

Trotz solcher Einwände gibt das Buch insgesamt aber einen wichtigen Einblick in Aufbau und Funktionsweise der Entwicklungshilfeorganisationen und ist ein wertvoller Beitrag zum Verstehen des jetzigen Verhältnisses zwischen den Gebern und Nehmern der Entwicklungshilfen. Man möchte wünschen, daß eine zweite Auflage (oder eine Taschenbuchausgabe) eine Straffung und Ergänzung aufnehmen könnte. Doch dazu wird der hohe Verkaufspreis eine kaum überwindbare Schranke bilden (was zur Frage berechtigt, ob nicht eine sorgfältigere Schätzung der Elastizität der Nachfrage nach solchen und ähnlichen Büchern manchen Verlag zur Revision seiner Preisstrategie führen würde).

Udo Ernst Simonis

G. WOLFGANG HEINZE

### **Der Verkehrssektor in der Entwicklungspolitik**

Herausgeber: IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, München, Weltforum-Verlag (Afrika-Studien 21) 1967; 324 S.

Die Fläche der meisten Entwicklungsländer ist groß, einige sind an europäischen Maßstäben gemessen sogar riesig. Deshalb ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem sehr wichtig für die Entwicklungsländer. Der Verkehr bezweckt die Raumüberwindung von Sachgütern, Personen und Nachrichten. Nur wenn die Überwindung des Raumes in angemessener Zeit möglich ist, können die Entwicklungsländer die entlegenen Teile ihres Landes wirtschaftlich, sozial und politisch integrieren und eine Wirtschaft fördern, die über Bedarfsdeckungswirtschaft hinausgeht. Also ist auch für die Entwicklungspolitik und Entwicklungshilfe das Verkehrssystem ein wesentlicher Faktor, um das angestrebte Ziel zu erreichen.

In dem vorliegenden Buch werden genaue Untersuchungen über die bestehende Verkehrsstruktur in den Entwicklungsländern, insbesondere des afrikanischen Raumes, und über die Möglichkeiten der Veränderung und Verbesserung angestellt. Der Autor beschränkt sich dabei bewußt auf die Un-

tersuchung der allgemeinen Verkehrsmittel (S. 29), die für den Transport verschiedener Güter geeignet sind, dabei einem Verkehrsbedürfnis für Erdöl, Gas o. ä. eine echte Wahl zwischen Rohrleitung und anderen Verkehrsmitteln nicht denkbar ist. Aus dem gleichen Grunde bleiben die Einrichtungen zur Weiterleitung elektrischer Energie und zur Nachrichtenübermittlung unberücksichtigt. Behandelt wird also der Schienen-, Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr. Leider beschränkt G. W. Heinze die Untersuchung des Schiffsverkehrs auf die Binnengewässer und auf die Lage der Seehäfen zum Binnenmarkt, er läßt die Seeschifffahrt als unbedeutend unberücksichtigt. Dies ist für den größeren Teil der Entwicklungsländer sicher richtig, gilt aber beispielsweise für den iberooamerikanischen Raum nicht, so daß der Autor einen für diese Länder wesentlichen Faktor unberücksichtigt läßt.

Im ersten Teil des Buches untersucht G. W. Heinze die Wirtschaftsstruktur und die Verkehrsgestaltung in den unterentwickelten Räumen. Dabei wird entsprechend den großen Unterschieden in den Entwicklungsländern differenziert; G. W. Heinze kommt sogar zu dem Schluß (S. 113), daß ein Entwicklungsplan, der für alle Länder oder wenigstens mehrere gilt, nicht aufgestellt werden kann. Insbesondere muß auch bei gleichen äußeren Bedingungen die soziale Infrastruktur, d. h. das technische Wissen und die Wirtschaftsgesinnung der Bevölkerung berücksichtigt werden.

Im zweiten Teil wird genauestens die Verkehrsentwicklung und die Verkehrsstruktur im afrikanischen Raum untersucht. Afrikas Verkehrsstruktur ist dadurch gekennzeichnet, daß für jede Art Verkehrsmittel starke natürliche Hindernisse bestehen und daß die bisherigen Investitionen, besonders in der Kolonialepoche, nur Verkehrswege von der Küste ins Landesinnere, für jede Kolonie isoliert, geschaffen haben. Die wichtigen Eisenbahnen haben die verschiedensten Spurweiten, so daß eine Netzbildung fast nicht möglich ist.

Im dritten Teil demonstriert der Verfasser an vier Modellen, wie sich die Einführung eines Verkehrssystems unter den verschiedenen Voraussetzungen auf die Wirtschaftsstruktur eines Raumes auswirkt. Diese theoretischen Modellanalysen haben natürlich nur eine begrenzte Aussagekraft und eine begrenzte praktische Anwendungsmöglichkeit. Sie ermöglichen es aber doch, eine Grundvorstellung über die Wirkung von Verkehrsinvestitionen zu entwickeln. Dabei wird noch einmal deutlich, daß allein die Schaffung eines Verkehrssystems die Wirtschaftsstruktur nicht notwendig verbessern muß, sondern daß viele weitere Faktoren, wie die Lage der Rohstoffe, der Energie und des Kapitals, die Absatzmärkte, die soziale Infrastruktur und die Wirtschaftsverfassung die Entwicklung wesentlich beeinflussen.

Im vierten und letzten Teil seines Buches prüft G. W. Heinze die vorher gewonnenen Ergebnisse unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsinvestitionen als Mittel der Entwicklungspolitik. Er betont zunächst die Notwendigkeit staatlicher und internationaler Planung, um die Großräumigkeit und Langfristigkeit der Planung zu sichern. Dann untersucht er die Verkehrswertigkeit der einzelnen Verkehrsträger, und hier ergibt sich für die Entwicklungsländer eine besondere Situation, so daß Erfahrungen aus dem europäischen und nordamerikanischen Raum nicht übertragbar sind. Für die zu erschließenden Gebiete stehen jetzt alle Verkehrsmittel gleichermaßen in einem hohen technischen Entwicklungsstand zur Verfügung. Es ist also möglich, das produktivste Verkehrsmittel auszuwählen. Überzeugend wird ausgeführt, daß bei schwierigen geographischen Verhältnissen das optimale Verkehrsmittel auch das Flugzeug sein kann.

Dem Verfasser ist hinsichtlich der Notwendigkeit staatlicher Planung zuzustimmen, aber ob diese Planung soweit gehen sollte, daß die Sicherung des Kundendienstes und der Ersatzteilbeschaffung für die Verkehrsmittel vom Staat übernommen werden sollte (S. 183), ist,

wenn man grundsätzlich von der Marktwirtschaft und der Eigenverantwortlichkeit des einzelnen ausgeht, zweifelhaft. Bedenken könnten sich auch ergeben, eine staatliche Planwirtschaft, die erst gefördert werden soll (S. 235), dann in eine Marktwirtschaft überzuführen. Aber richtig ist natürlich, daß Marktwirtschaft ohne jegliche Planung des Staates in den Entwicklungsländern nicht zum gewünschten Ergebnis führt. Zusätzlich tritt die Frage hinzu, ob bei Verkehrsinvestitionen nur wirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden sollen oder ob auch politische und soziale Ziele eine nicht wirtschaftliche Verkehrsinvestition rechtfertigen können, die dann einen staatlichen Eingriff erforderlich machen.

Der rein wirtschaftliche Betrieb des gesamten Verkehrssystems könnte zu einer Differenzierung der Räume in Entwicklungs- und Entleerungsgebiete führen, die strukturell unerwünscht ist.

Auch die Notwendigkeit internationaler Planung ist unmittelbar verständlich, wenn man bedenkt, daß in einem Entwicklungsland der Handel mit den anderen Entwicklungsländern nur einen minimalen Anteil des Gesamthandels ausmacht. Das könnte nicht zuletzt daran liegen, daß z. B. in Afrika ein Verkehrsnetz, das mehrere afrikanische Länder umfaßt, nicht vorhanden ist. Mit der Entwicklung eines großräumigen Verkehrsnetzes könnte dann auch eine großräumige Wirtschaftsplanung entwickelt werden.

Das vorliegende Buch zeichnet sich durch eine genaue Analyse der Verkehrsstruktur und einen sorgfältigen Vergleich der einzelnen Verkehrsträger aus. Es werden viele bisher noch unveröffentlichte statistische Untersuchungen mit der gebotenen Vorsicht und Toleranz verwandt. Graphische Darstellungen und Karten machen die theoretischen Untersuchungen anschaulich. Der Autor ist sich aber bewußt, daß in einer solchen theoretischen Untersuchung ein Teil der weniger dominierenden Faktoren nicht berücksichtigt werden kann, daß die Kosten sich in den Entwicklungsländern durch unvorherge-

sehene Ereignisse der verschiedensten Art ändern können, so daß sich ein verschobenes Verhältnis zwischen der Investition und dem Erfolg ergibt. Hierzu kommt die schon erwähnte starke Differenziertheit der Entwicklungsländer. Der Wert des Buches liegt in der gründlichen theoretischen Durcharbeitung, die eine Grundlage für praktische Überlegungen und Anwendungen schafft. Die vorangestellte Definition der verwendeten verkehrswirtschaftlichen Begriffe macht es auch dem Laien möglich, den Ausführungen und Untersuchungen mit Verständnis zu folgen und sich über das wichtige Gebiet des Verkehrs in den Entwicklungsländern ein zutreffendes Bild zu machen.

Helga Thöing

ROBERT L. TIGNOR  
**Modernization and British Colonial Rule in Egypt 1882—1914**  
Princeton, New Jersey (Princeton University Press) 1966, \$ 9.00.

Robert L. Tignor vermittelt durch seine breit angelegte und wohl fundierte Studie über die britische Kolonialherrschaft in Ägypten und die Ansätze zu einer umfassenden Modernisation gegen Ende des 19./Anfang des 20. Jahrhunderts ein lebendiges Bild der sozial-ökonomischen und geistig-politischen Situation des Landes.

Die Darstellung der britischen Herrschaft in Ägypten, die Tignor in ihren Anfängen in engem Zusammenhang mit dem Interesse Englands an der Sicherung der Indienwege — also mit vorwiegend strategischen Erwägungen — sieht, und als deren Folge er die Isolation des Landes gegenüber osmanischem Einfluß und französischen Interventionsversuchen ebenso wie die auf Ruhe und Ordnung im Innern ausgerichtete Kolonialpolitik aufzeigt, erscheint überzeugend und schlüssig.

Der Versuch, ein möglichst gewaltloses Regiment auszuüben, blieb auf die relativ kurze Zeit unter Gouverneur Gorst beschränkt, während zu Zeiten Cromers und Kitcheners die gewaltsame Unter-

drückung der nationalen Kräfte Ägyptens im Vordergrund stand.

Die Dialektik einer Doppelherrschaft, die das ägyptische Volk ertragen mußte — nämlich die Herrschaft der königlichen Familie und der Paschas einerseits und diejenige der britischen Kolonial- und Kapitalherrschaft andererseits —, dürfte ein beachtenswertes historisches Phänomen sein, insofern als hier ein Volk zwischen zeitweise koalierenden, zeitweise antagonistischen Machtzentren stand.

Tignors Analyse des ägyptischen Nationalismus bleibt trotz scharfsinniger Beobachtungen eine Außenbetrachtung. Obwohl seine Kritik an der ägyptischen nationalen Bewegung berechtigt ist — insofern als er auf die Inhomogenität der Führung, die Divergenz der Motivationen und die starke Emotionalität der Beteiligten hinweist —, bringt er ihren positiven Aspekten wenig Verständnis entgegen.

Der Verfasser hebt mit Recht hervor, daß Cromer sich in der Annahme irrte, die ägyptische Nationalbewegung stelle einen Widerstand gegen die traditionellen Wertsysteme dar und werde nur von elitären Gruppen getragen, während das Volk indifferent bleibe. Aus dieser Fehleinschätzung erklärt Tignor die Mängel der britischen Kolonialpolitik in Ägypten.

Das erst später aufkommende Interesse der Kolonialherren an den ökonomischen Ressourcen Ägyptens wird bei Tignor ausführlich und kritisch erörtert. Das wirtschaftliche Wachstum war sicherlich beachtlich; Hauptnutznießer waren jedoch die ägyptischen Feudalherren und das ausländische Kapital. Die Modernisation Ägyptens führt Tignor auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes einerseits und ein gewisses missionarisches Bewußtsein der britischen Berater und Verwalter andererseits zurück. Sie erscheint bei ihm als ein verselbständigter Faktor, während ihre Abhängigkeit von der jeweiligen politischen Konstellation, d. h. von den Notwendigkeiten politischer Herrschaft, die sie oftmals geradezu zu einem Sekundärphänomen wer-