

Universität zu Köln - Institut für Ethnologie

Sommersemester 2016

Forschungsklasse:

UNESCO Welterbe – globale, nationale und lokale  
Perspektiven in Theorie und Praxis

Forschungsbericht:

**Vom Abenteuer-Gebirgspass zur Bergautobahn: Was bedeutet die  
Sani Pass Teerung für den Tourismus im südlichen Teil des  
südafrikanisch-lesothischen *Maloti-Drakensberg* Nationalparks?**



Anne Turin

Zwei-fach Master-Studium:  
Ethnologie und Afrikanistik

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Otzenrath, den 30.09.2016

# Inhalt

<i>Abkürzungsverzeichnis</i>	<i>i</i>
<i>Abbildungsverzeichnis</i>	<i>i</i>
<i>Karte</i>	<i>ii</i>
<b>1. Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2 Theoretischer Hintergrund</b>	<b>3</b>
2.1 <i>Heritage</i> -Forschung	3
2.2 Erforschung von Infrastrukturen	4
2.3 Erforschung von Tourismus	4
<b>3. Fragestellung und Methoden</b>	<b>6</b>
3.1. Fragefindung und –formulierung	6
3.2. Verwendete Methoden	7
3.3. Methodenreflektion	8
3.3.1 Zeitliche Einordnung meiner Forschung	8
3.3.2 Räumlich-soziale Besonderheiten der Forschung	9
3.3.3 Persönliche Einflussnahme auf die Forschungsergebnisse	10
3.4. Auswertung	11
3.4.1 Transkription	11
3.4.2 Qualitative Inhaltsanalyse	12
<b>4. Aktuelle Gestaltung des Sani Pass Tourismus</b>	<b>13</b>
4.1.1 Die Entstehungsgeschichte des Sani Passes	14
4.1.2 Die infrastrukturellen Unterschiede zwischen Südafrika und Lesotho	15
4.1.3 Nationalpark und Sani Pass als Naturerlebnisse	16
4.1.4 Die südafrikanische und lesothische Grenzpassage	17
4.1.5 Der Besuch des ‚living Basotho village‘ Skering	17
4.1.6 Der Besuch des ‚höchstgelegenen Pubs Afrikas‘	18
<b>5. Diskussion</b>	<b>19</b>
5.1. Fazit	20
5.2. Ausblick	22
Quellenverzeichnis	23

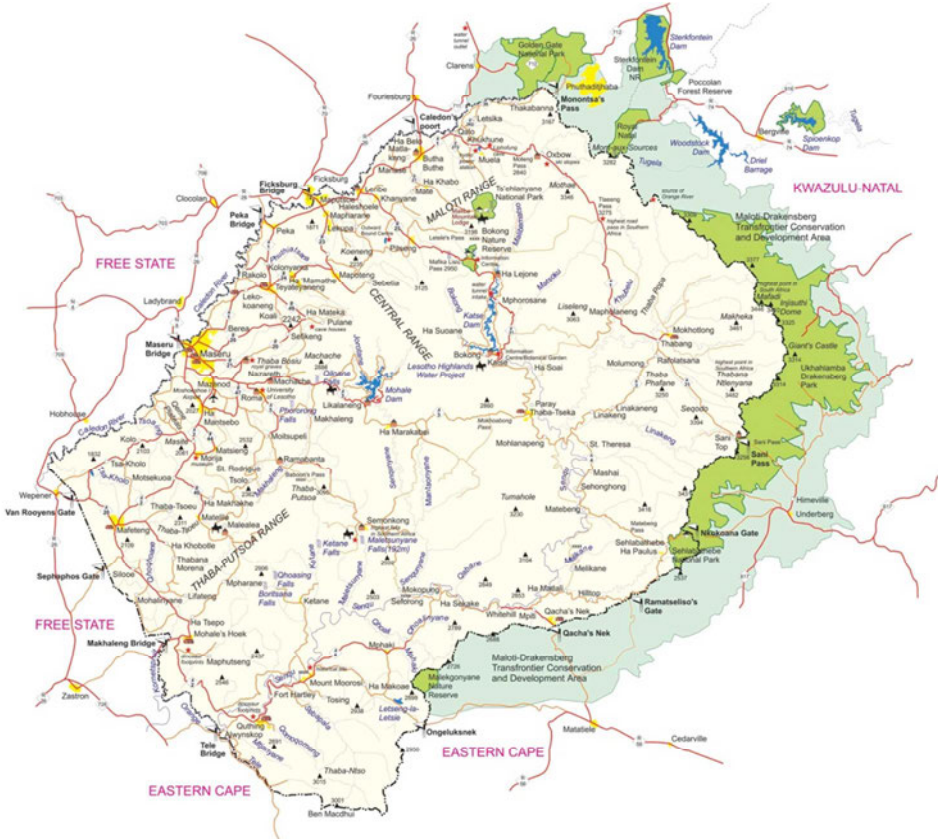
## Abkürzungsverzeichnis:

Abb.	Abbildung
ADEC	African Development Economic Consultants
EIA	Environmental Impact Assessment for the Proposed Upgrade of the Sani Pass Road (P318): Phase 2, Final Environmental Impact Assessment Report, October 2012, Department of Transport together with GIBB Engineering and Science Pty. Ltd.
I. Gespräch	Informelles Gespräch
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
ZAR	südafrikanischer Rand (Währung von Südafrika)

## Abbildungsverzeichnis:

Nr.	Beschreibung / Inhalt	Seite
1	Werbe-Flyer für Sani Pass Touren aus 2016	13
2	Touristische Hinweisschilder Underberg (eigenes Foto, 10.03.2016)	15
3	Ausblick auf einige Rundhütten an der lesothischen Grenzkontrolle (eigenes Fotos, 10.03.2016)	15
4	Sani Pass Ausblick 10.03.2016 (eigenes Foto)	16
5	Touristengruppe mit Guide in Skering (eigenes Foto, 10.03.2016)	17
6	Angebot an Souvenirs und Topfbrot in einer Hütte in Skering (eigenes Foto, 10.03.2016)	17
7	„Highlands-Highway“ (eigenes Foto, 10.03.2016)	18
8	„Highlands-Highway“ (eigenes Foto, 10.03.2016)	18
9	Beispiel einer von Touristen gestalteten Leinwand in der <i>Sani Mountain Lodge</i> (eigenes Foto, 6.03.2016)	19
10	Beispiel einer Seite aus dem Gästebuch der <i>Sani Mountain Lodge</i> (eigens Foto, 30.03.2016)	19

**Karte:**



**Ausschnitt Karte:**



## 1. Einleitung

„Alternative 5: Improve geometrics, upgrade drainage, construct bridges and retaining walls, hard surface from km 14 to km 33:

The benefit to the community will increase with a hard surfaced road as it will be accessible to the general public and not exclusive to 4x4 vehicles. [...] Access would be dramatically improved and travel opportunities more freely available, [...]. [...] The tourism-based component of the community will likely be affected by this alternative as tourists without a 4x4, [...], will now be able to access the pass in their own 2x4 vehicles” (Dept. of Transport 2012: 48).

Eine neu geteerte Straße, die die Fortbewegung erleichtert, beschleunigt, und sogar erstmalig für den ‚normalen‘ Auto-Verkehr mit Zweiradantrieb öffnet – wieso sollte das dem Tourismus schaden? Das südafrikanische Transportamt wählte die hier voran gestellte Alternative aus mehreren von einem Gutachterausschuss bewerteten Möglichkeiten für den infrastrukturellen Ausbau einer wichtigen Verbindungsstraße zwischen Südafrika und dem Hochland Lesothos. Gleichzeitig ist diese Verbindungsstraße als ‚Sani Pass‘ im Tourismus-Bereich gerade wegen ihres Schotterbelags und den zu überwindenden Höhenmetern international bekannt. Dabei verläuft sie durch den südafrikanischen Teil des grenzübergreifenden *Maloti-Drakensberg* Nationalparks, einem UNESCO<sup>1</sup> Welterbe.<sup>2</sup> Den Kernpunkt des Tourismus bilden hier Abenteuer-Offroad-Touren in Allradfahrzeugen, die von südafrikanischen Tourenanbietern aus den beiden als Einfallstor zum Sani Pass geltenden Grenzorten Underberg und Himeville angeboten werden. Neben der Befahrung des Sani Passes sind als weitere Highlights der Touren die Bergwelt des Nationalparks, ein Besuch des höchsten Pubs Afrikas und eine ‚Kultur-Erfahrung‘ in einem ‚living Basotho-Village‘ zu nennen (Dept. of Transport 2012: 149; vgl. auch Abb. 1 auf S. 13). Wegen der Bedeutung des Schotter-Charakters für den internationalen Tourismus ist der dieses Jahr beginnende infrastrukturelle Ausbau des Passes auf der südafrikanischen Seite stark umstritten. Befürworter argumentieren, dass eine ‚moderne‘ Straße den Zugang zum Welterbe Nationalpark und Lesotho erleichtern wird. So gehen die Regierungen von Südafrika und Lesotho davon aus, dass

---

<sup>1</sup> United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization = UNESCO.

<sup>2</sup> Das Welterbe umfasst den *Ukhahlamba Drakensberg* Park (242.813 ha) in Südafrika und den wesentlich kleineren *Sehlabathebe* Nationalpark (6.500 ha) in Lesotho, die zusammen das größte zusammenhängende Naturschutzgebiet entlang der großen Bergkette im südlichen Afrika bilden. Die Ernennung als Naturerbe liegt bei einem Nationalpark nahe. Dieser Park ist gleichzeitig als kulturelles Welterbe anerkannt, da sich in den zahlreichen Höhlen und Felsüberhängen die größte Konzentration von Khoisan-Felszeichnungen erhalten haben. Detailliertere Informationen zum *Maloti-Drakensberg* Nationalpark als Welterbe sind der entsprechenden Seite auf der Homepage der UNESCO zu entnehmen: <http://whc.unesco.org/en/list/98> (letzter Abruf 7.09.2016).

die Teerung des Sani Passes zwar den lokalen südafrikanischen Tourenanbietern hohe Verluste bereiten wird, jedoch insgesamt so viele neue Touristen durch die Möglichkeit der Pass Befahrung in üblichen Leihwagen (mit Zweiradantrieb) angezogen werden, dass beide Grenzgebiete, insbesondere die lesothische Seite, letztlich wirtschaftlich davon profitieren werden (Dept. of Transport 2012: 3f und 29).<sup>3</sup> Gegner des Straßenausbaus sind jedoch nicht nur die Tourenanbieter, die ihr Geschäft bedroht sehen. Vielmehr kam auch eine lokale Wirtschaftsstudie, die von der südafrikanischen Regierung im Vorfeld des Entscheidungsprozesses in Auftrag gegeben wurde, zu dem Ergebnis, dass in diesem speziellen Fall die anvisierten Ziele nicht nur verfehlt, sondern sich sogar ins Gegenteil verkehren könnten (ADEC 2009).

Im Rahmen der ‚Forschungsklasse-Welterbe‘ an der Universität zu Köln habe ich vom elften Februar bis zum siebten April 2016 eine explorative Forschung in den beiden genannten südafrikanischen Orten durchgeführt und dabei vorrangig die von der Infrastrukturmaßnahme betroffenen Tourenanbieter und ihre Fahrer befragt. Mit dieser Arbeit werde ich klären, welche Bedeutung der als ‚naturnah‘ wahrgenommene bisherige Zustand des Sani Passes für den dortigen Tourismus hat. Bislang ist der Sani Pass selbst die größte Touristenattraktion vor Ort (ADEC 2009: 32). Dabei sind drei zusammen wirkende Faktoren für die derzeitige Ausprägung des Sani Pass Tourismus entscheidend: (1) befindet sich der Sani Pass noch vollständig auf südafrikanischem Territorium. (2) Wirkt die wirtschaftlich-räumliche Ausgrenzung und rassistische Diskriminierung von schwarzen<sup>4</sup> Menschen während der Apartheid<sup>5</sup> nach, so dass die Geschäftsinhaber der Tourenunternehmen fast ausschließlich weiß und ihre Fahrer mehrheitlich schwarz sind und (3) treffen Südafrika und Lesotho auf bi-nationaler Ebene als wirtschaftlich ungleich starke Nachbarn aufeinander. Die Sani Pass Teerung<sup>6</sup> geht dabei zurück auf ein 2005 geschlossenes Abkommen beider Regierungen zu einer verbesser-

---

<sup>3</sup> Interessanterweise werden hier gar keine Zahlen kalkuliert. Quellenkritisch ist hier anzumerken, dass die meisten Zahlen aus den für den EIA-Report herangezogenen Gutachterstudien geschätzt sind oder auf Basis einer lediglich geringen Datenreihe errechnet wurden.

<sup>4</sup> Ich verweise hier ausdrücklich auf die große Problematik der verwendeten Begriffe ‚schwarz‘ und ‚weiß‘, wegen ihrer rassistischen Konnotationen und aufgezwungenen Repräsentationsformen kultureller Differenz, die auch im Begriff ‚westlich‘ mitschwingen – siehe z.B. do Mar Castro Varela und Dhawan (2005) oder die diskursiven Strategien von *Der Westen und der Rest* (Hall 1992). Aus pragmatischen Gründen und vor allem, weil es im südafrikanischen Kontext Alltag ist, verwende ich in dieser Arbeit dennoch diese problematischen Begriffe.

<sup>5</sup> Für eine Definition und Historiographie von Apartheid siehe z.B. van Aswegen 1993 und Worden 2011.

<sup>6</sup> Genau genommen ist eine Teerung aufgrund der klimatischen und geographischen Bedingungen nicht möglich. Vielmehr soll die Straße mit einem harten Belag versehen werden, über dessen Materialbeschaffenheit insbesondere für den steilen Endabschnitt der Straße und die mehrere Monate im Jahr vereisten Kurven noch entschieden werden muss (Dept. of Transport 2012: 32-37 und 58-60). Der Einfachheit halber verwende ich jedoch für diese Arbeit stets den Terminus ‚Teerung‘.

ten Zusammenarbeit (Dept. of Transport 2012: 3). Die lesothische Regierung erhofft sich vor allem eine ähnliche touristische Entwicklung auf ihrer Seite der Grenze, wie in den vergangenen beiden Jahrzehnten im Nachbarland geschehen (vgl. ebd.; *Ukhahlamba Drakensberg* und *Sehlabathebe National Park Joint Management Committee* 2012; Beobachtung 31.03.2016). In dieser Arbeit werde ich vorrangig die Ausgangssituation zu Beginn der Infrastrukturmaßnahme festhalten und daher aus den genannten Gründen die südafrikanische Seite fokussieren. Mein Bericht gliedert sich wie folgt: unter Punkt zwei führe ich zunächst in den theoretischen Hintergrund der Forschung ein. Dabei konzentriere ich mich auf den Tourismus (2.3), stelle jedoch kurz die hier prägnanten Verbindungen zur *heritage*- (2.1) und Infrastruktur-Forschung (2.2) heraus. Hieran schließe ich den methodischen Teil unter Punkt drei an und gehe auf Fragefindung (3.1), verwendete Methoden (3.2), eine Reflektion meiner Methoden (3.3) und Auswertungsmethoden (3.4) ein. In Punkt vier stelle ich meine Ergebnisse beschreibend dar, bevor ich unter Punkt fünf ein Fazit ziehe und diese Arbeit schließlich mit einem Ausblick in ein mögliches weiteres Vorgehen (5.2) abrunde.

## 2 Theoretischer Hintergrund

### 2.1 *Heritage*-Forschung

„Global heritage, [...], is [...] a set of politically inflected material practices, [...] enacted at a national level and having devolved concrete effects for local residents. [...] The material constitution of sites, their [...] insertion into tourist economies, mobilization within national and global imaginings, and their many connected communities are all processes [which need to be examined in that regard]“ (Meskell 2015: 2).

Die bekannte amerikanische Archäologin Lynn Meskell stellt in ihrem aktuellen *heritage*-Reader zwar keine klare Definition zu *heritage*<sup>7</sup>, aber entscheidende Verknüpfungen heraus, die es zu analysieren gilt, um eine Welterbe-Stätte vollständig zu erforschen. Dabei hebt sie die verschiedenen Analyselevel von der nationalen bis zur lokalen Ebene ebenso hervor, wie sie die Einbindung des Welterbes in die Tourismusindustrie, die darin bemühten Vorstellungsbilder und die infrastrukturelle Beschaffenheit der untersuchten Orte als zu untersuchende Aspekte nennt.

„[H]eritage research cannot [...] deal with an issue like development without being cognizant of [...] site destruction, new infrastructures, [...], and so on“ (ebd.: 5).

---

<sup>7</sup> Der deutsche Begriff ‚Welterbe‘ deckt längst nicht alle Facetten des nunmehr international gebräuchlichen Konzeptes ‚heritage‘ ab. Es gibt keine klare Definition von *heritage* (vgl. Harrison 2013: 9). Der Einfachheit halber verwende ich die Begriffe in dieser Arbeit synonym.

## 2.2 Erforschung von Infrastrukturen

Brian Larkin, der in seinem 2013 erschienenen Artikel versucht, einen Überblick über den aktuellen Stand der Forschung aufzuzeigen, definiert Infrastrukturen als ‚gebaute Netzwerke‘:

„As physical forms they [Infrastrukturen] shape the nature of a network, the speed and direction of its movement, its temporalities, and its vulnerability to breakdown“ (ebd.).

Ich werde in diesem Rahmen nicht näher auf den Forschungsstand zu Infrastrukturen als einem der aktuellsten Themenfelder in der Ethnologie<sup>8</sup> eingehen, sondern nur die hier in Verbindung zum Tourismus wichtigen Aspekte aufzeigen.

„Modern social and cultural formations are technologically shaped; try to think carefully about mobility or interpersonal relations or a rational society without considering the technologies of harbors, railroad stations, roads [eigene Hervorhebung], telephones, and airports; [...]. At the same time, one must understand that technologies, [...] are socially constructed; they embody varied and even contradictory economic, social, professional, [...] goals“ (Misa 2003: 10).

Infrastrukturen gelten also als technische Errungenschaften und sind als solche eng mit global gültigen Vorstellungen von ‚Modernität‘ verbunden. Auf die politische Dimension von Straßen, die z.B. als Mittel zur Modernisierung und Generierung von Wirtschaftswachstum, gerade in Ländern des globalen Südens, eingesetzt werden, verweisen die Ethnologinnen Penny Harvey und Hannah Knox, welche mit ihrem Buch *Roads* die erste ethnographische Untersuchung von Straßenbaumaßnahmen vorgestellt hat (2015: 4).

## 2.3 Erforschung von Tourismus

Zur Anwerbung internationaler Touristen spielen Fantasiebilder und in der westlichen Kultur verankerte Dichotomie-Konstrukte wie z.B. ‚Natur vs. Kultur‘; ‚modern vs. traditionell‘; ‚Zivilisation vs. Wildnis‘ eine entscheidende Rolle (Salazar 2011: 2). Insbesondere in der westlichen Vorstellung von ‚Natur‘ werden Landschaften und die darin befindlichen Tiere und Pflanzen bewusst menschlichen Siedlungsräumen gegenübergestellt.<sup>9</sup> Der Soziologe John Urry unterschied in seinem viel zitierten Artikel *The*

---

<sup>8</sup> Je nach Vorpositionierung der Forscher aus weiteren aktuellen Theorie-Richtungen, wie der Ontologie-Debatte, der politischen Ökologie oder der Latour’schen Akteur-Netzwerk-Theorie (um nur die wichtigsten in Bezug auf die aktuelle Infrastruktur-Forschung zu nennen) werden Infrastrukturen heute mit verschiedenen Ansätzen als Mittel eingesetzt, aufzudecken, wie sie als technische Maßnahmen dazu benutzt werden, das politische und soziale Leben der Menschen in ihrem Umfeld zu organisieren (Larkin 2013: 329ff).

<sup>9</sup> In diesem Zusammenhang steht auch die Naturschutzpolitik der *fortress conservation*, die dadurch gekennzeichnet ist, die Naturschutzgebiete möglichst frei von erkennbaren menschlichen Einflüssen zu



*Consumption of Tourism* für den internationalen Tourismus Fred Hirsch folgend zwischen einer romantisierenden und einer kollektivierenden Form. Für den romantisierenden Tourismus sind Natur-Phänomene, Empfindungen der Entlegenheit und persönliche Begegnungen mit wenigen Personen charakterisierend. Demgegenüber ist die Anwesenheit anderer Menschen, teilweise in großer Zahl, konstituierend für die kollektivierende Form des Tourismus. In diesem Fall werden Orte als öffentlich konstruiert, als ‚place to be‘ (Urry 1990: 31). Die beiden gegensätzlichen Ansätze unterscheiden sich insbesondere im Hinblick auf ihre sozial-wirtschaftliche und infrastrukturelle Dimensionierung. Während es für den kollektivierenden Tourismus tendenziell vorteilhaft ist, moderne(re) Infrastrukturen zu schaffen, um mehr Menschen in kürzerer Zeit zum selben Ort zu mobilisieren (ebd.: 30), was der staatlichen Intention der Sani Pass Tee-rung entspricht, verstehen Anhänger des romantisierenden Tourismus dies als Angriff auf die vermeintliche Authentizität der Erlebnisse (ebd.: 32). Urry zitiert weiter J.A. Walter, der auf die unterschiedlich wirtschaftliche Dimensionierung hinweist:

„Professional opinion-formers (brochure writers, [...] Countryside Commission staff, etc.) are largely middle class and it is within the middle class that the romantic desire for positional goods is largely based. Romantic solitude thus has influential sponsors and gets good advertising. By contrast, the largely working class enjoyment of conviviality, sociability and being part of a crowd is often looked down upon by those concerned to conserve the environment. This is unfortunate, because it ... exalts an activity that is available only to the privileged” (Walter 1982: 303 zit. in Urry 1990: 33).

Für meine Arbeit bleibt hier festzuhalten, dass (1) der Romantisierungstourismus eng mit Vorstellungen von ‚unberührter Natur‘ als Gegenkonstrukt zu ‚modernen Lebenswelten‘ zusammenhängt und eher von der wirtschaftlichen Mittel- bis Oberschicht vertreten wird, und (2) der kollektivierende Tourismus, der vor allem von der aufstrebenden Arbeiterklasse gesucht wird, sich zwar nicht gegen westliche Naturvorstellungen wendet, jedoch moderne Infrastrukturen bevorzugt. Meine These lautet folglich: Infrastrukturen spielen eine wichtige Rolle für die Übermittlung touristischer Fantasiebilder und tragen entscheidend dazu bei, wie Touristen die von ihnen besuchten Orte erleben und wertschätzen!

---

halten. Demgegenüber gelten Ansätze zur expliziten Teilhabe menschlicher Gemeinschaften an Nutzungsmöglichkeiten von Naturschutzgebieten unter dem Begriff des *community based natural resource management* immer noch als neu, wenngleich ihre Umsetzung nicht nur *en vogue* ist, sondern vielerorts realisiert (vgl. Dan Brockingtons *Fortress Conservation* (2002) mit Brian Childs *Origins and Efficacy of Modern Community Based Natural Resources Management (CBNRM) Practices in the Southern African Region* (o.J.)).

### 3. Fragestellung und Methoden

#### 3.1. Fragefindung und –formulierung

Der Sani Pass und die sich über mindestens zehn Jahre hinziehende Diskussion einer möglichen Teerung kannte ich bereits aus früheren Südafrika-Reisen. Ort und Thema für meine Forschung waren daher schnell gefunden. Die Fragestellung musste aufgrund der Kürze des Aufenthaltes im Vorhinein gut eingegrenzt werden. Da die Wahl der Methoden damit einhergeht, überlegte ich, welche Methoden ich wie vor Ort anwenden konnte. Hier musste ich vor allem die besonderen Umstände meiner Forschung mit Kind berücksichtigen. Da ich Mutter einer zum Forschungszeitpunkt zwanzig Monate alten Tochter bin, habe ich die Reise gemeinsam mit meiner Familie organisiert.<sup>10</sup> Ein häufig gewähltes Mittel, um innerhalb kürzester Zeit möglichst aussagekräftige Informationen zu erlangen, sind so genannte Experten-Interviews (Meuser und Nagel 2009: 466ff; Schlehe 2008: 127f).<sup>11</sup> Ich fokussierte daher eine Befragung der lokalen Tourenanbieter. Meine Forschungsfrage im Vorfeld lautete schließlich: Welche Bedeutung hat der aktuell noch ungeteerte Zustand des Sani Passes für lokale Anbieter touristischer Ausflugstouren? Im Laufe der Forschung änderte ich meine Fragestellung folgendermaßen ab: Welche Bedeutung hat der bisher ungeteerte, als ‚naturnah‘ wahrgenommene Zustand des Sani Passes für den Tourismus? Man kann es auch so formulieren: welchen Anteil macht die Befahrung des Sani Passes auf Schotterbasis am Gesamterlebnis der Tagestouren aus? Dabei möchte ich auch klären, welche Tourismusform nach Urry am Sani Pass vorherrscht. Diese Änderung erschien mir möglich, da meine Interviewpartner mir erstens viel von ihren alltäglichen Erfahrungen mit den internationalen Touristen berichteten und ich zweitens den finalen Report der von der südafrikanischen Regierung beauftragten Machbarkeitsstudien (Environmental Impact Assessment Report, im Weiteren mit EIA abgekürzt) zugetragen bekam, worin u.a. die Ergebnisse einer früheren Touristenbefragung mit Fragebögen zusammengefasst sind (Dept. of Transport 2012).

---

<sup>10</sup> Während mein Mann jedoch von seinem Arbeitgeber maximal vier Wochen zusammenhängenden Urlaub bewilligt bekam, wollte ich den Auslandsaufenthalt so lange wie uns als Familie finanziell und organisatorisch möglich gestalten. Die zweite Hälfte der Forschung löste meine Mutter dann meinen Mann als ‚Babysitter‘ ab.

<sup>11</sup> Als Experten gelten dabei Personen, die der Forscher für einen bestimmten Bereich, in meinem Fall die Befahrung des Sani Passes, als besonders kompetent einschätzt und die meist selbst Teil des untersuchten Handlungsfeldes sind (Meuser und Nagel 2009: 466ff; Schlehe 2008: 127f).

### 3.2. Verwendete Methoden

Meinen Methodenmix bildeten die Teilnehmende Beobachtung nach Bettina Hauser-Schäublin (2008) mit einigen Einflüssen der Systematischen Beobachtung nach Bettina Beer (2008) und unstrukturierte Interviews als eine Kombination aus problemzentrierten und biographischen Interviews von Experten (Meuser und Nagel 2009: 465-479; Schlehe 2008: 125-129; Witzel 2008). Als Experten identifizierte ich diejenigen, die täglich mit dem Sani Pass Tourismus zu tun haben (Meuser und Nagel 2009: 466). Aus diesem Grund bezogen sich meine Interviews auch stets auf zumindest den spezifisch mit dem Sani Pass befassten Lebensabschnitt meiner Interviewten (Schlehe 2008: 127). Dabei überließ ich nicht nur die formale und inhaltliche Ausgestaltung meinen Interviewpartnern, sondern operierte auch mit lediglich fünf Leitfaden-Fragen<sup>12</sup>. Judith Schlehe folgend war mir besonders wichtig, meine Auffassung und Meinung zu den gehörten Aussagen unmittelbar zurück zu spiegeln, um etwaige Missverständnisse einzugrenzen, aber auch die Gespräche in tiefergehende Ebenen zu leiten (vgl. ebd.: 126). Fest verabredete Interviews, die ich auf Tonband aufnahm, führte ich mit den (weißen) Chefs von vier der fünf größeren Unternehmen, zwei (weißen) Ehepaaren, die neben ihren Fahrten für die größeren Anbieter am erfolgreichsten eigene Touren durchführen, dem einzigen (schwarzen) Tourenanbieter, dem (schwarzen) Chef des Tourist-Offices, dem (schwarzen) Bürgermeister, dem (weißen) Manager und Teileigentümer des höchstgelegenen Pubs, dem (weißen) Manager des drittgrößten Hotels, dem (indischstämmigen) Manager des zweitgrößten Hotels und dem (weißen) Manager der *Southern Drakensberg Tourism Organization*. Mit sechs (fünf schwarzen und einem weißen) Fahrern führte ich zum Teil mehrere, nicht weniger informative oder tiefgehende informelle Gespräche, ebenso mit dem (schwarzen) leitenden Beamten der südafrikanischen Grenzkontrolle. Eine Anonymisierung meiner Interviewpartner war für meine Forschung weder relevant noch gewünscht, da die Meinungen der Befragten hinlänglich bekannt sind und es ihnen gerade um die weitere Verbreitung ihrer Position geht.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Diese lauteten: 1. What do you think, what makes the Sani Pass so special for international tourists? 2. What does the Sani Pass mean to you personally? 3. How did you feel when you heard about the decision of the government to tar the pass? 4. What is your opinion towards the tarring? (What advantages and disadvantages do you see for yourself/your company/the whole region?) 5. What kind of scenario would you wish for the future of the Sani Pass?

<sup>13</sup> Die meisten der Befragten haben mindestens schriftlich ihre Einwände im Laufe des Entscheidungsprozesses dargelegt. Manche waren als Mitglieder beauftragter Gutachter-Institutionen sogar aktiv in den Prozess involviert.

### 3.3. Methodenreflektion

Meine Teilnahmen an den Sani Pass Ausflügen habe ich zusätzlich zu den Beobachtungsnotizen versucht, in Videosequenzen festzuhalten. Jedoch stellte es sich als zu schwierig heraus, den passenden Moment zum Einschalten der Kamera im Vorhinein zu wählen, da ich sie aufgrund der begrenzten Akkukapazität nicht dauerhaft während der ganztägigen Ausflüge einsetzen konnte. Manches Mal schaltete ich die Kamera zu spät ein und ärgerte mich über die verpassten Momente. Aus diesen Gründen<sup>14</sup> entschied ich mich, die Kamera nur noch zur Tonaufnahme bei Gesprächen zu verwenden und kein eigenes Video zur Forschung anzufertigen.

Ethnologische Forschungen sind stets abhängig von der ‚Stimmung‘ und Situation vor Ort (Hauser-Schäublin 2008: 38). Die Reflektion meiner Forschung gliederte ich im Folgenden in drei Kategorien, die mir besonders prägend erscheinen: (1) zeitliche Einordnung, (2) räumliche Besonderheiten (der Ortsinfrastrukturen und der Wahl meines Wohnortes) und (3) persönliche Einflussnahme (Auswirkungen von in meiner Person begründeten Eigenschaften und der ‚Forschung mit Kind‘).

#### 3.3.1 Zeitliche Einordnung meiner Forschung

Mein achtwöchiger Aufenthalt erstreckte sich über die Hauptreisezeit am Sani Pass, daher traf ich insbesondere in den wenigen Cafés und Geschäften ständig auf internationale Touristen und bekam so manches Gespräch über ihre Ausflüge mit. Die Kontaktaufnahme zu den Einwohnern Himevilles und Underbergs war aus dem gleichen Grund umso schwieriger, trotz der Ansprache meiner in vorherigen Reisen gemachten Bekanntschaften. Ich besorgte mir ein lokales Telefonverzeichnis und telefonierte die entsprechenden Firmeneinträge ab. Sämtliche im Tourismus tätigen Einwohner waren aufgrund der Hochsaison zeitlich eng eingespannt, so dass sich Terminfindungen für Interviews manches Mal mühsam gestalteten. Andererseits beeinflusste das sicherlich auch den inhaltlichen Verlauf der Interviews, da die Interviewpartner mental permanent mit dem Tourismus befasst schienen.

Zu Beginn meiner Forschung herrschte insbesondere bei den Tourenanbietern Unsicherheit vor. Zwar berichteten mir alle von der ministerialen Entscheidung zur Straßenteuerung aus 2012, da aber bislang nichts weiter geschehen war, gingen vier der fünf

---

<sup>14</sup> Ein weiterer Grund ist, dass auf der für Videos aller Art bekannten Internetplattform *Youtube* man bereits eine breite Auswahl privater bis professioneller Videos über den Sani Pass, von der Autowerbung über Reiseberichte bis zu Aufzeichnungen der alljährlich stattfindenden Sportveranstaltungen (die größten sind *Sani2C*, ein mehrtägiges Fahrradrennen, und der *Sani Stagger*, ein den Sani Pass hoch und wieder herunter führender Marathon), findet.

großen Tourenanbieter davon aus, dass die Entscheidung vielleicht doch noch, nicht zuletzt wegen der durch die weltweite Wirtschaftskrise angespannten finanziellen Lage des südafrikanischen Staates ‚im Sande verlaufen‘ würde. Gegen Ende der ersten Hälfte meines Aufenthaltes berichteten die Fahrer jedoch plötzlich, dass sie auf ihren Touren Landvermesser getroffen hätten, die Vermessungsmarken am Sani Pass aufstellten, und dass diese von einem Beginn der Straßenbauarbeiten noch in diesem Jahr gesprochen hätten. Die zweite Hälfte meines Aufenthaltes war folglich von großer Aufregung geprägt. Dies wurde noch verstärkt durch die Einberufung der Tourenanbieter zu einer Informationsveranstaltung des lesothischen Tourismusamtes im Golfclub in Underberg. Die beobachtende Teilnahme an dieser Informationsveranstaltung stellte den Höhepunkt und das zeitliche Ende meiner Forschung dar. Gerade erst fühlte ich mich in der Gemeinschaft der Tourenanbieter und Fahrer vor Ort angekommen, da gleich mehrere mich aktiv zur Teilnahme an der Veranstaltung eingeladen hatten. Dennoch wurde nicht zuletzt durch die besondere räumliche Situation der Forschung eine soziale Distanz aufrechterhalten.

### 3.3.2 Räumlich-soziale Besonderheiten der Forschung

Da sich die Geschäfte und Büros vor allem in Underberg befinden, während die meisten Menschen im Umland wohnen, Geschäftsinhaber vor allem in Himeville, ist für alle ein ständiges Pendeln zwischen diesen Orten gegeben, was einerseits eine Transportmöglichkeit erfordert und andererseits das gesellschaftliche Leben zweiteilt, was die teilnehmende Beobachtung erschwert. Die aus der Apartheid stammende Separierung von Wohngebieten für schwarze und weiße Südafrikaner ist hier immer noch vorherrschend. Underberg und Himeville sind die einzigen größeren, infrastrukturell modern gestalteten Grenzsiedlungen und ihre Einwohner überwiegend ‚weiß‘ (vgl. KwaSani Municipality 2016: 32 und 101f).<sup>15</sup> Im Vergleich wohlhabenden weißen Geschäftsinhabern stehen viele, vorwiegend schwarze Arbeiter aus dem Umland gegenüber (ebd.: 27 und 36). Dies ist ein problematischer und forschungsrelevanter Umstand, auf dessen

---

<sup>15</sup> Der jährliche Report der KwaSani Municipality greift auf statistische Zahlen von 2011 zurück, wonach 12.898 Einwohner im gesamten Gemeindegebiet wohnen, aufgeteilt in die beiden urbanen Siedlungen Underberg und Himeville, sowie sieben weitere rurale, verstreute Siedlungen (2016: 30). Von den gesamten Einwohnern wurden 11.335 als schwarz und 1.350 als weiß klassifiziert (ebd.: 32). Leider gibt es hier keine Auflistung der Einwohnerzahlen pro Ort. Folgende Charakterisierung der demographischen Ortsbeschaffenheit gibt die Abhängigkeit am besten wieder: „Underberg and Himeville towns are the only formal urbanised nodes and house all formal (first economy) economic activities within the municipality. The areas surrounding these towns is [sic!] characterised as large, tribal areas with an informal settlements [sic!] pattern. These areas are completely reliant on Underberg for employment, goods and services” (ebd.: 36).

geschichtliche Ursachen ich hier nicht weiter eingehen kann, der jedoch eine wesentliche Rolle für die Konstituierung der unterliegenden Machtverhältnisse auf der lokalen Ebene spielt.

Der von mir gewählte Wohnort in Himeville hat folglich meinen Zugang zur schwarzen Bevölkerung behindert (vgl. Hauser-Schäublin 2008: 47).<sup>16</sup> Andererseits versuchte ich diesen Umstand und das erforderliche Pendeln zwischen den Orten durch eine stärker systematische Ausrichtung meiner Beobachtungen zu kompensieren (vgl. Beer 2008: 170). So nahm ich jeweils einmal an einer der typischen Sani Pass Tagestouren der drei größten Anbieter teil und suchte insbesondere den Kontakt zu den schwarzen Fahrern.

### 3.3.3 Persönliche Einflussnahme auf die Forschungsergebnisse

Insgesamt muss ich anmerken, dass ich als weiße Europäerin mit weniger schwarzen als weißen Südafrikanern gesprochen habe. Der Bürgermeister erklärte mir, dass die vorherrschende Meinung der überwiegend schwarzen *Communities* in der Umgebung von Himeville und Underberg pro Sani Pass-Teerung ist. Die dort lebenden Menschen würden nicht am Sani Pass Tourismus teilhaben und erhoffen sich durch die Straßenbaumaßnahme zumindest für ein paar Jahre einen Job zu bekommen. Das erscheint mir zutreffend, überprüft habe ich diese Aussage jedoch nicht.<sup>17</sup> Auch habe ich mit deutlich mehr Männern als Frauen gesprochen. Ich vermute, dass ich allein aufgrund meiner Herkunft aus Deutschland von den meisten Südafrikanern, unabhängig von ihrer Hautfarbe, im Vergleich zu ihnen selbst als privilegiierter und wohlhabender eingeschätzt

---

<sup>16</sup> Die Schilderung eines Alltagserlebnisses aus meiner Forschung soll diesen Umstand illustrieren. Wir wohnten zur Untermiete in einem Haus in der reicheren Gegend Himevilles. In dem Ort gibt es einen großen Spielplatz direkt neben dem Fußballfeld. In der spezifischen Weise, wie der Ort angelegt wurde, ergibt sich eine mögliche Betrachtung dieser Spiel- und Sportstätte als ‚Puffer‘-Zone zwischen der Villengegend Himevilles, die nach wie vor vermehrt von Weißen bewohnt wird, und der armen Siedlung typisch südafrikanischer ‚Regierungshäuschen‘, in denen ausschließlich schwarze Familien wohnen. Auf jeder Fahrt zwischen Himeville und Underberg kam ich an den Plätzen vorbei. Nie habe ich Weiße dort gesehen. Beim ersten Spielplatzbesuch meines weißen Mannes mit unserer weißen Tochter erklärte eine Gruppe von schwarzen Jugendlichen ihm, dass sie dort nicht erwünscht seien. Beim nächsten Ausflug dorthin zu dritt trafen wir auf ca. sechs uns misstrauisch beäugende schwarze Frauen und eine Gruppe von schwarzen Kindern, die uns eher neugierig beobachtete. Meine Tochter lief sogleich zu einem Drehkarussell, auf dem bereits zwei schwarze Kinder spielten. Eine Person muss um das Gestell herumlaufend das Karussell von außen anschieben, damit diejenigen, die auf der Plattform stehen, sich im Kreise drehen können. Das ist bei fast 40 Grad im Schatten anstrengend. Ich übernahm diese Aufgabe und lud alle Kinder ein, sich auf das Karussell zu stellen. Diese Geste wurde von den schwarzen Frauen mit einem unmittelbaren Stimmungswechsel und kopfnickendem Gruß an meinen Mann und mich beantwortet, wenngleich sie weiterhin auf Abstand blieben. Ihre Kinder hingegen suchten regelrecht die Nähe meiner Tochter und spielten zum Glück scheinbar ungezwungen mit ihr und uns. Dieses Muster wiederholte sich auch während der weiteren Spielplatz-Besuche. Es war erschreckend, zu sehen, wie sehr die Rassentrennung aus der Apartheid auch zwanzig Jahre nach ihrem Ende, als räumliche und wirtschaftliche Trennung insbesondere in dieser ländlichen Gegend fortwirkt.

<sup>17</sup> Hier hätte sich für mich auch eine sprachliche Hürde ergeben, da in den schwarzen Siedlungen außerhalb von Himeville und Underberg vorwiegend IziZulu gesprochen wird.

wurde. Insbesondere die Tourenanbieter und Fahrer freuten sich über mein Interesse und verbanden damit die Hoffnung, dass ihr Dilemma einem größeren Publikum bekannt gemacht wird. Wurde mein Gesprächsgesuch am Telefon oder persönlich abgewiesen, versuchte ich es stets ein zweites Mal durch persönliches Nachfragen im jeweiligen Büro. Meist nahm ich hierzu meine Tochter mit. In ihrer Anwesenheit war nicht nur die Kontaktaufnahme einfacher, mir wurde darüber hinaus direkt mit mehr Vertrauen, Offenheit und Wohlwollen begegnet, so dass ich in ihrer Begleitung keine einzige Absage erhalten habe. Unabhängig von der Hautfarbe meines Gegenübers machte mich meine Tochter unmittelbar zu einer arbeitenden Mutter, deren Lebensumstände meine Gesprächspartner nachvollziehen konnten und mit ihnen verbunden fühlten. Ohne meine Tochter war ich ‚nur‘ eine junge weiße Studentin aus einem fernen Land, von dem die meisten der befragten Südafrikaner keine persönliche Kenntnis haben. So ergaben sich zwar einige organisatorische Mühen durch die Forschung mit Kind, jedoch auch vorher ungeahnte Vorteile.

### **3.4. Auswertung**

Der Auswertungsprozess meiner Arbeit gestaltete sich in zwei Schritten: erstens der Transkription meiner Tonaufzeichnungen und zweitens der Textanalyse.

#### 3.4.1 Transkription

In meiner gedanklichen Reflektion der geführten Interviews wählte ich zwei Interviews<sup>18</sup> für genauere Einzelfallanalysen aus (vgl. Schmidt 2008: 455f; Witzel 2000: o.S.). Hierzu transkribierte ich diese beiden Interviews vollständig, las sie mehrfach intensiv durch und fertigte beständig ‚Gedanken-Memos‘ an (vgl. Langer 2010: 517). Alle anderen Aufnahmen transkribierte ich nur selektiv und paraphrasierte die ausgelassenen Sequenzen. Da ich damit zum Teil bereits in Südafrika begonnen hatte, habe ich zwar auffällige Körpersignale, Pausen oder ähnliche non-verbale Auffälligkeiten mit vermerkt, jedoch ohne systematische Verwendung von Kriterien und Regeln (vgl. ebd. 2010: 518f). Auch die Aufnahmen von der Informationsveranstaltung des lesothischen Tourismusamtes behandelte ich besonders. Um aussagekräftige Passagen für die genaue Transkription auszumachen, nahm ich zunächst eine aus der Organisationsethologie

---

<sup>18</sup> Die beiden Interviews, die ich hierzu auswählte, hatten von Anfang an versprochen besonders informativ zu werden. Einmal war mein Interviewpartner der drittgrößte Tourenanbieter und (anders als die beiden noch größeren Tourenanbieter) zugleich einer der größten Unterkunftsanbieter und hatte sich im Verhältnis zu den anderen Einwohnern persönlich am stärksten in dem Entscheidungsfindungsprozess für die Straßenteerung engagiert. Das zweite hierzu ausgewählte Interview hatte ich mit dem zahlenmäßig größten Tourenanbieter vor Ort geführt.

stammende Situationsanalyse vor (vgl. Diel-Khalil und Götz 1999: 92), die ich zum Teil bereits unmittelbar an meine Teilnahme an der Veranstaltung in meinen Feld- und Kopfnotizen begonnen hatte (vgl. DeWalt und DeWalt 2002: 149). Hierzu versuchte ich in erster Linie die von Helga Diel-Khalil und Klaus Götz gestellten Fragen zur Entschlüsselung verschiedener Machtebenen zu beantworten (1999: 92). Die Transkripte ergänzten meine Beobachtungsprotokolle, gesammelte Literatur und übrigen Quellen, deren Auswertung in einem zweiten Arbeitsabschnitt erfolgte.

### 3.4.2 Qualitative Inhaltsanalyse

Zur allgemeinen Auswertung aller zusammen getragenen Quellen nutzte ich fünf Schritte aus Textanalysen, die von Russell Bernard und Gery Ryan (2010), ähnlich aber auch in komprimierter Form von Christiane Schmidt (2008) aufgezeigt worden sind. Im Fokus stehen hierbei die Bildung von Kategorien oder Themen zu Codes, deren Anwendung auf das gesammelte Textmaterial und die anschließende Verbindung der in Wechselwirkung mit theoretischen Texten und Annahmen gefundenen Konzepte zu einer *Grounded Theory*<sup>19</sup>:

(1) Mit einem systematischen Vergleich meiner Quellen hinsichtlich von Ähnlichkeiten, Wiederholungen und Unterschieden startend, suchte ich nach Themen (Bernard und Ryan 2010: 56-59). Deduktive Themenkategorien, wie z.B. ‚belonging‘ oder ‚Abenteuer‘ ergänzte ich mit induktiven Codes wie z.B. ‚politische Entscheidung‘ (ebd.: 266f). Dabei achtete ich insbesondere auf indigene Kategorien bzw. kulturelle Domänen und fand eine Vielzahl an Metaphern und Analogien (ebd.: 57). (2) Ich fertigte Beschreibungen zu meinen Themen an (ebd.: 65). (3) Dann brachte ich die gefundenen Themen in eine hierarchische Ordnung und bildete ein Code-Buch (ebd.: 86ff). (4) Mit der ‚Cutting and Sorting‘- Technik wendete ich die Themen auf die (ausgedruckten) Texte an und schnitt die entsprechenden Textabschnitte aus, um sie anschließend auf dem Tisch nach Themen geordnet in eine sinngebende Reihenfolge zu legen (ebd.: 63f). Sich wiederholende oder ähnliche Textstellen stapelte ich aufeinander, so dass die meiner Meinung nach für den entsprechenden Themenaspekt oder Unterpunkt geeignetste obenauf lag. Hierdurch fielen auch einige zu ähnliche Unterkategorien wieder weg. (5) Schließlich verband ich die gefundenen Themen mit meinen theoretischen Überlegungen zu einem Argumentationsleitfaden. Dies hatte ich bereits parallel zu den vorherge-

---

<sup>19</sup> Meine Forschung kann als Anfangspunkt für eine *Grounded Theory* verstanden werden, ist aber keinesfalls umfassend genug, um eigene theoretische Überlegungen fundiert abzusichern. So weise ich hier besonders auf den begrenzten Umfang und die Zeitbezogenheit meiner Ausführungen hin.



henden Arbeitsschritten mit den vollständig transkribierten beiden Interviews in Einzelfallanalysen gemacht (vgl. Schmidt 2008: 455ff; Witzel 2000: o.S.), die die meisten induktiven Themen ergeben hatten. Die genannten fünf Schritte bearbeitete ich nicht linear, sondern wiederholte sie mehrfach bzw. wechselte dabei vor und zurück (Roulston 2014: 305). Meine Gedanken zu Konzepten, Widersprüchen, Fragen und Zusammenhängen zwischen Theorie und Forschungsdaten notierte ich während des Auswertungsprozesses gesondert. Ich entwickelte jedoch keine eigenen Konzepte, wie in der *Grounded Theory* eigentlich vorgesehen (vgl. Bernard und Ryan 2010: 270ff).

#### 4. Aktuelle Gestaltung des Sani Pass Tourismus

Von Underberg oder Himeville aus startende Ganztagesausflüge mit Allradfahrzeugen auf dem Sani Pass als drittsteilster Passstraße der Welt bis hinauf in das Königreich Lesotho bilden den Kernpunkt des internationalen Tourismus in diesem Teil des *Maloti-Drakensberg* Nationalparks (Sycholt 2002: 113ff). Tourismus-Flyer werben für die Sani Pass Touren mit einem besonderen ‚Abenteuer-Charakter‘, der bildlich insbesondere in den Allradfahrzeugen und der Bergwelt widergespiegelt wird (vgl. Abb. 1).



Abb. 1: Werbe-Flyer für Sani Pass Touren aus 2016

Das Gesamterlebnis des ‚Abenteuers‘ setzt sich meinen Forschungsdaten zufolge aus verschiedenen Komponenten zusammen: (1) der spezifischen Entstehungsgeschichte des Sani Passes, (2) den infrastrukturellen Unterschieden zwischen dem Startpunkt im südafrikanischen Tal und der lesothischen Hochebene als Ziel, (3) den Naturerlebnissen und Ausblicken während der langsamen (!) Befahrung des Sani Passes, (4) dem Passieren sowohl der südafrikanischen, als auch der lesothischen Grenzkontrolle inklusive neuer Stempel im Pass, (5) der kulturellen Erfahrung in einem ‚living Basotho village‘ und (6) einem Besuch des ‚höchstgelegenen Pubs Afrikas‘. Ohne im Rahmen

dieser Arbeit ins Detail der einzelnen Komponenten gehen zu können, stelle ich im Folgenden die jeweils markantesten Aspekte der Einzelkomponenten heraus.

„So there is, ah, the road, the fact of going into Lesotho, ah, scenery, the pub and culture. But the road is a common denominator of all the experiences that we have“ (Interview S. McLean 20.02.16).

#### **4.1.1 Die Entstehungsgeschichte des Sani Passes**

Das prägende Entwicklungsmoment in der Geschichte des Sani Passes ist seine Entstehung aus einem seit 1913 bestehenden Saumpfad für den Maultier-Transport<sup>20</sup> zu einer mit Allradfahrzeugen benutzbaren Straße unter der Leitung der 1955 vom Himeville-Einwohner David Alexander gegründeten *Mokhotlong Mountain Transport Company*. Die genannte Firma besteht unter mehrfach geänderter Führung und dem Namen *Sani Pass Tours* bis heute fort, verschrieb ihre Tätigkeit seit den 1980er Jahren zunehmend dem Tourismus (Alexander 2005; Clark 2010: 116ff). Da der Bau der Straße mithilfe vieler schwarzer Arbeitskräfte selbst organisiert und bewerkstelligt wurde, herrscht insbesondere in der alteingesessenen weißen Anwohnergemeinschaft von Himeville und Underberg ein Eroberungsnarrativ und starkes Identifikationsgefühl mit dem Sani Pass vor (ebd.; vgl. Interviews M. Cairns 1.03.2016, C. Major 2.03.2016). Die mehrheitlich schwarzen Beschäftigten der Tourenanbieter haben jedoch das gleiche Gefühl des *belonging* in Bezug auf die Straße (i. Gespräche mit W. Duma 9.03.2016, ‚Fourfeet‘ 29.03.2016 und S. Mtolo 31.03.2016). Das Eroberungsnarrativ spielt auch bei den Tagestouren eine wichtige Rolle, da z.B. die Erzählung historischer Anekdoten auf keiner Fahrt fehlen darf (i. Gespräch Elias 10.03.2016). Die verbale geschichtliche Einbettung in Kombination mit der für sich wirkenden, selbst in Allradfahrzeugen etwas beschwerlichen Auffahrt des Sani Passes auf Schotterbasis lässt die Touristen die Eroberung des Passes in gefühlter Weise nachvollziehen (Beobachtung 6.03. und 10.03.2016).

---

<sup>20</sup> Zunächst ging es um den Handel von lesothischer Wolle und Mohair gegen südafrikanische Lebensmittel.

#### 4.1.2 Die infrastrukturellen Unterschiede zwischen Südafrika und Lesotho



Abb. 2 (links): touristische Hinweisschilder Underberg; Abb. 3 (rechts): Ausblick auf einige Rundhütten an der lesothischen Grenzkontrolle (beides eigene Fotos, 10.03.2016)

Ein wesentlicher Wirkmechanismus der Touren besteht darüber hinaus in der deutlich unterschiedlichen Infrastruktur der Startpunkte in Underberg oder Himeville und dem Ziel auf dem lesothischen Hochplateau, sowie den dadurch mobilisierten Fantasiebildern aus der westlichen Vorstellungswelt. Während internationale Touristen im südafrikanischen Tal die gewohnte Infrastruktur einer ländlichen Kleinstadt mit agrarwirtschaftlicher Umgebung vorfinden, sind die Siedlungen in der kargen lesothischen Hochebene von *Transhumanz* und Rundhütten ohne jegliche moderne Infrastruktur geprägt.<sup>21</sup> Der Übergang von der gewohnten Infrastruktur zur kargen ‚Steppen-Gebirgslandschaft‘, die unserem westlichen Klischee vom ‚wildem afrikanischen Dorf, fern jedes Kontaktes zur Zivilisation‘ recht nahe kommt (vgl. Salazar 2011; Urry 1990), wird durch die Fahrt mit Allradfahrzeugen entlang des Sani Passes und durch den Nationalpark gestaltet.

<sup>21</sup> Auf südafrikanischem Gebiet herrschen fruchtbare Grasland-Biome vor, die vorwiegend landwirtschaftlich genutzt werden. Viele von den europäischen Kolonialisten gepflanzte Bäume machen Underberg und Himeville sehr ‚grün‘. Infrastrukturell muss der internationale Tourist auf nicht viel verzichten, abgesehen vielleicht davon, dass zum Teil weite Wege zwischen den ‚Hot-Spots‘ für Unterkunft, Essen und Erlebnis zurückgelegt werden müssen, für die man motorisiert sein muss. Die Landschaft des lesothischen Hochplateaus hingegen liegt jenseits der Wachstumsgrenze für Bäume oder größere Sträucher. In der Winterzeit sind Schnee und Eis dort und am Sani Pass häufig. Siedlungen sind geprägt von Rundhütten ohne Strom- und Wasserversorgung, die von *female headed households* gegründet wurden auf der Suche nach einem Einkommen in der Bewirtung der Viehhirten, die mit ihren Angora-Ziegen und Mohair-Schafen, sowie Eseln und Pferden dort in *Transhumanz* leben. Aufgrund des mittlerweile von den südafrikanischen Tourenanbietern etablierten Tourismus bewohnen nun einige Frauen fast dauerhaft ihre Hütten, um die Touristengruppen zur ‚cultural experience‘ zu empfangen (siehe Punkt 4.1.5. Für nähere Informationen über die Hochebene Lesothos siehe z.B. Russell Suchets *A Backpacker's Guide to Lesotho* (2009: 2-8).

### 4.1.3 Nationalpark und Sani Pass als Naturerlebnisse

Zunächst verläuft jede Sani Pass Tour in zügiger bequemer Fahrt entlang eines ersten noch geteerten Streckenabschnittes.<sup>22</sup> Beim Übergang auf die Schotterstrecke wird die Fahrt ‚rumpelig‘, die Fahrer schalten den Vierradantrieb ein und machen üblicherweise an dieser Stelle einen Scherz: „now, you get the african massage“ (Beobachtung 6.03., 10.03 und 30.03.2016). Nun geht es vorrangig um die vielfältige Fauna und Flora des Nationalparks mit vielen endemischen Vogel- und Pflanzenarten. An besonders schönen Aussichtspunkten stoppen die Fahrer und lassen die Touristen aussteigen. Bevor der Gipfel des Sani Passes auf fast 2.900 Metern Höhe als höchstem, per Auto befahrbarem Punkt im südlichen Afrika erreicht ist, muss noch das steilste Streckenstück mit 1.330 Höhenmetern auf 6,5 km bewältigt werden (Sycholt 2002: 113ff). Die vielen Kurven und der steinige Straßenuntergrund zwingen auch den Allradfahrzeugen auf diesem letzten Abschnitt eine Schrittgeschwindigkeit auf, bei der die Fahrzeuginsassen jedoch trotzdem noch gut ‚durchgerüttelt‘ werden (bequem ist die Sani Pass Fahrt gewiss nicht). Die Kurven tragen Namen, die die Fahrer den Touristen stolz ‚erklären‘, wie z.B. „grace corner – you pass by the grace of god“ oder „whiskey corner – drink a whiskey if you need’em to be brave enough to carry on“ (Beobachtung 6.03. und 10.03.2016). Auf dem Sani Pass Gipfel befindet man sich in einer hochalpinen Region und kann dennoch bei entsprechender Wetterlage den indischen Ozean in der Ferne sehen.



Abb. 4: Sani Pass Ausblick 10.03.2016 (eigenes Foto)

„The Sani Pass has a massive potential for a very positive experience, I think. And it’s just the sheer massive nature of the scenery, that – I think it’s overwhelming.

---

<sup>22</sup> Dieses in einer ersten, unumstrittenen Bauphase vor etwa sechs Jahren geteerte Stück verläuft bis ca. auf Höhe des letzten großen Hotels im südafrikanischen Tal. Da im Zuge der damaligen Bauarbeiten mehr als sechs verschiedene Baufirmen beauftragt werden mussten und Kosten als auch Zeitaufwand wesentlich höher ausfielen als vorab von der Regierung geplant, befürchteten einige Gegner eine ähnliche Entwicklung für die eigentliche Sani Pass Teerung, zumal sie die technisch anspruchsvollste Strecke enthält.

Don't underestimate the physical experience. It's an amazing feeling to go up into the mountains slowly, slowly" (Interview A. Berrutti 2.03.16).

Etwa auf halber Höhe des Sani Passes passieren die Tourgruppen die südafrikanische Grenzkontrolle.

#### 4.1.4 Die südafrikanische und lesothische Grenzpassage

Während sich die südafrikanische Grenzstation aus logistischen Gründen noch weit von der eigentlichen Grenzlinie entfernt befindet, steht die lesothische Grenzkontrolle direkt darauf, kurz hinter dem Sani Pass Gipfel. Touristenbefragungen aus dem EIA-Report zeigten, dass Lesotho für viele internationale Touristen ein unbekanntes Land ist. Der Stempel dieses für die Touristen ‚exotisch‘ anmutenden kleinen Landes in ihrem Pass, den sie sich durch die unbequeme Fahrt auf dem Sani Pass gefühlt ‚erarbeiten‘ mussten, schätzen daher viele sehr (vgl. ADEC 2009: 16-32, Beobachtung 3.03.2016).

#### 4.1.5 Der Besuch des ‚living Basotho village‘ Skering

Nach der Grenzpassage geht es in einer ca. zwanzig minütigen Fahrt weiter hinein ins Landesinnere bis zum lesothischen Dorf Skering, bei dem die Tourgruppen bereits von einer Mosotho<sup>23</sup> in ihrer Hütte zu der Verköstigung ihres frisch gebackenen Topfbrottes und dem möglichen Kauf von handgefertigten Souvenirs erwartet werden.



Abb. 5 (links): Tourgruppe im Dorf Skering; Abb. 6 (rechts): Angebot an Souvenirs und Topfbrot im Innern einer Hütte in Skering (beides eigene Fotos, 10.03.2016)

Diese Begegnung wird von den internationalen Touristen immer wieder als ‚hautnah‘ und „a real african experience“ beschrieben (vgl. ADEC 2009: 16-32; Beobachtung 6.03.2016). So berichten auch die Tourenanbieter davon, dass diese kulturelle Begegnung besonders bleibenden Eindruck hinterlässt:

<sup>23</sup> Das Land heißt Lesotho. Basotho sind die Einwohner und eine einzelne Person nennt man Mosotho. Sesotho ist die Sprache.



“If you take the dirt road away, the Basotho-Experience becomes forty per cent. Because it’s getting there, that’s half the experience. But, when you come back, the highlight of the experience is always the Basotho-village. That’s what stays in the mind of the people. But it’s the road that brings them [there]” (Interview Charles Major 2.03.16).

Das Anschlussstück des Sani Pass ab der lesothischen Grenzstation bis zur nächstgelegenen Stadt Mokhotlong wurde von der lesothischen Regierung bereits durch die Beauftragung einer chinesischen Baufirma geteert und wird seither scherzhaft ‚Highlands-Highway‘ genannt in Anspielung auf die Tatsache, dass die Straße die dort bislang einzige ‚moderne‘ Infrastruktur ist, die zudem bislang nur von einzelnen Fahrzeugen pro Tag befahren wird. Stattdessen sind die häufig auf der Straße zu findenden Eselgruppen, Pferdekarren, sowie Schaf- und Ziegenherden beliebte Fotoobjekte der internationalen Touristen, insbesondere wenn sie in Kombination mit auffälligeren Straßenaspekten, wie Verkehrsschildern oder Leitplanken auftreten und so ein in unseren westlichen Vorstellungen nicht zusammen passendes Bild ergeben:



Abb. 7 und 8: “Highlands-Highway” (eigene Fotos 10.03.2016)

#### 4.1.6 Der Besuch des ‚höchstgelegenen Pubs Afrikas‘

Vor der Rückfahrt ins südafrikanische Tal bildet der Besuch des höchsten Pubs in Afrika ein abschließendes Highlight der Touren. Die ehemalige *Sani Top Chalet*-Berghütte, eng verbunden mit dem ‚Eroberungsnarrativ‘ der Passgeschichte, wurde in den letzten Jahren zur *Sani Mountain Lodge* ausgebaut und empfängt die internationalen Touristen heute mit einem zwar rustikalen Ambiente, jedoch mit so viel autarker westlicher Infrastruktur, wie in der gebirgigen Entlegenheit möglich (eigene Stromgeneratoren, Wasserversorgung, Internetempfang, Schmutzwasserentsorgung usw.). In dieser für die Touristen wieder gewohnteren Umgebung können sie ihre Erlebnisse bei Speis und Trank Revue passieren lassen. Die Mitarbeiter der Lodge halten die Touristen dazu an, kleine Leinwände (ca. 15x15cm groß), mit Zeichnungen, Beschreibungen oder ähnli-

chem und ihrem Namen mit Datum zu gestalten und hängen diese Leinwände in der Lodge aus (siehe Abb. 9). Die Leinwände zeugen ebenso wie die Einträge im Gästebuch der Lodge von den vorherrschenden touristischen Eindrücken und den vertretenen Nationalitäten (siehe Abb. 10):



Abb. 9: Beispiel einer von Touristen gestalteten Leinwand in der Sani Mountain Lodge (eigenes Foto, 06.03.2016)

Date Datum	Name of Visitor Naam van Besoeker	Address of Visitor Adres van Besoeker	Remarks/Introduction by Opmerkinge/Invoegsel deur
06/02/16	Lemahang Khoro	Lesotho	This is wonderful
06/03/16	Patricia Zephis	South of Germany	Breathtaking view!
06/03/16	Mathias List	South of Germany	The best place of the world!
06/03/16	Martina Pfister	South of Germany	Fantastic place!!!
06/03/16	Robert Hoffmann	South of Germany	Glad to had this amazing view
06/03/16	Alfred Fischer	South of Germany	The best and highest place in the world
06/03/16	Denford Bwani	Hebron, Zimbabwe	Amazing and wonderful Place.
06/03/16	Elmaris & Lotga SURENFFO	STANDERTON MPUMALANGA	PLEASE SOME 66
8/03/16	JONES GREGG VAL	Usoyo South Coast SA	Substia!!
8/03/16	Salome + Marco	Switzerland	
9/03/2016	STEPHANIE HOWARD JACQ STRETTON	KAMLOOPS, BC, CANADA Dept of Agric Research, MARY - 710	REALLY NOT AS AWESOME Amazing beauty!!!
9/03/2016	Lafuetele, Felicia, Moleka Lithabane, Tsebebe, Kwanoo Caroline, Anne, Carolin	BYREUTH, Germany	Wunder schön!!!
10/03/2016	S. CHRISTINE	Durban, South Africa	Breath-taking view & Beautiful Hospitality
10/03/2016	Antz, Jean, (Sucky [the butthole]) SIX + MARIE GERILKE	Durban, South Africa	What an te Gem!
10/3/2016	ROGER + WENDY PROODRIF	SPALDING, UK	WOW!
10/3/2016	Joy Small	EAST LONDON, EASTERN CAPE, RSA	AN AMAZING EXPERIENCE!
11/3/16	TESS + MARK POLDERBAUM	E. SUSSEX, UK	Awesome journey, unreal place!
11/3/16	KIM, LINDSEY, OMIY, KRISTEN BRYAN + LIZ	Houston, Texas + Marau, Lesotho	This view is well worth the journey

Abb. 10: Beispiel einer Seite aus dem Gästebuch der Sani Mountain Lodge (eigenes Foto, 30.03.2016)

## 5. Diskussion

Zunächst werde ich in einem Fazit meine Forschungsfrage beantworten, welchen Anteil die Befahrung des Sani Passes auf Schotterbasis am Gesamterlebnis der Tagestouren einnimmt. Zudem werde ich im Fazit klären, welche Tourismusform nach Urry (siehe Punkt 2.3) am Sani Pass vorherrscht und welche Auswirkungen die Sani Pass Teerung auf den dortigen Tourismus haben könnte. Ein Ausblick in ein mögliches weiteres Vorgehen wird diese Arbeit abschließen.

## 5.1. Fazit

Die Schotterbasis des Sani Passes wirkt indirekt, weil sie in der touristischen Wahrnehmung mit der Natur-Umgebung verschmilzt, und vor allem weil sie den Fahrten das langsame Tempo aufzwingt, die die Einzelbausteine der Touren besser zur Wirkung kommen lässt. Nicht zu unterschätzen ist dabei die Wirkung der infrastrukturellen Gegensätze an sich: der Beginn der Tour aus einer 'modernen' Infrastruktur kommend, hinein in 'die Natur' und dann hinauf zu den Hüttendörfern ohne jegliche westlich-gewohnte Infrastruktur. Die Vermittlung der Tourguides und die Wirkung der Gegensätze können auch bei Fahrten auf einer geteerten Straße funktionieren, so dass gleichstrukturierte Touren weiterhin möglich sind. Allerdings wird die Erfahrung des 'sich Befindens an einem besonders entlegenen Ort' dadurch gestört. Es kommt also darauf an, welche Präferenz die Touristen mitbringen bzw. welche Tourismusform nach Urry sie (unbewusst) bevorzugen. Während die Sani Pass Teerung jene Touristen, die Urry der kollektivierenden Tourismusform zuordnen würde, anziehen könnte, würde sie den Romantisierungstourismus empfindlich stören, insbesondere wenn tatsächlich größere Menschenmengen davon angezogen werden würden. Insgesamt muss auch herausgestellt werden, dass die Attraktion des Sani Pass Tourismus in ihrer bisherigen Gestaltung ein Dilemma für die lesothische Hochebene darstellt: eine über den Straßenausbau hinausgehende infrastrukturelle ‚Entwicklung‘ könnte den hier wirkenden Unterschied zur südafrikanischen und gewohnt westlichen Infrastruktur nach und nach abmildern, bis das Besondere des Erlebnisses in der Wahrnehmung der Touristen verschwindet (vgl. hierzu Urry 1990: 26).

Grundsätzlich liegt bei der Zusammensetzung der verschiedenen Erlebniskomponenten der Sani Pass Touren der Schluss nahe, dass es sich überwiegend um Anhänger des Romantisierungstourismus handelt, denn insbesondere das Gefühl der Entlegenheit und die Begegnung mit wenigen Menschen inmitten der ‚Natur‘ ohne moderne Infrastruktur stehen im Vordergrund. Jedoch gibt es auch Anzeichen für die Tourismusform, die Urry als kollektivierende Form bezeichnet hat. Die Sani Mountain Lodge wird zunehmend als ‚place to be‘ gestaltet. Sie fungiert als Versammlungsort für alle internationalen Touristen am Sani Pass, an dem speziell der Austausch der eigenen Eindrücke mit denen der anderen Touristen im Mittelpunkt steht, sei es über die Beschriftung einer eigenen kleinen Leinwand, einem Eintrag im Gästebuch oder die direkte Konversation unter Gleichgesinnten.



Die einzigen erhältlichen Planzahlen für den Sani Pass Ausbau gehen davon aus, dass etwa 18.100 von insgesamt ca. 24.000 internationalen Touristen pro Jahr durch die Teerung wegfallen und durch lediglich 1.780 neu gewonnene Touristen pro Jahr ungenügend abgemildert werden würden (ADEC 2009: 64). Hierbei ist wichtig, dass bislang nahezu 100% der internationalen Touristen an den Sani Pass Touren teilnehmen und damit die gesamte Klientel der Tourenanbieter ausmachen: „[...] domestic tourists accounting for less than 1% of tour participants“ (ebd.: 27). Selbst bei einer Umstellung der Touren mit stärkerer Betonung des kulturellen Austausches mit den Basotho blieben ca. ZAR 5,4 Millionen jährlicher Verlust für die lokalen Tourenanbieter und zehn von fünfzehn Mitarbeitern würden ihren Job verlieren (ebd.: 64). Dabei nennen die Gutachter als Hauptgrund für die starke Reduktion der internationalen Touristen, dass der ‚sense of place‘ bzw. das Gefühl der Entlegenheit durch die Teerung zu sehr gestört wird (Dept. of Transport 2012: 120ff). Auch die Gutachter gehen dabei – ohne es so zu nennen – von der vorherrschenden Form des Romantisierungstourismus aus:

„The character or sense of place is typically described as: tranquil and quiet rural setting, sense of space with low concentrations of human settlement, [...], extensive wilderness atmosphere and a ‘gateway’ to adventure, [...]“ (ebd.: 121).

Wenn man die aktuelle Sani Pass Situation hinsichtlich der von Urry beschriebenen Korrelation zwischen sozioökonomischer Positionierung und bevorzugter Tourismusform betrachtet, lässt sich feststellen, dass tatsächlich die weiße Mittelklasse der ‚Romantisierungsform‘ zuzurechnen und mehrheitlich gegen die Sani Pass Teerung ist, während die schwarze Arbeiterklasse als ‚Kollektivierungsfraktion‘ mehrheitlich dafür ist (vgl. ebd.: 272-284; Interview M. Bhandu 16.03.2016; Urry 1990: 31). Da jedoch von den Gutachtern eine Anpassung der Touren durch eine stärkere Betonung der kulturellen Erfahrungen in Lesotho angeraten wird, bleibt fraglich, ob mit dieser Ausrichtung genügend ‚Kollektiv-Touristen‘ angeworben werden könnten, um den Verlust an ‚Romantisierungstouristen‘ auszugleichen.

Da nicht nur die Tourenanbieter vom Sani Pass Tourismus leben, sondern auch die vielen Unterkunftsanbieter und Geschäftsbetreiber und dies in einem solchen Umfang, dass der Tourismus der zweitwichtigste Wirtschaftssektor der Gemeinde ist (KwaSani Municipality 2016: 8), steht zu befürchten, dass die südafrikanische Seite tatsächlich mit deutlichen wirtschaftlichen Einbußen durch die Sani Pass Teerung zu rechnen hat.

Zudem kommt bereits der EIA-Report zu dem Schluss, dass ein möglicher Profit auf der lesothischen Seite von intensivem Marketing und dem weiteren Aufbau von ‚moderner‘

Infrastruktur abhängen wird (ADEC 2009: 51; Dept. of Transport 2012: 142).<sup>24</sup> Auch die südafrikanischen Tourenanbieter wissen:

“[T]he road by itself will make no impact economically [on Lesotho] unless it’s part of a broader plan” (Interview R. Suchet 23.02.16).

## 5.2 Ausblick

Meine Forschungsergebnisse sind vorläufige Ergebnisse in gleich mehrfacher Hinsicht: (1) sind sie eine zeitliche Momentaufnahme, mitsamt den Einschränkungen, die ich unter Punkt 3.3.2 und 3.3.3 ausgeführt habe. (2) Ich habe in diesem Bericht insbesondere die Ist-Situation auf südafrikanischer Seite zu Beginn der Infrastrukturmaßnahme festgestellt und meine Daten dahingehend ausgewertet. Der entsprechend übergeordnete EIA-Report enthält z.B. noch eine Reihe weiterer Studien, die ich hier aus Zeitgründen nicht mit in Betracht gezogen habe. (3) Auf lesothischer Seite und unter den schwarzen *Communities* im Umland von Underberg müssten mehr Daten erhoben werden, um auch diese Seite näher beleuchten zu können. (4) Am wichtigsten aber ist mir, herauszustellen, dass ich hier die Möglichkeit hatte, im Vorfeld eines sich anbahnenden Straßenbaus die Situation in den beiden angrenzenden und maßgeblich vom Sani Pass Tourismus lebenden Orte Underberg und Himeville festzuhalten und weise hier auf eine großartige Chance hin, die darin bestünde, auf meinen bisherigen, vorläufigen Daten aufbauend, den gesamten Prozess der Infrastrukturmaßnahme über die nächsten Jahre hinweg begleiten und untersuchen zu können.

Gerade neueste ethnologische Forschungen zeigen, wie sehr die Untersuchung von Infrastrukturen dazu geeignet ist, inhärente Machtverhältnisse in der Dreiecks-Konstellation von Politik, Technik und Gesellschaft aufzuzeigen, die das soziale Leben der Menschen im Umfeld der Infrastrukturen organisieren. Die wirtschaftlich-politische Dimension des internationalen Tourismus kann hingegen als allgemein bekannt vorausgesetzt werden (vgl. Urry 1990), umso mehr wenn diese Wirkung durch das ‚Welterbe‘-Siegel verstärkt wird (Salazar und Zhu 2015: 240ff). Jedoch ist mir bislang keine Untersuchung bekannt, die die Verflechtung von Infrastrukturen und internationalem *heritage*-Tourismus unter den Prämissen des aktuellen Forschungstrends fokussiert. Hier möchte ich aufbauend auf diese Forschung mit meiner Masterarbeit ansetzen und die Kontroverse um den Sani Pass Ausbau als Fallstudie weitergehend erläutern.

---

<sup>24</sup> Zur Problematik jeglicher entwicklungsindustriellen Bemühungen in Lesotho siehe James Fergusons *The Anti-PoliticsMachine* (2014).

## Quellenverzeichnis

- ADEC (African Development Economic Consultants) Ltd. 2009. Assessment Report: Economic Impacts. In: Dept. of Transport. 2012. *Environmental Impact Assessment for the Proposed Upgrade of the Sani Pass Road (P318): Phase 2*. Westville: GIBB Ltd, Appendix E5.
- Alexander, David. 2005[1992]. *Sani Pass: Riding the Dragon*. Westville: Pro-Print.
- Aswegen, H.J. van. 1993[1990]. *History of South Africa to 1854*. Pretoria: J. L. van Schaik.
- Beer, Bettina. 2008. Systematische Beobachtung. In: Bettina Beer (Hg.), *Methoden ethnologischer Feldforschung*. Berlin: Reimer, 167-190.
- Bernard, Russell H.. 2010. Finding Themes. In: Russell H. Bernard und Gery W. Ryan (Hrsg.), *Analysing Qualitative Data: Systematic Approaches*. London: Sage Publ., 53-73.
- Brockington, Dan. 2002. *Fortress Conservation: The Preservation of the Mkomazi Game Reserve, Tanzania*. Oxford: James Currey / Bloomington, Indianapolis: Indiana University Press.
- Child, Brian. o.J. *Origins and Efficacy of Modern Community Based Natural Resources Management (CBNRM) Practices in the Southern African Region*. In: IUCN Weltnaturschutzorganisation, [http://cmsdata.iucn.org/downloads/cca\\_bchild.pdf](http://cmsdata.iucn.org/downloads/cca_bchild.pdf) (zuletzt abgerufen 28.09.2016).
- Clark, Michael. 2010[2001]. *The Saga of the Sani Pass and Mokhotlong*. Pietermaritzburg: Teeanem Printers.
- Dept. of Transport. 2012. *Environmental Impact Assessment for the Proposed Upgrade of the Sani Pass Road (P318): Phase 2: Final Report*. Westville: GIBB Ltd.
- DeWalt, Kathleen und Billie DeWalt. 2002. Writing Field Notes. In: Kathleen DeWalt und Billie DeWalt, *Participant Observation: A Guide for Fieldworkers*. New York [u.a.]: AltaMira, 141-162.
- Diel-Khalil, Helga und Klaus Götz. 1999. *Ethnologie und Organisationsentwicklung*. München und Mering: Rainer Hampp.
- Do Mar Castro Varela, Marja und Nikita Dhawan. 2005. *Postkoloniale Theorie: Eine kritische Einführung*. Bielefeld: transcript.
- Ferguson, James. 2014[1990]. *The Anti-Politics Machine: "Development," Depoliticization, and Bureaucratic Power in Lesotho*. London, Minneapolis: Univ. of Minnesota Press.
- Hall, Stuart. 1994. Der Westen und der Rest: Diskurs und Macht. In: Stuart Hall (Hg.), *Rassismus und kulturelle Identität: Ausgewählte Schriften*. Hamburg: Argument, 137-179.

- Harrison, Rodney. 2013. *Heritage: Critical Approaches*. Oxon, New York: Routledge.
- Harvey, Penny und Hannah Knox. 2015. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca u.a.: Cornell Univ. Press.
- Hauser-Schäublin, Brigitta. 2008. Teilnehmende Beobachtung. In: Bettina Beer (Hg.), *Methoden ethnologischer Feldforschung*. Berlin: Reimer, 37-58.
- KwaSani Municipality. 2016. *Integrated Development Plan 2015/2016: Final Report*. IDP Manager KwaSani Municipality: Himeville.
- Langer, Antje. 2010. Transkribieren: Grundlagen und Regeln. In: Barbara Friebertshäuser, Antje Langer und Annedore Prengel (Hrsg.), *Handbuch Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft*. Weinheim, München: Juventa, 515-526.
- Larkin, Brian. 2013. The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*: 327-343.
- Meskel, Lynn. 2015. Introduction: Globalizing Heritage. In: Lynn Meskel (Hg.), *Global Heritage: A Reader*. Chichester u.a.: Wiley Blackwell, 1-21.
- Meuser, Michael und Ulrike Nagel. 2009. Das Experteninterview — konzeptionelle Grundlagen und methodische Anlage. In: Susanne Pickel et al. (Hrsg.), *Methoden der vergleichenden Politik- und Sozialwissenschaft: Neue Entwicklungen und Anwendungen*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 465-479.
- Misa, Thomas J. 2003. The Compelling Tangle of Modernity and Technology. In: Thomas J. Misa, Philip Brey und Andrew Feenberg (Hrsg.), *Modernity and Technology*. Cambridge, London: MIT Press, 1-30.
- Roulston, Kathryn. 2014. Analysing Interviews. In: Uwe Flick (Hg.), *The Sage Handbook of Qualitative Data Analysis*. Los Angeles u.a.: Sage, 297-312.
- Salazar, Noel B. 2011. Tourism Imaginaries: A Conceptual Approach. In: *Annals of Tourism Research*.
- Salazar, Noel B. und Yujie Zhu. 2015. Heritage and Tourism. In: Lynn Meskel (Hg.), *Global Heritage: A Reader*. Chichester u.a.: Wiley Blackwell, 240-258.
- Schlehe, J. 2008. Formen qualitativer ethnografischer Interviews. In B. Beer (Hg.), *Methoden ethnologischer Feldforschung*. Berlin: Reimer, 119-142.
- Schmidt, Christiane. 2008. Analyse von Leitfadeninterviews. In: Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hrsg.), *Qualitative Forschung: Ein Handbuch*. Reinbek: Rowohlt, 447-456.
- Suchet, Russell. 2009. *A Backpacker's Guide to Lesotho*. Umgeni Valley: WESSA (The Wildlife and Environment Society of South Africa).

Sycholt, August. 2002. *A Guide to the Drakensberg*. Kapstadt: Struik.

Ukhahlamba Drakensberg Park und Sehlabathebe National Park Joint Management Committee. 2012. *Joint Management Plan*. Maloti Drakensberg Transfrontier Programme.

Urry, John. 1990. The 'Consumption' of Tourism. *Sociology* 24(1): 23-35.

Witzel, Andreas. 2008[2000]. *Das problemzentrierte Interview*. Forum Qualitative Sozialforschung, 1(1): Art. 22 (o.S.), <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0001228> (zuletzt abgerufen 22.06.2012)

Worden, Nigel. 2011. *The Making of Modern South Africa: Conquest, Apartheid, Democracy*. Chichester, Oxford: Wiley-Blackwell.