

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

WOLFGANG BARTKE

Zu Chinas Entwicklungshilfe:

Straßenbau

*
*

Wir haben begonnen, einige Schwerpunktbereiche der chinesischen Entwicklungshilfe darzustellen. Nach der medizinischen Hilfe (C.a. 82/5) und dem Bau von Kongreßgebäuden und Sportstadien (C.a. 82/6) folgt nun Chinas Engagement im Straßenbau.

Dieses begann in den fünfziger Jahren mit Straßenbauten in Ulan Bator, der Hauptstadt der Mongolischen Volksrepublik, damals ein sozialistisches Bruderland. Etwa in derselben Zeit bot China den Straßenbau aber auch erstmals außerhalb des sozialistischen Lagers an: 1958 begann das Projekt Sana-Hodeida in der Arabischen Republik Yemen, das binnen drei Jahren fertiggestellt wurde. Wir können davon ausgehen, daß dieses in der Dritten Welt nicht ungesehen blieb und vor allem wegen der günstigen Bedingungen seine Werbewirksamkeit nicht verfehlte. So folgten in den sechziger Jahren Straßenbauten in Laos, Nepal (drei Straßen!), Pakistan (zwei Straßen) und erneut in der Arabischen Republik Yemen.

Erst in den siebziger Jahren begann der Straßenbau in den Staaten Afrikas, die an Zahl bald die der asiatischen überflügeln sollten. Wenn wir die regionale Verteilung der im Rahmen der chinesischen Entwicklungshilfe gebauten Straßen betrachten, so ergibt sich dieses Bild: In 4 Staaten Asiens wurden 2.160 km gebaut, in 7 Staaten Afrikas 2.141 km und in 2 Staaten des Nahen und Mittleren Ostens 982. Der weitaus größere Schwierigkeitsgrad bei der Konstruktion derselben liegt bei den asiatischen Staaten, mußten doch in Nepal und Pakistan topographische Extreme überwunden werden, die anderswo nicht gegeben sind.

Hieraus resultiert: Die technisch größte Leistung vollbrachte China bei seinen Anrainern.

Im folgenden sind die einzelnen Straßenbauprojekte, untergliedert in A Fertiggestellte Straßen, B Im Bau befindliche oder nicht fertiggestellte Straßen und C Geplante Straßen, in alphabetischer Ordnung der Empfängerländer dargestellt.

A. Fertiggestellte Straßen

1. Äquatorial Guinea

Von 1972 bis 1977 wirkten chinesische Experten an der Erneuerung der Straße von Ncuae nach Mongomo (1). Sie hat eine Länge von 120 km und verläuft in ost-westlicher Richtung durch Dschungel-Gebiete und Kakao- und Kaffeeplantagen (2).

2. Äthiopien

1975 wurde mit dem Bau der Straße von Woreta nach Waldiya in Nord-Äthiopien begonnen (11). Die Fertigstellung der 221 km langen Straße erfolgte im Juli 1982 (12).

3. Laos

a) Straße Moungha - Phong Saly
Das Protokoll zur Errichtung dieser Straße wurde 1962 unterzeichnet (3). Der Bau begann im gleichen Jahr (4). Die Straße beginnt in Moungha (Provinz Yunnan) und verläuft über Pachamoung Yong-Boun Neua nach Phong Saly (5). Die Fertigstellung der Straße mit einer Gesamtlänge von 122 km (davon 36 km auf chinesischem Territorium) erfolgte 1963 (4). Sie hat eine Breite von 6,5 m (6).

b) Straße Muong Sai - Muong Hiam

Die 286 km lange Straße verläuft von Muong Sai (Provinz Oudomsai) durch Oudomsai, Muongngoi und Pak Seng zur Fähre in Phoungnai im Distrikt Viangthong der Provinz Houa Phan. Sie ist asphaltiert. In ihrem Verlauf wurden vier Brücken errichtet, die die Flüsse Nam Ou, Nam Bak, Nam Suong und Nam Seng überqueren. Die Nam Ou-Brücke überspannt eine Höhe von 256 m (7). Die Eröffnung der Straße fand im April 1978 statt (8).

c) Straße Na Sang - Boun Hai

Der Bau der Straße begann 1973, die Fertigstellung erfolgte 1978 (9). Einzelheiten konnten bisher nicht eruiert werden.

d) Andere Straßen

1976 befanden sich weiterhin im Bau eine Straße von der chinesischen Grenze nach Pak Beng; von

Nam Bak nach Luang Prabang, sowie die Straßen 13 und 15 (10). Bis 1978 betrug die Gesamtlänge aller auf laotischem Territorium mit chinesischer Hilfe gebauten Straßen 800 km (8).

4. Mongolische Volksrepublik

Bis 1960 wurden in der Hauptstadt Ulan Bator elf Straßen mit einer Gesamtlänge von 70 km erstellt, die sieben Meter breit sind (13).

5. Nepal

a) Straße Kathmandu - Kodari (Arinaka-Straße)

1961 wurde das Abkommen zum Bau dieser Straße unterzeichnet (14), der zwei Jahre später begann (15) und 1964 beendet wurde (16). Die Länge beträgt 114 km (17). Vier Fünftel der Straße verlaufen entlang den Flüssen Chakchola, Indravati, Sunkesi und Bhote Kosi in Höhen zwischen 600 m und 1 200 m. Die 26 km lange Endroute bis zur tibetischen Grenze führt durch schwieriges Felsgebiet (14). Die fünf großen Brücken sind ausgelegt für eine Belastung von 30 m/t per Achse. Die Dolaghat-Brücke, am Zusammenfluß der Flüsse Idravati und Sunkosi, ist mit 176 m die längste. Ihre Breite beträgt 8 m. - Die "Freundschaftsbrücke" an der nepalesisch-tibetischen Grenze im Dorf Bhaise hat eine Länge von 45 m (18). Die ersten 88 km ab Kathmandu wurden asphaltiert, die letzten 26 km von Barabise nach Kodari stellen eine Schotterstraße dar. Neben den fünf großen Brücken wurden 32 kleine gebaut, davon elf im letzten Streckenabschnitt (19). Mit dem Straßenbau wurde an vier Streckenabschnitten gleichzeitig begonnen. Neben rund hundert chinesischen Technikern arbeiteten an der Straße 12.000 nepalesische Arbeiter (14). - 1971 wurde ein Protokoll unterzeichnet, das die Instandsetzung der durch Überschwemmung und Bergrutsche zerstörten Teile der Straße vorsah (20). Auch 1982 war Nepal noch nicht in der Lage, Schäden an der Straße aus eigener Kraft zu beheben. Im Juni dieses Jahres wurde deshalb ein Protokoll unterzeichnet, das die Wiederherstellung der Straße vorsah, nachdem im Juli 1981 27 km derselben durch eine Überschwemmung schwer beschädigt worden waren und die "Freundschaftsbrücke" an der Grenze fortgespült worden war (21).

b) Straße Kathmandu - Pokhara (Prithvi-Straße)

Der Straßenbau begann 1965, die Fertigstellung erfolgte 1974 (22). Die Straße beginnt in Naubise,

20 km von Kathmandu entfernt von der Straße Kathmandu-indische Grenze. Von dort verläuft sie in westlicher Richtung entlang dem linken Ufer des Trisuli-Flusses. Ab Tribeni Ghat folgt sie dem rechten Ufer des Marsyandi Khora-Flusses in nordwestlicher Richtung bis Chyanglitar, von dort erneut in westlicher Richtung bis Khairani, um schließlich dem Seti-Fluß ins Pokharatal zu folgen (23). Die Gesamtlänge beträgt 176 km (24). Der Trisuli-Fluß wird bei Munglingtar mit einer 125 m langen Hängebrücke überspannt (25, 26). Die Gesamtzahl der Brücken beträgt 41. Die längste mit 370 m und einer Breite von 7,5 m verläuft über den Madi-Fluß bei Damauli (27). Die chinesischen Experten, die diese Straße erstellten, hatten zuvor die Kathmandu-Kodari-Straße errichtet (28).

c) Straße Kathmandu - Bhaktapur
Das Protokoll zum Bau der Straße wurde 1968 unterzeichnet (29), der Bau begann noch im gleichen Jahr (30) und wurde 1970 beendet (31). Die Länge der Straße beträgt 16 km. Sie überspannt den Bagmati-Fluß mit einer Brücke von 87 m Länge und 20 m Breite (mit je einem Fußgängerweg von 3 m Breite auf jeder Seite) (32).

d) Kathmandu - Ringstraße
Der Bau dieser Straße begann im März 1974 (33) und wurde im März 1977 beendet (34). Sie hat eine Gesamtlänge von 27,2 km und verbindet das Industriegebiet im Nordwesten von Kathmandu mit dem im Südosten und die Wohngebiete mit dem Regierungsviertel (35). In ihrem Verlauf mußten neun Brücken und 108 Abzugskanäle gebaut werden (33). Die längste Brücke ist mit 128 m (Breite 15 m) die über den Bagmati-Fluß (35). Beim Bau dieser Straße mußten 1,5 Millionen Kubikmeter Erde und Fels bewegt werden (33).

e) Straße Gorkha - Narayanghat
Das Protokoll zum Bau der Straße wurde im Dezember 1976 unterzeichnet (36), der Konstruktionsbeginn erfolgte im März 1978, die Fertigstellung im November 1981 (37). Sie verbindet die Mahendra mit der Prithvi-Straße (38) und hat die seit Jahrhunderten abgelegene alte Hauptstadt Nepals, Gorkha, verkehrsmäßig erstmals mit dem übrigen Land verbunden. Die Straße hat eine Länge von 61 km (37) und verläuft durch ein topographisch außerordentlich schwieriges Gelände (38). Sie hat eine Breite von 7,5 m, in schwierigem Berggelände verengt sie sich auf 6,5 m, manchmal so-

gar auf 5,5 m (36). Weitere technische Daten liegen lediglich über den 36 km langen Streckenabschnitt von Narayanghat bis Mugling vor. Auf diesem wurden 19 kleine und mittelgroße Brücken errichtet, des weiteren 184 Abzugskanäle und 226 Schutzmauern mit einer Länge von über zehn km, die zwischen zwei und zehn Meter hoch sind (39).

Am 16.2.1982 vermeldete die chinesische Presse, daß die bislang mit Chinas Hilfe in Nepal errichteten Straßen eine Gesamtlänge von 381 km haben (40). Tatsächlich beträgt diese, wie sich aus den spezifischen chinesischen Originalquellen errechnen läßt, 394 km!

6. Pakistan

a) Straße Halleh Kush -Khunjerab-Paß

Mit dem Bau dieser Straße wurde 1966 begonnen (41), die Fertigstellung erfolgte 1971. Diese Allwetterstraße hat eine Länge von 280 km (42). Sie beginnt in Gilgit und verläuft von dort in nordöstlicher Richtung, der alten Seidenstraße nach Kashgar folgend, um von dort schließlich in östlicher Richtung abzuweichen und in 4 900 m Höhe den Khunjerab-Paß zu erreichen, der die Grenze zwischen Pakistan und China bildet (41). Der größte Teil der Straße ist zweispurig angelegt und kann von LKWs bis 5 t befahren werden. Neben den chinesischen Technikern wirkten am Bau der Straße einige tausend Arbeiter mit, die von den Pionieren der Volksbefreiungsarmee abgestellt wurden (43).

b) Karakorum-Straße

Die Vorarbeiten für diese Straße begannen 1963 (44). Die Konstruktion wurde in zwei Abschnitten fertiggestellt: Der erste von Juli 1968 bis Januar 1971 und der zweite von Juni 1974 bis Mai 1978 (45). Die Länge der Straße beträgt 616 km. Sie beginnt am Khunjerab-Paß an der pakistansisch-chinesischen Grenze und verläuft von dort in südlicher Richtung durch die Gebirgsmassive des Karakorum und des Himalaya entlang den Flußläufen des Hunza, Gilgit und Indus, um hinter der Stadt Gilgit nach Thakot abzubiegen, einer Stadt 200 km nordwestlich von Islamabad. Einige Teile der Straße sind identisch mit der alten Seidenstraße von China nach Westasien (46). Sie verläuft durch eine Region, in der sich zwölf der 18 höchsten Berggipfel der Erde befinden (44). - Im Rahmen der gesamten Straßenbauprojekte unter der Entwicklungshilfe Chinas stellt diese Straße das größte

Projekt dar, was vor allem die technischen Anstrengungen angeht. Insgesamt mußten 16,9 Millionen Kubikmeter Steine und Erde bewegt und 85 Brücken mit einer Gesamtlänge von 3.631 m gebaut werden (durchschnittliche Länge einer Brücke = 43 m) (45). Unterbrechnungen im Bau wurden verursacht durch einen Berggrutsch im Jahre 1974, als nahe Halleh Kush fünf Millionen Kubikmeter Erde in den Hunza-Fluß fielen. Das Erdbeben mit Zentrum bei Pattan am Ende des gleichen Jahres führte zu Erdrutschen, die 200 km der im Bau befindlichen Straße in Mitleidenschaft zogen. Ein Berggrutsch bei Yal brachte 1976 60.000 Kubikmeter Geröll nieder. Insgesamt mußten während des Baus der Straße 800.000 Kubikmeter Geröll von dem Baugelände beseitigt werden (46). Bei einem der genannten Berggrutsche verloren 25 Chinesen ihr Leben, weitere 23 wurden verletzt (47). Am Bau der Straße waren rund 10.000 Arbeiter und Techniker beteiligt (44).

7. Ruanda

Mit dem Bau der Straße von Kigali nach Rusumo wurde 1974 begonnen (48), die Fertigstellung erfolgte 1977. Sie hat eine Länge von 160 km und verbindet Ruanda mit Tansania (49).

8. Somalia

Die Straße von Belet Wen nach Burao wurde 1973 in Angriff genommen und 1978 beendet. Sie hat eine Länge von 970 km (50). Sie verläuft über Galcaio und Garrowe (51) und ist asphaltiert (52). Unter den errichteten Brücken ist die bei Burao mit 84 m die längste (Breite 12 m) (53). Während des Straßenbaus wurden gleichzeitig 2.100 somalische Techniker in 34 Sparten ausgebildet (54).

9. Sudan

Der Bau der Straße von Wad Medani (Hauptstadt der Blauen-Nil-Provinz) nach Gedaref wurde 1972 in Angriff genommen (55) und 1977 fertiggestellt. Sie hat eine Länge von 227 km (56) und verbindet Sudans Baumwoll-Anbaugebiet mit der Kornkammer des Landes (57). Die größte Brücke im Verlauf der Straße ist die bei Wad Medani über den Blauen Nil. Sie hat eine Länge von 507,5 m (650 m, wenn die Auffahrten mitgerechnet werden) und eine Breite von 20 m (56). Sie ruht auf sieben Pfeilern und zwei Strebpfeilern (57).

10. Tanzania

Auf Sansibar wurde 1964 die Straße von Maziwangombe nach Wete fertiggestellt (58).

11. Yemen, Arabische Republik

(Nord-Yemen)

a) Straße Sana - Hodeida

Ein Protokoll zum Bau dieser Straße wurde 1958 unterzeichnet (59). Der Baubeginn erfolgte noch im gleichen Jahr (60), die Fertigstellung fand 1961 statt (61). Die Länge beträgt 231 km (62) und verläuft von Hodeida über Baital und Manacha nach Sana, der Hauptstadt des Landes (63). Im Verlauf der asphaltierten Straße wurden 55 Brücken und 489 Abwasserkanäle errichtet (64). Die Kosten für den Straßenbau betragen 15 Mio. US\$, pro km sind das 64.500 US\$! Während des Baus der Straße wurden überdies 857 yemenitische Arbeiter zu Facharbeitern ausgebildet (66). Nach Übergabe der Straße verblieben zehn chinesische Techniker im Land (67).

b) Straße Sana - Sada

Mit dem Bau der Straße wurde 1967 begonnen (68), die Fertigstellung erfolgte 1977 (69). Sie hat eine Länge von 244 km, ist asphaltiert und verbindet die Hauptstadt mit der wichtigsten Stadt im Norden des Landes (70). Der größte Teil der Straße verläuft in Höhen über 2.000 m (71). Die Kosten der Straße beliefen sich auf 28 Mio. US\$ (65), das sind 115.000 US\$ pro km.

c) Straße Mokha - Mufrak

Der Bau dieser Straße begann 1980 und wurde im folgenden Jahr beendet. Ihre Länge beträgt 44 km. Sie beginnt in der südlichen Hafenstadt Mokha und verläuft landeinwärts in östlicher Richtung, um in die Taiz-Hodeida-Straße einzumünden, womit die bisherige Verbindung zwischen Taiz und Mokha um 140 km verkürzt wurde (72).

12. Yemen, Volksrepublik

(Süd-Yemen)

Die technischen Vorarbeiten für die Straße von Am Ain nach Mukalla begannen 1970 (73), der Baubeginn im folgenden Jahr (74). Ein entsprechendes Protokoll war 1970 unterzeichnet worden (75). Die Fertigstellung erfolgte 1977. Die Länge der Straße beträgt 463 km (76). Sie verläuft von der ersten bis zur sechsten Provinz des Landes (77) und wurde in zwei Abschnitten erstellt, von denen der erste mit einer Länge von 138 km bis al-Mahfed (3. Provinz) führte, der 1974 fertiggestellt wurde (78). Im Verlauf des Straßenbaus wurden über 70 Brücken und 600 Abwassergräben errichtet und 3,3 Millionen Kubikmeter Erde bewegt (76).

13. Zambia

Die technischen Vorarbeiten zum Bau der Straße von Lusaka nach Mankoya begannen 1969 (79), der Baubeginn im folgenden Jahr (80). Sie wurde im September 1972 fertiggestellt (81) und im Mai 1973 dem Verkehr übergeben (82). Sie hat eine Länge von 388 km (81) und eine Asphaltdecke (83). Die größte Brücke mit 282 m überquert den Fluß Kafue (84).

B.

Im Bau befindliche oder nicht fertiggestellte Straßen

1. Laos

a) Im Januar 1975 wurde ein Protokoll unterzeichnet, das den Bau einer Straße von Muong Nam Bak nach Luang Prabang vorsah. Sie sollte über Nam Nga, Pak Ou und Pak Suong verlaufen, eine asphaltierte zweispurige Allwetterstraße mit einer Breite von 7,5 m sein (85). Diese Straße sollte ein wichtiges Teilstück der von der chinesischen Grenze mit Anschluß an die Straße zur kambodschanischen Grenze werden (86). Mit den Bauarbeiten wurde 1977 begonnen (87). - Nachdem Laos in den Sog Vietnams geraten war, sah es sich im März 1979 gezwungen, China aufzufordern, dieses Straßenbauprojekt einzustellen und die chinesischen Experten abzuziehen (88).

b) Eine weitere Straße von der Provinz Oudomsai nach Nam Bak befand sich 1977 im Bau (89) und wurde offenbar ebenso wie die unter a) genannte aus politischen Gründen nicht fertiggestellt.

2. Madagascar

Im März 1976 wurde ein Protokoll zum Bau der Straße von Moramanga nach Andranonampango unterzeichnet (90). Mit dem Bau wurde im Dezember 1978 begonnen. Nach Fertigstellung wird die Straße eine Länge von 223 km haben (91) und den Haupthafen des Landes, Tamatare, mit der Hauptstadt Tananarive verbinden (92).

3. Yemen, Arabische Republik

Im September 1974 fand die Grundsteinlegung für die Straße von Amran nach Hajja (Hauptstadt der Provinz Hajja) statt. Sie wird eine Länge von 76 km haben. Amran, der Ausgangspunkt der Straße, liegt 48 km nördlich von der Landeshauptstadt Sana (93). Im April 1980 befand sich die Straße noch immer im Bau (94).

4. Yemen, Volksrepublik

Ein Protokoll zum Bau der Straße

von Shihir nach Sayhut wurde im Oktober 1977 unterzeichnet (95). Nach Fertigstellung wird sie eine Länge von 203 km haben. Die Grundsteinlegung erfolgte im Juni 1980. Diese Straße schließt an die ebenfalls mit chinesischer Hilfe errichtete Straße Am Ain-Mukalla an (s. oben) (96).

5. Zambia

1977 wurde mit dem Bau der Straße von Serenje nach Mansa begonnen. Nach Fertigstellung wird sie eine Länge von 327 km haben. 1980 befand sich im Rahmen dieses Projektes die 2.800 m lange Brücke über dem Fluß Mukuku im Bau (97).

C.

Geplante Straßen

1. Nepal

1973 traf in Nepal eine chinesische Expertengruppe ein, beauftragt mit der Erkundung einer möglichen Straße von Pokhara nach Surkhet (98). Ein entsprechendes Protokoll wurde im Februar 1975 unterzeichnet. Nach Fertigstellung soll die Straße eine Länge von 407 km haben. In ihrem Verlauf werden elf große und mehr als 300 kleine Brücken sowie über 2.500 Abwasserkanäle gebaut werden müssen und Höhen von über 3.000 m überschritten werden. Bei diesem Projekt handelt es sich um das größte, das bisher in Nepal mit ausländischer Hilfe in Angriff genommen wird. Die Kosten des Projekts wurden auf 800 bis 900 Millionen nepalesische Rupien veranschlagt (99) = 92 Mio. US\$ (pro km sind das rund 225.000 US\$). Die Bauarbeiten sollten 1976 beginnen (99). Tatsächlich aber waren die Arbeiten bis 1979 offenbar nicht über die technischen Vorarbeiten hinausgediehen, über welche sich Indien besorgt zeigte (100). Über den Baubeginn liegen seither weder aus chinesischen noch nepalesischen Quellen Angaben vor.

2. Zentralafrikanische Republik

1977 hatte sich eine chinesische Straßenbau-Expertengruppe im Land befunden (101), ohne daß es bislang zu einem Vertragsabschluß gekommen ist.

Quellenangaben:

- 1) XNA, Dez 12, 1972.
XNA, Dez 11, 1977.
- 2) XNA, Sep 18, 1975.
- 3) XNA, Jan 13, 1962.
- 4) XNA, Apr 16, 1963.
- 5) Radio Vientiane, Apr 22, 1963.
- 6) XNA, Apr 23, 1963.
- 7) KPL, Apr 12, 1978; cit. SWB 5788.

- 8) KPL, Apr 12, 1978; cit. SWB/W 977.
- 9) XNA, Apr 10, 1978.
- 10) Radio Vientiane, Feb 3, 1976; cit. SWB/W 865.
- 11) XNA, Mai 1, 1975.
- 12) XNA, Jul 3, 1982.
- 13) RMRB, Okt 31, 1960.
- 14) FEER, Feb 20, 1964.
- 15) XNA, Mai 26, 1967.
- 16) XNA, Dez 29, 1964.
- 17) XNA, Apr 29, 1964.
- 18) FEER, Jun 29, 1967.
- 19) Information des Autors bei Besichtigung der Straße 1973.
- 20) XNA, Mar 7, 1971.
- 21) XNA, Jun 25, 1982.
- 22) XNA, Mai 7, 1965.
- 23) XNA, Sep 10, 1972.
- 24) XNA, Mai 28, 1967.
- 25) XNA, Feb 25, 1972.
- 26) XNA, Apr 4, 1972.
- 27) Information des Autors bei Besichtigung der Straße 1973.
- 28) XNA, Jun 29, 1967.
- 29) XNA, Sep 29, 1968.
- 30) XNA, Okt 30, 1968.
- 31) XNA, Sep 16, 1970.
- 32) Information des Autors, erhalten im Verkehrsministerium Nepals, 1973.
- 33) XNA, Jul 3, 1974.
- 34) Radio Kathmandu, Mar 17, 1977; cit. SWB 5467.
- 35) XNA, Apr 4, 1977.
- 36) Radio Kathmandu, Dez 26, 1976; cit. SWB/W 910.
- 37) XNA, Jan 11, 1982.
- 38) XNA, Feb 3, 1978.
- 39) XNA, Mai 31, 1981.
- 40) XNA, Feb 16, 1982.
- 41) NZZ, Mar 7, 1971.
- 42) XNA, Feb 18, 1971.
- 43) Free China Weekly, Taipei, Mar 7, 1971.
- 44) Tanjug, Dez 22, 1977; cit. SWB/W 964.
- 45) Beijing Rundschau, Jul 18, 1978.
- 46) XNA, Jun 18, 1978.
- 47) Radio Karachi, Okt 13, 1976; cit. SWB 5338.
- 48) XNA, Okt 21, 1974.
- 49) XNA, Jul 13, 1977.
- 50) XNA, Aug 1, 1978.
- 51) XNA, Nov 15, 1976.
- 52) XNA, Sep 15, 1977.
- 53) XNA, Apr 23, 1978.
- 54) XNA, Jul 30, 1978.
- 55) Radio Omdurman, Jun 10, 1972.
- 56) XNA, Mar 6, 1977.
- 57) XNA, Mar 6, 1974.
- 58) Entwicklungspolitische Aktivitäten der Kommunistischen Länder, 1969/2.
- 59) XNA, Jan 13, 1958.
- 60) XNA, Dez 26, 1958.
- 61) XNA, Dez 31, 1961.
- 62) Beijing Rundschau, Jan 5, 1961.
- 63) Foreign Trade, Beijing, 1961/2.
- 64) XNA, Nov 12, 1961.
- 65) RMRB, "Yemen 1970", von

**Straßenbau
im Rahmen chinesischer Entwicklungshilfe**

		Streckenführung	km	Paizeit
A Fertiggestellte Straßen			5062	
1.	Äquatorial Guinea	Neue-Mongomo	150	1972-77
2.	Äthiopien	Woreta-Waldiya	221	1975-82
3.	Laos	Moungha-Phong Saly	86	800 1962-63 -78
		Moung Sai-Moung Hiam	286	
		Na Sang-Boun Hai andere		1973-78
4.	Mongolische Volksrepublik	Ulan Bator	70	-60
5.	Nepal	Kathmandu-Kodari	114	394 1963-64 1965-74
		Kathmandu-Pokhara	176	
		Kathmandu-Bhaktapur	16	1968-70 1974-77
		Kathmandu-Ringstr.	27	
		Gorkha-Narayanghat	61	1978-81
6.	Pakistan	Halleh Kush-Khunjerab-Paß	280	1966-71
		Karakorum-Straße	616	896 1968-78
7.	Ruanda	Kigali-Rusumo	160	1974-77
8.	Somalia	Belet Wen-Burao	970	1973-78
9.	Sudan	Wad Medani-Gedaref	227	1972-77
10.	Tanzania	Maziwangombe-Wete	25?	-64
11.	Yemen, Arab. Republik	Sana-Hodeida	231	519 1958-61 1967-77
		Sana-Sada	244	
		Mokha-Mufrak	44	1980-81
12.	Yemen, Volksrepublik	Am Ain-Mukalla	463	1971-77
13.	Zambia	Lusaka-Mankoya	388	1970-72
B Im Bau befindliche Straßen			829	
1.	Laos	Nam Bak-Luang Prabang		1977
		Oudomsai-Nam Bak		1977
2.	Madagascar	Moramanga-Andranonampango	223	1978
3.	Yemen, Arab. Republik	Amran-Hajja	76	1974
4.	Yemen, Volksrepublik	Shihr-Sayhut	203	1980
5.	Zambia	Serenje-Mansa	327	1977
C Geplante Straßen			407	
1.	Nepal	Pokhara-Surkhet	407	
2.	Zentralafrikanische Republik ?			

- Farouk M. Luoman, Aden?, 1970.
- 66) Beijing Rundschu, Jan 5, 1962.
- 67) XNA, Mar 18, 1962.
- 68) XNA, Sep 26, 1967.
- 69) XNA, Sep 25, 1977.
- 70) XNA, Jun 14, 1977.
- 71) XNA, Dez 13, 1969.
- 72) XNA, Nov 27, 1981.
- 73) Radio Aden, Okt 14, 1970.
- 74) Radio Aden, Jan 28, 1971.
- 75) XNA, Jul 1, 1974.
- 76) XNA, Okt 17, 1977.
- 77) Ostprobleme, Köln 1970/3-4.
- 78) XNA, Jun 24, 1974.
- 79) Radio Lusaka, Nov 4, 1970; XNA, Nov 4, 1970.
- 80) XNA, Nov 11, 1970.
- 81) XNA, Nov 16, 1972.
- 82) XNA, Mai 27, 1973.
- 83) Entwicklungspolitische Aktivitäten der Kommunistischen Länder, 1970/8.
- 84) Radio Lusaka, Jan 24, 1969.
- 85) Pathet Lao Radio, Jan 25, 1975; cit. SWB/W 812.
- 86) KPL, Mar 18, 1976; cit. SWB/W 870.
- 87) XNA, Mar 15, 1979.
- 88) Radio Vientiane, Mar 13, 1979; cit. SWB 6066.
- 89) Radio Vientiane, Nov 22, 1977; cit. SWB 5676.
- 90) XNA, Mar 22, 1976.
- 91) XNA, Dez 28, 1978.
- 92) XNA, Jul 12, 1980.
- 93) XNA, Sep 24, 1974.
- 94) XNA, Apr 8, 1980.
- 95) XNA, Okt 16, 1977.
- 96) XNA, Jun 23, 1980.
- 97) XNA, Jul 28, 1980.
- 98) Radio Kathmandu, Mai 22, 1973.
- 99) Radio Kathmandu, Feb 2, 1975; cit. SWB 4822.
- 100) Times of India, Jan 29, 1979 nach Kyodo, Jan 29, 1979; cit. SWB 6032.
- 101) XNA, Nov 16, 1977.