

## KOMMUNIKASIE IN AFRIKA

### ('n Inleidende oorsig)

Met die oog op die tema vir die Seminare vir 1966 t.w. Kommunikasie in Afrika, word hiermee 'n kort en algemene oorsig aangebied ten einde enige lig te laat val op die agtergrond en voor die ingryping deur koloniste van Europese herkoms.

Afgesien van die mōderne kommunikasiemiddele wat selfs in die tegnies mees ontwikkelde lande maar 'n kort geskiedenis het, was die ouere verkeersmiddele in die grootste dele van Afrika betreklik onbekend. 'n Padboustelsel soos en op die skaal waarop die outohtone hoogkulture van Meso-Amerika (Maya en veral die Inca van Peru) en die vorste van Indië dit ontwikkel het, kom in Afrika nie voor nie. Ek meen dat die binnelandse watervaart sowel as die kusvaart van die Afrika-inboorlinge eintlik nie vergelyk kan word met dié van Amerikaanse Indianestamme of met dié van die Oseaniese gebiede nie.

Na buite was Afrika tot baie laat in die geskiedenis nog hoofsaaklik 'n geslote gebied. Dit is wel waar dat vanaf die vroegste oudheid Noordoos-Afrika, veral Egipte en omstreke 'n lewendige verkeer met die lande van die Nabye Ooste soos Arabië, Kanaan, Sirië, Babilonië en Mesopotamië onderhou het. Die Fenisiërs het hulle deel bygedra. Later het Griekeland en Rome op die toneel verskyn. In hierdie gevalle was die Middellandse See en die Suez-landengte die verbindingsfaktore. Oor die Indiese Oseaan het die ooste baie vroeg reeds met die ooskus min of meer suid van die horing van Afrika kontak gemaak en dit vir 'n lang tydperk onderhou. Daar is geen aanduiding dat die weskusdele van Afrika bv. met lande oor die Atlantiese Oseaan in verbinding was nie. Twee sake val ons op: Die eerste is dat die verkeer selde vanuit Afrika geïnisieer is en ten tweede dat dit nie veel meer as die buitelyste van die kontinent geraak het nie. Hierdie toestand het ook nog nie wesentlik verander deur die Portugese omseiling van Afrika nie. Die Wes-Europese volke het alleen belang gestel in aanlegplekke vir hulle oseaanvaart na die Ooste. Penetrasie van die binneland volg eintlik eers in die 19e eeu.

Geen wonder dus dat die binnelande vir die Eur-Asiatiese wêreld grootliks onbekend gebly en daarom die naam Donker Afrika ontvang het nie.

Afrika het dus nie net 'n geslote, tot 'n groot mate 'n geïsoleerde gebied na buite gebly nie, maar ook intern was daar haas soveel Afrikas as wat daar volke of volksgroepe was. Geografiese tesame met tegniese en kulturele faktore het hiertoe bygedra.

Dit is oorbekend dat Afrika se kuslyn nie baie bevorderlik is vir skeepvaart nie. Sy riviere is onkonstant: deur die sporadiese reënval sonder 'n reserwe in smeltende ys aan hulle oorspronge verkeer baie riviere of in vloed of in onbevaarbare laagwater. Aan die anderkant is selfs dié wat deur die jaar genoeg water het onderhewig aan watervalle en stroomversnellings. Selfs die Nyl, wat seker die oudste bevaarde rivier in die vasteland is, is blykbaar net in sy laaste fases bevaar sodat sy oorspronge nog lank onbekend gebly het. Weliswaar bevat Afrika etlike bevaarbare mere en hier het 'n soort waterverkeer ontwikkel. Origens het die geografiese omstandighede weinig prikkels gelewer vir die ontwikkeling van 'n waterverkeer.

Min of meer dieselfde geld landverkeer. Die sand en woestyngordyn van die Sahara — waterloosheid, sandstorms — was 'n gedugte obstruksie vir alle verkeer tussen die Noorde en die Suide. Die tropiese woudgordel van Sentraal-Wes-Afrika het sy probleme gebied. Die rivierlose ooskusgebied het verkeer ook nie vergemaklik nie, nog tussen die kus en die diepere binneland, nog tussen die noord-oostelike en suid-oostelike streke. Dit is dan ook begryplik waarom die belangrikste immigrasieroetes uit die Soedan en die Somali-Ethiopiese streek na die suide min of meer langs die ketting van die groot mere gelê het.

Op tegniese gebied word hierdie toestande gewoonlik verbind aan die onontwikkeldheid van die inboorlingvolke se materiële kultuur. Die wiel — wat so 'n belangrike rol gespeel het in verkeersontwikkeling elders — was onbekend (behalwe in Egipte en selfs hier blykbaar meer vir militêre gebruik as vir gewone verkeer). Die perd en die kameel as las- en rydier is van latere herkoms. Die bees — in ons eie geskiedenis miskien dié pilaar waarop die verkeerswese gebou is — is alleen op beperkte skaal as las- en rydier en eintlik nooit

as trekdier gebruik nie. In die lewe van die veetelervolke van Afrika het die bees 'n ander funksionele betekenis gehad. Mens, veral vroue, was die lasdraers.

Die waarheid van Boas se stelling — teenoor die geografiese determinisme van sommige volkekundige en beskawings-filosowe (bv. Ratzel, Huntingdon, e.a.) — dat die geografiese omstandighede beperkend eerder as skeppend optree, gewaar ons in die Afrikasituasie. Die kultuur van 'n volk self, hetsy bepaal deur innerlike faktore of aangevuur deur eksterne stimuli of, meer waarskynlik deur albei saam is 'n kragtiger faktor. Die reeds genoemde Maya en Azteke (Mexico en Yucaton) en die Inca (Peru) het in geen gunstiger omstandighede verkeer as die Afrikavolke nie. Inteendeel. Hulle geografiese ligging en omgewing sou met reg as ongunstiger beskryf kan word. Sonder las- of trekdiere hoegenaamd (behalwe die lama), in woud- en bergland, ook sonder die wiel (hoewel die Maya-Azteke padrollers van klip vervaardig het) het hulle hele padnetwerke aangelê. Die Incaryk was vanaf een uithoek tot die ander verbind met brúe inkluis. Op daardie paaie het hardlopers op gereelde afstande gereed gestaan; is die Incaheersers op draagbare oor hulle ganse ryk vervoer, en het lamas en Inca-onderdane (ligte) dragte van een plek na die ander, meesal na die hoofstad vervoer.

In Afrika is iets soortgelyks nie ontwikkel nie. Met Egipte en Grieks-Romeinse inisiatief as uitsonderings het Afrika niks gelewer om met die voorgenoemde vergelyk te kan word nie. Bootbou is swak ontwikkel in vergelyking met wat Amerikaanse en Oseaniese stamme gelewer het ondanks die afwesigheid van yster in lg. gevalle terwyl die metaal betreklik vroeg in Afrika bekend was. Enkele stamme soos die Kede-Nupe van Nigerië vorm met hulle kanovaart op die Niger en Kaduma as handelaars en karweiers 'n uitsondering. Die suidelike volke toon weinig of geen vaardigheid in hierdie verband nie. Die Bantoe en ander moes in hulle suidwaartse migrasie 'n lang omweg langs die Zambesi af gaan om 'n oorgang te vind. Afwesigheid van bote en onbekendheid met brugboutegnieke was die oorsaak.

Die deurdringing van die Sahara moes wag op die koms van die kameel. Dit sou die prestasie van die Arabiese en verwante volke wees om met hierdie skip van die woestyn enkele handels- en verkeersroetes deur die gedugte Sahara aan te

lê en in stand te hou. Opmerklik het die ander Arabiese invoer-artikel, die perd, ook 'n enigsins ander funksie gehad — as statussimbool en as oorlogsinstrument is dit hoër gewaardeer. Las- of trekdier was hy nie.

Ander kultuurkenmerke van Afrika het ook 'n beperkende invloed gehad op die interne verkeer. Politiek en kultureel het die volke grootliks in geslote stam, soms ook in groter volks- en staatseenhede, bestaan. Hierdie stamme, volke, state het meesal in onderlinge vyandskap geleef, sodat die belangrikste verkeer die van roof en oorlog was. Weliswaar was dit in sommige gevalle feitlik geïnstitutionaliseer soos by die Nuer en Dinka waar e.g. die Dinka se vee mog roof en lg. die Nuer se beeste mog steel — met die nodige wraakmaatreëls in elke geval natuurlik. Op die beweging van mense en goedere moes dit 'n beperkende invloed uitgeoefen het. Taalverskille het verder hiertoe bygedra terwyl die skrifloosheid onder hierdie volke sowel 'n intra- as interverkeer eintlik verhinder het. Aangesien die ekonomiese struktuur, veral van suidelike Afrika, hoofsaaklik berus het op die agrariese selfversorgende familie-eenheid, was die handel swak ontwikkel en het dit ook nie juis gedien as stimulus vir omvangryker verkeer nie.

Verkeer tussen gemeenskappe was dus uiteraard beperk tot kleinere of grotere streke. Hoogstens was die kommunikasie 'n intra-kommunikasie binne die besondere sosio-politieke en kultureel-politieke eenhede. Dit was uiteraard nodig vir die instandhouding van elk van die gemeenskappe. Hiervoor was die beperkte bootvaart op riviere en mere genoegsaam terwyl dit ook gedien het as metode van voedselverkryging. Verder is die kommunikasie onderhou deur gebruik van die drom as algemene waarskuwingsmiddel terwyl gesante en boodskappers te voet opdragte, bevale en verslae gedra het tussen die politieke sentrum en die verderliggende nedersettings. Indien die beperkte handelsware na ander dele van die stamgebied of na ander stamme gebring moes word, bv. ystererts in ruil vir graan of vee, potte in ruil vir graan of vir vleg- of houtwerk, het die eienaars self hulle ware gedra of van gehuurde draers of van pakosse gebruik gemaak. Vroue het potte bier, mandjies koring en ander voedselsoorte as tribuut of as geskenk na die woonplek van die stamhoof of dié van die skoonfamilie op hulle koppe gedra. Soldate het te voet gegaan op hulle krygstogte vergesel van jong seuns

en selfs van jong vroue wat hulle reserwewapens, slaapmatte en proviand vervoer het.

Hierdie afwesigheid van verkeersweë en kommunikasie-middele is o.a. deur die slawehandelaars ervaar wat weliswaar 'n groter mate van interne kontak, maar met ellendige gevolge teweeggebring het. Hulle ware, vuurwapens, drank e.a. goedere wat as koopmiddels moes dien sowel as die gekoopte „swart ivoor” moes per draers/aanjaers geskied. Die groot ontdekkingsreisigers van die 19e eeu moes dieselfde beleef. Natuurlike en menslike hindernisse moes oorkom word ten einde die binnelande in te dring. Derhalwe kon Livingstone feitlik verdwyn en was elke ondersoeker so goed as van die wêreld afgesny sodra hy die binneland binnegetrek het.

Koning Leopold II van België se bewering dat die koloniseerder ook transporteur is, was veral waar in die geval van Afrika. Die ontwikkeling van padverkeer, deels as voetpaai vir draers deels as wapaai, was die werk van die koloniseerders. Dieselfde geld die eksploitasie van die beskikbare waterweë, veral in Wes-Afrika. Spoorwegaanleg is uitsluitlik aan die inisiatief van blankes te danke. Laasgenoemde is 'n betreklik nuwe ontwikkeling, hoofsaaklik sedert die tweede helfte van die vorige eeu en die meeste maar eers vanaf die twintigste eeu. Uiteraard is die lugvaart van nog meer resente datum en eweneens die werk van Westerse ondernemingsgees. Poswese, radio en telekommunikasie is van dieselfde oorsprong. Oor die algemeen het die ontwikkeling van hierdie verkeersweë en kommunikasiemiddele swaar eise gestel aan die kapitaalmiddele, kundigheid en ondernemersgees van die nuwe immigrante van Europese herkoms, terwyl dit geld as maklik hanteerbare maatstaf van die beskawingsontwikkeling wat deur die Wes-Europeër in die vasteland ingedra is. Dit is ook opmerklik hoe die nuwe Afrikastate o.a. die lugvaart en die radio aangryp as „bewyse” van hulle pas verkreë onafhanklikheid, selfstandigheid en selfbeskikking. Vliegveld en radio het eintlik die statussimbole op nasionale vlak geword.

J. H. Coetzee.

P.U. vir C.H.O.  
23 Maart 1966.