

ONWAARSKYNLIKE AMBASSADEURS: VLAVERTOONVAARTE DEUR SUID- AFRIKAANSE OORLOGSKEPE, 1922-2002

André Wessels¹

Summary

Although the primary role of the South African Navy will always be to defend the Republic of South Africa, its citizens, and its interests, the Navy has an equally important role to play in times of peace, for example to conduct a variety of assistance operations, including diplomatic support in the form of flag-showing cruises. During the first 80 years of the history of the South African Navy, i.e. from 1922 to 2002, its warships and submarines took part in 86 such peace-time flag-showing cruises to foreign countries, visiting about 100 ports in nearly 50 countries on all six continents. In this article a review is given of the flag-showing cruises by South Africa's naval vessels (grey diplomats) from 1 April 1922 to 1 April 2002, and nine phases have been identified. The overall aim is to determine the nature, extent and value of the South African Navy's diplomatic role.

INLEIDING

Op 1 April 2002 was die Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) 80 jaar oud, maar dié geleentheid het feitlik ongesiens verbygegaan - anders as die 75ste herdenking van die ontstaan van die Vloot wat in 1997 op luisterryke wyse gevier is. Weliswaar was daar van 22-24 Maart 2002 'n Vlootfees in Simonstad, maar geen verrigtinge elders nie. Aan die begin van 2002 was die Vloot uiteraard wel reeds besig om geleidelik voor te berei vir die aankoms van vier nuwe fregatte² en drie nuwe duikbote.

By die herdenking van die SAV se tagtigste bestaansjaar behoort daar wel besin te word oor die geskiedenis van die Vloot. Hierdie studie wil slegs een aspek van die Vloot se geskiedenis belig, naamlik buitelandse vlagvertoonvaarte. Die primêre taak van die SAV is om die Republiek van Suid-Afrika (RSA) en die land se

¹ Departement Geskiedenis, Universiteit van die Vrystaat, Bloemfontein.

² Hoewel die nuwe Duits-ontwerpte en -geboude Meko A-200-vaartuie amptelik "patrolliekorvette" genoem word, is hulle veel groter en beter toegerus as korvette en daar word dus in hierdie artikel na hulle as fregatte verwys. Die SAV het in elk geval aan hulle F-wimpelnommers toegeken.

inwoners en belange teen enige vorm van buitelandse bedreiging te beskerm. In vredestryd het die Vloot egter 'n ewe belangrike rol te speel, byvoorbeeld die onderneming van hulpverleningsoperasies, insluitende diplomatieke steun in die vorm van besoeke aan ander lande. Tradisioneel behels diplomatieke wisselwerking tussen lande die uitruil van diplomate, wedersydse staats- en ander politieke besoeke, en die hou van spitsberade en ander vorme van samesprekings. Deur die eeue heen het seevarende moondhede egter ook die tradisie ontwikkel om soms oorlogskepe op besoek na mekaar te stuur, byvoorbeeld om aan gesamentlike vlootmaneuvers deel te neem, maar meesal om bestaande diplomatieke betrekkinge te verstewig of nuwe vriendskapsbande te smee. In hierdie verband is die SAV geen uitsondering nie, en die afgelope 80 jaar het 54 SAV-vaartuie deur middel van ten minste 86 vlagvertoonvaarte in vredestryd as hoogs suksesvolle grys diplomate vir Suid-Afrika opgetree.

Wat nou volg is 'n oorsig van die 86 buitelandse vlagvertoonvaarte³ wat in die periode 1 April 1922 tot 1 April 2002 deur Suid-Afrikaanse oorlogskepe en duikbote onderneem is. Die doel is nie om 'n diepte-analise van elke afsonderlike vaart te doen nie,⁴ maar om die algemene aard, omvang en waarde van die SAV se diplomatieke rol te bepaal. Nege fases word geïdentifiseer en ten slotte word algemene tendense aangedui en gevolgtrekkings gemaak, ook in die lig van 'n nuwe era in die geskiedenis van die Vloot wat eersdaags gaan aanbreek met die indiensstelling van die nuwe fregatte en duikbote.

FASE 1: DIE SUID-AFRIKAANSE SEEDIENS, 1922-1934

Die Suid-Afrikaanse Vloot se geskiedenis dateer terug na 1 April 1922 toe die Suid-Afrikaanse Seediens (SASD) tot stand gekom het. Die SASD se eerste (en enigste) vaartuie was die voormalige Royal Navy-skepe HMS *Crozier* ('n "Hunt"-klas-mynveër wat in 'n hidrografiese opnameskip omskep en later tot HMSAS *Protea* herdoop is) en HMS *Foyle* en *Eden* ("Mersey"-klas-mynveërtreilers wat later onderskeidelik tot HMSAS *Sonneblom* en *Immortelle* herdoop is). Die drie vaartuie het Plymouth in Engeland op 28 November 1921 verlaat en op 11 Januarie 1922 in Simonsbaai anker gegooi. Onderweg na Suid-Afrika het hulle by Gibraltar, Las Palmas, Sierra Leone, Lagos, Luanda en Walvisbaai aangedoen,⁵ maar aange-

³ Naas buitelandse vlagvertoonvaarte bestaan daar ook plaaslike vlagvertoonvaarte, met ander woorde besoeke aan Suid-Afrikaanse hawens om die Vloot aan die breër publiek bekend te stel. Vir die doeleindes van hierdie studie word slegs buitelandse vlagvertoonvaarte deur oorlogskepe in berekening gebring en nie vaarte deur Vlootseiljagte nie.

⁴ Vir meer besonderhede omtrent die buitelandse vlagvertoonvaarte wat vanaf 1946 tot 1996 deur die SAV onderneem is, kyk A Wessels, "South Africa's grey diplomats: visits by South African warships to foreign countries 1946-1996", *Scientiae Militaria* 27, 1997, pp. 69-102.

⁵ A du Toit, *South Africa's fighting ships past and present* (Rivonia, 1992), pp. 5-6, 10-1.

sien hulle nog nie amptelik Suid-Afrikaanse vaartuie was nie, word hierdie vaart nie as 'n Suid-Afrikaanse vlagvertoonvaart beskou nie.

Sover vasgestel kon word, het die SASD net een buitelandse vlagvertoonvaart onderneem, naamlik toe HMSAS *Sonneblom* en *Immortelle* in Julie 1929 Lourenço Marques (vandag Maputo) in Portugees-Oos-Afrika (vandag Mosambiek) besoek het.⁶ Die groot wêreldwye depressie (1929-1935) het ook die Unie van Suid-Afrika nadelig beïnvloed en tot die agteruitgang van die SAVD gelei. As gevolg van finansiële oorwegings is HMSAS *Protea* in 1933 aan diens onttrek en die ander twee vaartuie in 1934.⁷

FASE 2: GEEN VLAGVERTOONVAARTE NIE, 1935-1939

Met geen skepe meer tot sy beskikking nie, kon die SASD uiteraard geen diplomatieke rol vervul nie. Met so min as vyf staandemag-offisiere, twaalf matrose en tien burgerlike personeellede,⁸ was die SASD bloot 'n seemag in naam. Die seewaartse verdediging van die Unie van Suid-Afrika is deur die Royal Navy behartig, met die Simonstadse Vlootbasis as hul belangrikste basis in die suidelike halfgrond. Die uitbreek van die Tweede Wêreldoorlog in September 1939 het egter 'n dramatiese verandering in Suid-Afrika se vlootposisie teweeggebring.

FASE 3: SUID-AFRIKA EN DIE TWEDE WÊRELDOORLOG, 1940-1945

Net soos wat die Unie-Verdedigingsmagte (UVM) se land- en lugmag 'n dramatiese transformasie vanaf September 1939 ondergaan het, is ook die seemag uitgebou. Duitse duikbote en kaperskepe het die strategiese Kaapse seeoete bedreig en 'n totaal van 156 Geallieerde skepe is binne 'n radius van 1 000 seemyl (1 852 km) vanaf die Suid-Afrikaanse kus gekelder.⁹ Vistrelers en walvisjagters is plaaslik in mynveërs en duikbootjagters omskep. Teen die einde van 1939 was vyftien van hierdie klein vaartuie in diens van die Verdedigingsmag Ter See (wat op 15 Januarie 1940 formeel in die plek van die SAVD tot stand gekom het). Op 1 Augustus 1942 het die Verdedigingsmag Ter See en die Royal Naval Volunteer Reserve (South Africa) saamgesmelt om die Suid-Afrikaanse Seemag te vorm. Teen die einde van die oorlog het 'n totaal van 1 436 offisiere en 8 896 ander matrose in Suid-Afrika se vlootmagte diens gedoen, van wie 338 tydens aktiewe diens gesterf het; en 'n totaal van 89 vaartuie was die een of ander tyd in diens, insluitende drie

⁶ *Ibid.*, p. 6.

⁷ *Ibid.*, pp. 6-7, 13-14; *Naval Digest: Journal of the SA Naval Heritage Society* 4, November 2000, pp. 4-5.

⁸ JC Goosen (samesteller), *Ons vloot: die eerste vyftig jaar* (Kaapstad, 1973), p. 37; Du Toit, p. 27. Bronne verskil oor die presiese personeelsterkte.

⁹ Kyk bv. LCF Turner et al., *War in die southern oceans* (Kaapstad, 1961), *passim*.

fregatte, twintig klein duikbootjagvaartuie, 45 klein mynveërs en elf hawe-verdedigingsvaartuie.¹⁰

Hoewel die oorgrote meerderheid Suid-Afrikaanse vlootoptasies om die Unie se kuste plaasgevind het, het enkele Suid-Afrikaanse skepe in ander seegebiede diens gedoen. Tradisioneel word operasionele maritieme optasies nie met diplomatieke maritieme aksies geassosieer nie, maar vir die doeleindes van hierdie studie word die besoeke wat Suid-Afrikaanse oorlogsskepe aan ander wêrelddele gebring het tog as 'n vorm van vlagvertoning beskou. Dit was immers die eerste keer sedert 1929 dat Suid-Afrikaanse oorlogsskepe ander lande se hawens besoek het en die heel eerste keer dat hawens in Noord-Afrika, Europa, Sentraal-Asië en die Verre-Ooste besoek is. Al het die besoeke onder operasionele omstandighede plaasgevind, is die Suid-Afrikaanse vlag inderdaad vertoon. Aangesien die besoeke egter nie deel was van formele vlagvertoonvaarte nie, word slegs 'n breë oorsig van die besoeke verskaf en word hulle ook nie aan identifiseerbare individuele vlagvertoonvaarte gekoppel nie – gevolglik vorm die besoeke van 1940 tot 1945 ook nie deel van die formeel getelde vlagvertoonvaarte van 1922 tot 2002 (of eerder, 1922 tot 1934 en 1946 tot 2002) nie.

In Desember 1940 is vier Suid-Afrikaanse duikbootjagters na die Middellandse See gestuur. Op 11 Januarie 1941 het hulle in Alexandrië (Egipte) aangekom, van waar hulle aanvanklik geopereer het. Later was Tobruk (Libië) hul basis, en op 11 Februarie 1941 is HMSAS *Southern Floe* naby dié hawe deur 'n myn opgeblaas - daar was slegs een oorlewende. HMSAS *Protea* is as plaasvervanger na die Middellandse See gestuur. In November is ook agt klein mynveërs na die Middellandse See gestuur, en van hulle is drie gekelder: HMSAS *Parktown*, *Bever* en *Treern*. Hawens wat deur Suid-Afrikaanse skepe besoek is, sluit in Sollum (Egipte), Beirut (Libanon), Famagusta (Cyprus), Gibraltar, Port Said (Egipte), talle Griekse eilande, Taranto (Italië), Brindisi (Italië), Preveza (Albanië), Gemeniyya (Albanië) en Haifa (Palestina, vandag Israel). Twee ander klein Suid-Afrikaanse vaartuie het (onder die Royal Navy se operasionele beheer) Mauritius, Madagaskar, die Seychelles en Kenia besoek. Verder het die bergingskip HMSAS *Gamtoos* Durban op 19 November 1942 verlaat en via Mombasa (Kenia), Aden (Jemen) en Port Suez (Egipte) na die Middellandse See gevaar - waar onder meer die volgende hawens besoek is om bergingswerk te verrig: Port Said, Alexandrië, Benghazi

¹⁰ A Wessels, "Die opbou van die Unie-Verdedigingsmagte in die tydperk September 1939 tot September 1941", *Joernaal vir Eietydse Geskiedenis* 19(3), Desember 1994, pp. 1-22; A Wessels, "Die aanwending van die Unie-Verdedigingsmagte in die tydperk September 1939 tot September 1941", *Joernaal vir Eietydse Geskiedenis* 20(1), Junie 1995, pp. 1-23; A Wessels, "Die Suid-Afrikaanse Vloot: verlede, hede en toekoms (1)", *Militaria* 11(3), 1981, pp. 10-2; A Wessels, "The first two years of war: the development of the Union Defence Forces (UDF), September 1939 to September 1941", *Krygshistoriese Tydskrif* 11(5), Junie 2000, pp. 167-8.

(Libië), Tripoli (Libië), Tobruk, Algiers (Algerië), Napels (Italië), Marseilles (Frankryk), La Ciotat (Frankryk), Ajaccio (Korsika), Valetta (Malta) en Genoa (Italië), en via Mombasa na Durban terugkeer.¹¹

Intussen het Suid-Afrika vir die eerste keer noemenswaardige oorlogskepe bekom, naamlik die "Loch"-klas fregatte HMSAS *Good Hope* (Desember 1944), *Natal* (Maart 1945) en *Transvaal* (Mei 1945). Eersgenoemde twee vaartuie het talle hawens in die Britse Eilande en Frankryk besoek - en die *Natal* het die Duitse duikboot U-714 gekelder. Die *Good Hope* en *Natal* het via Freetown (Sierra Leone) en Saldanhaabaai na Kaapstad gevaar (Junie 1945), en die *Transvaal* het sowat 'n maand later in Kaapstad aangekom.¹² Intussen het die stryd teen Japan voortgewoed. In Februarie 1945 het die sperboomvaartuig HMSAS *Barbrake* (later SAS *Fleur*) na Trincomalee in Ceylon (vandag Sri Lanka) gevaar en later ook Madras (Indië), Colombo (Ceylon) en Akyalo en Rangoon (beide in Burma, vandag Myanmar) besoek, voordat in Januarie 1946 na Suid-Afrika terugkeer is. Kort voor die einde van die oorlog het ook HMSAS *Natal* na die Ooste vertrek en Diego Suarez (Madagaskar), Colombo, Port Swettenham (Maleisië), Singapoer en Mauritius besoek, alvorens die skip op 30 November 1945 terug was in Durban.¹³ Tydens en net na die Tweede Wêreldoorlog het Suid-Afrikaanse oorlogskepe dus inderdaad die Suid-Afrikaanse vlag wyd en syd vertoon.

FASE 4: NORMALE DIPLOMATIEKE VERHOUDINGE, 1946-1960

Na afloop van die Tweede Wêreldoorlog is al die komponente van die UVM drasties afgeskaal. Die Suid-Afrikaanse Seemag (SASM) het aan die begin van 1946 slegs oor drie fregatte, een mynlêer, elf hawevededigingsbote en twee sperboomvaartuie beskik. Op 1 Mei 1946 is die SASM geherkonstitueer as 'n permanente komponent van die UVM en vanaf 1 Januarie 1951 het die SASM as die Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) bekend gestaan. Vanaf 20 Junie 1952 is die voorvoegsel HMSAS na SAS verander - in pas met die beleid om Suid-Afrika al meer onafhanklik van Brittanje te maak.¹⁴

¹¹ Du Toit, pp. 65-6, 78-81, 88-9, 97-106, 109-113, 131-2; *Naval Digest: Journal of the SA Naval Heritage Society* 3, Junie 2000, pp. 1-22; TD Potgieter, "South African naval vessels in the Mediterranean during the Second World War", *Joernaal vir Eietydse Geskiedenis* 23(1), Junie 1998, pp. 43-64.

¹² Du Toit, pp. 158-9; *Naval Digest: Journal of the SA Naval Heritage Society* 1, Junie 1999, pp. 1-18.

¹³ A Wessels, "South Africa and the war against Japan 1941-1945", *Krygshistoriese Tydskrif* 10(3), Junie 1996, pp. 88-90, 120.

¹⁴ Goosen (samesteller), pp. 113, 118.

In 1947 het die SASM drie addisionele skepe bekom: die "Algerine"-klas-diepseemynveërs HMSAS **Rosamund** (later herdoop tot HMSAS **Bloemfontein**) en HMSAS **Pelorus** (later HMSAS **Pietermaritzburg**), en die "Flower"-klas-korvet HMSAS **Rockrose** (later tot hidrografiese opnameskip omgebou en herdoop tot HMSAS **Protea**). Hoewel afleweringstvaarte nie primêr vlagvertoonvaart is nie, leen hierdie tipe vaarte hul uitstekend tot diplomatieke doeleindes. Bogenoemde drie vaartuie het Brittanje op 22 November 1947 onder die Suid-Afrikaanse vlag verlaat en via Gibraltar (Britse gebied), Freetown (in Sierra Leone, destyds nog 'n Britse kolonie) en Walvisbaai (tot 1994 Suid-Afrikaanse gebied) na Kaapstad gevaar (24 Desember 1947).¹⁵

In Maart 1948 het die SASM 'n eie basis te Salisbury-eiland in Durban bekom. In Augustus en September 1948 het die SASM sy eerste vlagvertoonvaart vanaf sy nuwe basis van stapel gestuur toe al drie die "Loch"-klas-fregatte **Mocâmedes** (vandag Namibe), **Lobito** en **Luanda** in Angola (tot 1975 'n Portugese kolonie), en **Matadi** in die Belgiese Kongo (later Zaïre en vandag die Demokratiese Republiek van die Kongo) besoek het. In November en Desember 1948 het die fregat HMSAS **Natal** en die twee diepsee-mynveërs **Lourenço Marques**, **Inhambane** en **Beira** in Mosambiek besoek.¹⁶

Op 26 Desember 1950 het die fregat HMSAS **Transvaal** vanaf Durban vertrek en via Amsterdam-eiland (vandag steeds 'n Franse besitting) na Fremantle in Australië gevaar, en daarvandaan na Sydney om aan die feesvieringe ter ere van die vyftigjarige bestaan van Australië as eenheidstaat deel te neem. Daarna het die **Transvaal** via Jervis Bay, Melbourne, Adelaide en Fremantle na Durban teruggekeer (4 Maart 1951).¹⁷ Op 24 Augustus 1952 het die SAV se eerste torpedojaer, **SAS Jan van Riebeeck** (voorheen die Britse "Wager"-klas HMS **Wessex**, aan Suid-Afrika oorgedra op 29 Maart 1950) en **SAS Transvaal** en **Bloemfontein** vanaf Durban vertrek om Diêgo Suarez (Madagaskar, destyds nog 'n Franse kolonie), Mombasa (Kenia, destyds 'n Britse kolonie) en Dar es Salaam (destyds nog in die Britse kolonie Tanganjika, vandag Tanzanië) te besoek. Die skepe was op 13 September terug in Durban.¹⁸

¹⁵ Du Toit, pp. 183, 188.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 161, 184.

¹⁷ *Ibid.*, p. 161; **Kommando 2**(12), Mei 1951, pp. 4-7 en 2(15), Augustus 1951, pp. 4-7.

¹⁸ Du Toit, pp. 172, 193, 195; logboek: **SAS Jan van Riebeeck**. Nie alle logboeke is beskikbaar nie. Dié wat wel geraadpleeg kon word is te vinde in Dokumentegroep 5 by die Dokumentasiediens van die Suid-Afrikaanse Nasionale Weermag (Pretoria). Die hulp wat van me L. Jooste en me R. Geyer ontvang is, word met dank erken.

Die SAV se tweede torpedojaer, **SAS Simon van der Stel** ('n susterskip van die **Jan van Riebeeck**) is op 23 Februarie 1953 aan die Vloot oorhandig. Op 14 Julie 1954 het die **Simon van der Stel** vanuit Durban vertrek op wat die langste vlagvertoonvaart tot op datum (2002) deur 'n SAV-skip was. Via Kaapstad, Walvisbaai, Freetown en Dakar (Senegal, destyds nog 'n Franse kolonie) is na Portsmouth in Engeland gevaar (31 Julie), waar sowat twee weke vertoef is. Daarna het die **Simon van der Stel** die eerste SAV-skip geword om Nederland te besoek toe in Rotterdam vasgemeer is. Daarvandaan het die vaartuig terug na Portsmouth en toe na Derry (Londonderry, Noord-Ierland), Glasgow en weer na Portsmouth gevaar. Op 21 Oktober is die terugtog na Suid-Afrika aangepak saam met **SAS Gelderland** (die voormalige **HMS Brayford**), die nuwe "Ford"-klas-patrollieboot wat geleide gedoen is. Onderweg na Durban is Brest (Frankryk), Lissabon (Portugal), Las Palmas (Kanariese Eilande, 'n Spaanse besitting), Dakar, Abidjan (destyds in Frans-Wes-Afrika, vandag in die Côte d'Ivoire, met ander woorde Ivoorkus), Pointe Noire (destyds in Frans-Ekwatoriaal-Afrika, vandag in die Republiek van die Kongo), Walvisbaai, Kaapstad en Port Elizabeth besoek. Hierdie suksesvolle tog van 147 dae het op 8 Desember 1954 geëindig.¹⁹

Aan die einde van Julie 1955 het **SAS Good Hope** (op daardie stadium die SAV se vlagskip) en **SAS Transvaal** 'n diplomatieke vaart na Madagaskar onderneem, met besoeke aan Nossi Bé, Diégo Suarez en Tamatava (vandag Taomasina). Aan boord die vlagskip was dr. EG Jansen (Suid-Afrika se goewerneur-generaal) en sy vrou, Mabel. Dit was die eerste (en tot dusver die enigste) keer dat 'n Suid-Afrikaanse staatshoof aan boord 'n Suid-Afrikaanse oorlogskip na 'n ander land gevaar het.²⁰ Intussen het samesprekings tussen die regerings van Suid-Afrika en Brittanje plaasgevind oor die toekoms van die Royal Navy se basis te Simonstad. Die uiteinde was dat dié basis ooreenkomstig die Simonstadse Ooreenkoms op 2 April 1957 aan die Unie oorgedra is en dat die SAV vier addisionele fregatte, tien kusmynveërs en vyf patrolliebote (insluitende **SAS Gelderland**, waarna reeds verwys is) van Brittanje aangekoop het.²¹

Die nuwe "Ton"-klas-kusmynveërs en addisionele "Ford"-klas-patrolliebote het in groepe na Suid-Afrika gevaar, sonder addisionele begeleiding. Die mynveërs **SAS Kaapstad** (die voormalige **HMS Hazleton**) en **SAS Pretoria** (**HMS Dunkerton**) en die patrollieboot **SAS Nautilus** (**HMS Glassford**) het op 4 Oktober 1955 vanuit

¹⁹ Du Toit, pp. 195-6; **Vlootnuus** 9, Januarie-Februarie 1991, p. 22 en Maart 1991, p. 7; Argief van die Nederlands-Zuidafrikaanse Vereniging (Amsterdam), NZAV VI 1091: verskeie briewe.

²⁰ Inligting verskaf deur skout-adm. PA Wijnberg; **Vlootnuus** 6(2), 1987, p. 13; Du Toit, p. 163.

²¹ A Wessels, "Die Simonstadse Ooreenkoms", **Gister en Vandag** 14, September 1987, pp. 18-21; **Die Burger**, 2 April 1957, pp. 1, 8, 9; **The Cape Argus**, 3 April 1957, p. 11; Goosen (samesteller), pp. 135-50; PJ Henshaw, "The transfer of Simonstown: Afrikaner nationalism, South African strategic dependence, and British global power", **The Journal of Imperial and Commonwealth History** 20(3), September 1992, pp. 420-44.

Portsmouth vertrek en via Lissabon, Las Palmas, Dakar, Abidjan, Pointe Noire, Walvisbaai, Kaapstad, Port Elizabeth en Oos-London na Durban gevaar (22 November). Die volgende mynveërs wat na Suid-Afrika gevaar het was SAS Durban en Windhoek - vanaf Portsmouth (12 Mei 1958) via Lissabon, Las Palmas, Dakar, Abidjan, Pointe Noire, Lobito en Walvisbaai na Simonstad (13 Junie). Hierna het die mynveërs SAS East London (HMS Chilton) en SAS Port Elizabeth (HMS Dumbleton) saam met die patrollieboot SAS Rijger in November 1958 vertrek, onderweg dieselfde hawens (maar nie Abidjan nie) as laasgenoemde groep besoek, en Simonstad op 21 Desember bereik. Die volgende groep het bestaan uit die mynveërs SAS Johannesburg (HMS Castleton) en SAS Kimberley (HMS Stratton) en die patrollieboot SAS Haerlem wat op 14 Julie 1959 vanaf Portsmouth vertrek het en onderweg na Simonstad (21 Augustus) dieselfde hawens as die Mei-Junie 1958-eskader besoek het, gevolg deur die laaste eskader, bestaande uit die mynveërs SAS Mosselbaai (HMS Oakington) en SAS Walvisbaai (HMS Packington) en die patrollieboot SAS Oosterland. Hulle het Portsmouth op 30 Oktober 1959 verlaat en onderweg na Simonstad (5 Desember 1959) dieselfde hawens as hul voorgangers (behalwe Lobito) besoek.²²

Intussen het die SAV op 29 November 1956 te Cardiff die voormalige Britse "Wager"-klas-torpedojaer (dit wil sê 'n susterskip van die Jan van Riebeeck en Simon van der Stel) HMS Wrangler (wat intussen in 'n anti-duikboot-fregat omskep is) bekom, voortaan bekend as SAS Vrystaat. Dié skip het ook Portland en Devonport (Plymouth) besoek en op 22 Januarie 1957 vanaf laasgenoemde via Lissabon, Gibraltar, Las Palmas, Freetown, Luanda en Kaapstad na Durban (23 Februarie) gevaar.²³ Kort hierna is die SAV-vaartuie van Salisbury-eiland in Durban na hul nuwe basis te Simonstad verskuif.²⁴ Die eerste vlagvertoonvaart wat vanaf die nuwe basis van stapel gestuur is, is deur die fregatte SAS Good Hope en Vrystaat en mynveërs SAS Kaapstad en Pretoria onderneem. Vanaf Simonstad (12 Julie 1957) is na Durban, Lourenço Marques en Beira gevaar. Vanaf laasgenoemde het die Vrystaat na Mombasa in Kenia gevaar om ammunisie op te laai, en is toe via Durban terug na Simonstad (7 Augustus). Die ander vaartuie het reeds op 2 Augustus via Durban in Simonstad aangekom.²⁵

²² SA Vlootmuseum (Simonstad): *History of the mine countermeasures flotilla 1922-1988* (ongepubliseerde manuskrip), pp. 23, 25-6; inligting verskaf deur kapt. PS Barnard; logboeke: SAS Johannesburg, Kimberley, Walvisbaai; *The Cape Argus*, 13 Junie 1958, p. 1; *Die Burger*, 22 Augustus 1959, p. 7 en 24 September 1959, p. 9; Du Toit, pp. 211-2; *Kommando* 9(8), Augustus 1958, pp. 22-3.

²³ Logboek: SAS Vrystaat; Du Toit, p. 202.

²⁴ Die Salisbury-eiland basis is gesluit maar vanaf 1972 weer geopen en gemoderniseer totdat dit weer 'n volwaardige vlootbasis was waar die meeste van die SAV se nuwe missieldraende aanvalsvaartuie gestasioneer is (sien *infra*). Met die geleidelike onttrekking aan diens van genoemde vaartuie, is die vlootbasis in 2002 tot 'n vlootstasie afgeskaal.

²⁵ *Kommando* 8(7), Julie 1957, p. 4 en 8(9), September 1957, p. 31; Du Toit, pp. 163, 213; logboeke: SAS Vrystaat, Pretoria.

In Augustus 1959 was SAS **Good Hope** en **Vrystaat** weer saam, eers na Luanda in Angola en toe sowat 150 km stroomop met die Kongorivier na Matadi in die Belgiese Kongo, en toe terug stroomaf na Banana. Die **Vrystaat** is eerste terug na Suid-Afrika om 'n siek offisier by 'n plaaslike hospitaal te besorg.²⁶ Die SAV se volgende vlagvertoonvaart het SAS **Vrystaat** terug na Europa geneem, om die dood van die Portugese Prins Hendrik die Seevaarder 500 jaar tevore te herdenk. Vanaf Simonstad (18 Julie 1960) het die fregat via Walvisbaai, Freetown en Gibraltar na Lagos in Portugal gevaar waar 'n vlootrevue (met 35 skepe van twintig lande) op 7 Augustus plaasgevind het. Nadat die Suid-Afrikaners ook aan ander herdenkingsgeleenthede deelgeneem en Lissabon besoek het, is via Las Palmas, Freetown en Walvisbaai na Simonstad teruggekeer (9 September).²⁷ Terwyl blankes die rol gedenk het wat 'n Europeër in die oopstel van Afrika vir ontdekking en uitbuiting deur Westeringe gespeel het, het 'n golf van nasionalisme oor Afrika gespoel en in 1960 alleen het sewentien kolonies onafhanklik geword. Vir Suid-Afrika, met sy blanke minderheidsregering, wat 'n beleid van apartheid op die meerderheid probeer afdwing het, het die gebeure in die res van Afrika ingrypende implikasies ingehou. Met verloop van tyd sou dié toedrag van sake ook die SAV se diplomatieke aksies nadelig beïnvloed.

FASE 5: GELEIDELIKE ISOLASIE, 1961-1973

Afgesien van die gebeure in die res van Afrika, was 1960 ook vir Suid-Afrika 'n onstuimige en waterskeidingsjaar, met van die belangrikste gebeure die Britse eerste minister, Harold Macmillan, se "Wind of change"-toespraak in die parlementsgebou in Kaapstad op 3 Februarie, die onluste te Sharpeville op 21 Maart en ook in ander sogenaamde "townships", die verbanning van die African National Congress en die Pan-Africanist Congress op 8 April, en die referendum op 5 Oktober waartydens die blanke kiesers met 'n klein meerderheid ten gunste van republiekwording gestem het. Op 31 Mei 1961 het Suid-Afrika 'n republiek geword, en wel buite die Britse Statebond. Geleidelik is die RSA internasionaal geïsoleer, veral ook op militêre gebied, wat die aankoop van nuwe wapentuig (veral oorlogsskepe) bemoeilik het - iets wat geleenthede vir vlagvertoonvaarte beperk het. Voorlopig egter was daar oënsynlik geen probleme nie.

²⁶ Du Toit, pp. 163, 202.

²⁷ SANW Dokumentasiediens (Pretoria), Chief of Naval Staff, 273: Operations, movements, docking and refits - visit to Portugal, 500th anniversary, death of Prince Henry the Navigator, August 1960; Goosen (samesteller), p. 196; inligting verskaf deur kdr. WM Bisset.

Die eerste vlagvertoonvaart wat die SAV vir die nuwe RSA onderneem het, het **SAS Vrystaat** middel-1961 na Lourenço Marques geneem.²⁸ Hierna het die afleweringvaart van die drie nuwe Tipe 12-fregatte gevolg. (Hou in gedagte dat die bestellings vir hierdie skepe reeds in 1957 geplaas is.) **SAS President Kruger** ("PK") is op 3 Oktober 1962 te Scotstoun, Glasgow, in diens gestel, het op 27 Februarie 1963 vanaf Portsmouth vertrek en op 28 Maart in Simonstad aangekom. Daarna is **SAS President Steyn** ("PS") op 8 April 1963 te Linthouse, Glasgow, in diens gestel en die skip het op 17 Augustus 1963 vanaf Portsmouth na Simonstad vertrek (13 September). Laastens is **SAS President Pretorius** ("PP") op 18 Maart 1964 te Scotstoun, in diens gestel en is die vaart vanaf Portsmouth (29 Augustus) na Kaapstad (26 September) aangepak. Onderweg na Suid-Afrika het al drie die fregatte by die volgende hawens aangedoen: Lissabon, Gibraltar, Las Palmas, Luanda en Saldanhaabaai.²⁹

Die aankoms van splinternuwe grys diplomate het die einde van ander beteken: **SAS Vrystaat**, **Transvaal** en **Good Hope** is in onderskeidelik 1963, 1964 en 1965 in reserwe geplaas, maar nooit weer in diens gestel nie. Ander Tweede Wêreldoorlogvaartuie het egter 'n tweede lewe ontvang: die torpedojaers **Jan van Riebeeck** en **Simon van der Stel** is omvattend gemoderniseer en herbou as helikopter-draende anti-duikbootvaartuie.³⁰

Sedert "PP" se aankoms in Suid-Afrika het drie jaar verloop alvorens die SAV 'n reeks nuwe diplomatieke inisiatiewe geloods het. Groeiende internasionale isolasie het daartoe gelei dat nuwe weë ondersoek is en op 24 Oktober 1967 het die fregatte **SAS President Kruger** en **President Pretorius** en die aanvullingskip **SAS Tafelberg** (as olietenskip in Denemarke gebou, 1957-1959, en op 10 Augustus 1967 as aanvullingskip in die SAV in diens gestel) na Suid-Amerika vertrek waar aan vlootmaneuvers met die Argentynse vloot deelgeneem is. Die taakmag was op 27 November terug in Simonstad. Tydens hierdie vlagvertoonvaart het die **Tafelberg** sy waarde bewys. Hierdie skip - die SAV se grootste grys diplomaat tot dusver - het in die loop van die volgende 25 jaar ander vlootvaartuie in staat gestel om langer as tevore ter see te bly en só hul diplomatieke rol nog beter te speel. Intussen het die mynveërs **SAS Kimberley** en **Mosselbaai** teen die einde van Oktober 1967 'n besoek aan Luanda gebring.³¹

²⁸ Goosen (samesteller), p. 196; Du Toit, p. 202.

²⁹ Logboeke: **SAS President Kruger**, **President Steyn**; **President Pretorius**; Du Toit, pp. 222-4; **Kommando 14(5)**, Mei 1963, pp. 20-3.

³⁰ Du Toit, pp. 167, 196, 205.

³¹ Logboeke: **SAS President Kruger**, **Tafelberg**; Du Toit pp. 197, 213, 226; inligting verskaf deur kdoor. DK Kinkead-Weekes.

In Oktober 1968 is twee belangrike vlagvertoonvaarte van stapel gestuur. Bykans drie dekades nadat HMSAS Transvaal die Suid-Afrikaanse vlag in Australiese waters vertoon het, het SAS **President Steyn**, **President Pretorius** en **Tafelberg** op 7 Oktober 1968 vanuit Simonstad vertrek en direk na Fremantle gevaar, van daar na Sydney, en toe via Fremantle terug na Simonstad (3 Desember). Intussen het SAS **Simon van der Stel**, **Kimberley** en **Mosselbaai Lourenço Marques** besoek waar 'n gedenkteken ter ere van die Voortrekkerleier Louis Tregardt op 12 Oktober onthul is.³²

Op 14 Oktober 1969 het SAS **Simon van der Stel**, **President Pretorius**, **Port Elizabeth**, **Walvisbaai** en **Tafelberg** vanuit Simonstad vertrek om die Angolese hawens Mocâmedes, Luanda en Lobito te besoek. Die taakmag was op 5 November terug in Simonstad. Vanaf 10 tot 25 Julie 1970 het SAS **Port Elizabeth**, **Windhoek** en **Johannesburg** 'n vaart na Lourenço Marques onderneem.³³ In Januarie 1971 het die eerste Transatlantiese seiljagwedvaart tussen Kaapstad en Rio de Janeiro (Brasilië) plaasgevind. SAS **Tafelberg** het vanaf 16 Januarie as begeleidingsvaartuig vanaf Kaapstad opgetree, maar kon weens politieke redes nie Rio de Janeiro besoek nie. Vanaf 60 seemyl buite die hawe is dus na Buenos Aires in Argentinië gevaar en daarvandaan terug na Kaapstad (15 Maart).³⁴

Intussen is SAS **President Kruger** op 5 Augustus 1969 weer in diens gestel na voltooiing van 'n omvangryke moderniseringsproses, wat onder meer die bou van 'n helikopterdek en -loods ingesluit het,³⁵ en drie "Daphné"-klas-duikbote is van Frankryk bestel. Op 28 Januarie 1971 het "PK" vanuit Simonstad vertrek om die eerste nuwe duikboot, SAS **Maria van Riebeeck** (in 1999 herdoop tot SAS **Spear**), na Suid-Afrika geleide te doen. Onderweg na Toulon is Luanda, Las Palmas, Lissabon, Napels en Augusta (Sicilië) besoek. Op 24 Maart het die fregat en duikboot vanuit Toulon vertrek en via Gibraltar, Porto Grande (op St Vincent, Kaap Verdiese Eilande), Luanda en Walvisbaai na Simonstad (13 Mei) gevaar, die laaste deel van die vaart in die geselskap van SAS **Simon van der Stel** en **Tafelberg**, wat aan die einde van April Lobito besoek het.³⁶

³² SA Vlootmuseum (Simonstad): Report of proceedings, visit to Australia, period 7th October to 3rd December, 1968; logboek: SAS **Mosselbaai**; Du Toit, pp. 197, 226; **Kommando** 20(4), April 1969, pp. 13, 15 en 20(5), Mei 1969, pp. 13, 15, 25.

³³ SA Vlootmuseum (Simonstad): *History of the mine countermeasures flotilla 1922-1988* (ongepubliseerde manuskrip), p. 46; Du Toit, p. 226; inligting verskaf deur kapt. RC Cousens.

³⁴ Inligting verskaf deur kapt. RC Cousens; Du Toit, p. 242.

³⁵ "PS" en "PP" is soortgelyk gemoderniseer en weer in onderskeidelik 1971 en 1977 in diens gestel. Du Toit, pp. 226-7.

³⁶ Logboeke: SAS **President Kruger**, **Simon van der Stel**; inligting verskaf deur kapt. RC Cousens; Du Toit, pp. 226, 242, 271.

Op 1 September 1971 het SAS **President Steyn** vertrek om die SAV se tweede duikboot, SAS **Emily Hobhouse** (in 1999 herdoop tot SAS **Umkhonto**), geleide te doen. "PS" het Lissabon, Hamburg, Kiel, Portsmouth en Portland op sy heenvaart na Toulon besoek, en op die terugvaart, saam met die nuwe duikboot, Cadiz (Spanje), Porto Grande, Luanda en Walvisbaai besoek (aankoms in Simonstad: 10 Desember). Op 10 April 1972 het "PS" weer eens uit Simonstad vertrek om die laaste duikboot, SAS **Johanna van der Merwe** (in 1999 herdoop tot SAS **Assegaai**), te begelei. Onderweg na Toulon is Porto Grande en Las Palmas besoek en op pad terug na Suid-Afrika is by dieselfde hawens as tydens die vorige terugvaart aangedoen (aankoms Simonstad: 19 Junie). Intussen is die Vloot se nuwe hidrografiese navorsingskip, SAS **Protea**, op 19 Junie 1972 te Scotstoun, Glasgow, in diens gestel en is Lissabon, Luanda en Walvisbaai onderweg na Simonstad (14 Julie) besoek.³⁷ Meer as twintig jaar sou verloop alvorens 'n Suid-Afrikaanse grys diplomaat weer in Europese waters sou vaar.

Intussen het die mynveërs SAS **Johannesburg**, **Walvisbaai** en **Windhoek** en die duikerondersteunings- en torpedoherwinningsvaartuig SAS **Fleur** aan die einde van Mei 1972 'n besoek aan Durban en Lourenço Marques gebring, en in November 1972 het SAS **Johannesburg** en **Mosselbaai Lobito** besoek. Vanaf 13 Januarie 1973 het SAS **Tafelberg** weer eens as begeleidingskip vir die Kaap-na-Rio-seiljagwedvaart opgetree, maar kon Rio de Janeiro weer eens nie self besoek nie; wel Buenos Aires (terug in Simonstad: 14 Maart). Vanaf 29 Maart tot 7 April 1973 het "PK", "PS" en SAS **Johanna van der Merwe** Lourenço Marques besoek.³⁸ Laasgenoemde vaart was die laaste besoek aan 'n Portugese kolonie voordat Mosambiek (25 Junie 1975) en Angola (11 November 1975) onafhanklik geword het. Met pro-kommunistiese regerings aan bewind in genoemde twee lande was Suid-Afrika se grys diplomate voortaan nie meer daar welkom nie; trouens, die RSA het op alle fronte toenemende druk ervaar.

FASE 6: TOENEMENDE ISOLASIE, 1974-1979

Aan die begin van 1976 het SAS **Protea** as begeleidingsvaartuig tydens die Kaap-na-Rio-seiljagwedvaart opgetree en kon wel Rio de Janeiro besoek - die witgeverfde skip kon immers net sowel 'n burgerlike vaartuig gewees het. Later die jaar het SAS **President Kruger** die eerste SAV-skip geword om die VSA te besoek ten

³⁷ Logboeke: SAS **President Steyn**, **Emily Hobhouse**, **Johanna van der Merwe**; inligting verskaf deur skout-adm. (JG) SK Stead, skout-adm. (JG) EW Jupp, kapt. RC Cousens en kdr. WM Bisset; Du Toit, pp. 228, 262; SA Vlootmuseum, SAS **Protea** (leër): brosjures, ens.; **Die Burger**, 15 Julie 1972, p. 1; **The Cape Times**, 15 Julie 1972, p. 1.

³⁸ SA Vlootmuseum: **History of the mine countermeasures flotilla, 1922-1988** (ongepubliseerde manuskrip), p. 49 en Cape to Rio guardship duties, SAS **Tafelberg**, report of proceedings; Du Toit, p. 229; **Paratus** 24(4), April 1973, pp. 32-3.

einde aan die 200ste herdenking van dié land se onafhanklikheid deel te neem. Vertroebelde verhoudinge tussen die RSA en VSA³⁹ het veroorsaak dat die RSA eers op die laaste nippertjie 'n uitnodiging ontvang het om 'n oorlogskip na die VSA te stuur. "PK" het Simonstad op 3 Junie 1976 verlaat en via Walvisbaai, Abidjan en Las Palmas na Norfolk, Virginia, gevaar, en van daar as deel van 'n eskader van 53 oorlogskepe (van 22 lande) na New York waar 'n vlootrevue op 4 Julie plaasgevind het. Lede van die "PK" se bemanning het op 6 Julie aan 'n parade deur die strate van New York deelgeneem, waarna na Charleston, South Carolina, gevaar is. Daarvandaan is via Las Palmas na Simonstad teruggekeer (6 Augustus).⁴⁰ Presies twintig jaar sou verloop alvorens 'n Suid-Afrikaanse grys diplomaat weer die VSA sou besoek.

Intussen het die Britse Arbeidersregering op 16 Junie 1975 die Simonstadse Ooreenkoms herroep.⁴¹ Presies 'n jaar later het die onluste in Soweto en elders begin en die apartheidsregime beweeg om nog strenger maatreëls in te stel om die opposisie in toom te probeer hou, iets wat op sy beurt tot die aanvaarding van 'n verpligte wapenverbod teen die RSA deur die Verenigde Nasies (4 November 1977) gelei het. Die SAV in besonder is erg deur hierdie verbod geraak, want twee Tipe A69-korvette en twee "Agosta"-klas-duikbote is nie afgelewer nie. Boonop is die torpedojaers SAS Simon van der Stel en Jan van Riebeeck onderskeidelik in 1972 en 1975 aan diens onttrek. Weliswaar is nege missieldraende aanvalsvaartuie in die periode 1977 tot 1986 in diens gestel,⁴² maar vlagvertoongeleenthede (soos ook die middele om dit mee te onderneem) het al hoe minder geword.

Slegs SAS Protea het in die res van die sewentigerjare vlagvertoongeleenthede gehad, al was dit nie die primêre doel van die betrokke vaarte nie. Op 31 Januarie 1978 het die skip vanuit Simonstad vertrek om steun aan 'n kril-navorsingsprojek van die Departement van Visserye te verleen. Dié projek het die Protea na die Suid-Atlantiese Oseaan geneem en dit was die eerste keer dat 'n SAV-skip om Kaap Hoorn en deur die Beagle-kanaal na Ushuaia in Argentinië gevaar het. Vervolgens is na Deception-eiland (deel van die Britse South Shetland-eilande), Grytviken (op die Britse South Georgia-eiland) en Puerto Belgrano (Argentinië) gevaar en toe terug na Simonstad (21 April). Aan die begin van 1979 het die Protea as begeleidingskip tydens die vierde Transatlantiese wedvaart opgetree. As gevolg van politieke oorwegings is die eindpunt van Rio de Janeiro (Brasilië) na

³⁹ Die VSA was een van die eerste Westerse lande om die apartheidsregering in die RSA doelbewus te isoleer. Die besoek van die vliegdekskip USS Franklin D Roosevelt aan Kaapstad in 1967, toe swart matrose nie toegelaat is om aan wal te gaan nie omdat hulle nie gelyke behandeling kon ontvang nie, het maritieme verhoudinge so te sê beëindig.

⁴⁰ Inligting verskaf deur skout-adm. PA Wijnberg; Du Toit, p. 232.

⁴¹ A du Plessis, *Die maritiem-strategiese betekenis van die Simonstad-vlootbasis* (Pretoria, 1979), pp. 26-7.

⁴² Du Toit, pp. 176, 280-9, 298.

Punta del Este (Uruguay) verskuif. Die skip het wel by Ilha da Trindade ('n Brasiliaanse eilandgroep) aangedoen en ook by Montevideo (Uruguay) alvorens na Simonstad teruggekeer is (10 Maart).⁴³ Byna tien jaar sou verloop alvorens die Suid-Afrikaanse vlag weer deur SAV-skepe in die buiteland vertoon sou word.

FASE 7: ALGEHELE ISOLASIE, 1980-1986

In die lig van die wapenboikot het die SAV voortaan op die beveiliging van die RSA se hawens en kusegebiedswater gekonsentreer. Afgesien van die aanvalsvaartuie waarna reeds verwys is, is 30 klein haweverdedigingsbote plaaslik gebou en vier "Rivier"-klas-mynjagters is ook bekom.⁴⁴ Op 1 Augustus 1980 is SAS **President Steyn** aan diens onttrek en geleidelik van onderdele gestroop ten einde die oorblywende twee fregatte in diens te kon hou. In die vroeë oggendure van 18 Februarie 1982 het die SAV sy grootste ramp tot nog toe beleef toe SAS **President Kruger** tydens manoeuvres in 'n botsing met SAS **Tafelberg** betrokke was en met 'n lewensverlies van sestien bemanningslede gesink het. Toe SAS **President Pretorius** op 26 Julie 1985 aan diens onttrek is, het die SAV nie langer oor enige tradisionele grys diplomate beskik nie. As deel van 'n omvattende rasionalisasieproses het die Vloot in 1985 ook veertien ander vaartuie aan diens onttrek, insluitende ses van die kusmynveërs wat tevore by geleentheid as grys diplomate ontplooi is.⁴⁵

Aan die positiewe kant is die kiel van 'n nuwe aanvullingskip (ook genoem gevegsteunskip) op 30 Augustus 1984 in Durban neergelê. SAS **Drakensberg** - die grootste skip van enige tipe wat tot dusver in Suid-Afrika ontwerp en gebou is - is op 24 April 1986 te water gelaat en op 11 Oktober 1987 in diens gestel.⁴⁶ Hoewel dit nie op daardie stadium so beplan is nie, het die skip met verloop van tyd die RSA se suksesvolste grys diplomaat tot op datum geword. By voltooiing van die **Drakensberg** was die SAV in die unieke situasie dat dit nou oor twee aanvullingskepe beskik het, maar oor geen torpedojaers of fregatte om te ondersteun nie.

FASE 8: OP WEG NA 'N NUWE ERA, 1987-1993

Toe die Suid-Afrikaanse Lugdiens se Boeing 747 "Helderberg" op 28 November 1987 naby Mauritius in die see gestort het, is eers die aanvalsvaartuig SAS **Jim Fouché** (in 1997 tot SAS **Sekhukhune** herdoop) vanaf Durban en toe ook SAS **Tafelberg** vanaf Simonstad na die ongelukstoneel gestuur om te help soek na

⁴³ Ibid., p. 265; logboek: SAS **Protea**; *The Cape Times South Atlantic Supplement*, 12 Januarie 1979, p. 3.

⁴⁴ Du Toit, pp. 176, 178, 294-6, 310, 315.

⁴⁵ Ibid., pp. 207, 210, 216, 218-9, 234-9.

⁴⁶ Ibid., pp. 316-7, 320.

wrakstukke en die oorskot van die 160 persone wat gesterf het.⁴⁷ Hoewel hierdie in wese 'n hulpverleningsvaart was, het die SAV-skepe se besoek aan Port Louis in Mauritius beteken dat die Suid-Afrikaanse vlag wel vir die eerste keer in meer as agt jaar deur RSA-oorlogskepe in die buiteland vertoon is.

Op 15 Februarie 1988 het SAS **Drakensberg** en aanvalsvaartuig SAS **Frans Erasmus** (in 1997 tot SAS **Isaac Dyobha** herdoop) op die eerste pasklaar-vlagvertoonvaart in bykans twaalf jaar vertrek - maar ook om Krygkor-krygstuig na Chili te vervoer waar dit tydens die FIDA '88 Internasionale Lugskou ten toon gestel sou word. Die skepe het deur die Straat van Magellaan na Valparaiso (Chili se vernaamste hawe en vlootbasis) gevaar, waar die krygstuig afgelaai is. Die vaartuie het ook die Chileense hawens Talcahuano, Puerto Montt en Punta Arenas besoek en was op 16 April terug in Simonstad.⁴⁸ Hierdie suksesvolle vlagvertoonvaart het nie slegs - twee jaar voor pres. FW de Klerk se waterskeidingstoespraak in die parlement op 2 Februarie 1990 - die RSA se internasionale vlootisolasië verbreek nie, maar was ook om twee ander redes noemenswaardig: dit is nie aldag dat 'n skip (soos die **Drakensberg**) so kort nadat dit in diens gestel is, 'n lang seevaart kan onderneem nie; en klein aanvalsvaartuie word tradisioneel nie as gryse diplomate aangewend nie - in elk geval nie oor die breedte van 'n ruwe Suid-Atlantiese Oseaan nie. Bogenoemde het bewys waartoe die SAV onder moeilike politieke en finansiële omstandighede in staat was en dit spreek boekdele vir die SAV-personeel se vaardighede en seemanskap.

Aan die einde van November en begin Desember 1988 het SAS **Drakensberg** ook twee besoeke aan Beira gebring om nie-gevegstoerusting vanaf Durban daarheen te verskep. Die voertuie en ander toerusting sou gebruik word om die Cabora Bassa-kraglyne (wat ook krag aan die RSA verskaf) te beskerm.⁴⁹ Op 11 Mei 1990 het SAS **Drakensberg** en die aanvalsvaartuie SAS **Jan Smuts** en **Hendrik Mentz** (in 1997 tot SAS **Galeshewe** herdoop) vanuit Durban vertrek en via die Mosambiek-kanaal, noordoos verby Madagaskar, oor die Indiese Oseaan, deur die Straat van Malakka en oor die Suid-Chinese See heelpad na Keelung in die Republiek van China (Taiwan) gevaar. Vir die eerste keer sedert 1945 is die Suid-Afrikaanse vlag in die Verre Ooste vertoon. Die hawestad Kaohsiung is ook besoek en maneuvres is saam met skepe van die Taiwanese vloot gehou. Die terugvaart het via die Sundra-seestraat en oor die Indiese Oseaan na Durban plaasgevind. (25 Junie). "Operation Nexus" was 'n groot sukses. Die SAV het bewys dat sy skepe steeds baie lang vaarte (sonder die voordeel van hawegeriewe onderweg) kon onderneem.⁵⁰

⁴⁷ *Ibid.*, p. 243; *Vlootnuus*, 11 Mei 1992, pp. 5-6.

⁴⁸ Du Toit, p. 320; *Vlootnuus* 7, Junie 1988, pp. 2, 7-10.

⁴⁹ CJ Nöthling, *Geskiedenis van die Suid-Afrikaanse Weermag* 2 (Silverton, 1996), p. 35.

⁵⁰ *Vlootnuus* 9, Augustus 1990, pp. 2, 10, 11, 15, 16, 20; *The Natal Mercury*, 12 Mei 1990, p. 4 en 26 Junie 1990, p. 2; *Paratus* 41(6), Junie 1990, p. 32 en 41(9), September 1990, p. 26.

Terwyl die **Drakensberg**-taakmag na Taiwan is, het SAS **Protea** as begeleidingsskip opgetree vir die seiljagte wat aan die Portnet Dias-wedvaart vanaf Kaapstad na Lissabon deelgeneem het. Vanaf Simonstad (18 April 1990) het die **Protea** via Porta Delgada (in Portugal se Azore-eilande) na Lissabon gevaar - waar die SAV se **Voortrekker II** die eerste seiljag oor die eindstreep was. Lissabon was ook die laaste Europese hawe wat vóór die boikotjare deur 'n SAV-skip - te wete SAS **Protea** in 1972 - besoek is. Onderweg terug na die RSA het die **Protea** se bevelvoerder siek geword en toestemming is ontvang om Abidjan aan te doen, van waar die bevelvoerder na die RSA gevlieg is. Op 16 Junie was die **Protea** terug in Simonstad.⁵¹

Meer as 30 jaar nadat SAS **Good Hope** en **Vrystaat** die destydse Belgiese Kongo besoek het, het SAS **Drakensberg** en "Rivier"-klas-mynjagters SAS **Umhloti** en **Umzimkulu** vanaf 1 September 1990 die Zaïrese hawens Banana en Matadi besoek waar bemanningslede bergings- en herstelwerk gedoen het en nuwe vriendskapsbande gesmee is. Die taakmag was op 25 September terug in Simonstad. "Operation Pullen" was die begin van hegte samewerking tussen die Suid-Afrikaanse Weermag en ander Afrika-state.⁵²

Op 7 Januarie 1991 het SAS **Tafelberg** vanuit Kaapstad op sy langste vlagvertoonvaart vertrek: oor die Suid-Atlantiese Oseaan en deur die Straat van Magellaan na Valparaiso in Chili om die SAV-seiljag **Voortrekker II** af te laai (om aan die Copa Millas-wedvaart deel te neem); dan na Talcahuano en Puerto Montt vir suiwer diplomatieke besoeke; terug na Valparaiso om die SAV-seiljag (wat die wedvaart gewen het) weer op te laai (asook die Ecuador-vlootseiljag **Alcane**); vervolgens na Guayaquil in Ecuador om laasgenoemde seiljag af te laai; deur die Panama-kanaal terug na die Atlantiese Oseaan (tot dusver die enigste SAV-skip om deur genoemde kanaal te vaar); na Cartagena (Colombia) en dan via Recife (in Brasilië, vir noodherstelwerk) direk terug na Simonstad (31 Maart).⁵³ Dus, nog voordat politieke partye in die RSA ernstig met samesprekings begin het en nog voordat die land amptelik deur die internasionale gemeenskap terugverwelkom is, was die SAV se grys diplomate besig om militêre en diplomatieke bande te herstel of nuwe vriendskapsbande te smee.

⁵¹ Lynboek: SAS **Protea**; **Vlootnuus** 9, Julie 1990, pp. 12, 15, 17; SABC TV3-nuusbulletin, 20h00, 18 Mei 1990.

⁵² SABC TV3-nuusbulletins, 20h00, 7 September 1990 en 26 September 1990; **Paratus** 41(10), Oktober 1990, pp. 8-9; **Vlootnuus** 9, Januarie-Februarie 1991, pp. 12-3.

⁵³ G Wardley, "Operation Gypsy: SAS **Tafelberg's** South American adventure", **Unisa Latin American Report** 7(2), 1991, p. 89; **Vlootnuus** 10, April-Mei 1991, pp. 12-6.

Op 22 Maart 1991 was die aanvalsvaartuig **SAS Oswald Pirow** (in 1997 tot **SAS René Sethren** herdoop) en mynjagter **SAS Umkomaas** op patrolie langs die RSA se westkus toe die Namibiese owerhede die SAV se hulp gevra het om drie Spaanse treilers, wat onwettig in Namibiese gebiedswater vis gevang het (en na die RSA se eksklusiewe ekonomiese sone beweeg het), vas te trek. Die twee genoemde SAV-skepe het die Spaanse treilers onderskep, na Namibiese gebiedswater geleide gedinge en aan die Namibiese vissery-inspeksieskip **Oryx** oorhandig. Al die vaartuie het vervolgens na Lüderitz gevaar. Hierdie onbeplande SAV-besoek aan Lüderitz op 23 Maart 1991 was die eerste SAV-besoek aan 'n Namibiese hawe sedert dié land op 21 Maart 1990 onafhanklik geword het.⁵⁴

"Operation Bob Cat" (20 Junie-4 Julie 1991) het **SAS Drakensberg** op 'n opleidingsvaart na die Britse St. Helena-eiland geneem.⁵⁵ "Operation Chant" (15 Julie-8 September 1991) was veel omvangryker en het die **Drakensberg** vanaf Simonstad na Kaapstad en Durban geneem (waar onderskeidelik ongeveer 35 en 750 ton hulpvoorrade ingeskep is); noordooswaarts oor die Indiese Oseaan na Chittagong in Bangladesh (waar sowat 630 ton van die voorrade ontskep is om die lot van vloedslagoffers te verlig); deur die Suez-kanaal na Mersin in Turkye (waar sowat 35 ton voorrade vir die Koerde, wat uit die noorde van Iran na Turkye gevlug het, ontskep is); terug deur die Suez-kanaal na Port Soedan (maar 'n staatsgrieping in Soedan het veroorsaak dat die hawe nie binnegevaar is nie) en dan via Nacala in Mosambiek (waar die sowat 120 ton voorrade wat vir Soedan bedoel was, ontskep is) terug na Simonstad.⁵⁶ Hoewel talle frustrasies ondervind is, het die **Drakensberg** verligting vir slagoffers van natuurrampe en politieke vervolging gebring en - as 'n bonus - die Suid-Afrikaanse vlag in hawens vertoon wat nog nooit tevore deur SAV-skepe besoek is nie.

Met politieke partye in die RSA wat al nader aan 'n politieke ooreenkoms beweeg het, het al hoe meer deure vir die land (en hawens vir die Vloot) oopgegaan. Toe pres. FW de Klerk Kenia in Junie 1992 besoek het, het die aanvalsvaartuie **SAS Frans Erasmus** en **Magnus Malan** (in 1997 tot **Makhanda** herdoop) verdere gewig aan dié diplomatieke besoek verleen deur Mombasa te besoek.⁵⁷ Toe die SAV genooi is om 'n skip na Monaco te stuur vir die 14de vyfjaarlikse konferensie van die International Hydrographic Organisation, is die geleentheid aangegryp om die Suid-Afrikaanse vlag in die Middellandse See te vertoon. **SAS Protea** het

⁵⁴ Lynboek: **SAS Oswald Pirow/René Sethren**.

⁵⁵ **Vlootnuus** 10, Augustus-September 1991, p. 9.

⁵⁶ *Ibid.* 10, November-Desember 1991, pp. 8-11, 11, Junie 1992, pp. 8-9, 14; Openbare Skakel-direkoraat, SA Vloothoofkwartier (Pretoria): SA Navy deployments Januarie 1990-Junie 1997, p. 6; **Sunday Tribune**, 25 Augustus 1991, p. 19 en 8 September 1991, p. 17, **The Daily News**, 6 Augustus 1991, p. 4, 7 Augustus 1991, p. 6 en 7 September 1991, p. 5.

⁵⁷ Afrikaans Sterco, radio-nuusbulletin, 23h00, 18 Junie 1992; **The Natal Mercury**, 19 Junie 1992, p. 1 en 25 Junie 1992, p. 12.

Simonstad op 9 April 1992 verlaat ("Operasie Hyson"), langs die weskus van Afrika opgevaar (sonder om hawens te besoek) en deur die Straat van Gibraltar tot by die hawe Monte Carlo (in die prinsdom Monaco); daarvandaan na Genoa (Italië); deur die Dardanellen na Istanbul (Turkye) en deur die Bosporus na Constanta (Roemenië) - die eerste keer dat 'n Suid-Afrikaanse oorlogskip die Swart See besoek het. Vervolgens het die Protea deur die Bosporus en Dardanellen, deur die Seuz-kanaal en langs die ooskus van Afrika af tot by Simonstad (30 Junie) teruggevaar.⁵⁸

"Operation Flush/Big Tree" (16 September-23 Oktober 1992) het aan SAS Tafelberg vir oulaas die geleentheid gebied om as 'n grys diplomaat vir die RSA diens te doen. In Durban is ongeveer 670 ton voedsel ingeskep wat na Mombasa geneem is vir verspreiding onder Somaliese vlugteling in die noorde van Kenia. Hoewel primêr 'n noodlenigingsvaart, het talle diplomatieke besoeke in Mombasa plaasgevind en is bande tussen die vlote van die RSA en Kenia ook versterk.⁵⁹ Hierdie was die Tafelberg se heel laaste vaart. Na 26 jaar diens in die SAV was dit nie langer ekonomies om die 35 jaar-oue skip in stand te hou nie, en op 17 Maart 1993 is "Mamma Tafies" aan diens onttrek. As plaasvervanger het die Vloot die Arktiese voorradeskip Juvent, wat in 1992 in die Oekraïne gebou is, aangekoop. Dié skip is op 8 Junie 1993 as die Vloot se nuwe gevegsteunvaartuig SAS Outeniqua in diens gestel⁶⁰ - nie noodwendig die mooiste skip denkbaar nie, maar gou-gou 'n hoogs suksesvolle grys diplomaat in diens van die SAV en RSA.

Aan die begin van 1993 het die SAV sy relatief sterkste taakmag tot nog toe op 'n buitelandse vaart ontplooi toe SAS Drakensberg, die duikboot SAS Maria van Riebeeck en die aanvalsvaartuie SAS Magnus Malan, Hendrik Mentz en PW Botha (in 1997 tot Shaka herdoop) na Suid-Amerika is om aan die eerste Atlasur-oefening deel te neem. Die Drakensberg het ook vanaf 9 Januarie 1993 as begeleidingskip vir die Kaap-na-Rio-seiljagwedvaart opgetree en het Rio de Janeiro eers alleen besoek, terwyl die ander vaartuie na Montevideo in Uruguay is. Vervolgens het al die SAV-vaartuie na Buenos Aires in Argentinië gevaar, en toe na die Argentynse vlootbasis te Mar del Plata - met maneuvers saam met Argentynse vaartuie onderweg. Die vier SAV-skepe was op 14 Maart terug in Simonstad en die duikboot 'n week later.⁶¹

⁵⁸ Paratus 43(7), Julie 1992, p. 16; Vlootnuus 11, Augustus 1992, pp. 9-10.

⁵⁹ Vlootnuus 11, November-Desember 1992, p. 2 en 12, Januarie-Februarie 1993, pp. 10-1; Paratus 43(11), November 1992, pp. 18-9; Sunday Tribune, 11 Oktober 1992, pp. 8-9.

⁶⁰ Vlootnuus 12, April 1993, pp. 10-1 en 12, Julie 1993, pp. 10-3.

⁶¹ Lynboek: SAS Magnus Malan/Makhanda; SAS Scorpion (Durban): Unit press-cutting book [9 Januarie 1993-28 Mei 1996]; Paratus 44(2), Februarie 1993, p. 13 en 44(6), Junie 1993, p. 20.

In Maart 1993 het SAS **Protea** opmetingswerk langs die noordkus van KwaZulu-Natal en die suide van Mosambiek gedoen en Durban en Maputo besoek.⁶² Op 6 Mei 1993 het SAS **Drakensberg** op 'n pasklaar-vlagvertoonvaart vanuit Simonstad vertrek. Die hoofdoel was om aan die 50ste herdenking van die "Battle of the Atlantic" deel te neem. Onderweg na Pembroke in Wallis is by die Kanariese Eilande aangedoen. Op 26 Mei het die vlootrevue plaasgevind, waarna die 26 deelnemende skepe van sestien lande in Liverpool vasgemeer het. Die **Drakensberg** se terugvaart het via Casablanca (Morokko), Abidjan (Côte d'Ivoire) en Libreville (Gabon) na Simonstad geskied (26 Junie).⁶³

Op 18 Junie 1993 het SAS **Outeniqua** op sy eerste vlagvertoonvaart vertrek: eers na Durban, toe na Majunga (Madagaskar), Moroni (Grand Comore), Port Victoria (Seychelles) en via Durban terug na Simonstad (15 Julie). Op 11 Augustus 1993 het SAS **Outeniqua** weer vanuit Simonstad vertrek om 'n mobiele 126-bed hospitaal en ander noodlenigingsvoorrade vir hulpbehoewendes in Bosnië-Herzegovina op te laai, asook landbou-implemente vir slagoffers van konflik in die Soedan (wat na Kenia uitgewyk het). Vanaf Durban is na Mombasa gevaar (waar die implemente afgelaai is) en daarna deur die Suez-kanaal na Trieste in Italië, waar die mobiele hospitaal ontskeep is. Verder is Istanbul, Odessa (Oekraïne), Constanta, Burgas (Bulgarye), weer eens Istanbul, en Haifa (Israel) besoek. Vervolgens is van oos na wes deur die Middellandse See gevaar, deur die Straat van Gibraltar, heelpad na Walvisbaai en terug na Simonstad (22 Oktober).⁶⁴

FASE 9: VERTONING VAN DIE VLAG VAN DIE NUWE SUID-AFRIKA SEDERT 1994

In die laaste week van April 1994 het die eerste volwaardige demokratiese verkiesing in die RSA plaasgevind. Hoewel die SAV se jarelange isolasie toe reeds vir alle praktiese doeleindes beëindig was en dit aan die diplomatieke front reeds veral vanaf 1991 geweldig baie vir die RSA beteken het, het April 1994 se politieke afrondingsproses wel formeel 'n nuwe era in die geskiedenis van die SAV ingelui. Agt dae nadat Nelson Mandela as die RSA se nuwe president ingesweer is, het SAS **Drakensberg** op 18 Mei 1994 Simonstad verlaat om die nuwe Suid-Afrikaanse vlag by soveel hawens as moontlik te gaan vertoon. Die besoekpunte was soos volg: Lissabon (om saam met sowat 27 oorlogsskepe van veertien ander lande die

⁶² Lynboek: SAS **Protea**; logboek: SAS **Protea**.

⁶³ **Vlootnuus** 12, Augustus 1993, pp. 8-11, 15; **The Natal Mercury**, 25 Mei 1993, p. 5

⁶⁴ **Vlootnuus** 13, Januarie-Februarie 1994, p. 10; **Paratus** 44(8), Augustus 1993, p. 32, 44(9), September 1993, pp. 26-8, 44(11), November 1993, pp. 18-20 en 44(12), Desember 1993, pp. 37-8; inligting verskaf deur kapt. EH Lochner.

geboorte van Prins Hendrik die Seevaarder 600 jaar tevore te herdenk),⁶⁵ Rosyth (Skotland - om vervolgens tien dae lank aan die Joint Maritime Course 942 se vlootmanoeuvres deel te neem), Kopenhagen (die eerste keer dat 'n SAV-skip Denemarke besoek het), Rotterdam, Zeebrugge (die eerste keer dat 'n SAV-skip België besoek het), Rouén (Frankryk - om deel te vorm van die La Armade de la Liberté wat die bevryding van Frankryk van die Nazi-juk 50 jaar tevore herdenk het), Londen, Portsmouth, Cadiz, São Tomé-eiland, Principé-eiland, Bioko-eiland (Ekwatoriaal-Guinee), en Libreville (terugkoms in Simonstad: 18 Augustus).⁶⁶ In die bestek van drie maande het die **Drakensberg** meer lande en meer hawens as enige ander SAV-skip tydens een vaart besoek. Hoewel die **Drakensberg** 'n produk van die apartheidsera was, het hy die mees vooraanstaande grys diplomaat van die nuwe demokratiese RSA geword.

In September 1994 het SAS **Walvisbaai** die eerste SAV-kusmynveër in meer as twintig jaar geword wat as grys diplomaat ontplooi is. Saam met SAS **Fleur** is vanaf Simonstad (2 September) na Durban, Tamatava (Madagaskar), Port Louis (Mauritius), Port des Galets (La Réunion), weer na Durban en terug na Simonstad gevaar (29 September). Dit was die eerste keer dat sulke klein Suid-Afrikaanse oorlogsskepe (sonder die steun van 'n groter skip) in vrede tyd so ver van hul basis ontplooi is.⁶⁷

Op 17 September 1994 het SAS **Outeniqua** vanuit Simonstad vertrek om sowat 8 000 ton meliemeel en ander voedsel na Dar es Salaam te neem ten einde die lot van Rwandese vlugtelinge in Tanzanië te verlig. Die skip was weer op 11 Oktober terug in Simonstad.⁶⁸ Dit was die eerste keer sedert 1952 dat die Suid-Afrikaanse vlag deur 'n SAV-skip in Tanzanië vertoon is.

SAS **Drakensberg** se belangrikste vlagvertoonvaart in 1995 het 'n SAV-skip weer eens na lande geneem waar die SAV nog nooit tevore besoek afgelê het nie. Vanaf Simonstad (15 Februarie) is na Durban gevaar om Suid-Afrikaanse krygstuig op te laai wat tydens die International Defence Industry Expo (IDEX'95) te Abu Dhabi ten toon gestel sou word. Daar is direk na Port Mina Zayed (Abu Dhabi se hawe) in die Verenigde Arabiese Emirate gevaar om die wapens af te laai, en vervolgens na Karachi (Pakistan); toe weer terug na Port Mina Zayed, na Mumbai (Bombai,

⁶⁵ Kyk weer Fase 4, *supra*, vir SAS **Vrystaat** se besoek aan Portugal in 1960 om die dood van Prins Hendrik 500 jaar tevore te herdenk.

⁶⁶ **Vlootnuus** 13, Junie 1994, p. 18 en Oktober 1994, pp. 12-3, 15-6; **Salut** 1(2), Junie 1994, pp. 50-1 en 1(6), Oktober 1994, p. 26; inligting verskaf deur kapt. PS Barnard.

⁶⁷ SA Vlootmuseum: Report of proceedings - Operation Maroela 02 to 29 September 1994; **Vlootnuus** 13, November-Desember 1994, pp. 12-3.

⁶⁸ **Vlootnuus** 13, Oktober 1994, p. 2 en November-Desember 1994, p. 9.

Indië), weer na Port Mina Zayed (om weer die krygstuig op te laai), na Muscat (Oman) en toe via Durban na Simonstad (23 April).⁶⁹

In April 1995 het die mynjagters SAS **Umzimkulu** en **Umgeni** Namibië besoek ten einde die RSA se erns ten opsigte van streeksamewerking te bevestig. Vanaf Simonstad (2 April) het die skepe na Lüderitz en Walvisbaai gevaar, en op 13 April was hulle terug in Simonstad.⁷⁰ Dit was die eerste SAV-besoek aan Walvisbaai sedert dié hawe en omliggende gebied op 28 Februarie 1994 deur die RSA aan Namibië oorgedra is. "Operation Palm Beach" (Julie 1995) het ook die bevordering van streeksamewerking ten doel gehad. 'n Taakmag bestaande uit SAS **Outeniqua**, die duikboot SAS **Maria van Riebeeck** en aanvalsvaartuie SAS **Oswald Pirow** en **Kobie Coetsee** (in 1997 onderskeidelik tot SAS **René Sethren** en **Job Maseko** herdoop) het Maputo op 6 Julie bereik, en dieselfde aand het die Suid-Afrikaanse ambassadeur in Mosambiek aan boord die **Outeniqua** 'n dinee aangebied vir lede van die diplomatieke korps en Mosambiek se weermag. Die volgende dag is die opening van die Delagoabaai-spoorlyn presies 100 jaar tevore herdenk. Vervolgens is Dar es Salaam besoek. Die taakmag was op 25 Julie terug in Durban, die tuisbasis van die aanvalsvaartuie, en die ander twee vaartuie was op 30 Julie terug in Simonstad.⁷¹

"Operation Harmatten Wind" was die SAV se eerste vlagvertoonvaart in 1996. SAS **Walvisbaai** en **Fleur** het Simonstad op 10 Maart verlaat en via Walvisbaai na Port Gentil in Gaboen gevaar, waar talle diplomatieke funksies aan boord die skepe gehou is om bande tussen die twee lande en vlote te versterk. Op die terugvaart (weer via Walvisbaai) is die SAV-skepe deur die Gaboenese tenklandingskip **President el Hadj Omar Bongo** vergesel - laasgenoemde is na Kaapstad om deur Denel opgeknip te word.⁷²

Die omvangrykste vlagvertoon- en opleidingsvaart van 1996 is deur die Vloot se mees vooraanstaande grys diplomaat, SAS **Drakensberg**, na die VSA onderneem, twintig jaar nadat SAS **President Kruger** die vorige SAV-besoek aan dié land gebring het. Die **Drakensberg** het Simonstad op 14 Junie verlaat, tot buite Rio de Janeiro gevaar (om 'n Vlootseiljag aan boord te neem) en daarvandaan na die VSA-vlootbasis te Roosevelt Roads naby San Juan in Puerto Rico. Nadat die **Drakensberg** saam met sowat 25 ander oorlogskepe van sewentien lande aan vlootmaneuvers deelgeneem het, is besoek aan die groot VSA-vlootbasis te Norfolk, Virginia, gebring, asook aan New York en Newport. Op die terugvaart is by Dakar

⁶⁹ **Ibid.** 14, Mei 1995, pp. 12-4.

⁷⁰ **Ibid.** 14, September 1995, p. 4.

⁷¹ **Salut** 2(10), Oktober 1995, pp. 4, 34-6; inligting verskaf deur skout-adm. (JG) SK Stead.

⁷² Lynboek: SAS **Fleur**; **Vlootnuus** 15, Junie-Julie 1996, p. 17; **Die Burger**, 6 April 1996, p. 3.

(laas in 1959 deur SAV-skepe besoek), Tema (Ghana) en Principé-eiland aangedoen (aankoms in Simonstad: 3 September). Sodat drie weke later was die **Drakensberg** weer onderweg, dié keer om, op versoek van die Departement van Omgewingsake en Toerisme, personeel en toerusting na die eilande Tristan da Cunha en Gough (beide Britse besittings) te vervoer (vertrek uit Simonstad op 28 September; terug op 7 Oktober).⁷³

Vanaf 21 tot 26 Maart 1997 het die Atlasur III-vlootmaneuvers (waaraan skepe van die SAV en van Brasilië, Argentinië en Uruguay deelgeneem het) suid van Kaapstad plaasgevind, waarna die ontstaan van die SAV 75 jaar tevore vanaf 31 Maart tot 7 April luisterryk eers in Simonstad en toe in Kaapstad herdenk is. Een SAV-duikboot en veertien ander noemenswaardige SAV-vaartuie, asook 22 ander oorlogskepe van dertien lande, het aan hierdie besondere herdenking deelgeneem.⁷⁴

In Mei 1997 het SAS **Outeniqua** 'n geruime tyd in die hawe van Pointe Noire (Republiek van die Kongo) deurgebring nadat pres. Mobuto Sese Seko en rebelleier Laurent Kabila ingestem het om aan boord dié (neutrale) skip te ontmoet om oor die oordrag van gesag in Zaïre (vandag die Demokratiese Republiek van die Kongo) te onderhandel. Die **Outeniqua** het onder baie Kongolese ten noorde en suide van die Zaïre (Kongo-)rivier 'n huishoudelike naam as vredeskip geword en terselfdertyd 'n simbool van die RSA-regering se bereidwilligheid (en die SAV se vermoë) om 'n belangrike diplomatieke rol in Afrika suid van die Sahara te speel.⁷⁵

In Augustus 1997 het die aanvalsvaartuie SAS **Job Maseko** en **Shaka** (tot 31 Maart 1997 nog onderskeidelik SAS **Kobie Coetsee** en **PW Botha**) 'n welwillendheidsbesoek aan Lüderitz en Walvisbaai gebring ("Operation Orange Desert") en op die terugvaart na Simonstad ook Saldanha en Kaapstad besoek.⁷⁶ Die volgende maand is 'n veel omvangryker vlagvertoonvaart ("Exercise Interop East") in die Indiese Oseaan van stapel gestuur. SAS **Drakensberg** het Simonstad op 15 September 1997 verlaat en twee dae later in die geselskap van die aanvalsvaartuie SAS **Adam Kok** (tot 31 Maart 1997 nog SAS **Frederic Creswell**) en SAS **Jan Smuts** vanaf Durban vertrek. Die eerste besoekpunt was Maputo; daarna Dar es Salaam en Zanzibar; Mombasa (en vervolgens maneuvers saam met die Keniaanse vloot); Port Louis (Mauritius; en maneuvers saam met die plaaslike kuswag); Pointe des Galets (La Réunion); Taomasina (voorheen Tamatava, in Madagaskar) - en vervolgens

⁷³ **Vlootnuus** 15, Oktober 1996, pp. 4, 13-8; **Salut** 3(11), November 1996, pp. 58-9.

⁷⁴ **Vlootnuus** 16(3), 1997, pp. 4-7, 10-23.

⁷⁵ **Ibid.** 16(4), 1997, pp. 12-4; **The Mercury**, 30 April 1997, p. 5; **Die Volksblad**, 3 Mei 1997, p. 1, 15 Mei 1997, p. 1 en 22 Mei 1997, p. 7.

⁷⁶ **Vlootnuus** 16(5), 1997, p. 7 en 16(6), 1997, p. 32; SA Navy Media Release (SA Navy Public Relations Directorate), 1 Augustus 1997.

maneuvers saam met die Franse fregat **Floréal**. Durban is op 21 Oktober bereik en twee dae later was die **Drakensberg** terug in Simonstad.⁷⁷

Aan die einde van 1997 en begin van 1998 het SAS **Outeniqua** twee vaarte na Antarktika onderneem om, op versoek van die Departement van Omgewingsake en Toerisme, logistieke steun aan die Suid-Afrikaanse weerspan by die SANAE-basis te verleen. Beide vaarte is met dié van die Departement van Omgewingsake se voorradeskip SA **Agulhas** gekoördineer. Die eerste vaart het van 4 Desember 1997 tot 15 Januarie 1998 geduur; die tweede van 6 Februarie tot 4 Maart 1998. Tydens die eerste vaart is tot naby die Sweedse basis te Rampen Bukta gevaar en is ook besoek afgelê by South Thule en Zavadovski (wat beide deel vorm van die Britse South Sandwich-eilande), en tydens die tweede vaart is tot naby die Sweedse basis Wasa gevaar om 'n span navorsers, wat uit Swede, Dene, Finne en Nederlanders bestaan het, op te pik en na Kaapstad terug te neem. Aan boord SAS **Outeniqua** was ook Belgiese, Gaboenese, Mosambiekse en Angolese vlootlede wat die vaart as deel van hul opleiding meegemaak het.⁷⁸ Só is die Suid-Afrikaanse vlag selfs tydens ondersteuningsvaarte in die verre suide van die aardbol vertoon.

In Augustus-September 1998 is 'n SAV-taakmag weer eens in die Indiese Oseaan ontplooi. SAS **Outeniqua**, mynjagter SAS **Umzimkulu** en mynveër SAS **Walvisbaai** het op 28 Augustus vanaf Simonstad vertrek en via Durban na Maputo, Dar es Salaam en Zanzibar gevaar (om aan die gesamentlike vlootoefening Interop II deel te neem), en was weer op 20 September terug in Simonstad.⁷⁹ Hierdie vlagvertoonvaart het in die teken gestaan van groter streeksamewerking in suidelike Afrika, iets wat verder versterk is deur "Operation Blue Crane" wat vanaf 13 tot 28 April 1999 langs die ooskus van Suid-Afrika gehou is.⁸⁰

Intussen het SAS **Drakensberg**, Adam Kok en René Sethren op 19 April 1999 vanuit Simonstad na Suid-Amerika vertrek waar die Atlasur IV-vlootmaneuvers vanaf 29 April tot 11 Mei met skepe van Brasilië, Argentinië en Uruguay plaasgevind het. Die SAV-taakmag het Rio de Janeiro, Buenos Aires en Montevideo besoek, en was op 1 Junie terug in Simonstad.⁸¹ Intussen het twee van die SAV-skepe wat aan "Operation Blue Crane" deelgeneem het, naamlik SAS **Umhloti** en **Walvisbaai**, op 8 Mei 1999 vanaf Durban vertrek om in Malgassiese gebiedswater

⁷⁷ **Vlootnuus** 17(1), 1998, pp. 12-7; **Salut** 5(1), Januarie 1998, pp. 32-4.

⁷⁸ **Vlootnuus** 17(2), 1998, pp. 16-7; **Salut** 5(5), Mei 1998, pp. 30-4; inligting verskaf deur kapt. EH Lochner, kapt. PG Retief en kdr. B Stockton.

⁷⁹ **Salut** 6(1), Januarie 1999, p. 33; **Defense Affairs of Africa and the Middle East** 1(3), November 1998, p. 13; SA Navy Media Release (SA Navy Public Relations Directorate), 30 Augustus 1998 en 17 September 1998.

⁸⁰ **Navy News** 18(4), 1999, pp. 10-5; **The Mercury**, 14 April 1999, p. 7 en 23 April 1999, p. 1; **The Daily News**, 14 April 1999, p. 1.

⁸¹ **Navy News** 18(6), 1999, pp. 12-5; **Salut** 6(6), Junie 1999, p. 6; **The Mercury**, 21 April 1999, p. 7.

aan "Exercise Tulipe 99" deel te neem – 'n vredesmagoefening wat skepe en/of personeel van Suid-Afrika, Frankryk, Madagaskar, Mauritius, die Seychelles en Kenia betrek het. Die SAV-vaartuie was op 30 Mei terug in Durban en twee dae later in Simonstad.⁸²

Vir die res van 1999 was daar geen buitelandse vlagvertoonvaarte nie en die SAV het ook nie tydens die jaar 2000 se Kaap-na-Rio-seiljagwedvaart 'n begeleidingskip aan diens gehad nie - hoewel ses SAV-seiljagte deelgeneem het.⁸³ Kort daarna het "Operation Acromion" wel SAS Protea na Suid-Amerika geneem (vertrek Simonstad op 14 April 2000) om op 29 April aan die vlootrevue by Rio de Janeiro deel te neem - as deel van Brasilië se 500ste ontstaansherdenking. Die skip was op 15 Mei terug in Simonstad.⁸⁴

Teen die einde van Mei 2000 het die aanvalsvaartuie SAS Adam Kok en Isaac Dyobha vanaf hul basis in Durban vertrek om van 29 Mei tot 9 Junie aan "Exercise Geranium 2000" langs die kus van La Réunion deel te neem. Nadat ook by Port Louis in Mauritius aangedoen is, was die twee SAV-vaartuie weer op 20 Junie terug in Durban.⁸⁵ Intussen het SAS Drakensberg op 8 Junie uit Simonstad vertrek en via Norfolk, Virginia, na New York gevaar om op 4 Julie aan 'n internasionale vlootrevue deel te neem. Vervolgens is na Halifax in Kanada gevaar - die eerste keer dat 'n SAV-skip dié land besoek het. Die Drakensberg was op 2 Augustus terug in Simonstad.⁸⁶

Aan die begin van 2001 was dit weer eens die Drakensberg wat 'n lang vlagvertoonvaart onderneem het. Vanaf Simonstad (1 Februarie) is via Durban (om ongeveer 320 ton voorrade vir aardbewingslagoffers in Indië op te laai) na Mumbai gevaar (waar die voorrade ontskep is en die skip ook aan 'n vlootrevue ter herdenking van Indië se 50ste bestaansjaar deelgeneem het) en ook na Kochi (voorheen bekend as Cochin). Op die heenvaart is saam met eenhede van die Keniaanse vloot aan manoeuvres deelgeneem, in Indiese waters is saam met skepe wat aan die vlootrevue deelgeneem het aan manoeuvres deelgeneem, en op die terugvaart saam met die Franse vloot aan manoeuvres naby La Réunion - laasgenoemde eiland is ook besoek. Die Drakensberg was op 14 Maart 2001 terug in Simonstad na afloop van nóg 'n baie suksesvolle vlagvertoonvaart.⁸⁷ Intussen het die SAV vir die eerste keer sedert 1978 skepe vanuit die buiteland bekom, naamlik ses "Lindau"-klas-(Tipe

⁸² Navy News 18(7), 1999, p. 15; The Mercury, 12 Mei 1999, p. 9.

⁸³ Navy News 19(2), 2000, p. 30.

⁸⁴ Ibid. 19(5), 2000, pp. 15-7; SA Vloot Info Bulletin 11/00, 13 April 2000; lynboek: SAS Protea.

⁸⁵ SA Vloot Info Bulletin 18/00, 8/6/2000; Navy News 19(5), 2000, p. 7.

⁸⁶ Navy News 19(6), 2000, pp. 29-31; Salut 7(9), September 2000, p. 63 en 7(12), Desember 2000, p. 37.

⁸⁷ Navy News 20(2), 2001, p. 22 en 20(4), 2001, p. 16.

351-) mynveërs (gebou 1958-1959) van die Duitse vloot - vier om in diens gestel te word; die ander twee om vir onderdele gebruik te word. Al ses die skepe het op 9 Maart 2001 aan boord die trekskuit **UR161** (gesleep deur die sleepboot **Fairplay XIV**) te Simonstad aangekom. Die eerste vaartuie om in diens van die SAV gestel te word was SAS **Thekwini** (voorheen die **Wolfsburg**) en SAS **Kapa** (voorheen die **Düren**) op 5 September 2001.⁸⁸ Tot 1 April 2002 het geen van hierdie "nuwe" skepe nog aan vlagvertoonvaarte vir die RSA deelgeneem nie.

Op 18 Junie 2001 het SAS **Outeniqua** en **Umhloti** na St. Helena gevaar, enersyds om die Suid-Afrikaanse vlag by dié Britse gebied te vertoon, maar ook om die grafte van Boerekrygsgevangenes uit die Anglo-Boereoorlog op te knap. Die vaartuie was weer op 4 Julie terug in Simonstad. "Operation Desert Dune" (11-22 Julie 2001) het SAS **René Sethren** en **Galeshewe** op 'n vlagvertoonvaart na Walvisbaai en Lüderitz geneem.⁸⁹ "Operation Migrant" was veronderstel om SAS **Outeniqua** heelpad na Australië te neem (op die eerste SAV-besoek aan dié land in meer as 30 jaar),⁹⁰ maar nadat die skip Simonstad op 10 September 2001 verlaat en in Port Elizabeth brandstof ingeneem het, is die besoek aan Australië op 20 September afgelas omdat die Australiese vlootrevue, wat aan die begin van Oktober sou plaasvind, as gevolg van die terreuraanvalle in die VSA (11 September) gekanselleer is. Gevolglik is van koers verander en na La Réunion gevaar. (Onderweg is 'n siek matroos met behulp van die skip se Oryx-helikopter vanaf 'n Griekse vragskip opgepick en later na die eiland La Réunion gevlieg.) Oefeninge saam met die Franse vloot het plaasgevind en op die terugvaart is by Durban aangedoen. Die **Outeniqua** was op 12 Oktober terug in Simonstad.⁹¹

Die laaste vlagvertoonvaart wat vir die doeleindes van hierdie studie van belang is, is die vredesmagsoefening "Operation Tanzanite" wat SAS **Outeniqua** en **Adam Kok** na Tanzanië geneem het. Die **Outeniqua** het Simonstad op 28 Januarie 2002 verlaat en drie dae later in Durban aangekom. Daar is die klein patrollieboot **Tobie** en twee Namacurra-hawepatrolliebote aan boord gelaai en op 2 Februarie het die gevegsteunskip, vergesel deur die aanvalsvaartuig SAS **Adam Kok**, vanuit Durban vertrek. Besoek is aan Dar es Salaam, Tangabaai (Tanzanië se Pemba-eiland) en Zanzibar gebring, en daar is aan 'n reeks vredesmagsoefeninge wat vanaf 11 tot 24 Februarie langs die Tanzaniese kus gehou is, deelgeneem. Die **Outeniqua** was op 8 Maart terug in Simonstad.⁹²

⁸⁸ *Ibid.* 20(5), 2001, pp. 20-1.

⁸⁹ *Ibid.*, pp. 13-4; inligting verskaf deur kdr. AJK Uys.

⁹⁰ Kyk Fase 5, *supra*, vir die besoek van die SAV-skepe in 1968.

⁹¹ "SA Navy. SA Vloot. SAS Outeniqua. Ile de la Réunion. Ship's log", <<http://www.simonstown.com/tourism/navy/otqlogs.htm>>; lynboek: SAS Outeniqua; inligting verskaf deur kapt. GC Knox.

⁹² "SAS Outeniqua. Operation Tanzanite. Ship's log", <<http://www.simonstown.com/tourism/navy/otqreports.htm>>, 6 Maart 2002; *Navy News* 21(2), 2002, p. 15; *SA Soldier* 9(5), Mei 2002, pp. 8-10.

SLOTPERSPEKTIEF

In die diplomatieke wêreld speel oorlogskepe inderdaad 'n belangrike rol en die teenwoordigheid van 'n buitelandse oorlogskip in 'n hawe kan as die mees sigbare en praktiese teken van bilaterale (of multilaterale) vriendskap (en dus ook goeie diplomatieke bande) beskou word. Wanneer oorlogskepe van twee of meer lande aan gesamentlike manewers of aan humanitêre of vredesmagoperasies deelneem, kan die deelnemende oorlogskepe en/of duikbote wedersydse begrip en vertroue bewerkstellig. Vlootyaartuie het beslis veelseggende simboliese betekenis. Geen noemenswaardige vloot se diplomatieke rol mag dus onderskat word nie. Oorlogskepe is ook nie bloot skemerkelkonthaalplekke nie, maar diplomatieke werktuie.⁹³

Dit is dus gepas dat die verlening van diplomatieke hulp deel van die SAV se missie vorm.⁹⁴ Die afgelope 80 jaar het die SAV sy diplomatieke rol besonder goed vervul - soms onder moeilike omstandighede. Tydens die vormingsjare (1922-1934) het die Suid-Afrikaanse Vlootdiens oor so min en sulke klein vaartuie beskik dat 'n mens nie kon verwag dat veel vermag moes word nie - en toe het die jare 1935 tot 1939 gevolg toe die Unie oor géén oorlogskepe beskik het nie. Die Tweede Wêreldoorlog het aan Suid-Afrikaanse oorlogskepe die geleentheid gebied om - as deel van 'n omvattende Geallieerde oorlogspoging - vir die eerste keer die Suid-Afrikaanse vlag ver van die Unie se gebiedswater te vertoon. Die militêre afskaling na afloop van die oorlog het die Suid-Afrikaanse Seemagte met min skepe gelaat, maar dit het nie verhoed dat Unie-skepe vlagvertoonvaarte onderneem nie. Binne die konteks van die Koue Oorlog was die Kaapse seeroete van groot strategiese belang. Gevolglik is die SAV stelselmatig uitgebou en nuwe skepe se afleweringstvaarte is as vlagvertoongeleenthede gebruik. In die jare 1946 tot 1960 het Suid-Afrika normale diplomatieke verhoudinge met die meeste lande gehad en het die land se vloot 'n totaal van sewentien vlagvertoonvaarte onderneem. Vanaf 1961 het die RSA geleidelik internasionaal geïsoleer geraak, maar danksy die afleweringstvaarte van drie fregatte, drie duikbote en SAS *Protea*, plus agt besoeke aan die Portugese kolonies Angola en Mosambiek, het daar nogtans twintig vlagvertoonvaarte in die periode 1961 tot 1973 plaasgevind.

⁹³ M Edmonds en G Mills, *Unchartered waters: a review of South Africa's naval options* (Johannesburg, 1996), pp. 72-3. Kyk ook KR Deemib, "The role of navies in peace support operations in Africa", *African Armed Forces*, Augustus 2001, pp. 23-8, 31-2.

⁹⁴ *Vlootnuus* 9, September 1990, p. 12.

Vanaf 1974 het sanksies en boikotte egter hul tol begin eis, soos weerspieël word deur die feit dat die SAV in die jare 1974 tot 1979 slegs vier vlagvertoonvaarte onderneem het. Daarna - tot 1986 - het die jare van algehele isolasie gevolg, met géén vlagvertoonvaarte nie (en die dramatiese afskaling in die aantal skepe van die SAV). Die periode 1987 tot 1993 kan as 'n oorgangsfase (op weg na 'n nuwe era) beskou word. Hoewel die RSA eers na afloop van die algemene verkiesing in April 1994 amptelik in die internasionale gemeenskap terugverwelkom is, het die Vloot veral vanaf 1991 die internasionale isolasie deurbreek en die een suksesvolle vlagvertoonvaart na die ander onderneem - in totaal negentien in genoemde jare, oftewel gemiddeld twee of drie per jaar. Vanaf 1994 is daar uiteraard onder die nuwe vlag van die waarlik demokratiese nuwe RSA op hierdie suksesse voortgebou, met 'n totaal van 25 vlagvertoonvaarte, dit wil sê gemiddeld ten minste drie per jaar - meer as ooit tevore in die geskiedenis van die SAV.

Die Vloot kan dit meestal nie bekostig om vlagvertoonvaarte ter wille van die vertoon van die vlag te onderneem nie - daarom word die meeste vaarte aan die een of ander noodlenigingsaksie of hulpverlening aan 'n ander staatsdepartement gekoppel (iets wat geensins afbreuk doen aan die betekenis van die Vloot se rol nie, maar eerder waarde toevoeg), en alle vaarte is tegelyk ook opleidingsvaarte en in dié sin altyd waardevol en koste-effektief. Dit is egter ironies dat sedert die wêreld se deure (en hawens) weer vir die RSA oopgegaan het, die land se Vloot oor géén tradisionele grys diplomate (soos fregatte) beskik het nie. Dit is gevolglik veral die SAV se gevegsteunvaartuie wat die grootste rol as grys diplomate speel, en inderdaad met groot sukses. Kyk in dié verband veral die rol van SAS **Drakensberg** (sewentien vaarte tot 1 April 2002) en SAS **Outeniqua** (elf vaarte) - en vroeër ook SAS **Tafelberg** (tien vaarte). Klein vaartuie soos mynveërs, mynjagters en aanvalsvaartuie is ook in die jare 1988 tot 2002 met groot vrug as onwaarskynlike ambassadeurs vir die RSA ingespan. Vanaf 1947 (toe die Vloot se diplomatieke rol in die praktyk werklik gestalte begin kry het) het 48 van die 54 noemenswaardige SAV-skepe en -duikbote, wat in die jare 1947 tot 2002 in diens was, aan vlagvertoonvaarte deelgeneem. Sedert 1947 is ten minste 96 hawens in 46 lande op al ses die kontinente deur SAV-skepe besoek.

.Die besluit om vier nuwe fregatte vir die SAV aan te skaf (vir indiensstelling in 2004 en 2005) is 'n tydige en noodsaaklike belegging in die land se toekoms. Oorlogskepe is immers sowel 'n weerspieëling as 'n projeksie van die beeld van die lande wat hulle verteenwoordig en die RSA benodig fregatte om die land se diplomatieke en ander inisiatiewe (insluitende NEPAD en die Afrika-Renaissance) te ondersteun.

Uit die kort oorsig van die 86 buitelandse vredestrydse vlagvertoonvaarte waaraan Suid-Afrikaanse Vlootvaartuie die afgelope 80 jaar deelgeneem het (85 van die vaarte sedert 1947), plus die rol wat die land se vlooteenhede tydens die Tweede Wêreldoorlog gespeel het, is dit duidelik watter belangrike rol kontak met ander vlote en besoeke aan buitelandse hawens gespeel het - onder meer ten opsigte van die uitruil van kennis en kundigheid, die kweek van wedersydse begrip en respek, die bewerkstelling van samewerking op vele terreine, en die verskaffing van noodlenigings- en ander hulp. Vanaf 1991 is daar ook 'n al groter klem op kontak met Afrika-state. Die SAV het deur die jare heen met beperkte middele 'n baie besondere bydrae tot Suid-Afrika se diplomatieke aksies gelewer - en ook 'n positiewe beeld van die land na die buiteland uitgedra; trouens, indien die eerste 80 jaar van die geskiedenis van die land se Vloot in oënskou geneem word, is die rol wat die grys diplomate as onwaarskynlike ambassadeurs gespeel het, waarskynlik die Vloot se grootste en blywendste prestasie.