



SCHWEIZERISCHER BUNDES RAT  
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss 13. November 1985

Décision

Decisione

1895

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Finanzhilfe und technische Unterstützung von Fr. 9'500'000.--  
 an Tansania als Beitrag zum Ausbau des Kilombero-Flussübergangs  
 bei Ifakara

Aufgrund des Antrages des EDA vom 23. Oktober 1985  
 Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

Tansania wird für den Ausbau des Kilombero-Flussübergangs bei Ifakara  
 einen nicht-rückzahlbaren Beitrag von Fr. 9'500'000.-- gewährt. Die  
 Verpflichtung erfolgt zu Lasten des Rahmenkredites zur Weiterführung  
 der technischen Zusammenarbeit und der Finanzhilfe von Fr. 1,8 Mia.  
 gemäss Bundesbeschluss vom 18.9.1984. Die sich aus dieser Verpflichtung  
 ergebenden Zahlungen sind zulasten des Voranschlagskredites Rubrik  
 202.493.01 vorzunehmen.

Für getreuen Auszug,  
 der Protokollführer

Mit dem hier vorliegenden Antrag wird ersucht, Tansania für die  
 Sanierung des Kilombero-Flussübergangs (Kosten: Fr. 11,1 Mio.)  
 eine nicht-rückzahlbare Finanzhilfe von Fr. 7,35 Mio. und eine tech-  
 nische Unterstützung von Fr. 1,75 Mio. zu gewähren. Tansania trägt  
 mit Fr. 1,5 Mio. (14,3 %) an die Projektfinanzierung bei. Unmittel-  
 bares Ziel des Projektes ist es, den jährlich infolge Überschwemmun-  
 gen während 6 bis 30 Wochen unterbrochenen Fährübergang bei Ifakara  
 zu sanieren, und damit den 130'000 Einwohnern des Ulanga-Distriktes  
 eine hochwassersichere Verbindung zum Rest des Landes zu geben.  
 Darüber hinaus erfolgt die Investition in den für Tansania besonders  
 prioritären Transportsektor und in einem sehr fruchtbaren Landwirt-  
 schaftsgebiet mit Überschußpotential.

Tansania gehört mit einem Pro-Kopf-Einkommen von 5 280 p.a. zu den  
 ärmsten Ländern der Welt. Wie viele schwarzafrikanische Länder  
 befindet sich das Land derzeit in einer tiefgreifenden strukturellen  
 Krise. Die Gründe hierfür sind zum Teil externer Natur, indem die  
 ungünstige weltweite Konjunkturlage, sich verschlechternde Austausch-  
 der Erdölshock, der Konflikt mit Uganda sowie Dürre-  
 tansanische Wirtschaft in Mitleidenschaft gezogen haben.  
 ligen Rahmenbedingungen haben bewirkt, dass die Schwach-  
 ansanischen Wirtschaftssysteme deutlich zu Tage getreten  
 interne Faktoren die wirtschaftlichen Schwierigkeiten  
 ärfen haben. So haben sich die grossen Anstrengungen der  
 unsten des Aufbaus einer binnenwirtschaftlich orientier-  
 tatstruktur nicht bezahlt machen können, einmal wegen  
 izienz und zum andern weil wichtige Investitionsgüter  
 genügendem Umfang eingeführt werden können. Ähnliches  
 Sozialsektoren (Erziehung, Gesundheit, Wasser), deren

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
Nr.	Z.K.	Dep.	Anz.	Akten
X		EDA	6	-
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
X		EFD	7	-
X		EVD	7	-
		EVED		
		BK		
X		EFK	2	-
X		Fin. Del.	2	-





EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT  
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN  
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Ausgeteilt  
Wird Gegenstand eines  
Presse-Kommuniqués nach  
dem Beschluss des Bundesrats

Bern, den 23. Oktober 1985

AN DEN BUNDESRAT

Finanzhilfe und technische Unterstützung von Fr. 9'500'000.-- an  
Tansania als Beitrag zum Ausbau des Kilombero-Flussüberganges bei  
Ifakara.

I

Mit dem hier vorliegenden Antrag wird empfohlen, Tansania für die Sanierung des Kilombero-Flussüberganges (Gesamtkosten: Fr. 11,1 Mio.) eine nicht-rückzahlbare Finanzhilfe von Fr. 7,75 Mio. und eine technische Unterstützung von Fr. 1,75 Mio. zu gewähren. Tansania trägt mit Fr. 1,6 Mio. (14,5 %) an die Projektfinanzierung bei. Unmittelbares Ziel des Projektes ist es, den jährlich infolge Ueberschwemmungen während 6 bis 30 Wochen unterbrochenen Fährübergang bei Ifakara zu sanieren, und damit den 130'000 Einwohnern des Ulanga-Distriktes eine hochwassersichere Verbindung zum Rest des Landes zu geben. Darüber hinaus erfolgt die Investition in dem für Tansania besonders prioritären Transportsektor und in einem sehr fruchtbaren Landwirtschaftsgebiet mit Ueberschusspotential.

Tansania gehört mit einem Pro-Kopf-Einkommen von \$ 280 p.a. zu den ärmsten Ländern der Welt. Wie viele schwarzafrikanische Länder befindet sich das Land derzeit in einer tiefgreifenden strukturellen Krise. Die Gründe hiefür sind zum Teil externer Natur, indem die ungünstige weltweite Konjunkturlage, sich verschlechternde Austauschverhältnisse, der Erdölschock, der Konflikt mit Uganda sowie Dürreperioden die tansanische Wirtschaft in Mitleidenschaft gezogen haben. Diese ungünstigen Rahmenbedingungen haben bewirkt, dass die Schwachstellen des tansanischen Wirtschaftssystems deutlich zu Tage getreten sind und als interne Faktoren die wirtschaftlichen Schwierigkeiten weiter verschärft haben. So haben sich die grossen Anstrengungen der Regierung zugunsten des Aufbaus einer binnenwirtschaftlich orientierten Wirtschaftsstruktur nicht bezahlt machen können, einmal wegen mangelnder Effizienz und zum andern weil wichtige Investitionsgüter nicht mehr in genügendem Umfang eingeführt werden können. Ähnliches gilt für die Sektoren (Erziehung, Gesundheit, Wasser), deren

positive makroökonomische Auswirkungen nur langfristig zum Tragen kommen. Als Folge dieser Entwicklung konnte insbesondere die Versorgung ländlicher Gebiete mit Produktions- und Konsumgütern nicht mehr sichergestellt werden, was zusammen mit zu tiefen landwirtschaftlichen Erzeugerpreisen wiederum einen Rückgang der für den Export bestimmten landwirtschaftlichen Produktion verursachte und viele Bauern bewog, aus der Marktwirtschaft auszusteigen. So befindet sich Tansania seit einigen Jahren in der Lage, in der sich die externen und die internen negativen Faktoren gegenseitig verstärken und schliesslich in einen Teufelskreis münden, aus dem das Land nicht mehr aus eigener Kraft herausfinden kann.

Zur Ueberwindung dieser Krise hat Tansania einen sogenannten "Structural Adjustment Plan" verfasst - zum Teil bereits ausgeführt - und Verhandlungen mit dem IMF aufgenommen. Wenn die Verhandlungen bis heute noch nicht abgeschlossen sind, so liegt dies weniger in der Natur der durch den IMF geforderten Massnahmen als vielmehr in Divergenzen über Umfang und zeitliche Abfolge der vorzunehmenden Eingriffe. Einstimmigkeit besteht insbesondere darüber, dass die Inflation unter Kontrolle gebracht, die Landwirtschaft wieder prioritär gefördert und das interne Verteil- und Transportwesen ausgebaut werden müssen. Es bestehen Aussichten, dass eine Einigung anfangs nächstes Jahr zustande kommen wird.

Die DEH unterstützt seit 1980 bereits ein Strassensanierungsprojekt im Gebiet des Kilombero-Flussüberganges <sup>1/</sup>. Das zu unterstützende Projekt ergänzt somit die vorgesehenen wirtschaftspolitischen Sofortmassnahmen und -programme.

Tansania gehört zu den Schwerpunktländern schweizerischen Entwicklungszusammenarbeit, die nebst dem Verkehrssektor vor allem folgende Bereiche unterstützt: Ausbildung von Handwerkern und Ingenieuren, ländliche Entwicklung; Gesundheitswesen. Die Ausgaben zugunsten Tansanias bewegen sich im Rahmen von Fr. 9 Mio. jährlich.

## II

Das Projekt, dessen Mitfinanzierung hier beantragt wird, ist Ergebnis jahrelanger, etappenweiser Abklärungen. Tansania favorisierte zu Beginn eine Brückenlösung für die Kilombero-Flussüberquerung, doch wurde später die Variante hauptsächlich aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben, und zwar nach eingehenden Untersuchungen, an denen neben Ingenieurbüros auch das Bundesamt für Strassenbau, EDI, sowie die ETH in Zürich teilnahmen. Eine weitere, durch die DEH finanzierte Studie erbrachte das heute vorliegenden Fährenkonzept, das etwa einen Viertel der ursprünglichen Brückenvariante kostet, wirtschaftlich vertretbar ist und die bisher von lokalen Behörden unternommenen Anstrengungen zur Situationsverbesserung weitgehend einbezieht.

---

<sup>1/</sup> Beschluss des Bundesrats vom 16.4.1980 betreffs Beitrag von Fr. 8,4 Mio. an das Kilombero-Strassensanierungsprojekt; seit 1.7.84 ist eine weitere Projektphase in Ausführung (Fr. 6.6 Mio. Schweizer Beitrag).

Vom Projekt werden folgenden positiven Effekte erwartet:

- die rund 130'000 Einwohner des Ulanga-Distriktes erhalten die seit langem erwartete hochwassersichere Verbindung zum übrigen Teil des Landes, was längerfristig gesehen eine verbesserte Nutzung dieses landwirtschaftlich fruchtbaren Gebietes zugunsten des ganzen Landes mit sich bringt;
- dadurch wird auch eine wichtige Voraussetzung geschaffen, das bestehende wirtschaftlich-soziale Gefälle innerhalb des Kilombero-Gebietes abzubauen;
- der Transport von Gütern und Personen über den Kilomberofluss wird sicherer, verlässlicher und zeitsparender, was (u.a. über günstigere Transportkosten) den Bewohnern des Distriktes direkt und indirekt zugute kommt.

Das Kilombero-Gebiet umfasst die beiden Distrikte Kilombero (Hauptort Ifakara) und Ulanga (Hauptort Mahenge) und liegt gut eine Auto-Tagesreise südwestlich der Hauptstadt des Landes, Dar es Salaam. Es wird unterteilt durch das rund 200 km lange und bis zu 40 km breite Tal des Kilomberoflusses, der oftmals seinen Lauf wechselt, regelmässig den (nicht bewohnten) Talboden überschwemmt, dafür aber das Gebiet zu einer hervorragend fruchtbaren Landwirtschaftszone macht (gemäss Experten die potentielle Reiskammer Tansanias) <sup>1/</sup>. Während der Kilombero-Distrikt (ca. 100'000 Einwohner) von Norden her über eine Schotterstrasse fast ganzjährig erreichbar ist, wird der Ulanga-Distrikt (ca. 130'000 Einwohner) vom Rest des Landes durch den Kilomberofluss getrennt. Der einzige Uebergang im ganzen Tal befindet sich bei Ifakara, einem natürlichen Engnis des Tales, wo zur Trockenzeit über provisorische Zufahrtdämme der dann etwa 150 m breiter Fluss und damit die Transportfähre erreicht werden kann. Kommunikationsunterbrüche von bis 7 Monaten verursachen die alljährlichen Ueberschwemmungen sowie technische Defekte an der Fähre.

Mit dem Flussübergangprojekt und der parallel laufenden Sanierung der sich in extrem schlechtem Zustand befindenden Erdstrassen soll nun das Gebiet besser erschlossen und die Bevölkerung aus ihrer traditionellen Isolation gelöst werden. Das Projekt besteht aus drei Komponenten:

- A: Verstärkung der 4 km langen Zufahrtdämme (inkl. Bau neuer Durchlässe und Fahrenanlegestellen), konzipiert auf ein 10-jähriges Hochwasser;
- B: Totalrevision der existierenden Fähre (vorhande Kapazität genügend) sowie Ersatz des separaten Schleppbootes;
- C: Sicherstellen von Betrieb und Unterhalt der sanierten Fähre und Zufahrtdämme (Training, Unterhaltskonzept etc.).

Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf Fr. 11,1 Mio. <sup>2/</sup> und werden zu 14,5 % von Tansania und zu 85,5 % von der Schweiz finanziert. Dieses Finanzierungsverhältnis nimmt in besonderem Masse Rücksicht auf die problematischen Wirtschaftsverhältnisse Tansanias.

---

<sup>1/</sup> Angebaut werden v.a. Reis, Mais, Sorghum, Cassava für die Eigenversorgung, und Baumwolle, Zuckerrohr und Sisal (meist durch Staatsbetriebe angebaut) zur Vermarktung.

<sup>2/</sup> Preisstand ist September 1984; berücksichtigt ist eine Reserve für Kosteninflation (15 % p.a.) und für Unvorgesehenes (15 %).

Die Technische Unterstützung der Schweiz von Fr. 1,75 Mio. deckt grundsätzlich alle Devisenkosten unter Komponente B Und C sowie die Kosten des DEH-Konsulenten und wird direkt von der DEH verwaltet. Mit dem Finanzhilfebeitrag von Fr. 7.75 Mio. werden die unter Komponente A anfallenden Divisen- sowie der grössere Teil der Lokalkosten (aus Bau- und Ingenieuraufträgen) finanziert. Der Beitrag wird in Tranchen auf ein Depotkonto überwiesen, das beim Eidg. Kassa- und Rechnungswesen zugunsten Tansanias noch zu eröffnen ist. Nach vorgängiger Prüfung und Genehmigung durch die DEH (DEH-Konsulent, Koordinationsbüro in Dar es Salaam, DEH-Bern) ist Tansania befugt, aus diesem Konto Zahlungen an Baufirma und Projektlieferanten via Schweizerische Nationalbank zu veranlassen.

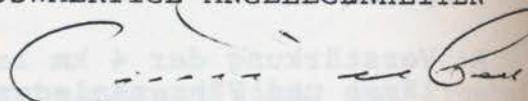
Das Ministry of Communications and Works ist tansanischerseits für die Projektdurchführung verantwortlich. Es verpflichtet, nach erfolgter Ausschreibung und mit Genehmigung der DEH, die Baufirma und das Ingenieurbüro zur Realisierung von Komponente A und saniert die existierende Fähre in der relativ gut ausrüsteten eigenen Werkstatt. Ein Steering Committee, bestehend aus Vertretern des Ministeriums und der DEH, wird den Projektverlauf unmittelbar überwachen und koordinieren.

Ein Zusammenarbeitsabkommen zu diesem Projekt ist mit Tansania verhandelt worden und vorbehältlich Zustimmung zu diesem Antrag durch den Bundesrat unterzeichnet worden.

### III

Das Bundesamt für Aussenwirtschaft und die Eidgenössische Finanzverwaltung sind im Rahmen des Vorverfahrens konsultiert worden und empfehlen, den beantragten Kredit zu gewähren.

EIDGENOESSISCHES DEPARTEMENT FUER  
AUSWAERTIGE ANGELEGENHEITEN



Pierre Aubert

Protokollauszug an:

- EDA 6 zur Ausführung
- EFD 7 zur Kenntnis
- EVD 7 (GS 5, BAWI 2) zur Kenntnis
- EFK 2 zur Kenntnis
- FinDel 2 zur Kenntnis

Anhänge:- Landeskarte Tansania mit Projektgebiet

- Liste der in der DEH verfügbaren Dokumente zu diesem Projekt

Zum Mitbericht an: - Eidg. Volkswirtschaftsdepartement  
- Eidg. Finanzdepartement

## LANDESKARTE TANZANIA

Finanzhilfe und technische Unterstützung von Fr. 9'500'000.-  
an Tansania als Beitrag zum Ausbau des Kilombero-Flussübergangs  
bei Ifakara

---

Gestützt auf den Antrag des EDA vom 23. Oktober 1985  
sowie auf die Resultate des Mitbericht-Verfahrens,

wird beschlossen

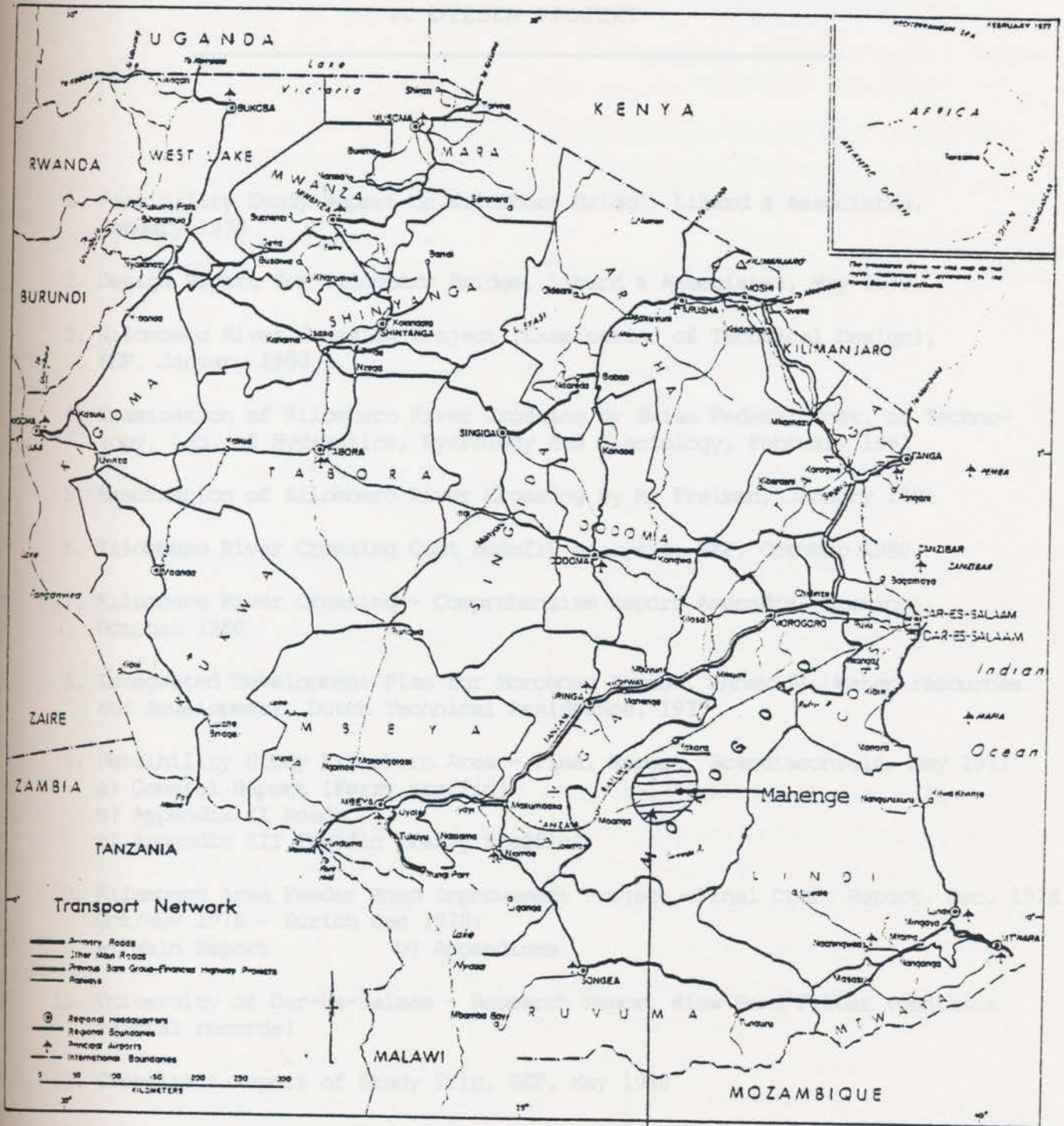
Tansania für den Ausbau des Kilombero-Flussübergangs bei  
Ifakara einen nicht-rückzahlbaren Beitrag von Fr. 9'500'000.-  
zu gewähren. Die Verpflichtung erfolgt zu Lasten des Rahmen-  
kredites zur Weiterführung der technischen Zusammenarbeit und  
der Finanzhilfe von Fr. 1,8 Mia. gemäss Bundesbeschluss vom  
18.9.1984. Die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden  
Zahlungen sind zulasten des Voranschlagskredites Rubrik  
202.493.01 vorzunehmen.

Für richtigen Auszug,  
Der Protokollführer

Kilombero-Projektgebiet

LANDESKARTE TANSANIA

LISTE DER IN DER DER VERFUEGBAREN OKZIDENTE



Kilombero-Projektgebiet

SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT  
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO  
 LISTE DER IN DER DEH VERFUEGBAREN DOKUMENTE  
 ZU DIESEM PROJEKT

---

1. Feasibility Study Report on Kilombero Bridge, Liburd & Associates, January 1978
2. Design Report for Kilombero Bridge, Liburd & Associates, May 1979
3. Kilombero River Crossing Project (Examination of Technical Design), SEP, January 1980
4. Examination of Kilombero River Crossing by Swiss Federal Inst. of Technology, Lab. of Hydraulics, Hydrology and Glaciology, February 1981
5. Examination of Kilombero River Crossing by M. Freiman, January 1981
6. Kilombero River Crossing Cost Benefit Analysis, SEP, October 1980
7. Kilombero River Crossing - Comprehensive Report Appendix (Drawing), October 1980
8. Integrated Development Plan for Morogoro Region. Annex II. Water resources and development, Dutch Technical Assistance, 1975
9. Feasibility Study Kilombero Area - Final Report, Scandiaconsult, May 1977
  - a) General Report (Ferry traffic)
  - b) Appendix II Roads
  - c) Appendix III Traffic (ferry traffic)
10. Kilombero Area Feeder Road Improvement Project - Final Draft Report, Dec. 1978. Oct/Nov 1978 - Zurich Dec 1978:
  - a) Main Report
  - b) Appendices
11. University of Dar-Es-Salaam - Research Report Slow Sand Filter (contains rainfall records)
12. Consultant Report of Study Trip, SEP, May 1980
13. Consultant Report of 2nd Study Trip, SEP, August 1980
14. Rudiji Basin Study Programme - Study of fisheries in the proposed Stieglers Gorge Reservoir and the Kilombero Floodplain, Atkins Land and Water Management



- 15. Kingenenas und Shuguri Falls Power Projects. A preliminary view and identification report. Hafslund Consulting Division, Norplan
- 16. 1:50,000 maps of crossing  
1:2500 map of Ifakara
- 17. Aerial photographs and site photographs
- 18. Final Report on Kilombero Ferry Study, Rendel Palmer & Tritton, May 1983

\* \* \*

January 1978

1. Design Report for Kilombero Bridge, Linnard & Associates, May 1977

2. Kilombero River Crossing Project (Examination of Technical Design) RFP, January 1980

3. Examination of Kilombero River Crossing by Swiss Federal Inst. of Technology, Lab. of Hydraulics, Hydrology and Glaciology, February 1981

4. Examination of Kilombero River Crossing by M. P. F. P. S., January 1981

5. Kilombero River Crossing Cost Benefit Analysis, RFP, October 1980

6. Kilombero River Crossing - Comprehensive Report Appendix (Grounding), October 1980

7. Integrated Development Plan for Kilombero Region, Annex II, Water Resources and Development, Dutch Technical Assistance, 1975

8. Feasibility Study Kilombero Area - Final Report, Scandinavian, May 1977  
 a) General Report (Party Traffic)  
 b) Appendix II Roads  
 c) Appendix III Traffic (Party Traffic)

9. Kilombero Area Water Road Improvement Project - Final Draft Report, Dec. 1978  
 a) Main Report  
 b) Appendices  
 c) Appendix I Roads  
 d) Appendix II Roads  
 e) Appendix III Traffic (Party Traffic)

10. University of Dar-es-Salaam - Research Report on Road Traffic Conditions (Final Report)

11. Consultant Report of Study Trip, RFP, May 1980

12. Consultant Report of 2nd Study Trip, RFP, August 1980

13. Final Feasibility Study Programme - Study of Feasibility in the proposed Sidiyasa Gorge Reservoir and the Kilombero Floodplain, Active Land and Water Management