in Zukunft eine in sozialer und wirtschaftlicher Beziehung breitere Schicht von Pauschalreisenden dominieren wird.

Im Gegensatz zu einer Reihe von Entwicklungsländern hat Indien nicht einen küstenorientierten Massentourismus aufgebaut, sondern ist ein Land für den Bildungsurlauber geblieben. Dies hat dazu beigetragen, daß Indien mit einem Anteil am Welttourismus von weniger als 0,3% ganz unten in der Skala der internationalen Touristikländer liegt, und daß es auch hinter benachbarten Staaten wie Malaysia und Thailand zurückgeblieben ist<sup>2)</sup>. Daher nimmt der internationale Tourismus auch keine Schlüsselstellung in der indischen Wirtschaft ein; als Devisenbringer und Arbeitgeber spielt er zwar eine wichtige Rolle, wird aber von anderen Wirtschaftszweigen weit übertroffen. Dementsprechend hat sich auch die offizielle Einstellung zum internationalen Tourismus verschoben. Sah man zunächst in ihm ein Mittel zur Verbesserung der Zahlungsbilanz und zur Bereitstellung neuer Arbeitsplätze, so rückt heute mehr die Überlegung in den Vordergrund, daß vom Tourismus ausgehende Impulse zur Entwicklung wirtschaftlich schwacher Regionen innerhalb des Landes beitragen könnten. Gegen diesen Hintergrund und im Hinblick auf eine erwünschte Ausweitung des Tourismus in den nächsten Jahren soll im folgenden die derzeitige Struktur des internationalen Tourismus in Indien analysiert und Probleme, Entwicklungstendenzen und Möglichkeiten aufgezeigt werden.

*Zielgebiete und räumliche Struktur*

Indien verfügt über ein so reichhaltiges Potential, Touristen anzuziehen, wie nur wenige Länder. Auf einer Fläche von rund zwei Dritteln der Größe Europas – ohne Rußland – und einer Erstreckung von 3200 km von Norden nach Süden und 2600 km von Osten nach Westen übertrifft Indien Europa an landschaftlichen Kontrasten, in der Differenziertheit seiner Bevölkerung und der Vielschichtigkeit seiner Kultur. In dieser Beziehung kann Indien fast alle Touristenwünsche befriedigen; allerdings in einer Fülle, die für

<sup>1)</sup> Die Zahl ausländischer Touristen in Indien betrug:

1960	123 095	1972	342 950
1962	134 360	1973	409 895
1964	156 673	1974	423 161
1966	159 603	1975	465 275
1968	188 820	1976	533 951
1970	280 821	1977	640 422

Angaben des Staatl. Indischen Verkehrsbüros, Frankfurt am Main, Mai 1978.

<sup>2)</sup> Letzte verfügbare Vergleichszahlen für 1975: Malaysia und Thailand je 1,2 Mio., Ägypten 0,5 Mio., Bulgarien 4,0 Mio., Spanien 30,1 Mio. ausländischer Touristen. United Nations: Statistical Yearbook 1976, S. 536ff.

\*) Herrn Professor Dr. Rudolf Klöpffer zum 65. Geburtstag.

den Unerfahrenen manchmal eine schockartige Wirkung hat. Der internationale Tourismus konzentriert sich jedoch nur auf wenige Zielgebiete, und der weitaus größte Teil des Landes wird von ihm nicht berührt.

Hauptziel der Indienreisenden ist der Norden mit Delhi als Zentrum: Die Bauwerke der Moghulzeit und die geschäftigen engen Gassen Alt-Delhis, das von den Briten gebaute weiträumige Neu-Delhi mit den Prachtbauten der Regierung, die Ruinen früherer Städte in Delhi und seiner nächsten Umgebung bieten einen eindrucksvollen Kontrast. Zum „Goldenen Dreieck“ des Tourismus im weiteren Umland Delhis gehören das Taj Mahal in Agra, die verlassene, aber völlig erhaltene Hauptstadt Fatehpur Sikri aus dem 16. Jh. und Jaipur mit seinen Palästen. Dies sind Ausflugsziele, die von Delhi aus in Tagestouren mit Flugzeug, Bahn oder Bus zu besuchen sind, deren Besichtigung sich aber auch durch eine mehrtägige Rundfahrt bequem ermöglichen läßt. Noch vor einem Jahrzehnt bereiste die überwiegende Mehrzahl der Indienbesucher nur dieses Dreieck – das man daher die „Touristenfalle“ nannte – evtl. mit einem Abstecher nach Varanasi (Benares), der heiligsten der Hindustädte, die gute Flugverbindungen mit Delhi hat. Die Erschließung der meisten im folgenden genannten Touristenziele ist ein Erfolg der vergangenen Jahre. So sind heute die Tempelskulpturen von Khajuraho, das früher kaum Besucher aufwies, durch einen täglichen Flug von Delhi aus zu erreichen, der nach Varanasi und Nepal fortgesetzt werden kann. Auch läßt sich inzwischen der Besuch von Agra und Jaipur zu einer Reise ausdehnen, die weitere Ziele in Rajasthan einschließt.

Der Himalayastaat Kashmir wird in letzter Zeit mit Erfolg stärker in den Programmen ausländischer Reiseveranstalter herausgestellt. Doch überwiegen hier bei weitem indische Touristen, die während der Sommermonate der Hitze der Ebenen entgehen wollen. Die jüngst erfolgte Aufnahme weiterer Gebirgsregionen, z. B. des Kulutals oder Ladakhs in die Bereisungsmöglichkeiten oder die Erschließung eines Skigeländes im 2730 m hoch gelegenen Gulmarg, bieten zwar den Reiz des Außergewöhnlichen – das durch manche Unbequemlichkeiten erkauft wird – sie sind aber nur für wenige ausländische Touristen attraktiv. Sehr geringe Bedeutung hat der ausländische Tourismus für die aus der kolonialen Epoche stammenden Hill Stations, die von den Briten wegen ihrer Höhenlage und des damit verbundenen angenehmen Klimas in der heißen Jahreszeit aufgesucht wurden, und die daher über entsprechende Hotels und Verkehrsverbindungen verfügen. Von den Nationalparks weist lediglich das Vogelreservat von Bharatpur wegen seiner günstigen Lage zu Delhi und Agra etwas höhere Besucherzahlen auf. Die imponierende Festungsanlage von Gwalior kennen ausländische Touristen meist nur aus Werbeprospekten. Auch Chandigarh, die von Le Corbusier entworfene moderne Hauptstadt des früheren Punjab, oder der nördlich davon gelegene Bhakra-Staudamm stehen

kaum auf der Liste der Indienbesucher, obwohl sie zu den Sehenswürdigkeiten gehören, die von Delhi aus noch zu bereisen sind, allerdings mit größerer Mühe als die erstgenannten Ziele.

Im Westen ist das moderne Bombay Hauptziel der Touristen. Von dort aus sind mit einer kurzen Bootsfahrt über die Hafengebiete die Tempelhöhlen von Elephanta zu erreichen und mit dem Flugzeug über Aurangabad die buddhistischen und hinduistischen Felsentempel von Ajanta und Ellora. Eine gute Flugstunde südlich Bombays liegen die Sandstrände des von der portugiesischen Herrschaft geprägten Goa. Der buddhistische Tempelkomplex von Sandhi in Madhya-Pradesh, 45 km vom Flughafen Bhopal entfernt, und insbesondere die Stadt Udaipur in Rajasthan partizipieren noch am Touristenverkehr, weil sie auf den Flugverbindungen Delhi-Bombay liegen. Der Staat Gujarat dagegen wird nicht mehr berührt.

Der Osten mit Calcutta, der Problemstadt Indiens, und mit Darjeeling in den Vorbergen des Himalaya, hat geringeren Anteil am internationalen Touristenverkehr. Die wichtigsten Ziele sind hier die Tempelstädte des Mahanadi-Deltas: Bhubaneswar, Puri und Konarak. Das südliche Bihar, wo sich vielfältige Erinnerungen an Buddha finden, ist für den internationalen Tourismus kaum erschlossen, noch weniger die östlichsten Bundesstaaten, deren besondere Eigenheit in der von einer Stammesbevölkerung getragenen Volkskultur liegt. Als neue Anziehungspunkte entwickelten sich in jüngster Zeit für den Touristen, „der schon überall gewesen ist“, die Gebirgsstaaten Sikkim, das seit 1975 Unionsstaat Indiens ist, und Bhutan, die bis in die 50er Jahre für Ausländer verschlossen waren.

Der Süden ist wegen seines ausgeglicheneren Klimas, seiner abwechslungsreichen Landschaften, vor allem aber wegen seiner Bauwerke der große Gegensatz zum Norden. Hier sind die älteren Hindutempel der vorislamischen Periode erhalten geblieben; Badestrände, Hill Stations, Wildreservate und die Großstädte Madras und Bangalore bieten dem Touristen auf relativ kleinem Raum eine große Vielfalt. Am internationalen Touristenverkehr Indiens ist jedoch der Süden nur zu einem Viertel beteiligt.

Die Nachbarländer Nepal und Ceylon sind wichtige Ergänzungen oder Ausgangspunkte einer Indienreise. Nepal wird besonders im Zusammenhang mit Nordindien von den Reiseveranstaltern angeboten, Südindien als Abstecher bei einem Ceylon-Aufenthalt.

Der Versuch, die räumliche Struktur des internationalen Touristenverkehrs in Indien herauszustellen, wird nicht die Gliederung der indischen Touristikplaner nach Großregionen – Norden, Westen, Osten, Süden<sup>3)</sup> –, die auch in der Werbung verwendet und so dem Touristen nahe gebracht wird, übernehmen kön-

<sup>3)</sup> Diese wird manchmal ergänzt durch ein „Central India“, das im wesentlichen den Bundesstaat Madhya Pradesh umfaßt.

nen. Sie vermittelt falsche Vorstellungen, wenn sie den Eindruck von flächenhaft erschlossenen oder bereisbaren Touristikregionen erweckt. Das Zentrum einer jeden Region sind die Städte mit den internationalen Flughäfen: Delhi, Bombay, Calcutta, Madras – in der Reihenfolge ihrer Bedeutung. Von diesen Zentren aus werden zum einen begrenzte Teile des Umlandes, soweit sie touristische Attraktionen aufweisen, direkt bedient, so von Delhi aus Agra und Jaipur und von Madras aus die Tempel von Mahabalipuram und des benachbarten Kanchipuram. Zum anderen sind diesen Hauptzentren Subzentren zugeordnet; so können Kashmir (Flughafen Srinagar) und Varanasi als Subzentren Delhis angesehen werden, und als Subzentren Calcuttas das Tempeldreieck Orissas (Flughafen Bhubaneswar) oder Darjeeling (Flughafen Bagdogra); Goa ist Bombay zugeordnet, ebenso wie Ajanta und Ellora (Flughafen Aurangabad). Die Tempelstädte Madurai und Tiruchirapalli sowie Bangalore mit Mysore und den Tempeln von Belur und Halebid gehören zum Zentrum Madras. Dagegen ist die Zuordnung von Trivandrum zu Bombay oder Madras nicht ganz eindeutig, und der Süden nimmt eine gewisse Sonderstellung ein, die durch bessere Erschließung sowie die engere Verflechtung mit Ceylon und die teilweise Ausrichtung dorthin gekennzeichnet ist.

Die Bedeutung der genannten Zentren ist jedoch nicht nur in ihrer Stellung als internationale Flughäfen begründet, sondern sie dienen darüber hinaus als Drehscheiben des Luftverkehrs innerhalb Indiens sowie als Basen mit ausreichendem Hotelangebot für den Umschlag größerer Gruppen. Auf den Hauptverbindungslinien zwischen den Zentren oder zwischen Zentren und ihren Subzentren liegende Orte werden in bescheidenem Umfang in den Verkehr einbezogen, z. B. Hyderabad auf der Verbindung Delhi–Madras, Udaipur oder Sanchi (über Bhopal) auf den Verbindungen Bombay–Delhi, Amritsar auf der Verbindung Delhi–Srinagar, Patna auf der Verbindung Delhi oder Calcutta nach Kathmandu (Nepal). Grundsätzlich ist aber festzustellen, daß alle Orte und noch mehr alle Gebiete, die nicht in dieses Grundschema passen, am internationalen Touristenverkehr kaum beteiligt sind. Außerhalb der Touristenorte gibt es ein größeres Hotelangebot nur in wenigen Städten mit zentralen Funktionen (z. B. Lucknow als Hauptstadt von Uttar Pradesh) oder besonderer wirtschaftlicher Bedeutung (z. B. Poona oder Baroda).

Die bisherige touristische Erschließung Indiens ist also weit überwiegend auf den Flugverkehr und damit auf die Flughafenstädte begrenzt. Zu dieser Struktur tragen zwei Ursachen bei. Die eine, die als „exogene“ bezeichnet werden könnte, liegt in der großen Entfernung Indiens vom Herkunftsgebiet seiner Touristen, die andere, „endogene“, in der fehlenden Erschließung Indiens für den Tourismus außerhalb der Zentren. Beide sollen im folgenden eingehender betrachtet werden.

### *Herkunftsgebiete der Touristen*

Die beschriebene räumliche Struktur des Tourismus in Indien mit seiner Bindung an den Flugverkehr wird erheblich dadurch beeinflusst, daß Indientouristen Fernreisende sind, wie die Tabelle 1 ausweist. Die Indienreise ist für sie in erster Linie Besichtigungsreise – vergleichbar mit der Europareise der Amerikaner –, die in begrenzter Zeit möglichst viele Spitzensehenswürdigkeiten einzuschließen versucht. Die Größe des Landes und die Streuung der großen Sehenswürdigkeiten verlangt die Überwindung erheblicher Entfernungen und damit die Benutzung des Flugzeugs. Im Verhältnis zu den Kosten der Anreise nach Indien fallen die ohnehin billigen binnenländischen Flüge nicht ins Gewicht.

*Tabelle 1: Herkunftsgebiete ausländischer Touristen in Indien (1976)*

(%o-Anteile an der Gesamtzahl der ausländischen Touristen)

West-Europa	40,8 <sup>0</sup> /o	Nordamerika	14,3 <sup>0</sup> /o
darunter		USA	11,6 <sup>0</sup> /o
Großbritannien		Kanada	2,7 <sup>0</sup> /o
und Irland	14,0 <sup>0</sup> /o	Mittel- und	
Frankreich	7,3 <sup>0</sup> /o	Südamerika	1,1 <sup>0</sup> /o
Bundesrepublik	6,4 <sup>0</sup> /o	Australien und	
Italien	3,2 <sup>0</sup> /o	Neuseeland	5,1 <sup>0</sup> /o
Benelux	2,7 <sup>0</sup> /o	Ostasien	5,0 <sup>0</sup> /o
Skandinavien	2,1 <sup>0</sup> /o	Japan	4,3 <sup>0</sup> /o
Schweiz	1,8 <sup>0</sup> /o	Afrika	5,2 <sup>0</sup> /o
Ostblockstaaten	3,1 <sup>0</sup> /o	Kenya	1,2 <sup>0</sup> /o
UdSSR	1,8 <sup>0</sup> /o	Südafrika	1,1 <sup>0</sup> /o
Südostasien	7,5 <sup>0</sup> /o	Tansania	0,7 <sup>0</sup> /o
Malaysia	3,5 <sup>0</sup> /o	Mauritius	0,6 <sup>0</sup> /o
Singapur	2,0 <sup>0</sup> /o	Südasien*)	8,8 <sup>0</sup> /o
Westasien	9,1 <sup>0</sup> /o	Sri Lanka	5,8 <sup>0</sup> /o
Golfstaaten	5,9 <sup>0</sup> /o	Afghanistan	2,2 <sup>0</sup> /o
Iran	1,5 <sup>0</sup> /o		

\*) Ohne Touristen aus Pakistan und Bangladesh, die von der indischen Statistik nicht erfaßt werden.

Quelle: Government of India: Tourist Statistics, May 1977.

Die traditionellen Herkunftskontinente Westeuropa, Nordamerika und Australien stellen zusammen rund 60<sup>0</sup>/o der Indientouristen. Während sich ihr Gesamtanteil im Laufe der Jahre wenig veränderte, so ist doch der amerikanische Anteil dadurch zurückgegangen, daß sich der Strom aus den kontinental-europäischen Ländern verstärkte. Neue Touristenländer sind in Ost- und Westasien erschlossen worden.

Zu den Zahlen der Tabelle über die Herkunftsländer können im einzelnen noch ergänzende Angaben gemacht werden. Der hohe Anteil Großbritanniens liegt nicht nur an den engeren Beziehungen der Briten zu ihrer ehemaligen Kolonie, vielmehr sind an diesem „Touris-

mus“ auch Inder beteiligt, die ihren Wohnsitz heute in Großbritannien haben und zu längeren Besuchen von Freunden und Verwandten nach Indien kommen. Ferner unterbrechen auch eine Anzahl Briten eine Reise nach Australien in Indien. Ebenso ist Indien für die Australier weniger Ziel ihrer Reise, sondern Durchgang auf einer Reise nach und vor allem von Europa. Sie reisen häufig mit in Europa gekauften Autos über Land, um erst von Madras oder Colombo aus ihre Weiterreise mit dem Schiff fortzusetzen. Die Amerikaner kommen überwiegend im Rahmen einer Weltreise oder zumindest in Verbindung mit einer Europa- oder Fernostreise nach Indien. Dagegen ist für die Europäer Indien meist das einzige Ziel, evtl. in Verbindung mit einem Nepalbesuch. Sie sind daher die „wertvolleren“ Besucher, weil sie ihre Einkäufe auf Indien konzentrieren. Auch bei den Japanern wächst der Prozentsatz der Besucher, die nicht nach Europa weiterreisen, sondern nur Indien, evtl. in Verbindung mit einem Aufenthalt in Südostasien, als Ziel ihrer Reise haben. Eine wichtige Gruppe unter den Japanern stellen seit jüngster Zeit Pilger, die vornehmlich Orte der Buddha-Verehrung in Bihar aufsuchen. Die Zahl der Touristen aus der UdSSR hat in den letzten Jahren einige Bedeutung erlangt. Sie werden direkt von Moskau eingeflogen und treten nur als Gruppenreisende auf.

Touristen aus Ost- und Südafrika sind dort ansässige Inder, die zu Familienbesuchen oder geschäftlich nach Indien kommen. Sie sind vermögend, so daß sie sich im Rahmen ihres Heimataufenthaltes eine Besichtigungstour leisten können. Ebenso sind ein großer Teil der Besucher aus Südostasien Auslandsinder. Die Zahl der Indienbesucher aus den Gebieten am Persischen Golf hat sprunghaft zugenommen. Auch hier sind neben arabischen Geschäftsleuten in den Ölstaaten arbeitende Inder vertreten. Über den Anteil der Auslandsinder am Gesamt aller ausländischen Touristen liegen keine Zahlen vor. Der geschätzte Prozentsatz von 15–20% soll einen Anhaltspunkt bieten über den Teil der „Touristen“, die, da sie bei Verwandten oder Freunden wohnen, touristische Einrichtungen nur begrenzt in Anspruch nehmen.

Das geringe Ausmaß der nachbarlichen Beziehungen ist – sieht man einmal von Wallfahrten im islamischen Bereich ab – eine für Entwicklungsländer charakteristische Erscheinung. So machen auch in den Nachbarländern Indiens die niedrigen Einkommen für den weit überwiegenden Teil der Bevölkerung eine Reise zum unerschwinglichen Luxus. Andererseits würde der winzige Prozentsatz der Eliten, die sich eine Reise leisten können, bei der bescheidenen Größenordnung des indischen Touristenverkehrs schon erheblich zu Buche schlagen. Indien hat zwar nicht – wie Mexiko oder die europäischen Mittelmeerländer – ein Potential an Touristen aus reichen Nachbarländern, doch engen auch die verschiedensten Restriktionen den Touristenverkehr aus den Nachbarländern ein. Pakistan bringt erst seit Wiedereröffnung der Eisenbahnlinie Lahore–

Amritsar geringe Besucherzahlen. Visabeschaffung und Devisenbewirtschaftung machen die Reise überaus schwierig.

Von den Indien besuchenden Touristen dominieren mit 87,2% die Flugreisenden, 3,4% kamen per Schiff und 9,4% auf dem Landweg nach Indien. Die Aufteilung auf die Flughäfen, Häfen und Übergänge gibt Tabelle 2.

Tabelle 2: Einreiseorte ausländischer Touristen in Indien (1976)

	Luft	See	Land	Gesamt
Delhi	172 182	–	–	172 182
Bombay	188 548	4 388	–	192 936
Madras	34 156	7 427	–	41 583
Calcutta	27 529	–	–	27 529
Wagah	–	–	33 009	33 009
Raxaul	–	–	6 016	6 016
andere	43 245	6 144	11 307	60 696
Gesamt	465 660	17 959	50 332	533 951

Quelle: Government of India: Tourist Statistics, May 1977.

Erst seit 1973 hat Bombay Delhi als wichtigsten Einreiseplatz überholt. Unter den „anderen“ Einreiseorten per Luft sind Patna und Varanasi (von Nepal) und Trivandrum, Cochín oder auch Tiruchirapalli (von Ceylon) zu nennen. An den Einreisen per Schiff ist neben Malaysia und Singapur insbesondere Sri Lanka beteiligt (Häfen Madras und Tuticorin – letzteres unter „andere“ in der Statistik). An den Ankünften über See in Bombay haben Passagiere von Kreuzfahrtschiffen größeren Anteil. Wagah ist der einzige Straßenübergang zu Pakistan, der ab Oktober 1976 durch den wiedereröffneten Eisenbahnübergang Attari Road ergänzt wurde. Raxaul ist der Grenzübergang zu Nepal. Zwischen 1972 und 1976 ist der Prozentsatz der Überland-Einreisenden von 2,8% auf 9,4% gestiegen. Neben den bereits erwähnten Australiern sind es hauptsächlich Westeuropäer, die mit Bus, Kleinbus oder Auto reisen. Die Verbesserungen der politischen Beziehungen zu Pakistan erleichtern den Grenzübergang, aber auch der Ausbau der Straßen im Iran hat zu dieser Steigerungsrate beigetragen.

Die Stellung Indiens als Fernreiseziel trägt zwar zur relativ niedrigen Besucherzahl bei, wirkt sich aber auf die Aufenthaltsdauer im Lande günstig aus. Mit 27,1 Tagen (1975)<sup>4)</sup> ist sie erheblich länger als in anderen Touristenländern, selbst wenn dieses Ergebnis durch den längeren Aufenthalt indischer „Heimaturlauber“ sowie die ebenfalls länger bleibenden Über-

<sup>4)</sup> Tata Services Ltd: Statistical Outline of India 1978, S. 83. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer für Touristen aus Ländern, die einen indischen Bevölkerungsanteil haben, liegt über 40 Tagen.

landreisenden beeinflusst wird; aber auch der Durchschnittsaufenthalt des konventionellen Touristen beträgt knapp 3 Wochen. Die sich daraus ergebenden „Touristentage“ pro Jahr lassen Indien im internationalen Vergleich etwas besser abschneiden, als bei den reinen Besucherzahlen. Allerdings wachsen die Einnahmen nicht im gleichen Verhältnis. So sind die täglichen Ausgaben des Durchschnittstouristen z. B. in den Ländern SO-Asiens bei kürzerer Verweildauer wesentlich höher. Die Differenz erklärt sich zum großen Teil aus den besseren Einkaufsmöglichkeiten der anderen Länder, zum Teil aber auch aus den niedrigen Preisen in Indien und den begrenzten Möglichkeiten, Geld für Unterhaltung auszugeben.

### *Touristische Infrastruktur und ihre Nutzung*

Die noch unzureichende touristische Infrastruktur Indiens wird am deutlichsten bei einer Betrachtung des Hotelwesens. Ausländische Reiseveranstalter waren mit ihrer Werbung für Indienreisen eher zurückhaltend, weil sie befürchten mußten, daß die indische Hotelkapazität einer steigenden Nachfrage nicht gewachsen wäre. Indien verfügt derzeit über 305 Hotels mit einem Zimmerangebot von rund 19 700<sup>5)</sup>; 1973 waren es erst 10 600 Zimmer. Dieses Angebot ist höchst ungleichmäßig verteilt, sowohl regional als auch qualitativ. Bombay, Delhi und Madras mit ihren zahlreichen 4- und 5-Sterne-Hotels führen die Liste mit weitem Vorsprung an. Außerhalb dieser Schwerpunkte des Tourismus ist das Hotelangebot wesentlich geringer, zum Teil sind überhaupt keine „Western-Style-Hotels“ vorhanden<sup>6)</sup>. Insbesondere die Erschließung der Wild- und Naturparks für den internationalen Tourismus blieb wegen fehlender Unterkünfte zurück. Derzeit sind eine Reihe von „Forest-Lodges“ im Bau, die aber den Bedarf noch nicht decken. Gerade in diesem Bereich ließe sich mit relativ bescheidenen Mitteln die Bettenzahl wesentlich erhöhen. Insgesamt wird sich die im derzeitigen Fünfjahresplan vorgesehene

<sup>5)</sup> Nach Hotel-Guide – India 1978, im einzelnen enthalten diese Zahlen  
21 5- u. 4-Sterne-Hotels mit 3155 Zimmern  
78 3- u. 2-Sterne-Hotels mit 4322 Zimmern  
18 1-Stern-Hotels mit 700 Zimmern  
94 Hotels „awaiting classification“ mit 8080 Zimmern  
94 Hotels ohne Klassifizierung mit 3428 Zimmern.

Diese letzte Gruppe und ein Teil der 1-Stern-Hotels entsprechen meist nicht mehr westlichen Ansprüchen. Dagegen dürften die Hotels „awaiting classification“ überwiegend der 2- bis 5-Sterne-Kategorien zuzuordnen sein; die Zahlen in dieser Gruppe geben einen Hinweis auf die Neubautätigkeit der letzten Jahre.

<sup>6)</sup> Die grobe Klassifizierung versteht unter „Western-Style-Hotels“ solche, die in den unteren Kategorien westlichen Ansprüchen genügen, was bei „Indian-Style-Hotels“ gewöhnlich nicht der Fall ist. Die oberen Kategorien der „Western-Style-Hotels“ sind Luxushotels, die mit den entsprechenden Hotels im Westen verglichen werden können.

Verdreifachung der Hotelkapazität jedoch kaum verwirklichen lassen. Die Planziele waren für 1978 33 000 Zimmer für eine Besucherzahl von 800 000 – beide wurden nicht erreicht.

Der Ausbau des Hotelwesens ist bisher vor allem unter dem Aspekt der Bedarfsdeckung des internationalen Tourismus gesehen worden. Nur ein geringer Teil der Einheimischen kann es sich leisten, diese Hotels zu benutzen. Dennoch ist die indische Nachfrage so groß und so geartet, daß mit „Western-Style-Hotels“ der unteren Preisklasse sowohl ein indischer Bedarf befriedigt als auch eine neue Nachfrage aus westlichen Ländern geweckt werden könnte.

Ein besonderes Problem beim Ausbau der touristischen Infrastruktur bilden die jahreszeitlichen Schwankungen ihrer Nutzung. Die klimatischen Verhältnisse im Jahresablauf sind für den Tourismus nur als bedingt günstig anzusehen. Im Süden Indiens sind die Temperaturunterschiede zwischen Sommer und Winter weniger ausgeprägt, doch ist auch hier der Winter eindeutig die beste Jahreszeit. Im nördlichen Teil des Landes bringen die Monate November bis Februar angenehme Temperaturen und strahlenden Sonnenschein, aber die ab März schnell zunehmende Hitze und die darauf ab Juli bis September folgende große Feuchtigkeit infolge der Monsunregen machen das Reisen, wie auch jede Betätigung im Freien, zur Anstrengung. Die Schwankungen der monatlichen Touristenankünfte spiegeln diese Verhältnisse wider (Tab. 3, Spalte 1).

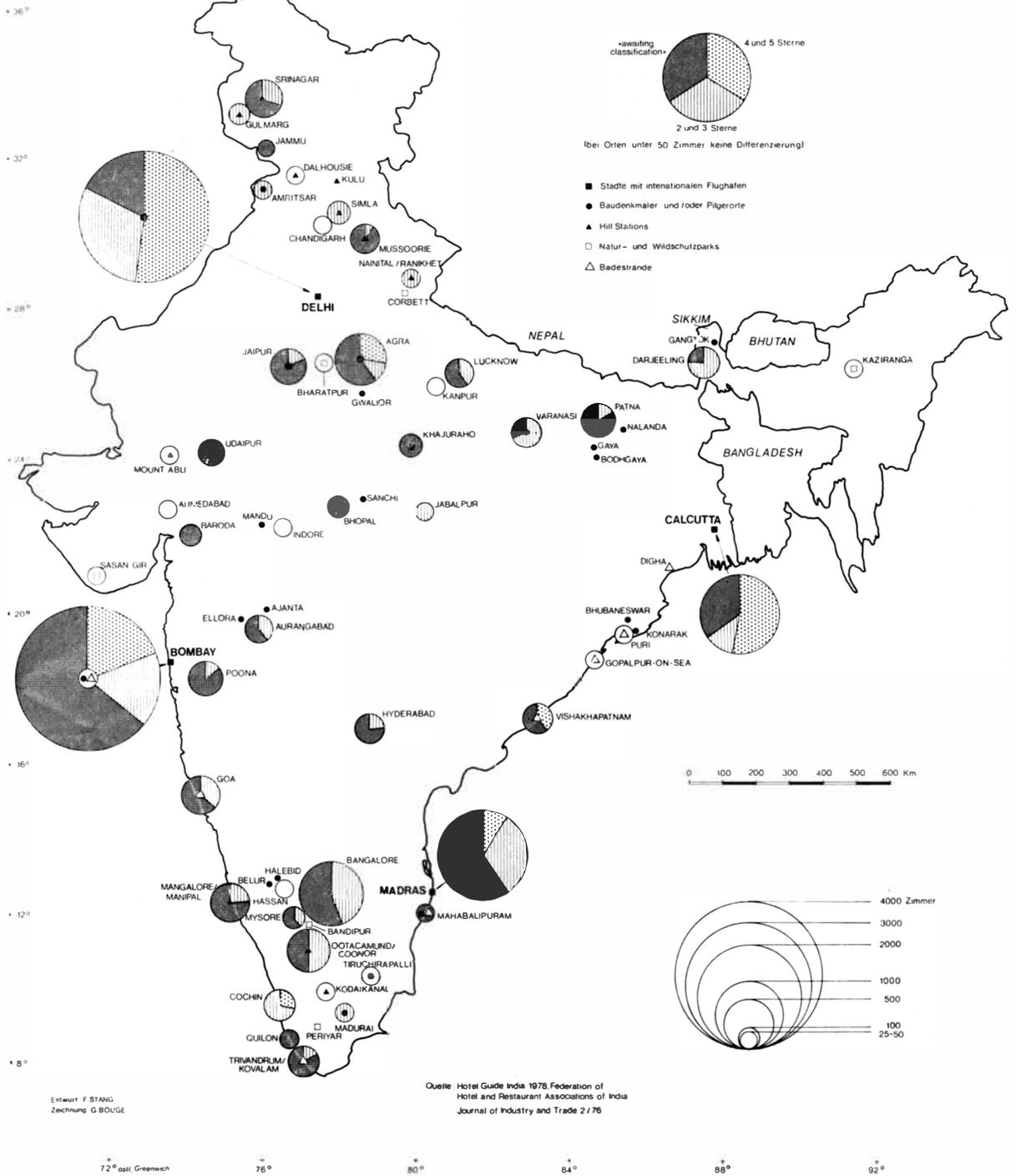
*Tabelle 3: Monatliche Touristenankünfte (1976) im Vergleich zum Monat mit den meisten Ankünften (= Dezember = 100)*

Monat	1 Gesamttouristen- ankünfte	2 Ankünfte deutscher Touristen
Januar	71	85
Februar	68	73
März	73	74
April	58	82
Mai	52	40
Juni	52	37
Juli	74	52
August	70	60
September	57	63
Oktober	84	86
November	85	94
Dezember	100	100

Quelle: Staatl. Indisches Verkehrsbüro, Frankfurt am Main.

Die beste Reisezeit für Indien trifft also nicht mit der Zeit des großen Urlaubs oder der Ferien in den westlichen Ländern zusammen, und das indische Angebot erscheint auf dem Markt zur Zeit der geringsten Urlaubsnachfrage in den Herkunftsländern seiner internationalen Touristen. Diese Situation wird sich mit

Verteilung der Hotelkapazitäten auf einzelne Städte Indiens  
(nach Zimmerzahl und Kategorien- ab 2 Sterne und höher)



der wachsenden Bedeutung eines längeren Zweiturlaubs in den reichen Ländern bessern, um so mehr als sich ja auch in der Winterzeit das Angebot konkurrierender Touristenziele vermindert. Andererseits bringt der indische Sommer wegen der Urlaubszeit in den Herkunftsländern nicht den Rückgang der Touristenzahlen, wie man aufgrund der klimatischen Verhältnisse erwarten sollte. Zieht man ein typisches Touristenland wie die Bundesrepublik zum Vergleich heran (Tab. 3, Spalte 2), werden die unterschiedlichen Ankunftszeiten bei der Gegenüberstellung der Monate Mai/Juni und Dezember besonders deutlich. Jetzt treten aber auch Ferien- oder Urlaubszeiten (April mit Osterferien sowie Juli und August mit Sommerferien) hervor, obwohl sie als ungünstige Reisezeit für Indien anzusehen sind. Im Vergleich zu manchen anderen Touristenländern sind die Schwankungen daher relativ gering.

Zum jahreszeitlichen Ausgleich trägt der Anteil der Geschäftsreisenden unter den „Touristen“ bei. Einige Hotels in Delhi, das ein wichtiges Kongreßzentrum ist, kommen im Jahresdurchschnitt auf 75–85%ige Belegung, und auch die Hotels in anderen großen Geschäftszentren sind gut ausgelastet. Hotels in ausschließlichen Touristenzielen (z. B. ITDC-Hotel in Khajuraho) unterliegen dagegen bei einer Belegung von unter 40% im Jahresdurchschnitt Schwankungen zwischen 90% in der Saison und unter 20% außerhalb der Saison. Dies ist allerdings ein Problem fast aller Fremdenverkehrsgebiete weltweit und läßt sich auch für Indien nur schwer beheben. Mit Billigangeboten in der heißen oder feuchten Zeit – etwa vergleichbar mit dem Winterurlaub in Mallorca – ist kaum eine Änderung zu erzielen. Auch eine Steigerung des einheimischen Fremdenverkehrs ist hierdurch wenig wahrscheinlich. Inder, die sich einen Urlaub leisten können, werden im Winter reisen, im Sommer aber einen Aufenthalt in den Hill Stations bevorzugen.

#### *Staatliche Förderung und Entwicklungsmöglichkeiten*

Erst seit Ende der 60er Jahre hat die Entwicklung des Tourismus eine energische staatliche Förderung erfahren. Neben dem *Department of Tourism*, das für die Vermarktung und Planung zuständig ist und zum *Ministry of Civil Aviation and Tourism* gehört, besteht seit 1965 die *India Tourism Development Corporation* (ITDC), eine Gesellschaft des staatlichen Sektors der Wirtschaft. Ihre Aufgabe ist hauptsächlich der Aufbau einer Infrastruktur und die Bereitstellung von Dienstleistungen für den Tourismus. Darunter fallen der Bau und Betrieb von Hotels und Restaurants sowie die Bereitstellung von Transport-, Unterhaltungs- und Einkaufsmöglichkeiten für Touristen<sup>7)</sup>. Die ITDC

stellt einen wesentlichen Teil der indischen Hotelkapazität, vor allem in der Gruppe der 4- und 5-Sterne-Hotels. Ferner spielt die ITDC eine wichtige Rolle bei der Ausbildung qualifizierten Hotelpersonals. Über die direkte staatliche Betätigung durch die ITDC hinaus haben günstige Darlehen der staatlichen Banken und Abschreibungsmöglichkeiten für Hotels im privaten Besitz zu einer erheblichen Zunahme der Hotel- und Bettenzahlen beigetragen. Ein *Tourism-Development-Council* (TDC) mit hauptsächlich planerischen Funktionen wurde 1971 gegründet; in ihm sind auch die einzelnen Bundesstaaten vertreten. Grundsätzlich liegt jedoch die Entwicklung des Tourismus in der Verantwortung der Zentralregierung.

Der Förderung des Tourismus diene auch die Aufhebung bzw. Lockerung des Visazwanges, die Ausgabe billiger Rundreisetickets der Fluggesellschaft und der Eisenbahn, die zu einem festen Preis für zwei oder drei Wochen beliebig viele Flüge oder Fahrten gestatten, zuverlässigere und kurzfristige Reservierungen für Touristen auf diesen Verkehrsmitteln und eine großzügigere Zollabfertigung. Schließlich sind eine Anzahl Verkehrsbüros in Städten der wichtigsten Touristen-Herkunftsländer eingerichtet worden.

Die indische Regierung hat in den vergangenen Jahren den internationalen Tourismus hauptsächlich als Devisenbringer betrachtet. 1976 beliefen sich die Einnahmen auf Rs 2,25 Mrd.<sup>8)</sup> (ca. DM 607 Mio.). Hinzu kommen die Einnahmen der staatlichen Fluggesellschaften Air India und Indian Airlines aus dem internationalen Verkehr sowie die Steuereinnahmen der Zentralregierung bzw. Bundesstaaten aus dem Tourismus. Unter den „Exporteinnahmen“ Indiens liegt damit der internationale Tourismus an sechster Stelle. Von Bedeutung sind aber auch in einem Land mit hohen Arbeitslosenziffern wie Indien die sich im Fremdenverkehr bietenden Beschäftigungsmöglichkeiten, denn das Hotelgewerbe und der Transportsektor gehören zu den arbeitsintensivsten Wirtschaftszweigen. Darüber hinaus werden durch den Fremdenverkehr weitere Arbeitsplätze geschaffen sowohl beim traditionellen Handwerk (z. B. Souvenirs) als auch im Bereich der Investitionsgüterindustrie (z. B. Bausektor und Zulieferer).

Indien hat gegenüber vielen anderen Entwicklungsländern den Vorteil, daß es den durch den Tourismus entstehenden Bedarf – von der Sanitärausstattung und den Klimaanlage der Hotels über Busse für den Transport bis zu den Möbeln und täglichen Gebrauchsgegenständen – weitgehend aus eigener Produktion decken kann, so daß die Zahlungsbilanz durch den internationalen Tourismus kaum belastet wird. Für einige Industriezweige ist der Bau neuer, an-

<sup>7)</sup> Die Aktivitäten der ITDC umfaßten (1976) laut „Eleventh Annual Report 1975–76“: 15 große Hotels, 2 Motels, 2 Hotel- bzw. Bungalow-Anlagen am Meer („beach resorts“), 15 Rasthäuser (z. B. in Wildparks), 10

Restaurants, 15 Transporteinheiten mit über 200 Fahrzeugen, 4 zollfreie Läden auf den internationalen Flughäfen und 3 Ton- und Lichtvorführungen („sons et lumière“).

<sup>8)</sup> Tata Services Ltd., S. 83.

spruchsvoller Hotels bei sonst noch bescheidenem Markt sogar die Grundlage ihrer Entwicklung gewesen.

Eine Untersuchung des *National Council of Applied Economic Research* gibt für 1973 den Prozentsatz der wieder ins Ausland abfließenden Einnahmen mit 5,1% an (S. 50); für die Auswirkungen der Gesamteinnahmen aus dem Tourismus auf die indische Wirtschaft legt sie einen Multiplikatoreffekt von 3,2–3,5 zugrunde (S. 45), und sie berechnet für das gleiche Jahr die Zahl der Beschäftigten im Tourismus – über die keine statistischen Angaben vorliegen – auf 830 000 bis 934 000 (S. 46).

Wenn dennoch der Tourismus in der Prioritätenliste während des laufenden Fünfjahresplanes (1974–79) zurückgestuft wurde, so sind hierfür verschiedene Gründe anzuführen: Der Rückgang der Nahrungsmittelimporte und die Erfolge beim Export bergbaulicher und industrieller Produkte in den letzten Jahren haben zu einer Verbesserung der Zahlungsbilanz Indiens geführt, so daß den Deviseneinnahmen aus dem Tourismus nicht mehr die gleiche Bedeutung zugemessen wird wie früher. Ferner ist im gesamtindischen Rahmen gesehen der Beitrag des Tourismus zum Volkseinkommen und zum Arbeitsplatzangebot doch sehr gering. Weil die zur Wirtschaftsförderung verfügbaren Mittel begrenzt sind, wurden daher die Gewichte auf die Landwirtschaft, die exportorientierten Industrien und insbesondere den Bergbau verlagert. Von diesen Wirtschaftszweigen erwartet man einen größeren Nutzeffekt als vom Tourismus. Zu Vorbehalten gegenüber einer stärkeren Förderung des Tourismus hat sicher auch die Tatsache beigetragen, daß der größte Teil der Aufwendungen bei oberflächlicher Betrachtung nur ausländischen Touristen zu dienen scheint – eine Einstellung, die die vom Tourismus ausgehenden Impulse für die Wirtschaft vernachlässigt, aber in einem Land mit so offensichtlicher Armut wie Indien verständlich ist. Für die Zukunft ist man deshalb bemüht, den Bedarf indischer Touristen stärker zu berücksichtigen. Da Indien – wieder im Gegensatz zu vielen anderen Entwicklungsländern – über einen sehr umfangreichen nationalen Fremdenverkehr verfügt, könnte diesem auch eine wichtige Rolle als Schrittmacher für den internationalen Tourismus zukommen.

Darüber hinaus ist in den letzten Jahren ein neuer Aspekt in den Vordergrund gerückt, der im Tourismus ein Mittel sieht, die regionalen Ungleichgewichte der wirtschaftlichen Entwicklung zu mildern; bei den Aufwendungen für touristische Infrastruktur sollen demnach besonders solche Regionen berücksichtigt werden, die für eine industrielle Entwicklung ungünstige Voraussetzungen haben. Zur Erreichung dieses Ziels bieten sich zwei unterschiedliche Wege an.

Der erste könnte den Aufbau neuer Touristenzentren an der Küste (z. B. in Kerala oder Westbengalen) für den Massentourismus verfolgen, der für die betreffenden Orte dann zur Touristik-„Industrie“ würde.

Der Vorteil dieses Konzepts liegt in dem relativ geringen – weil konzentrierten – Aufwand. Andererseits verbinden sich mit diesem Massentourismus eine Reihe von Nachteilen. Seine Auswirkungen auf die betroffenen Gebiete sind umstritten; er gilt als konjunkturanfällig und er könnte die Nutzung ausländischen Kapitals und know-hows in einem Umfang notwendig machen und ausländischen Reiseveranstaltern eine Stellung einräumen, wie sie von Indien nicht gewünscht wird. Ferner stände Indien im Wettbewerb zu einer großen Zahl anderer Länder, die aufgrund ihrer längeren Erfahrung Vorteile aufweisen. Schließlich wären diese Touristenzentren für den einheimischen Bedarf wenig geeignet, weil die Art des im Westen üblichen Strandurlaubs mit wassersportlichen Aktivitäten und mit dem Ergebnis einer kräftigen Sonnenbräune bei Indern nicht gefragt ist.

Der zweite Weg zielt auf die Förderung eines Tourismus mit breiterer Flächenwirkung – evtl. unter Auflockerung der bisherigen Konzentration – aber unter Beibehaltung des bisherigen Schwerpunktes der Bildungsreise. Der Ausbau einer touristischen Infrastruktur, die ein Reisen ermöglicht, wie es für den europäischen oder amerikanischen Autotourismus charakteristisch ist, scheint auf absehbare Zeit wegen der damit verbundenen gewaltigen Kosten ausgeschlossen. Gewiß sind begrenzte Teile des Landes, insbesondere der Süden, wo sich auf relativ engem Raum eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten findet, und ein gutes Straßennetz vorhanden ist, hierfür ihrer Ausstattung nach nicht ungeeignet. Auch die wachsende Zahl der über Land einreisenden motorisierten Touristen sowie der einheimische indische Fremdenverkehr – zwei Gruppen, die geringere Anforderungen an Komfort stellen und über mehr Zeit verfügen – tragen dazu bei, daß der Fremdenverkehr auch in entlegene Gebiete vordringt. Es muß aber davon ausgegangen werden, daß der Sog der renommierten Touristenziele für die meisten Indienbesucher so groß ist, daß sie kaum abseits der Haupttrouten reisen werden. Eine breitere Streuung des Touristenverkehrs wird daher vor allem durch die Einbeziehung neuer Zentren zu erreichen sein. Dieser Weg ist bereits im letzten Jahrzehnt mit Erfolg beschritten worden und hat viele Orte, deren Besuch früher Expeditionscharakter hatte, zu Standardzielen von Indienreisen gemacht.

Darüber hinaus sollte jedoch auch versucht werden, von geeigneten Zentren aus zunächst mit dem Angebot von Tagesausflügen ein schrittweises Vordringen des Fremdenverkehrs in das Umland zu erleichtern. Voraussetzung hierfür ist eine Verlängerung des Aufenthaltes in diesen Zentren, was sich durch eine Verbesserung der Möglichkeiten, eine Besichtigungsreise und einen Erholungsurlaub zu kombinieren, erreichen ließe: Die Erschließung neuer Badestrände und die Einbeziehung der Hill Stations könnten gute Grundlagen bieten, das touristische Potential Indiens mit geringem zusätzlichen Aufwand besser zu nutzen.

So groß auch die Vielfalt ist, die Indien dem ausländischen Touristen bietet, der eine Besichtigungsreise unternimmt, so wenig ist es bisher ausgestattet, den „Erholungsurlauber“ zu befriedigen. Die weiten Strände des Subkontinents sind bisher kaum erschlossen. Der Zug zur See, zum Badeurlaub, ist aber die grundlegendste Wandlung, die der Tourismus der westlichen Welt im Verlauf der letzten Jahrzehnte erfahren hat. Er manifestierte sich zuerst in den Regionen des europäischen und amerikanischen Mittelmeers und auf den Atlantikinseln und machte dann auch einige Staaten am indischen Ozean wie Ceylon oder Kenya zu Touristenzielen. In Indien gibt es – sieht man von Bombays Juhu Beach ab, wo der Tourist, der im Meer baden möchte, zur Attraktion von Scharen landfester Zuschauer wird – an der gesamten Westküste nur in Goa und in Kovalam (bei Trivandrum) Möglichkeiten zu einem Badeurlaub mit „Western-Style-Hotels“ bzw. Bungalows. An der Ostküste kann Mahabalipuram eine größere Zahl von Touristen in Bungalows am Meer aufnehmen. Es bildet gleichzeitig einen guten Ausgangspunkt für die Besichtigung südindischer Tempel ebenso wie das neue Großhotel in Covelong Beach, ca. 30 km südlich von Madras. Ein weiteres Hotel mit Badestrand liegt im Norden in Puri; es dient als Basis für die Besichtigung der Tempel von Bhubaneswar und Konarak. Hotels am Meer haben auch Vishakapatnam und Gopalpur-on-Sea. Doch kann nur Madras von den im internationalen Charterflug üblichen Großjets angefliegen werden; für einen Massentourismus reichen also derzeit weder die Flughäfen noch die Hotels aus. Dagegen sind diese Orte im nationalen Netz – d. h. für kleinere Touristengruppen – sehr gut erreichbar. So bieten sich im gegebenen Rahmen gute Voraussetzungen für den Ausbau vorhandener, aber auch für die Erschließung neuer Badestrände in der Nähe von bereits bestehenden Flughäfen des innerindischen Verkehrs (z. B. bei Mangalore und Cochin).

Im Gegensatz zu den noch unerschlossenen Stränden Indiens stehen in den Hill Stations der Berge im Norden und Süden des Landes seit der britischen Zeit gute Hotels in größerer Zahl zur Verfügung. Da die heute in Indien arbeitenden Europäer auch einen kürzeren Urlaub in den gemäßigten Breiten verbringen, dienen die Hill Stations fast ausschließlich dem indischen Bedarf. Diese Nachfrage drängt sich auf die heißesten Monate des Jahres zusammen. Die Zeit des Übergangs im Frühjahr und Herbst, in denen keine volle Auslastung erreicht wird, umfaßt aber noch die Vor- und Nachsaison ausländischer Touristen, für die dann die Hill Stations sehr angenehme klimatische Bedingungen bieten. Eine Einbeziehung der Hill Stations in den internationalen Touristenverkehr ist daher naheliegend; das gilt um so mehr, als hier die erforderlichen Infrastrukturen für den Tourismus bereits zur Verfügung stehen. Was fehlt, sind bessere Verkehrsverbindungen. Wie der Vergleich mit Kashmir zeigt, würden die Hill Stations – bei entsprechender Werbung –

mit einer größeren Zahl ausländischer Touristen rechnen können, wenn sie mit dem Flugzeug erreichbar wären. Dies wird zwar für die meisten der Hill Stations wegen ihrer Lage kaum möglich sein, doch ließe sich durch bessere und schnellere Verbindungen zum nächsten Flughafen die entsprechende Wirkung erzielen.

Ohne eine Verschiebung des bisherigen Schwerpunktes des internationalen Tourismus in Indien, der auf der Besichtigungsreise liegt – und für die Indien keine Konkurrenz zu fürchten hat – könnte so die Erschließung von Badestränden und die Einbeziehung der Hill Stations zu einer Verlängerung des Indienaufenthaltes ausländischer „Kultur-Touristen“ beitragen und ihnen die Indienreise attraktiver machen. Strände und Hill Stations wären jedoch in diesem Konzept nicht nur als Erholungsorte vor oder nach einer Besichtigungsreise zu sehen, vielmehr hätten sie auch als neue Subzentren eine wichtige Funktion bei der sukzessiven Erschließung ihres Umlandes für den Tourismus.

#### Literatur

- CHIB, S. N.: The Frozen Subcontinent. In: The Illustrated Weekly of India, XCVIII, 25, June 19–25, 1977, S. 31 u. 33.
- Economist Intelligence Unit*: National Report No. 12 – India. In: International Tourism Quarterly No. 1, 1974, London, S. 7–23.
- : National Report No. 39 – India. In: International Tourism Quarterly No. 3, 1977, London, S. 17–34.
- Federation of Hotel & Restaurant Associations of India* (Hrsg.): Hotel Guide – India 1978. New Delhi 1978.
- Government of India, Department of Tourism, Market Research Division*: Tourist Statistics. New Delhi, Mai 1977 und Januar 1978.
- Government of India, Ministry of Tourism and Civil Aviation*: Report 1976–77. New Delhi 1977.
- HOTTES, KARLHEINZ: Flugverkehr in Indien. In: Studien zur Allgemeinen und Regionalen Geographie, Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeogr. Schriften, H. 26, Frankfurt 1977, S. 153–182.
- India Tourism Development Corporation Limited*: Eleventh Annual Report 1975–76 (New Delhi 1976).
- JAGANNATHAN, S.: Economic and Sociological Importance of Tourism. In: Journal of Industry and Trade, No. 2, New Delhi 1976, S. 30–31.
- National Council of Applied Economic Research*: Cost – Benefit Study of Tourism. Delhi 1975.
- SETH, P. N.: Dimensions of Indian Tourism. In: Journal of Industry and Trade, 2, New Delhi 1976, S. 12–15.
- Tata Services Limited*: Statistical Outline of India, 1978. Bombay 1977.
- United Nations*: Statistical Yearbook 1976. New York.
- Herrn Ravi N. Wadhawan, Direktor des Staatl. Indischen Verkehrsbüros Frankfurt am Main, und Herrn Rabindra Seth, Public Relations Manager, India Tourism Development Corporation Ltd., bin ich für Unterlagen und Auskünfte zu Dank verpflichtet.