

THE WORLD BANK GROUP ARCHIVES

PUBLIC DISCLOSURE AUTHORIZED

Folder Title: Douala Port Project - Cameroon - Credit 0229 - P000319 - Correspondence - Volume 2

Folder ID: 1607874

Project ID: P000319

Dates: 3/13/1973 - 12/26/1974

Fonds: Records of the Africa Regional Vice Presidency

ISAD Reference Code: WB IBRD/IDA AFR

Digitized: 9/25/2018

To cite materials from this archival folder, please follow the following format:
[Descriptive name of item], [Folder Title], Folder ID [Folder ID], World Bank Group Archives, Washington, D.C., United States.

The records in this folder were created or received by The World Bank in the course of its business.

The records that were created by the staff of The World Bank are subject to the Bank's copyright.

Please refer to <http://www.worldbank.org/terms-of-use-earchives> for full copyright terms of use and disclaimers.



THE WORLD BANK
Washington, D.C.

© International Bank for Reconstruction and Development / International Development Association or
The World Bank
1818 H Street NW
Washington DC 20433
Telephone: 202-473-1000
Internet: www.worldbank.org

RETURN TO W. AFRICA FILES

CAMEROON - Credit 229 CM
Vol. II

DECLASSIFIED
WITH RESTRICTIONS
WBG Archives


Archives



1607874

R1978-020 Other #: 4

163338B

Douala Port Project - Cameroon - Credit 0229 - P000319 - Correspondence - Volume 2

March 1973 - Dec 1974

FORM NO. 635
(6-77)

CLOSE - OUT SHEET

This file is closed as of December 1974.

For further correspondence, please see Volume III.

RECORDS MANAGEMENT SECTION

460-08

CM-CR.229

Dec 1974

Country CAMEROON	Loan # Credit # 229 Investment #	Project R.C. 462-05
---------------------	--	------------------------

Title and Description

Form No. 114
(1/73)

- A. Recueil General des Tarifs D'Exploitation de
L'Office National des Ports du Cameroun.
B. Tableau Comparatif des Taxes sur le Navire.

Document Date 1974 (approx.)	Prepared By Office National des Ports du Cameroun	
Transmittal Letter No.	From	Document #
Date	No Letter-Copy Card for File ☐	59.086

*Cameroon Port. (2)
à Cameroon c. 229 Side*

Le 26 décembre 1974

Monsieur S. Ngann Yonn
Directeur Général
Office National des Ports
Douala
République Unie du Cameroun

Monsieur le Directeur Général,

Objet: CAMEROUN: Projets Portuaires de Douala

Nous tenons tout d'abord à vous remercier de l'aimable hospitalité que vous avez accordée à M. Dick lors de son récent séjour dans votre pays et de lui avoir fourni l'occasion de procéder à un échange de vues avec les membres de votre personnel au sujet de l'achèvement du premier projet portuaire et de certains aspects du deuxième projet envisagé dans ce domaine.

Nous avons l'honneur de résumer ci-après les principaux points ayant fait l'objet de cette discussion ainsi que les conclusions auxquelles nous avons abouti.

L'essentiel de l'exécution du premier projet portuaire est pratiquement achevé, notamment en ce qui concerne la pose des quatre coffres d'amarrage dans le chenal du Wouri. Les données techniques, financières et économiques dont la collecte est nécessaire sont actuellement rassemblées par l'ONP et seront prêtes pour l'arrivée de la prochaine mission prévue en janvier 1975. Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous aviser aussitôt que ces données seront disponibles.

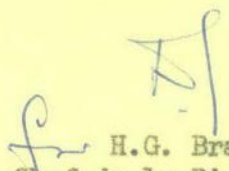
Les raisons qui portent la Banque à insister sur la nécessité d'envisager l'approfondissement du chenal en deux étapes (à une profondeur de 7 mètres et au delà de 7 mètres) dans le cadre du deuxième projet portuaire proposé, ont fait l'objet de discussions détaillées entre MM. Njoya et Dick. Ce dernier a attiré l'attention de M. Njoya sur les points ayant trait précisément à cette question qui sont mentionnés par trois fois dans les termes de références qui vous ont été envoyés le 30 septembre 1974. M. Dick a laissé une lettre qui vous était destinée en attendant votre retour, laquelle essayait de répondre aux questions soulevées dans votre dernier télégramme. Nous espérons que les renseignements qu'elle contient ainsi que les explications détaillées données à ce sujet à M. Njoya auront permis de clarifier la situation et vous donnent entière satisfaction. Si, toutefois, vous vous heurtez à de nouvelles difficultés, n'hésitez pas à vous mettre en rapport avec nous.

../..

Le 26 décembre 1974

Nous espérons que la résolution de cette question et toute modification que vous jugerez bon d'apporter aux instructions que vous communiquerez à vos consultants ne retarderont pas l'achèvement de leurs études. Si toutefois un retard paraissait inévitable, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous en indiquer l'importance éventuelle.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de notre considération très distinguée.


H.G. Brandreth
Chef de la Division Ports,
Chemins de Fer et Aviation
Bureau Régional de l'Afrique de l'Ouest

cc: Ministre du Plan

Cleared with & cc: Messrs. Grant Duff
Palein

cc: Messrs. Johnson
Apitz


MCDick:ks

OFFICE MEMORANDUM

TO: FILES

FROM: M.C. Dick, WAPHA

SUBJECT: CAMEROON: 1st Port Project
Credit 229-CM

DATE: December 18, 1974

Cameroon Cr. 229 Adm
Cameroon Port (2)

1. I discussed the completion requirements for the above project in Douala during December 3rd and 4th, 1974 with the following National Ports Authority staff:- Mr. Njoya, Director of Works, Mr. Banini, Deputy Administrative and Financial Director, Mr. Minkousse, Deputy Commercial Director.
2. The project is physically almost complete; the 4 mooring buoys have now all been laid, and the repairs to the log park are virtually complete. I was assured that the physical, financial and economic data required for completion would be ready in time for the proposed completion mission, which NPA expect in January 1975. The financial data already available (balance sheets and income accounts for NPA and individual ports) were obtained (held by Mr. Apitz,) as was data on cement works operations (retained by myself).
3. I requested Mr. Njoya to ask Mr. Ngann Yonn (Director General, NPA) to advise the Bank formally when the necessary data were ready for mission examination. He agreed to pass on this request.

Proposed 2nd Port Project

4. I discussed with Mr. Njoya the rationale of the Banks requirement that the increase in the depth of the Wouri channel, proposed in the project, should be considered in two stages; (a) to 7 meters and (b) beyond 7 meters to the suggested 8.5 meters. I drew Mr. Njoya's attention to the three specific references to this separation in the Terms of Reference for final studies, (paras. 6, 8 and 11) and emphasized that there were sound technical reasons for believing that the dredging conditions, particularly of the outer bar, were likely to be significantly different for the two stages. After some discussion, Mr. Njoya accepted this, and agreed to apprise Mr. Ngann Yonn of this clarification of the physical issues involved, and of the necessity, also emphasized, to view all project components in terms of their priority within the constraint of the \$50 million total project cost "envelope".
5. A letter to Mr. Ngann Yonn, reiterating the above is at Annex A.

MCDick/jl

Dec. / 26 / 74

cc: Messrs. Brandreth, Johnson, Grant Duff, Apitz, Palein

Cameroon Port - (L)
Cameroon - Ch 229. Adm

M. NGAM YOUN
DIROPORT
DOUALA

November 27, 1974

(Ext. 2633)

Telex No. 5270 KM

CAMEROON

REFERENCE VOTELEX NO. 275 DU 26 NOVEMBRE CONCERNANT PROPONDEUR CHEMAL PORT
DOUALA STOP HONNEUR VOUS INFORMER VOS COMMENTAIRES SOUS EXAMEN NOS SERVICES
COMPETANTS STOP VOUS COMMUNIQUERONS NOTRE REPONSE DANS LES PROCHAINS JOURS
STOP PAR AILLEURS M. DICK SERAIT A VOTRE DISPOSITION POUR EXPLIQUER NOS
POINTS DE VUE LORS SA VISITE DOUALA A PARTIR ^{Tout} ~~CHEM~~ DECEMBRE STOP IL ABORDERAIT
EGALEMENT DISCUTER L'ACHEVEMENT PREMIER PROJET PORTUAIRE STOP CONSIDERATIONS
DISTINGUES

ERIM
INTBAFRAD

Isik Erim
WA2DB

Cleared with and cc: Mr. Grant Duff
Mr. Dick

cc: Mr. Brandreth
Mr. Palein

OFFICE MEMORANDUM

*Cameroon Cr 229 Adm
"Cameroon Port (2)*

TO: FILES

DATE: November 27, 1974

FROM: D. Grant Duff, WAPPR

SUBJECT: CAMEROON: Douala Port Project
Credit 229-CM

This note summarizes brief discussions with Mr. Ngann Yonn and colleagues in Douala on October 9 and 10, 1974 on progress on the above project.

1) Physical project completion

I noted Bank disappointment at NPA's failure to complete the mooring buoy installation. NPA was told if it wanted to change the layout of moorings it should explain why and ask our approval. A letter has been sent dated November 11 to confirm this.

2) NPA's financial position

I told NPA of our concern at an apparent deterioration in its financial position and I asked NPA to review its compliance with the Credit covenants, particularly the financial ones, in preparation for the next mission.

3) Completion report

An outline of the more important data which the forthcoming Bank's completion mission would require was left with NPA.

Mr. Ngann Yonn said the project was almost entirely finished, and although the mission could come at any time he suggested that the visit be combined with Douala II Port pre-appraisal early in 1975. I said the Bank would consider the matter and advise him.

DGrantDuff/jl

DRAFT
Nov. 26, '74

CM CR 229

Mr. Ngann Yonn
National Ports Authority
Douala
Cameroon

Dear Sir:

CAMEROON: Credit 229-CM
Douala Port Project

During the course of supervision of the above project, we have together agreed upon some minor deviations from the precise definition of the project as given in the Credit Agreement, in the light of circumstances actually encountered during project construction. We therefore propose to provide legal ratification for this by asking you to kindly arrange for signature and return of the attached revision to Schedule 2 "Description of the Project".

Yours very truly,

H. G. Brandreth
Chief, Ports, Railways & Aviation Division
Western Africa Regional Office

cc and cleared with: Mr. Buhler

cc: Messrs. Dick, Apitz, Screwvala

Enclosure

CAMEROON - Douala Port Project

Schedule 2

Description of the Project

A. Civil Works

Paragraph (2)

Delete Section (b)

Section (C) amend to "Section (b) the paving of the adjoining timber
stacking areas and access roads"

Delete Section (d)

Paragraph (3)

Delete "approximately 100,000 cubic meters" - substitute "an area"

OFFICE MEMORANDUM

Mr. Scrumsela

TO: Mr. M.C. Dick, WAPPR

DATE: November 26, 1974

FROM: H.G. Brandreth, Chief, WAPPR

SUBJECT: CAMEROON: Transport Sector Report
First Douala Port Project (Credit 229-CM)
Second Railway Project (Loan 1038-CM)
Second Highway Project (Loan/Credit 180-CM)
TERMS OF REFERENCE

✓ CM-1229
CC CM-LN1038
CC CM-LN663/CA-180
CC CM-TRANSN. SECTOR

1. On or about December 2, 1974 you will proceed to Cameroon. Your mission will take about two weeks.

Transport Sector Report

2. As part of the January 1975 basic economic mission you will be responsible for the analysis of the port and rail transport sector plus all transport needs related to forestry. The main purpose of the basic mission is to assist the Government in preparing the 1977-81 Development Plan, particularly to elaborate a development strategy in each sector and to determine inter and intra sectoral investment priorities. Ideally, your analysis should lead to a draft public investment program for ports, railways and forestry related other transport modes for the period 1977-81 includes proposals for the preparatory work necessary during the Plan for projects beyond 1981 and flag all important policy issues in these sectors. As financial limitations are likely to restrict the investment program to a sub-optimal level, establishment of clear intra-sectoral priorities will be important, including their justification as a basis for subsequent discussions with the Government.

3. In elaborating the investment program, you will pay particular attention to:

- (i) the country's absorptive capacity;
- (ii) the need for future current budget expenditures of new investments;
- (iii) the extent of preparation of the transport sector components of FY77-81 Plan;
- (iv) the implications of the ongoing studies (for the Second Port Project and under the Second Railway Project), and the projected timetable for the Second Port Project for the above plan components;
- (v) the status of planning of forestry development and the implications for the transport sector, with special reference to feeder road connections to ports and railways, and the future development of the port of Kribi; and
- (vi) other planned developments in the economy that might have a significant effect upon transport sector requirements.

1st Douala Port Project, 2nd Railway Project and 2nd Highway Project

4. You will:

- (i) Discuss with NPA the timing of project completion, and the production of engineering economic and financial data required for the completion report.
- (ii) Discuss with Regifercam any problems of interpretation of the terms of reference for consulting services and additional realignment studies.
- (iii) Discuss with Government the status of recruitment of technical assistance for improving transport planning and co-ordination.

5. On your return to Washington, you will prepare a short sector report that focuses primarily on development strategy in the transport sub-sectors assigned to you and on the public investment program derived from this strategy. You will prepare a brief report on your discussions relating to the port, railway and highway projects.

Cleared with and cc: Messrs. Bachman, Palein, Soges

CC: Messrs. van der Tak, Director, VPSVP
Jaycox, Director, TRU
de la Renaudiere, Director, WA2
Thalwitz, Director, WAP
Pouliquen, Asst. Director, WAP
Rowe, Asst. Director, WAP
Denning, WANVP
Steckhan, WA2DB
Palein, WA2DB
Bowron, PABII
Buhler, LEG
Soges, WAPHW
Melagari, WAPHW
Screwvala, WAPPR
Grant Duff, WAPPR
Georg, WAPPR
PMWA
Mrs. Saukel

MCDick/1

le 11 novembre 1974

Monsieur le Directeur Général,

Objet: Projet Portuaire de Douala
Crédit 229-CM

Nous souhaiterions envoyer une mission à Douala qui serait chargée d'établir un rapport sur l'achèvement du projet destiné à permettre à la Banque et à votre Gouvernement de voir dans quelle mesure le Projet Portuaire de Douala a atteint les objectifs qui lui avaient été fixés.

Au cours du séjour que nous avons effectué à Douala en octobre dernier, nous avons remarqué qu'une partie de la surface bord à quai du parc à bois s'était affaissée et nous espérons que vous serez bientôt à même de faire procéder aux réparations nécessaires. Nous avons constaté en outre, que seuls deux coffres d'amarrage avaient été installés alors que le projet exigeait l'installation de quatre coffres. Nous sommes déçus par l'absence de progrès constaté dans ce domaine.

Les membres de votre personnel ont fait valoir que l'on craignait que la pose de quatre coffres rende difficile l'amarrage des navires en raison du cercle d'évitage limité. Ils nous ont également indiqué qu'ils ne désiraient pas poser les coffres pour embossage en ligne, en raison des courants présents en ces lieux et que l'on envisageait par conséquent de placer les coffres à Kribi.

Nous vous serions obligés de bien vouloir nous faire part de vos commentaires à ce sujet et de nous communiquer vos propositions étant donné que toute modification importante apportée à la composition du projet doit être soumise à notre approbation préalable.

Nous vous saurions également gré de nous faire savoir quand vous envisagez l'achèvement des travaux matériels du projet, de façon à ce que nous puissions convenir d'une date pour l'envoi de la mission chargée d'établir le rapport d'achèvement des travaux.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de notre considération distinguée.

H. G. Brandreth
Chef de la Division Ports, Chemins de Fer et Aviation
Bureau Régional de l'Afrique de l'Ouest

M. Ngann Yonn
Directeur Général de l'Office National des Ports
Douala
République Unie du Cameroun

cc: Messrs. Dick, Apitz,
Palein

Cameroon: Loan 663/CR.180 Adm.
Le Cameroun: CR. 229 Adm.

AIR MAIL

October 30, 1974

Le Ministre du Plan et de l'Aménagement
du Territoire
Ministère du Plan et de l'Aménagement
du Territoire
P. P. 1046
Yaoundé
United Republic of Cameroon

Re: Development Credit Nos. 180 CM & 229 CM

Dear Mr. Minister:

The Statements of Account for the above-mentioned credits together with payment instructions relating to the upcoming payment date will be mailed to you shortly. Although the payment record for these credits has not been very satisfactory in the past due to internal and external problems, we trust that the steps you have recently taken will provide prompt servicing of Cameroon's debt in the future.

If you encounter any difficulty in making subsequent payments please let me know.

Sincerely yours,



Victor C. Chang
Deputy Controller

cc: Mr. M. N. Kochman - Executive Director

cc: Mr. Cargill
Mr. Steckhan
Messrs. Davies/Gray
TCrausway/ntvh

Le 30 octobre 1974

PAR AVION

Monsieur le Ministre du Plan et
de l'Aménagement du Territoire
Ministère du Plan et de l'Aménagement
du Territoire
B. P. 1016
Yaoundé
République unie du Cameroun

Objet: Crédits de développement Nos 180 CM et 229 CM

Monsieur le Ministre,

Nous vous ferons prochainement parvenir les relevés de compte relatifs aux crédits mentionnés ci-dessus, avec les instructions concernant le paiement de la prochaine échéance. Malgré les retards que des difficultés d'ordre intérieur et extérieur ont entraînés dans le paiement des échéances précédentes, nous ne doutons pas que les mesures que vous venez de prendre vous permettant d'assurer dorénavant le service de la dette camerounaise en temps voulu.

Nous restons bien entendu à votre entière disposition pour vous aider à résoudre les difficultés que pourrait soulever le règlement des prochaines échéances.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Victor C. Chang
Contrôleur financier adjoint

cc: M. M. N. Kochman - Administrateur

INCOMING CABLE

Cameroon: Ports II
Cameroon: CR. 229 Adm.

(106)

M. Johnson

to Apitz

ZCZC 248423 RC030 PDC1670 RMZ7631 RMG4877 FUR424 QGL622 KNF743 DLA152

for D. Johnson

DISTRIBUTION

MR. BRANDRETH

URWT HL KNDA 042

DOUALA 42 10 0000 SHRE

OCTOBER 10, 1974

I

INTBAFRAD

WASHINGTONDC

FOUR FOR D. JOHNSON RE DOUALA SECOND PORT NGANN

MEETING CONSULTANTS PARIS OCTOBER 12 AND

VINCENT AFTERWARDS STOP ECONOMIC

REPORT DUE NOVEMBER FINANCIAL REPORT

DECEMBER STOP DOUALA ONE INCOMPLETE

WILL ADVISE MISSION TIMING LATER REGARDS

GRAND DUFF HOTEL AKWAPALACE

OCT 11 1974

WESTERN AFRICA REGION

PORTS RAILWAYS & AVIATION
DIVISION

HANDLED BY: *no reply necessary*

DATE ANSWERED: *10/14/74*

Cameroon: CR. 229 Adm. M. Apitz (ok)

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

UNITED REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland

OFFICE NATIONAL
DES PORTS

BORDEREAU récapitulatif des pièces adressées à
MAIL ENCLOSURE SLIP ADDRESSED TO

Réf 0-1131/006 NPCI

M./Mr. Banque Internationale pour la Reconstruction
et le Développement, 1818, H. Street N. W.

D. C. 20433 WASHINGTON (U. S. A.)

NUMERO d'ordre Serial N°	SOMMAIRE DESCRIPTION	NOMBRE des pièces NUMBER of enclosures	OBSERVATIONS REMARKS
	(Attention MM. JOHNSON et DICK)		
UNIQUE	Dossier renfermant : - Rapport du Commissaire aux Comptes de l'exercice 1972/1973 - Bilan de l'Office National des Ports du Cameroun au 30 juin 1973 - Bilan du Port de DOUALA au 30 juin 1973 - Bilan du Port de GAROUA au 30 juin 1973 - Bilan du Port de KRIBI au 30 juin 1973 - Bilan du Port de VICTORIA/TIKO au 30/6/73 - Budget de l'Office National des Ports du Cameroun de l'exercice 1974/1975	1 ex. 1 ex. 1 ex. 1 ex. 1 ex. 1 ex.	Pour attribution.
	WESTERN AFRICA REGION PORTS RAILWAYS & AVIATION DIVISION HANDLED BY: <i>26</i> DATE ANSWERED: <i>Aug. 30, 1974</i>	7 p.	

Reçu : - Received

A
At

le
on the



20 AOUT 1974

DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE NATIONAL
DES PORTS DU CAMEROUN,

NGANN YONN

RECEIVED

1974 AUG 26 PM 1:52

COMMUNICATIONS
SECTION

Cameroon: CR.229 Adm.

Mr. Isik Asim Erim, C.P. II, Div. 2B, W. Africa

August 14, 1974

Jan G. Damski, Disbursements Division

Credit 229 CM - Douala Port Project

The disbursements under this Credit are now completed and the actual amounts disbursed, under the several categories of the Allocation of Proceeds, are as follows:

<u>Category</u>	<u>Description</u>	<u>Amounts Expressed in US Dollars' Equivalent</u>
I	Civil works and related equipment for Part A of the Project	\$ 879,529.42
II	Suction cutter dredger	410,283.37
III	Services of consultants for the Project	210,187.21
IV	Unallocated	- 0 -
Total disbursed		<u>\$ 1,500,000.00</u>

You may find the above information useful in the event that you would deem necessary to arrange for a final revision in the Allocation of Proceeds of this Credit.

File: 229 CM - Permanent File

cc: Mr. Grant Duff (C322)

Mr. Buhler (K939)

Western Africa records Station (F 336) ✓

JGDamski/jtds

TELEX NO 197T DU 9 AOUT 1974
From: Yaounde
DE MINPAT A INTRAFRAD WASHINGTON D.C.
(ATTENTION MR STECKMAN)

Cameron: Loan 490/CR.100 Adm.
"Cameron: CR.161 Adm. Distribution
INCOMING TELEX
"Cameron: Loan 663/CR 180 Adm. Mr. Steckman
"Cameron: CR.229 Adm.
"Cameron: CR.320 Adm.

REFERENCE VOS TELEX DES 3 ET 16 JUILLET 1974, HONNEUR VOUS INFORMER
QUE REGLEMENT DU 31 MAI 1974 PAR BIAO YAOUNDE COMPRENAIT DES
ECHANCES DES PRETS 100 CM 161 CM 180 CM 229 CM 320 CM ET 663 CM
POUR JUIN ET JUILLET 1974 MAIS EN DEDUCTION DE 102 637 DOLLARS US
CEDENT ECHAE ECHANCE 320 1CM DECEMBRE 1974 STOP

MAIS APRES VOTRE TELEX DU 21 JUIN 1974 AVONS PAYE POUR COMPLEMENT
REGLEMENT BI 405 VIRGULE 25 DOLLARS E.U AU 9 JUILLET 1974 STOP

ATTIRONS VOTRE ATTENTION SUR LE FAIT QUE TOUTES LES 22 ECHANCES
100 CM 161 CM 180 CM 229 CM 320 CM ET 663 CM ONT ETE PAYES GDE
GLOBALEMENT STOP

PRIERE NOUS INFORMER DES RECEPTION STOP

HAUTE CONSIDERATION STOP ET FIN.-

POUR LE MINISTRE DU PLAN ET DE L AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET
PAR DELEGATION LE SECRETAIRE GENERAL

HAAN ROBERCO000000000000

IS

2464255 1982 US

MINPAT 0263XNM

FROM: YAOUNDE

INCOMING TELETYPE

TELEX N. 152 T DU 14 JUIN 1974

DE MINPAT A INTRAFRAN WASHINGTON

ATTENTION M. PALÉIN

Distribution: Mr. Steokhan

Mr. de la Remandière

Cameroon - L. 490/G. 100 Ad.

Cameroon - G. 161 Ad.

Cameroon - L. 663/G. 180 Ad.

✓ Cameroon - Cr. 229 Ad.

Cameroon - Cr. 320 Ad.

DIES SUITE VOTRE TELEX DU 8/5/1974 - BONNEUR VOUS INFORMER
QUE LORS REGLEMENTS DES ECHÉANCES DE DECEMBRE 1973 SUR PRETS
100 CM, 150 CM, 160 CM, 200 CM, 320 CM ET 663 CM AVIONS EFFEC-
TUES UN TROP PAYER DE 102 537 DOLLARS ETATS-UNIS STOP

COMME OR DANS PRECEDENT TELEX, AVONS DEMANDE DE REVERSER CE TROP
PAYER AU COMPTE DU TRESORIER CENTRAL A YAOUNDE S/C DE MONSIEUR
LE MINISTRE DU PLAN STOP

NOTE

LEDIT REVERSEMENT N, AYANT PAS ETE EFFECTUEE EFFECTUE, CE
MONTANT A ETE PORTE EN DEDUCTION DES ECHANCES DE JUIN 1974
SUR PRETS 100 CM, 161CM, 180 CM-, 220 CM, 320 CM ET 663 CM STOP

○ AVONS REGLE POUR LES ECHANCES DE JUIN 1974 DES PRETS CI-DESSUS
CITES APRES DEDUCTION TROP PAYER DECEMBRE 1973, 35 723 VIRGULE
31 DOLLARS ETATS-UNIS EN DATE DU 16 MAI 1974 STOP

PRIERE NOUS EN INFORMER STOP

○ DATEEE KAUTETCONSIDERATION STOP ET FIN

ROBERT NAAM

SECRETAIRE GENERAL DU MINISTRE DU PLAN ET DE L'AMENAGEMENT

DE TERRITOIRE



INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

Cable Address - INTBAFRAD

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION

Cable Address - INDEVAS

1818 H Street, N.W., Washington, D. C. 20433, U.S.A.

Area Code 202 • Telephone - EXecutive 3-6360



Mr. Apity

June 11, 1974

Mr. S. Ngann Yonn
Director General
National Ports Authority
Douala
Cameroon

Dear Mr. Ngann Yonn:

CAMEROON: Douala Port Project
Credit 229-CM

Further to Mr. Grant Duff's recent visit to Douala for supervision of the above project we would like to confirm the following:

Bonaberi Quay - We hope every effort will be made to complete outstanding work so that revenues can be obtained from the use of this berth.

Timber Handling Facilities - Laying of the buoy moorings, additional dredging where logs are launched and completion of the quay surfacing are urgently needed.

Supervision of Project - We believe that you are fully aware of the difficulties experienced in project supervision. The terms of reference for Socotec have been too restricted and for any future project there are obvious lessons to be learned.

Dredging - The improved operation of the dredger "Garoua" is welcomed. Nevertheless it would be of benefit to you to keep more accurate records of the costs and output of the dredgers Garoua, Kienke and the grab dredger. From the records you provided, the unit costs of dredging are high and we would be glad if you would keep us informed of your proposals for modifications or disposal of the Garoua, and to reduce costs of operating the Kienke.

Management - We note your intention to re-organize the staffing arrangement of NPA and would be glad if, in accordance with the Credit Agreement, you would let us have prior notice of all senior appointments.

Disbursements - We note that US\$5,916.77 remains undisbursed and if you wish to draw this balance will you please submit the necessary accounts as soon as possible so that Credit disbursements may be terminated.

June 11, 1974

Closing Date - We suggest that you should request an extension of the closing date from June 30, 1974 until December 31, 1974 because of the anticipated time needed to complete outstanding work.

Credit Obligations - Would you please let us know when Presidential approval is given to the new decree concerning storage of goods at the port. We would also be glad if you would keep us informed of progress in meeting the other credit obligations.

Port Maintenance - From time to time we have expressed the view that the standard of maintenance of the quays and storage areas might be improved. We would like to again draw your attention to this matter, since we believe that with so many goods held in open storage, improved maintenance would be of particular benefit to the Port.

We look forward to your views on the suggestions and requests in this letter and we would particularly ask you to keep us informed of progress in completing the civil works.

Very truly yours,

H.G. Brandreth
Chief, Ports, Railways and Aviation Division
Western Africa Regional Office

Translation in French attached

CC: Ministry of Planning



INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

1818 H Street, N.W., Washington, D. C. 20433, U.S.A.

Area Code 202 - Telephone - EXecutive 3-6360 - Cable Address - INTBAFRAD

Monsieur S. Ngann Yonn
Directeur général
Administration nationale des ports
Douala
Cameroun

Le 11 juin 1974

Monsieur,

CAMEROUN: Projet portuaire de Douala
Crédit 229-CM

A la suite du récent séjour à Douala de M. Grant Duff, qui avait pour mission de superviser l'exécution du projet cité en référence, nous portons à votre attention les questions suivantes:

Quai de Bonabéri - Nous espérons que tout sera mis en oeuvre pour mener à bien les travaux non encore exécutés afin que l'usage de ce bassin procure les recettes prévues.

Système de manutention des grumes - La pose des corps morts à coffre, les dragages supplémentaires aux endroits d'où partiront les grumes et le revêtement du quai sont des travaux qu'il convient d'exécuter immédiatement.

Surveillance du projet - Vous n'ignorez probablement pas les difficultés rencontrées à l'occasion de la surveillance du projet. Nous estimons que le mandat de la Socotec est trop limité et qu'il convient d'en tirer des leçons pour l'avenir.

Dragage - L'amélioration apportée au fonctionnement de la drague "Garoua" est certes un élément positif, mais il vous serait plus profitable, à notre avis, de tenir des comptes plus exacts des coûts et des travaux effectués à l'aide des dragues Garoua, Kienke et de la drague à benne preneuse. Il ressort des documents que vous nous avez communiqués que les coûts unitaires de dragage sont élevés; nous souhaiterions donc que vous nous fassiez connaître les modifications que vous proposez d'apporter au fonctionnement de la drague Garoua ou si vous comptez vous en défaire et de quelle façon vous entendez réduire les frais de fonctionnement de la drague Kienke.

Administration - Nous prenons note de votre intention de réorganiser les dispositions prises à l'effet de doter en personnel l'Administration nationale des ports et nous vous saurions gré de bien vouloir nous faire connaître à l'avance, conformément aux dispositions de l'Accord de crédit, les nominations aux postes de cadres supérieurs.

Versements - Nous constatons qu'une somme de 5.916,77 dollars n'est pas encore déboursée et vous rappelons que si vous désirez utiliser ce solde, vous devez nous communiquer tous les comptes nécessaires dès que possible afin que le Crédit puisse être entièrement déboursé.

Date de clôture - Nous vous proposons de reporter la date de clôture du 30 juin 1974 au 31 décembre 1974, pour ménager les délais nécessaires à l'achèvement des travaux non encore exécutés.

Obligations au titre du Crédit - Nous vous saurions gré de bien vouloir nous informer de l'approbation donnée par la Présidence au nouveau décret réglementant le stockage des marchandises dans le port et de nous tenir au courant à mesure que les autres obligations au titre du Crédit sont honorées.

Entretien du port - Nous avons à plusieurs reprises émis l'avis que les normes d'entretien des quais et des entrepôts pourraient être améliorées; nous appelons de nouveau votre attention sur cette question et vous rappelons tous les avantages qui en découleraient pour le port où tant de marchandises sont entreposées en plein air.

Nous vous demandons de bien vouloir nous faire connaître vos observations et vos propositions et, en particulier, nous tenir au courant de l'avancement des travaux de génie civil.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

H. G. Brandreth
Chef de la Division des ports, chemins de fer et aéroports
Bureau régional Afrique de l'Ouest

OUTGOING WIRE

TO: EXCELLENCE
DOCTEUR MAIKANO ABDOULAYE
MINPAT
YAOUNDE

DATE: 7 JUIN 1974

CLASS OF
SERVICE: LT

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT:
Cable No.: HONNEUR VOUS INFORMER N'AVONS PAS RECU PAIEMENTS SUR CREDITS 180 (PREMIER
PROJET ROUTIER) ET 229 (PORT DE DOUALA) MENTIONNES DANS NOTELEX DU
3 MAI STOP RECONNAISSANTS ASSURIEZ LEUR VIREMENT STOP TRES HAUTE
CONSIDERATION

PALEIN
INDEVAS

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Michel Palein

DEPT. Western Africa

SIGNATURE *Michel Palein*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: IErin:mb *IE*

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

Cleared and cc: Mr. Bararia

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch: *W*

Form No. 27
(3-70)

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: EXCELLENCE
DOCTEUR MAIKANO ABDOULAYE
MINPAT
YAOUNDE

DATE: 24 MAI 1974

CLASS OF
SERVICE: TELEX

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT:

Cable No.: HONNEUR VOUS PROPOSER PROROGATION DATE CLOTURE PRIMO CREDIT 161CM, PROJET
EDUCATION, DE 18 MOIS JUSQU'A 31 DECEMBRE 1975 POUR PERMETTRE ACHEVEMENT ECOLES
PROJET SECUNDO PRET 687CM PROJET CHEMIN DE FER UN AN JUSQU'A 30 JUIN 1975 POUR
PERMETTRE DEBOURSEMENT SUR PONT JAPOMA TERTIO CREDIT 229CM VIRGULE PROJET
PORTUAIRE VIRGULE SIX MOIS : SI VOUS L'ESTIMEZ NECESSAIRE POUR PERMETTRE
DEBOURSEMENT DE RELIQUAT SOIT 5.916 DOLLARS ETATS UNIS STOP

PAR AILLEURS MALGRE PLUSIEURS PROROGATIONS DATE CLOTURE PRET 604CM SNEC N'AVONS
RECU AUCUNE DEMANDE RETRAIT DEPUIS OCTOBRE 1972 STOP RECONNAISSANTS NOUS
CONFIRMER INTENTION GOUVERNEMENT DE FAIRE UTILISER RELIQUAT ET NOUS AVISER
DELAIS VOUS ESTIMEZ NECESSAIRE POUR DEBOURSEMENT COMPLET STOP HAUTE CONSIDERATION
SI SNEC ESTIME N'AVOIR PAS EMPLOI RAPIDE CES FONDS
SERAIT PROBABLEMENT PREFERABLE ANNULER MONTANTS
NON DEBOURSES STOP SERIONS HEUREUX CONNAITRE
VOTRE POINT DE VUE A CE SUJET HAUTE
CONSIDERATION
DE LA REINAUDIÈRE
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME X. de la Renaudiere

DEPT. Director
Western Africa Regional Office II

SIGNATURE
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: IErin:mb

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

Cleared with and cc: Messrs. Lethem
Brandreth
Schaefer
Bühler
cc: Mr. Moussu-Rizan
cc: Mr. Kochman cc: Cam.Embassy

For Use By Communications Section

*Cameroon CR 229
2 Cameroon Loan 132/4657*

OFFICE MEMORANDUM

TO: Mr. H.G. Brandreth, Chief, WAPPR

DATE: May 14, 1974

FROM: D. Grant Duff, WAPPR

SUBJECT: CAMEROON: Credit 229-CM
Douala Port Project
Back-to-Office Report

1. In accordance with Terms of Reference dated April 10, 1974 I visited Cameroon for supervision of the above project and had discussions with KfW, EIB, NPA and Government concerning the preparation of the proposed Douala II Port Project.

Credit 229-CM

2. Although civil works have been substantially completed, project progress is unsatisfactory. The Bonaberi berth is still not operational nor have the moorings been laid for timber vessels. The dredger has been supplied and commissioned. Project completion is not expected until September 1974, 21 months after original schedule. The closing date should be extended from June 30, 1974 by 6 months.

3. Estimated final project cost is about FCFA 893 million (US\$3.57 million at the Association's notional exchange rate) compared to appraisal estimates of FCFA 778 million and US\$2.8 million respectively. The additional cost has been borne by NPA. Disbursements stand at US\$1.494 million out of a total of US\$1.5 million.

Proposed Douala II Port ProjectDiscussions with Co-donors

4. EIB has no substantial objections to the project. The most important comments of KfW were (a) the consultants failed to justify the selection of Douala for development instead of Point Limboh/Mukendange, particularly for log exports; (b) NPA's proposals for project supervision were unsatisfactory. KfW recommended the engagement of new experienced consultants and said they would not wish to contribute financially to the project if there were inadequate supervision; (c) if Douala were to be developed, KfW would prefer to contribute to the fishing harbor only, avoiding the contentious channel deepening.

Preparation of Project

5. Project preparation is seriously behind schedule. Two important studies, the optimum channel depth and the road and rail access improvements, have not yet been received at the Bank, although the former has been despatched to co-donors.

May 14, 1974

6. An advance copy of the channel depth study recommends a depth of -8.40 m; the study however failed to include a sensitivity analysis of dredging costs which the mission requested. The study of improved access being undertaken jointly by NPA, Regifercam and Douala town planning authorities has only reached the stage of a draft layout drawing. The proposal, which appears to be the best that can be achieved at a difficult site, involves the demolition of a number of shipping offices and the construction of road bridges within the town. The cost is likely to be considerably more than the original estimate, and the legal and financial implications of this scheme have not yet been studied.

7. An adequate technical synthesis of the project is unlikely to be ready in time for a worthwhile co-donor meeting in June 1974 as NPA envisage, and it may not take place before October 1974. Project appraisal timing which NPA envisage in January 1975, should be decided at the co-donor pre-appraisal meeting; it should be tentatively scheduled for September 1975, having regard to the need for detailed engineering.

Summary and Recommendations

8. A letter has been sent to NPA and Government outlining the missions' findings and confirming important items to be included in the Douala II Port project technical synthesis (Annex 1). Co-donors should be kept informed.

cc and cleared with: Mr. Palein

cc: Messrs. van der Tak, Director, TRUDR
Jaycox, Director, TRUDR
de la Renaudiere, Director, WA2
Thalwitz, Director, WAP
Pouliquen, Assistant Director, WAP
D. King, Asst. to Director, WAP
Gillette, WANVP
Bowron, PAB
Koenig, COMPT
Buhler, LEG
Dick, WAPPR
Apitz, WAPPR
Saukel, WAPPR
Melegari, WAPHR

DGrant Duff/jl



INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

Cable Address - INTBAFRAD



INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION

Cable Address - INDEVAS

1818 H Street, N.W., Washington, D. C. 20433, U.S.A.

Attn Code 202 • Telephone - ENcourage 36560

ANNEX I

May 10, 1974

Mr. S. Ngann Yonn
Director General
National Ports Authority
Douala
Cameroon

Dear Mr. Ngann Yonn:

CAMEROON II Port Project

Thank you for the courtesies extended to Mr. Grant Duff during his recent visit to Cameroon for supervision of Credit 229. We shall write later on the existing project, but would like to confirm our views concerning preparation of the proposed Douala II project.

The attached note contains our suggestions as to the essential material to be included in the technical synthesis of the project for consideration by interested donors at pre-appraisal. We would like to emphasize that in all essentials this note does not contain any new features but merely repeats some of the requests already made in correspondence between us over a number of years as to the full information needed before appraisal. The results of the channel depth study and of road and rail access study, may of course further influence the content of the technical synthesis.

At the time of writing we have not yet received a copy of the channel depth study, the conclusions of which must obviously be agreed before completion of the technical synthesis. This study should contain a sensitivity analysis of dredging costs, which has not been included in the draft report.

Although your consultants have started the preparation of the technical synthesis we believe that it is unlikely that it can be completed and distributed in an acceptable form in sufficient time for a pre-appraisal meeting of possible co-donors in June 1974. Having regard to the outstanding work and to the length of time needed by donors to study the report and to plan the travel schedules of their staff, we question whether a useful pre-appraisal could be scheduled before September or October 1974. To take account of absence of staff on holiday during the summer, the technical synthesis would have to be available in June for a September pre-appraisal.

May 10, 1974

It is disappointing that project preparation has not permitted an earlier pre-appraisal. The division of responsibility for project preparation between the various offices of the consultants and the NPA may have contributed to the delay and the need for co-ordination with Regifercam and city authorities may have been underestimated.

We feel that project co-ordination needs improvement and would like to again suggest the value of regular progress reports on project preparation, which we put forward for your consideration last November 1973 at our Paris meeting.

With regard to the supervision of project construction we would be glad to have your proposals in outline so that the cost of this can be included in the project cost. In this connection we would not approve a continuance of the arrangements which obtained for supervision of the construction of the Bonaberi quay.

Other donors may of course have different requirements and we feel you or your consultants should ascertain their views as soon as possible. Meanwhile we have as before copied this letter to possible co-donors for information.

Yours very truly,



H.G. Brandreth

Chief, Ports, Railways and Aviation Division
Western Africa Regional Office

Attachments

CC: Ministry of Planning
Yaounde

Ministry of Transport
Yaounde

Fonds d'Aide et de Coopération (FAC)
20, Rue Monsieur
75-Paris 7ème
France

Kreditanstalt fur Wiederaufbau (KfW)
6 Frankfurt am Main
Palmengartenstrasse 5-9
Germany

Banque Africaine de Développement (ADB)
Boite Postale 1387
Abidjan
Côte d'Ivoire

Canadian International Development Association (CIDA)
75 Albert Street
Ottawa 4
Ontario
Canada

Banque Européenne d'Investissement (BEI)
P.O. Box 2005 Luxembourg
2, Place de Metz
Luxembourg
Luxembourg

Fonds Européen de Développement (FED)
200, Rue de la Loi
B-1040 Bruxelles
Belgique

U.S. Agency for International Development (USAID)
Department of State
Washington, D.C. 20523

OCCR/Sogreah/DSBI/Ecocentre
99, Avenue Mozart
75016 Paris
France

DANIDA
Amaliegade 7
1256 Copenhagen K
Denmark

Douala II Port ProjectItems to be included in the Technical Synthesis1. Choice of Alternative Sites

Comparison of costs and benefits of development at Douala and at Port Limboh/Mukendange and any other recommended port for (a) log and other bulk traffic and (b) for log, bulk and general cargo berths. Log exports by barge, log raft, and at deep water berths, together with the retention of Douala for some log traffic when not shipped by special log carrying vessels, to be considered as appropriate.

Total traffic for the Douala region may have an optimal distribution between Douala and Point Limboh which is sensitive to time, and to traffic volume by commodity group. At one extreme, the existing situation of fishing, general cargo, timber (log and sawn) and petroleum all being handled at Douala may be the most efficient. At the other, if timber exports grow as forecast (to about 1.5 million tons by 1985) and Cameroonian consumption of petroleum products increases (doubling current levels by 1985) as a result of economic development, both these commodities may be more suitably handled at specialized facilities, with easy sea access and adequate water depth, at Point Limboh. Thus Douala would remain the main port for commercial, fishing, and ship repair activity while Point Limboh became the main port for those traffics which essentially use the port as a transport interface, with little generation of economic activity in the port area (and for any subsequent refinery development and bauxite exports).

This will affect the extent to which channel deepening is required, and the need for additional transport facilities (such as a rail extension) to Douala. The comparison should include capital and maintenance dredging costs, transport costs, infrastructure and at Point Limboh optimum location of either breakwaters or reclaimed land, specifying which.

2. Development at Douala

A summary of the principal factors leading to the choice of the project layout including:

<u>Traffic</u> -	Latest traffic forecasts for logs, general cargo and fish etc.
<u>Cargo</u> -	A statement on the recommended method of handling this traffic including the alternatives of log handling by barge and raft.
<u>Log Basin</u> -	If the log basin is proposed the reasons must be given including consideration of the alternatives of loading vessels at moorings in the channel and downstream of the new deepwater berths with floating booms to prevent logs straying.

- Dredging - A comprehensive statement on the recommended method to be adopted for capital and maintenance dredging including the role of the Garoua (if any), location of deposit grounds, contractual arrangements etc.
- Channel - Confirmation of the required channel width and depth.
- Road & Rail Access - A note is required showing the implications of proposed road and rail access improvements for the project, including the boundary changes necessary, expropriations, demolitions, additional shed space, effect on traffic movement within the port, cost estimate etc.
- Preliminary Engineering - Summary of design loadings at deepwater berths, fishing berths etc. A review of soil investigations. A sketch of alternative forms of construction of the deepwater berths in depths of -11.5 and -8.5 m. Drawings in sufficient detail to illustrate all significant features of the project including the removal of existing dockyard facilities. It is noted that the project layout drawings so far given to us do not adequately illustrate the problems of road and rail access and the solution proposed. Approximate project cost estimates including comparative detailed cost estimates of the deepwater berths in alternative forms of construction and to alternative depths; and of the fishing berths to alternative depths of -5.0, -6.0 and -7.0 m. A statement of the proposed contracts, and the extent of work, if any to be performed by MPA. A bar chart illustrating the proposed construction timetable. The estimated foreign and local exchange contents. Cost estimates shall be fully inclusive and shall separately itemize price and physical contingencies, supervision etc.
- Benefits - As with the determination of project capital costs, a provisional assessment of project benefits and operating costs should be given in sufficient detail to enable co-donors to determine whether or not the project appears to be suitable for the consultants to proceed to appraisal.
- Local Fishermen - A note describing the number of canoes expected at the proposed canoe beach compared with the numbers now using the upstream port. The facilities to be provided for fishermen such as shelters, markets, water, lorry parking and access across the log park, in order to demonstrate that the facilities for fishermen are adequate and that fishing activities will not hamper port traffic.

Dockyard -

It is suggested that a sketch or note be included to show where the existing floating drydock will be moored and the anticipated extent of its use if a new ship lift were provided. The relative merits of a slipway, ship lift, and floating drydock might be summarized.

Timber Exports -

The public road to the proposed canoe beach and market and the naval base has been routed across the log storage area, it is suggested that consideration be given to finding a route which interferes least with log handling. The views of SEPBC might be invited.

Navigational Aspects -

A drawing should be included to show the safe bed width at entry to the log basin in order to ensure that vessels entering or leaving will not be carried onto the breakwaters. If tugs are proposed for moving vessels into the log basin then this should be stated and the effect on project cost shown.

Cold Store -

It should be explained whether it is proposed to operate the cold store by commercial interests under concession or by the Port. If the latter is proposed it would be necessary to justify this additional administrative burden to NPA, as well as on financial and economic grounds.

Tariffs -

The note might usefully indicate the salient features of present tariffs and of the proposed policy for tariff.

Project
Supervision -

We feel that in view of the cost, technical problems, and complexity of the proposed project, experienced and competent project supervision would be essential. NPA does not at present have suitable staff for this, and we do not favor the attempted recruitment of engineers of diverse backgrounds who have not worked together as a competent team to perform this duty. We fully approve of proposals to recruit qualified and experienced engineers to form a technical group within NPA to ensure co-ordination and administration of the project. Nevertheless the history of project design and supervision at Douala, including that under Credit 229, indicates to us that consultants must be retained during construction and given appropriate responsibility. Amongst the several methods of achieving this we suggest consideration of:- (a) retaining the design consultants for supervision of construction and ensuring that they appoint fully experienced site staff and (b) recruiting new consultants experienced in the supervision of construction of maritime works for project supervision, while retaining the present design consultants with technical responsibility for the adequacy of their designs.

Cameroon - Loan 663/6, 180 Ad
Cameroon - G. 229 Ad

May 10, 1974

AIR MAIL

Le Ministre du Plan et de
l'Aménagement du Territoire
Ministère du Plan et de
l'Aménagement du Territoire
B. P. 1046
Yaoundé, Cameroon

Re: Development Credit Nos. 180 CM & 229 CM

Dear Mr. Minister:

We have recently mailed to you our Statements of Account for the above-mentioned credits along with payment instructions relative to the next payment date. As you will note on the Statements, the amounts due on the previous payment date were not received by the date requested.

Our records also show that the payments due on two consecutive payment dates were not received by us on the due dates. This late payment record is of serious concern to the Association. We shall be grateful, therefore, if you will have this matter drawn to the attention of those responsible for initiating payments due to the Association in order to ensure prompt payment in the future.

Sincerely yours,


Victor C. Chang
Deputy Controller

cc: Mr. M. N. Kochman - Executive Director

cc: Mr. Aldewereld
Mr. Chauffournier
Mr. Steckhan
Messrs. Davies/Gray
TCrausway/da

Le 10 mai 1974

PAR AVION

Monsieur le Ministre du Plan et de
l'Aménagement du Territoire
Ministère du Plan et de
l'Aménagement du Territoire
B. P. 1046
Yaoundé, Cameroun

Objet: Crédits de développement Nos 180 et 229 CM

Monsieur le Ministre,

Nous avons récemment eu l'honneur de vous adresser notre relevé de compte relatif aux crédits mentionnés en référence, ainsi que des directives concernant la prochaine échéance. L'examen du relevé fait apparaître que les montants dus à l'échéance précédente ne nous sont pas parvenus à la date prévue.

Nos dossiers montrent en outre que lors de deux échéances consécutives les versements attendus ne nous sont pas parvenus au jour dit. Ces retards répétés n'ont pas manqué d'inquiéter l'Association, aussi, nous saurions-vous gré d'appeler sur ce point l'attention des services responsables de l'ordonnancement des montants qui lui sont dus afin qu'à l'avenir vos versements nous parviennent ponctuellement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Victor C. Chang
Contrôleur financier adjoint

cc: M. M.N. Kochman, Administrateur

cc: M. Aldowereld
M. Chaufournier
M. Steckhan
MM. Davies/Gray
TCrausway/mv

Form No. 27
(3-70)

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: EXCELLENCE
DOCTEUR MAIKANO ABDOULAYE
MINPAT
YAOUNDE

DATE: MAY 3, 1974

CLASS OF
SERVICE: LT

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT: HONNEUR VOUS INFORMER PAIEMENTS DE AAA VINGT NEUF MILLE CINQ CENT CINQUANTE
Cable No.: NEUF DOLLARS ETATS UNIS SUR CREDIT 180 CM, PROJET ROUTIER ET BBB CINQ MILLE
NEUF CENT CINQ DOLLARS EU SUR CREDIT 229 CM, PROJET PORTUAIRE, ARRIVENT A
ECHEANCE LE 3 JUIN 1974 STOP PROPOSONS VIREMENT CES MONTANTS COMPTE
ASSOCIATION A ~~LA~~ FEDERAL RESERVE BANK, NEW YORK, DES RECEPTION DU PRESENT
CABLE, STOP TRES HAUTE CONSIDERATION

STECKHAN
INDEVAS

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Rainer B. Steckhan

DEPT. Western Africa

SIGNATURE *Rainer B. Steckhan*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: IERim:jb 1.2

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cleared in substance and cc:

Mr. Nelson

cc. Mr. Topolsky

cc: Mr. Kochman
Embassy

For Use By Communications Section



Record Removal Notice



File Title Douala Port Project - Cameroon - Credit 0229 - P000319 - Correspondence - Volume 2		Barcode No. 1607874		
Document Date April 26, 1974	Document Type Letter			
Correspondents / Participants To: Federal Ministry of Planning and Development Yaounde, Cameroon From: International Development Association, Controller's Dept.				
Subject / Title Re: Development Credit No. 229 CM				
Exception(s) Financial Information iv				
Additional Comments		The item(s) identified above has/have been removed in accordance with The World Bank Policy on Access to Information or other disclosure policies of the World Bank Group. <table border="1"><tr><td>Withdrawn by Shiri Alon</td><td>Date October 26, 2017</td></tr></table>	Withdrawn by Shiri Alon	Date October 26, 2017
Withdrawn by Shiri Alon	Date October 26, 2017			

Cameroon CR 229
Cameroon loan 1321/657

OFFICE MEMORANDUM

TO: Mr. Grant Duff, WAPPR

DATE: April 10, 1974

FROM: *for* H.G. Brandreth, Chief, WAPPR *H.G.*SUBJECT: CAMEROON: Douala Port Project
Credit 229-CM - Supervision Mission
Terms of Reference

1. On or about April 15 you will travel to Douala for supervision of the above project. On route you will also call on KfW in Frankfurt and EIB in Luxembourg for brief discussions on preparations for appraisal of Douala II port project. Messrs. Apitz and Dick, who will be in Cameroon for negotiations for the Cameroon Second Railway Project, will assist you in your mission as time permits. The mission is expected to last about 10 days in the field.

2. Amongst items to receive attention are:

Log Park

- a) The completion of the paving at the log park, and dredging at the adjoining quay.
- b) The adequacy of log handling equipment and arrangements for log handling.

Bonaberi Quay

The state of completion of physical works at the berth and the state of repair of access thereto.

Dredging

The performance of the "Garoua" and the outcome of recent operations of the dredger by advisors.

Project Cost

The estimate of final project cost.

Traffic

The latest results and forecasts.

Financial

The results of IDET, CEGOS and BCEOM assistance in the control of port finances and the training of local accounting staff.

Mr. Grant Duff

- 2 -

April 10, 1974

Tariffs

Progress in tariff review.

Institutional

- a) NPA's performance in instituting improved police control of pilferage.
- b) A review of recent staff appointments.

Douala II Port Project

To the extent possible, progress in preparation of the project for a scheduled co-donor appraisal, including a review of the consultants evaluation of other sites, in particular Victoria, for port development.

- 3. On return to Washington you will prepare a Back-to-Office followed by a Full Report.

Cleared with and cc: Mr. Steckhan

Kreditanstalt für Wiederaufbau

An den

Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit
z.Hd. Herrn Dr. Ehm o.V.i.A.
Referat 115

5300 B o n n

Friedrich-Ebert-Allee 114-116

6 FRANKFURT AM MAIN, 15.3.1974

PALMENGARTENSTRASSE 5-9 Stz/Gs/Bs

TELEFON-SAMMEL-NR. 06 11 / 7 4 3 11

TELEFON DIREKT 7431 / ..730....

Betr.: L II a/2 - Kapitalhilfe KAMERUN
hier: Ausbau des Hafens Douala

Sehr geehrte Herren!

Mit diesem Schreiben möchten wir - entsprechend Ihrem Schreiben 115 - K 2032 Kamerun - 59/73 vom 23.11.1973 - zur Prüfungsfähigkeit des obengenannten Projekts Stellung nehmen. Als Unterlagen standen uns die wichtigsten der umfangreichen Durchführbarkeitsstudien zum Ausbau der kamerunischen Seehäfen zur Verfügung, die von der Ingenieurgemeinschaft OCCR - S.O.G.R.E.A.H. - D.S.B.I. (DIWI) in mehrjähriger Arbeit erstellt worden sind. Über einige Unklarheiten des geplanten Projekts wurde außerdem ein ergänzendes Informationsgespräch mit Vertretern des Ingenieurbüros DIWI (D.S.B.I.) geführt.

Wir weisen darauf hin, daß diese Stellungnahme vorläufigen Charakter hat und das Ergebnis einer späteren Projektprüfung damit nicht präjudiziert werden soll.

1. Das Projekt und sein gegenwärtiger Vorbereitungsstand

1.1. Allgemeines

Bei dem vorliegenden Projekt handelt es sich um die erste Stufe eines mehrphasig geplanten Ausbaus der Umschlaganlagen des Hafens Douala, der durch die rasche Entwicklung des Umschlagvolumens in den sechziger Jahren gegen 1970/71 an die Grenzen seiner Umschlagkapazitäten gelangte und dadurch zu einem ernststen Engpaß für die wirtschaftliche Entwicklung Kameruns wurde. Die Bedeutung des Hafens für die kamerunische Volkswirtschaft läßt sich daraus er-messen, daß 1972 rd. 88 % der maritimen Im- und Exporte Kameruns über ihn abgewickelt wurden und seine Stellung gegenüber den übrigen Seehäfen Kameruns - Victoria, Tiko, Kribi und Campo - sich in den letzten Jahren mehr und mehr verstärkt hat.

1.2. Vorhandene Hafenanlagen

Die Anlagen des Hafens Douala liegen 25 km stromaufwärts der Wouri-Mündung auf beiden Uferseiten. Auf der Douala-Seite ist ein Kai von 1.668 m Gesamtlänge mit 11 Liegeplätzen und 8,50 m Wassertiefe vorhanden, über die das gesamte Stückgut sowie Alumina und Holz umgeschlagen werden¹⁾. Ferner besteht auf dieser Hafenseite ein kleines, völlig unzureichendes Anlegerbauwerk in schlechtem Zustand für den Fischumschlag.

Am gegenüberliegenden Flußufer (Bonabéri) befinden sich zwei Liegeplätze von rd. 350 m Gesamtlänge, von denen der eine dem Umschlag von Massengütern (insbesondere Klinker für die angrenzend liegende Klinkermühle), der andere dem Umschlag von Bananen und anderen Früchten dient. Einer dieser Liegeplätze wurde erst vor kurzem mit Unterstützung der Weltbank gebaut.

1) Einer der 11 Liegeplätze wird fast ausschließlich für den Alumina-Umschlag benötigt. Ein weiterer Liegeplatz war längere Zeit wegen Verschlickung nicht benutzbar und wurde erst 1973 wieder ausgebaggert, um insbesondere für das Zuwasserlassen von schwimmendem Holz verwendet werden zu können. Somit waren in den letzten Jahren praktisch nur 9 Liegeplätze für den Stückgut- und Holzumschlag zur Verfügung.

Der Brennstoffumschlag wird seit 1972 - getrennt vom übrigen Hafenbetrieb - über einen im Fluß liegenden Dalbenlöschplatz mit Rohrleitung zum Tanklager auf der Douala-Seite abgewickelt.

1.3. Vorgesehene Neuanlagen und Baudurchführung

Der Ausbau des Hafens ist in drei Phasen bis Ende 1985/86 geplant, wobei wegen der eingetretenen Verzögerungen bei der Projektvorbereitung die Realisierung der ersten Ausbaustufe, die bis 1975/76 geplant war, kaum vor 1979 möglich sein wird. Treffen die Umschlagsschätzungen (vgl. S. 8) zu, müßte schon gleich anschließend mit der 2. Ausbaustufe begonnen werden, wenn neuerliche Kapazitätsengpässe nach Fertigstellung des 1. Teils der Hafenerweiterung vermieden werden sollen.

In Verbindung mit dem Hafenausbau sollen zur Rationalisierung des Umschlagbetriebs eine Entflechtung der verschiedenen Umschlagsarten erreicht und für Stückgut/Alumina, Holz und Fischerei getrennte Umschlagsmöglichkeiten geschaffen werden. Im einzelnen sind - nach mehrmaligen Planungsänderungen - folgende Ausbaumaßnahmen vorgesehen:

Phase 1 (Realisierung ursprünglich bis 1975/76 geplant):

a) Stückgutumschlagsanlagen

- Verlängerung der Stückgutkajen (Douala-Seite) um 3 Liegeplätze à 200 m am stromabwärts gelegenen (südlichen) Ende der vorhandenen Kajen mit Wassertiefen von 8,5 m bis 11,5 m, einschließlich der landseitigen Infrastruktur (Schuppen, Kaiflächen, Verkehrs- und Versorgungsanschlüsse). Die neuen Kajen werden um ca. 10° gegenüber den bestehenden abgewinkelt.
- Ausbau des vorhandenen Liegeplatzes 1 und des derzeitigen Fischereianlegers zu einem vollwertigen Liegeplatz von 200 m Länge und 8 m Wassertiefe einschließlich landseitiger Infrastruktur.

b) Holzumschlag

- Schaffung eines eingedeichten neuen Hafenbeckens für die Holzverladung am stromabwärts gelegenen Ende der derzeitigen und zukünftigen Stückgutkajen mit rd. 99 ha Wasserfläche (37 ha mit 3 m Wassertiefe als schwimmendes Holzlager, 62 ha mit 10,50 m Wassertiefe als Bojenliegeplätze für Holz-Schiffe und als Wendekreis - Ø 600 m -). Mit dem Baggergut sollen ca. 130 ha Gelände um das neue Hafenbecken aufgespült werden (davon rd. je 10 ha für die Lagerung von vorsortiertem, nicht schwimmendem und schwimmendem Holz). Der Holzhafen soll 6-8 Bojenliegeplätze sowie einen Kai von 200 m Länge für die Zuwasserlassung von schwimmendem Holz und einen Kai von 300 m Länge für den Umschlag von nicht schwimmendem Holz auf Leichter erhalten.

c) Fischereihafen, Reparaturwerft

- Für die Fischereifahrzeuge, die Reparaturwerft sowie die Betriebsfahrzeuge des Hafens und des Wasserwirtschaftsamtes ist zwischen nördlichem Ende der vorhandenen Stückgutkajen und Wouribrücke ein neues Hafenbecken mit Wassertiefen von 7 m und 8 m sowie einem Wendekreis von 230 m $\emptyset$ geplant. Für den Fischumschlag ist eine Kailänge von 560 m, für die Werft mit Synchroschiffslift von 150 m und für die Betriebsfahrzeuge von 200 m vorgesehen. Im Umfang der ersten Ausbaustufe für die Fischerei sind außerdem die Befestigung der Hafenfläche, die Verkehrswege sowie eine Auktions- und Sortierhalle mit Kühlräumen von 2.800 m² Grundfläche und ein Kühlhaus von 14.600 m³ Inhalt mitenthalten.

In Verbindung mit dem Ausbau dieses Hafenteils soll der Nebenarm des Wouri (Deido-Kanal), der rd. 10-20 % der Abflusmenge des Flusses führt und sehr verschlickt ist, geschlossen und der Hauptarm (Bonabéri-Kanal) durch einen Leitdamm eingengt und korrigiert werden. Das Dreieck zwischen Leitdamm und Fischerei- bzw. Werfthafen soll zunächst mit Baggermaterial aufgespült und später zu einem Vergnügungspark mit Sporthafen ausgebaut werden.

d) Ausbaggerung des Wourischifffahrtskanals

- Eine Entscheidung über das Ausmaß der Vertiefung des Zufahrtskanals zum Hafen ist noch nicht getroffen. Entsprechende Optimierungsuntersuchungen sind noch im Gange. Von seiten der Hafenverwaltung wird eine Vertiefung auf 9 m gewünscht, was bei Flut Schiffen mit Tiefgang bis 10,5 m das Passieren des Kanals erlaubt. Die Weltbank hält dagegen eine Kanaltiefe von etwa 7 m bis 7,5 m (gegenüber derzeit 5 m) für ausreichend.

Phase 2 (Realisierung ursprünglich bis 1980/81 geplant):

- a) Verlängerung der Stückgutkajen um weitere 3 Liegeplätze à 200 m mit den entsprechenden Landanlagen und Schuppen.
- b) Vergrößerung der Lagerflächen im Holzhafenbecken (genaue Angaben fehlen).
- c) Vergrößerung der Kaianlagen des Fischereihafens um 220 m, der Auktionshalle um 1000 m² und des Kühlhauses um 5000 m³ sowie entsprechende Erweiterungen der Werftanlagen.

Phase 3 (Realisierung ursprünglich bis 1985/86 geplant):

- a) Verlängerung der Stückgutkajen um weitere 2 bis 4 Liegeplätze à 200 m einschließlich der Landanlagen und Schuppen (genaue Angaben fehlen).
- b) Vergrößerung des Holzhafens (genaue Angaben fehlen).

Für die Ausführung der Arbeiten der ersten Phase sind rd. 4,0 - 4,5 Jahre vorgesehen. Im einzelnen sollen die Arbeiten für den Holzumschlag nach 2,25, für den Fischerei- und Werfthafen nach 2, die Stückgutkajen nach 2,5 und die Baggerung des Wourikanals nach 4 Jahren fertiggestellt sein.

Die vorgeschlagene Losaufteilung sieht vor, die Baggerung des Kanals und die gesamten Infrastrukturarbeiten (Erstellung der Kais, Baggerung des Hafenbeckens, Aufspülen der Hafenflächen usw.) als Hauptlose je für sich getrennt auszuschreiben und zu vergeben.

Für die Überwachung der Arbeiten liegen noch keine genauen Vorschläge vor, jedoch wird es unumgänglich sein, eine besondere Bauabwicklungsbehörde beim Bauherrn, die die administrativen Aufgaben wahrnimmt, zu gründen und mit der Bauaufsicht und Koordination ein auf diesem Sektor erfahrenes Ingenieurbüro oder eine Arbeitsgemeinschaft von Ingenieurfirmen zu beauftragen.

1.4. Für die Planung durchgeführte Untersuchungen

Mit der Planung der Hafenanlagen wurde von Kamerun eine gemischt französisch-deutsche Ingenieurarbeitgemeinschaft (O.C.C.R. - S.O.G.R.E.A.H. - DIWI) betraut, die jedoch bisher im eigentlichen Sinne keine Gesamtplanung, sondern eine Reihe von Einzeluntersuchungen durchgeführt hat, die sich über die Jahre 1969 - 1973 erstrecken und die zu der jetzigen Festlegung der Gesamtausbauplanung geführt hat. Daneben wurde eine weitere Firma, die Firma ECOCENTRE, mit Untersuchungen für die Werft und die Optimierung der Kanaltiefe beauftragt, die jedoch nicht im Rahmen der vorgenannten Arbeitsgemeinschaft, sondern getrennt davon arbeitete. Auf Anregung und mit Finanzierung des EEF wurde außerdem die Firma IPG mit der Untersuchung einer speziellen Art der Unterhaltungsbaggerung (Anwendung einer Schlickegge und Ausnutzung der natürlichen Strömung zum Sandtransport) betraut.

Im Rahmen der Voruntersuchungen der Ingenieurarbeitgemeinschaft wurden auch andere Standorte als Douala als Alternativen für den Hafenausbau von Douala erwogen. Als günstigsten alternativen Standort für den Neubau eines Tiefwasserhafens ergab sich dabei ein

Küstenplatz am Cap Limboh-Mukendange zwischen Victoria und Tiko, wo die Tiefwasserzone (8 m bis 10 m) bis dicht an die Küste heranreicht. Dieser Standort wäre - im Gegensatz zu Douala - auch für den Bau einer Ladebrücke mit 17 m Wassertiefe für den Umschlag von Bauxit aus dem Lager Minim-Martap geeignet, dessen Abbau in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden soll. Für den Neubau eines Tiefwasserhafens mit 6 Anlegern ergaben sich - einschließlich der Straßen- und Schienenanschlüsse - überschlägig etwa gleiche Investitionskosten wie für die erste Erweiterungsphase des Hafens Douala. Der Bauherr hat sich offenbar auf den Ausbau von Douala festgelegt, wobei möglicherweise politische Gründe eine Rolle gespielt haben.

1.5. Kostenschätzung und geplante Finanzierung

Die bisher vorliegenden Kostenschätzungen aus dem Jahre 1972 basieren auf einem früheren, inzwischen verworfenen Ausbauplan, nach dem alle Erweiterungen am stromabwärts gelegenen Ende der bestehenden Hafenanlagen verwirklicht werden sollten. Diese Kostenschätzungen, in denen Preissteigerungen von 5 % p.a. für den ursprünglich vorgesehenen Realisierungszeitraum enthalten sind, beliefen sich für die erste Ausbaustufe auf rd. FCFA 13 Mrd. = rd. DM 145 Mio¹⁾. Sie können jedoch nur als Größenordnung angesehen werden, da der geänderte Generalausbauplan und die noch ausstehende endgültige technische Vorplanung (Vorprojekt) erst genauere Aufschlüsse hinsichtlich der tatsächlichen Kosten und der eingetretenen und zu erwartenden Preissteigerungen geben können. In den vorgenannten Kosten sind Honorare für die Planung nicht enthalten.

Die Kosten für den Ausbau des Fischereihafens werden auf Preisbasis 1973 auf FCFA 1,77 Mrd (= DM 19,5 Mio) veranschlagt, wovon in der 1. Ausbaustufe FCFA 1,3 Mrd anfallen. Die Kosten für den Leitdamm und die Zufahrt zu diesem Hafenteil sind dabei nur zum Teil berücksichtigt, da auch für die Werft diese Bauwerke nötig sind. Die Kosten für die Reparaturwerft sind uns nicht bekannt, da uns über dieses Vorhaben keine Unterlagen vorliegen.

1) FCFA 100 = DM 1,10

Die Finanzierung des Projekts soll mit Unterstützung mehrerer bilateraler und multilateraler Finanzierungsinstitutionen - soweit bekannt Weltbank, EEF, Frankreich, USA, Kanada und Bundesrepublik Deutschland - erfolgen. Über die Art der vorgesehenen Finanzierung - parallel oder gemeinschaftlich - ist noch nichts bekannt.

1.6. Wirtschaftliche Begründung des Projekts

Wie bereits einleitend kurz erwähnt, ist der Hafen Douala Anfang der siebziger Jahre an die Grenze seiner derzeitigen Kapazität gelangt. Im Zeitraum 1960-1968 hat sich der Gesamtumschlag im Hafen Douala verdoppelt, in den Jahren 1969 und 1970 wurden Umschlagssteigerungen von 11 % bzw. 10 % verzeichnet. Seitdem stagniert der Umschlag bei rd. 1,9 Mio jato infolge der Kapazitätsengpässe. Zeitweise (1970/71) waren die Kaianlagen durchschnittlich bis zu 95 % ausgelastet, was zu längeren Schiffswartezeiten (1970: 1,2 Tage pro Schiff im Durchschnitt) führte. Als kosten-optimale Kaiauslastung wird aufgrund internationaler Erfahrungswerte üblicherweise ein Satz von ca. 70-75 % angesehen. Durch Verbesserungen bei der Umschlagorganisation, insbesondere durch die Benutzung der Holzlagerflächen des Hafens nur noch für kurzfristige Lagerung, konnte eine schnellere Abfertigung der Schiffe und eine Reduzierung der Kai- auslastung erreicht werden. Die voraussichtlichen Steigerungen des Umschlagsbedarfs in den kommenden Jahren machen aber eine Erweiterung der Hafenanlagen und Vertiefung des Zufahrtskanals erforderlich.

Die Umschlagsentwicklung wird bei den einzelnen Güterarten wie folgt vorausgeschätzt:

	1969/70	1970/71 ⁺⁾	1971/72 in 1000	1975/76 jato	1980/81	1985/86
<u>Douala</u>						
Brennstoffe	270	302	330	470	725	1.120
Rundholz	295	296	300	720	1.090	1.500
Alumina	126	137	142	154	154	154
Stückgut	972	967	1.052	1.434	2.107	2.828
Fisch	15,4	23,0	23,2	40,0	72,5	89,5
Summe ohne Fisch	1.663	1.702	1.824	2.778	4.076	5.602
<u>Bonabéri</u>						
Bananen u. Ananas	36	38	40	48	58	68
Massengüter	30	100	105	137	137	137
Summe	66	138	145	185	195	205
Gesamt ohne Fisch	1.729	1.840	1.969	2.963	4.271	5.807
=====						

+) Bis 1970/71 tatsächliche Werte.

Der Umschlag im Hafen Douala wird sich demnach bis 1980/81 mehr als verdoppeln.

Der Umschlag von Bauxit in größeren Mengen aus dem Vorkommen von Minim-Martap sowie der Umschlag von Rohöl und Brennstoffen nach dem Bau einer Raffinerie in Kamerun sind in der vorstehenden Aufstellung nicht berücksichtigt, da hierfür Umschlagsanlagen mit mindestens 17 bzw. 25 m Wassertiefe vorhanden sein müssen, die in Douala-Bonabéri nicht geschaffen werden können.

Die Rentabilitätsberechnungen in den Durchführbarkeitsstudien basieren auf den Kostenschätzungen für die inzwischen verworfene Ausbauplanung. Sie kommen zum Ergebnis, daß die Vertiefung des Kanals auf zunächst 7 m und ab 1976/77 auf 9 m zusammen mit dem Ausbau der Stückgutkajen und des Holzhafens in dem Umfang, wie er in der 1. Phase vorgesehen ist, eine interne Verzinsung von ca. 20 % erbringt. Dabei werden als Vorteile der Neuinvestitionen die

Kostenersparnisse kalkuliert, die durch Verringerung der Schiffswartezeiten sowie der Schiffsankünfte (infolge höherer durchschnittlicher Lademengen), geringere Kaibelegung, durch das nicht mehr nötige Abwarten der Flut, durch die Verbesserung der Umschlagsproduktivität sowie durch die geringeren Warenverluste (v.a. bei Holz) erzielt werden können. Diese Kostenersparnisse fallen nur zum geringeren Teil beim Hafen, dem Investor, selbst an, begünstigt werden vor allem aber die vorwiegend ausländischen Reeder und Verladefirmen usw. Es ist eine Frage der Tarifneugestaltung nach Ausbau des Hafens, die Vorteile, die damit bei verschiedenen in- und ausländischen Gruppen verursacht werden, wieder wenigstens teilweise abzuschöpfen. Nicht kalkuliert wurden in den Rentabilitätsrechnungen die gesamtwirtschaftlichen Vorteile, die durch den mit dem Hafenausbau ermöglichten vergrößerten Güterex- und -import verbunden sind.

Die Rentabilität der für die Fischerei und die Reparaturwerft geplanten Anlagen wurde gesondert untersucht. Für die beiden Ausbaustufen des Fischereihafens wird eine betriebswirtschaftliche interne Verzinsung von 11,9 % errechnet, wobei als Einnahmen aus dem Fischereiumschlag global 5 % des Wertes der umgeschlagenen Fische angesetzt werden. In Sensitivitätsrechnungen werden die Einflüsse veränderter Investitionen (± 10 und 20 %), veränderten Fischumschlags (± 10 und 20 %) und eines veränderten Einnahmesatzes (± 1 und 2 %) untersucht. Die Bandbreite der erzielten internen Verzinsung ist bei der Variation des Einnahmesatzes am größten und liegt zwischen 5,6 % und 18,6 %. Eine volkswirtschaftliche Cost-Benefit-Rechnung wurde nicht vorgenommen.

Über die Rentabilitätsrechnungen für die Reparaturwerft liegen uns keine Unterlagen vor.

2. Entwicklungspolitische Einordnung des Projekts

Wie wir bereits in unserer Stellungnahme zu dem Bau der Eisenbahn Douala-Yaoundé erwähnten (vgl. unser Schreiben vom 21.2.1974), hat der Bau des Hafens Douala zusammen mit dem Eisenbahnprojekt in der

Entwicklungsplanung Kameruns für den Ausbau seiner Verkehrsinfrastruktur höchste Priorität, was im LHP für Kamerun ebenso gesehen wird. Im Programm über Maßnahmen der deutschen finanziellen und technischen Hilfe für Kamerun vom 28.9.1973 wird der Hafenausbau nach dem Eisenbahnprojekt als zweitwichtigstes Projekt im Bereich der KH-Finanzierung bezeichnet. Beide Projekte stehen in engem Zusammenhang und werden zweifellos zu Recht als vorrangige Projekte im Verkehrssektor angesehen.

3. Kritische Aspekte des vorliegenden Projekts

Nachfolgend werden einige kritische Betrachtungen von allgemeiner Bedeutung angestellt. Eine Durchleuchtung der technischen Planung des Projekts, der Kostenschätzungen und der Rentabilitätsrechnungen im Detail müßte einer eventuellen Projektprüfung vorbehalten bleiben.

3.1. Standortwahl

Die vergleichende Untersuchung - Ausbau des Hafens Douala versus Neubau eines Tiefwasserhafens bei Mukendange - erfolgte u.E. nicht vertieft genug. Beispielsweise wurde bei der technischen Planung der Tiefwasservariante der östliche Abschlußdamm in Tiefwasser von 6 m bis 8 m verlegt, obwohl in rd. 300 m Abstand eine parallel verlaufende, ca. 600 m lange Felsbank mit nur 3 m und weniger Wassertiefe nicht nur geringere Kosten, sondern auch eine Vergrößerung der Hafenfläche um rd. 25 % ergeben hätte. Die relativ willkürliche Anordnung der Kaje in der Durchführbarkeitsstudie ergab bereits schon 7 Anleger, obwohl nur 6 in Betracht gezogen wurden. Mit der vorgenannten Verlegung des östlichen Abschlußdammes wäre eine Erhöhung der Anleger auf 10 oder mehr ebenfalls möglich gewesen. Bei der wirtschaftlichen Betrachtung wurden die Gesamtkosten des Tiefwasserhafens einschließlich der Verkehrseinrichtungen mit den Kosten von 6 Anlegern (einschließlich anteiliger Kanalvertiefung) in Douala verglichen. Dieser Vergleich ist nicht schlüssig, da andere Kosten des Ausbaus von Douala wie Leitdämme, Verlegen der Werft, Neuanlage des Fischereihafens und Kosten durch Störung und Behinderung der Hafenbetriebs infolge

der Bauarbeiten dabei nicht berücksichtigt wurden. Weiterhin wurden die Unterhaltungskosten nicht in die Betrachtung einbezogen, obwohl gerade bei der Erweiterung des Hafens Douala die Unterhaltungsbaggerungen auf dem stark Schwebstoffe führenden Wouri stark ins Gewicht fallen. Beim Bau eines Tiefwasserhafens in Mukendange wären erheblich geringere Unterhaltungsbaggerungen zu erwarten gewesen, da dieser Hafen am offenen Meer läge.

Schließlich wurden die positiven regionalwirtschaftlichen Auswirkungen durch die Anlage eines neuen Tiefwasserhafens in Westkamerun und die Entlastung des Ballungszentrums Douala bei dem Standortvergleich völlig vernachlässigt.

Eine wirkliche Optimierung des Standorts ist somit nicht erfolgt. Da die Planungen für den Ausbau von Douala bereits sehr weit fortgeschritten sind, ist aber an der fragwürdigen Entscheidung für Douala wohl nichts mehr zu ändern.

3.2. Technische Auslegung

Die klare Trennung der einzelnen Hafenbereiche nach Umschlagsarten, wie sie mit dem vorliegenden Projekt erreicht werden soll, ist wegen der Rationalisierung des Hafenbetriebs zu begrüßen. Die Anordnung eines neuen Hafenbeckens für den Holzumschlag am Südende der Stückgutkajen und des Fischereihafens sowie der Reparaturwerft an ihrem nördlichen Ende, nachdem ursprünglich alle Neuanlagen am Südende geplant waren, erscheint zweckmäßig.

Noch nicht abgeschlossen sind die Bodenuntersuchungen, deren Resultate für die Festlegung der Gründungstiefen und der wirtschaftlichen Bauweise der Kaianlagen ebenso erforderlich sind wie für die Bestimmung der Art der Gründung der Gebäude und die Höhe der möglichen Bodenaufspülung (Gefahr des Grundbruches). Da die geplanten neuen Landzungen im Fluß aufgespült werden müssen, sind Aufspülhöhen von rd. 8 m erforderlich. Ob das Baggergut zu Flächenaufspülungen geeignet ist, ist anscheinend ebenfalls noch nicht untersucht; Änderungen der vorgesehenen Auslegung aufgrund der Ergebnisse der Bodenuntersuchungen sind somit möglicherweise noch erforderlich.

Nicht ausreichend geprüft erscheinen ferner die zu erwartenden Verschlickungen im geplanten Holzhafen- und Fischereihafenbecken und die infolgedessen erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen. Zwar ist die Fließrichtung des Wouri stets gleichbleibend, und die Fließgeschwindigkeit des Flusses erhöht sich durch den am nördlichen Hafenende geplanten Leitdamm. Durch die in Höhe des Hafens noch vorhandene Gezeitenbewegung tritt jedoch in den Becken ein Füll- und Leervorgang ein, bei dessen zeitlichem Ablauf Sedimentationen der Schwebstoffe zu erwarten sind, die durch Drehwalzen und Wirbelbildungen noch verstärkt werden. Die Größenordnung der erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen in den Becken hat ganz erheblichen Einfluß auf ihre Wirtschaftlichkeit. Vergleichende Untersuchungen von mehreren Lösungen für die Anordnung und Gestaltung der Holz- und Fischereihafenbecken wurden u.W. unter diesem Aspekt leider nicht angestellt.

Die jetzt angenommene Lösung für die Anordnung und Gestaltung des Fischereihafens war in der ursprünglichen Variantenuntersuchung mit der Begründung verworfen worden, die durch den geplanten Leitdamm erhöhte Fließgeschwindigkeit des Wouri führe zu Erosionen an den Pfeilergründungen der Wouribrücke, an den Kais auf der Bonabéri-Seite und am Uferschutz der Böschung des neuentstehenden Dreiecks auf der Douala-Seite.

Man will jetzt die Vertiefung der Kanalsohle sorgfältig beobachten und gegebenenfalls einen Steinschutz an den gefährdeten Stellen als Erosionsschutz einbringen. Wo die erodierten Massen sich dann ablagern werden, wird nicht genannt.

Die Frage der Neugestaltung des Eisenbahn- und Straßenanschlusses des Hafens außerhalb des eigentlichen Hafenbereichs, für die mehrere Lösungen diskutiert werden (vgl. unser Schreiben an das BMZ vom 11.4.1973), ist unseres Wissens noch nicht abschließend geklärt. Planungsunterlagen zu diesem Fragenkomplex liegen uns auch nicht vor. Die Kosten für diese Anschlüsse sind in den oben genannten Schätzungen nicht enthalten, was insofern gerechtfertigt ist, als

diese Anschlüsse nicht nur dem Hafen dienen und in Verbindung mit der gesamten Stadtplanung für Douala zu sehen sind. Erforderlich ist allerdings, daß die Verkehrsanschlüsse zusammen mit dem Ausbau der Hafenanlagen hergestellt werden, damit die Verbesserungen des Umschlags durch den Hafenausbau nicht auf den An- und Abfahrten wieder verloren gehen. Es dürfte erforderlich sein, die Herstellung der Verkehrsanschlüsse wenigstens teilweise in die Finanzierung des Hafenprojekts einzubeziehen.

In diesem Zusammenhang möchten wir außerdem auf den Ausbau der Eisenbahn Douala-Yaoundé hinweisen, der für den zügigen An- und Abtransport der im Hafen Douala erwarteten Umschlagmengen erforderlich ist.

3.3. Durchführung

Für die weitere Durchführung der Planungsarbeiten ist es nötig, die noch erforderlichen Bodenuntersuchungen abzuschließen und auszuwerten. Erst dann können ein technisches Vorprojekt mit Festlegung der wirtschaftlichsten konstruktiven Lösung erarbeitet, die Ausschreibungsunterlagen erstellt und die Ausschreibungen durchgeführt werden.

Ein zeitlicher Ablaufplan für die Durchführung der einzelnen erforderlichen Arbeitsstufen steht ebenfalls noch aus, ist aber nach Informationen des Ingenieurbüros DIWI in Auftrag gegeben. Ihm kommt besondere Bedeutung zu, da u.a. die derzeitigen Fischereianlagen und die vorhandene Reparaturwerft vor dem Bau der geplanten neuen Stückgutkais verlegt werden und außerdem Bagger- sowie Aufspülungsarbeiten gleichzeitig erfolgen müssen.

Auch für die Frage der zweckmäßigsten Losaufteilung ist die Festlegung der zeitlichen Abfolge der Bauarbeiten wichtig. Die von der Hafendirektion vorgeschlagene Losaufteilung erscheint daher verfrüht und außerdem deshalb wenig zweckmäßig, weil das Los "Ausbau der Infrastruktur" gegenüber den anderen Losen zu umfassend ist,

I | wodurch möglicherweise die Verwendung von liefergebundenen Finanzierungsbeiträgen schwierig oder eine möglichst kostengünstige Auftragsvergabe verhindert wird. Erste von uns angestellte Überlegungen zum zeitlichen Zusammenhang der verschiedenen Bauabschnitte ergaben, daß der stromaufwärts gelegene Projektteil (Fischereihafen, Leitdamm, Reparaturwerft) als separates Los ausgeschrieben werden könnte und frühzeitig begonnen werden sollte. Als weitere separate Lose erscheinen Holzhafen/Stückgutkais einschließlich aller Nebenarbeiten und die Vertiefung des Zufahrtskanals vertretbar. Die letztgenannten Arbeiten müßten sehr frühzeitig begonnen werden, wenn die Benutzung des Kanals gleichzeitig mit Fertigstellung der neuen Stückgutkaien möglich sein soll.

3.4. Kostenschätzung/Rentabilitätsrechnungen

Wie bereits erwähnt, ist die vorliegende Kostenschätzung nur als grober Anhaltspunkt anzusehen, da sie auf einem inzwischen veränderten Generalausbauplan beruht und die endgültige technische Vorplanung (Vorprojekt) wegen der noch nicht vorgenommenen Bodenuntersuchungen noch nicht festliegt. Verschiedene Kostenpositionen sind in der bisherigen Kostenschätzung noch nicht enthalten (Planungshonorare, hafenexterne Verkehrsanschlüsse), andere erscheinen uns zu niedrig angesetzt oder zu unsicher (z.B. Unterhaltungsbaggerungen in den neuen Hafenbecken, im Zufahrtskanal, Hafenumschlagskosten). Generell wird durch den gegenüber den Annahmen der Studien verzögerten möglichen Baubeginn eine Aktualisierung der Kosten erforderlich. Die Ergebnisse der Rentabilitätsrechnungen können wegen der Mängel der Kostenschätzungen ebenfalls nur als erste Orientierungsmarken gewertet werden. Die Berechnungen haben beim Fischereihafen rein betriebswirtschaftlichen Charakter, bei den Anlagen für den Holz- und Stückgutumschlag sowie beim Zufahrtskanal entsprechen sie nicht den üblicherweise für volkswirtschaftliche Rentabilitätsrechnungen bei deutschen KH-Projekten zugrundegelegten Prinzipien, da die Kosten nicht umbewertet und auch Vorteile, die Ausländern zufließen, berücksichtigt wurden. In diesem Zusammenhang wäre die Klärung der Frage wichtig, wie

weit die bei Ausländern durch den Hafenausbau entstehenden Vorteile mit Änderungen der Hafentarife für die kamerunische Volkswirtschaft abgeschöpft werden sollen bzw. können. Eine Untersuchung der Neugestaltung der Tarife ist auch im Hinblick auf die Deckung der Betriebskosten des Hafens nach Erweiterung erforderlich.

4. Schlußfolgerungen

Dem Ausbau der Hafenkapazitäten wird innerhalb der Entwicklungsplanung Kameruns auf dem Verkehrssektor zu Recht zusammen mit dem Eisenbahnprojekt Douala-Yaoundé höchste Priorität zuerkannt. Ob sich die kamerunische Regierung allerdings für die unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimale Lösung entschieden hat, als sie den Ausbau der Hafenanlagen in Douala der Gründung eines neuen, günstiger gelegenen Tiefwasserhafens vorzog, erscheint uns nicht schlüssig nachgewiesen.

Die Planungsvorbereitungen für den Hafenausbau in Douala weisen noch erhebliche Lücken und Mängel auf. Auf der demnächst stattfindenden Konferenz der für die Projektfinanzierung vorgesehenen Institutionen sollten die erwähnten kritischen Aspekte zur Sprache gebracht und soweit wie möglich geklärt bzw. entsprechende Zusatzstudien zu ihrer Klärung angeregt werden. Wegen der zahlreichen noch offenen Fragen halten wir das Projekt gegenwärtig noch nicht für prüfungsfähig.

Die Prüfung des Gesamtprojektes könnte bei Gemeinschaftsfinanzierung u.E. - ähnlich wie bei der Eisenbahn Gabun - der Weltbank überlassen werden, die sich schon seit längerer Zeit intensiv mit dem Projekt befaßt. Von seiten der Kreditanstalt wäre dann eine Stellungnahme zu dem Weltbankprüfungsbericht abzugeben. Käme man zu einer Finanzierung separater Projektteile, d.h. einer Gemeinschaftsfinanzierung in Form einer anzustrebenden Parallelffinanzierung, so böte sich u.E. für die deutsche Hilfe am ehesten die Finanzierung der stromaufwärts gelegenen Projektteile (Fischereihafen einschließlich Nebenanlagen, Kai für Betriebsfahrzeuge und Reparaturwerft, Wouri-Leitdamm) an.

Dieser Projektteil erscheint genügend in sich geschlossen und die geschätzten Kosten liegen im Rahmen der für das Projekt vorgesehenen Kapitalhilfe. Für den Fall einer solchen Paralleelfinanzierung könnte u.E. die Prüfung eines derartigen Teilprojekts durch unser Haus in Betracht kommen.

Wegen der engen Verbindung des Hafenprojekts mit dem Eisenbahnausbau Douala-Yaoundé möchten wir abschließend zu erwägen geben, ob in Anbetracht der wesentlich ausgereifteren Planung und der etwas höheren Prioritätseinstufung die knappen verfügbaren deutschen Kapitalhilfemittel - auch im Hinblick auf eine bessere Transparenz der deutschen Hilfe - nicht auf das Eisenbahnprojekt konzentriert werden sollten.

Mit vorzüglicher Hochachtung
KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU

Hopfer *Kernan*

Cameroon

1st Douala Port

G. 229

(current file)

Kreditanstalt für Wirt. Aufbau

U

An den
Bundesminister für Wirtschaftliche Zusammenarbeit

- Referat 115 -

53 Bonn

Friedrich-Ebert-Allee 114-116
für wirtschaftliche Zusammenarbeit

FRANKFURT AM MAIN
PALMENGARTENSTRASSE 3-9
TELEFON-SAMMEL-NR. 0611/74311
TELEFON-DIREKT 74317...730...

21. 2. 1974

Gs/KH

W. mit Vorg.
ESB

Betr.: L II a/2 - Kapitalhilfe KAMERUN

hier: Erneuerung der Eisenbahnlinie

Douala - Yaoundé

Ihr Schreiben 115 - K 2032 Kamerun
4/74 vom 21. 1. 1974

Sehr geehrte Herren!

Zu dem obengenannten Projekt liegen uns als Unterlagen zusammenfassende technische Beschreibungen des Vorhabens, ausgearbeitet vom technischen Planungsbüro der kamerunischen Eisenbahn (OCPT - Office du Chemin de Fer Transcameroon), und eine Wirtschaftlichkeitsstudie vor, die von der französischen Ingenieurgesellschaft OCCR - Interg - Sofrerail unter Mitwirkung der kamerunischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft Regifercam erstellt und von der Weltbank finanziert wurde. Nachfolgend nehmen wir auf der Basis dieser Unterlagen - ergänzend zu unserem diesbezüglichen Schreiben vom 7. 12. 1973 - zur Prüfungsfähigkeit des vorliegenden Projekts Stellung. Wir weisen darauf hin, daß diese Stellungnahme vorläufigen Charakter hat und das Ergebnis der eigentlichen Projektprüfung damit noch nicht bestimmt ist.

*CONTRACT TRANSLATION
RECEIVED IN IBRD ON

/2

APR 5 1974

Control No.: E-1491/74

an: den Bundesminister für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
Referat 115
53 Bonn

1. Das Projekt und sein gegenwärtiger Vorbereitungsstand

Bei dem Projekt handelt es sich um den Bau des dritten Abschnitts der Transkamerunbahn von Douala nach Yaoundé, der nach der sukzessiven Fertigstellung der beiden anderen Abschnitte von Yaoundé über Bélabo nach N'gaoundéré, die von der italienisch-deutschen Arbeitsgemeinschaft Cogefar - Hoch-
tief gebaut und von einem internationalen Konsortium unter Führung des EEF finanziert wurden, in Angriff genommen werden soll.

Streckenführung und Oberbau der vor und unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg von Deutschen und Franzosen gebauten Eisenbahn Douala - Yaoundé sind heute weitgehend veraltet. Die wichtigste Verkehrsachse Kameruns, die seinen größten Hafen und sein Wirtschaftszentrum Douala mit der Hauptstadt verbindet, wurde dadurch zu einem ernststen Engpaß im kamerunischen Verkehrssystem. Durch Verkürzung der Strecke und verbesserte technische Auslegung (orientiert an den technischen Standards der Ende 1973 fertiggestellten Neubaustrecken der Transkamerunbahn von Yaoundé über Bélabo nach N'gaoundéré) sollen der Transport zwischen Yaoundé und Douala erheblich beschleunigt (gegenwärtige Durchschnittsgeschwindigkeit beim Güterverkehr: 31 km/h) und die Betriebskosten stark vermindert werden.

Die jetzige Streckenlänge von 308 km soll um 43 km (14 %) auf 265 km reduziert werden. Hierfür ist auf einer Gesamtlänge von 210 km eine völlige Neutrassierung vorgesehen.

Insgesamt 55 km der alten Streckenführung sollen an verschiedenen Stellen der alten Trasse beibehalten, allerdings den

an: den Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Referat 115
53 Bonn

Standards der Neubaustrecke angepaßt werden. Die Zahl der Kurven (gegenwärtig 730 auf 53 % der Strecke von 308 km) soll um 70 % verringert werden.

Die notwendige Bauzeit wird auf 40 Monate veranschlagt. Da pro Jahr wegen der Regenzeit die Bauarbeiten für ca. drei Monate weitgehend stillgelegt werden müssen, beträgt die gesamte Fertigstellungszeit voraussichtlich 4 $\frac{1}{2}$ Jahre.

Die genannten Bauarbeiten können in drei technisch und z.T. auch zeitlich voneinander trennbare Abschnitte unterteilt werden:

- (a) Verbesserung und Erneuerung der Teile der bestehenden Strecke, die in die neue Trasse eingehen sollen (55 km). Die Aufrechterhaltung des Zugverkehrs muß dabei sichergestellt werden.
- (b) Die Arbeiten an den Neubaustreckenabschnitten
- (c) Arbeiten zur Wiedergewinnung von Material von den stillgelegten Streckenabschnitten.

Die Kosten des Projekts wurden vom OCFT weitgehend auf der Basis von Einheitspreisen ermittelt, die beim bisherigen Ausbau der Transkammerunbahn erzielt wurden. Für seither eingetretene Preissteigerungen wurden Korrekturfaktoren eingeführt. Auf der Preisbasis September 1973 ergibt sich folgendes Kostenbild:

an: den Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Referat 115
53 Bonn

	Mio FCFA	Mio DM (*)
(1) Neubaustrecke (210 km)	25,884	279,5
(2) Verbesserungen an den zu erhaltenden Streckenabschnitten (55 km)	750	8,1
(3) Bahnhofsbauten	649	7,0
(4) Fernmeldeeinrichtungen	728	7,9
	<u>28,011</u>	<u>302,5</u>
	=====	=====

Unter Annahme von jährlichen durchschnittlichen Preissteigerungen in Höhe von 4 % wurde - vorausgesetzt, daß die Arbeiten Anfang 1976 beginnen können - der gesamte Finanzierungsbedarf bis zum Ende der Bauzeit 1980/81 auf rd. FCFA 32 Mrd. (= rd. DM 345,5 Mio) hochgerechnet. ✓

Zur Finanzierung des Projekts strebt Kamerun die Bildung eines internationalen Finanzierungskonsortiums unter Beteiligung von Weltbank, EEF, FAC, Bundesrepublik Deutschland u.a. an. Eine erste Konferenz der interessierten Finanzierungspartner ist in den nächsten Monaten vorgesehen.

2. Entwicklungspolitische Einordnung des Projekts

Das vorliegende Projekt hat in der Entwicklungsplanung Kameruns für den Ausbau seiner Verkehrsinfrastruktur zusammen mit dem Ausbau des Hafens Douala höchste Priorität. Die hohe Priorität beider Vorhaben wird auch im LHP für Kamerun betont. Im Programm über Maßnahmen der deutschen finanziellen und technischen Hilfe

*) Umrechnungskurs: FCFA 100 = DM 1,08.

an: den Bundesminister für wirt-
schaftliche Zusammenarbeit
Referat 115
53 B o n n

für Kamerun vom 28. 9. 1973 wird hinsichtlich zukünftiger Kapitalhilfefinanzierung das Eisenbahnvorhaben sogar an erster Stelle genannt.

Hafen- und Eisenbahnprojekt stehen in engem Zusammenhang: Die Verbesserung der Transportkapazität der Verkehrsverbindung Douala - Yaoundé, die durch das vorliegende Projekt erreicht werden soll, ist Voraussetzung für die Auslastung des Hafens Douala nach seiner Vergrößerung und umgekehrt. Da die voraussichtliche Bauzeit für die Hafenerweiterung (ca. drei Jahre) geringer ist als bei der Eisenbahnerneuerung, ist mit den Eisenbahnarbeiten ca. 1 ~~o~~ 1-1/2 Jahre eher zu beginnen, wenn - im Interesse einer optimalen Nutzung - der Ausbau von Hafen und Eisenbahn etwa zur gleichen Zeit abgeschlossen sein soll.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen für das Vorhaben, durchgeführt auf der Basis von Kostenvergleichen, berücksichtigen alternative Ausbaumaßnahmen der Eisenbahnstrecke und vergleichen den Ausbau der Eisenbahn mit dem der Straße Douala - Yaoundé, wobei mehrere Zeitpunkte der Kapazitätsauslastung der bestehenden Verbindungen und der Inbetriebnahme der neuen oder verbesserten Strecken alternativ betrachtet werden. Vorausgesetzt wird jeweils, daß im Hafen Douala die notwendigen Anlagen für den Umschlag des erhöhten Transportaufkommens der Eisenbahn vorhanden sind.

Die zugrunde gelegten ausführlichen Prognosen für das Verkehrsaufkommen auf der Verbindung Douala - Yaoundé kommen zu dem Ergebnis, daß es sich zwischen 1971/72 - dem letzten Jahr mit effektiven Zahlen - und 1980 und erneut zwischen 1980 und 1990 verdoppeln wird. Der größte Anstieg wird beim Transport von Holz und seinen Verarbeitungsprodukten angenommen.

an: den Bundesminister für wirt-
schaftliche Zusammenarbeit
Referat 115
53 B o n n

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen kommen zum Ergebnis, daß ein weitgehender Neubau der Eisenbahn - wie im vorliegenden Projekt vorgesehen - günstiger ist als die (weniger aufwendige) Verbesserung der bestehenden Strecke und daß das jetzt geplante Eisenbahnprojekt seinerseits wieder volkswirtschaftlich vorteilhafter ist als der Ausbau der Straßenverbindung für den Schwerlastverkehr. Die volkswirtschaftliche Rentabilität des Eisenbahnprojekts im Vergleich zum Straßenausbau liegt bei 14,3 %, wenn Kapazitätsauslastung der jetzigen Eisenbahn und Realisierung der Neuinvestitionen gegen 1980 angenommen werden. Nicht untersucht wurde, wieweit die Rentabilität des Eisenbahnprojekts bei einem eventuellen späteren Ausbau auch der Straßenverbindung beeinträchtigt wird. Allerdings wurde die Schätzung der Verteilung des Verkehrs zwischen Schiene und Straße auch für diesen Fall durchgeführt. Danach würde die Bahn bei einem - derzeit allerdings nicht vorgesehenen - Ausbau der Straße ca. 15 - 20 % ihres Gütertransportaufkommens an die Straße verlieren.

3. Prüfungsfähigkeit der Unterlagen

Die Prüfungsfähigkeit des Projektes erscheint uns aufgrund der übermittelten Ergebnisse der technischen und wirtschaftlichen Projektstudien gegeben. Obwohl uns Unterlagen über die technische Detailplanung noch nicht vorliegen - sie könnten gegebenenfalls bei einer örtlichen Prüfung eingesehen werden -, läßt die Qualität der uns verfügbaren Dokumente zur technischen Planung und die Erfahrung, die das technische Planungsbüro der Eisenbahn, OCFT, beim Neubau der Strecke Yaoundé - Belabo - N'gaoundéré gewonnen hat, u.E. die Annahme zu, daß das Projekt technisch fundiert und zuverlässig geplant ist. Die Wirtschaft-

Blatt 7... zum Schrb. vom 21. 2. 1974

an: den Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Referat 115
53 B o n n

lichkeitsuntersuchungen erscheinen ebenfalls methodisch richtig und in den Schätzungen über das Verkehrsaufkommen sowie die sonstigen Kosten- und Erlösgrößen nach einer ersten, nicht ins Detail gehenden Prüfung, nicht zu optimistisch.

4. Vorziehen eines Teilprojekts

Wie bereits in unserem Schreiben vom 7. 12. 1973 ausgeführt, erscheint es technisch möglich, im Rahmen des Neubauvorhabens die Arbeiten an den Streckenteilen, die von der alten Trasse bei der neuen beibehalten werden sollen, zeitlich vorzuziehen. Mehrkosten für dieses Teilprojekt sind dadurch nicht zu erwarten, vielmehr können durch den früheren Baubeginn möglicherweise sogar Kosteneinsparungen realisiert werden. Da das Teilprojekt für sich genommen allerdings keinen Nutzen bringt, ist seine Inangriffnahme nur dann sinnvoll, wenn auch die Realisierung des Gesamtprojekts sichergestellt ist, was bei Vorliegen entsprechender Absichtserklärungen der übrigen für das Gesamtprojekt vorgesehenen Financiers als gegeben angesehen werden könnte.

Nachdem die beiden ersten Abschnitte der transkamerunischen Eisenbahn von Yaoundé über Bélabo nach N'gaoundéré fertiggestellt sind, kann u.E. kaum daran gezweifelt werden, daß auch die meistbefahrene Strecke des Landes von Douala nach Yaoundé wie geplant modernisiert wird. Jedoch empfehlen wir erneut, daß sich die deutsche Seite mit den anderen vorgesehenen Gebern im Rahmen der geplanten "pledging conference" über das Herauslösen des Teilprojekts und seine separate Finanzierung aus deutscher Kapitalhilfe abstimmt. Die Prüfung

Kreditanstalt für Wiederaufbau

Frankfurt am Main

Blatt 8 zum Schrb. vom 21. 2. 1974

an: Gen Bundesminister für wirt-
schaftliche Zusammenarbeit
Referat 115
53 Bonn

dieses Teilprojekts durch die Kreditanstalt müßte u.E. bereits
auf die wirtschaftliche Rechtfertigung des Gesamtprojekts ein-
gehen. Wir bitten um einen entsprechenden Prüfungsauftrag.

Mit vorzüglicher Hochachtung
KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU



Cameroon - Loan 490/4.100 Adh.
" Cameroon - G. 161 Adh.
" Cameroon - Loan 663/4.180 Adh.
" Cameroon - G. 229 Adh.

BOOK OF THE

EXCELLENCE DE MAIRANO AMOUATE
MINISTRE DU PLAN ET DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
NINDPAT
EXCELLENCE OMAMA AMANA
MINISTRE DES FINANCES
KIMFIN
YAOUMBE
CAMEROON

JANUARY 23, 1974

LT

HONNEUR VOUS CONFIRME A PART LES 102790 DOLLARS MENTIONNES DANS NOTRE
DU 22 JANVIER AVONS RECU VOTRE PAIEMENT CONTRE CREDIT 100 (CAMDEV)
59.437,90 DOLLARS STOP CREDIT 151 (EDUCATION) 10.738 DOLLARS STOP
CREDIT 180 (ROUTES) 29.665 DOLLARS STOP CREDIT 229 (PORT) 4.774 DOLLARS STOP
ETES RECONNAISSANTS DEUS INFORMER A QUEL PRIX OU CREDIT SE RAPORTE LE
VIREMENT DE 102.790 DOLLARS STOP TRES HAUTE CONSIDERATION

STECKMAN
INTERFRAD

Rainer B. Steckman

Western Africa Regional Office

IERintab

Cleared with and cc: Mr. Topolaky

cc: Mr. Kochman

cc: Cameroon Embassy

OUTGOING WIRE

TO: BOOK OF TWO
EXCELLENCE DR MAIKANO ABDOULAYE
MINISTRE DU PLAN ET DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
MINPAT
EXCELLENCE ONANA AWANA
MINISTRE DES FINANCES
COUNTRY: MINFIN
YAOUNDE
TEXT: CAMEROUN
Cable No.:

DATE: JANUARY 23, 1974

CLASS OF
SERVICE: LT / 111

HONNEUR VOUS CONFIRMER A PART LES 102790 DOLLARS MENTIONNES DANS NOTCABLE
DU 22 JANVIER AVONS RECU VOTRE PAIEMENT CONTRE CREDIT 100 (CAMDEV)
59.437,90 DOLLARS STOP CREDIT 161 (EDUCATION) 10.738 DOLLARS STOP
CREDIT 180 (ROUTES) 29.665 DOLLARS STOP CREDIT 229 (PORT) 4.774 DOLLARS STOP
TRES RECONNAISSANTS NOUS INFORMER A QUEL PRET OU CREDIT SE RAPPORTE LE
VIREMENT DE 102,790 DOLLARS STOP TRES HAUTE CONSIDERATION

STECKHAN
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Rainer B. Steckhan

DEPT. Western Africa Regional Office

SIGNATURE

(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE:

IERim:mb

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

Cleared with and cc: Mr. Topolsky

cc: Mr. Kochman

cc: Cameroon Embassy

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch

Cameroon - C. 161 Adm
" Cameroon - C. 320 Adm
" Cameroon - C. 229 Adm
" Cameroon - C. 663/6.180 Adm

BOOK OF TWO

OUTGOING WIRE

TO: EXCELLENCE DR. MAIKANO ABDOULAYE
MINISTRE DU PLAN ET DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
MINPAT
EXCELLENCE ONANA AWANA
MINISTRE DES FINANCES
MINFIN

DATE: JANUARY 22, 1974

CLASS OF
SERVICE:

LT

/ III

COUNTRY:

MINFIN

TEXT: YAOUNDE

Cable No.:

CAMEROON

HONNEUR VOUS INFORMER VENONS RECEVOIR POUR COMPTE ASSOCIATION CENT DEUX MILLE SEPT CENT QUATRE-VINGT DIX DOLLARS EU PAR INTERMEDIAIRE DE LA BIAO STOP CETTE SOMME DEPASSE LES PAIEMENTS CREDITS AID NON RECUS SOIT 153 DOLLARS POUR 320-CM (EDUCATION II), 10.738 DOLLARS POUR 161-CM (EDUCATION I), 29.665 DOLLARS POUR 180-CM (PREMIER PROJET ROUTIER) ET 4.774 DOLLARS POUR 229-CM (PORTS) STOP TRES RECONNAISSANTS NOUS INFORMER SI NOUS DEVRIONS RETIRER LES PAIEMENTS SUSMENTIONNES DE LA SOMME RECUE STOP TRES HAUTE CONSIDERATION

STECKHAN
INTBAFRADEnglish translation not for transmittal

I am to inform you that we received 102.790 dollars from BIAO. This sum is higher than outstanding IDA credit payments: 153 dollars on 320-CM, 10.738 dollars on 161-CM, 29.665 dollars on 180-CM and 4.774 dollars on 229-CM. Grateful let us know whether we should withdraw outstanding payments from abovementioned sum.

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME: Rainer B. Steckhan

DEPT.: Western Africa Regional Office

SIGNATURE: *Rainer B. Steckhan*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)REFERENCE: *RE*

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cc.: Mr. Neelam
cleared and cc.: Mr. Topolsky

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch: *VO*

TLX0943/17@

248423 I BRD UR

INCOMING TELEX

RECEIVED

1974 JAN 17

FROM: YAOUNDE
January 16, 1974

TELEX N. 011 T DU 16 JANVIER 1974

DE MINPAT A INTBAFRAD WASHINGTON

ATTENTION M. STOCKHAN

*File
External Debt*

SUITE A UN TELEX DU 14 JANVIER 1974

HONNNEUR VOUS FAIRE CONNAITRE CI-APRES SITUATION PAIEMENTS
ECHEANCES DE CINQ CREDITS ET DEUX PRETS STOP

ECHEANCES PAYEES A FEDERAL RESERVE BANK OF NEW YORK TELEX BIAO
N. 498 DU 11/1/74 POUR CREDIT 229 CM DE MONTANT US DOLLARS
4 774

N. 497 DU 11/1/74 POUR CREDIT 183 CM DE MONTANT US DOLLARS
29 665

,.N. 496 DU 11/1/74 POUR PRET 663 CM DE MONTANT US DOLLARS
28 551

✓ Camenson - G. 229 Adm.
✓ Camenson - Jean 663/G. 180 Adm.
✓ Camenson - G. 161 Adm.
✓ Camenson - G. 320 Adm.
✓ Camenson - Jean 490/G. 100 Adm.
✓ Camenson - Jean 687 Adm.
1974 JAN 17

COMMUNICATIONS
SECTION

Distribution

Mr. Steckhan
Mr. de la Renaudiere
Cont. Mr. Rutland
Treas. Cashiers

Mr. Palein

*We should send
an acknowledgment
today Rbs 1/17*

N. 499 DU 11/1/74 POUR PRET 161 CM DE MONTANT US DOLLARS
10 738

N. 90 DU 15/1/74 POUR PRET 100 CM DE ~~DE~~ MONTANT US DOLLARS
59 437,90

~~N. 5 DU 15/1/74 P000000000000~~

N. 5 DU 15/1/ 74 POUR ~~DE~~ PRET 320 CM DE MONTANT US DOLLARS
102 790

) L ECHEANCE POUR LE PRET 687 CM A ET PAYEE LE 31/12/73
DIRETEMENT PAR LA REGIE NATIONALE DES CHEMINS DE FER DU CAMEROUN
STOP

HAUTE CONSIDERATION STOP ET FIN

DR MAIKANO ABDOULAYE

MINISTRE DU PLAN ET DE L AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.

OUTGOING WIRE

TO: EXCELLENCE
DR. MAIKANO ABDOULAYE
MINISTRE DU PLAN ET DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE
MINPAT
YAOUNDE
COUNTRY: CAMEROUN

DATE: 9 JANVIER 1974

CLASS OF
SERVICE: ~~full rate~~ *flex*

TEXT: HONNEUR VOUS INFORMER A CE JOUR PAIEMENTS DE CINQ CREDITS ET DE DEUX PRETS
Cable No.: N'ONT PAS ENCORE ETE RECUS. A SAVOIR CREDITS 229 ET 180 DU PREMIER DECEMBRE
VIRGULE CREDITS 161 ET 320 ET PARTIE PRET 687 DU 15 DECEMBRE VIRGULE CREDIT
100 DU 2 JANVIER STOP VOUS SERIONS TRES RECONNAISSANTS POUR TOUTES MESURES
POUVANT ASSURER QUE VIREMENTS PARVIENNENT A NOTRE COMPTE AU PLUS TARD AUX
DATES D'ECHEANCE STOP PAR AILLEURS NOUS ATTENDONS VOTRE REPONSE A NOTRE TELEX
DU 20 DECEMBRE CONCERNANT REMBOURSEMENT PRET 663 ECHU LE PREMIER DECEMBRE STOP
TRES HAUTE CONSIDERATION

STECKHAN
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME: Rainer B. Steckhan

DEPT.: Western Africa Regional Office

SIGNATURE: *Rainer B. Steckhan*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: IERim:cs

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:
cleared with and cc.: Mr. Bararia

cc.: Mr. Rutland

cc.: Mr. Kochman

Embassy of Cameroon

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form

Checked for Dispatch *✓*

Cameroon - Cr. 229 - Adm.
Extension of closing date

OUTGOING WIRE

TO: SON EXCELLENCE
DOCTEUR MAIKANO ABDOULAYE
MINPAT
YAOUNDE

DATE: DECEMBER 21, 1973

CLASS OF
SERVICE: LT

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT:
Cable No.: REFERENCE VOTELEX 226 DU 18 DECEMBRE STOP HONNEUR VOUS CONFIRMER PROROGATION
DATE CLOTURE CREDIT 229 CM AU 30 JUIN 1974 MONTANT SOLDE CREDIT S'ELEVE
A 89.700 DOLLARS STOP TRES HAUTE CONSIDERATION

DE LA RENAUDIÈRE
~~XXXXXXXX~~
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

Xavier de la Renaudière

NAME

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

DEPT.

Western Africa

SIGNATURE

Herin:jod

(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE:

1-1

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

Cl & cc: Messrs. Grant Duff
Moussu Rizan

cc: Mr. Buhler

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch:

[Signature]

TLX0847/18P

248423 1BRD UR

Cameroon - G 229 Adm.

INCOMING TELEX
RECEIVED

Log. 144

FROM: YAOUNDE

DECEMBER 18, 1973

Dec 18 3 34 PM 1973
COMMUNICATIONS
SECTION

TELEX N. 226T DU 18 DEC 1973

DE MINPAT

A

INDEVAS (ATTENTION M. STECKHAN)

Distribution:

Mr. Steckhan
Mr. De La Renaudiere
Mr. Thalwitz
Mr. Brandreth

HONNEUR VOUS DEMANDER BIEN VOULOIR PRIMO - PROLONGER
JUSQU' AU 30 JUIN 1974 DATE CLOTURE PRET IDA N. 229 CM CONCERNANT
PROJET PORTUAIRE AFIN PERMETTRE GOUVERNEMENT ACHEVER TRAVAUX
FINITION RELATIF A CETTE OPERATION STOP

SECONDO - CONFIRMATION MONTANT SOLDE CREDIT S' ELEVANT A
98.335.317 FF F .CFA (=521.325,78 US) STOP

TRES HAUTE CONSIDERATION - STOP ET FIN.

LE MINISTRE DU PLAN ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

DR. MALKANO ABDOULAYEEO

AS RECEIVED.

248423 1BRD UR

MINPAT 8268KN

Cameroon - Loan 663/G. 180 Adm.
✓ Cameroon - Cr. 229 Adm.
Cameroon - Cr. 302 Adm.

OUTGOING WIRE

TO: M. ROBERT NAAH
MINPAT
YAOUNDE

DATE: 11 DECEMBRE 1973

CLASS OF
SERVICE: *LT* *flex*

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT:
Cable No.:

PRIMO REFERENCE NOTLET 24 OCTOBRE STOP N'AVONS PAS RECU REMBOURSEMENT
CREDIT 180-CM 29.665 DOLLARS EU ET CREDIT 229-CM 4774 DOLLARS EU,
DU LE PREMIER DECEMBRE STOP SERIONS RECONNAISSANTS VOTRE HAUTE INTERVENTION
PAIEMENT CES ECHEANCES SECUNDO REFERENCE VOTELEX 256 DU 30 NOVEMBRE STOP
AVONS RECU REMBOURSEMENT CREDIT 302-CM LE 7 DECEMBRE STOP HAUTE CONSIDERATION

ERIM INTRAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Michel Salein

DEPT. Western Africa II-B

SIGNATURE *Michel Salein*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: IErim:cm *WIKSAU*
Cr.180-CM, Cr. 229-CM, Cr.302-CM,
ORIGINAL (File Copy) CAMEROON

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cleared with and cc:
~~Wesley. Henson-Nelson~~
M. Bararia

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch: *✓*

RECEIVED

LLX NO 224

7/12/73

1973 DEC -7 AM 10:42

COMMUNICATIONS
SECTION

FROM YAOUNDE

ATTN MR ERIM

Distribution: Mr. Steckhan
Mr. de la Renaudiere
Mr. Thalwitz
Mr. Brandreth

SUITE VOTRE TELEX DU 7 DECEMBRE HONNEUR VOUS FAIRE SAVOIR QUE
LES DERNIERS DECOMPTES DU CREDIT 229 CM ONT ETE ENVOYES AU
MINISTERE DU PLAN ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DEPUIS LE
9 NOVEMBRE NE VOYONS AUCUNE NECESSITE DE REPORT DE LA DATE DE
CLOTURE DU CREDIT.

HAUTE CONSIDERATION.

S. NGANN YONN

Please send
a copy to
Mr. Moussu Rizan
Dr 12/12 IE.

⊕

440098 IBRD UI

DIROPORT 5270KN

~~BN RECU SVP ?9~~

(TELEX NR.)

Cameroon - Ci 229 folie.

Form No. 27
(3-70)

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: NGANN YONN
DIREPORT
DOUALA

DATE: DECEMBER 6, 1973

CLASS OF
SERVICE: LT

111

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT: REFERENCE CREDIT 229 STOP DATE CLOTURE 31 DECEMBRE STOP 89.700 DOLLARS
Cable No.: ENCORE DISPONIBLES CATEGORIE TRAVAUX CIVILS STOP AIMERIONS ETRE INFORMES
VOS PREVISIONS DELAI NECESSAIRE POUR ASSURER DEBOURSEMENT COMPLET CETTE
CATEGORIE ET VOTRE SUGGESTION REPORT DATE CLOTURE STOP HAUTE CONSIDERATION

ERIM
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Michel Palein

DEPT. Western Africa

SIGNATURE *Michel Palein*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: Erim:jod *ER*

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

Cl. & cc: Messrs. Grant Duff
König
cc: Mr. Buhler

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch: *h*

DISPATCHED

DEC 6 8 33 PM 1973
COMMUNICATIONS

EXPRESS

Cameroon - C. 229 Aoh.

N° 0-1152/001/0000

LE DIRECTEUR GENERAL
DE L'OFFICE NATIONAL DES PORTS
DU CAMEROON

Objet :

Etude d'optimisation de la
cote du chenal d'accès à
DOUALA

Monsieur le Directeur de ECOCENTRE
219 - 221, Rue de Versailles
B. P. 21

- 92 410 - VILLE D'AVRAY -
(France)

Monsieur le Directeur,

Le Rapport N° 1, que vous avez bien voulu me remettre lors de
votre dernière visite appelle de ma part les remarques suivantes :

Il s'avère que les administrations portuaires des dix établis-
sements visités ne tiennent pas de statistiques quant aux tirants d'eau
utilisés à l'entrée et à la sortie. Cela est certes surprenant, mais
confirme hélas, les indications qu'avaient bien voulu nous donner les
directions des quelques ports que nous avons consultés sur ce sujet
avant le début de l'enquête.

En conséquence, vous proposez une modification de méthodologie,
qui tenant compte de l'organisation des lignes en fonction de l'insuf-
fisance des tirants d'eau disponibles à DOUALA, consisterait, partant
des plans de chargement de la cargaison, à définir :

- les tirants d'eau utilisés dans les ports immédiatement à
l'amont et à l'aval (ABIDJAN, LIBREVILLE et POINTE NOIRE)
- le tirant d'eau nécessaire à DOUALA

o o

o

.../...

Original to: Mr. de la Penardiere
Date: Communications
NOV 16 1973 Section

Il me paraît que cette approche vaut essentiellement pour les navires des lignes régulières, encore conviendrait-il de s'enquérir auprès des différents armements de la stratégie qui serait adoptée pour ce type de desserte, en fonction des tirants d'eau disponibles à DOUALA. La S.N.C.D.V. (Société Navale Chargeurs Delmas Vieljeux) par exemple (représentant près de 50 % des navires touchant DOUALA) ou la SCADDA, envisagerait si le tirant d'eau le permettait, de créer une ligne spéciale EUROPE-CAMEROUN touchant quelques ports intermédiaires (DAKAR-ABIDJAN - LAGOS par exemple) sans descendre plus au sud (DOUALA étant tête de ligne).

Une approche prospective est également déterminante dans le cas des navires qui sans appartenir à des lignes régulières touchent néanmoins régulièrement les ports de la Côte Occidentale d'Afrique. C'est en particulier le cas des grumiers ; actuellement ce type de navires ne pourrait venir à DOUALA, léger, que pour y chercher un faible tonnage, (l'essentiel de la cargaison étant ensuite chargé dans les ports du GABON ou à POINTE NOIRE), et dans la mesure où la destination en EUROPE s'y prêterait. (On ne peut par exemple charger à DOUALA en fonds de cale des bois destinés à BORDEAUX ou LA PALlice, si la partie importante de la cargaison constituée dans les autres ports est dirigée sur ROTTERDAM ou AMSTERDAM). Il convient d'apprécier les avantages qui résulteraient pour ce trafic, de la possibilité de disposer d'un tirant d'eau permettant aux grumiers de prendre à DOUALA, toute ou partie importante de leur cargaison.

Ainsi pour tous les navires réguliers (dans le cadre du shipping traditionnel sur la Côte Occidentale d'Afrique) une approche basée sur une réflexion prospective, est-elle essentielle pour définir la cote optimale du chenal d'accès à DOUALA. La seule considération des tirants d'eau utilisés dans trois ports voisins me paraît singulièrement limitative de la recherche.

o o
o

Pour des trafics assurés par des navires occasionnels (tramping en particulier), un facteur important de la méthodologie dans la recherche d'un tirant d'eau optimum, résulte assurément des statistiques significatives de l'utilisation des tirants d'eau disponibles dans les autres ports de la Côte Occidentale d'Afrique. A cet égard, les seules statistiques des trois ports envisagés me paraissent nettement insuffisantes pour conclure valablement. Je pense qu'à défaut de pouvoir obtenir les renseignements nécessaires auprès des administrations portuaires, les agences des principaux armements dans chacun des ports intéressés seraient utilement questionnées.

.../...

Je crois également opportun de préciser qu'une proportion importante des navires escalant à DOUALA, fréquentent aussi les rades du littoral camerounais (KRIBI - CAMPO - LOCKOUNDJE), et que l'amélioration des tirants d'eau disponibles dans le WOURI ne serait pas sans influencer très favorablement sur l'organisation de la desserte maritime du pays en général (possibilité de desservir les rades, puis DOUALA - et non l'inverse comme actuellement- pour les bateaux venant du sud et regagnant l'EUROPE. Possibilité de choisir la première escale en fonction, soit des attentes à DOUALA, ou dans une rade, soit encore en raison du mauvais temps sur rade). Il y a là un facteur de réduction du coût d'exploitation des navires qui ne peut être négligé, d'autant que les tonnages exportés par les rades vont croître notablement en raison de l'exploitation des zones forestières du sud du pays.

o o

o

Je vous suggère en définitive, pour ces différents points, d'enquêter auprès des agences locales des différentes compagnies de navigation, pour être assuré de saisir et apprécier convenablement l'ensemble des paramètres de l'étude économique. Je rappelle à cet effet les différents agents ou représentants des armements fréquentant DOUALA : S.C.A.D.O.A. (S.O.A.E.M.) - S.N.C.D.V. - AFRIKA LINES (TRANSCAP) - ELDER DEMPSTER - VOLTA LINES (S.A.T.A.) - S.O.C.O.P.A.O.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.



- Copie à la B. I. R. D. /
1818, H. Street, N. W.

HINGTON
U. C. 20 433 - U. S. A.

Cameron - Loss 663 / G. 120 Achu.
Cameron - G. 229 Achu.

The Minister of Planning & Development
Federal Ministry of Planning & Development
Yaounde, Cameroon

October 31, 1973

Re: Development Credit Nos. 180 CM & 229 CM

Dear Mr. Minister:

We have recently mailed to you under separate covers, Statements of Account for the above-mentioned development credits covering the current six-month period, along with letters showing the amounts due on the next payment date December 1, 1973.

A review of the payments due under these development credits on the last payment date indicates that the following amounts were received late:

<u>Date Due</u>	<u>Date Received</u>	<u>Name</u>	<u>Currency</u>	<u>Amount</u>
<u>180 CM</u>				
June 1, 1973	August 3, 1973	United States dollars		26,722.01
<u>229 CM</u>				
June 1, 1973	August 13, 1973	United States dollars		3,322.46

The Association attaches great importance to, and carefully reviews, the record of its borrowers in paying the amounts due under the various development credits. A record of late payments causes us concern and is something which, I know, is quite contrary to your wishes. I should be grateful, therefore, if you would have this matter drawn to the attention of those responsible for initiating payments due to the Association. Earlier payment instructions given to your bankers will, I trust, result in prompt settlement, on the due date. If there is any way in which we can assist you in avoiding late payments, please let us know.

Sincerely yours,


Victor C. Chang
Deputy Controller

CC: Mr. M.N. Kochman - Executive Director
Mr. S. Aldewereld
Mr. R. Chauffournier
Mr. R. Steckhan
Messrs. Rutland/Gray
Crausway/MTST

PAR AVION

le 31 octobre 1973

Le Ministre du Plan et de la Coopération
Ministère Fédéral du Plan et du Développement
Yaoundé, Cameroun

Object: Crédits de développement Nos. 180 CM et 229 CM

Monsieur le Ministre,

Nous vous avons adressé récemment, sous plis distincts, des relevés de compte relatifs aux Crédits de développement mentionnés ci-dessus et couvrant la période de six mois en cours, ainsi que des relevés des montants dus à la prochaine échéance, le 1er décembre 1973.

L'examen des paiements dus au titre de ces Crédits de développement à la dernière échéance fait apparaître que les montants suivants ont été reçus en retard:

<u>Date de paiement requise</u>	<u>Date de réception</u>	<u>Monnaie de paiement</u>	<u>Montant à régler</u>
<u>180 CM</u>			
1er juin 1973	3 août 1973	dollars des E.U.	26.722,01
<u>229 CM</u>			
1er juin 1973	3 août 1973	dollars des E.U.	3.322,46

L'Association attache une grande importance à ce que les montants qui lui sont dus au titre des Crédits de développement consentis à ses emprunteurs lui soient versés à la date prévue, et de trop fréquents retards ne manquent pas de l'inquiéter. Sachant que vous tenez autant que nous à la ponctualité de ces paiements, nous vous aurions pu d'appeler sur ce point l'attention des services responsables de l'ordonnement des montants dus à l'Association. Nous sommes certains qu'il suffirait de transmettre plus tôt les ordres de paiement aux banques chargées de les exécuter pour que vos versements nous parviennent à la date prévue. Si vous pensez que nous pouvons vous aider à éviter ces retards, n'hésitez pas à faire appel à nous.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Victor C. Chang
Contrôleur financier adjoint

cc: Mr. M. K. Hochman - Executive Director

cc: Mr. S. Aldewereld
Mr. R. Chulicournier
Mr. R. Steckhan
Messrs. Rutland/Gray

LCrothe/enh

Le 25 Octobre 1973

Monsieur André-Raphaël Wambergue
Bréon sur Bert
53 - Daon (Mayenne)
France

Monsieur,

Monsieur L. P. Chatenay a porté à notre connaissance votre demande concernant le règlement de la fourniture d'une drague Hydroland pour le projet portuaire que nous finançons au Cameroun.

La demande de retrait de fonds pour la drague nous est parvenue en juillet dernier alors que temporairement nous avons arrêté tout règlement en attendant la décision du gouvernement sur la modalité de déboursement. Entre temps cette question a été réglée et la somme de FCFA 63.550.350 vous a été virée le 26 Septembre 1973.

En m'excusant pour les inconvénients que ce retard aura pu vous causer, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Isik Erim
Chargé des Prêts
Division des Programmes
Région Afrique de l'Ouest

cc: M. Chatenay

Erim/gm

DFK/NEA

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN

Paix — travail — Patrie

Office National des Ports
du CamerounDirection du Matériel et
des Ateliers

N°4-1083/DG/ONPC

OBJET: Crédit 229 CM
Situation des travaux
au 30 Septembre 1973.-

Ref:

Mr. de Matrou
absence
Mr. Kiki
Mr. Apin
Div. Fils

740

BORDEREAU récapitulatif des pièces adressées
MAIL ENCLOSURE SLIP ADDRESSED

à M. - to Mr. BANQUE INTERNATIONALE POUR LE RE-
CONSTRUCTION ET LE DEVELOPPMENT
1818 H. Street, N.W. WASHINGTON D.C. 20433
U.S.A.

(A L'ATTENTION DE MONSIEUR D. JOHNSON)
Imp. AF-CONTACT Typ. Off. T. Douala

NUMERO d'ordre Serial No	SOMMAIRE DESCRIPTION	NOMBRE des pièces NUMBER of enclosures	OBSERVATIONS REMARKS
1	Tableau 1 coût des travaux et situa- tion des dépenses au 30 Septembre 1973	3	Pour attribution et suite à donner
2	Tableau 2 statistiques Port de Douala	3	— " — — " —
3	Tableau 3 statistiques Ports de Kribi et Victoria/Tiko.....	3	— " — — " —
4	Tableau 4 dépenses et recettes- Bilan Port de Douala.....	5	— " — — " —
5	Tableau 5 dépenses et recettes- Bilan Ports Kribi, Victoria/Tiko, Garoua....	9	— " — — " —
6	Tableau 6 Prévisions des dépenses au 31 Décembre 1973.....	3 26	— " — — " —

Doc. # 59,094

OCT 23 1973

WESTERN AFRICA REGION

TRANSPORTATION DIVISION

HANDLED BY: Mr. de Matrou

DATE ANSWERED: 10/25/73

Reçu: — Received

A le 19.....
At on the

DOUALA le 16 OCT. 1973

DES DIRECTEUR GENERAL DE L'OF-
FICE NATIONAL DES PORTS DU
CAMEROUN,

OFFICE NATIONAL DES PORTS DU CAMEROUN
LE DIRECTEUR
GENERAL
DOUALA

S. NGANN YONN -

RECEIVED

1973 OCT 22 PM 2:21

COMMUNICATIONS
SECTION

MINISTRE DE L'INTERIEUR
DIRECTION DU PORT ET
DE LA NAVIGATION
RUE DE LA POSTE
YAOUNDE

Objet : Rapport
sur les dépenses
de fonctionnement
du service des
communications.

Sommaire		Montants	
		1972	1973
1. Dépenses de fonctionnement		1.200.000	1.500.000
2. Dépenses d'investissement		500.000	800.000
3. Dépenses de personnel		300.000	400.000
4. Dépenses de matériel		200.000	300.000
5. Dépenses de transport		100.000	150.000
6. Dépenses de logement		50.000	70.000
7. Dépenses de nourriture		50.000	70.000
8. Dépenses de santé		50.000	70.000
9. Dépenses de culture		50.000	70.000
10. Dépenses de sport		50.000	70.000
11. Dépenses de loisirs		50.000	70.000
12. Dépenses de formation		50.000	70.000
13. Dépenses de recherche		50.000	70.000
14. Dépenses de développement		50.000	70.000
15. Dépenses de coopération		50.000	70.000
16. Dépenses de relations publiques		50.000	70.000
17. Dépenses de sécurité		50.000	70.000
18. Dépenses de justice		50.000	70.000
19. Dépenses de culture		50.000	70.000
20. Dépenses de sport		50.000	70.000
21. Dépenses de loisirs		50.000	70.000
22. Dépenses de formation		50.000	70.000
23. Dépenses de recherche		50.000	70.000
24. Dépenses de développement		50.000	70.000
25. Dépenses de coopération		50.000	70.000
26. Dépenses de relations publiques		50.000	70.000
27. Dépenses de sécurité		50.000	70.000
28. Dépenses de justice		50.000	70.000
29. Dépenses de culture		50.000	70.000
30. Dépenses de sport		50.000	70.000
31. Dépenses de loisirs		50.000	70.000
32. Dépenses de formation		50.000	70.000
33. Dépenses de recherche		50.000	70.000
34. Dépenses de développement		50.000	70.000
35. Dépenses de coopération		50.000	70.000
36. Dépenses de relations publiques		50.000	70.000
37. Dépenses de sécurité		50.000	70.000
38. Dépenses de justice		50.000	70.000
39. Dépenses de culture		50.000	70.000
40. Dépenses de sport		50.000	70.000
41. Dépenses de loisirs		50.000	70.000
42. Dépenses de formation		50.000	70.000
43. Dépenses de recherche		50.000	70.000
44. Dépenses de développement		50.000	70.000
45. Dépenses de coopération		50.000	70.000
46. Dépenses de relations publiques		50.000	70.000
47. Dépenses de sécurité		50.000	70.000
48. Dépenses de justice		50.000	70.000
49. Dépenses de culture		50.000	70.000
50. Dépenses de sport		50.000	70.000
51. Dépenses de loisirs		50.000	70.000
52. Dépenses de formation		50.000	70.000
53. Dépenses de recherche		50.000	70.000
54. Dépenses de développement		50.000	70.000
55. Dépenses de coopération		50.000	70.000
56. Dépenses de relations publiques		50.000	70.000
57. Dépenses de sécurité		50.000	70.000
58. Dépenses de justice		50.000	70.000
59. Dépenses de culture		50.000	70.000
60. Dépenses de sport		50.000	70.000
61. Dépenses de loisirs		50.000	70.000
62. Dépenses de formation		50.000	70.000
63. Dépenses de recherche		50.000	70.000
64. Dépenses de développement		50.000	70.000
65. Dépenses de coopération		50.000	70.000
66. Dépenses de relations publiques		50.000	70.000
67. Dépenses de sécurité		50.000	70.000
68. Dépenses de justice		50.000	70.000
69. Dépenses de culture		50.000	70.000
70. Dépenses de sport		50.000	70.000
71. Dépenses de loisirs		50.000	70.000
72. Dépenses de formation		50.000	70.000
73. Dépenses de recherche		50.000	70.000
74. Dépenses de développement		50.000	70.000
75. Dépenses de coopération		50.000	70.000
76. Dépenses de relations publiques		50.000	70.000
77. Dépenses de sécurité		50.000	70.000
78. Dépenses de justice		50.000	70.000
79. Dépenses de culture		50.000	70.000
80. Dépenses de sport		50.000	70.000
81. Dépenses de loisirs		50.000	70.000
82. Dépenses de formation		50.000	70.000
83. Dépenses de recherche		50.000	70.000
84. Dépenses de développement		50.000	70.000
85. Dépenses de coopération		50.000	70.000
86. Dépenses de relations publiques		50.000	70.000
87. Dépenses de sécurité		50.000	70.000
88. Dépenses de justice		50.000	70.000
89. Dépenses de culture		50.000	70.000
90. Dépenses de sport		50.000	70.000
91. Dépenses de loisirs		50.000	70.000
92. Dépenses de formation		50.000	70.000
93. Dépenses de recherche		50.000	70.000
94. Dépenses de développement		50.000	70.000
95. Dépenses de coopération		50.000	70.000
96. Dépenses de relations publiques		50.000	70.000
97. Dépenses de sécurité		50.000	70.000
98. Dépenses de justice		50.000	70.000
99. Dépenses de culture		50.000	70.000
100. Dépenses de sport		50.000	70.000

18 OCT 1973



INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: MR NGANN YONN

DATE: October 9, 1973

DIRECTEUR GENERAL

CLASS OF

OFFICE NATIONAL DES PORTS

SERVICE: LT

COUNTRY: DOUALA

TEXT: CAMEROON

Cable No.:

REF CREDIT 229 CM SECTION 5.02 ET PREPARATION DEUXIEME PROJET PORTUAIRE
STOP VOUS SERIONS OBLIGES NOUS FAIRE PARVENIR RAPPORTS TRIMESTRIELS
RAPPELES PAR NOTRE LETTRE DU 25 SEPTEMBRE 1973 STOP EN VUE MISE A JOUR
DOCUMENTS PREPARATOIRE EVALUATION DEUXIEME PROJET APPRECIERONS RECEVOIR
EN PRIORITE COMPTE D'EXPLOITATION 1972-73 ET BILAN AU 30 JUIN 1973 STOP
HAUTE CONSIDERATION

JOHNSON

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY: Section Chief, Transportation Projects

NAME D. Johnson

DEPT. WEST Africa

SIGNATURE 
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE:

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

Cleared with and cc: Mr. Grant Duff
cc: Mr. Palein
Mr. Screwvala

PLevy:az

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch: 

DISPATCHED

OCT 9 7 10 PM 1973

COMMUNICATIONS
SECTION

10/9/73

TO: DIRECTOR

FROM: SAC, NEW YORK

SUBJECT: [Illegible]

RE: [Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

10/9/73

10/9/73

10/9/73

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

ENCLOSURE

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

ROUTING SLIP

DATE

10.8

NAME

ROOM NO.

M. de la Renaudière C 302

Mr. Ackham

~~Mr. Palein~~

TO HANDLE

please

NOTE AND FILE

APPROPRIATE DISPOSITION

NOTE AND RETURN

APPROVAL

PREPARE REPLY

COMMENT

PER OUR CONVERSATION

FULL REPORT

RECOMMENDATION

INFORMATION

SIGNATURE

INITIAL

SEND ON

REMARKS

lettre du 1^{er} octobre
 concernant une somme due(?)
 à un fournisseur d'équipement
 particulier pour Douala.

Pourriez-vous voir où est
 la difficulté? Je ne connais
 pas Wambergue. Bayon est
 le patron des ceintures Aiglon
 à Agnes!

FROM

R. (Lafayette)

Cameroon - C. 229 Adm

- Brion sur Bert.

Daon, le 1er octobre 1973,

53 - Daon (Mayenne)

Exl. 13 à Daon
par Château - Gontier

Monsieur Louis-Pierre CHATENAY
90 The WORLD BANK
1818 H Street N.W.
WASHINGTON 25 DC

Monsieur,

Il arrive, - et ce fut le cas hier, - qu'avec mon ami Patrice BAYON, au cours de nos week-ends de navigation en Bretagne, nous échangeons quelques propos sur nos affaires...

Je lui confiais donc mes soucis concernant le lenteur du recouvrement d'une créance sur la Direction des PORTS du CAMEROUN, affaire financée par un prêt IDA.

Monsieur BAYON me conseilla alors de vous écrire... et vous voyez que je ne tarde pas à prendre cette liberté.

Je vous précise encore que je suis Agent Général de HYDROLAND, Division de FERODO, Société bénéficiaire de la dite créance.

Cette créance représente le solde du règlement de la fourniture d'une DRAGUE HYDROLAND, soit:

40 % après essais sortie chantiers....	36.430.000	Frs CFA
30 % après réception provisoire.....	27.322.500	" "
moins une retenue pour un voyage		
non effectué.....	-	202.150.
		<u>63.550.350 FCFA</u>

La réception provisoire a été effectuée en février 1973 et la machine fonctionne parfaitement...

Ci-joints deux documents qui nous sont parvenus en juillet dernier... mais toujours pas suivis d'effet, c'est à dire de virement.

Je vous remercie bien vivement d'avance, Monsieur, pour ce que vous pourrez faire pour essayer de sortir cette affaire de l'ornière dans laquelle elle semble tombée,

et, dans l'espoir de faire quelque jour plus ample connaissance,

je vous prie de croire à mes sentiments les meilleurs et les plus distingués,

André-Raphaël WAMBERGUE

17th September

paid
26 September

REPUBLICUE UNIE DU CAMEROUN
UNITED REPUBLIC OF CAMEROON

OFFICE NATIONAL DES PORTS
NATIONAL PORTS AUTHORITY

5 Boulevard LECLERC

P.O. BOX : { 4020 DOUALA
Boîte Postale : {
Télex : 5270

N° 0-1007 / DG/ONPC

DOUALA, le 26 SEPT 1973

LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE
NATIONAL DES PORTS DU CAMEROUN

THE GENERAL MANAGER OF THE CAMEROON
NATIONAL PORTS AUTHORITY

A Monsieur OURSIN, Chef de la Division des Projets de
Transport, Bureau Régional de l'Afrique de l'Ouest,
Banque Internationale pour la Reconstruction et le
Développement -

1818, H. Street, N. W.

WASHINGTON D.C. 20433 (U. S. A.)

Cher Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du
9 août 1973 et des publications que vous m'aviez adressées sous pli
séparé.

Je vous adresse donc mes remerciements et vous prie de
bien vouloir agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes salutations
distinguées.



S. NGANN YONN

OCT 4 - 1973

WESTERN AFRICA REGION

TRANSPORTATION DIVISION

HANDLED BY:

none read DT.

DATE ANSWERED:

Oct 4, 73

RECEIVED

1973 OCT -3 PM 1:41

COMMUNICATIONS
SECTION



TO: DIRECTOR

FROM: SAC, NEW YORK (100-100000) (P)
SUBJECT: [Illegible]

RE: [Illegible]

1. On 10/2/73, the New York Office received information from [Illegible] that [Illegible] had been [Illegible] in the New York area.

2. The New York Office is currently conducting an investigation into the activities of [Illegible] in the New York area.

ADMINISTRATIVE: (100-100000) (P)

1. The New York Office is currently conducting an investigation into the activities of [Illegible] in the New York area.

2. The New York Office is currently conducting an investigation into the activities of [Illegible] in the New York area.

3. The New York Office is currently conducting an investigation into the activities of [Illegible] in the New York area.

ADMINISTRATIVE: (100-100000) (P)

1. The New York Office is currently conducting an investigation into the activities of [Illegible] in the New York area.

2. The New York Office is currently conducting an investigation into the activities of [Illegible] in the New York area.

3. The New York Office is currently conducting an investigation into the activities of [Illegible] in the New York area.

100-100000
NEW YORK
100-100000
100-100000

NATIONAL BUREAU OF INVESTIGATION
OFFICE NATIONAL DES FORCES

UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE
FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
WASHINGTON, D.C.

100-100000

100-100000

Cameroon - C. 229 Adm.

September 25, 1973

Dear Mr. Ngann Yonn:

CAMEROON: Credit 229-CM
Douala Port Project

Thank you for your cable dated September 19, and for the information with mail enclosure slip no. 4-902/DG/ONPC of August 27, 1973 on project progress.

We regret however that the information provided does not cover all the points in the progress report pro forma which the Association sent you with their letter dated August 26, 1971. Accordingly, we would be glad to receive a progress report on these lines for the period ending September 3, 1973. We wish to mention that it is customary for progress reports to be submitted within 30 days of the working period.

Sincerely yours,



D. Johnson
Chief, Ports & Railways Section
Transportation Projects Division
Western Africa Regional Office

Mr. S. Ngann Yonn
Director General
National Ports Authority
Douala
Cameroon

D GrantDuff/jl (650)

cc: Messrs. Palein, Spier

1043 ESTG

440098 IBRD UI

A
FROM: DOULA

TLX NO 162

19/9/73

INCOMING TELEX

RECEIVED

SEP 19 2 35 PM 1973
COMMUNICATIONS
SECTION

Distribution:

Mr. Brandroth
Mr. Thalwitz
Mr. De La Renaudiere
Mr. Steckhan

✓
TN MR D. JOHNSON

OBJET :

----- CREDIT 229 CM

SUITE VOTRE LETTRE DU 7 SEPTEMBRE HONNEUR VOUS FAIRE SAVOIR
QUE RAPPORT SUR PROGRESSION TRAVAUX RELATIFS AU CREDIT 229 CM
OUS A ETE ENVOYE PAR BORDEREAU NO 4-902/DG/ONPC DU 27 AOUT
1973. HAUTE CONSIDERATION.

SEP 19 1973

WESTERN AFRICA REGION

TRANSPORTATION DIVISION

HANDLED BY:

DATE ANSWERED:

S. NGANN YONN

Cameroon - Cr. 229 Adm.

Form No. 27
(3-70)

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: M. DESTOPPELEIRE
DIRECTEUR GENERAL
REGIFERCAM
DOUALA

DATE: LE 10 SEPTEMBRE 1973

CLASS OF
SERVICE: LT

COUNTRY: CAMEROUN

177

TEXT:
Cable No.:

SOUHAITERIONS RECEVOIR POUR ACCORD COPIE APPEL D'OFFRES POUR PONT DE JAPOMA
ET CALENDRIER PREVU JUSQU'A L'ADJUDICATION STOP CONSIDERATION DISTINGUEE

JOHNSON

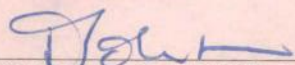
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME D. Johnson

DEPT. West Africa

SIGNATURE 
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: CAMEROON - Credit 229-CM

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

BduParc:ks

cc: Mr. Brechot

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch: 

Cameroon - C. 229 Adm,

September 7, 1973

Dear Mr. Ngann Yonn,

CAMEROON: Credit 229-CM
Douala Port Project
Progress Reports

I refer to my letter of July 13, 1973 concerning quarterly progress reports for the above project, and would be grateful for your comments.

Sincerely yours,



D. Johnson
Chief, Ports and Railways Section
Transportation Projects Division
Western Africa Regional Office

Mr. Ngann Yonn
Office National des Ports
Douala
Cameroon

 DGrantDuff:ks

120100
INCOMING TELEX

Log.157

RECEIVED

SEP 6 2 04 PM 1973

COMMUNICATIONS
SECTION

FROM: YAOUNDE

Distribution:

Mr. Steckhan
Mr. De La Renaudiere
Mr. Thalwitz
Mr. Oursin

TELEX N. 187T DU 6 SEPTEMBRE 1973

DE MINPAT A INDEVS INDEVAS WASHINGTON
ATTENTION MONSIEUR STECKHAN

REFERENCE VOTRE TELEX DU 29 AOUT RELATIF AU CREDIT 229CM STOP

HONNEUR VOUS DONNER ACCORD DU GOUVERNEMENT POUR REGLER DECOMPTES
NUMEROS 18 - 23 EN ATTENTE DANS VOS SERVICES A PARTIR DU SOLDE

● ACTUEL DU CREDIT STOP

DESORMAIS NOUS NE [REDACTED] VOUS ENVERRONS UNIQUEMENT QUE DECOMPTES
DES TRAVAUX CIVILS STOP

HAUTE CONSIDERATION STOP ET FIN

BR MAIKANO ABDOULAYE

MINISTRE DU PLAN ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

248423 IBRD UR

MINPAT 8268KNM

OUTGOING WIRE

978-5270

TO: M. NGANN YONN
DIREPORT 5270 KN
DOUALA

DATE: LE 28 AOUT, 1973

CLASS OF
SERVICE:

LT

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT:
Cable No.:

REFERENCE CREDIT 229-CM ET VOSCABLES DU 19 ET 27 AOUT STOP
PRIMO N'AVONS PAS D'OBJECTION A REGLER DECOMPTE EN ATTENTE (NUMEROS 18-23)
ET MONTANT GLOBAL (ENVIRON 384 MILLE DOLLARS) A PARTIR DU SOLDE ACTUEL
DU CREDIT (ENVIRON 476 MILLE DOLLARS) A CONDITION DE GARDER LE RELIQUAT
(ENVIRON 92 MILLE DOLLARS) DANS CATEGORIE 1 STOP SI CETTE SOLUTION VOUS
AGREE VOUS SAURIONS GRE DE NOUS ENVOYER DORENAVANT LES DECOMPTE TRAVAUX
CIVILS UNIQUEMENT CAR AUTRES CATEGORIES SERONT EPUISEES STOP SECUNDO
EXPEDIONS CE JOUR COPIE DE CE CABLE AU MINISTRE DU PLAN ET ATTENDONS
AGREMENT GOUVERNEMENT POUR POUVOIR PROCEDER DEBOURSEMENTS ET MODIFICATIONS
ANNEXE^I ACCORD CREDIT STOP MEILLEURS SENTIMENTS

OURSIN
INDEVAS

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME T. Oursin
~~Rainer D. Stockman~~

DEPT. Western Africa II-B

SIGNATURE
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: T. Oursin
CAMEROON-229 CM

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cleared with and cc: Mr. Buhler
Mr. Johnson
Mr. Koenig

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch:

AUG 30 8 51 AM 1973
COMMUNICATIONS

GO: NO. 100000
NO. 100000
NO. 100000
GO: NO. 100000

DOI: 10.1002/anie.200500000

Cameroon - C. 229 Adm.

OUTGOING WIRE

TO: EXCELLENCE
DOCTEUR MAIKANO ABDOULAYE
MINPATE
YAOUNDE

DATE: LE 28 AOUT, 1973

CLASS OF
SERVICE: LT

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT:
Cable No.:

ENVOYONS CE JOUR A MONSIEUR NGANN YONN CABLE SUIVANT CITATION
REFERENCE CREDIT 229-CM ET VOSCABLES DU 19 ET 27 AOUT STOP
PRIMO N'AVONS PAS D'OBJECTION A REGLER DECOMPTE EN ATTENTE
(NUMEROS 18 - 23) ET MONTANT GLOBAL ENVIRON 384 MILLE DOLLARS A PARTIR
DU SOLDE ACTUEL DU CREDIT (ENVIRON 476 MILLE DOLLARS) A CONDITION DE
GARDER LE RELIQUAT (ENVIRON 92 MILLE DOLLARS) DANS CATEGORIE 1 STOP SI
CETTE SOLUTION VOUS AGREE VOUS SAURIONS GRE DE NOUS ENVOYER DORENAVANT LES
DECOMPTE TRAVAUX CIVILS UNIQUEMENT CAR AUTRES CATEGORIES SERONT EPUISEES
STOP SECUNDO EXPEDIONS CE JOUR COPIE DE CE CABLE AU MINISTRE DU PLAN ET
ATTENDONS AGREMENT GOUVERNEMENT POUR POUVOIR PROCEDER DEBOURSEMENTS ET
MODIFICATIONS ANNEXE 1 ACCORD CREDIT FIN CITATION VOUS SERIONS TRES
RECONNAISSANTS NOUS AVISER SI NOTRE PROPOSITION VOUS AGREE HAUTE CONSIDERATION

STECKHAN
INDEVAS

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME

Rainer B. Steckhan

DEPT.

Western Africa II-B

SIGNATURE

(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE:

I Erim:cm CAMEROON 229-CM

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cleared with and cc: Messrs. Buhler
Johnson
Koehig
cc: Mr. Oursin

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch:

DISPATCHED

AUG 29 0654 AM 1973

COMMUNICATIONS

HC

RECEIVED

RECEIVED AT THE OFFICE OF THE DIRECTOR OF THE
FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
WASHINGTON, D.C. 20535
ON AUGUST 29, 1973
AT 6:54 AM
FROM THE
COMMUNICATIONS SECTION
SUBJECT: [Illegible]

RECEIVED
FBI
WASHINGTON, D.C.
AUG 29 1973
COMMUNICATIONS SECTION

MISSING

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN

Paix — travail — Patrie

Office National des Ports
du Cameroun

Direction du Matériel et
des Ateliers

SEP 07 1973
WESTERN AFRICA REGION
TRANSPORTATION
HANDLED BY: Grant Diff
DATE ANSWERED: 9/25/73

UNITED REPUBLIC OF CAMEROON

Peace — Work — Fatherland

BORDEREAU récapitulatif des pièces adressées
MAIL ENCLOSURE SLIP ADDRESSED

à M. - to Mr. BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DEVELOPPEMENT
18 18 H Street N.W. Washington, DC 20433
U S A

Refx OBJET Crédit n° 229 CM

(A L'ATTENTION DE MONSIEUR OURSIN) Imp. AF-CONTACT Typ. Off 7. Douala.

NUMERO d'ordre Serial No	SOMMAIRE DESCRIPTION	NOMBRE des pièces NUMBER of enclosures	OBSERVATIONS REMARKS
1	Situation des travaux au 30 Juin 1973	2	✓ Pour compte rendu
2	P.V. réception provisoire de travaux relatifs au Marché N° DP/72/29/IDA/BAP du 18 Juillet 72	2	✓ -"-
3	P.V. de réception provisoire des travaux rela- tifs au marché n° DP/72/21/AID/BAP du 8 Juil- let 1972		Doc. # 50698

Reçu : — Received

A le 19.....

At on the

A le 19.....
At on the



27 AOUT 1973

S. NGANN YOUNG

ACCORD DE CREDIT N° 229 CM
SITUATION DES TRAVAUX AU

Cameroon - G. 229 Proj. Rep.
w/6 August 27, 1973

30 JUIN 1973

NATURE DES TRAVAUX OU DES PRESTATIONS	ENTREPRISES OU SOCIETES	DATE DE SIGNATURE ET N° DU CONTRAT	DATE DE NOTIFICATION	DELAI S	DELAI S REELS	ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU 30 JUIN 1973
<i>Quai minéralier de Bonabéri</i>	<i>SAINRAPT et BRICE SATOM</i>	<i>Marché n° DP/72/31/IDA BAP du 18 Juillet 1972</i>	<i>24 Juillet 72</i>	<i>10 mois</i>		RETURN TO W. AFRICA FILES <i>Battage des palplanches du rideau principal et secondaire, et remblais en cours - fin des travaux prévue pour le 30 Septembre 73</i>
<i>Aménagement parc à bois dallage</i>	<i>ASOUINI ENCORAD</i>	<i>Marché n° DP/72/29/IDA BAP du 18 Juillet 1972</i>	<i>26 Juillet 72</i>	<i>4 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>Travaux terminés. Procès-Verbal de réception provisoire joint</i>
<i>Aménagement parc à bois petit quai et coffres d'amarrage</i>	<i>SATOM</i>	<i>Marché n° DP/72/36 IDA/BAP/ du 6 Septembre 1972</i>	<i>10 Octobre 72</i>	<i>6 mois</i>		<i>En cours - fin des travaux prévue le 31 Août 1973</i>
<i>Fourniture d'une drague</i>	<i>Hydroland</i>	<i>Marché n° DP/72/21/AID BAP du 8 Juillet 1972</i>	<i>25 Juillet 72</i>	<i>7 mois</i>	<i>7 mois</i>	<i>Travaux terminés. Procès-Verbal de réception provisoire joint</i>
<i>Convention SOCOTEC surveillance construction quai minéralier</i>	<i>SOCOTEC</i>	<i>Conv. n° DP/72/30/AID BAP du 18 Juillet 1972</i>	<i>24 Juillet 72</i>	<i>10 mois</i>		<i>En cours</i>
<i>Convention Veritas sur veillance construction Drague</i>	<i>Bureau Veritas</i>	<i>Convention n° DP/72/12 AID du 18 Mai 1972</i>	<i>2 Août 72</i>	<i>5 mois</i>	<i>5 mois</i>	<i>Travaux terminés</i>
<i>Convention Manoka étude de factibilité des installations d'embarque ment des bois en grume</i>	<i>OCCR</i>	<i>Convention n° DP/72/20 AID du 7 Juin 1972</i>	<i>24 Juillet 72</i>	<i>5 mois</i>	<i>5 mois</i>	<i>Travaux terminés. Rapport définitif joint à la demande de retrait n° 10</i>
<i>Convention CEGOS BCEOM mise en place d'un système de comp- tabilité industrielle et commerciale</i>	<i>CEGOS BCEOM</i>	<i>Convention N° DP-72-44 AIB/BAP du 27 Novembre 1972</i>	<i>9 Décembre 1973</i>	<i>13 mois</i>		<i>En cours</i>

440098 IBRD UI

INCOMING TELEX

Cameroon - 0.229 John,
Log 137

590

RECEIVED

AUG 27 12 04 PM 1973

COMMUNICATIONS
SECTION

TLX NO 153

27/8/73

AUGUST 27, 1973

FROM: YAOUNDE

ATTN MR OURSIN

Distribution:

Mr. Oursin
Mr. Thalwitz

Mr. de la Renaudiere
Mr. Steckhan

HONNEUR VOUS DEMANDER SUITE RESERVEE A NOTRE TLX NO 147 DU
19/8/73. AVONS PLUSIEURS DECOMPTES BLOQUES DANS NOS SERVICES
ET ATTENDONS VOTRE PROMPTE REPONSE.
SALUTATIONS DISTINGUEES.

S. NGANN YONN

AUG 27 1973
WESTERN AFRICA REGION
TRANSPORTATION DIVISION

HANDLED BY:

DATE ANSWERED:

Cable
DI.
28 Aug 73

440098 IBRD UI

DIROPORT 5270KN

0329 EST

440098 IBRD UI

INCOMING TELEX

Cameroon - G. 229 Adm.
579
Log. 4

RECEIVED

FROM: YAOUNDE
August 18, 1973

AUG 18 9 13 AM 1973

TLX NO 147

19/8/73

COMMUNICATIONS
SECTION

Distribution

Mr. Oursin
Mr. Thalwitz
Mr. de la Renaudiere
Mr. Steckhan

Oursin

ATTN MR OURSIN

~~*Mr. Johnson*~~
Mr. de Katons

SUITE VOTRE TELEX DU 17 AOUT A/S CREDIT 229-CM ETANT DONNE
ANCIENNETE DES FOURNITURES VOUS SUGGERONS REGLEMENTS DE TOUS
LES DECOMPTES EN ATTENTE DANS VOS SERVICES ET ENSUITE EFFECTUER
NOUVELLE REPARTITION DU RELIQUAT.

HAUTE CONSIDERATION.

S. NGANN YONN

WESTERN AFRICA REGION

TRANSPORTATION DIVISION

HANDLED BY: *SG dm*

DATE ANSWERED: *NAN*

*transmitted to
Mr. ERIM who
will take the
necessary action
in liaison with Mr.
Petretto (Lombardi's)*

440098 IBRD UI

DIROPORT 5270KN

BN RECU SVP +?

OFFICE NATIONAL
DES PORTS DU CAMEROUN

Cameroun - C. 229 Solus

DS. 27/8
M. de Kato
BORDEREAU récapitulatif des pièces adressées
MAIL ENCLOSURE SLIP ADDRESSED

636

à M. - to Mr **BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION &**

LE DEVELOPPEMENT - 1818, H. Street, N. W.

WASHINGTON D. C. 20 433

(U. S. A.)

Imprimerie Nationale - Yaoundé — 4144

Ref. *W0-858* / *DS/ONPC*

NUMERO d'ordre Serial No.	SOMMAIRE DESCRIPTION	NOMBRE des pièces NUMBER of enclosures	OBSERVATIONS REMARKS
<i>1</i> ✓	<i>Doc. # 50706</i> Copie Décision N° 005/CA/ONPC du 13 septembre 1972 portant règlementation des marchés de l'Office National des Ports du Cameroun	1 ex.	AUG 27 1973 WESTERN AFRICA REGION TRANSPORTATION DIVISION HANDLED BY: <i>Kide M</i> DATE ANSWERED: <i>28 August</i>
2 ✓	Copie Décision N° 007/CA/ONPC du 13 septembre 1972 fixant le Statut du Personnel de l'Office National des Ports du Cameroun	1 ex.	
3 ✓	Annexe I à la décision N° 007/CA/ONPC : Classification professionnelle des emplois de l'Office National des Ports du Cameroun	1 ex.	Pour information.
4 ✓	Annexe II à la décision N° 007/CA/ONPC : Grille des salaires du personnel de l'Office National des Ports du Cameroun	1 ex.	
		4 p.	

Reçu : — Received :

A
At

le
on the

19.....

**LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE NATIONAL
DES PORTS DU CAMEROUN,**

**LE DIRECTEUR
GENERAL**



17 AOUT 1973

19.....

S. NGANN YONN

RECEIVED

1973 AUG 24 PM 3:46

COMMUNICATIONS
SECTION



Comoros - Cr. 229 Adm.

INCOMING CABLE

DATE AND TIME

OF CABLE: AUGUST 16, 1973

LOG NO.: 40/TELE/16

TO: INTBAFRAD

FROM: YACUNDE

ROUTING

ACTION COPY: MR. CURSIN
MR. THALWITZ
INFORMATION MR. DE LA REAUDIERE
COPY: MR. STECKHAN
DECODED BY:

TEXT:

ATTN MR CURSIN

REF. CR 229-CM SOUHAITERAIS CONNAITRE:

ALPHA: MONT EN DOLLARS DEBOURSEMENTS CREDITS 229 CM PAR CATEGORIE ET

BETA: NUMERO D'ORDRE DERNIERES DEMANDES DE RETRAIT HONOREES. REPONSE RAPIDE
SERAIT APPRECIEE. PRIERE REPONDE A DIROPORT 5270 KH.

DUPARC

n1

Aug 16 10 53 AM 1973

COMMUNICATIONS
SECTION

Cameroon - G. 229 Adm.

Form No. 27
(3-70)

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: DU PARC

DATE: AUGUST 16, 1973

DIROPORT 5270 KN

CLASS OF
SERVICE:

LT

DOUALA

COUNTRY:

CAMEROUN

TEXT:
Cable No.:

REF VOTRE TEL 16 AOUT STOP CATEGORIE UN SEPT CENT QUATRE VINGT QUINZE
MILLE SEPT CENT DIX DOLLARS STOP CATEGORIE DEUX CENT HUIT MILLE CENT
SOIXANTE CINQ DOLLARS STOP CATEGORIE TROIS CENT DIX HUIT MILLE SIX CENT
CINQUANTE NEUF DOLLARS STOP CATEGORIE QUATRE NEANT STOP DERNIERES DEMANDES
HONOREES QUINZE ET DIX SEPT STOP AUTRES DEMANDES EN ATTENTE DES CHANGEMENTS
DE CATEGORIES ET DE POURCENTAGES PROPOSES PAR NOTRE TELEGRAMME DU 3 AOUT 1973

OURSIN
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY: Chief, Transportation Division

NAME

T. Oursin

DEPT.

Western Africa Region

SIGNATURE

(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE:

Sec. Douala Port Project

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

JGrosdierdeMatons:db 7/14

cc: Messrs. Steckhan, Oursin

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch:

Cameroon - Cr. 229 Adm.

575

INCOMING CABLE

DATE AND TIME

OF CABLE: AUGUST 16, 1973

AUG 16 1973

LOG NO.: 40/TELEX/16

WESTERN AFRICA REGION

TO: INTBAFRAD

TRANSPORTATION DIVISION

FROM: YAOUNDE

HANDLED BY:

DATE ANSWERED: GROSIDJER DE MATONS

ROUTING

ACTION COPY: MR. OURSIN

MR. THALWITZ

INFORMATION MR. DE LA RENAUDIERE

COPY: MR. STECKHAN

DECODED BY:

TEXT:

Mr. de Matons.

ATTN MR. OURSIN

REF. CR 229-CM SOUHAITERAIS CONNAITRE:

ALPHA: ETAT EN DOLLARS DEBOURSEMENTS CREDITS 229 CM PAR CATEGORIE ET

BETA: NUMERO D'ORDRE DERNIERES DEMANDES DE RETRAIT HONOREES. REPOSE RAPIDE
SERAIT APPRECIEE. PRIERE REPONDRE A DIROPORT 5270 KN.

DUPARC

16 August

Cate I \$ 795,710

II 108,165

III 118,659

IV 0

no 15 2 mai 1973

=

17

=

demandes en suspension
que ne peuvent être déboursées dans
la proportion demandée

nl

OUTGOING WIRE

TO: EXCELLENCE
DOCTEUR MAIKANO ABDOULAYE

DATE: AUGUST 13, 1973

MINPAT

CLASS OF
SERVICE: LT

YAOUNDE

COUNTRY:

CAMEROUN

TEXT:

Cable No.:

REFERENCE CREDIT 229-CM ET NOTCAB 21 JUIN VIRGULE CREDIT 100-CM ET NOTCAB
6 JUILLET STOP N'AVONS PAR RECU ECHEANCES CREDITS EN REFERENCE STOP
RECONNAISSANT VOTRE HAUTE INTERVENTION EN VUE REMBOURSEMENT MEILLEURS
DELAIS STOP HAUTE CONSIDERATION

STECKHAN
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Rainer B. Steckhan

DEPT. Western Africa Regional Office

SIGNATURE *Rainer B. Steckhan*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: EE Irim:cs

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

Cleared in substance and cc.: Mr. Bararia

cc: Mr. Kounin
Embassy

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch:

Cameroon Cr 229
MM FOT 229
Douala Port
229 CM

Aug 6, 1973

NJOYA

Très URGENT

DIROPORT 5270 KN
216 15-39
X B C R 1116 KN

ZCZC FKN407 FEB405 WAA549
KNDA HZ UIAM 121
WASHINGTON DC 121/111 3 2205

OFFICE NATIONAL DES PORTS DU CAMEROUN DIRECTION GENERALE COURRIER	
Arrivée	6 AOUT 1973
Enregistré sous N°	2557
Sortie le	
Destination	

LT
M NGANN YOHM DIREPORT 5270 KN
DOUALACAMEROUN

RE*PROJET PORTUAIRE CREDIT 229-CM NOTCABLE DU 20 JUILLET
ALPHA HONNEUR VOUS PROPOSER REAFFECTER MONTANT DU CREDIT PAR
CATEGORIE COMME SUI
PRIMO TRAVAUX CIVILS 1.080.000 DOLLARS ETATS UNIS
SECUNDO FOURNITURE DRAGUE 250.000 DOLLARS
TERTIO PRESTATIONS DE SERVICES CONSULTANTS 170.000 DOLLARS STOP
CATEGORIE NON AFFECTEE SERAIT AINSI EPUISEE VOUS EXPEDIERONS
LETTRE MODIFIANT ANNEXE 1 DE
L'ACCORD DE CREDIT DES RECEPTION VOTRE
APPROBATION BETA HONNEUR VOUS INFORMER CONFORMEMENT AU
PARAGRAPHE 5 DE L'ANNEXE 1 DE
L'ACCORD CREDIT QUE NOUS ESTIMONS NECESSAIRE DE MODIFIER
LES POURCENTAGES DE DEBOURSEMENT COMME SUI 42 PERCENT POUR
TRAVAUX CIVILS ET 50 PER CENT POUR AUTRES CATEGORIES
TRES HAUTE CONSIDERATION
STECKHAN
INDEVAS

COLL 229-CM 1.080.000 250.000 170.000 1 5 1 42 50

NNNNTS
DIROPORT 5270 KN
X B C R 1116-KNT

BOOK OF TWO

OUTGOING WIRE

TO: SON EXCELLENCE
DOCTEUR MAIKANO ABDOULAYE
MINPAT
YAOUNDEM. NGANN YONN
DIRECPORT 5270 KN
DOUALA

DATE: 1e 3 AOUT 1973

CLASS OF
SERVICE: LT

COUNTRY: CAMEROUN

CAMEROUN

TEXT:
Cable No.:

RE PROJET PORTUAIRE CREDIT 229-CM NOTCABLE DU 20 JUILLET
ALPHA HONNEUR VOUS PROPOSER REAFFECTER MONTANT DU CREDIT PAR CATEGORIE
COMME SUIV: PRIMO TRAVAUX CIVILS 1.080.000 DOLLARS ETATS UNIS
SEGUNDO FOURNITURE DRAGUE 250.000 DOLLARS TERTIO PRESTATIONS DE
SERVICES CONSULTANTS 170.000 DOLLARS STOP CATEGORIE NON AFFECTEE
SERAIT AINSI EPUISEE. VOUS EXPEDIERONS LETTRE MODIFIANT ANNEXE 1
DE L'ACCORD DE CREDIT DES RECEPTION VOTRE APPROBATION BETA HONNEUR
VOUS INFORMER CONFORMEMENT AU PARAGRAPHE 5 DE L'ANNEXE 1 DE L'ACCORD
CREDIT QUE NOUS ESTIMONS NECESSAIRE DE MODIFIER LES POURCENTAGES
DE DEBOURSEMENT COMME SUIV: 42% POUR TRAVAUX CIVILS ET 50% POUR
AUTRES CATEGORIES. TRES HAUTE CONSIDERATION

STECKHAN
INDEVAS

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Mr. Rainer B. Steckhan

DEPT. West Africa

SIGNATURE *Rainer B. Steckhan*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: I.Erim:cm 1.E.

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cleared with and cc:
Messrs. Buhler
Moussu-Rizan
de Matons

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch: *50*

0502 EST

INCOMING TELEX

Commissaire - G. 228 *W. de la Renaudiere*
Log. 138

440098 IBRD UI

FROM: DOUALA
July 26, 1973

TLX NO 135

26/7/73

(GHS)

RECEIVED
JUL 26 10 33 AM 1973
COMMUNICATIONS
SECTION

Distribution

Mr. Oursin ✓
Mr. Thalwitz
Mr. Steckhan
Mr. de la Renaudiere

ATTN MR OURSIN

*✓ Oursin
de la Renaudiere*

VOUS AI DEMANDE PAR LETTRE NO 570/DG/ONPC DU 5 JUIN 1973
CERTAINES DE VOS PUBLICATIONS. VOUS SERAI RECONNAISSANT
ME FAIRE SAVOIR S'IL ME SERA POSSIBLE D'OBTENIR CES DOCUMENTS.
HAUTE CONSIDERATION

S. NGANN YONN

*What happened
plse. follow up*

JUL 26 1973
WESTERN AFRICA REGION
TRANSPORTATION DIVISION
HANDLED BY: *[initials]*
DATE ANSWERED: *[initials]*

440098 IBRD UI

DIROPORT 5270KN BIEN RECU ?

0902 ESTO

440098 18RD UI

INCOMING TELEX

Commissaire - Ci 229 10000

Log. 138

FROM: DOUALA
July 26, 1973

TLX NO 135

26/7/73

Distribution
Mr. Oursin
Mr. Thalwits
Mr. Steckhan
Mr. de la Renaudiere

ATTN MR OURSIN

VOUS AI DEMANDE PAR LETTRE NO 570/DG/ONPC DU 5 JUIN 1973

CERTAINES DE VOS PUBLICATIONS. VOUS SERAI RECONNAISSANT

ME FAIRE SAVOIR S'IL ME SERA POSSIBLE D'OBTENIR CES DOCUMENTS.

HAUTE CONSIDERATION

S. NGANN YONN

440098 18RD UI

DIRPORT 5270KM BIEN RECU 2

BOOK OF TWO

OUTGOING WIRE

TO: 1) EXCELLENCE
DOCTEUR MAIKANO ABDOULAYE
MINPAT.
YAOUNDE

DATE: JULY 20, 1973

CLASS OF LT
SERVICE:

ITT

COUNTRY: 2) MONSIEUR NGANN YONN
DIROPORT
DOUALA

TEXT:
Cable No.: CAMEROON

SOUMETTRONS PROCHAINEMENT VOTRE APPROBATION MODIFICATION DES POURCENTAGES
DEBOURSEMENT INSCRITS ANNEXE 1 ACCORD DE CREDIT 229-CM POUR PERMETTRE BANQUE
DE DEBOURSER AU PRORATA DES DEPENSES DU PROJET PORTUAIRE JUSQU'A CLOTURE
RECEMENT REPORTEE AU 31 DECEMBRE 1973 STOP ETANT DONNE FAIBLE MONTANT
RESTANT DISPONIBLE SUR CE CREDIT ET COMPLICATION PROCEDURES ET SAUF
OBJECTION GOUVERNEMENT ET PORT PROPOSONS NE PAS INCLURE FINANCEMENT ETUDE
PROFONDEUR CHENAL DANS MODIFICATION CI-DESSUS MENTIONNEE STOP HAUTE
CONSIDERATION

PALEIN
INTABFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Michel Palein
Loan Officer
DEPT. Western Africa Regional Office

SIGNATURE *Michel Palein*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: MPalein:mw

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

Cleared with and cc: Messrs. Bühler
de Matons
Grant Duff

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch:

50

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATIONINTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENTINTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

978-8304

TO: MONSIEUR BORNA
UNDEVPRO
YAOUNDE

DATE: JULY 17, 1973

CLASS OF
SERVICE:IT
fely
WUI

DECLASSIFIED

OCT 26 2017

WBG ARCHIVES

COUNTRY: CAMEROON

TEXT: CONFIDENTIEL ATTENTION MONSIEUR DELARENAUDIERE DIRECTEUR BANQUE MONDIALE.
Cable No.: ARRIVANT MONT FEBE DIXNEUF JUILLET STOP VERY GRATEFUL YOU DISCUSS WITH
MINPAT AND MINFIN SERIOUS OVERDUE PAYMENTS TO BANK AS FOLLOWS DUE
JUNE ONE 180 CM HIGHWAYS DOLLARS 26,722.01 AND 229 CM PORT DOLLARS
3,322.46 COMMA DUE JUNE FIFTEEN 161 CM EDUCATION DOLLARS 1,838.90
AND DUE JULY ONE 100 CM CAMDEV DOLLARS 50,968.90 STOP CONTROLLERS
HAS REPEATED NOTIFICATIONS AND PROGRAM HAS SENT REMINDERS WITH NO
EFFECT TO DATE STOP PLEASE ADVISE AND CONFIRM APPROPRIATE ADDRESSEES
FOR FUTURE INSTALLMENT NOTIFICATIONS STOP REGARDS

STECKHAN
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Rainer B. Steckhan
Chief, Division of Programs
DEPT. Western Africa Regional OfficeSIGNATURE *Rainer B. Steckhan*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: MPalein:mw

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cc: Messrs. Topolsky
Gray

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch: ☒

July 13, 1973

Mr. NGANN YONN
Office National des Ports
DOUALA
CAMEROON

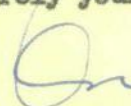
Dear Mr. Ngann Yonn:

CAMEROON: Douala Port Project - Cr. 229-CM
Progress Reports

You will recall from our previous letters to you and from discussions with Bank supervision missions, that the Association asks all its borrowers to submit reports each quarter. The information requested on Douala Port Project was outlined in our letter to Government dated August 26, 1971, but reports have not yet been received.

We therefore ask you to send us a progress report at your earliest convenience for the period ending June 30, 1973. Would you also kindly let us know whether launching ramps are to be constructed at the timber berth as discussed in our cable dated March 27, 1973.

Sincerely yours,


T. Oursin

Chief, Transportation Projects Division
Western Africa Regional Office

CC: Ministry of Planning
Yaounde, Cameroon

Mr. Levy

 DGrantDuff/jl 74M

Comission - Loan 663/180 Admin.
Comission - C. 161 Admin.
✓ Comission - C. 229 Admin.

July 11, 1973

AIR MAIL

Ministere du Plan et du Developpement
Yaounde
Federal Republic of Cameroon

Attention: Dr. Malomo Abdoulaye

Re: Development Credit Nos. 161 CM,
180 CM and 229 CM

Gentlemen:

Further to our cable dated July 6, 1973, we are enclosing a second copy of our billing letters dated April 25, 1973, with the respective Statements of Account as at March 31, 1973, with regard to Credit Nos. 180 CM and 229 CM. Also we are enclosing the billing letter dated May 8, 1973, with the respective Statement of Account as at April 14, 1973, with regard to Credit No. 161 CM.

Sincerely yours,



D. W. Gray
Deputy Chief, Accounting Division
Controller's Department

Enclosures

cc: Ministry of Finance
Yaounde
Federal Republic of Cameroon
Attention: Mr. Omana Awana

cc: Mr. Palein, Country Programs II, W. Africa
Mr. Topolsky, Cashier's Div., Treasurer's
Messrs. Rutland, Gray & Elliott
FILE: Credit Statement Folders 180 CM, 229 CM, 161 CM

ICardash/mk

le 11 juillet 1973

PAR AVION

Ministère du Plan et du Développement
Yaoundé
République Unie du Cameroun

A l'attention de Monsieur Maikano Abdoulaye

Objet: Crédits de développement Nos 161 CM, 180 CM
et 229 CM

Messieurs,

Comme suite à notre télégramme du 6 juillet 1973, nous vous adressons ci-inclus une copie supplémentaire de nos lettres du 25 avril 1973 auxquelles étaient joints les relevés de comptes arrêtés au 31 mars 1973, portant sur les Crédits Nos 180 CM et 229 CM. Nous nous permettons également de vous faire parvenir, par la même occasion, copie de notre lettre du 8 mai 1973 et du relevé de compte arrêté au 14 avril 1973 concernant le Crédit No 161 CM.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée,


D. W. Gray
Chef adjoint de la Division
de la comptabilité
Département du contrôle

Pièces jointes

cc: Ministère des finances
Yaoundé
République Unie du Cameroun

A l'attention de Monsieur Onana Awana

OUTGOING WIRE

TO: BOOK OF 2 CABLES

DATE: ~~XXXXX, XXXXX~~ LE 6 JUILLET
1973

CLASS OF
SERVICE: LT

COUNTRY:

TEXT:
Cable No.:

REFERENCE CREDITS 180 CM, 229 CM ET 161CM MONTANTS PAYABLES LE 1 ER JUIN ET LE
COMPTÉ
15 JUIN PAS ENCORE REÇU STOP VEUILLEZ VOUS REMETTRE A NOTRE/COMPTÉ FEDRESERVE
BANK DE NEWYORK EN FEDRESERVE FUNDS ATTENTION: FOREIGN DEPARTMENT LES SUIVANTS:
POUR CREDIT 180 CM DOLLARS EU 26,722.01 POUR CREDIT 229 CM DOLLARS EU 3,322.46
COPIES
ET POUR CREDIT 161 CM DOLLARS EU 1,838.90 STOP/COPIES DES COMPTÉ ENVOYER PAR-AVION

INDEVAS

RE CREDITS 180 CM, 229 CM AND 161 CM AMOUNTS PAYABLE JUNE 1 AND JUNE 15 NOT YET
RECEIVED STOP PLEASE REMIT TO OUR ACCOUNT FEDRESERVE BANK OF NEW YORK IN
FEDRESERVE FUNDS ATTENTION: FOREIGN DEPARTMENT THE FOLLOWING: ON 180 CM U.S.
DOLLARS 26,722.01 ON 229 CM U.S. DOLLARS 3,322.46 AND ON 161 CM U.S. 1,838.90
STOP COPIES OF STATEMENT BEING AIRMAILED

INDEVAS

ENGLISH

~~ABOVE~~ TRANSLATION - NOT TO BE TRANSMITTED

(1)

DR. MAIKANO ABDOULAYE

MINPAT

YAOUNDE
CAMEROON

(2)

MR. ONANA AWANA

MINFIN

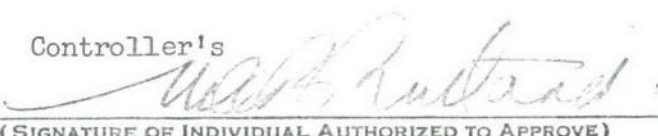
YAOUNDE
CAMEROON

NOT TO BE TRANSMITTED

MESSAGE AUTHORIZED BY:

NAME Walter C. P. Rutland

DEPT. Controller's

SIGNATURE 
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

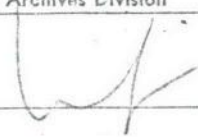
ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cc: Mr. Palein, Country Programs II, W.
Mr. Topolsky, Cashier's, Africa
Messrs. Rutland, Gray, Elliott
File: Credit Statement Folders 180 CM,
LCardash/ty 229 CM, 161 CM

For Use by Archives Division

Checked for Dispatch: 

460-08

CM-CR. 229

JUNF, 1973

Country CAMEROON	Loan # Credit # 229 Investment #	Project
---------------------	--	---------

Title and Description

1. Schema Directeur - Informatique
 2. Statistiques et Gestion de L'Information
 3. Modele Globa- Gestion Comptable et Financiere

100000000
(1973)

Document Date 1973	Prepared By UNPS and SINGO. - Systeme
Transmittal Letter No.	From
Date	No Letter-Copy Card for File
	Document # 59.000

Mr. D. Johnson

June 26, 1973

B. du Parc

CAMEROON - Depth of the Channel Study; review of proposals

1. Six proposals have been sent to the National Port Authority; they have been transmitted to the Bank on June 21. They are:

1. Thomsen Transport Analysts (The Netherlands)
2. Davies and Robson (GB)
3. BCEOM (France)
4. SETEC (France)
5. SCET (France)
6. EOCENTRE (France)

2. All six proposals include prices. Given the fact that the terms of reference were quite detailed and explicit, the proposals are mostly an interpretation of the TOR. The main differences between them lie, therefore, in the planning of the study, the manpower and the qualification of the team involved.

3. Thomsen Transport Analysts

(i) The proposal is limited to a one page telex. No mention is given of how the study will be conducted.

(ii) Manpower: 12 man-months, 5 team members; price: 220,000 guilders -
to 322,300 FF.

(iii) Duration study will take at least 5 months.

(iv) Only proposal made in English; adequacy of the team in French is unknown.

(v) Team members appear generally very well qualified with extensive experience in port engineering and operation; it is the only team including the services of a dredging expert.

Summary:

This could have been a very good proposal; however, it is not known how long their top experts will be used, nor their knowledge of French. In addition, the duration of study (5 months) is not acceptable. Therefore, I do not recommend to retain the firm.

June 26, 1973

4. Davies and Robson

- (i) They have submitted a proposal in French. The language is very poor and make the reading extremely hard. Their interpretation of the TOR is generally good.
- (ii) Manpower: 79 men/weeks (+18 men/months); 7 team members; price: 529,700 (given as equal to CFAF 17.82 million or US\$74,000) = +350,000 FF on the basis of CFAF quoted; + = to 300,000 FF on the basis of the £ quotation.
- (iii) Duration: 4 months to the draft report.
- (iv) Although the team seems of good caliber, team members seem to have only an average expertise in ports.

Summary:

Proposal could be acceptable; however, poor French will make it hard for them to come up with a good report. I do not recommend them.

5. BCEOM

- (i) The proposal is interesting and indicates that BCEOM has a very good knowledge of port studies, especially in West Africa. We could expect a good job from them.
- (ii) Manpower: about 11.5 man-months (9 in France); 4 men; price: 292,000 FF.
- (iii) Duration: 4 months.
- (iv) The main weakness of the proposal is the team: indeed only the project manager seem to have substantial experience of port operations; although he will spend 70 working days in France on the study, he will be in Douala only for 2 weeks; the other team members do not appear to have adequate experience.

Summary:

The proposal is interesting but too much reliance is placed on the project manager without adequate assistance. I do not recommend the firm.

6. SETEC

- (i) Their proposal is very sophisticated; in my opinion, it relies too heavily on a simulation model. The results could be very interesting but could also be disastrous; there would be no way of making any adjustment in the report.

(ii) Manpower: 12.5 man-months; 7 team members excluding 4 consultants putting each 3 days of work! Price: 372,080 FF (due to heavy support costs; computer; secretarial, etc.).

(iii) Duration: 3 months before draft report.

(iv) The team does not appear to have special expertise for this study.

Summary:

The proposal does not fit the spirit of the study and can be a waste of time. It is also too complex, and might lack the necessary flexibility.

7. SCET

(i) The proposal is interesting although some adjustments should be made. They seem to have understood the basic purpose of the study; and have a data bank, which would facilitate the work.

(ii) Manpower: 9.25 man-months, including 1.5 months of an infrastructure technician; 6 members in the team, including the technician; price: 269,000 FF.

(iii) Duration: 3 months before draft report.

(iv) The team appears of mixed value; the project manager does not have special expertise in port operations and studies; the transport economist will not to visit Africa which is rather strange.

Summary:

The proposal could be acceptable; however, before a firm commitment is made, discussion should be held with SCET.

8. ECOCENTRE

(i) The proposal is a copy of the TOR; however, a flowchart gives a good idea of how the study will be conducted; Ecocentre would rely on its data bank.

(ii) Manpower: 10 man-months; 7 team members; price: 260,000 FF.

(iii) Duration: 3 months before draft report.

(iv) Although references are sketchy, the team appears very strong; it includes a ship commander.

June 26, 1973

Summary:

One gets the impression that Ecocentre can do a very good job; their proposal should be accepted; the fact that they are presently working for NFA (installation d'une unite de reparation navale) gives them a plus.

9. Proposals could be summarized as follows:

	<u>Manpower</u> <u>(man-month)</u>	<u>Number</u> <u>team</u> <u>members</u>	<u>Duration</u> <u>(months)</u> ^{1/}	<u>Price</u> <u>(in FF)</u>	<u>Quality of</u> <u>proposal</u>	<u>Quality of</u> <u>team</u>	<u>Other</u>
Thomsen	12	5	5	322,300	unknown	good +	language -
Les & Robson	+18	7	4	300,000 ^{2/}	good	good	language -
BCDOM	11.50	4	4	292,000	good +	good -	
SETEC	12.50	7	3	372,080	good -	good -	too sophis- ticated -
SCET	9.25	6	3	269,000	good +	good	data bank +
ECOCENTRE	10	7	3	260,000	good	good +	data bank +

^{1/} before the draft final report.

^{2/} 229,700.

10. Recommendation:

Ecocentre seems the top choice; SCET could be retained, but only after adjustments and review of their manpower planning. The data bank that these two firms have seems to give them an edge in terms of manpower needed and therefore in price.

BduFarc:hw

cc: Messrs. Grant Duff, Palein, Levy, De Gryse

Form No. 27
(3-70)

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: BOOK OF TWO

DATE: JUNE 21, 1973

SON EXCELLENCE ONANA AWANA
MINFIN

CLASS OF
SERVICE: LT

SON EXCELLENCE DR. MAIKANO ABDOULAYE
MINPAT

COUNTRY:

YAOUNDE
CAMEROON

TEXT:
Cable No.:

REFERENCE CREDITS 180 CM ET 229 CM NOTCABLE DU 6 JUIN POINT VIRGULE
~~XXXXXXXX~~

CREDIT 161 CM ET NOTRE LETTRE DU 8 MAI STOP REMBOURSEMENT MILLE HUIT

CENT TRENTE HUIT DOLLARS ET QUATREVIINGT CENTIMES DU CREDIT 161 CM DU

LE QUINZE JUIN DERNIER AINSI QUE REMBOURSEMENTS CREDITS 180 CM ET 229 CM

DUS LE PREMIER JUIN DERNIER NON RECUS STOP HONNEUR VOUS PRIER NOUS AVISER

SITUATION STOP TRES HAUTE CONSIDERATION

STECKHAN
INDEVAS

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Rainer B. Steckhan

DEPT. Western Africa Regional Office

SIGNATURE (SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: IRLM:cb 1E

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cleared with and cc.: Mr. Bararia

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch:

OFFICE NATIONAL
DES PORTS DU CAMEROUN

BORDEREAU récapitulatif des pièces adressées
MAIL ENCLOSURE SLIP ADDRESSED

à M. - to Monsieur le DIRECTEUR DE LA BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DEVELOPPEMENT,
1818, H. Street, N. W. WASHINGTON D.C. 20433 - USA

Ref. 0-505/DG/ONPC

Imprimerie Nationale - Yaoundé — 4144

NUMERO d'ordre Serial No.	SOMMAIRE DESCRIPTION	NOMBRE des pièces NUMBER of enclosures	OBSERVATIONS REMARKS
1	Rapport en date du 19 avril 1973 sur la situa- tion du parc à bois du Port de DOUALA	1 ex.	JUN 20 1973 WESTERN AFRICA REGION
2	Lettre N° 0-484/DG/ONPC du 5 mai 1973 adressée au Ministre du Plan et de l'Aménagement du Territoire a/s termes de référence de l'étude complémentaire sur la rentabilité économique de l'approfondissement du chenal d'accès au Port de DOUALA (photocopie)	1 ex.	TRANSPORTATION DIVISION HANDLED BY: Grant Duff DATE ANSWERED: 6/20/73
3	Ampliation Lettre N° 0-483/DG/ONPC du 4 mai 1973 adressée à la BIRD a/s objet cité ci- dessus	1 ex.	No reply req'd all documents previously dealt with by Area Comptrollers etc.
4	Photocopie Téléx N° 76 du 5 mai 1973 adressé à la BIRD	1 ex.	
5	Photocopie Téléx N° 193 du 5 mai 1973 de ECOCENTRE	1 ex.	
6	Lettre adressée aux consultants a/s termes de référence décrivant les prestations visant à définir la profondeur des accès au port de DLA	1 ex.	

Reçu : — Received :

A le 19.....
At on the

A le 19.....
At on the

BORDEREAU récapitulatif des pièces adressées
MAIL ENCLOSURE SLIP ADDRESSED

à M. - to Mr.

Ref.

Imprimerie Nationale - Yaoundé — 4144

NUMERO d'ordre Serial No.	SOMMAIRE DESCRIPTION	NOMBRE des pièces NUMBER of enclosures	OBSERVATIONS REMARKS
	- Suite -		
7	Bilan de la S. E. P. B. C.	1 ex.	
8	Etats statistiques du Port de DOUALA des mois de :		
	- Janvier	1 ex.	Satisfaction à votre Télex du 4 mai 1973.
	- Février	1 ex.	
	- Mars	1 ex.	

Reçu : — Received :

A
Atle
on the

19

LE



le 10 MAI 1973

on the

19

LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE NATIONAL DES
PORTS DU CAMEROUN,

S. NGANN YONN

INCOMING TELEX

CAM-PTI
Cam PT II

Log.216

RECEIVED

Concours - C. 229 AOM
Caucasus - 3 Ports (2)
38 PM 1973

RCA1128/15

248423 IBRD UR

Distribution:

Mr. De La Renaudiere
Mr. Steckhan
Mr. Thalwitz
Mr. Oursin

COMMUNICATIONS
SECTION

27

FROM/AOUNDE

Mr. Palain
Mr. Fles

TELEX N. 132T DU 15 JUIN 1973

DE MINPAT A INTBAFRAD WASHINGTON

ATTENTION MONSIEUR DE LA RENAUDIERE

REFERENCE V'TELEX DU 13 JUIN 1973 STOP

HONNEUR VOUS CONFIRMER ACCORD DIRECTEUR GENERAL OFFICE NATIONAL
PORTS POUR PAYER SUR SES FONDS PROPRES 11 MILLIONS DE FRANCS CFA
RELATIFS ETUDE SUR DRAGAGES CHENAL STOP

VOUS DONNE AUSSI MON ACCORD POUR PROLONGATION JUSQU'AU 31 DECEM-
BRE 1973 LA DATE DE ~~CLATUE~~ CLOTURE CREDIT 229CM (PREMIER TRONCON
PORTUAIRE) AFIN PERMETTRE ACHEVEMENT TRAVAUX STOP

HAUTE CONSIDERATION STOP ET FIN

DR MAIKANO ABDOULAYE

MINISTRE DU PLAN ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

248423 IBRD UR

MINPAT 8268KN

0240 ESTO

440098 1BRD UI

INCOMING TELEX

Courroux A.229 Admin
Log. 25

FROM: YACUMDE - June 15, 1973

TLX NO 101

15/6/73

JUN 15 8 37 AM 1973

Distribution

Mr. Oursin
Mr. Thalwits
Mr. de la Renaudiere
Mr. Steckhan

ATTN MR OURSIN

SUITE VOTRE TELEX 14 JUIN SUJET ANALYSE OFFRES ETUDE ECONOMIQUE
CHENAL HONNEUR VOUS DONNER NOTRE ACCORD SUR PROCEDURE PROPOSEE
COURRIER SUIT.

HAUTE CONSIDERATION

S. NGANN YONN

440098 1BRD UI

DIROPORT 5270KN BIEN RECU ?

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

*✓ Cameroon - Cr. 229 - Admin
Ext. of closing date*

OUTGOING WIRE

TO: SON EXCELLENCE
DR. MAIKANO ABDOULAYE
MINISTRE DU PLAN ET DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
YAOUNDE

DATE: LE 12 JUIN 1973

CLASS OF
SERVICE:

LT

117

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT:
Cable No.:

HONNEUR VOUS PROPOSER PROLONGATION DATE CLOTURE CREDIT 229 CM
(PREMIER PROJET PORTUAIRE) JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1973 AFIN
PERMETTRE ACHEVEMENT TRAVAUX STOP PROCEDERONS AJUSTEMENT CATEGORIES
FONDS CREDIT 229 CM DONT MONTANT TOTAL RESTERAIT INCHANGE DES RECEPTION VOTRE
REPONSE A MM NOCABLE 2 AVRIL RELATIF FINANCEMENT ETUDE CHENAL STOP
SAURIONS GRE RECEVOIR VOTRE ACCORD PAR RETOUR TELEX AVANT 30 JUIN, ~~LA~~
DATE CLOTURE ACTUELLE TRES HAUTE CONSIDERATION

~~STOCKHOLMXXXXXXXXXX~~
~~INTBAFRAD~~

DE LA REAUDIERE
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

X. de la Renaudière

NAME

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

DEPT.

Western Africa II-B

SIGNATURE

(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE:

IERim:cm

1.E.

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cleared with and cc:

Messrs. De Gryse

Moussu Rizan

Bühler

cc: Mr. Kochman

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch:

★

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: M. NGANN YONN
DIRECTEUR GENERAL DE
L'OFFICE NATIONAL DES PORTS
DOUALA

DATE: LE 12 JUIN 1973

CLASS OF
SERVICE: LI

COUNTRY: CAMEROUN

TEXT:
Cable No.:

VENONS DE CABLER A SON EXCELLENCE DR MAIKANO ABDOULAYE COMME SUIV CITATION
HONNEUR VOUS PROPOSER PROLONGATION DATE CLOTURE CREDIT 229 CM
(PREMIER PROJET PORTUAIRE) JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1973 AFIN
PERMETTRE ACHEVEMENT TRAVAUX STOP PROCEDERONS AJUSTEMENT CATEGORIES
FONDS CREDIT 229 CM DONT MONTANT TOTAL RESTERAIT INCHANGE DES
RECEPTION VOTRE REPONSE A NOCABLE 2 AVRIL RELATIF FINANCEMENT ETUDE
CHENAL STOP SAURIONS GRE RECEVOIR VOTRE ACCORD PAR RETOUR TELEX
AVANT 30 JUIN, LA DATE CLOTURE ACTUELLE STOP FIN CITATION HAUTE
CONSIDERATION

STECKHAN
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Rainer B. Steckhan

DEPT. Western Africa II-B

SIGNATURE *Rainer B. Steckhan*
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: I.Erim:cm 1.E.

ORIGINAL (File Copy)
(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

cleared with and cc:
Messrs. De Gryse ✓
Moussu-Rizan ✓
Bühler ✓

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch: *[Signature]*

3

0223 EST

440098 IBRD UI

FROM: YAOUNDE - June 12, 1973

TLX NO 98

ATTN MR OURSIN

HONNEUR VOUS DEMANDER CONFIRMATION REPORT DATE CLOTURE CREDIT

229 CM AU 31 DECEMBRE 1973

HAUTE CONSIDERATION

S. NGANN YONN

440098 IBRD UI

DIROPORT 5270KN

BIE RECU ?

INCOMING TELEX

RECEIVED

JUN 12 9 19 AM 1973

COMMUNICATIONS
SECTION

Distribution

Mr. Oursin
Mr. Thalwitz
Mr. de la Renaudiere
Mr. Steckhan

JUN 12 1973

WESTERN AFRICA REGION

TRANSPORTATION DIVISION

HANDLED BY: *None reqd.*

DATE ANSWERED:

*Answered
by Eng. Eim.
D.L.*

Mr. Johnson

*plese agree with Pelerin
how to handle;
this is not our
business*

On

BOOK OF TWO

OUTGOING WIRE

TO: EXCELLENCE
MONSIEUR ONANA AWANA
MINISTRE DES FINANCES
YAOUNDE

EXCELLENCE
DR. MAIKANO ABDOULAYE
MINPAT
YAOUNDE

DATE: 6 June 1973

CLASS OF
SERVICE: LT

COUNTRY: CAMEROON

TEXT: REFERENCE CREDITS 180 CM ET 229 CM ET NOTRE LETTRE DU VINGT CINQ AVRIL
Cable No.: STOP ECHEANCE VINGT SIX MILLE SEPTCENT VINGT DEUX DOLLARS ET UN CENTIME
ETATSUNIS (CREDIT 180CM) AINSIQUE TROIS MILLE TROISCENT VINGT DEUX
DOLLARS ET QUARANTE SIX CENTIMES ETATSUNIS (CREDIT 229) DUE LE PREMIER
JUN DERNIER NON RECUE STOP HONNEUR VOUS PRIER NOUS AVISER SITUATION
STOP TRES HAUTE CONSIDERATION

STECKHAN
INDEVAS

English translation (not for transmittal)

RE Credits 180 CM and 229 CM and our letter of April 25. US\$ 26,722.01
under Credit 180 CM and US\$ 3,322.46 under Credit 229 CM due June 1 last not
received. Please advise status. BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY:

NAME Rainer B. Steckhan

DEPT. Western Africa II B

SIGNATURE (SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE: IErimal 12 -

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

Cleared with and cc:Mr. Bararia
cc:Mr. Kochman

For Use By Communications Section

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

Checked for Dispatch:

SNY/MCM

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
UNITED REPUBLIC OF CAMEROON

OFFICE NATIONAL DES PORTS
NATIONAL PORTS AUTHORITY

5 Boulevard LECLERC

P.O. BOX : { 4020 DOUALA
Boîte Postale : {
Télex : 5270

N° 0-570 /DG/ONPC

DOUALA, le 5 JUIN 1973

LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE
NATIONAL DES PORTS DU CAMEROUN

THE GENERAL MANAGER OF THE CAMEROON
NATIONAL PORTS AUTHORITY

JUN 12 1973
WESTERN AFRICA REGION
TRANSPORTATION DIVISION
H. GROSSDIER DE MATONS
HANDLED BY:
DATE ANSWERED: August 8, 1973

A Monsieur T. OURSIN,
Chef de la Division des Projets de Transport
To Mr. Bureau Régional de l'Afrique de l'Ouest,
Banque Internationale pour la Reconstruction
et le Développement (B. I. R. D.)
1818, H. Street, N. W.
WASHINGTON D. C. 20433

(U. S. A.)

Cher Monsieur,

Je vous serais reconnaissant de me faire parvenir,
éventuellement à mes frais, les publications dont la liste est
ci-jointe, tirées du catalogue de la Banque Mondiale :

- ✓ - N° 167 : Economic System models for transport Sector studies.
E. P. Holland
July 1972 - W P. 131
- P [S - N° 169 : The economic benefits of road transport projects.
Herman G. Varder Tak
Anandamp Ray - O P 13
- X - N° 170 : Central American ports study
Anandamp Ray
Oct. 1971 - W. P 117
- X - N° 175 : The economic regulation of the road transportation
industry
Comad J. Dort - E. C P 177
- ✓ - N° 179 : A Framework for urban transport studies
Koicki Mera - W P. 73

.../...

• • • • •

10. 2. 7. 7

X - N° 182 : Optimum depth of water in a port
Anandamp Ray - W P. 67

✓ - N° 183 : Railroad cost performance model
Leon H. Miller - W P. 63

X - N° 184 : Transfer cost performance model
Clell G. Harral - W P. 64

X - N° 185 : Transport network model
Feb. 1970
Leon H. Miller - W P. 61

X - N° 117 : Estimating of the Shadow price for Foreign
exchange in project appraisal
Bela Balassa
Feb. 1973 - W P. 142

✓ - N° 188 : The optimum number of berths of a port
J an de Weille
Anandamp Ray - W P. 29

P [S - N° 189 : Sector and project planning transportation
Hans A Adler - O P. 4

S'il existe d'autres publications intéressantes,
vous pourrez également me les faire parvenir dans la mesure
du possible.

En espérant que vous comprendrez l'importance
que j'attache à cette documentation, eu égard aux différents
problèmes qui nous préoccupent actuellement, je vous prie de
bien vouloir recevoir, Cher Monsieur, mes salutations
les meilleures.



OFFICE MEMORANDUM

TO: Mr. T. Oursin

FROM: J. De Gryse

SUBJECT: CAMEROON - Discussion with consultants on port and railway projects
Full Report

DATE: June 5, 1973

In accordance with Terms of Reference dated May 22, 1973, I visited the consulting firms OCCR, ECOCENTRE, SOFRERAIL and OFFEROM in Paris, on May 28-31, to discuss the status of studies related to the preparation and supervision of the above-mentioned projects. A list of persons met is in Annex 1.

1. With OCCR (in association with SOGREAH, and DSBI):(a) Fishing Port

- (i) The draft report was issued on March 1973. It has been recently discussed between National Ports Authority (NPA) and Mr. Frossart (DSBI) in Douala. The outcome of the meeting is unknown, and information should be requested from NPA.
- (ii) NPA has not yet instructed OCCR to release a copy of the report to the Bank. A reminder should be sent to NPA.

(b) Channel Study

- (i) As suspected the purpose and scope of the study was originally misunderstood. By letter dated March 10, 1973 (at the time the pre-appraisal mission was still in Douala) NPA instructed OCCR to prepare a model to assess the optimum channel depth based on actual and forecast shipping pattern along the West Coast of Africa. The study was thus asked for before the Bank could prepare, as requested by Government and NPA, the terms of reference for the channel study (they were sent to Douala on April 11). The model is solely based on traffic data for Douala without taking into account tonnage handled and draft used in other ports on the West Coast of Africa. The consultants admit that the model is of little use (it concludes that the optimum depth is 7.80 m at low water, which happens to be close to the conclusions of the Bank appraisal team (7.00 m).
- (ii) The terms of reference prepared in the Bank and agreed upon by NPA provide that the consultants to be selected will be given by OCCR/SOGREAH/DSBI all technical information on quantities and costs of construction and maintenance dredging

June 5, 1973

for given depths. OCCR has not yet started gathering the information, but claims that it can be done in one week. This is highly questionable, and NPA should be invited to remind OCCR to provide as soon as possible the information needed.

- (iii) As noted during previous missions there is an evident lack of coordination between NPA and OCCR/SOGREAH/DSBI, as well as between the latter associated firms. As an example, OCCR did not know whether DSBI had received and reviewed the report on the channel borings prepared by the Laboratory of Public Works in Yaounde. This information is essential to determine dredging costs and type of equipment to be used.
- (iv) OCCR has not decided whether or not to make a proposal for the channel study.

(c) Douala-Yaounde realignment

The final version of the report takes into account Regifercam's comments. It is being printed.

2. With ECOCENTRE:

(a) Workshops and naval repair facilities

- (i) The draft report on Phase II (technical description of the facilities required in relation to the market prospects defined in Phase I) was issued in May. A copy was given to me, and is being sent to Messrs. Grant Duff and du Parc.
- (ii) The report deals exclusively with naval repair facilities; it does not cover the important workshop facilities required to maintain the port's installations and equipment. It is not known whether that part of the workshop's study will be carried out by NPA itself or by consultants. Information should be requested from NPA.
- (iii) Ecocentre recommends to locate the workshops at the upstream end of the port area (adjacent to the Wouri bridge), and to build the fishing port at the location provided for the workshops in the master plan. This major change (which again may delay the preparation of design and the project appraisal progress) is prompted by:
 - better soil conditions in the area close to the Wouri bridge;
 - preventing intensive fishing craft traffic in front of the workshops' area.

NPA's reaction to the proposal should be sought after review of Ecocentre's report in the Bank.

(b) Channel Study

Ecocentre intends to make a proposal for the channel study. The starting date of July 1, 1973, would be acceptable to them, but the 3-month period to complete the study is deemed short, although still feasible.

3. With SOFRERAIL:

(a) Douala-Yaounde realignment

See para 1 (c) above.

(b) Mali railway costing study

A separate memorandum is being prepared.

4. With OFFEROM:

Japoma Bridge

- (i) The Laboratoire des Ponts et Chaussées has recently issued its report which was sent to Regifercam on May 23, 1973. The Laboratoire recommends "racine" piling to sustain pier No. 1, an italian-patented technique successfully used in Europe. The cost is tentatively estimated at CFAF 100-125 million.
- (ii) The recommendation assumes that the other piers as well as the deck are in good condition, which is still to be proven. Regifercam's reaction to the Laboratoire's proposal should be requested.

5. Recommendation

- (a) A cable should be sent to NPA dealing with the fishing port, the workshops, and the channel study. A draft is attached as Annex 2.
- (b) A cable should be sent to Regifercam dealing with the Japoma bridge. A draft is attached as Annex 3.

JDeGryse:db

Cleared with and cc.: Messrs. Brechot, Grant Duff, du Parc.

cc.: Messrs. de la Renaudière, Director, WA2
Steckhan, Division Chief, WA2DB
Thalwitz, Director, WAP
Pouliquen, Assistant to Director, WAP
A.T. Davis, WAPDR
Gillette, Program Coordinator, WANVP
Johnson, Section Chief, WAPTR
Palein, Loan Officer, WA2DB

LIST OF PERSONS MET

With OCCR:

Messrs. Ducos, Mestre

With ECOCENTRE:

Messrs. de Bouville, de Vassart, Etounga

With SOFRERAIL:

Messrs. de Montessus, Roger, Renault

With OFFEROM

Messrs. Protat, Rodary

ANNEX 2

Mr. NGANN YONN

TELEX 5270 KN

DIROPORT

DOUALA

CAMEROON

REFERENCE VOTRE TELEX No 91 DU 28 MAI ET VISITE MR DEGRYSE A OCCR ET
ECOCENTRE (UN) DESIRERIONS RECEVOIR RAPPORT OCCR PORT DE PECHE DEMANDE
PAR NOTRE CABLE DU 28 MARS AINSI QUE VOS COMMENTAIRES Y RELATIFS (DEUX)
RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES ENUMERES MON TELEX DU 2 AVRIL ET DONT QUESTION
CHAPITRE QUATRE ROMAIN PARAGRAPHE DEUX TERMES DE REFERENCE ETUDE PROFONDEUR
CHENAL N'ONT PAS ENCORE ETE REUNIS PAR OCCR STOP SUGGERONS VOUS INSTRUISIEZ
OCCR DE PREPARER SANS AUTRE DELAI CETTE DOCUMENTATION LAQUELLE TIENDRA
COMPTE CARACTERISTIQUES PRODUITS A DRAGUER TELLES QUE INTERPRETEES PAR
LABORATOIRE YACOUNDE DONT RAPPORT NE SEMBLE PAS ETRE EN POSSESSION OCCR
(TROIS) RAPPORT ECOCENTRE PHASE DEUX NE CONCERNE QUE REPARATIONS NAVALES
ET NE COUVRE PAS ATELIERS NECESSAIRES A ENTRETIEN INSTALLATIONS ET EQUIPEMENT
PORTUAIRES STOP PRIERE FAIRE CONNAITRE MESURES PRISES POUR PREPARATION CETTE
SOUS-PARTIE DU PROJET (QUATRE) PROCEDONS EXAMEN NOUVELLE IMPLANTATION
ATELIERS TELLE QUE PRECONISEE PAR ECOCENTRE ET DESIRERIONS RECEVOIR DES
QUE POSSIBLE VOS COMMENTAIRES A CET EGARD STOP REMERCIEMENTS ET CONSIDERATION
DISTINGUEE

OURSIN
INTBAFRAD

Cleared with and cc.: Messrs. Grant Duff, du Parc
cc.: Messrs. Steckhan/Palein, Johnson (O/R)

ANNEX 3

REGIFERCAM

LT

DOUALA

CAMEROON

ATTENTION MR DESTOPPELEIRE

PRIERE FAIRE CONNAITRE VOS COMMENTAIRES PRELIMINAIRES RELATIFS RECOMMANDATION
LABORATOIRE PONTS ET CHAUSSEES POUR RENFORCEMENT PILE NUMERO UN PONT
JAPOMA ET NOUS FAIRE SAVOIR SI ETAT AUTRES PILES ET TABLIER PERMET DE
LIMITER TRAVAUX RENFORCEMENT A PILE NUMERO UN STOP REMERCEMENTS ET
CONSIDERATION DISTINGUEE

OURSIN
INTBAFRAD

Cleared with and cc.: Messrs. Brechot, du Parc

cc.: Messrs. Steckhan/Palein, Johnson (O/R)

OFFICE MEMORANDUM

Cameroon Loan 687

2 Cameroon CR 229

DATE: May 22, 1973

TO: Mr. J. De Gryse

FROM: T. Cursin and J. Dyck

SUBJECT: Discussion with consultants on Cameroon railway and port projects.
Interview of candidates.
Administrative arrangements for resettlement to European Office.
Terms of Reference

1. On or about May 26, 1973, you will proceed to Paris to discuss with the following consulting firms and institutions the status of studies related to the preparation and supervision of the above-mentioned projects, namely:
 - (a) with OCCR/SOGREAH
 - (i) the Douala Fishing Port Study;
 - (ii) the hydraulic and dredging data to be provided to the National Ports Authority of Cameroon in relation to the Wouri channel study;
 - (b) with OCCR/SOFRERAIL
 - (iii) the realignment of the Douala-Yaounde railway line (financed under Loan 687-CM); in particular you will ascertain the extent to which Regifercam's comments will be taken into account in the consultants' final report;
 - (c) with ECOCENTRE
 - (iv) the workshops and naval repair facilities study for Douala port;
 - (d) with Laboratoire des Ponts et Chaussées (through Office des Chemins de Fer d'Outre-Mer)
 - (v) the foundation study for the Japoma bridge in Cameroon.
2. You will interview Messrs. Apitz and (eventually) Hoehn, who are candidates for a position of Transportation Financial Analyst.
3. You will make all appropriate administrative arrangements with Mr. R. Alexander to facilitate your resettlement in August/September to the European Office.
4. Your stay is expected to last about five days.
5. Upon return to Washington you will report on your discussions under para. 1 and recommend appropriate action with Borrowers and consultants.

JDeGryse:db

May 22, 1973

Cleared with and cc.: Messrs. Oursin, Dyck, Steckhan, Brechot,
du Parc, Grant Duff
cc.: Mrs. Stone

cc.: Messrs. Van der Tak, VPSVP
Jaycox, Director, TRP
Thalwitz, Director, WAP
Pouliquen, Assistant to Director, WAP
de la Renaudière, Director, WA2DA
Bowron, PAB
Gillette, Program Coordinator, WANVP
A.T. Davis, WAPDR
Bühler, LEG
Delaume, LEG
Moussu-Rizan, CTRDD
Petretti, CTRDD
Palein, Loan Officer, WA2DB

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: MR NGANN YONN

DATE: May 15, 1973

DIROPORT

CLASS OF

DOUALA

SERVICE: TELEX 8270 KN

COUNTRY: CAMEROON

TEXT: CALENDRIER TRAVAUX PREPARATOIRES PROJET PORT DE DOUALA TEL QUE SOUMIS A
Cable No.: MINISTRE PLAN PAR NOTRE LETTRE DU 26 AVRIL POSTULE DEMARRAGE RAPIDE ETUDE
CHENAL STOP A CET EFFET SUGGERONS QUE APPEL OFFRES A CONSULTANTS MENTIONNE
NECESSITE COMMENCER ETUDE DEBUT JUILLET STOP PRIERE CABLER SI ESTIMEZ POUVOIR
SUIVRE NOTRE SUGGESTION ET FAIRE PARVENIR EXEMPLAIRE APPEL OFFRES STOP
REMERCIEMENTS ET CONSIDERATION DISTINGUEE

OURSIN
INTBAFRAD

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY: Chief, Transportation Division

NAME T. Oursin

DEPT. Western Africa Region

SIGNATURE (SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE:

Cr. 229-CM
ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

JDeGryse:db { D.
cleared with and cc.: Messrs. Palein,
Grant Duff, du Parc

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch:

Le 10 mai 1973

ECOCENTRE
219-221, rue de Versailles
B.P. 21
92410 VILLE-d'AVRAY
France

A l'attention de Monsieur M. Kisselevsky

Messieurs,

Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre réf. MK/mc/3785 DET.67 du 3 courant, à laquelle étaient joints les dossiers de la Phase I de l'étude de l'implantation d'un chantier de réparations navales à Douala.

Nous procédons à l'examen de ces dossiers dans le cadre de la préparation du projet de développement du port de Douala.

Avec mes remerciements, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.


T. Cursin

Chef de la Division des Projets de Transport
Bureau Régional de l'Afrique de l'Ouest

JDeGryse:db (453) 

cc.: Mr. Steckhan



ecocentre

219-221, RUE DE VERSAILLES - B.P. 21 - 92410 VILLE-D'AVRAY - FRANCE
TÉL. 926.77.93 - ADR. TÉLÉGR. MAGROMARAIN VILLE-D'AVRAY - TÉLEX 20891 - (MGCP)

Couverture G. 229 Admin

453

MAY 09 1973

WESTERN AFRICA REGION

TRANSPORTATION DIVISION

HANDLED BY:

DATE ANSWERED:

De Garsin
5/10/73

Monsieur de GRYSE

International Bank for
Reconstruction and Development
1818 H Street, N.W.
Washington DC, 20433, USA

V/Réf.

N/Réf.

MK/mc/3785
DET.67

VILLE-D'AVRAY, le 4 Mai 1973

Monsieur le Directeur,

Nous avons le plaisir de vous remettre les dossiers de la phase I
concernant l'implantation d'un chantier de réparations navales
à DOUALA.

Cette phase comporte quatre parties :

- Titre I : Synthèse de la première phase : recherche de la clientèle potentielle et ses besoins
- Titre II : Analyse de la concurrence
- Titre III : Recensement de la clientèle possible
- Titre IV : Etude qualitative de la demande.

Restant à votre disposition pour tout renseignement supplémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de
nos sentiments distingués.

not attached

M. KISSELEVSKY

Directeur des Etudes Urbaines

P.J.

Remis le 9 mai 73
par M. NGANN YOUNN
Paley

R A P P O R T

à

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS
SUR LA SITUATION DU PARC A BOIS DU PORT DE DOUALA

-:-:-

L'exploitation du Parc à Bois du Port de Douala a toujours posé un certain nombre de problèmes. S'il est certain que l'utilisation actuelle du Port de Douala dans son ensemble tend vers la saturation, il n'en demeure pas moins que l'organisation de l'exploitation du Parc à Bois (SEPBC) a toujours laissé à désirer. Des mesures avaient été prises il y a deux ans. Ces mesures avaient abouti principalement à la création de la Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Cameroun (S. E. P. B. C.) à la place de l'ancienne SOGEX qui n'était que concessionnaire sans être vraiment responsable de l'exploitation. Le matériel de manutention des bois à l'époque était la propriété de l'administration des Ports. Dans la nouvelle conception de la S.E.P.B.C., tout le matériel appartient à cette société où l'Etat (représenté par l'Office des Ports et la S.N.I.) est actionnaire à 35 %.

Cette société dispose actuellement :

- d'un engin type LOG STACKER d'une capacité d'environ 40 tonnes,

.../...

- de trois engins CATERPILLAR d'environ 18 tonnes chacun,
- d'un engin INTERNATIONAL LOG LOADERS type IH 90 de 14 tonnes environ,
- de quatre tracteurs,
- de quatre chalands automoteurs de 120 tonnes chacun,
- de deux plates de 150 tonnes chacun,
- d'un remorqueur.

Pour la manutention des bois, la S.E.P.B.C. dispose actuellement d'un terrain de 10 hectares dont les 2/3 sont aménagés et 1/3 en cours de finition. Les travaux de finition du parc ont été sérieusement ralentis pendant 3 mois à cause du déménagement des services de la Marine Marchande et des pannes des engins du Port qui devaient fournir du sable à l'entrepreneur. Actuellement tout est revenu dans l'ordre et ces travaux doivent être terminés au plus tard le 15 mai 1973, date à laquelle le parc entièrement aménagé sera disponible.

Du fait du désordre qui régnait dans le parc il y a deux mois, désordre dû essentiellement au fait que les exportateurs amenaient le bois n'importe comment sans se préoccuper des expéditions et le laissaient stationner sur le parc pendant plusieurs mois, les manutentions sur le parc étaient devenues difficiles, voire impossibles. C'est ainsi que pour manipuler une bille, il fallait préalablement en bouger au moins 20 autres. Les engins travaillaient 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 dans la semaine. Le volume des bois sortis à l'exportation diminuait de jour en jour alors que les volumes stockés sur le parc augmentaient sans cesse. Cette situation, malheureusement, coïncidait avec la remontée des cours de bois sur les marchés mondiaux, ce qui fait que tous les jours les forestiers, désireux de vendre davantage, déposaient sur le parc des tonnes et des tonnes de bois sans se préoccuper des problèmes que cela posait au niveau du Port pour leur évacuation. Nous avons donc été obligés, pour éviter une pa-

.../...

ralyste totale qui devenait inévitable, de décider de la fermeture du parc au cours d'une réunion tenue le 7 mars 1973 sous la présidence du Secrétaire Général du Ministère des Transports.

Il convient d'insister sur la responsabilité des forestiers sur cette situation. En effet en déposant dans le parc des bois sans se soucier s'ils pourront trouver un acheteur d'abord et puis un bateau pour les embarquer, en procédant à des ventes, des écorçages, des tronçonnages, de désau-biérage des billes, les forestiers ont fini par rendre le travail impossible dans le parc à bois. Nous avons donc profité de cet arrêt d'un mois pour remettre de l'ordre dans le parc. Cette mise en ordre nous a permis de mettre en lumière un certain nombre d'imperfections de tout le système d'évacuation des bois (Chemins de Fer - Port - Bateaux) dont le parc à bois du port de Douala était seul à supporter les conséquences. Au bout de deux semaines de déblaiement du Parc à Bois, on s'est aperçu que certains exportateurs qui avaient des stocks de billes au parc n'avaient pas de place dans les navires pour les exporter. Ces billes étaient donc obligées de rester dans le parc, ce qui ne faisait que augmenter l'encombrement. C'est ainsi par exemple que jusqu'au 2 avril 1973, date à laquelle on a commencé à admettre encore du bois sur le parc il y avait plus de 10 000 tonnes de bois qui stationnaient depuis plusieurs mois tout simplement parce qu'il n'y avait pas un bateau pour les destinations auxquelles ces billes étaient vendues.

Nous avons donc été obligés de mettre au point un règlement strict pour que, dans l'avenir, le parc puisse fonctionner normalement. Les principes directeurs de ce règlement sont les suivants :

- Le Parc à Bois du Port de Douala reste essentiellement un parc de transit ;
- Compte tenu des différents aléas sur les arrivées

.../...

et les départs des navires, nous acceptons sur le parc des bois 10 jours avant la date prévue du navire ;

- Avant l'entrée sur parc toutes les billes doivent être spécifiées par bateau et par destination. Ceci nous éviterait de recevoir des forestiers des stocks de bois encore non achetés, n'ayant pas encore trouvé un bateau pour les embarquer et qui automatiquement séjourneraient et gêneraient le travail normal ;
- Pour une raison quelconque dûment justifiée, si le bois n'est pas embarqué, l'exportateur paiera une taxe de stationnement jusqu'au 60e jour au-delà duquel le bois doit être obligatoirement évacué du parc ;
- Afin d'augmenter les cadences de chargement, nous avons mis en place des installations pour faire flotter les bois. Ceci exige, pour atteindre une bonne efficacité au départ, que les bois flottables soient séparés des bois non flottables.

Voilà en gros les principes directeurs du règlement désormais en vigueur pour l'exploitation du Parc à Bois du Port de Douala.

Des parcs à bois fonctionnant dans d'autres ports dans des conditions similaires arrivent à assurer l'exportation de plusieurs centaines de milliers de tonnes de bois. C'est ainsi par exemple qu'au port de SAN PEDRO en Côte d'Ivoire où on dispose de 6 hectares de terrain et de 5 engins du même type que ceux actuellement utilisés au Port de Douala, on a exporté 900 000 tonnes de bois l'année dernière.

Il n'y a aucune raison qu'à Douala, avec moins de 300 000 tonnes par an de bois on se trouve devant des difficultés insurmontables. Il s'agit donc essentiellement d'un problème

de discipline à laquelle les usagers doivent se soumettre et éviter de transformer le parc en un véritable "dépotoir".

Sans être trop optimiste, on peut raisonnablement s'assurer que si toutes les dispositions prévues sont mises en place, ce règlement scrupuleusement respecté, le Parc à Bois du Port de Douala est en mesure d'assurer le transit d'au moins 2 000 m³ de bois par jour, ce qui correspond à un trafic minimum de 700 000 à 800 000 tonnes par an, ce qui couvre largement nos exportations actuelles ; mais il est indispensable qu'il y ait la discipline et la coordination entre les différents modes de transport et les exportateurs de bois.

Au cours d'une réunion tenue à la Direction de l'Office National des Ports du Cameroun le 11 avril 1973, il a été arrêté qu'il y aurait un Comité Permanent de Coordination entre le Port, la Régie Nationale des Chemins de Fer et le Syndicat des Exportateurs de bois. Il serait donc hautement souhaitable que les Autorités Gouvernementales auprès desquelles les forestiers ont pris l'habitude de porter directement leurs doléances en camouflant soigneusement leur propre responsabilité rappellent à ces derniers que la discipline et l'ordre sont indispensables pour une utilisation rationnelle de nos équipements pour le développement économique de notre Pays.

DOUALA, le 19 AVRIL 1973

LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE
NATIONAL DES PORTS DU CAMEROUN,



Ampliations :

- Ministre du Plan et de l'Aménagement du Territoire
- Ministre du Développement Industriel et Commercial
- Ministre de l'Agriculture
- Gouverneur de la Province du Littoral.

- AGANN YONH -

OFFICE MEMORANDUM

TO: Mr. T. Oursin

FROM: J. De Gryse and B. du Parc

SUBJECT: CAMEROON: Credit 229-CM - First Douala Port Project
Full Supervision Report

DATE: April 16, 1973

In accordance with Terms of Reference dated February 14, 1973, the mission supervised the above mentioned project from February 28 to March 14, simultaneously with other port and railway assignments which are reported upon separately. You joined the mission from March 3 to 9. A list of persons met in relation to port project supervision is in Annex 1.

1. Project Data

- | | | |
|------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1.01 | Amount of Credit 229-CM | US\$1,500,000 |
| | Amount disbursed | US\$ 978,000 |
| | Amount in awarded contracts | US\$2,682,000 ^{1/} |
| | Date of Credit Agreement | January 14, 1971 |
| | Effective Date | April 14, 1971 |
| | Closing Date | June 30, 1973 |
| | Date of Last Supervision | June 1972 |
| | Present Rate of Exchange | US\$1 = CFAF 230 |
| | Fiscal Year | July 1 - June 30 |
- 1.02 The project comprises:
- (a) construction of a deep-water quay at Bonaberi, Douala, for handling minerals and industrial goods;
 - (b) construction of a shallow draft log handling quay, and provision of moorings for timber-loading ships;
 - (c) paving of the log stacking area;
 - (d) provision for a small cutter suction dredger;
 - (e) engineering supervisory services for (a) and (d);
 - (f) a comparative feasibility study for timber-handling facilities at Japoma-Manoka and Douala; and
 - (g) the setting-up of an accrual-basis accounting system.

^{1/} CFAF 617 million at 230 for the dollar.

1.03 Several covenants are included in the Credit Agreement and the Borrower's compliance with them is discussed in Chapters 6, 7 and 8.

2. Summary

2.01 Contracts for all project items have been awarded, and project completion is expected in September 1973, some nine months behind schedule. The closing date is to be extended by six months, to December 31, 1973 (paras 4.01-4.03).

2.02 The total project cost is practically as estimated during appraisal, but changes in exchange rates require reducing substantially credit disbursement percentages (para. 5.02).

2.03 Proposal has been made to the Borrower to finance out of credit funds part of the cost of a study to assess the optimal dredged depth of the access channel to Douala Port, which is part of the Second Douala Port Project (para. 5.03).

2.04 The company responsible for the operation of the port's log depot has failed to improve log-handling efficiency and the depot has been temporarily closed. This affects log exports and raises many questions as to the function and dimension of the larger log depot to be provided as part of the Second Douala Port Project (para. 7.03).

2.05 A management contract has been entered into for operating the "Garoua" dredger. Substantial improvement in dredging output is expected (para 7.06).

2.06 The financial performance and position of the National Ports Authority (NPA) is good, and compliance with the financial credit covenants is satisfactory (paras 8.03-8.04).

3. Action taken or recommended

3.01 (a) A cable has been sent to the Borrower proposing to participate in the financing of a study to assess the optimal dredged depth of the access channel (Annex 7). Draft terms of reference prepared in the Bank have been submitted for approval to the Borrower and NPA;

(b) a cable has been sent to NPA requesting information on:

(i) measures taken and results obtained to clear the port's log depot, and

(ii) the financial position of the company operating the log depot (Annex 10);

(c) a letter should be sent to the Borrower proposing to amend credit disbursement percentages and the Proceeds of the Credit.

The letter will be drafted after checking by Controller's of the calculations made in this report, and acceptance by the Borrower of the proposal referred to in para 3.01 (a);

- (d) a letter should be sent to the Borrower proposing the extension of the closing date to December 31, 1973.

4. Execution of the Project

4.01 After considerable delay, largely due to cumbersome bidding procedures, all construction, procurement and consulting contracts under the project have been awarded (the last one on October 10, 1972). A schedule of contracts, with details on costs and completion dates is in Annex 2.

4.02 At the suggestion of Mr. Carot, the newly-appointed port operations adviser ^{1/}, the construction of the three ramps to be provided on the shallow draft quay will be deleted, at a saving of CFAF 10.3 million. Instead of being rolled into water timber will be put afloat overboard by log-stackers. This technique now widely used in many timber ports requires checking the load tolerance of the quay. Such information has been requested by cable dated March 27, 1973 (Annex 3).

4.03 The project is now expected to be completed by September 1973, some nine months behind its original schedule, except for the accounting consulting services which will be extended at NPA's cost, by short visits of one expert through early 1974. The closing date should be extended by six months, to December 31, 1973.

5. Project Cost

5.01 The project is now estimated at CFAF 617 million as against CFAF 612 million (including contingencies) during appraisal, a modest overall increase of 1%. A cost breakdown per item is in Annex 4. Only minor further increases are expected.

5.02 Credit 229-CM was to cover the foreign exchange component of the project, estimated at appraisal at CFAF 417 million, or \$1.5 million at the then prevailing exchange rate of 278. This corresponded to credit disbursements of 65% of the total cost of civil works, and 100% of the foreign cost of the dredger and the consulting services. Because of changes in exchange rates, maintaining the original disbursement percentages would require \$1,764,000, a shortfall of \$264,000 in credit funds. Details of cost estimates in \$ equivalent based on actual and

^{1/} provided for a period of six months under an unusual technical assistance programme initiated by the French shipping company Delmas-Vieljeux.

future disbursements at different exchange rates are in Annex 5. To ensure that disbursements remain in line with progress of construction, and that the Association keeps adequate leverage until project completion disbursement percentages should be immediately reduced to 39% for civil works and 50% for the other project items. Details on future disbursements, at present exchange rates, based on the proposed percentages are in Annex 6, together with proposed amendments to the Proceeds of the Credit.

5.03 The Second Douala Port Project presently at pre-appraisal stage provides for the deepening of the access channel. Because of disagreement between the Government, NPA and the Bank, and at Government's suggestion, a study will be carried out by consultants satisfactory to all parties concerned to determine the optimal depth of the channel, and the timing for dredging. At the Government's request, Terms of Reference have been prepared in the Bank and submitted to Government and NPA. To ensure adequate control by Bank staff over the consultants' performance it has been suggested to Government by cable dated April 2, 1973 (Annex 7) that the study, roughly estimated to cost \$50,000, be financed for 50% out of Credit 229-CM funds. Acceptance of the proposal is assumed in the calculations shown in Annex 6; its effect on credit disbursement percentages is insignificant.

5.04 Based on an IDA contribution as in para 5.02 and Annex 6 NPA's financing of the project would increase from CFAF 195 million as estimated at appraisal to CFAF 258 million (\$1.1 million at present exchange rate). NPA's own funds are more than sufficient to finance this share.

5.05 A revised schedule of credit disbursements based on disbursement percentages as in para. 5.02 is given in Annex 8.

6. Compliance of Borrower with Credit Covenants

6.01 Credit Agreement 229-CM provides for an extensive list of obligations, thirteen in total as listed below:

- (a) Section 3.02 (a): employment of consultants
- (b) Section 3.02 (b): employment of a cost accounting advisor (IDA later agreed to employment of an accounting consulting firm)
- (c) Section 3.04 : establishment of a company to operate the port's log depot
- (d) Section 4.02 (a): appointment of a competent and experienced port commander
- (e) Section 4.02 (b): delegation of adequate powers to the port director
- (f) Section 4.02 (c): implementation of adequate storage regulations
- (g) Section 4.03 : consultation with IDA on organizational changes
- (h) Section 4.04 : improved efficiency of dredging operations
- (i) Section 4.05 : consultation with the port director on the operation of a future industrial zone, and on allocation of land in Bonaberi

- (j) Section 4.06 (a): consultation with IDA on modifications of port charges
- (k) Section 4.06 (b): achievement of agreed financial targets
- (l) Section 4.07 : cash accumulation in the port renewal fund, and
- (m) Section 4.08 : achievement of financial equilibrium for the secondary ports of Garoua, Kribi, and Victoria/Tiko.

6.02 Except for (c), (d), (f), (h), and (m) the Borrower has by and large complied with the covenants, although with some delay. Obligations for which compliance is less satisfactory are discussed in paras 7.02-7.05 and 8.03-8.04.

7. Traffic and Operations

7.01 In 1972 Douala port handled 1,867,000 tons, the same tonnage as in 1971, and a modest 3% increase over 1970. Lack of growth mainly results from (a) low production of the aluminium smelting plant at EDEA; (b) reduced imports of equipment for the construction of the Transcamerounais railway extension; and (c) low log exports which remain at about 300,000 tons p.a. Details on forecast and actual traffic for the period 1968-1972 are in Annex 9; they are summarized below for 1970-1972.

	1970		(Tons '000) 1971		1972	
	<u>Appraisal</u>	<u>Actual</u>	<u>Appraisal</u>	<u>Actual</u>	<u>Appraisal</u>	<u>Actual</u>
Imports	1032	1096	1093	1140	1186	1127
Exports	<u>808</u>	<u>723</u>	<u>952</u>	<u>729</u>	<u>1132</u>	<u>740</u>
<u>Total</u>	1840	1819	2045	1869	2318	1867
	100%	99%	100%	91%	100%	81%
<u>Total (without logs)</u>	1480	1525	1565	1570	1688	1583
	100%	103%	100%	100%	100%	94%

Logs exports are substantially below forecast levels due, until recently, to the railway's limited capacity; now, to the inability of the port to handle the tonnage offered. Present world market prices for Cameroon species are good, but exports are restricted because of the port's log depot (see para. 7.03).

7.02 As reported by previous missions shore operations are hampered by log-handling at practically all general cargo berths, and the situation has worsened recently (see para. 7.03). Storage regulations are still inadequate with demurrage insufficiently deterrent. A draft decree regulating police and security in the port area is being

submitted to the Presidency. It provides for storage period limitation with stiff demurrage charges, and for minimum cargo-handling performance standards abiding to port users through "Cahiers des Charges". This matter is being pursued as per Section 4.02 (c) of Credit Agreement 229-CM, and as part of the pre-appraisal process for a Second Douala Port Project.

7.03 The company responsible for the operation of the port's log depot was established, as per Section 3.04 of Credit Agreement 229-CM, on March 18, 1971, with an equity of CFAF 150 million, of which CFAF 28.5 million, or 19%, was subscribed by NPA. The company (Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Cameroun - SEPBC) bought NPA's log-handling equipment for CFAF 51.5 million which is being paid for CFAF 3 million per month. SEPBC - which benefits from a nearly monopolistic position - has so far failed to improve log-handling efficiency largely because it accepts stacking of unsold and unmarked timber awaiting higher world market prices. Overstacking, poor discipline of users, and mismanagement led to near paralysis and Government and NPA decided to:

- (a) close the port's log depot for one month, to allow clearance;
- (b) review and improve log-handling techniques with the assistance of Mr. Carot. A cable was sent on April 2, 1973 (Annex 10) requesting to be informed of measures taken and results obtained; and
- (c) organize inland log depots along the railway line at Bassa, some 6 km from the port.

There is no clear policy as to whether inland depots are to be a temporary or permanent solution, nor as to the future division of function between the inland depots (storage of unmarked timber) and the port's depot (transit only). Maintaining the system of inland depots (with a transshipment cost of about CFAF 600 per ton) would affect the dimensions of the future log stacking area included in the Second Douala Port Project. Government and NPA's intentions will be checked.

7.04 SEPBC is said to collect CFAF 800 per ton handled. No information could be obtained as to the financial position of the company, and its ability to obtain better staff and purchase more handling equipment could not be assessed. Financial information has been requested (Annex 10).

7.05 One Mr. Mambe, a former pilot, is port commander with the title of Assistant Director of Operations. His experience is limited and his competence questionable; his appointment therefore does not

comply with the requirements of Section 4.02 (a) of Credit Agreement 229-CM. It is politically unadvisable to request his removal, and the matter should be dealt with by including in the Second Douala Port Project the appointment in an executive capacity of technical assistants (i.e. a director of operations). NPA's general manager concurs with such approach and the Minister of Transport accepts in principle technical assistance for port operations.

7.06 A contract was signed in February 1973 between NPA and the Dutch dredging firm Bos and Kalis for the secondment of four key staff with responsibility for operation of the NPA-owned "Garoua" dredger. The contract is for one year, at an initiation cost of CFAF 1.6 million, and a monthly fee of CFAF 3,185,000. The arrangement is likely to result in substantial improvement of the performance of the "Garoua" as required under Section 4.04 of Credit Agreement 229-CM.

8. Finance

8.01 NPA's past and present financial performance and position is discussed in detail in the pre-appraisal report for the Second Douala Port Project dated January 15, 1973. Comments made in the report are still valid, and this chapter aims solely at updating the information available.

Past financial results

8.02 Financial results for Douala port presented on a cash basis for the period 1967/68-1971/72 are in Annex 11. Containment of expenses, sometimes at the cost of insufficient maintenance, resulted in a sustained favorable working ratio.

8.03 Port accounts on a cash basis were closed for the last time as of June 30, 1972. The position for the four ports presently under NPA jurisdiction is given in Annex 12, which calls for the following comments:

- (a) substantial annual budgetary surpluses have been credited to NPA's Renewal Fund which, at June 30, 1972, stood at CFAF 1,463 million (\$6.36 million), as compared with the target of \$3.6 million by June 30, 1974, set in Section 4.07 of Credit Agreement 229-CM. This gives NPA a sound basis to begin its financially autonomous existence as of July 1, 1972;
- (b) the secondary ports of Kribi, Garoua, and Victoria/Tiko do not balance their accounts each year as is aimed for under Section 4.08 of Credit Agreement 229-CM. This is confirmed for 1972/1973. Shortfalls, however, are small, and no action is presently required.

Present financial position

8.04 NPA's income accounts on an accrual basis for the first semester of 1972/73, and its balance sheet as of December 31, 1972, both broken down by port, are given in Annex 13. As already stated in the pre-appraisal report dated January 15, 1973, NPA's financial position is strong, with the following particulars:

- (a) an operating ratio (for Douala port alone) of 75% as against the target of 78% set forth for 1972/73 in Section 4.06 of Credit Agreement 229-CM;
- (b) a favorable current ratio of 8.5 and debt/equity ratio of 23/77; and
- (c) a low profitability of about 3% on net fixed assets in use, which could be improved by tariff amendments presently being studied by consultants (see para. 8.06).

8.05 There are outstanding financial issues still to be solved, namely:

- (a) the transfer from treasury of NPA's renewal fund cash;
- (b) the collection by Customs and/or NPA of port taxes on goods;
- (c) the service by NPA of a Fides debt; and
- (d) the service by NPA of IDA Credit 229-CM relent on commercial terms.

These matters are being followed up as part of the pre-appraisal of the Second Douala Port Project, the status of which is being reported upon separately.

Accounting Consulting Services

8.06 Progress made by the IDET-CEGOS experts is satisfactory with:

- (a) a commercial accounting system being set up, accounting manuals drafted, and staff training organized;
- (b) a comprehensive costing system being devised, and submitted for approval to NPA in February 1973; and
- (c) proposals made for amendment of rental charges for sheds and stacking areas.

Extension of the services of one expert has been agreed upon with NPA.

JDeGryse:db

Cleared with and cc.: Messrs. Johnson, du Parc, Palein.

cc.: Messrs. Van der Tak, Director, VPSVP
Jaycox, Director, TRP
de la Renaudière, Director, WA2
Steckhan, Division Chief, WA2DB
Thalwitz, Director, WAP
Pouliquen, Assistant to Director, WAP
A.T. Davis, WAPDR
Gillette, Program Coordinator, WANVP
Bowron, PABPII
Petretti, CTREDD
Bühler, LEG
Grant Duff, WAPTR

CAMEROON

FIRST DOUALA PORT PROJECT

Persons met on Mission

Mr. Ngann Yonn	General Manager, National Ports Authority (NPA)
Mr. Fodzeu	Director of Workshops, NPA
Mr. Le Brishoal	Technical Assistant, NPA
Mr. Carot	Port Operations Adviser, NPA
Mr. Banini	Chief Accountant, NPA
Mr. Pichot	Consultant, IDET-CEGOS
Mr. Dubois-Matra	Consultant, IDET-CEGOS

CAMEROON
FIRST DOUALA PORT PROJECT

Schedule of Contracts

Item	Contractor/ Supplier/ Consultant	Amount CFAF Million	Contract Signed	Expected Completion Date	Comments
1. Deep-water quay at Bonaberi	Sainrapt et Brice-Satom	306.2	7/24/72	9/73	
2. Shallow draft quay and moorings	Satom	46.0	10/10/72	6/73	Contract amended on 3/13/73 to delete ramps.
3. Paving of log stacking area	Asquini	121.8	7/26/72	4/73	Work was stopped until 2/21/73 due to lack of sand, which is to be supplied by NPA, from dredged material.
4. Dredger	Hydroland	91.1	7/25/72	-	Delivered.
5. Supervisory services for 1.	Socotec	10.9	7/24/72	9/73	
6. Supervisory services for 4.	Veritas	1.8	8/2/72	-	Completed.
7. Feasibility study Japoma-Manoka versus Douala	OCCR	8.6	7/24/72	-	Completed.
8. Accounting consulting services	IDET-CEGOS and BCEOM	30.5	11/27/72	5/73	To be extended (See para 8.06).
Total		616.9 =====			

MR NGANN YONN

March 27, 1973

DIROPORT

TELEX 5270 KN

DOUALA

CAMEROON

REFERENCE VOTRE LETTRE 3-213 DU 13 MARS A SATOM PRIERE FAIRE
SAVOIR SI TECHNIQUE MISE A EAU GHUMES PRECONISEE PAR COMMANDANT
CAROT ET QUI ENTRAINE SUPPRESSION PLANS INCLINES INCLUS DANS MARCHE
SATOM TIENT COMPTE RESISTANCE PERRE A PRESSION VERTICALE EXERCEE
PAR ENGINS MANUTENTION STOP REMERCIEMENTS ET CONSIDERATION
DISTINGUEE

OURSIN
INDEVAS

CAMEROONFIRST DOUALA PORT PROJECTComparative Cost Estimates
(CFAF million)

	<u>Appraisal Estimates</u> ^{1/}	<u>Last Estimates</u>
<u>A. Civil Works</u>		
1. Deep-water quay at Bonaberi	330	306
2. Shallow-draft quay, moorings, and paving of log stacking area	<u>159</u>	<u>168</u> ^{2/}
S/total Civil Works	489	474
 <u>B. Dredger</u>	 75	 91
 <u>C. Consulting Services</u>		
1. Supervision of A.1 and B.	15	12
2. Feasibility Study Japoma-Manoka	20	9
3. Accounting Services	<u>13</u>	<u>31</u>
S/total Consulting Services	48	52
 <u>Total</u>	 612 ===	 617 ===

^{1/} including quantities and price contingencies.

^{2/} without taking into account the reduction of CFAF 10.3 million referred to in para 4.02.

CAMEROONFIRST DOUALA PORT PROJECT

Cost Estimates in \$ equivalent
based on actual and future disbursements

	Cost Estimates in \$ equivalent			Agreed IDA con- tribution	Theoretical IDA financing required \$/'000	Credit Amount \$/'000
	CFAF million	Average Ex- change Rates	\$/'000			
. Civil Works	306	250	1,224			
	<u>168</u>	230	<u>730</u>			
	474		1,954	65 %	1,270	
2. Dredger	27	250	108			
	<u>64</u>	230	<u>278</u>			
	91		386	100% (90%) ^{1/}	343	
3. Consultants	19	250	76			
	<u>33</u>	230	<u>143</u>			
	52		219	100% (70%) ^{2/}	151	
	<u>617</u>				<u>1,764</u>	<u>1,500</u>
			<u>Shortfall</u>			<u>264</u>

^{1/} 100% of foreign cost which at appraisal time corresponded to 90% of estimated total cost.

^{2/} 100% of foreign cost which at appraisal time corresponded to 70% of estimated total cost.

CAMEROONFIRST DOUALA PORT PROJECTProposed future disbursement percentages
and amended proceeds of Credit 229-CM

A. Credit Amount	\$ 1,500,000
Disbursed	<u>978,000</u>
Undisbursed	522,000

B. Disbursements to be requested:

	CFAF Million	\$ Equivalent ^{1/}	Proposed %	IDA contribution
1. Civil works	168	730,000	39 %	285,000
2. Dredger	64	278,000	50 %	140,000
3. Consultancy	33	143,000	50 %	72,000
4. Study as per 5.03	11	50,000	50 %	<u>25,000</u>
		<u>Total</u>		<u>522,000</u> =====

C. Amended proceeds of Credit 229-CM (\$'000)

Category	Presently	P r o p o s e d			
		Disbursed	To be disbursed	Total	Rounded
I Civil Works	955	796	285	1,081	1,080
II Dredger	200	108	140	248	250
III Consultants	120	74	97	171	170
IV Unallocated	225	-	-	-	-
	<u>1,500</u>	<u>978</u>	<u>522</u>	<u>1,500</u>	<u>1,500</u>

^{1/} At CFAF 230 = \$1

EXCELLENCE
DOCTEUR MAIKANO ABDOULAYE

2 AVRIL 1973

TELEX

MINPAT

YAOUNDE

CAMEROON

PROPOSONS PARTICIPER AU TITRE CREDIT 229 CM DU 14 JANVIER 1971
AU FINANCEMENT ETUDE VISANT A DETERMINER PROFONDEUR OPTIMUM
CHENAL WOURI EN PREMIERE PHASE DISCUTEE A YAOUNDE EN SEANCE
PLENIERE DU 8 MARS ET POUR LAQUELLE PREPARONS TERMES DE REFERENCE
STOP PARTICIPATION IDA POURRAIT ETRE DE CINQUANTE POURCENT DU
COUT TOTAL ETUDE STOP SOLLICITONS REPONSE TELEGRAPHIQUE ET DANS
AFFIRMATIVE PROCEDERIONS AJUSTEMENT FONDS DISPONIBLES SUR CREDIT
229 CM EN CONSEQUENCE STOP HAUTE CONSIDERATION

DE LA RENAUDIÈRE
INDEVAS

CAMEROONFIRST DOUALA PORT PROJECTSchedule of Cumulative Disbursement

(S'000)

<u>IDA Fiscal Year and Quarter Ending</u>	<u>Appraisal Estimate</u>	<u>Revised Estimate March 1973</u>
<u>FY 70-71</u>		
June 71	260	
<u>FY 71-72</u>		
September 71	660	
December 71	900	
March 72	1,100	
June 72	1,250	
<u>FY 72-73</u>		
September 72	1,400	
December 72	1,500	302
March 73		978
June 73		1,250
<u>FY 73-74</u>		
September 73		1,500

CAMEROON

FIRST DOUALA PORT PROJECT

Douala Import and Export Traffic (Tons '000)

	1968	1969	1970 APPR 1/	1970 ACTUAL	1 9 7 1 APPR 1/	1971 ACTUAL	1 9 7 2 APPR 1/	1972 ACTUAL
<u>Imports</u>								
Food and beverage	122	117	132	135	148	135	168	154
Fertilizers	53	51	54	42	56	58	59	38
Equipment	72	68	75	113	82	76	88	86
Alumina	86	88	116	104	116	87	116	92
Petroleum products	231	256	260	283	280	322	303	306
Cement	139	106	} 146	110	} 146	36	} 159	28
Clinker	8	23		38		121		148
Other	196	216	249	271	265	305	293	275
Total	909	925	1,032	1,096	1,093	1,140	1,186	1,127
<u>Exports</u>								
Timber (logs)	251	298	360	294	480	299	630	284
Sawn timber	40	53	50	61	50	71	55	76
Coffee	67	68	70	71	72	75	74	78
Cocoa	49	57	59	61	61	67	63	62
Cocoa products	19	21	22	19	24	18	26	19
Bananas	32	35	35	37	36	40	37	68
Cotton (lint)	31	31	34	31	37	24	41	27
Cotton seed	12	7	10	NA	12	NA	14	NA
Aluminium	33	52	50	41	50	40	50	42
Other	93	106	118	108	130	95	142	84
Total	627	728	808	723	952	729	1,132	740
GRAND TOTAL	1,536	1,653	1,840	1,819	2,045	1,869	2,318	1,867
Grand total without logs	1,285	1,355	1,480	1,525	1,565	1,570	1,688	1,583

1/ Appraisal estimates for imports other than petroleum products are derived from growth rates as per appraisal report.

MR NGANN YONN

April 2, 1973

DIROPORT

TELEX 5270 KN

DOUALA

CAMEROON

DESIRERIONS RECEVOIR AU TITRE SECTION 3.04 DE ACCORD DE CREDIT 229 CM
DU 14 JANVIER 1971 RAPPORT DETAILLE SUR TOUTES MESURES PRISES ET
RESULTATS OBTENUS PAR OFFICE NATIONAL DES PORTS ET SEPBC EN VUE DEBLOQUER
PARC A BOIS PORT DOUALA ET ASSURER EXPORTATION TONNAGES OFFERTS STOP
DEMANDONS EGALEMENT RECEVOIR BILANS ET COMPTES EXPLOITATION SEPBC PROMIS
A RECENTE MISSION STOP REMERCIEMENTS ET CONSIDERATION DISTINGUEE

OURSIN
INDEVAS

CAMEROONFIRST DOUALA PORT PROJECTDouala Port Income Account
(CFAF million)

	1967/68	1968/69	1969/70	1970/71	1971/72
<u>Revenue</u>					
Taxes on vessels	146	149	195	166	166
Taxes on goods	411	608	505	835	693
Rentals	132	144	178	142	139
Miscellaneous	<u>128</u>	<u>142</u>	<u>220</u>	<u>221</u>	<u>158</u>
<u>Total</u>	817	1043	1098	1364	1156
<u>Working expenses</u>	<u>420</u>	<u>508</u>	<u>510</u>	<u>511</u>	<u>588</u>
<u>Net Revenue</u>	397	535	588	853	568
Working ratio	51%	49%	47%	38%	51%

CAMEROUN PORTS

ANNEX 12

SUMMARY ACCOUNTS

(CFAF Million)

OPERATING ACCOUNTS								CAPITAL ACCOUNTS			TOTAL
Revenue	Expenses	Net Revenue	Debt Service	Contribution for renewals	Gross Surplus	Revenue not cashed	Budgetary Surplus	Withdrawn from re-newal fund	Capital Expenses	Budgetary Surplus	Budgetary Surplus
1	2	3= 1-2	4	5	6=3-(4+5)	7	8 = 6-7	9	10	11= 9-10	12= 8+11
<u>1967/68</u>											
Douala	817	420	397	39	182	176					
Kribi	13	13	-	3	2	(5)		327	77	250	
Garoua	2	7	(5)	1	-	(6)		31	1	30	
Victoria/Tiko	45	16	29	-	23	(6)		5	4	1	
<u>Total</u>	877	456	421	43	207	6		88	1	87	
							24	451	83	368	515
<u>1968/69</u>											
Douala	1043	508	535	40	168	327					
Kribi	28	15	13	3	7	3		300	197	103	
Garoua	15	9	6	-	-	6		50	24	26	
Victoria/Tiko	40	29	11	-	6	5		4	1	3	
<u>Total</u>	1126	561	565	43	181	5		90	89	1	
							13	444	311	133	461
<u>1969/70</u>											
Douala	1098	510	588	39	235	314					
Kribi	33	16	17	4	6	7		342	323	19	
Garoua	6	9	(3)	-	-	(3)		4	17	(13)	
Victoria/Tiko	22	30	(8)	-	33	(41)		4	3	1	
<u>Total</u>	1159	565	594	43	274	(41)		9	6	3	
							159	359	349	10	128
<u>1970/71</u>											
Douala	1364	511	853	39	-	814					
Kribi	32	14	18	4	-	14		263	142	121	
Garoua	24	11	13	-	-	13		11	5	6	
Victoria/Tiko	16	32	(16)	-	-	(16)		6	11	(5)	
<u>Total</u>	1436	568	868	43	-	(16)		-	7	(7)	
							825	280	165	115	788
<u>1971/72</u>											
Douala	1156	588	568	39	-	529					
Kribi	41	18	23	4	-	19		-	209	(209)	
Garoua	11	12	(1)	-	-	(1)		-	-	-	
Victoria/Tiko	34	16	18	-	-	18		-	10	(10)	
<u>Total</u>	1242	634	608	43	-	18		-	4	(4)	
							144	-	223	(223)	198

CAMEROONFIRST DOUALA PORT PROJECT

NPA's Financial Position at December 31, 1972
(CFAF million)

	Douala	Kribi	Garoua	Victoria/ Tiko	NPA
A. <u>Income Accounts</u>					
Operating Revenue	505	19	5	6	535
Working Expenses	277	1	2	1	281
Depreciation	104	6	7	10	127
Operating Expenses	<u>381</u>	<u>7</u>	<u>9</u>	<u>11</u>	<u>408</u>
Net operating Revenue	124	12	(4)	(5)	127
	===	==	=	=	===
Working ratio	51%				53%
Operating ratio	75%				76%
B. <u>Balance sheets</u>					
<u>Assets</u>					
Current assets	1916	325	47	66	2354
Less current liabilities	<u>252</u>	<u>6</u>	<u>15</u>	<u>3</u>	<u>276</u>
Net current assets	1664	319	32	63	2078
Net fixed assets	<u>7588</u>	<u>166</u>	<u>173</u>	<u>352</u>	<u>8279</u>
Total assets	9252	485	205	415	10357
	====	===	===	===	=====
<u>Liabilities</u>					
Long-term debt	2223	131	-	-	2354
Capital and Revenue					
Balance account	<u>7029</u>	<u>354</u>	<u>205</u>	<u>415</u>	<u>8003</u>
Total liabilities	9252	485	205	415	10357
	====	===	===	===	=====
Current ratio					8.5
Debt/Equity ratio					23/87

Cameroon - A. 229 Adm

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: MR NGANN YONN

DATE: April, 2 1973

DIROPORT

CLASS OF

DOUALA

SERVICE: TELEX 5270 KN

COUNTRY: CAMEROON

W

TEXT:
Cable No.:

DESIRERIONS RECEVOIR AU TITRE SECTION 3.04 DE ACCORD DE CREDIT 229 CM
DU 14 JANVIER 1971 RAPPORT DETAILLE SUR TOUTES MESURES PRISES ET RESULTATS
OBTENUS PAR OFFICE NATIONAL DES PORTS ET SEPBC EN VUE DEBLOQUER PARC A BOIS
PORT DOUALA ET ASSURER EXPORTATION TONNAGES OFFERTS STOP DEMANDONS EGALEMENT
RECEVOIR BILANS ET COMPTES EXPLOITATION SEPBC PROMIS A RECENTE MISSION STOP
REMERCIEMENTS ET CONSIDERATION DISTINGUEE

OURSIN
INDEVAS

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY: Chief, Transportation Projects

NAME T. Oursin

DEPT. Western Africa Regional Office

SIGNATURE _____
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE:

CM 229

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

JDeGryse:db & *DI*
cleared with and cc. Mr. Palein
cc.: Messrs. Bühler, Moussu-Rizan
du Parc, Grant Duff

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch: _____

APR 3 8 49 AM 1973

COMMUNICATIONS

14-carbon d

Country CAMEROON	Loan # Credit # 229 Investment #	Project
Form No. 114 (1-73) Title and Description - Arrete Interministeriel No. 0335 portant nomination d'un commissaire aux comptes a l'Office National des Ports du Cameroun		
Document Date Mars.27.73	Prepared By Cameroun Gouvernement	
Transmittal Letter No. Date	From No Letter-Copy Card for File ☐	Document # 121,285

OFFICE MEMORANDUM

✓ Cameroon - C. 229 A.D. 1973

Cameroon - Ports (2)
DATE: March 27, 1973

TO: Mr. T. Oursin, Division Chief, WAP

FROM: J. De Gryse and B. du Parc, WAPTR

SUBJECT: CAMEROON - Credit 229-CM - Supervision of First Douala Port Project
Back-to-Office Report

1. In accordance with Terms of Reference dated February 14, 1973, the mission supervised the above mentioned project from February 28 to March 14, simultaneously with other port and railway assignments which are reported upon separately.
2. The project is now expected to be completed by September 1973, some nine months behind its original schedule; the closing date, June 30, 1973 should be extended by 6 months.
3. The project cost is estimated at CFAF 617 million, as against CFAF 612 million during appraisal. However, changes in exchange rates (US\$ 1 = CFAF 230, as compared to 278 during appraisal), and the study referred to in para 4 require amendment of the proceeds of the Credit. No difficulty is expected regarding the financing from National Ports Authority's own funds of that part of the project not covered by IDA financing.
4. Because of disagreement between the Government and the Bank and at Government's suggestion, a study will be carried out by consultants satisfactory to both parties to determine the optimum dredged depth of the access channel, which is part of the proposed Second Douala Port Project presently at pre-appraisal stage. Terms of Reference will be prepared by the Bank. To ensure adequate control by Bank staff over the consultants' performance and timing it is recommended that the study, roughly estimated to cost US\$50,000, be financed for 50 % out of Credit 229-CM funds.
5. The company set up as a condition under Credit 229-CM to operate the log depot in the port of Douala has not succeeded in improving the efficiency of log handling and export. Overstacking and mismanagement led to closure of the log depot for one month, and of the creation, with Government concurrence, of inland log depots. These developments will have a substantial bearing on the Second Douala Port Project, which is being dealt with in a separate report.
6. Immediate Action Recommended
 - (a) The Association should send to the Borrower (repeated to National Ports Authority):

- (i) a cable suggesting financing 50 % of the study referred to in para 4 out of Credit 229-CM funds;
 - (ii) a letter proposing amendments to the proceeds of the Credit; and
 - (iii) terms of reference for the study referred to in para 4.
- (b) National Ports Authority should be requested to inform the Association on all action taken and results obtained in handling exports through the log depot in the port of Douala.
- (c) Draft cables as per (a)(i) and (b) above are attached (Annexes 1 and 2).

Attachments: 2

JDeGryse:db

cc.: Messrs. Van der Tak, Director VPSVP
Jaycox, Director, TRP
de la Renaudière, Director, WA2
Steckhan, Division Chief, WA2DB
Thalwitz, Director, WAP
Pouliquen, Assistant to Director, WAP
A.T. Davis, WAPDR
Gillette, Program Coordinator, WANVP
Bowron, PABPII
Petretti, CTREDD
Bühler, LEG
Johnson, Section Chief, WAPTR
Palein, Loan Officer, WA2DB
Grant Duff, WAPTR

EXCELLENCE DOCTEUR

MAIKANO ARDOULAYE

MINPAT

YAOUNDE

CAMEROON

SOMMES DISPOSES PARTICIPER AU TITRE CREDIT 229-CM DU 14 JANVIER 1971
AU FINANCEMENT DE ETUDE VISANT A DETERMINER PROFONDEUR OPTIMUM CHENAL
WOURI EN PREMIERE PHASE DISCUTEE A YAOUNDE EN SEANCE PLENIERE DU
8 MARS ET POUR LAQUELLE PREPARONS TERMES DE REFERENCE STOP SUGGERONS
PARTICIPATION IDA DE CINQUANTE POURCENT DU COUT TOTAL ETUDE ET
PROCEDERIONS AJUSTEMENT FONDS DISPONIBLES SUR CREDIT 229 CM EN
CONSEQUENCE STOP SOLLICITONS REPOSE TELEGRAPHIQUE STOP HAUTE CONSIDERATION

OURSIN

INDEVAS

MR NGANN YONN

DIROPORT

DOUALA

TELEX 5270 KN

CAMEROON

DESIRERIONS RECEVOIR AU TITRE SECTION 3.04 DE ACCORD DE CREDIT
229 CM DU 14 JANVIER 1971 RAPPORT DETAILLE SUR TOUTES MESURES PRISES
ET RESULTATS OBTENUS PAR OFFICE NATIONAL DES PORTS ET SEPBC EN VUE
DEBLOQUER PARC A BOIS PORT DOUALA ET ASSURER EXPORTATION TONNAGES
OFFERTS STOP DEMANDONS EGALEMENT RECEVOIR BILANS ET COMPTES
EXPLOITATION SEPBC PROMIS A RECENTE MISSION STOP REMERCIEMENTS
ET CONSIDERATION DISTINGUEE

OURSIN
INDEVAS

Cameroon - Cr. 229 Admin

INTERNATIONAL DEVELOPMENT
ASSOCIATION

INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

INTERNATIONAL FINANCE
CORPORATION

OUTGOING WIRE

TO: Mr. NGANN YONN

DATE: March 27, 1973

DIROPORT

CLASS OF

DOUALA

SERVICE: TELEX 8270 KN

COUNTRY: CAMEROON

LT R

TEXT:
Cable No.:

REFERENCE VOTRE LETTRE 3-213 DU 13 MARS A SATOM PRIERE FAIRE SAVOIR SI
TECHNIQUE MISE A EAU GRUMES PRECONISEE PAR COMMANDANT CAROT ET QUI ENTRAINE
SUPPRESSION PLANS INCLINES INCLUS DANS MARCHE SATOM TIENT COMPTE RESISTANCE
PERRE A PRESSION VERTICALE EXERCEE PAR ENGIN MANUTENTION STOP REMERCIEMENTS
ET CONSIDERATION DISTINGUEE

OURSIN
INDEVAS

NOT TO BE TRANSMITTED

AUTHORIZED BY: Chief, Transportation Projects Division

NAME T. Oursin

DEPT. Western Africa Regional Office

SIGNATURE
(SIGNATURE OF INDIVIDUAL AUTHORIZED TO APPROVE)

REFERENCE:
Cr. 229-CM

ORIGINAL (File Copy)

(IMPORTANT: See Secretaries Guide for preparing form)

CLEARANCES AND COPY DISTRIBUTION:

JDeGryse:db ✓
cleared with and cc.: Mr. Grant Duff
cc.: Messrs. Johnson, du Parc, Palein.

For Use By Communications Section

Checked for Dispatch:

✓

DISPATCHED

MAR 27 10 24 PM 1973
COMMUNICATIONS

2210 0100 00

OFFICE NATIONAL DES
PORTS DU CAMEROUN
DIRECTION GENERALE

MAR 20 1973
WESTERN AFRICA REGION
TRANSPORTATION DIVISION
HANDLED BY: *none recd.*
DATE ANSWERED:

*Mr. de Goye
av. Grand Duff*
BORDEREAU récapitulatif des pièces adressées
MAIL ENCLOSURE SLIP ADDRESSED

à M. - to Mr. BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DEVELOPPEMENT

1818, H. Street N. W. WASHINGTON
D. C. 20433 U. S. A.

Imprimerie Nationale - Yaoundé — 4144

Ref. N° 1-217/DG/ONPC

NUMERO d'ordre Serial No.	SOMMAIRE DESCRIPTION.	NOMBRE des pièces NUMBER of enclosures	OBSERVATIONS REMARKS
Unique	Ampliation lettre n° 3-213/DG/ONPC du 13 Mars 1973 a/s : Aménagement du Parc à Bois au Port de Douala	1	<u>Pour information</u>

Reçu : — Received :

A le 19.....
At on the

14 MARS 1973
A le 19.....
A on the
LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE NATIONAL DES
LE DIRECTEUR PORTS DU CAMEROUN,
GENERAL
S. NGANN YONG

RECEIVED

1973 MAR 20 AM 10:21

COMMUNICATIONS
SECTION

13 MARS 1973

Cameroun - G 229 Alu

N° 3-213 / DG/ONPC

LE DIRECTEUR GENERAL
DE L'OFFICE NATIONAL DES PORTS
DU CAMEROUN

Objet : Aménagement du parc
à bois du port de Douala.

Monsieur le Directeur de la Société
Anonyme de Travaux Outre-Mer (SATOM)
B. P. 228

DOUALA

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir supprimer les trois points de mise à l'eau des grumes, initialement prévus dans le marché n° DP-72-36/IDA/BAP pour l'aménagement du parc à bois du port de Douala et dont le coût s'élèverait à 10 315 080 francs CFA.

Compte tenu de la suppression du quai à grumes sur pieux, voudriez-vous nous proposer un nouveau délai d'exécution des travaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

Ampliations
Bureau du courrier 3
Direction des Travaux 2
Service Etudes & T.N. 2



Copie BIRD —