

MNGAZANA-'N NUWE HAW'E VIR DIE TRANSKEI

KMDT J. C. KOTZE*

The Transkeian government plans to build a port at the mouth of the Mngazana river. This new port will be controlled and operated by the government and will handle both imports and exports. It has also been announced that this harbour will be a free port. In this article the author points out why Port St John's was not chosen. The terms free port and free zone are explained, while the whole situation is evaluated.

Die aankondiging vroeër vanjaar deur die Transkeise eerste minister hoofkaptein Kaiser Mantanzima dat 'n vrye hawe aan die Wilde Kus gebou gaan word¹ moet as 'n poging van hierdie staat gesien word om tesame met sy politieke onafhanklikheid groter ekonomiese selfstandigheid te bereik. Die skok-aankondiging van eerste minister Mantanzima op 10 April 1978 dat diplomatieke bande met die Republiek van Suid-Afrika verbreek word het hierdie stelling net verder onderskraag. Die gedagte is ook vry algemeen gehuldig dat meneer Mantanzima op die wyse buitelandse erkenning, wat tot dusver uitgebly het, vir sy staat wou verwerf.² Tot dusver was dit nog net Suid-Afrika wat hierdie jong staat erken het terwyl organisasies soos die Verenigde Volke, die Europese Ekonomiese Gemeenskap en die Organisasie vir Afrika-eenheid teen so 'n stap besluit het.³

Die besluit om diplomatieke verbintenisse met die Republiek op te sê tesame met moontlike bewyse van ekonomiese en politieke groei kan die negatiewe houding van die buitelandse moondhede in positiewe aanvaarding en erkenning omskep.

In sy strewe na groter ekonomiese selfstandigheid sal hierdie 51ste onafhanklike staat van Afrika sy ekonomiese bande met lande buite Suidelike Afrika moet verstewig. Dit sou dus logies wees dat die Transkei 'n eie hawe langs sy nagenoeg 270 kilometer lange kuslyn wil bou om sy eie in- en uitvoere te hanteer en minder van Suid-Afrikaanse hawens, soos Oos-Londen, afhanklik te wees. Ander oogmerke, bo- en behalwe ekonomiese oorwegings kan ook nie uitgesluit word nie.

Die keuse vir die besondere hawe-ontwikkeling het op Mngazana geval. Die plekkie lê nagenoeg 20 km suidwes van Port St John's.⁴ Die hele Transkeise kuslyn is effens skuins ten opsigte van die algemene gesteente-grein — 'n feit wat sommige waar-

nemers noop om die aanwesigheid van 'n see-waartse rotsverskuiwing te vermoed.⁵ Die hele kusgordel is smal en lê benede 'n hoogte van 600 m. Die aard van hierdie gebied word tot 'n groot mate deur die onderliggende gesteentes bepaal. Die aanwesigheid van Tafelbergsandsteenlae en granietintrusies het 'n ongelyke oppervlakte-struktuur tot gevolg terwyl die riviere in diep, smal valleie na die see vloei. In die Pondolandse gedeelte word die riviervalleie letterlik klowe. Hierdie kushooglandtipe bereik sy klimaks in die Port St John's omgewing waar hoë verskuiwingsblokke, bestaande uit Tafelbergsandsteenlae, steil bokant die kuslyn uittoon. Die suidelike deel van die Transkeise kusgordel wissel van 'n lae plato, wat geleidelik vanaf die kuskrans opstyg, tot 'n sanderige duinbedekte gebied wat deur 'n geleidelike rysende landskap opgevolg word.⁶

Suid van die Umtata-rivier sny die kuslyn skuins oor die Kaapse plooiingsone. Die riviermondings van die kleiner riviere langs hierdie kusgedeelte word gedurende die droë maande deur sandbanke geblokkeer, terwyl die strome in die reënseisoen deurbreek en sodoende die see bereik. Dit groter

* Kmdt J.C. Kotzé is 'n lektor in Geografie aan die Militêre Akademie, Saldanha.

1. *Die Burger*, 18 Februarie 1978, p 1.
2. *Ibid*, 12 April 1978, p 4; *The Cape Times* soos aangehaal in *Die Burger*, 13 April 1978, p 2; *The Argus*, 11 April 1978, p 1.
3. Keesing's Contemporary Archives, 26 November 1976, p 28063.
4. Suid-Afrika 1:500 000 Velle 3129 CM Tombo en 3129-DA Port St Johns (Eerste uitgawe).
5. L.C. King: *South African Scenery* (London, 1963) p 255.
6. J.H. Wellington: *Southern Africa, vol 1* (Cambridge, 1955) p 104.



(Foto: Buro vir Nasionale en Internasionale Kommunikasie) K.D. Matanzima — Eerste Minister van die Transkei.

riviere slaag gewoonlik daarin om dwarsdeur die jaar 'n kanaal, hoewel soms smal en vlak, in stand te hou.

Noord van die Umtatarivier, in die gebied waar Port St John's en Mngazana ook aangetref word, word die kuslyn sterk deur die Natalse monoklinaal beïnvloed. Die monoklinale as neig skuins na die kuslyn net noord van die Umtamvunarivier maar die Egosaververskuiwing het hierdie krommingsas weer weswaarts verplaas sodat dit weer sy verskyning in die Port St John's omgewing maak. Dieselfde verskynsel het langs die Mngazana-verskuiwing plaasgevind maar daarna verdwyn die monoklinale as finaal in die omgewing van die Umtata-monding.

Die Umzimvubu-rivier vloei by Port St John's in die see. Alhoewel dit een van die grootste ooskusriviere is, word die monding van hierdie stroom bykans geheel en al deur sand geblokkeer. Die sandbank word deur 'n noordooswaartsvloeiende kusstroom in die stroomkanaal gedeponeer. Alhoewel die kanaal nie geheel en al toespoel nie wissel die diepte tussen twee meter tot 'n maksimum van vier meter, met laag- en hoogwaterspringgety, onderskeidelik. 'n Andersins uitstekende hawe word dus agv fisiese omstandighede, haas onbegaanbaar vir groot skepe.

Landwaarts word die Umzimvuburivier ook deur die steil wande van *Mount Thesiger* en *Mount Sullivan* begrens. Hierdie poort staan as *The Gates* bekend. Port St John's self word deur die smal kloof aan die noordekant en Kaap Hermes aan die suidekant ingeperk.⁷ 'n Gebrek aan die nodige ruimte sal verdere hawe-ontwikkeling alhier kortwiek.

In die vorige eeu reeds is die kusstrook oos van Algoabaai as riskant beskou as gevolg van groot branding, terwyl die sandbanke voor die riviermondinge as vlak, verwickeld en as veranderlik beskryf is. 'n Sterk ooswaartsvloeiende kusstroom is ook as 'n gevaarfaktor uitgewys, terwyl rotsriwwe skeepvaart bemoeilik het.⁸

Alhoewel daarop gewys is dat Port St John's 'n skouspelagtige hawe-ingang gehad het, was die ou kusvaarders deeglik bewus van die sandbanke wat skeepvaart bemoeilik het. Die plek is reeds in 1878 as 'n Britse hawe geproklameer terwyl dit as die poort na Pondoland en Griekwaland-Oos beskou is.⁹ Verder was hierdie hawe as 'besonder sentraal' ten opsigte van die Pondolandse kus beskou.¹⁰

Goeie hawens ontbreek egter aan die Transkeise kus en alhoewel Port St John's as sulks in die verlede vir klein skepies gebruik is, het dié funksie in die tussentyd verval.¹¹

Om 'n groter politieke en ekonomies-selfstandige rol te speel is die Transkeise regering dus verplig om 'n beter hawe langs sy kuslyn te ontwikkel. Die eerste nuus in hierdie verband het die buitewêreld bereik toe mnr J.M. Madikane, ondersekretaris van die Transkeise Departement van Beplanning, aangekondig het dat die kuslyn vanaf die Keiriviermonding tot by Coffeebaai intensief ondersoek word. In dieselfde berig is vermeld dat sandafsettings Port St John's ongeskik vir die doel maak.¹² Kort daarna is aangekondig dat die voorgestelde hawe aan die monding van die Mngazana- (of Umngazana-) rivier 20 km onderkant Port St John's gebou gaan word. Die nuwe hawe wat in- en uitvoere sal hanteer sal deur die Transkeise regering beheer word.¹³ Die ondersoek is deur 'n Franse konsortium *Grande Travaux De Marseille* en vennote uitgevoer. Werk aan hierdie nuwe hawe wat ongeveer R125 miljoen sal kos, sal binne vyf of ses jaar voltooi wees.¹⁴

Volgens eerste minister Kaiser Mantanzima het die voorgelegde verslag van die konsortium bewys dat ' 'n vrye hawe op Mngazana aangelê kan word en dat vry handels- en nywerheidsgebiede, genoeg dorpe, woongebiede en ontspanningsoorde in die omgewing ontwikkel kan word.' Voorts is ook vermeld dat Franse, Amerikaanse, Switserse, Italiaanse en ander ondernemings nywerhede en sake-ondernemings in die gebied wil oprig.¹⁵ Alhoewel vermag kan word dat sandafsettings, kusstrome en

7. *Ibid*, pp 170–173; Suid-Afrika 1:50 000 Vel 3129DA Port St John's.

8. *The South African Geographical Journal*, vol 59, no 2, September 1977 (E.A.G. Clark: Port Sites and Perception: The development of the Southern and Eastern Cape Coast in the Nineteenth Century), p 153.

9. *Ibid*, p 161.

10. *Ibid*, p 164.

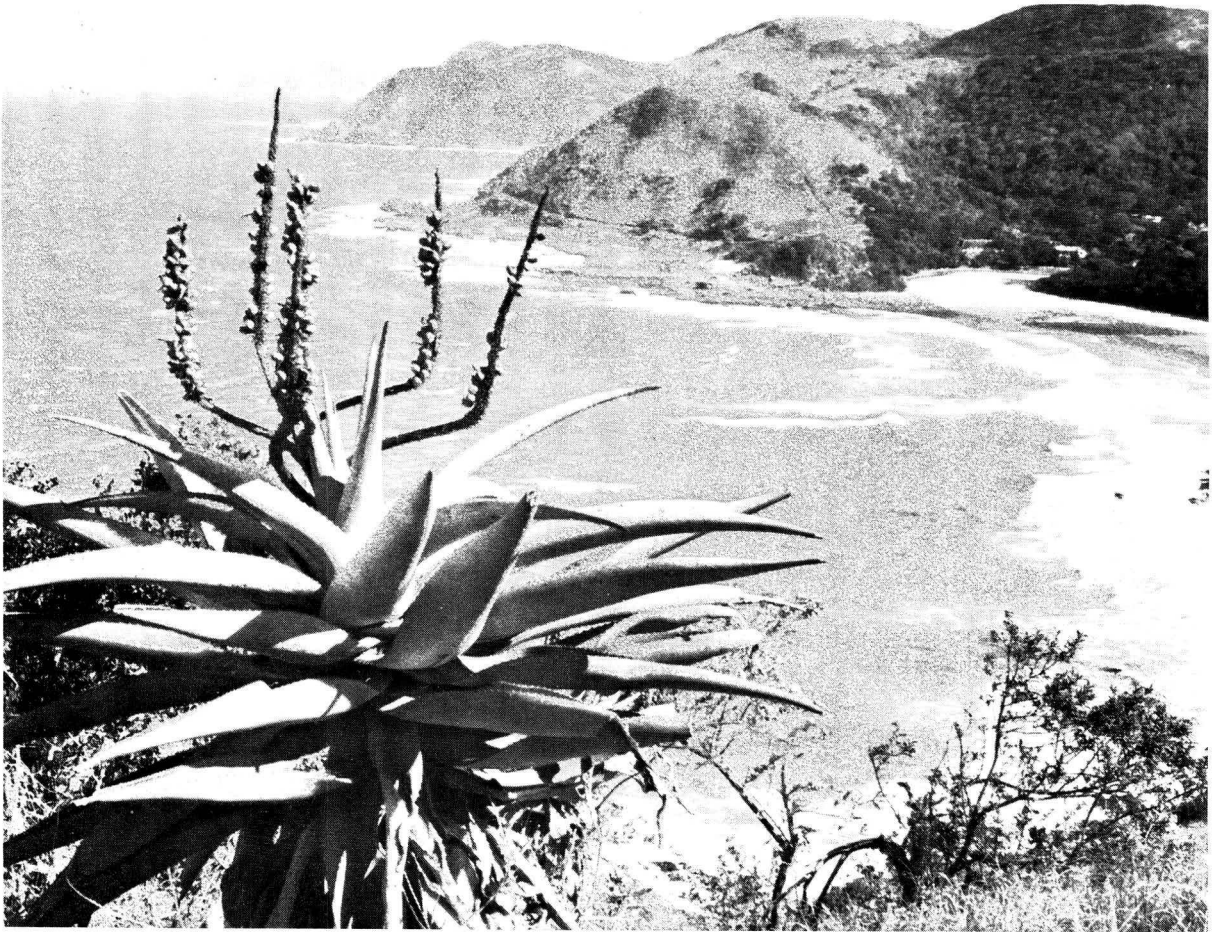
11. M. Cole: *South Africa* (London, 1961), pp 602, 603; W.S. Barnard, e.a.: *Suid-Afrika – Die land en sy streke* (Elsiesrivier, 1972) p 113.

12. *South African Shipping News and Industry Review*, vol 32, no 10, October 1977, (The African Coast (Transkei Harbour)) p 21.

13. *Ibid*, vol 32, no 11, November 1977 (The African Coast (Site for Transkei Port)), p 21.

14. *Die Burger*, 18 Februarie 1978, p 1.

15. *Ibid*, p 1.



(Foto's: Buro vir Nasionale en Internasionale Kommunikasie). Tonele langs die Transkeise kuslyn.



ander fisiese probleme te bowe gekom sal moet word, beskik hierdie gebied oor genoegsame vars water en ruimte vir residensiële en nywerheidsontwikkeling. Om die beoogde rol as 'n bedrywige Transkeise hawe te speel sal 'n pad- en spoorbouprogram onverwyld aangepak moet word om die belangrikste plekke soos Umtata, met die nuwe hawe te verbind.

Dat Mngazana 'n algehele 'vry hawe' gaan word, word sterk betwyfel. Wat na alle waarskynlikheid gaan gebeur is dat hierdie nuwe groeipunt die normale in- en uitvoerfunksies vir die Transkei gaan hanteer terwyl daar in die hawegebied slegs 'n spesiale sone afgesonderd gaan word wat vryehawefunksies gaan behartig. Plekke soos Gibraltar, Hong Kong, Aden en Kolon is voorbeelde van vrye hawens. Die state, waarbinne hierdie vrye hawens geleë is, is gewoonlik klein in oppervlakte terwyl hul in- en uitvoertariewe oor die algemeen baie laag is. Baie van hierdie plekke is eintlik entreporthawens, (dit wil sê hul funksioneer as bergplek vir oningeklaarde goedere wat weer uitgevoer of elders heen versend word) omdat die state waarvan hulle deel vorm slegs 'n geringe handel bedryf.¹⁶ Dit is tegnies moeilik om 'n vrye hawe in 'n land in te stel wat 'n redelike in- en uitvoer het en hoë tariewe hef juis vanweë die gemak waarmee smokkelhandel dan kan plaasvind.¹⁷

Dit is dus duidelik dat daar slegs 'n paar werklike algehele vrye hawens op aarde bestaan. Die basiese doel van 'n vrye hawe is om vasmeergerie aan skepe, asook opberging- en ander hawefasiliteite aan goedere van vreemde oorsprong te verskaf wat weer vir herversending na 'n derde bestemming gestuur moet word. Die goedere kan ook gesorteer of geprosesseer word voordat dit ingevoer word sonder dat hoë tariewe gehef of die produk aan ingewikkelde doeane-prosedures van die gasheerland onderwerp word, tensy die invoerder dit verlang. Belastingfooi word alleenlik beraam as (of wanneer) daar formeel besluit word om die goedere in te voer in die land waarin die vrye hawe geleë is.¹⁸ *In die meeste gevalle is die vrye hawe dus in wese 'n vrye sone-gebied binne die groter hawe-area* maar wat deur middel van 'n omheining van die normale doeanegebied geskei word. Skepe kan so 'n gebied dus binnevaar, goedere op- en aflaai en weer vertrek sonder dat dit aan doeaneformaliteite onderwerp word. Goedere kan dus soos hierbo vermeld, geberg, herverpak, geprosesseer en heruitgevoer word sonder doeane-onderzoek. Alleenlik wanneer dié ware deur die skeiding of versperring beweeg en die koperspubliek bereik sal doeane-tariewe gehef word.¹⁹

Mngazana sal dus na voltooiing as die belangrikste en, prakties gesproke, enigste Transkeise in- en uitvoerhawe ageer. Soos te verwagte sal 'n deel van hierdie hawe as 'n doeane-vrye of vrye hawesone fungeer. As sulks kan hierdie hawe 'n relatiewe vrye vloei van goedere en mense tussen 'n land-gebonde staat soos Lesotho en die see bevoordeel, *indien* die nodige infrastruktuur tot stand gebring word.

'n Hawe met 'n vryehawe-sone bied vele winsgewende moontlikhede. Dit dien basies as 'n gerieflike versamelpunt vir handelsgoedere wat ontskep en weer na ander dele en hawens van die wêreld verskep kan word. Hierdie hantering van goedere is normaalweg voordelig en dra geredelik tot die totale omset van sulke hawens by.²⁰ Sonder om aan doeane-tariewe onderhewig te wees kan goedere, ingevoer, bewaar, geprosesseer en heruitgevoer word. Heel dikwels word toerisme deur die beskikbaarheid van 'n verskeidenheid relatief goedkoop produkte na sulke hawens gelok. Aan die een kant verloor die staat doeane-inkomstes maar wen ontsaglik veel in terme van buitelandse valuta as gevolg van verhoogde uitvoere.²¹

Gesien in die lig van bovermelde feite kan hierdie Transkeise projek verrassende ekonomiese voordele vir die staat inhou. Daar sal egter aanvaar moet word dat aan sekere voorbehoude voldoen moet word. Dat hierdie hawe ook 'n besondere militêre en strategiese rol kan speel moet toegegee word. Die ekonomiese, strategiese en politieke belangrikheid wat 'n Transkei-hawe vir 'n groot moondheid soos die Verenigde State kan inhou is alreeds in 'n vroeëre artikel in *Military Review*²² uitgewys. Op daardie stadium is Port St John's as 'n moontlike permanente vlootbasis vir die Verenigde State uitgewys. Met die huidige hawewontwikkelingsprojek in die vooruitsig sal Mngazana hierdie rol kan oorneem. Die tyd sal moet leer of

16. N.J.G. Pounds: *Political Geography* (New York, 1972) p 297.

17. *Ibid.*

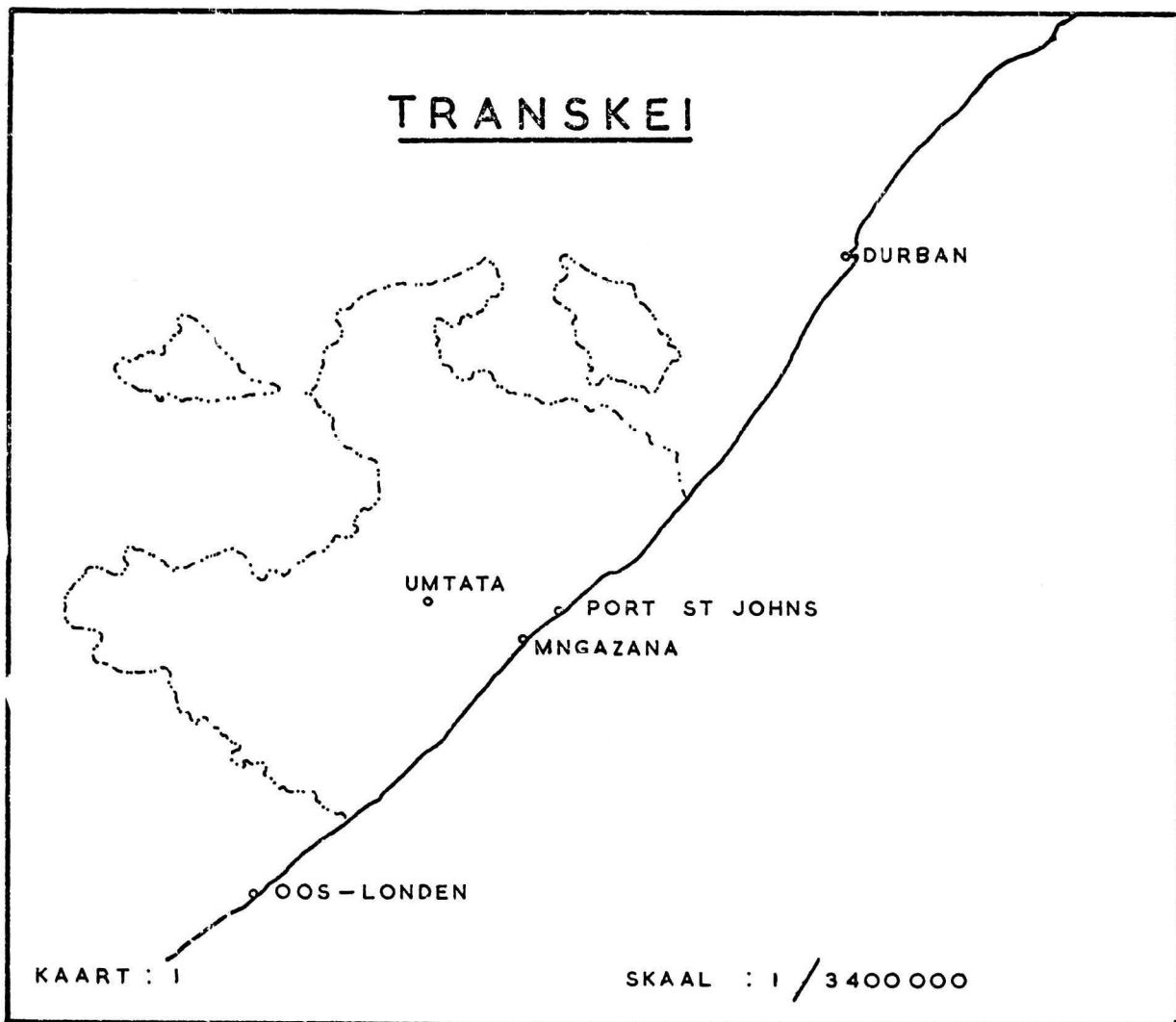
18. R.S. Thoman and E.C. Conklin: *Geography of International Trade* (Engelwood Cliffs, 1967) pp 131, 132.

19. N.J.G. Pounds: *op cit.*, p 297.

20. *Ibid.*, pp 296, 297.

21. *Salvo*, vol 2, no 10, Februarie 1978, (D. Prinsloo: A free port?) p 22.

22. *Military Review* Vol 56, no 6, June 1976 (W.A. Groesbeck: The Transkei — Key to US Naval Strategy in the Indian Ocean), pp 18–24.



(Ontleen aan J.H. Wellington: *Southern Africa*, vol 1 p 171

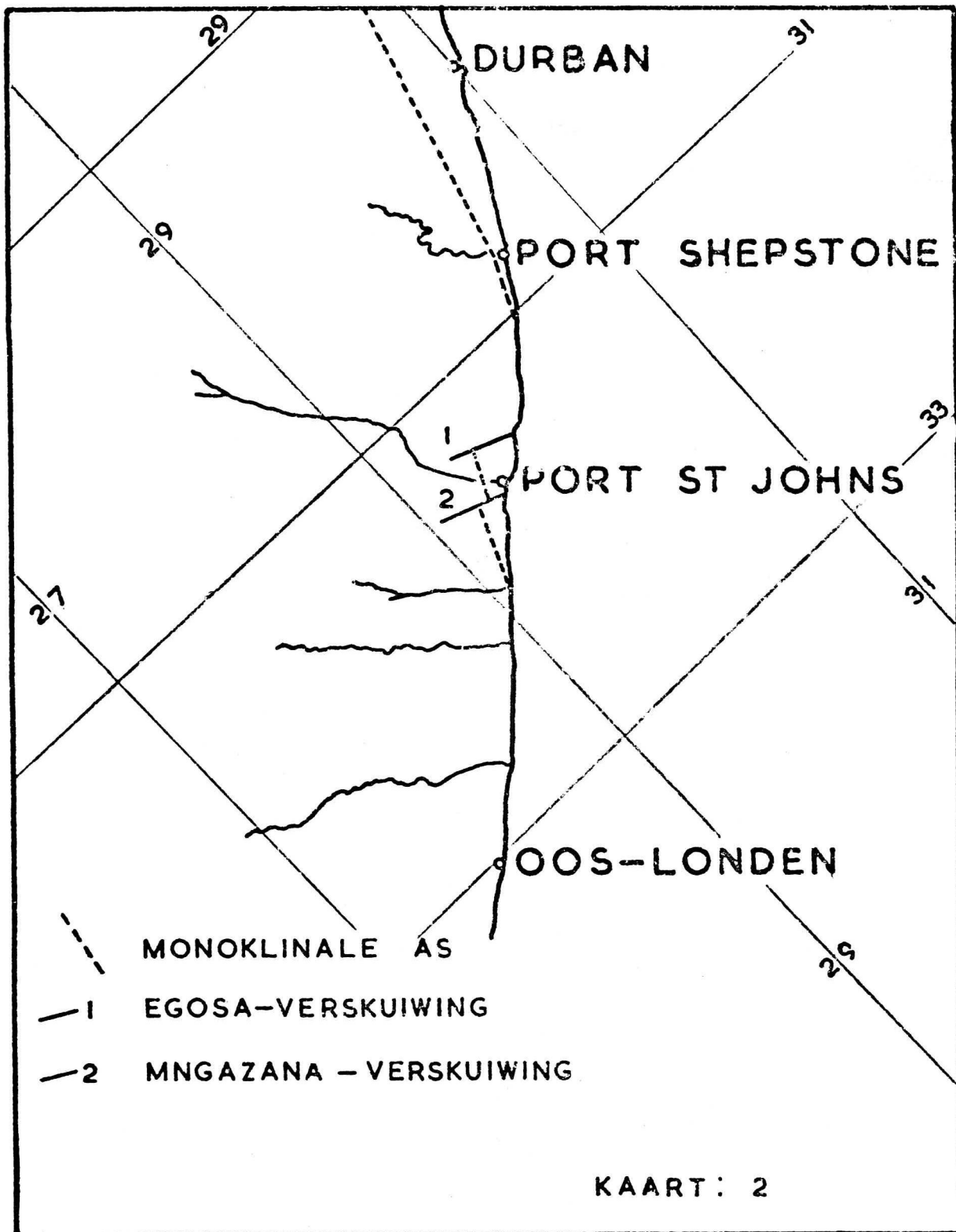
een van die groot moondhede, en dan in besonder die Verenigde State of die Sowjet Unie, so 'n vas-trapplek in die Transkei sal verkry. So 'n moontlikheid hou lewensbelangrike implikasies vir die Republiek van Suid-Afrika in.

Dat die aankondiging van die bou van die hawe by Mngazana nie oral in die Republiek van Suid-Afrika met groot entoesiasme en vertroue ontvang is nie blyk duidelik uit beriggewing in hierdie verband. Die 'Eastern Province Herald' het as volg gereageer: 'Reactions in South Africa to the news that a free port is being planned at Umgazana, on the Transkeian Wild Coast, is like to be one of concern that will have to be allayed.' Die berig meld voorts dat die belastingbetaler in Suid-Afrika 'n waarborg sal wil hê dat sy geld nie vir die finansiering van 'n hawe gebruik sal word wat dan ongunstige kompetisie vir hawens soos Port Elizabeth, Oos-Londen en Durban tot gevolg sal hê nie.²³ Die versekering dat Suid-Afrika wel nie met die ontwikkeling van die hawe behulpsaam sal

wees nie is op 20 Februarie 1978 deur die Suid-Afrikaanse Minister van Vervoer mnr S.L. Muller gegee. 'As Suid-Afrika sou help sal dit in 'n baie geringe mate wees, miskien net met 'n bietjie raad.'²⁴ Die *Eastern Province Herald* het egter sy verdere bedenkinge as volg in die slot van die berig uitgespreek: 'At the same time, there must be some doubt whether large-scale overseas finance, cautious and even nervous of South African involvements as it is known to be, would embark on such a venture as the construction of a huge new port and ancillary facilities, without the kind of strong governmental backing with Transkei is hardly in a position to provide. Indeed, the casual, not to say reckless, manner in which that same newly independent country is reported to have

23. *Eastern Province Herald*, 29 February 1978.

24. *Die Burger*, 21 Februarie 1978, p9; *Die Beeld*, 21 Februarie 1978.

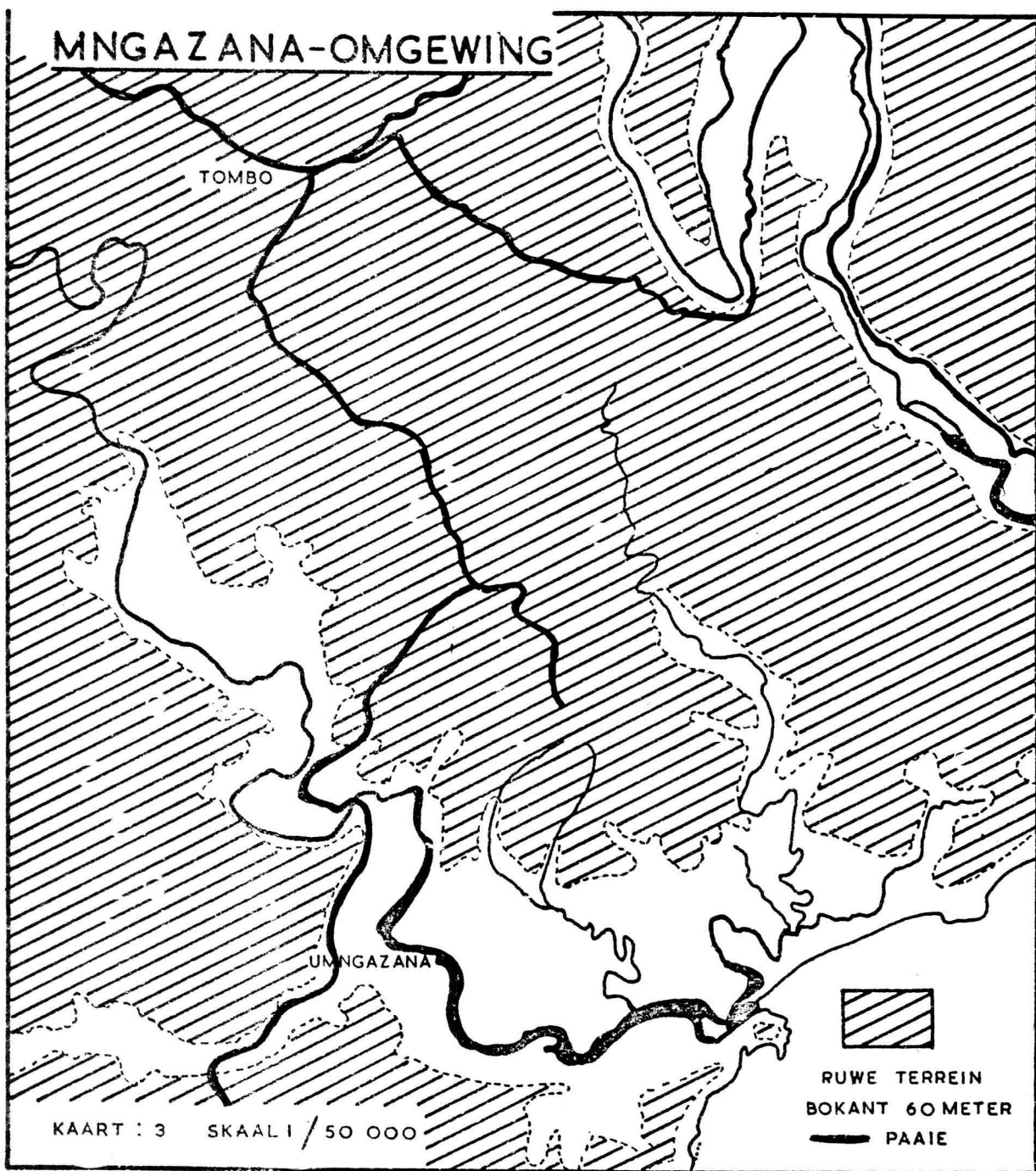


signed away its territorial fishing rights to a West German consortium can hardly inspire confidence'.²⁵

'n Ander nuusblad *Die Afrikaner* beweer dat die Transkei oor 'n hawe by Port St John's beskik

wat aan die karige behoeftes van hierdie staat 'meer as voldoende geriewe voorsien'. Die blad gaan voort deur daarop te wys dat hierdie groot

25. *Eastern Province Herald*, op cit.



hawe-ontwikkelingsprojek nie met hierdie Swart staat se ekonomiese prioriteite verband hou nie. Die berig lui verder dat dié land se eerste minister se bereidwilligheid om volgens verklaring, met kommunistiese lande saam te werk en sy vyandige houding teenoor die Blanke van Suid-Afrika die vraag laat ontstaan het of so 'n hawe nie tot die beskikking van kommunistiese state gestel sal word nie. Dat hierdie hawe moontlik deur 'n kommunistiese vloot teen Suid-Afrika gebruik kan word is nie uitgesluit nie.²⁶

Dat hierdie hawe 'n ekonomiese, politieke en militêr-strategiese rol kan speel is nou reeds duidelik. Dat die basiese doel van die projek ekonomies van aard is, is gewis. Of die ekonomiese funksie van Mngazana uiteindelik die oorheersende komponent sal wees, sal deur die Transkei-regering se prioriteite en gesindheid ten opsigte van Suid-Afrika en die res van die Vrye Weste, bepaal word.

26. *Die Afrikaner*, 24 Februarie 1978.

* Port St. John's staan tans bekend as Umzimvubu.