

Das Strassennetz und der sowjetische Rückzug

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **154 (1988)**

Heft 12

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-58652>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

stan abzuziehen. Während die UdSSR zwar auf Druck der Weltöffentlichkeit ihre **Bodenkampftruppen** zurückziehen wird, besteht keine Abmachung darüber, dass auch die sowjetischen **Berater** der afghanischen Armee und der Kabuler Verwaltung abgezogen werden, die mehrere tausend Mann umfassen.

Im abschliessenden **Protokoll** sind die Aufgaben und **Kompetenzen der UNO** umschrieben. In erster Priorität war eine international zusammengesetzte Offiziersgruppe zu bilden, die den sowjetischen Rückzug aus Afghanistan überwacht und kontrolliert. Die Organisation mit zwei getrennten Hauptquartieren in Islamabad und in Kabul hat sich inzwischen eingespielt und bewährt.

Die im Rahmen des dritten Teils des Abkommens der UNO zugesicherte Unterstützung bei der **Rück-**

führung der Flüchtlinge aus ihren Lagern in Pakistan und Iran ist jedoch mit schwierigeren Problemen verbunden. Obwohl bedeutende finanzielle und materielle Hilfeleistungen in Aussicht gestellt werden und in der Person von Prinz **Sadrudin Aga Khan** ein mit besonderen Vollmachten ausgestatteter *«Koordinator für das humanitäre und wirtschaftliche Hilfsprogramm der Vereinten Nationen für Afghanistan»* eingesetzt wurde, zögern die Flüchtlinge aus vier Gründen, in ihre Heimat zurückzukehren:

1. wegen der fortgesetzten **Verminderung** ganzer Landstriche, von Siedlungs- und Weidegebieten, auf Karawanenwegen und Passübergängen mit insgesamt 10 bis 13 Millionen Minen (Schätzungen der USA);

2. wegen der politischen und militärischen **Unsicherheit** in Afghanistan;

3. wegen der **Zerstörung** der landwirtschaftlichen Infrastruktur, insbesondere der ober- und unterirdischen Bewässerungsanlagen;

4. wegen des Weiterbestehens des kommunistischen **Regimes** in Kabul und der noch andauernden **sowjetischen Besetzung**.

Der zuletzt genannte Grund dürfte für die meisten Flüchtlinge für das Verharren im Exil entscheidend sein. Hat doch das rücksichtslose Vorgehen der Kommunisten, die mit Dekreten und Waffengewalt ihre radikalen Anschauungen durchsetzen wollten, die allgemeine Fluchtbewegung ausgelöst und mehr als die Hälfte der Bevölkerung aus ihren Heimstätten vertrieben.

2. Das Strassennetz und der sowjetische Rückzug

Die sowjetische Führung hat die erste Hälfte ihres Truppenrückzugs, sowohl mit Hilfe von Transportflugzeugen als auch auf der Strasse, bis zum vereinbarten Termin, dem 15. August 1988, abgeschlossen. Wie bereits beim Einmarsch von 1979 sind auch beim Rückzug die **Ost-Achse** (Jalalabad–Kabul–Termez/Sherkhan Bandar) und die **West-Achse** (Kandahar–Herat–Kushka) benützt worden. Der Zustand und die natürlichen Gegebenheiten dieser beiden Achsen haben auch den Verlauf des Kriegsgeschehens 1979 bis 1988 entscheidend mitbestimmt. Da in Afghanistan weder Eisenbahnen noch schiffbare Flüsse für Transporte und Nachschub zur Verfügung stehen, spielt das Strassennetz eine besonders wichtige Rolle.

Wenden wir uns zunächst der **Ost-Achse** zu. Sie wurde in den fünfziger und sechziger Jahren *unter der Anleitung russischer Ingenieure* gebaut und stellt die kürzeste Verbindung von sowjetischem Gebiet zur afghanischen Hauptstadt Kabul dar. Von den Grenzorten Hairatan (bei Termez) und Sherkhan kommend, vereinigen sich die beiden Strassenäste bei Pule Khumri und führen von dort über den **Salang-Pass** nach Kabul. Zur selben Zeit förderten die Amerikaner den Ausbau der Strassenverbindung

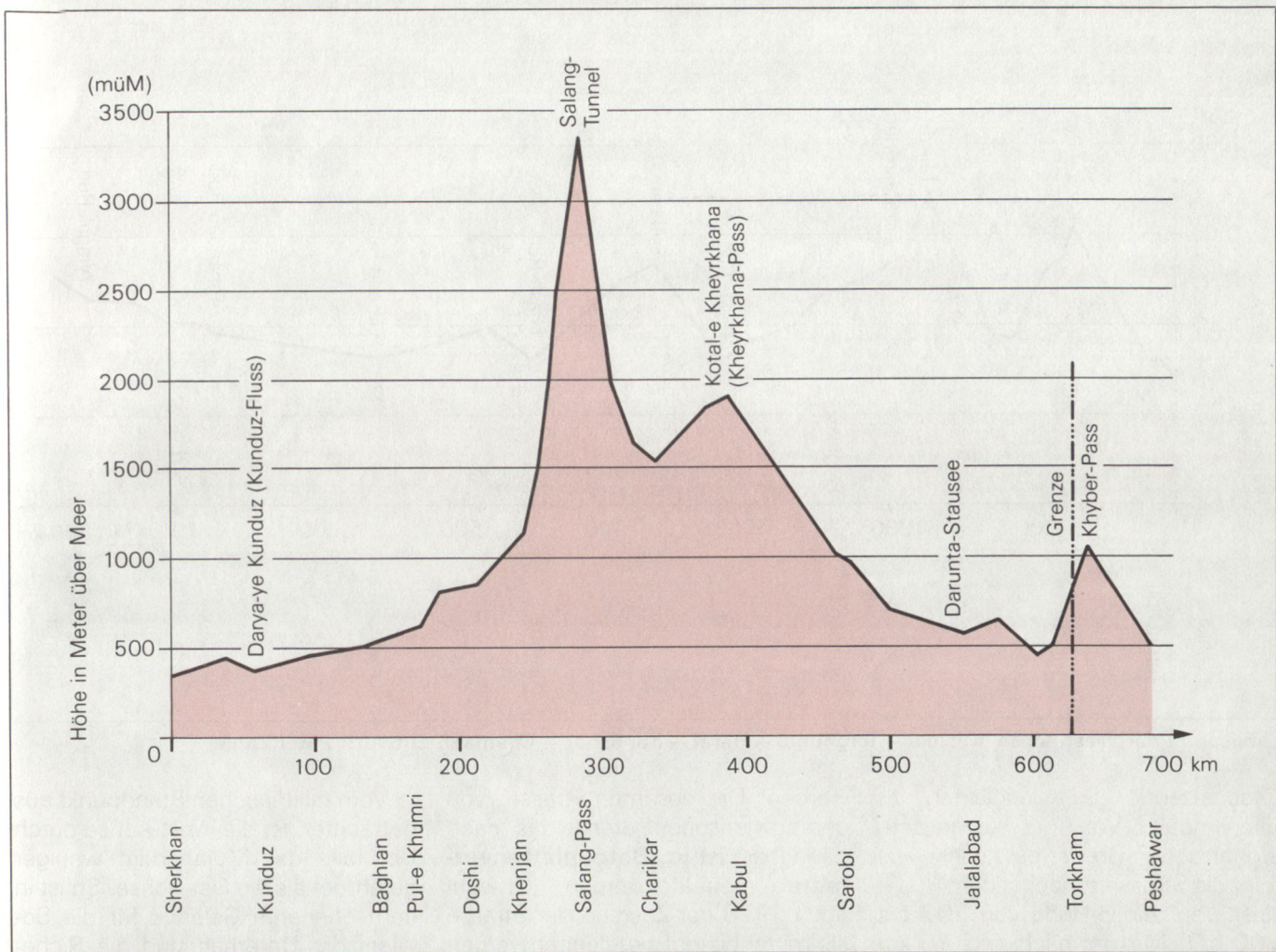
von Kabul über Jalalabad zur pakistanischen Grenze bei Torkham am Khyber-Pass.

Das nebenstehende **Längsprofil** zeigt die *enormen Höhendifferenzen*, die auf dieser Achse zu überwinden sind. Vom Amu Darya-Grenzfluss verläuft die Strasse durch die Baktrische Ebene auf einer Höhe von 400 bis 500 m ü. M. bis Baghlan und folgt dabei dem Lauf des Kunduz-Flusses. Die Entfaltungsmöglichkeiten einer vorrückenden Division werden an zwei Stellen eingegrenzt: Bei der Überquerung des Darya-ye Kunduz auf einer nur sieben Meter breiten Brücke und in der Schlucht südlich Aliabad. Hinter Baghlan beginnt die zum Teil nur acht Meter breite Strasse stetig zu steigen. Eingeengt zwischen dem Flussbett und den Felswänden der Ausläufer des Hindukusch-Gebirges erreicht sie die Stadt Doshi auf 850 m ü. M. Hier zweigt die bis zum Ausbau des Salang-Passes benutzte, 200 km längere Schotterpiste ab, die über den Shibar-Pass nach Kabul führt. Die neue Strasse erklimmt mit einer durchschnittlichen Steigung von 5 % auf einer Länge von 70 km die Höhe von rund 3400 m ü. M. und durchstösst in einem *2675 Meter langen Tunnel* den Hindukusch-Hauptkamm. Eine anschliessende *Lawinengalerie von 4972 Metern Länge* ermöglicht

die sichere Benutzung auch in den Wintermonaten.

Von der Scheitelhöhe des Passes sinkt die Strasse zum Teil in **Serpentinen** bis nach Charikar auf 1550 m ü. M. ab. Das Gefälle beträgt oft über 7 %, und zudem behindert eine Vielzahl von kurzen **Tunnels, Galerien** und **Brücken** mit Profilen zwischen 6,80 und 8,80 Metern den Verkehr. Anschliessend steigt die Strasse wieder auf 1922 m ü. M., um über einen kleinen Pass die Hauptstadt Kabul zu erreichen, die auf rund 1800 m ü. M. liegt. Mechanisierte und motorisierte Einheiten sind — abgesehen von wenigen breiteren Talböden — an diese Strasse gebunden, und es kann nur Fahrzeug hinter Fahrzeug verkehren. Für *umfangreiche Verschiebungen* ist die Strasse sogar *nur im Einbahnverkehr* benutzbar.

Hinter Kabul windet sich die Strasse durch die **Schlucht von Tang-e Gharu** und fällt dabei stetig längs des Kabul-Flusses bis auf 570 m ü. M. in Jalalabad. Von hier aus durchquert sie das Schwemmbecken des Darya-ye Kabul auf einer Höhe von zirka 500 Metern und steigt schliesslich zum Grenzort Torkham auf 720 m ü. M. In Torkham beginnt der Anstieg zum rund 1000 Meter hohen Khyber-Pass, und hier erfolgt



Längsprofil der Ost-Achse (Sherkhan – Kunduz – Salang – Kabul – Jalalabad – Torkham – Peshawar). Entwurf: Peter Zahler

auch der Anschluss an das pakistanische Eisenbahnnetz.

Als Folge der vielen natürlichen und künstlichen Hindernisse ist es heute – wie schon in früheren Zeiten – auch einer modernen Armee nicht möglich, grössere Truppenverschie-

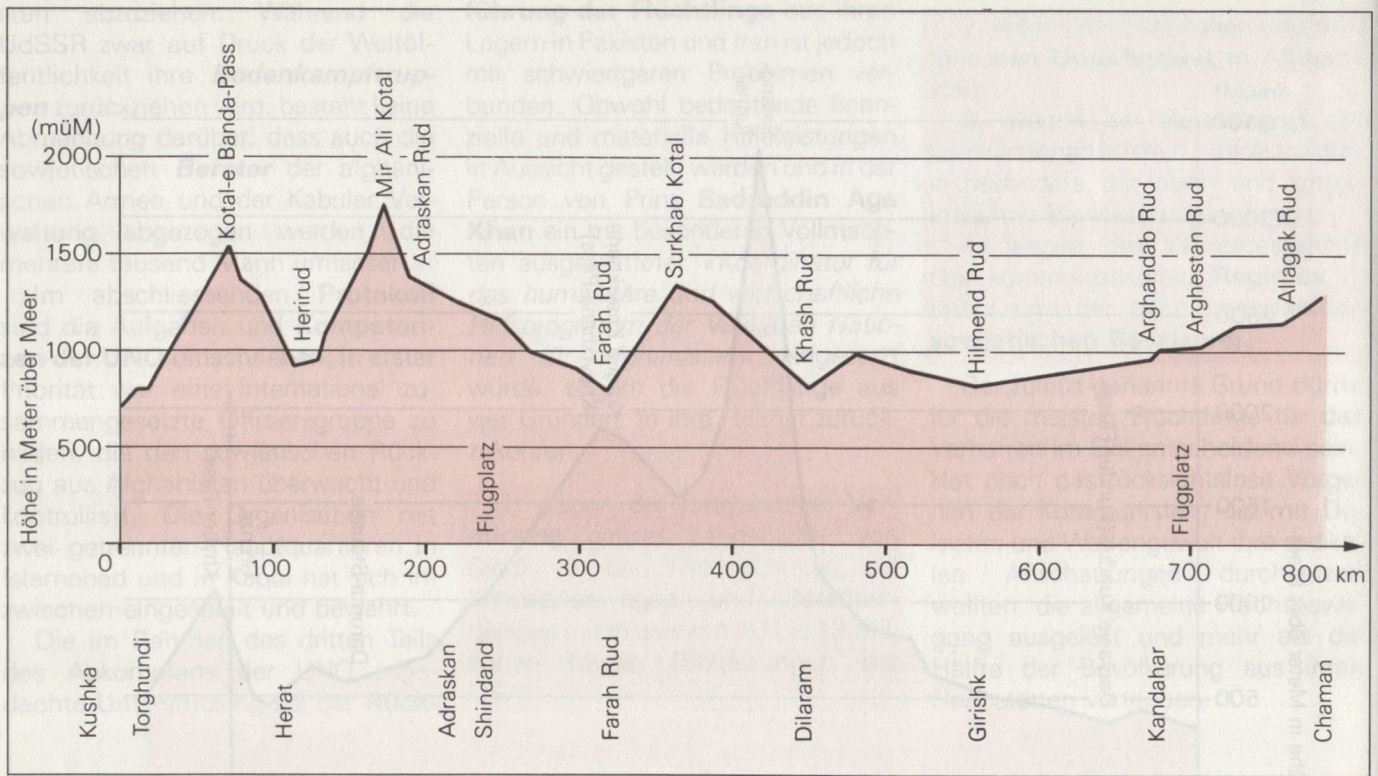
bungen in kürzester Zeit auszuführen. Fahrzeugkolonnen können sich **nur im Schrittempo** bewegen und jederzeit zum Stehen gebracht werden. Von diesen Gegebenheiten der Ost-Achse können drei Folgerungen abgeleitet werden:

1. Der sowjetischen Führung war es nicht möglich, ein grösseres Truppenkontingent als das in Afghanistan eingesetzte, ins Landesinnere zu verschieben, zu stationieren und zu versorgen;
2. Die Mujaheddin des Panjshir-Tales haben unter ihrem Kommandanten Ahmad Shah Mahsud immer wieder mit einfachen Mitteln die Salang-Strasse unterbrochen und den Nachschub für die sowjetischen Truppen in Afghanistan erschwert und verzögert;
3. Nicht nur zur bewussten Verstärkung der Armee von Kabul haben die sowjetischen Divisionen ihre schweren Waffen, wie die Artillerie, und zahlreiche Versorgungsgüter in Afghanistan belassen, sondern dies geschah auch, um sich den Rückzug zu erleichtern und diesen ohne Verzug hinter sich zu bringen.



Blick in die Wüstenei des Khyber-Passes mit Karawanenweg, Asphaltstrasse, strategischer Eisenbahnlinie und Befestigungsanlagen. Foto: Albert A. Stahel

Was die **West-Achse** betrifft, so sind auch hier, trotz der geringeren Höhenunterschiede (s. Längsprofil nächste S.) und der schwächeren Schneefälle im Winter, nicht zu un-



Längsprofil der West-Achse (Kushka – Torghundi – Herat – Kandahar – Chaman). Entwurf: Peter Zahler

terschätzende Schwierigkeiten zu überwinden. Von der sowjetisch-afghanischen Grenze bei Kushka aus folgt die Strasse zunächst dem Rud-e Kushk auf einer Höhe von 700 bis 800 m ü. M., um nach zirka 70 km den Kotal-e Banda-Pass (1550 m ü. M.) zu überqueren. Nach 110 km ist Herat erreicht, das im Tal der Herirud auf zirka 920 m ü. M. liegt. 60 km südlich von Herat folgt der höchste Punkt der West-Achse, der Mir Ali Kotal, auf zirka 1750 m ü. M.

Diese Bergketten, Ausläufer des Hindukusch-Gebirges, könnten durch eine weiter westliche Verschiebung, längs der iranischen Grenze durch die Wüste Dasht-e Ateshan, umgangen werden. Wegen des Wassermangels und der Bodenbeschaffenheit in diesem Gebiet wäre eine solche Verschiebung aber nur mit Hilfe von Mauleseln und Kamelen möglich.

Von Adraskan bis Dilaram verläuft die Strasse längs dem Gebirgsfuss, durch Steppenlandschaften und Geröllwüsten. Engnisse und zahlreiche Wasserläufe, die im Sommer zwar fast ausgetrocknet sind, zur Zeit der Schneeschmelze aber zu reissenden Flüssen anschwellen, bilden natürliche Hindernisse.

Auf der ganzen West-Achse gibt es keine Tunnels. Sämtliche **Brücken**, mit einer einzigen Ausnahme, können aber von schweren Fahrzeugen nur im **Einbahnverkehr** benutzt

werden. Die gesamte Strasse, von der sowjetischen Grenze bis nach Kandahar, ist im **Betonplattenverfahren** gebaut worden. Obwohl noch 1978 der Zustand der Strasse als mittel bis gut bezeichnet werden konnte, hatten sich – *vermutlich wegen ungenügendem Unterbau* – oft starke Überzähne zwischen den einzelnen Betonplatten gebildet. Auch zeigten sich bereits damals bei den Brücken *Konstruktions- und Materialmängel*. Risse und Abplatzungen im Beton liessen die Armierungseisen zum Teil durchrosten.

Vom militärischen Standpunkt aus betrachtet, ist die West-Achse durch Überfälle der Mujaheddin weniger gefährdet als die Ost-Achse. So ist in dem offeneren Gelände für die Sowjets der Unterhalt und die Sicherung gegen Überfälle und Hinterhalte mit geringeren Problemen verbunden. Obwohl die West-Achse insgesamt betrachtet leistungsfähiger als die Ost-Achse ist, kann sich auch hier eine einmarschierende Armee gleichzeitig nur in Bataillons- und Kompaniestärke verschieben. Die sowjetische Doktrin der *Entfaltung*



Sowjetischer Jeep auf der Betonplattenstrasse zwischen Dilaram und Farah. Foto: F. G. L. Gremliza



Der deutsche Fluglehrer Hampel (weisse Mütze) mit afghanischen Piloten-Anwärtern vor einer JU-24 auf dem Flugplatz Kabul. Foto: H. und L. von Segnitz, 24. April 1937 / Stiftung Bibliotheca Afghanistanica

beim Angriff ist nur begrenzt anwendbar.

Als Folge der ungenügenden Infrastruktur, der beschränkten Transportkapazität des Strassennetzes und fehlender Eisenbahnlinien haben die afghanischen Herrscher schon sehr früh dem **Flugwesen** und den Flugplätzen für die Erschliessung des Landes ihre Aufmerksamkeit geschenkt. Bereits 1919 erhielt König Amanullah von den Bolschewiken dreizehn Flugzeuge und die dazugehörigen Piloten und Mechaniker zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig setzte auch der Bau von Flugplätzen und Flugfeldern ein. 1928 wurde der regelmässige Flugverkehr auf der Linie Moskau—Taschkent—Kabul aufgenommen. 1932 standen bereits die Flugplätze Kabul, Kandahar und Herat sowie Flugfelder in Jalalabad, Khanabad und Mazar-e Sharif in Betrieb. Um 1935 übernahmen deutsche Fluglehrer die Ausbildung afghanischer Piloten, und die Luftwaffe richtete einen wöchentlichen Linienverkehr von Deutschland über die Türkei nach Teheran und Kabul ein. In den fünfziger Jahren erstellten die Amerikaner bei **Kandahar** einen internationalen Grossflugplatz, während die Sowjets die Zivilflugplätze in **Kabul** und **Herat** ausbauten und

einen Militärflugplatz in **Begram** für die afghanische Flugwaffe anlegten.

Nach dem Einmarsch von 1979 setzten die Sowjets den Ausbau der Flugplätze und -felder fort. Die Pisten in Farah, Ghazni, Faizabad usw. wurden zu eigentlichen Kriegsflugplätzen ausgerüstet. Vor allem aber wurde bei **Shindand**, 100 km südlich von Herat, ein Stützpunkt für weitreichende Kampfflugzeuge errichtet.

Die ganzjährige Verwendbarkeit der Kriegsflugplätze wird allerdings durch die **Wetterbedingungen** eingeschränkt. Obwohl zum Beispiel im Bereich der West-Achse die Flugbedingungen von Mai bis September gut sind, können unerwartet auftretende *Sand- und Staubstürme* zu Hindernissen werden. Zwischen Dezember und März wechseln *starke Bewölkung und Schneestürme* mit gutem Flugwetter ab. Im Frühjahr können *Regen und Überschwemmungen* die Pisten unbenutzbar machen, während die Flugplätze nördlich der Linie Kandahar—Shindand im Winter oft *schneebedeckt* und praktisch nicht benutzbar sind. Vergleichbare Probleme treten aber auch längs der Ost-Achse auf; so ist der Flughafen Kabul im Winter oft tagelang geschlossen, während in Jalalabad Einbrüche des *indischen*

Sommer-Monsuns kurzfristig die Flugmöglichkeiten einschränken können. Grundsätzlich herrschen in ganz Afghanistan die besten und beständigsten Wetter- und Flugbedingungen in den Monaten Oktober und November.

Auch der **Rückzug der sowjetischen Truppen**, zwischen dem 15. Mai 1988 und dem 15. Februar 1989, wird durch den Zustand der Infrastruktur, durch die Wetterbedingungen, aber auch durch Wasservorkommen bestimmt. Im trockenen Kontinentalklima Afghanistans legen seit alters her die Wasservorkommen auch die Standorte eines Erobers fest. So ist auf der West-Achse eine Besatzungsmacht an die oasenartigen Wasservorkommen der Zentren Herat, Shindand, Farah, Dilaram, Gishk und Kandahar gebunden. Die dazwischenliegenden Strecken, die durch steppen- und wüstenartiges Gebiet führen, sind nur mit grossem logistischem Aufwand zu sichern. Auf beiden Achsen wurden zur Vorbereitung und während des sowjetischen Truppenrückzuges die folgenden **Sicherungsmaßnahmen** ergriffen:

1. Erkundung. Es erfolgte eine *detaillierte topographische Erkundung der Rückzugsrouten* unter besonderer Berücksichtigung der durch allfällige Angriffe am meisten gefährdeten Stellen. Gleichzeitig wurde versucht, die längs der Routen ansässige Bevölkerung durch *politische Massnahmen* zu einem friedfertigen Verhalten zu motivieren. Für kritische Situationen wurden die Möglichkeiten der Verstärkung und von Gegenangriffen abgeklärt. All dies erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der afghanischen Armee. Ausserdem wurden die Bewegungen der Mujaheddin längs der Hauptachsen nachrichtendienstlich erfasst.

2. Eingegrabene Stellungen. Gepanzerte Fahrzeuge wurden sowohl direkt neben den Strassen als auch auf den beherrschenden Bergkuppen in der Umgebung der Rückzugsrouten eingegraben. Bestehende Stützpunkte wurden für die Dauer des Rückzuges mit Mannschaft und Ausrüstung verstärkt.

3. Mobile Einheiten. Als Flankenschutz der sich zurückziehenden Truppen wurden Schützenpanzer eingesetzt. Ihre Aufgabe war die Verhinderung von Bewegungen, Konzentrationen und Stellungenbezügen

der Mujaheddin in Hinterhaltsstellungen.

4. Raumschutz. Durch Helikopter und Erdkampfflugzeuge erfolgte ein ständiger *Schutz der Kolonne aus der Luft*. Helikopter schützten in niedriger Flughöhe die Flanken und die Spitze. Flugzeuge dienten der Aufklärung und Bekämpfung von weitreichenden Raketenwerferstellungen.

5. Strassenabsperungen. Die Rückzugsrouten wurden während der Truppenbewegungen für jeglichen anderen Verkehr gesperrt. Dadurch sollte eine *grössere Marschgeschwindigkeit* erreicht und *Unterbrechungen der Verschiebung verhindert* werden. Diese Massnahme erlaubte den sowjetischen Konvois, eine Geschwindigkeit von ca. 15 bis 25 km/h einzuhalten.

Der bisherige Rückzugsmodus lässt erkennen, dass die sowjetischen Truppen das Land offensichtlich **unter Zurücklassung eines Grossteils ihres schweren Materials** innert der festgelegten Frist und ohne grosse Verluste verlassen können. Von den 30 500 sowjetischen Soldaten und Offizieren, die Afghanistan bis zum 5. August 1988 verlassen hatten, waren rund 20 000 durch Transportflugzeuge evakuiert worden. Nur 10 500 Mann sind auf der Strasse – sowohl auf der Ost- wie auch auf der West-Achse – in die Sowjetunion zurückverlegt worden. Auch diese Truppen hatten aber ihr schweres Material, Munition und Teile der Ausrüstung in ihren ehemaligen Standorten, die von Soldaten der Kabuler Armee übernommen wurden, zurückgelassen. Bei einer so schwerfälligen Truppe, wie es die Rote Armee ist, hätte ein Rückzug mit allem Material zu kilometerlangen Transportkolonnen geführt, deren Verlegung Tage und Wochen gedauert hätte. Wegen der zu erwartenden Hinterhalte und Überfälle durch die Mujaheddin hätte dies

zu grossen Verlusten geführt, die die bisher durch die Sowjets bekannt gegebenen Zahlen von 13 110 Toten, 35 478 Kriegsversehrten und 311 Vermissten um einiges hätten ansteigen lassen.

Ob diese durch das sowjetische Kriegsministerium für die Periode Dezember 1979 bis Mai 1988 angegebenen **Verlustzahlen** zutreffen, ist eine offene Frage. Die sowjetischen Einheiten haben in Afghanistan nicht nur durch **Kampfhandlungen** Verluste erlitten, sondern auch wegen der schlechten hygienischen Verhältnisse. Zahlreiche sowjetische Soldaten sind wegen des verunreinigten Trinkwassers an Typhus gestorben. Aber auch Cholera, Malaria, Amöbendysenterie und andere **Krankheiten** haben Opfer gefordert.

Die durch die Rote Armee **aufgegebenen Garnisonen** sind den Streitkräften Kabuls überlassen worden. Bedingt durch den *chronischen Unterbestand der afghanischen Einheiten* musste zur Schliessung der durch den sowjetischen Rückzug entstandenen Lücken das Dispositiv drastisch geändert werden. Deshalb sind – vor allem in den Ostprovinzen – eine ganze Reihe von *Garnisonen fluchtartig und fast kampfflos geräumt* worden, unter Zurücklassung grosser Mengen von Ausrüstungsgütern und teilweise sogar der Munitionslager.

Andererseits lässt die Entwicklung im Oktober/November 1988, insbesondere die Stationierung moderner Kampfflugzeuge vom Typ MiG-27 in Shindand, vermuten, dass die **Luftstreitkräfte** als Mittel der Feuerunterstützung der afghanischen Truppen vorläufig an ihren Standorten verbleiben. Zudem wurden in der Umgebung von Kabul **Boden-Boden-Raketen** vom Typ SCUD B mit einer Reichweite von 280 km stationiert und bereits gegen Ziele in der Region Jalalabad eingesetzt. Auch ist fraglich, ob die Spezialtruppen, so die Fallschirmjäger der Luft-

landesturmbrigade und die SPETSNAZ-Einheiten, vor dem 15. Februar 1989 abgezogen werden.

Ob an diesem Stichtag auch die Tausende von **sowjetischen Beratern** der afghanischen Armee und des Kabuler Regimes abgezogen sein werden, ist, wie bereits festgestellt, noch unklar. Diese Berater sind, da sie das Rückgrat der Streitkräfte und der Bürokratie bilden, für das Überleben des Regimes unentbehrlich. Im massgeblichen englischen Text des Genfer Abkommens lautet der betreffende Abschnitt in Artikel 5 des Abkommens über die gegenseitigen Beziehungen wie folgt:

In accordance with the timeframe agreed upon between the Union of Soviet Socialist Republics and the Republic of Afghanistan there will be a phased withdrawal of the foreign troops which will start on the date of entry into force mentioned above [15. Mai 1988]. One half of the troops will be withdrawn by 15th August 1988 and the withdrawal of all troops will be completed within nine months.

In der deutschen Übersetzung der Moskauer Presseagentur Nowosti:

In Übereinstimmung mit dem zwischen der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken und der Republik Afghanistan vereinbarten Zeitplan wird ein stufenweiser Abzug der ausländischen Truppen stattfinden, der zum oben genannten Zeitpunkt des Inkrafttretens beginnen wird. Die Hälfte der Truppen wird bis zum 15. August 1988 abgezogen, und der Abzug aller Truppen wird innerhalb von neun Monaten abgeschlossen sein.

Der hier erwähnte, zwischen Moskau und Kabul vereinbarte **Zeitplan** bildet aber *keinen Bestandteil der Genfer Abkommen*. Er soll in einem am 8. Februar 1988 unterzeichneten Text enthalten sein, der auch die *weitere sowjetisch-afghanische Zusammenarbeit auf militärischem Gebiet* regelt, so die Ausbildung afghanischer Offiziere in der Sowjetunion und die Lieferung von Kriegsmaterial.

3. Die politische Führung des Widerstandes

Die Basis und **Motivation** des afghanischen Widerstandes gegen das durch die Sowjets eingesetzte Regime in Kabul und die sowjetische Besetzung von 1979 war und ist durch den Drang der Afghanen zu **Individualität** und kommunaler

Unabhängigkeit bestimmt. Dies ist wiederum eine Auswirkung der Topographie des Landes, der Lebensform, der Kultur, des ganzen sozialen und religiösen Kontextes. Dank diesem Drang und den ihm zugrundeliegenden Faktoren hat der afghanische

Widerstand bis heute ungebrochen angedauert. Dieselben Gegebenheiten haben aber auch die Einigung des Widerstandes verunmöglicht. Diese **fehlende Einigkeit**, die sich in mancher Beziehung auch durchaus positiv ausgewirkt hat – standen doch die