

114

(Gallen)

132

UITERS GEHEIM

MEMORANDUM

Kopieno

SDBN/UGE/302/6/D27

23 Mei 1985

Telefoon : 372532
Bylyn : 5
Navrae : Kol D.R. Müller

Van : Bev SDBN

Aan : Dir BB
(Eksklusief vir brig J.J.J. van Rensburg)

OPERASIE KAUKA/PROJEK HANSA

1. Aangeheg hierby vind u 'n verslag wat oor die verloop en uitvoering van bg operasie opgestel is. Vir die doeleindes van die verslag is u verwysingsnommer gebruik. Wat Streekskantoor Durban betref word afskrifte op Projek Hansa lêer geliasseer.
2. Dit word vertrou dat die verslag en die wyse waarop die operasie uiteindelik uitgevoer moes word, u goedkeuring wegdra.
3. Dit sal waardeer word indien die verslag aan mnr R. Steyl van Krygkor beskikbaar gestel kan word aangesien dit aspekte bevat wat vir moontlike soortgelyke toekomstige operasies van kritieke belang kan wees.

D.R. Müller

(D.R. MÜLLER)
BEVELVOERDER SDBN : KOL

DRM/AM

*Kennis geneem
J.J.J. van Rensburg
17/6*

DEFENCE INTELLIGENCE
DECLASSIFIED

2015 -03- 05

J.A.L STEINMANN
72563596PE WO1

UITERS GEHEIM

Kopieno

DBB(SK)311/1/30 GALLERY

UITVOERING VAN PROJEK HANSA/OPS KAUKA TE ZAIRE OOR DIE TYDPERK
8 MEI 85 TOT 18 MEI 85

INLEIDING

1. Ops Kauka, so gedoop deur Zaire, sou aanvanklik oor die tydperk 20-28 Apr 85 plaasgevind het. Dit is toe uitgestel aangesien die skip "VINDER=SLEVHOLM" weens enjinprobleme vertraag is. Kol D.R. Müller en maj D. Kotze het vir die uitvoering van die operasie oor gemelde tydperk na Zaire gereis. In die tydperk is egter besef dat indien die taak uitgevoer sou moes word, dit bykans onmoontlik sou gewees het vanweë al die reëlings wat plaaslik getref moes word, die onkunde mbt verskeping aan die kant van die skakelper-sone en die kort tydsbestek tot beskikking. Ten spyte van verskeie pogings om 'n motor te huur om Matadi-hawe te besoek waar die ops uitgevoer sou word, kon die span nie daarin slaag nie weens 'n tekort aan motors te huur. (Kyk besoekverslag met verwysing DBB(SK)311/1/30 GALLERY dd Apr 85).

2. Ops Kauka het toe oor die tydperk 8-18 Mei 85 te Zaire plaasgevind. Vir die uitvoering daarvan is kol D.R. Müller en kapt (SAV) P. Scholtz na Zaire gestuur. Tot met datum van vertrek is die operasie suksesvol uitgevoer. Die vrag is te Matadi-hawe ontskeep, in 'n stoor geberg en later in houters gelaai. Dit is tans in die houerterminal te Matadi vanwaar dit op ongeveer 25 Mei 85 verskeep sal word.

3. Waar dit beoog was om die operasie as 'n in- en uitvoer te hanteer (maw die goedere word fisies ingevoer en daarna weer uitgevoer) kon dit weens verskeie gebreke in die Zaire infrastruktuur en ander redes nie as sodanig gehanteer word nie. Dit is uiteindelik as 'n transito-aangeleentheid gehanteer (maw die goedere, wat as kragopwekkers, fietse, vragmotors ens ooreenkomstig die ladingsbriewe in Matadi-hawe ontskeep is, is in houters gelaai, in die houerterminal opgeneem en sal herverskeep word na "Maputo, Mozambique, as kragopwekkers, fietse, vragmotors ensovoorts).

VERLOOP

4. Agtergrond : Besoek Een

Kol D.R. Müller is aanvanklik amptelik op 17 Apr 85 verwittig ~~72563896~~ ~~PE WO1~~ besoek vir die uitvoering moes meemaak. In daardie stadium het ~~72563896~~ ~~PE WO1~~ van die beoogde operasie gedra aangesien mnr R. Steyl van Krygkor hom gevra het oor sy mening oor die moontlikheid om 'n plaaslike (Durban) stuwadoor vir die operasie na Zaire te stuur om die vrag te laai. Kol Müller se antwoord was dat dit na sy mening onder geen omstandighede gedoen mag word nie aangesien dit aan 'n buitestaander insig sou gee in sensitiewe RSA/Zaire skakeling.

5. Op Vrydag 19 Apr 85 om 15h00 het kol Müller en maj Kotze 'n kort voorligting van mnr Steyl oor die operasie ontvang. Hy het hul van telefoonnommers van skeepsagente voorsien wie op grond van 'n telefoonoproep en identifikasie "Rust Enterprises" 32 houters by 'n adres wat die span sou moes bepaal, sou aflaa. Die opdrag was om die vrag in te voer en dan as koffie uit te voer. Geen dokumentasie soos die oorspronklike ladingsbriewe, inhoudsopgawe en verpakkingslys is aan die span gegee nie. By navraag het mnr Steyl gesê dit sou met die vliegtuig wat op Woensdag 23 Apr 85 vanaf Jan Smuts op Kinshasa land, gestuur word. Wat die uitvoer betref is slegs die adres waarheen dit verskeep moes word aan die span gegee. 'n Mnr Werner Martins moes geskakel word, "Rust Enterprises" moes geïdentifiseer word en die verske-

DEFENCE INTELLIGENCE
DECLASSIFIED

2015 -03- 05

JAIL STEINMANN

ningsadres moes aan hom gegee word. Geen voorbereide fakture en verpak-
ningslyste is aan die span gegee nie - dokumentasie wat noodsaaklik is
om skeepsagente vir verskeping te taak. Die indruk is gelaat dat alle
reëlins getref is en dat die plan as sodanig goedgekeur is.

6. Tydens die besoek aan Matadi is gevind dat die AND-skakelpersoon geen
kennis dra van die prosedure edm wat met in- en uitvoer gepaard gaan nie.
'n Verslag is toe aan hulle voorgelê oor die wyse waarop die operasie uitge-
voer moet word en die sekerheidsmaatreëls wat toegepas moet word. Hierdie
prosedure was streng geskoei op die opdrag om die vrag in te voer en as
koffie uit te voer. (Kyk Aanh A by DBB(SK)/311/1/30/GALLERY).

7. Gedurende hierdie besoek het kol D.R. Müller vir die eerste keer van
maj Kotze gehoor dat mnr Steyl 'n buitestaander, ene José de Pedro, vir 'n
week na Matadi gestuur het om navorsing oor die uitvoering van die operasie
te doen. Op grond van die opdrag, nl invoer van die wapens en die uitvoer
daarvan as koffie en die verskaffing van name van skeepsagente mbt die uit-
voer deur mnr Steyl, is daar tydens die eerste besoek in hoofsaak op die
invoer gekonsentreer aangesien die operasie, wat die span betref het, die
naweek van 26 Mei 85 sou plaasvind. Die probleme wat oorbrug moes word
met die invoer het so groot geblyk dat die span 'n sein gestuur het waarop
mnr Steyl moes bevestig dat die span mbt die uitvoer slegs die skakelpersone
moes skakel soos ingelig en niks meer nie. In die proses het die lede
van die span weens die AND se onkunde mbt verskeping, saam met AND lede
'n plaaslike skeepsagent, nl Zaire Containers, besoek mbt die invoer. 'n
Kwotasie is gegee dat dit \$6,3 milj sou kos om die goedere in te voer maar
\$250 000 indien dit vir die Staat is en 'n presidensiële magtiging daarvoor
verkry kan word. Dié magtiging is na vier dae verkry.

8. Die operasie is toe vanweë die vertraging van die skip uitgestel en
die span het teruggekeer. Na die ondervinding met die tweede besoek toe die span meer
vorbereid was, kan daar van geluk gesprek word dat die operasie toe uitgestel was.

Agtergrond : Besoek Twee

9. Op 6 Mei 85 is kol D.R. Müller amptelik verwittig dat hy op 5 Mei 85
vir die uitvoering van die operasie na Zaire moes gaan. Op 3 Mei 85 het
kol Müller saam met mnr Steyl, wie in Durban was, 'n kapt Ogg van Unicorn
gaan besoek om oor die verskepingaspek van die saak te gesels. Die rede
van die besoek was om te bevestig dat die 32 houers waarin die vrag in
gelaai moes word, gereël is en dat die kontakpersone aldaar bewus
"Rust Enterprises".

10. Die plan was om die vrag fisies in Matadi te ontskeep en die land in
te voer deur dit na 'n stoor in Matadi te neem. Die houers sou dan by die
stoor afgelaai word deur die skeepsagente AMIZA waarna dit weer deur hulle
afgehaal en na Matadi-hawe geneem sou word vir uitvoer as koffie na Maputo,
Mosambiek. Die invoerkostes sou dmv Krygkor se Paryskantoor in 'n Zaire-reke-
ning betaal word sodra dit verkry is.

11. Nadat kol Müller op 6 Mei verwittig is dat hy die taak moet gaan uitvoer
het hy weer kapt Ogg besoek om seker te maak dat die reëlins in orde is.
Hy het verwittig dat hy 'n seinberig van AMIZA gekry het dat daar 'n fout
moet wees aangesien geen koffie in Maputo gelaai mag word nie en dat dit
slegs in Kinshasa gedoen mag word. (Kyk Byvoegsel 1).

12. Op grond hiervan, en ook omdat daar by navraag aan die lig gekom het
dat geen reëlins nog getref is vir betaling van die uitvoerkostes nie,
het kol Müller vir kapt Ogg versoek om 'n teleks aan AMIZA te stuur waarin
(Kyk Byvoegsel 2) :

- a. Die uitvoer van koffie verander word na masjienerie
- b. Reëlins vir die betaling van die uitvoerkostes getref word.

DEFENCE INTELLIGENCE
DECLASSIFIED

2015-09-05

J. M. STEINMANN
72583596 PE W01

13. Kol Müller het mnr Steyl vervolgens versoek om oorspronklike fakture en verpakkingslyste dienooreenkomstig saam te stel. Op 8 Mei 85 het kol Müller na Pretoria vertrek waar hy mnr Steyl behulpsaam was met die voorbereiding van fakture en verpakkingslyste. Twee stalle is voorberei nl :

- a. Fakture en verpakkingslyste waarin die data ooreenkomstig die oorspronklike ladingsbriewe, faktuur en verpakkingslyste aangedui word. (Kyk Byvoegsel 3).
- b. Fakture en verpakkingslyste waarin die data tov die kommoditeite en gewig ooreenkomstig die oorspronklike dokumentasie is, maar waarin die waarde van die vrag verskil ten einde die in- en uitvoer dokumentasie nie presies dieselfde te hê nie. (Kyk Byvoegsel 4).

14. Op 8 Mei 85 om 17h15 het kol Müller en kapt (SAV) Scholtz na Zaire vertrek waar hulle om 21h30 in Kinshasa gearriveer het. Hulle is ontmoet deur mnr Bolenga.

15. Uitvoering van die Operasie. Tydens die eerste besoek was mnr Issa Longombé die skakelpersoon en was daar baie tyd bestee om die detail en prosedure van in- en uitvoer aan hom duidelik te maak. Met die tweede besoek was mnr Bolenga die skakelpersoon en hy het ook niks van in- en uitvoer geweet nie. Weer moes die detail, prosedures en vereistes verduidelik en bespreek word. (Weens die gespesialiseerdheid van die verskepingswêreld, die internasionale prosedures, reëls en vereiste dokumentasies edm is dit te betwyfel of beide na alles meer as net 'n vae beeld daarvan het).

16. Op 9 Mei het die span mnr Bolenga na Zaire Containers, wie as die eienaarsagent sou optree, vergesel om te bevestig dat hulle wel aangestel is. (Die skip sou om 06h00 op 10 Mei by die mond van die rivier wees en daar moes 'n sleepboot gereedstaan om dit die 72 km rivierop na Matadi te sleep.

Indien Zaire Containers dus nog nie aangestel was nie en die sleepboot en aflaai-kaai bespreek het nie, sou die skip nie by Matadi-hawe kon uitkom nie). Zaire Containers het geen kennis daarvan gedra dat hulle as eienaarsagent aangestel is nie. Volgens hulle program was daar nie eers 'n skip die "VIN-DERSLEVHOLM" op pad na Matadi nie. Zaire Containers het onderneem om dit te doen.

17. Van die span se kant is daar boodskappe via Krygkor se Paryskantoor na mnr Steyl gestuur om te reël dat Zaire Containers SSM as eienaarsagent aangestel word aangesien geen aksie of beplanning gedoen kan word as lank Zaire Containers daarvan kennis dra nie.

18. Op 10 Mei 85 het Zaire Containers bevestig dat hulle as eienaarsagent aangestel is. Die maatskappy is toe ook getaak om as inklaringsagent op te tree en is versoek om die twee rekenings (eienaars- en inklaringsrekening) te skei. Op grond van die presidensiële brief wat die vrag vry van enige doeane- of ladingsheffings verklaar het, het Zaire Containers die koste van die inklaring herbereken en slegs die minimum kostes gehef. Die nuwe kwotasie was VSA dollar \$31 367 vir die inklaring. Hierdie bedrag moes egter nog binne 'n dag of twee aan hulle betaal word.

19. Navraag by die Paryskantoor, Krygkor, het aan die lig gebring dat die oorplasing van die geld tot 5 dae kan duur, wat te lank sou neem. In daardie stadium het die span nog oor geen rekeningnommer beskik waarin die geld inbetaal kon word nie ten spyte van die feit dat mnr Longombé tydens die eerste besoek en mnr Bolenga tydens die tweede besoek herhaaldelik gevra is om sodanige rekeningnommer dringend te verskaf.

20. Hier is dit belangrik om in gedagte te hou dat die span die volgende oggend, Saterdag 11 Mei 85, na Matadi (352 km vanaf Kinshasa) moes reis vir die uitvoering van die operasie. Daar is, behalwe vir teleksverbinding van twyfelagtige doeltreffendheid tot die beskikking van die skeepsagente en die AND geen ander kommunikasiestelsels tussen Kinshasa en Matadi nie.

DEFENCE INTELLIGENCE
DECLASSIFIED

2015-03-05

J. L. STEINMANN
72563596 PE WO1

21. Aangesien die probleem mbt die vroegtydige betaling van die nodige fondse, die operasie in die wiede kon ry het kol Müller dmv Krygkor se Parys-kantoor gereël dat mnr Steyl dmv kapt Ogg van Unicorn moet reël dat VSA dollar \$40 000 na AMIZA, Kinshasa, se rekening oorgeplaas word. In hierdie stadium het AMIZA (Zaire Containers se opposisie as klaringsagente) kennis gedra van "Rust Enterprises", en dat "Rust Enterprises" sekere vrag wil uitvoer. Van die invoer het hulle niks geweet nie. Die deks storie vir die oorplasing van die geld was dat "Rust Enterprises" 'n ander besigheids-transaksie in Kinshasa beding het en dat die geld daarvoor benodig word. Die reëling is deur mnr Steyl en kapt Ogg getref en die fondse sou op 13 Mei beskikbaar wees.

22. AMIZA se Kinshasa kantoor is toe versoek om met die Matadi-kantoor te reël dat die houers by kaai 6 gereed moet wees. Mnr W. Martins, die hoof van AMIZA, het geweier om uitvoering daaraan te gee tensy hy ten volle ingelig word mbt die aard van die vrag waarvoor dit beoog word. Op grond hiervan het kol Müller dmv die Paryskantoor gereël dat kapt Ogg op 12 Mei na Kinshasa en daarna na Matadi moes reis om probleme wat idv voorsien is te help uit die weg ruim.

23. Op 22 Mei 85 om 06h00 het die span met 'n gehuurde motor en vergesel van 'n begeleier van die AND, mnr Bonni, na Maputo vertrek. By aankoms is daar onmiddellik na die plaaslike verteenwoordiger van Zaire Containers, 'n mnr Goblet, gegaan om :

- a. Te bevestig of alle reëlings mbt die skip "VINDERSLEVHOLM" in Matadi-hawe getref is. (Dit was getref en die skip het om 11h00 by Kaai 2 vasgemeer).
- b. Vas te stel wanneer die vrag afgelaai word. (Dit was gereël vir 14h00 maar ons het dit verander na 18h00 ten einde te versek dat die aand te doen weens die aard van die vrag).
- c. Zaire Containers ook as inklaringsagent aan te stel en die oor-spronklike ladingsbriewe, faktuur en verpakkingslys vir die oorbode te oorhandig.

NOTA. Mnr Goblet moes eers met sy kantoor in Kinshasa in verbinding tree om te bevestig dat die nodige reëlings vir betaling edm getref is.

24. Aangesien die houers sowat 1½ km vanaf Kaai 2 was waar die vrag afgelaai sou word; dit nie moontlik was om die skip na die kaai, die naaste aan die houers, te verskuif nie en die reëling mbt die lewering van die leë houers nie gefinaliseer is nie, is daar om 18h00 op 11 Mei begin om die vrag te ontskeep en is die vrag in 'n groot stoor daar naby geberg.

25. Kapt Ogg het op Sondag 12 Mei by die span in Matadi aangesluit. Tot in daardie stadium was alles tot op 'n punt nog volgens plan, nl :

- a. Die vrag word ontskeep (Zaire Containers).
- b. Die houers word deur AMIZA gelewer.
- c. Die vrag word deur Zaire Containers en Onatra (die stuwadoormaat-skappy) in die houers gelaai.

26. Hier het egter 'n probleem ontstaan. Ten einde dit as 'n in- en uitvoer operasie te hanteer, moes die gelaaide houers dan fisies uit die hawegebied na hetsy Matadi, Kinshasa of 'n ander plek vervoer word. In Matadi of enige ander omliggende plek is daar geen store waar die houers geberg kon word nie. Selfs al was daar, sou vervoer benodig word en mobiele hyskrane om

DEFENCE INTELLIGENCE
DECLASSIFIED

2015-03-05

J.A.L STEINMANN
72563596PE WO1

Die houers van die vragmotors af te laai. Dit is nie daar beskikbaar nie. Vandaar af sou dit weer na Matadi vervoer moes word en 'n uitvoerpermit sou verkry moes word om die vrag uit te voer. 'n Tydsprobleem sou ook ontwikkel het aangesien die skip wat die vrag na die RSA verskeep op 24 Mei 85 in Matadi sal wees.

27. 'n Addisionele probleem in daardie stadium was dat beide die agente, Zaire Containers sowel as AMIZA presies geweet het wat die werklike aard van die vrag was. Die AND het nie, soos ons versoek het, die hawegedeelte waar die vrag ontskeep is, afgekamp nie en enigeen wat wou, kon gaan kyk wat afgelaai word. Die AND begeleier wat die span vergesel het, het geen benul gehad van wat hy moes doen nie, het geen magte gehad nie en was van lae intelligensie en -vlak.

28. Omdat AMIZA wat dus die uitvoer sou hanteer presies geweet het wat in die 32 houers gelaai word, sowel as die onoorkomelike probleem om die vrag uit die hawegebied te vervoer, te stoor en met 'n ander vervoermaatskappy terug te vervoer, was dit, na kol Müller se mening, komsi-komsa of die operasie as 'n in- en uitvoer of as gewone transito-operasie gehanteer word.

29. Daarbenewens het tyd 'n bepalende faktor geword aangesien Zaire Containers of AMIZA so spoedig moontlik vir die volgende fase aangestel moes word, nl :

- a. AMIZA, indien dit steeds as in- en uitvoer gehanteer word.
- b. Zaire Containers ook as uitvoeragent, indien dit as transitovrag gehanteer sou word.

30. Maandagoggend 13 Mei 85 het dit, na samesprekings met Zaire Containers, duidelik geword dat die vrag nie deur Onatra in die houers gelaai sou word alvorens die \$31 367 betaal is nie. Selfs al sou die nodige fondse betaal wees is daar sekere briefwisseling tussen AMIZA (as leweraar van die houers) en Zaire Containers (as ontvanger daarvan) wat eers afgehandel sou moes word. Vervolgens het kol Müller en kapt Ogg na Kinshasa gegaan om die betaling van die nodige gelde te finaliseer. Kapt (SAV) Soppa het in Matadi agtergebly om te poog dat die houers by die stoor afgelaai word sodat die laai daarvan in die houers kon begin. (In hierdie stadium was Onatra nog besig om die vrag van die skip af te laai en was dit eers teen 08h30 op 14 Mei voltooi).

DEFENCE INTELLIGENCE
DECLASSIFIED

2015-03-05

J.A.L STEINMANN
725635906 WO1

31. In Kinshasa het kol Müller die situasie aan mnr Bolenga verduidelik. Weens die ingewikkeldheid daarvan het hy gesê ons moet maak soos ons goed-dunk. Vervolgens het kol Müller 'n brief van waarborg dmv kapt Ogg se bemiddeling van AMIZA verkry dat VSA dollar \$40 000 beskikbaar is en op aanvraag na Zaire Containers se rekening oorgeplaas kon word. Kapt Ogg het intussen onttrek en na die RSA teruggekeer op 15 Mei 85.

32. Kol Müller het besluit dat dit nie uitvoerbaar was om die operasie as 'n in- en uitvoer te hanteer nie. Hy het Zaire Containers besoek, die waarborg oorhandig en die maatskappy as transito agent vir die vrag aangestel. 'n Brief is van Zaire Containers, Kinshasa aan Zaire Containers, Matadi op versoek aan kol Müller oorhandig waarin opdrag tot dien effekte gegee is en om te bevestig dat die geldelike sy afgehandel is.

33. Op Woensdag 15 Mei om 11h00 het kol Müller weer in Matadi gearriveer waar gevind is dat die laai van die vrag in die houers nog nie begin het nie. Dit sou om 14h30 in aanvang neem, wat toe nie gebeur het nie. Zaire Containers is besoek en die brief sowel as die verskepingsfaktuur en verpak-kingslys is aan mnr Goblet oorhandig en hy is opdrag gegee om die transito en herverskepingisdokumentasie voor te berei. Navraag oor die vertraging het aan die lig gebring dat AMIZA, wat die houers gelewer het, intussen 'n brief aan Onatra geskryf het dat die houers voor lewering eers geïnspekteer

moet word. Die span het gereël dat dit gedoen word. Die aand van 15 Mei 85, toe daar begin sou word, het ook niks gebeur nie. Daarbenewens was 'n Russiese skip reg voor die stoor toe besig om vrag af te laai en in groot vragmotors te laai. Daar was tussen die kaai en die stoor ('n afstand van sowat 20 meter) geen plek waar die houers afgelaai kon word of spasie genoeg om meer as een houer op 'n slag te laai nie. Die houers kon weens die grootte van die stoordeure nie binne die stoor afgelewer of gelaai word nie.

34. Daar is toe hard met die begeleier gepraat. Dinge kon net nie meer so voortgaan nie. Die span het hom versoek om die AND hoof van die streek na die toneel te bring. Die persoon het vervolgens teen ongeveer 21h00 op 15 Mei by die stoor gearriveer waar die situasie deur die span aan hom verduidelik is. Hy het onmiddellik die probleme ingesien en gesê ons moet nie bekommerd wees nie hy sal alles so reël dat die inlaai teen 08h30 op 16 Mei kon begin.

35. Dit is interessant om daarop te let dat hierdie Streeksdirekteur van die AND gladnie ingelig was nie. Daar is van die span se kant af sorg gedra dat hy slegs ingelig word oor die feit dat die vrag in die houers gelaai en in transito gehou moet word en niks meer nie.

36. Dat hierdie AND Streeksdirekteur invloed het en mag kan gebruik is gewis en seker. Om 08h30 op 16 Mei 85 was die Russiese skip weg, die kaai afgesluit en het trekkers met sleepwaens die leë houers na die stoor begin aanry. Teen 08h30 op Vrydag 17 Mei 85 was 23 houers reeds gelaai - 'n rekord wat nie gou weer oortref sal word nie. Hierna het die tempo afgeplat en is geen houers meer gelewer nie tot 15h00 op 17 Mei. Selfs dreigemente deur die Streeksdirekteur dat hy mense in die tronk sal stop kon die verdere lewering van houers net nie gereël word nie. Uiteindelik het al die houers by die stoor gearriveer en is die inlaai van die vrag teen ongeveer 18h00 op 17 Mei 85 voltooi.

37. Die enigste ander probleem wat deur die span met die laai ondervind is, is dat die "VINDERSLEVHOLM" die hawe verlaat het sonder om die vaswoeltoerusting, soos gereël, ook af te laai. Dit is die span se mening dat dit moedswillig gedoen is. Aangesien geen ander toerusting in Matadi gekoop kon word nie, is daar 220 meter tou van 'n ander skip gekoop en was dit al wat beskikbaar was om 26 kanonne in 13 houers vas te maak.

38. Teen 11h00 op 18 Mei was die span terug in Kinshasa waar 'n hawe oop is oor die verloop van die operasie met mnr Bolenga gehou is. Die rol van die Streeksdirekteur is aan hom verduidelik en hy was tevrede.

DEFENCE INTELLIGENCE

DECLASSIFIED

2015-03-05

GEVOLGTREKKING

J.A.L. STEINMANN

72563596PE WO1

39. Die pas afgelope operasie sou baie makliker gewees het indien :

- a. Daarin geslaag kon word om reeds tydens die eerste besoek Matadi te besoek. Daar sou toe bepaal kon word dat die hawe en dorp nie oor die infrastruktuur beskik om die operasie as 'n in- en uitvoer te hanteer nie.
- b. Die AND 'n begeleier aan die span beskikbaar kon gestel het wat meer intelligent en daadkragtig was en wie meer invloed gehad het.
- c. Die AND sy streeksdirekteur ingelig het sodat sekere reëlins, soos in Byvoegsel 1 by Aanh A tot DBB(SK)311/1/30/GALLERY dd Apr 85 uiteengesit, getref kon word voordat die span in Matadi gearriveer het.

40. Zaire leen hom uitstekend as tussenganger vir die lewering van krygstuig aan die RSA. Die potensiaal idv is groot.

41. 'n Vereiste vir enige verdere aanwending van die land is egter dat 'n behoorlike waardering gedoen word, gegrond op navorsing deur 'n kundige persoon, veral in soverre dit die beskikbare infrastruktuur betref.

42. Die waardering en plan vir die uitvoering van so 'n operasie moet breedvoerig met die AND bespreek word om te verseker dat reëlins wat daarin neergelê word vroegtydig uitgevoer word.

43. Na kol Müller se mening behoort dit nou na afloop van hierdie eerste poging moontlik te wees om, indien dit weer oorweeg word, die operasie as 'n in- en uitvoeroperasie te hanteer. In sodanige geval moet die volgende gedoen word :

- a. Die vrag moet na ontskeping, indien dit oop/los vrag is, in Matadi in houters gelaai word wat deur die inklaringsagent gereël moet word. Die inklarings- en eienaarsagent moet dieselfde instansie wees.
- b. Die houters moet per trein na Kinshasa vervoer word waar dit met gehuurde vragmotors na 'n gehuurde stoor geneem moet word.
- c. 'n Geskikte stoor waarvan die deure sodanig is dat 'n houer daarin kan gaan, moet in Kinshasa gehuur word reeds minstens twee weke voor die tyd. (Navorsing oor die moontlikheid moet gedoen word).
- d. 'n Mobiele hyskraan moet gehuur word en by die stoor gereed gehou word. (Navorsing oor die moontlikheid moet gedoen word).
- e. Vragmotors wat houters kan vervoer moet van maatskappy A gehuur word om die houters van Kinshasa stasie na die stoor te vervoer.
- f. Voordat die vrag in Kinshasa arriveer moet die uitvoeragent (wie 'n ander agent as die inklaringsagent moet wees) reeds die regte hoeveelheid ander houters by die gehuurde stoor afgelaai hê.
- g. Die vrag moet onder dekking van die stoor deur eie personeel (hetsy van die AND of die RSA) uit die houters waarin dit in Kinshasa gearriveer het, in die nuwe houters oorgepak word.
- h. Die uitvoeragent moet opdrag gegee word om die houters te laat afhaal vir vervoer per trein na Matadi deur 'n Maatskappy B.
- i. Die faktuur en verpakkingslys vir die uitvoer moet beskikbaar gestel word aan die persoon wat die operasie moet gaan uitvoer.

44. Indien die vrag in houters by Matadi ontskep word (en nie as los vrag nie) kan dit as gewone transito-vrag gehanteer word mits die oorspronklike ladingsbriewe, faktuur en verpakkingslys nie die werklike aard van die vrag weergee nie. Die faktuur en verpakkingslys mbt die uitvoer moet beskikbaar gestel word aan die persoon wat die operasie moet gaan uitvoer. J.A.L STEINMANN
72563596PE WO1

AANBEVELING

45. In die lig van die ondervinding, met die pas afgelope operasie opgedoen en die groot potensiaal wat Zaire as tussenganger kan inhou, word dit aanbeveel dat :

- a. Indien dit oorweeg word om los vrag weer in die toekoms in Matadi te ontskep :
 - i. Daar nou reeds 'n diepgaande uitvoerbaarheidstudie gedoen word deur die infrastruktuur om Matadi en Kinshasa, asook tussen die twee stede, te ondersoek.

- ii. Die beskikbaarheid van store, vragmotors en mobiele hyskrane in Kinshasa en die moontlikheid om dit te huur, ondersoek word.
 - iii. Die doeltreffendheid van Zaire se spoorweë en die moontlikheid om houervrag tussen Matadi en Kinshasa te vervoer, ondersoek word.
 - iv. Los vrag, afhangende van die uitslag van die ondersoek na die infrastruktuur, en indien dit soos in par.43.a-i uiteengesit kan geskied, as 'n in- en uitvoeroperasie hanteer word.
- b. Indien houervrag in Matadi ontskeep word, dit as 'n transito-operasie hanteer word mits die oorspronklike ladingsbriewe, faktuur en verpakkingslys nie die ware inhoud spesifiseer nie. Indien dit wel spesifiseer moet dit soos los vrag hanteer word.
- c. Die volgende gedoen word, nieteenstaande op welke wyse vrag in die toekoms in Zaire hanteer word :
- i. 'n Dekmaatskappy in Zaire (Kinshasa) gestig word met 'n buitelandse valita bankrekening.
 - ii. Een of ander permanente presidensiële magtigingsbrief van Zaire se regering verkry word om vrag van die aard vry van heffings edm in te klaar. (Die vrag moet maw net soos normale vrag bestem vir die Zaire regering ingeklaar word). Indien sodanige magtiging vir elke vrag individueel verkry moet word, moet die versoek reeds minstens twee weke voor aankoms van die vrag aan die regering gerig word.
 - iii. Uitvoerpermitte individueel vir elke vrag van die Zaire regering verkry word, en hierdie aspek moet aan hulle verduidelik word.
 - iv. Fature en verpakkingslyste vir die uitvoer/verskepingsgedeelte in die RSA voorberei word. Daar moet geen RSA adres daarop verskyn nie. Die aanbevole Kinshasa dekmaatskappy se adres moet as die verskepingadres gebruik word. Indien sodanige dekmaatskappy nie gestig gaan word nie, moet 'n adres in die land waarheen dit verskep moet word (in die afgelope geval was dit Mosambiek) verkry en gebruik word en, alternatiewelik, 'n dekmaatskappy aldaar gestig word.
- d. Verdermeer word dit aanbeveel dat :
- i. 'n Brief van waardering aan die AND geskryf word vir hul hulpverlening van die volgende persone mbt die pas afgelope operasie KAUKA bedank word '
 - A. Mnr Bolenga
 - B. Mnr Issa Longombé
 - C. Mnr Bonni
 - ii. Die dekmaatskappy "RUST ENTERPRISES" nooit weer vir operasies van hierdie aard in Zaire gebruik word nie. Weens wyse van uitvoering van die pas afgelope operasie kan hierdie maatskappy vir alle toekomstige verskeping van hierdie aard uit Zaire, verbind word met die verskeping van wapentuig.

DEFENCE INTELLIGENCE

DECLASSIFIED

2015-03-05

J.A.L. STEINMANN
72563596PE WOJ

- e. 'n Afskrif van hierdie verslag aan mnr R. Steyl van Krygkor beskikbaar gestel word aangesien dit aspekte bevat wat van kritieke belang kan wees by moontlike soortgelyke toekomstige operasies.
- f. Vooraf beplanning gegrond op behoorlike navorsing baie meer in diepte gedoen moet word as wat in hierdie afgelope geval gedoen is.

(D.R. MÜLLER)
BEVELVOERDER SDBN : KOL

DRM/AM

DEFENCE INTELLIGENCE
DECLASSIFIED

2015 -03- 05

J.A.L STEINMANN
72563596PE WO1

BYWEGSEL 3 TOT
DBB(SK)311/1/30/GALLERY

120

RUST ENTERPRISES

P.O. BOX 4250
PRETORIA 0001

INVOICE TO

NO. 1006

EASA
P O BOX 72

INVOICE

So lyk die faktuur wat aan Zaire Containers
gegee is vir die transito-operasie. Die Pretoria
adres wat op die faktuur verskyn is deur kol Müller
verwyder en met 'n fiktiewe Mosambiek-adres vervang.

	NUMBER
	S850105
5	CURRENCY
	USD
T E	AMOUNT
	1-40
	87-00
	184-00
	6 093-00
	30 990-00
	85-00

1. MOTOR ELECTRIC 2KW		1-40	106 080 00
2. PLOUGH	5000	87-00	435 000 00
3. COOK SET	16500	184-00	3 036 000 00
4. GENERATOR 10KVA	28	6 093-00	170 604 00
5. TRUCK MOD N 82 C	26	30 990-00	805 740 00
6. BICYCLE HD 62cm	2000	85-00	170 000 00

TOTAL NUMBER PACKAGES: 5728 PKGS

GROSS WEIGHT: 346 078KGS

DATE CONSIGNED:	AIR W B/RAIL C N/POSTAGE SLIP	TOTAL	\$4 723 424 00
PER: -	CARRIAGE -	TERMS	F O B
CUSTOMS DOCUMENTS REQUIRED	<input checked="" type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO	IN CASE OF QUERY PLEASE CONTACT	

RUST ENTERPRISES

BYVOEGSEL 3 TOT
DBH(SK)311/1/30/GALLERY

120

P.O. BOX 4250
PRETORIA 0001

INVOICE TO

EASA
P O BOX 72
MAPUTO
MOSAMBIQUE

NO. 1006

INVOICE

R ORDER: 85/3

DATE

NUMBER

D M Y

S850105

10 5 85

CURRENCY

R REF: 85031005

OUR ORDER:

USD

DESCRIPTION	QUANTITY	UNIT PRICE	AMOUNT
1. MOTOR ELECTRIC 2KW	1200	88-40	106 080 00
2. PLOUGH	5000	87-00	435 000 00
3. COOK SET	16500	184-00	3 036 000 00
4. GENERATOR 10KVA	28	6 093-00	170 604 00
5. TRUCK MOD N 82 C	26	30 990-00	805 740 00
6. BICYCLE HD 62cm	2000	85-00	170 000 00

TOTAL NUMBER PACKAGES: 5728 PKGS

GROSS WEIGHT: 346 078KGS

DATE CONSIGNED:

AIR W B/RAIL C N/POSTAGE SLIP

TOTAL

\$4 723 424 00

PER: -

CARRIAGE -

TERMS F O B

CUSTOMS DOCUMENTS REQUIRED

YES
 NO

IN CASE OF QUERY PLEASE CONTACT

RUST ENTERPRISES

BYVOEGSEL 4 TOT
DBB(SK)311/1/30/GALLERY

119

P.O. BOX 4250
PRETORIA 0001

CE

INVOICE TO			NO. 1005		
EASA P O BOX 72 MAPUTO MOSAMBIQUE			INVOICE		
YOUR ORDER: 85/3			DATE		NUMBER
OUR REF: 85031005			D	M	Y
OUR ORDER:			10	5	85
					S850105
					CURRENCY
					USD

DESCRIPTION	QUANTITY	UNIT PRICE	AMOUNT	
1. PLOUGH	2000	87,00	174 000	00
2. BICYCLE HD 62 CM	1500	42,00	63 000	00
3. TRUCK MOD N 82 C	13	21 500,00	279 500	00
4. MOTOR ELECTRIC 2 KW	750	88,40	66 300	00
5. COOK SET	12600	92,00	1 159 200	00
6. GENERATOR 10 KVA	28	3 093,00	86 604	00

TOTAL NUMBER PACKAGES: 5,728 PKGS
GROSS WEIGHT: 346,078 KGS

DATE CONSIGNED:	AIR W B/RAIL C N/POSTAGE SLIP	TOTAL	\$1 828 604	00
PER: -	CARRIAGE -	TERMS F O B		

CUSTOMS DOCUMENTS REQUIRED YES NO IN CASE OF QUERY PLEASE CONTACT