



Der pure Zufall, gewiß nicht mehr, will es, daß das westafrikanische Togo, neben vielen anderen Merkmalen, eine Eigenheit aufweist, die, kaum der Rede wert, gleichwohl ins Auge fällt.

Das Land zwischen Golf- und Sklavenküste ist nämlich, sowohl was seine Bevölkerungs- als auch Landgröße angeht, jeweils 111. Staat dieser Erde. Weder so noch so ragt das Land sonderlich heraus. Von Öl ist nicht die Rede, und die Hauptstadt Lomé mit einer Bevölkerung von knapp über 300 000, wäre den Wenigsten ein Begriff, gäbe es nicht die beiden Lomé-Abkommen mit der Europäischen Gemeinschaft. Und auch die verhaltene, von Rohstoffen wie Kakao, Phosphaten, Kaffee, Palmkernen, Kopra und Baumwolle getragene Wirtschaft, liefert kaum schlagzeilenträchtige Sensationen.

Da gibt es aber seit dem letzten Jahr das größte westafrikanische Zementklinkerwerk in Tabligbo, rund 80 Kilometer nordöstlich von Lomé. Und dorthin bauen kanadische Eisenbahner eine Stichlinie, damit das Fertigprodukt von 1,2 Millionen Jahrestonnen auch den Märkten, vornehmlich benachbarten Staaten, zugeführt werden kann. Dies wiederum macht die beschleunigte Modernisierung der Hafenanlagen von Lomé dringend erforderlich. Und damit wären wir bei den umfangreichen Entwicklungshilfeleistungen der Bundesrepublik Deutschland, die die zügige Weiterentwicklung des Hafens von Lomé über Kredite mitfinanziert.

Die Berührungspunkte kanadischer und deutscher Experten in dem kleinen afrikanischen Land sind also vorgegeben. Und was für Togo gilt, findet auf Haiti ebenso seine Entsprechung wie in Nigeria, in Tansania oder Bangla Desh. Entwicklungspolitik heute heißt nicht zuletzt auch enge Kooperation der Industrieländer untereinander. Auch der härteste internationale Wettbewerb läßt deutsche und kanadische Telekommunikationsfachleute fast Seite an Seite in Ägypten und Saudi Arabien, Eisenbahner der Canadian Pacific Consulting Services aus Montreal mit deutschen Kollegen in Nordafrika zusammenarbeiten und wenn schon kein kühles Bier, dann doch einen Fruchtsaft auf gedeihliche Kooperation trinken.

Dabei treten früher so hochgehaltene Fragen nationalen Prestigedenkens im Interesse der allein entscheidenden Effektivität in den Hintergrund. Nur wenige Länder verfügen, wie Kanada, aufgrund naturgegebener Vor-

## Kanadisch-deutsche Entwicklungsprojekte

# Togo baut eine Stichlinie...

bedingungen über so große Erfahrungen gerade auf dem Transport- und Fernmeldesektor. Eine kanadische Telekommunikationsfirma hat sich auch gegenüber engagierter deutscher Konkurrenz erfolgreich um die Federführung eines internationalen Konsortiums zum Ausbau des saudi-arabischen Fernmeldewesens beworben.

Kanadische Eisenbahningenieure sind allein auf dem afrikanischen Kontinent in Togo, Algerien, Kamerun, Zaire und der Volksrepublik Kongo tätig. In Abidjan, Elfenbeinküste, baut die Montrealer PGL Consultants-Gesellschaft ein komplettes Krankenhaus im Werte von fast 70 Millionen DM. Ottawas Entwicklungshilfebehörde CIDA (Canadian International Development Agency) finanziert die durch eine kanadische Firma geleistete Modernisierung des Schlachthofes von Dakar, Senegal. Zellstoff- und Papierkomplexe in Tansania, eine Zementfabrik in Algerien, ein Wärmekraftwerk in Nigeria, Beratungen bei der Elektrifi-

zierung in Ghana, Togo und Benin, Fernmeldenetze zur Erstellung leistungsfähiger Verbindungen zwischen Senegal, Mali, Obervolta, Niger und Benin. Die Kette ließe sich beliebig fortsetzen.

Dabei kommen Kanada in besonderem Maße seine gewachsenen historischen und kulturellen Verbindungen zu den Ländern des Commonwealth und der frankophonen Communauté hervorragend zustatten.

Als einziges unter den sieben wirtschaftsstärksten Nationen der westlichen Welt hat Kanada noch im 19. Jahrhundert selbst Erfahrungen imperialer Fremdbestimmung gemacht. Kanadas vorbehaltlose Förderung des Entkolonialisierungsprozesses der letzten Dekaden, sein Eintreten für die Prinzipien uneingeschränkter Selbstbestimmung und seine eindeutige Ablehnung jedweder Einmischung souveräner Staaten, gleich welcher Art, machen es zu einem begehrten Partner der Dritten Welt.



Der Hafen von Lomé