steht. Der erste war der Schwede Gunnar Myrdal (1947–57), der sehr viele politische und volkswirtschaftliche Initiativen, vor allem auch im Hinblick auf einen Ausgleich zwischen Ost und West, ergriffen hat. Von September 1957 bis November 1960 folgte der frühere finnische Minister Tuomioja, der keine besonderen Aktivitäten entfaltete, und seit 1960 ist es der jugoslawische ehemalige Diplomat Dr. Velebit, der seine Rolle als Brückenbauer im Rahmen des Möglichen klar erkannt hat und mit dem gut zusammenzuarbeiten ist. Die Besetzung der 70 international besetzbaren höheren Stellen ist sehr unterschiedlich zugunsten der Mitgliedsländer vorgenommen worden. Da die Amtssprachen Englisch, Französisch und Russisch sind, kamen die Gründungsmitglieder stärker zum Zuge. In erster Linie sind also Engländer und Franzosen sowie Sowjetrussen tätig. Die Bundesrepublik hat bisher nur einen einzigen Fachmann im ECE-Sekretariat unterbringen können.

Günstig wirkt sich auf die Zusammenarbeit Deutschlands mit der ECE aus, daß sich in Genf seit 1953 eine deutsche Verbindungsstelle zu den dortigen Organen der Vereinten Nationen befindet. Der deutsche Generalkonsul in Genf ist in Personalunion ständige deutsche Kontaktstelle zu den UN-Organisationen, also auch zur ECE; er hat den Bonner Stellen eine Fülle von Aufgaben abnehmen können und steht auch bei den Tagungen der ECE zur Verfügung.

Die genannten Themen machen verständlich, daß es in erster Linie das Bundeswirtschaftsministerium ist, das Arbeitsgruppen und Ausschüsse beschickt; die sehr große Zahl von Sitzungen, die sich Verkehrsfragen widmen, werden vom Verkehrsministerium betreut. Hier zeichnet sich aber eine Schwierigkeit ab, wie es mit der Vertretung der Bundesrepublik während der Jahresversammlung der ECE gehalten werden soll. Die Thematik befaßt sich mit der Wirtschaft, die internationale Bühne läßt häufig politische Akzente in den Vordergrund treten. Bisher wurde deshalb folgendes Verfahren angewandt. Der Delegationsleiter ist vom Bundeswirtschaftsministerium, sein Vertreter vom Auswärtigen Amt. Erster deutscher Delegierter war der damalige Staatssekretär Westrick, später folgten u. a. Staatssekretär Müller-Armack und die Ministerialdirektoren Meyer-Cording, Risse und Baetzgen. Das Auswärtige Amt vertrat jahrelang Botschafter von Zahn-Stranik, sein Nachfolger ist schon seit geraumer Zeit Botschafter Dr. Emmel, der selbst längere Zeit der Ständigen deutschen Vertretung in Genf angehörte. Terminfragen veranlaßten allerdings die Benennung der Delegationschefs oft erst in letzter Minute. Die Vertretung bei der ECE ist ein zeitraubendes und mühseliges Geschäft, das zu Hause nicht immer richtig gewürdigt wird und das keine sichtbaren Erfolge heimbringt. Als um so erfreulicher muß vermerkt werden, daß zur diesjährigen Jubiläumsjahresversammlung für einige Tage Bundesminister Professor Schmid in Vertretung des Bundesaußenministers erschien und für kürzere Zeit vom Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Schütz begleitet war.

Wirtschaftliche Entwicklung in Asien durch die ECAFE

Die Asiatische Fernstraße als Beispiel

WILLIAM TANZER
Informationschef der ECAFE

Das Gebiet der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten erstreckt sich vom Mittleren Osten bis in den Stillen Ozean. Entsprechend umfangreich sind ihre Aufgaben. Die Kommission hat ihren Sitz in Bangkok (Thailand). Unser Autor ist Informationschef der ECAFE. Der erste Teil seines Beitrags gilt den Zielen der Kommission, der darauf folgende veranschaulicht an einem praktischen Beispiel ihr Wirken.

ECAFE, die regionale Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten (Economic Commission for Asia and the Far East), feiert heuer ihr 20jähriges Jubiläum. Dieser Anlaß wurde entsprechend gewürdigt, als die ECAFE im April in Tokio ihre Jahresversammlung hielt. Was hat ECAFE in zwei Jahrzehnten geleistet und wie hat sich die Kommission den revolutionären Veränderungen in Asien angepaßt?

Die Grundlagen für die ECAFE-Tätigkeit wurden unmittelbar nach dem Krieg gelegt, doch besteht wohl kaum ein Vergleich zwischen der Kommission, die im März 1947 gegründet wurde und ursprünglich in Shanghai ihren Sitz hatte, und der heutigen ECAFE mit ihren fast 600 Angestellten, die seit 1949 in Bangkok ihr Hauptquartier hat. Die weltgeschichtlichen Entwicklungen in Asien hatten einen durchgreifenden Einfluß auf die Mitgliedschaft, den geographischen Tätigkeitsbereich und das Programm der ECAFE.

Die politischen Veränderungen in Asien haben ECAFE ein vollkommen neues, ein asiatisches Gesicht gegeben. Anfangs waren nur vier asiatische Länder in ECAFE vertreten, die anderen sechs Mitglieder kamen von außerhalb Asiens. Asien war noch in der Kolonialzeit, und die Unabhängigkeitsbewegung war erst in ihrem Anfang. ECAFE hat heute 27 Mitglieder und zwei assoziierte Mitglieder, aber darunter befinden sich nur fünf nicht-asiatische Länder; die überwiegende Mehrzahl besteht aus asiatischen Ländern, einschließlich Australiens und Neuseelands, die kürzlich als asiatische Mitglieder anerkannt wurden.

Diese Veränderung in ECAFE's Mitgliedschaft hatte nachdrückliche, politische Folgen, die sich allerdings erst im Laufe der Jahre bemerkbar machten. Viele Jahre hindurch waren die Versammlungen der ECAFE von politischen Auseinandersetzungen der westlichen Großmächte beherrscht. Erst im zweiten Jahrzehnt des Bestehens der ECAFE haben sich die asiatischen Wirtschaftsprobleme eindeutig durchgesetzt und die Ausstrahlungen außerasiatischer Ereignisse ausgeschaltet. Bei den Sitzungen der ECAFE ist es nun eine ungeschriebene Regel, daß in allen Debatten die Sprecher Asiens zuerst zu Worte kommen, während die nicht-asiatischen Delegierten erst nachher und im allgemeinen nur verhältnismäßig kurz sprechen. Dies war nicht immer so.

Eine andere wesentliche Änderung setzte sich in ECAFE's Tätigkeitsbereich durch. Der Akzent liegt heute auf *Aktionen*, und ein Kriterium für neue Projekte ist, ob sie ›aktionsorientiert‹ sind. Ursprünglich sollte ECAFE sich auf Rekonstruktionsprojekte nach dem Krieg und die üblichen Studien, Konjunkturforschungen usw. beschränken. Mit der neuerlangten Unabhängigkeit kamen die großen fundamentalen Wirtschafts- und Sozialprobleme zu Tage, und ECAFE verwandelte sich von einem Forschungsbüro in eine wirtschaftliche Werkstatt der Vereinten Nationen in Asien. Neben den wirtschaftlichen traten zum ersten Male auch die sozialen Probleme in den Vordergrund und später auch die Bevölkerungsprobleme. Um die Wende der 60er Jahre kam es zu einer weiteren radikalen Änderung. Es war klar geworden, daß die meisten asiatischen Länder ihre wirtschaftlichen und sozialen Probleme nicht allein lösen können und daß regionale

Zusammenarbeit unbedingt notwendig sei. In der jahrtausendelangen Geschichte Asiens war dies eine vollkommen neue Entwicklung. Die asiatischen Länder besannen sich auf sich selbst und fanden in den Vereinten Nationen und der ECAFE den geeigneten Boden. Innerhalb und außerhalb Asiens gab es jedoch immer noch gewisse Widerstände gegen eine solche Entwicklung. Es dauerte einige Jahre, bevor – Ende 1963 – ECAFE ein umfassendes Regionalprogramm ausarbeiten konnte.

Dieses Programm wurde auf einer ministeriellen Konferenz in Manila genehmigt und hat seither wichtige Ergebnisse hervorgebracht. Die Hauptpunkte dieses Programms waren: Handelsfreiheit, Exportförderung, Preisstabilisierung, Koordinierung von Wirtschaftsplänen einschließlich Industrialisierung, Errichtung einer asiatischen Wirtschaftsbank, Rationalisierung von Seefrachtraten usw. ECAFE's praktische Regionalprojekte wurden nach der Manila-Konferenz mit besonderer Energie durchgeführt. Führend unter vielen Projekten ist das Programm für die Entwicklung des Mekong[1] in Südostasien, die asiatische Fernstraße[2], verschiedene zwischenstaatliche Industrialisierungsprojekte, gemeinsame Mineralbohrungen in asiatischen Küstengebieten, Herstellung regionaler Fernsprechverbindungen usw.

Ein Ergebnis dieser Ausdehnung von ECAFE's Tätigkeit zeigte sich in verschiedenen Körperschaften und Zweigstellen, die weiterhin mit ECAFE verbunden sind. Die wichtigste Rolle kommt wohl der Asiatischen Wirtschaftsbank[3] zu, die kürzlich in Manila ins Leben gerufen wurde, um zusätzliche Gelder für regionale Wirtschaftsprojekte zur Verfügung zu stellen. Westdeutschland beteiligt sich an der Asiatischen Wirtschaftsbank mit einem Betrag von 34 Millionen Dollar.

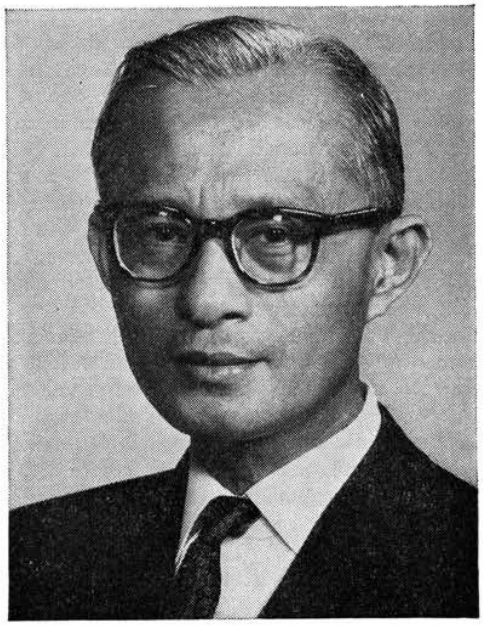
Eine andere und interessante Entwicklung machte sich in den letzten Jahren in ECAFE's Wirtschaftspolitik bemerkbar. Vornehmlich unter dem Einfluß Rußlands hatten sich die meisten asiatischen Länder auf Industrialisierungsbemühungen konzentriert, und viele von ihnen gaben besonderen Nachdruck der Schwerindustrie. In den letzten zwei Jahren hat man jedoch eingesehen, daß die Interessen der Landwirtschaft nicht vernachlässigt werden dürfen. Dies kam besonders auf den letzten beiden Jahresversammlungen zum Vorschein, und zum ersten Male wurde besondere Aufmerksamkeit der Notwendigkeit einer größeren landwirtschaftlichen Produktivität und der ernsten Gefahr eines größeren Nahrungsmittelmangels gewidmet. Die landwirtschaftliche Krise in vielen asiatischen Ländern wurde offenbar nicht nur durch eine Reihe von Mißernten hervorgerufen; sie ist eine chronische Krise, die durch niedrige Produktivität, Mangel an Düngemitteln, veraltete Produktionsmethoden verursacht ist. Die landwirtschaftliche Krise wird durch die Bevölkerungsexplosion verschärft und trägt wesentlich zu der ungünstigen allgemeinen Wirtschaftslage in Asien bei.

ECAFE, zusammen mit verschiedenen Sonderorganisationen der Vereinten Nationen, hat sich mit all diesen Problemen eingehend beschäftigt. Delegierte der asiatischen Länder kommen auf den ECAFE-Konferenzen zusammen, die ECAFE stellt Experten und eigene Angestellte asiatischen Ländern zur Verfügung. Eine große Anzahl von Projekten wurde im Laufe der Jahre durchgeführt und auch eine Menge von nützlicher Forschungsarbeit geleistet. ECAFE's jährlicher ›Economic Survey for Asia and the Far East‹ ist ein unerläßliches Nachschlagewerk. ECAFE's statistisches Büro hat nicht nur regelmäßig seine Statistiken herausgegeben, sondern auch vielen Ländern geholfen, ihren eigenen statistischen Dienst zu organisieren. ECAFE ist das einzige Forum, in dem alle asiatischen Mitglieder der Vereinten Nationen ihre Ansichten und Wünsche vorbringen können. Von besonderer Wichtigkeit ist

Ein kleines Stück der riesigen, mit Hilfe der ECAFE seit Jahren in Bau befindlichen Asiatischen Fernstraße, 25 km von Kabul entfernt, der Hauptstadt Afghanistans, kurz vor dem berühmten Kaiber-Paß. Man beachte das Betonstück im oberen rechten Bildteil, den nebenstehenden Beitrag über die Fernstraße und auch die Bilder auf den Seiten 85 und 91.

ECAFE's Jahresversammlung, aber auch die kleineren ECAFE-Konferenzen haben ihre Bedeutung, insbesondere die Sitzungen, die sich mit Industrie und Rohmaterialien, Handel und Inlandtransport befassen. Andere Fragen, mit denen sich ECAFE beschäftigt, erstrecken sich auf Wirtschaftsplanung, Entwicklung von hydroelektrischen Anlagen usw.
Am eindrucksvollsten sind wohl die regionalen Projekte. Hier ist eine kurze Übersicht:

Das *Mekong-Projekt*[1] beabsichtigt die allumfassende Verwertung der Wasserenergien des Mekong und seiner Nebenflüsse für die weitere Elektrifizierung, Bewässerung, Überschwemmungskontrolle, Schiffahrtsverbesserung und die allgemeine wirtschaftliche und soziale Entwicklung. In dem Mekonggebiet, das ungefähr so groß ist wie Frankreich, leben ca. 50 Millionen Menschen. Bisher wurden bereits zwei Elektrizitätswerke fertiggestellt, beide im Nordosten Thailands (eines dieser Werke in Nam Pong mit der finanziellen Hilfe Westdeutschlands). Vier andere Elektrizitätswerke sind im Konstruktionsstadium, darunter besonders das Nam Ngum[1] Werk in Laos. Insgesamt 23 Länder beteiligen sich an dem Projekt und haben bisher über 100 Mill. Dollar zur Verfügung gestellt. Untersuchungen auf dem Mekong-Hauptfluß sind bereits seit einigen Jahren im Gange. Sie konzentrieren sich auf drei Projekte in Laos, Thailand und Kambodscha. Man hofft, daß die Konstruktion dieser Riesenprojekte, von denen jedes einige 100 Mill. Dollar kosten wird, im Jahre 1970 beginnen kann. Der Mekong-Ausschuß, der aus den Vertretern der vier Mekong-Länder besteht (Kambodscha, Laos, Thailand und Vietnam), ist in letzter Zeit mit einem Projekt in Kambodscha auf Schwierigkeiten gestoßen. Für dieses Projekt wurden bereits 16 Mill. Dollar im Ausland mobilisiert. Kambodscha hatte sich bereit erklärt, 11 Mill. Dollar zur Verfügung zu stellen, aber ein Betrag von 6 Mill. Dollar steht noch immer aus. Inzwischen hat sich Kambodscha an den Sitzungen des Mekong-Ausschusses nicht mehr beteiligt.
Die *asiatische Fernstraße* zielt auf die Herstellung eines Straßennetzes in Asien von insgesamt 55 000 km Länge ab. Bevor das Jahrzehnt der Vereinten Nationen für Entwicklung zu Ende geht, hofft man, daß zumindest eine Transitroute fertig sein wird, und zwar die asiatische Fernstraße Nr. 1 zwischen Bazargan auf der türkisch-persischen Grenze und Saigon in Vietnam. Technische Vorbereitungen, ein Straßencode und viele andere Vorbereitungen sind bereits in ECAFE geleistet worden, und die verschiedenen Länder haben auch in ihrem eigenen Straßenbau den Sektoren der asiatischen Fernstraße den Vorzug gegeben. Es ist heute bereits möglich, sogar mit einem kleinen Privatauto von der türkisch-persischen Grenze oder von Beirut und der irakischen Grenze nach Kalkutta und Ost-Pakistan zu fahren; man kann auch von Vientiane, der Hauptstadt von Laos, durch Bangkok und Kuala Lumpur nach Singapur fahren. Burma ist allerdings für internationalen Straßenverkehr hermetisch verschlossen.
Die *Asiatische Entwicklungsbank*[2] kam Ende 1966 mit einem Kapital von 1100 Mill. Dollar zustande. Bisher haben 31 Länder, darunter 19 asiatische und 12 nicht-asiatische Länder, 965 Mill. Dollar dazu beigetragen; von diesem Betrag wurden 615 Mill. Dollar von den regionalen Mitgliedern und 350 Mill. Dollar von den nichtregionalen Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Die Bundesrepublik Deutschland ist ein Mitglied der Bank. Hauptaufgabe ist die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und Zusammenarbeit in Asien durch öffentliche und private Investitionen, die Finanzierung, insbesondere von regionalen und subregionalen Projekten, die Unterstützung von Koordinierungsprojekten für Wirtschaftsprogramme usw. Die Bank wird ähnlich wie die Weltbank zum Teil auf internationale Geldmärkte angewiesen sein und sich daher in ihrer Anleihe-Politik auf Anleihen zu kommerziellen Zinssätzen konzentrieren, doch sind besondere Fonds für andere Anleihen vorgesehen.



Chef der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten (ECAFE) ist seit Jahren U Nyun. – Siehe hierzu den Beitrag auf Seite 75 ff. ›Wirtschaftliche Entwicklung in Asien durch die ECAFE‹.

ECAFE, als ein aktiver Partner in den Wirtschaftsbemühungen der asiatischen Länder, nimmt heute eine wichtige Stellung ein. ECAFE's Tätigkeit hat sich laufend nach vielen Seiten entwickelt, aber die Probleme Asiens sind so ungeheuer und die Armut des Kontinents ist so groß, daß bisher nur ein Anfang gemacht werden konnte. Die Bedeutung von gemeinsamen regionalen Projekten wird allgemein anerkannt, und eine der größten Leistungen der ECAFE ist vielleicht, daß die Kommission es durch ihre vielseitigen Bemühungen zustande gebracht hat, den Gemeinsamkeitsgeist der asiatischen Länder zu fördern.

*

Haben Sie schon Urlaubspläne für 1967? Planen Sie doch einmal eine Reise in Ihrem Wagen von Europa nach Indien oder Pakistan. Natürlich können Sie sich auch heute schon auf solch eine transkontinentale Reise wagen, wenn Sie ein robustes Auto besitzen. Aber in wenigen Jahren können Sie es mit jedem beliebigen Wagen tun. Dann wird nämlich die Asienstraße dem modernen Verkehr angepaßt und befahrbar sein.
Ich selbst reiste kürzlich nach Ostpakistan über Afghanistan, Westpakistan und Indien. Unsere beiden Kleinbusse starteten an der türkisch-persischen Grenze bei Bazargan und erreichten rund zwei Monate später Dakka in Ostpakistan. Wir waren ein bunt zusammengewürfeltes Team mit vier japanischen Journalisten vom Japanischen Rundfunk, zwei Leuten vom Australischen Rundfunk und mir von der ECAFE, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten. Wir sollten eine Funk- und Fernsehdokumentation über die Asienstraße machen.
Freunde fragten uns: »Gibt es denn die Asienstraße tatsächlich? Kann man sie befahren?« Es gibt sie – seit Jahrhunderten sogar. Über die Seidenstraße oder die Teestraße reisten bereits Menschen und Waren von Asien nach Europa, als der Seeweg noch unbekannt war.

Schon Marco Polo benutzte diesen Weg

Um das Jahr 3000 v. Chr. waren die Stadt Ecbatana (heute Hamadan im Iran) und die reichen Tiefebenen des Mekran und Luni in Indien durch eine Straße verbunden. Als die Flüsse Kachhi, Mekran und Luni austrockneten und die Städte von Wüstensand bedeckt und durch Erdbeben zerstört wurden, baute man eine neue Straße nach Indien über Kandahar, Kabul und den Kaiber-Paß. Sie besteht noch heute. Weltreisende wie I Tsiang, Chang-Kun und Marco Polo

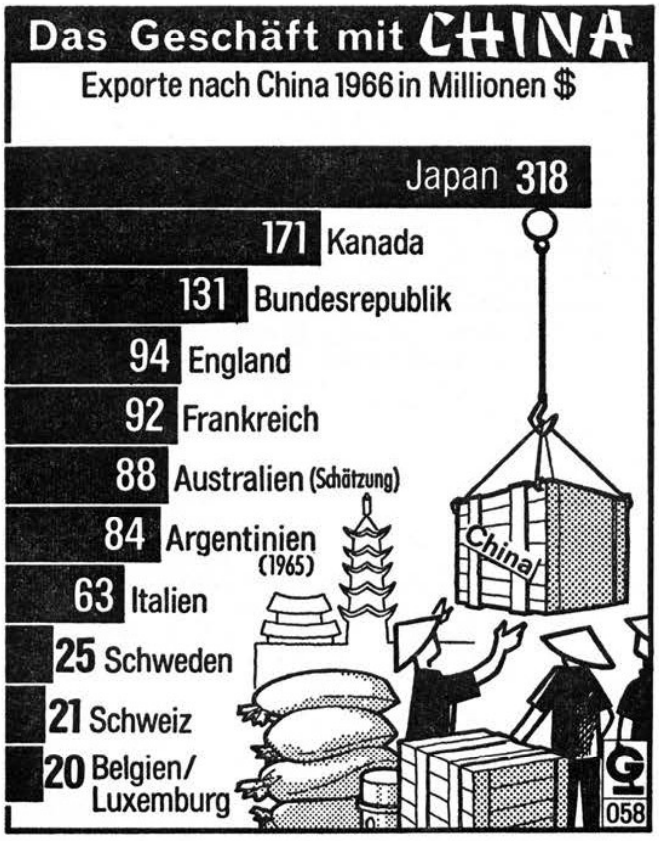
nahmen diesen Weg, und zahllose militärische, religiöse und Handelskarawanen. Sie schafften täglich 40 bis 50 km und nächtigten in den Motels jener Tage: in Karawansereien. Als mit der Dampfschiffahrt der Seehandel beschleunigt wurde, verloren die langsamen, unrentablen und oft unsicheren Kamelkarawanen einen guten Teil ihrer Auftraggeber. Durch den Bau des Suezkanals starben sie fast ganz aus, denn nun konnten die Schiffe geradenwegs durchs Rote Meer in den Indischen Ozean kommen, statt wie früher den Umweg ums Kap der Guten Hoffnung zu machen. Karawanen kamen außer Kurs, die Straßen verwahrlosten und die alten Karawansereien verfielen zu Ruinen.

Als sich aber zu Beginn dieses Jahrhunderts die Automobile immer stärker entwickelten, ging in Europa und Nordamerika eine Revolution des Straßenverkehrs vor sich. Neue Straßen wurden gebaut. Später kamen die internationalen Schnellstraßen hinzu. In unseren Tagen wird an der 29 000 km langen Panamerikanischen Fernstraße gearbeitet, die Alaska und Südamerika verbinden soll. Und in Asien ist man seit 1958 an der Arbeit, die alten Handelsstraßen zur Asienstraße auszubauen.

Was ist das nun genau – die Asienstraße? Die Grundidee war, vorhandene Straßen von Vietnam bis zum Iran miteinander zu verbinden und sie auf einen einigermaßen verkehrsgerechten Stand zu bringen. Eine supermoderne Schnellstraße wird allerdings nicht entstehen. Für derartigen Luxus haben die Länder Asiens keine Mittel – jedenfalls im Augenblick nicht. Aber das Ziel, das sie sich gesteckt haben, ist so schon aufregend genug. Denn das neue Straßennetz wird sich über ein Gebiet von 6,5 Millionen Quadratkilometern erstrecken, in dem über 700 Millionen Menschen leben.

Auf die Idee kam vor rund sieben Jahren der Transportfachmann Ahmad aus Pakistan, der für die Vereinten Nationen arbeitet. Zum erstenmal formuliert wurde sie dann auf einem Treffen verschiedener Straßenbauexperten, das die ECAFE vermittelt hatte. Inzwischen gehen die Arbeiten an der neuen Straße voran. Sie werden von den Regierungen und den Vereinten Nationen gemeinsam durchgeführt. In einigen Fällen wurde auch andere internationale Hilfe in Anspruch genommen.

China wickelt jetzt 75 vH seines Handels mit dem Westen ab. Das sehen die Amerikaner und Russen nicht gern. Der bundesdeutsche Export nach China ist rapide gewachsen: Verdreifachung 1965 gegenüber 1964 und 1966 abermals um 61 vH auf mehr als eine halbe Milliarde Deutsche Mark.



Straßen bedeuten wirtschaftlichen und sozialen Aufschwung

Die Asienstraße soll abschnittweise dem Verkehr übergeben werden. Nach einem internationalen Plan werden die Straßen nacheinander ausgebessert, verbreitert, begradigt und miteinander verbunden. Die soziale und wirtschaftliche Bedeutung der neuen Fernstraße ist beträchtlich. Sie wird den nationalen und internationalen Handel ankurbeln, den Fremdenverkehr steigern und neue, billigere Reisebedingungen schaffen für die Pilgerscharen der Buddhisten, Hindus und Mohammedaner.

Vorgesehen ist ein Straßennetz von insgesamt 55 000 km Länge. Davon sind 33 000 km Vorzugsstrecken. Die Strecken A 1 und A 2 z. B. werden gegenwärtig ausgebaut (A steht im internationalen Straßenverzeichnis für Asienstraße ähnlich wie E für Europastraße).

Die A 1 verbindet fast alle Hauptstädte und läuft über 10 900 km von der türkischen Grenze bis Saigon. Sie berührt den Iran, Afghanistan, Westpakistan, Indien, Ostpakistan, Assam, Burma, Thailand und Kambodscha. Die A 2 ist 12 350 km lang, beginnt im Iran, berührt Westpakistan, Indien, Nepal, Assam, Ostpakistan, Südburma und Thailand, läuft durch Bangkok und biegt dann in südliche Richtung ab über Singapur in Malaysia und den Isthmus von Kra nach Kuala Lumpur. Eventuell besteht die Möglichkeit, einen Fährdienst nach Indonesien einzurichten, der die Verbindung mit Djakarta herstellen würde.

Die Asienstraße wird mit dem internationalen Europastraßennetz verbunden. Vielleicht wird auch zum geplanten afrikanischen Straßennetz über den Mittleren Osten eine Verbindung geschaffen.

Gemeinsame Bemühungen

Um diese beiden Straßen befahrbar zu machen, wird mit einer Summe von 500 bis 600 Millionen Dollar gerechnet. Der Iran, Indien und Thailand haben von der Weltbank Darlehen für das Projekt erhalten. Der Sonderfonds der Vereinten Nationen finanziert Vermessungen in Afghanistan und erwägt die Unterstützung anderer Untersuchungen zur Vereinfachung der Straßenkonstruktion. Möglicherweise wird ein ›Asienstraßen-Entwicklungsfonds‹ gegründet, über den das Investitionskapital verteilt wird.

Ein Organisationskomitee arrangiert Konferenzen der Verkehrsminister, auf denen Fragen der Straßenkonstruktion, des Verkehrs, der Hilfe aus dem Ausland u. a. erörtert werden. Facharbeitsgemeinschaften wurden durch Vermittlung der ECAFE gegründet. Die Verkehrsfachleute haben für die Asienstraße die internationalen Straßen- und Brückennormen anerkannt. Sie entwickelten ferner einheitliche Verkehrszeichen und -regeln.

Obgleich bereits viel geschehen ist, bleibt noch eine Menge Arbeit zu tun. Die Formalitäten an den Grenzübergängen müssen z. B. wesentlich vereinfacht werden. Unterkünfte, Verpflegungs- und Tankmöglichkeiten sowie Telefondienste fehlen. Aber mit wachsendem Verkehr werden diese Mängel sicher bald verschwinden.

Anmerkungen der Redaktion:

1 Vgl. hierzu Lessing, Ernst: Das Mekongprojekt – ein bedeutendes Entwicklungsvorhaben in: VN 13. Jg. (1965) Heft 4, S. 130 ff. und Das Nam-Ngum-Dammprojekt in Laos gesichert in: VN 14. Jg. (1966) Heft 5, S. 163 ff.

3 Vgl. hierzu Handke, Werner: Die Asiatische Entwicklungsbank in: VN 15. Jg. (1967) Heft 1, S. 21 ff.