

DIE SUID-AFRIKAANSE VLOOT SE EERSTE FREGAT-ERA, 1944-1985 (1): DIE "LOCH"-KLAS EN SAS VRYSTAAT

André Wessels¹

Summary

In November 1998 it was announced that the South African Navy (SAN) would acquire four new "patrol corvettes" (frigates). The high cost involved, as well as allegations concerning problems in the tendering process, plunged the whole armaments acquisition process into controversy. In this, the first of two articles, the purpose and value of frigates to the SAN will be placed in historical perspective by analysing the first frigate era in its history, i.e. from the last few months of World War II, to the mid-1980s. The history of the following ships is briefly discussed in the first article, the "Loch" class frigates SAS Good Hope, SAS Natal, SAS Transvaal, and SAS Vrystaat (the SAN's first "big" frigate); and in the second article, the "President" class frigates SAS President Kruger, SAS President Steyn and SAS President Pretorius. The ships' operational roles, the part they played in assistance operations and their diplomatic functions, are evaluated. The place and role of frigates in the SAN in general, are evaluated against the background of the political situation in South Africa and the international political context, with special reference to the Cold War.

1. INLEIDING

Op 18 November 1998 het pres. Thabo Mbeki aangekondig dat die kabinet besluit het om 'n wapenpakket van sowat R30,4 miljard goed te keur, ten einde die Suid-Afrikaanse Nasionale Weermag (SANW) te moderniseer. Die wapens wat aangekoop gaan word, is 24 Hawk-opleidingstralers (van Brittanje), 28 Gripenstralers (insluitende nege tweesitplek-opleidingsvliegtuie; almal van Swede), 30 Agusta A-109 ligte helikopters (Italië), drie "209"-klas (Tipe 1400M) duikbote van Duitsland en vier Meko A-200 "patrolliekorvette" (fregatte²; ook van Duitsland), en moontlik ook vier Britse Westland Super Lynx duikbootjaghelikopters.³ In die lig van die rasionalisasie waaraan die Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) reeds sedert die middel van die tagtigerjare van die vorige eeu onderwerp is, en die ander weermagsdele sedert 1990, word die aanskaffing van die wapentuig beskou as 'n

¹ Departement Geskiedenis, Universiteit van die Vrystaat, Bloemfontein.

² Hoewel die vaartuie amptelik as "patrolliekorvette" bekend staan, is hulle veel groter en beter toegerus as korvette en word daar dus in hierdie artikel na hulle as fregatte verwys. Die Suid-Afrikaanse Vloot het in elke geval aan hulle F-wimpelnommers toegeken.

³ **Salut** 6(1), Januarie 1999, pp. 14-9; **The Mercury**, 19 November 1998, p. 1; **Beeld**, 19 November 1998, pp. 1-2; **Die Volksblad**, 19 November 1998, p. 1.

tydige noodboei wat na die SANW uitgegooi is, maar die wapenpakket was feitlik van meet af aan – en toenemend – aan felle kritiek onderworpe. Ten eerste was (en is) daar kritiek teen die hoë koste verbonde aan die aanskaffing van die wapentuig. Ten tweede is die tenderprosedure bevraagteken en was daar verskeie beweringe van onreëlmatighede in dié verband.⁴

Die omstredenhede waarna so pas verwys is, val buite die bestek van hierdie artikel en word dus nie verder ontleed nie. Die doel van hierdie studie is egter wel om die waarde van fregatte vir die SAV in perspektief te plaas deur die eerste fregat-era in die geskiedenis van die SAV (dit wil sê vanaf die laaste maande van die Tweede Wêreldoorlog, tot en met die middel van die tagtigerjare van die vorige eeu) te ontleed. In die eerste van twee artikels, sal daar gelet word op die rol wat SAS **Good Hope**, **Natal** en **Transvaal** tydens en ná afloop van die Tweede Wêreldoorlog gespeel het, sowel as op die rol van SAS **Vrystaat** (die SAV se eerste "groot" fregat), en in 'n opvolgartikel sal gelet word op die rol wat die drie "President"-klas fregatte, SAS **President Kruger**, **President Steyn** en **President Pretorius**, in 'n latere stadium gespeel het. Afgesien van die (beperkte) operasionele rol wat die SAV-fregatte vervul het, sal onder meer ook gelet word op die humanitêre en diplomatieke funksies wat die skepe met groot sukses (soms onder uiters moeilike omstandighede) vervul het. Gegewe die beperkings waaraan 'n artikel onderhewig is, sal deurgaans eksemplaries te werk gegaan word en word dus geensins op volledigheid aanspraak gemaak nie. Die plek en rol van die fregatte en van die SAV in die algemeen, sal deurgaans geëvalueer word teen die agtergrond van sowel die politieke situasie in Suid-Afrika as die internasionale politieke konteks (met spesifieke verwysing na die Koue Oorlog). Let daarop dat, hoewel die SAV se enigste twee torpedojaers, SAS **Jan van Riebeeck** en **Simon van der Stel**, oorspronklik susterskepe van SAS **Vrystaat** was (en kleiner as die "President"-klas fregatte), die geskiedenis van genoemde twee torpedojaers nie as deel van hierdie artikel oor die geskiedenis van die Vloot se eerste fregat-era bespreek sal word nie.

2. DIE "LOCH"-KLAS FREGATTE

Die woord **fregat** is afkomstig van die Italiaanse woord **fragatta** wat via die Franse **frégate** sy weg na Engels (**frigate**) en ander tale gevind het en in die pre-stoomskip-era na 'n bewapende seilskip (gewoonlik met 28-40 kanonne op een dek)

⁴ Kyk bv. **The Mercury**, 19 April 2000, p. 7, 12 Oktober 2000, p. 1, 14 November 2000, p. 2, 25 Januarie 2001, p. 4; **Sunday Times**, 31 Desember 2000, p. 2; **Beeld**, 4 Oktober 2001, pp. 1-2; **The Independent on Saturday**, 20 Januarie 2001, p. 1; **Die Volksblad**, 7 Januarie 2003, p. 5. Intussen het die aankoopprys van die pakket geëskaleer van R30,4 miljard na R43,83 miljard na R52,7 miljard en die finale koste sal waarskynlik meer as R60 miljard beloop, hoofsaaklik as gevolg van die wisselende waarde van die rand.

met drie maste verwys het. Hoewel die term **fregat** blykbaar die eerste keer in die laat veertiende eeu gebruik is en beslis vanaf die Tudor-era in gebruik was, was dit eers tydens die Sewejarige Oorlog (1756-63) dat die term algemeen aanvaar is vir 'n tipe skip wat kleiner was as die tradisionele driedekker-oorlogskepe, maar steeds oor 'n relatief sterk vuurkrag beskik het. Die fregat van die seil-era was 'n vaartuig wat vinniger as die groter oorlogskepe kon vaar en is dus vir verkenningwerk deur vlote, as begeleidingsvaartuig vir vragskepe, as onafhanklike kaperskepe of as kaperskipjagters gebruik. In die loop van die negentiende eeu is seilskepe deur stoomskepe vervang en het die term **fregat** in onbruik verval. In 1942, toe die "Battle of the Atlantic" – tussen die Duitse duikbote en die Britse begeleidingsvaartuie wat konvoie na Brittanje geleide gedoen het – tydens die Tweede Wêreldoorlog (1939-45) op sy hewigste was, het die term **fregat** weer herleef (eers in Brittanje; maar later ook in ander lande) toe die nuwe "River"-klas anti-duikbootskepe as fregatte geklassifiseer is.⁵ In die jare ná afloop van die Tweede Wêreldoorlog het fregatte geleidelik al hoe groter geword en is hulle al beter bewapen. Vandag (2003) verwys die term na relatief ligte, vinnige oorlogskepe, wat gewoonlik op die jag van duikbote konsentreer en/of vir begeleidings- en patrolleringswerk gebruik kan word.

Op 1 Augustus 1942 het die Unie van Suid-Afrika se Verdedigingsmag ter See en die Royal Naval Volunteer Reserve (South Africa) saamgesmelt om die Suid-Afrikaanse Seemag (SASM) te vorm. Vanaf die einde van 1939 (dit wil sê binne enkele maande nadat die Tweede Wêreldoorlog op 1 September 1939 uitgebreek het) het Suid-Afrikaanse matrose klein vistreilers en walvisjagters wat in mynveërs en duikbootjagters omskep is, beman, die Unie se kuswaters gepatrolleer en met ingang Januarie 1941 ook in die Middellandse See diens gedoen. Meer as 3000 Suid-Afrikaners is ook as vrywilligers na die Royal Navy (RN) gesekondeer en het wêreldwyd ter see teen die Duiters en Italianers – en vanaf Desember 1941 ook teen die Japannese – geveg.⁶

⁵ P Kemp (red.), **The Oxford companion to ships and the sea** (Oxford, 1988), pp. 329-30; G Ulden en R Cooper, **A dictionary of British ships and seamen** (Hammondsworth, 1980), p. 170. Kyk ook HE Grippe, **The frigates (s.l., 1979)**; **passim**.

⁶ Kyk bv. 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. 6-7, 16; 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. 4-12; 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; 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.

In die loop van 1944 het die Britse Admiraliteit besluit om – uit dank en waardering aan en as erkenning van die belangrike rol wat Suid-Afrikaanse matrose ter see in belang van die Geallieerde oorlogspoging gespeel het – drie nuwe "Loch"-klas fregatte aan die SASM te "skenk". In ruil moes 3 600 Suid-Afrikaanse matrose (wat nie meer benodig is om Suid-Afrikaanse gebiedswater te patroleer nie) in die loop van 'n jaar na die RN oorgeplaas word. Hierdie tipe fregatte was die grootste en bes toegeruste skepe van hul soort wat tot in daardie stadium ontwerp en gebou is. Uiteindelik is 'n totaal van 30 "Loch"-klas fregatte gebou, insluitende die drie wat in 1944-45 aan Suid-Afrika se sorg toevertrou is, ses wat in 1948 aan Nieu-Seeland verkoop is, en een wat in 1949 aan Iran oorgedra is.⁷

Die "Loch"-klas fregatte was primêr duikbootjagvaartuie, met die volgende kenmerke: 93,57 m lank, 11,76 m breed en met 'n diepgang van 4,57 m; standaardverplasing 1575 ton, volvragverplasing 2400 ton; maksimum snelheid 19,5 knope; reikafstand 9500 seemyl teen 12 knope; aanvanklik bewapen met 'n enkelloop 102 mm (4-duim) Mk Vkanon, 'n vierloop-tweeponder-pom-pom-lugafweerkanon, twee dubbelloop-20 mm Oerlikon-kanonne, twee enkelloop-20 mm Oerlikon-kanonne, twee drie-loop-Squid duikbootjagdieptebomwerpers (mortiere), een diepteladingspoor ("rail") en twee dieptelading-werpers. Die skip se vernaamste wapenstelsel was die nuutontwerpte Squids wat saam ses bomme (diepteladings) in 'n patroon vooruit kon gooi - bomme wat gestel was om op verskillende dieptes te ontplof. Die skeepsbemanning het uit ongeveer 140 persone (offisiere en ander matrose) bestaan.⁸

Op 8 November 1943 is die HMS **Loch Boisdale** (wimpelnommer K432) by die Blyth Dry Dock & SB Co. Ltd (in die noorde van Engeland) neergelê en op 5 Julie te water gelaat. Terwyl die skip nog besig was om uitgerus te word, is sy aan Suid-Afrika oorhandig en op 9 November 1944 as HMSAS **Good Hope** (F432) in diens van die SASM gestel, met Lt.-kdr. RP Dryden-Dymond as die eerste bevelvoerder. Ongeveer 400 lede van die Suid-Afrikaanse vlootpersoneel is na Brittanje gestuur om die nuwe skepe te beman. Op 1 Maart 1945 is HMSAS **Natal** (F430) onder bevel van Lt.-kdr. DA Hall, DSC in diens gestel. Dié skip is op 8 Oktober 1943 as HMS **Loch Cree** (K430) by die skeepswerf van Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd te Wallsend-on-Tyne in die noorde van Engeland neergelê en op 19 Junie 1944 te water gelaat. Die Unie se derde fregat, HMSAS **Transvaal** (F602), is op 14 Mei 1945 onder bevel van Lt.-kdr. HE Fougstedt in diens gestel, nadat die vaartuig oorspronklik op 20 Junie 1944 as HMS **Loch Ard** (K602) by Harland &

⁷ A du Toit, **South Africa's fighting ships past and present** (Rivonia, 1992), pp. 31, 158; HR Gordon-Cumming, "The acquisition of three frigates by the SA Naval Forces", **Militaria** 22(1), 1992, p. 43; RVB Blackman, **The world's warships** (2de uitgawe, Londen, 1960), p. 205.

⁸ Du Toit, pp. 158, 166; **Jane's fighting ships 1946-1947** (Londen, 1946), p. 109.

Wolff Ltd te Belfast in Noord-Ierland neergelê en op 2 Augustus 1944 te water gelaat is. (Dié skip is nie deur Harland & Wolff Ltd uitgerus nie, maar wel deur Lobnitz & Co. Ltd te Renfrew, naby Glasgow in Skotland.)⁹ Só het Suid-Afrika dan vir die eerste keer noemenswaardige en relatief groot oorlogskepe bekom (al was hulle steeds klein in vergelyking met die torpedojaers, kruisers, slagskepe en vliegdekskepe van ander vlote), skepe wat weldra die kern van die Suid-Afrikaanse Vloot sou uitmaak.

Ná afloop van hul proefvaarte is die skepe die een na die ander na die opleidingsbasis te Tobermory op die eiland Mull, in die Inner Hebrides aan Skotland se weskus gestuur vir finale voorbereidings en om as begeleidingsvaartuie operasioneel aangewend te word. Op 14 Maart 1945 het HMSAS **Natal** 'n rekord opgestel wat nog nooit tevore in die wêreld se vlootgeskiedenis behaal is nie (en ook nie maklik geëwenaar of verbeter sal word nie), want slegs sowat vier uur nadat die skip die skeepsverf op haar eerste vaart verlaat het, het sy naby St. Abb's Head, Skotland, met 'n vyandelike duikboot kontak gemaak. Twee salvo's is deur die Squid-mortierwerpers afgevuur, waarna olie en 'n stuk metaal op die oppervlakte van die see verskyn het. Met verloop van tyd is bevestig dat die **Natal** die Tipe VIIC Duitse duikboot **U-714** (met Kapitanleutnant Hans-Joachim Schwebcke as bevelvoerder) gekelder het. Daar was geen oorlewendes onder die bemanning van 50 nie.¹⁰

HMSAS **Good Hope** en **Natal** het deel van die Western Approaches Escort Command, met Greenock in Skotland as hul basis, uitgemaak. Die **Good Hope** se eerste begeleidingsvaart was na Reykjavik in Ysland, tydens 'n hewige winterstorm. Die skip, wat strukturele skade opgedoen het, het vir 'n maand lank herstelwerk ondergaan, waarna konvoie tussen Portsmouth, Cherbourg en Le Havre geleide gedoen is. Intussen het HMSAS **Natal** as deel van die 8th Escort Group konvoie aan die Britse weskus geleide gedoen. Op 26 April 1945 het die skip weer eens met 'n vyandige duikboot kontak gemaak, maar die duikboot het heelhuids ontsnap.¹¹

⁹ Suid-Afrikaanse Vlootmuseum (Simonstad; hierna verwys as SAV-museum), HMSAS **Good Hope**, SAS **Natal** en SAS **Transvaal** (lêers): verskeie dokumente; Du Toit, pp. 158, 167; **Naval Digest: Journal of the SA Naval Heritage Society** 1, Junie 1999, pp. 1-4.

¹⁰ Vir 'n groot verskeidenheid briewe en ander dokumente met betrekking tot die keldering van **U-714**, kyk SAV-museum, HMSAS **Natal** (lêers). Kyk verder ook Du Toit, pp. 158-9; **Naval Digest** 1, pp. 5-12; **Naval Digest** 2, pp. 32-3; CJ Harris, **War at sea: South African maritime operations during World War II** (Rivonia, 1991), pp. 221-6; inligting verskaf deur mnr. Roger Williams van Kaapstad, 26 Maart 2003. Mnr. Williams is tans (2003) een van die min oorlewende bemanningslede van die HMSAS **Natal** se nooiensvaart. Tydens die aanval op **U-714** het hy die stuurboord Squid beman. Hierdie spesifieke Squid word in die SAV Museum te Simonstad uitgestal.

¹¹ Du Toit, p. 159; **Naval Digest** 1, pp. 13-6.

Nadat Duitsland op 7 Mei 1945 onvoorwaardelik oorgegee het, het die **Good Hope** en **Natal** op 6 Junie vanaf Greenock die vaart na Suid-Afrika aangepak. Hulle het Kaapstad op 30 Junie bereik, nadat hulle onderweg by Freetown (in Sierra Leone; destyds nog 'n Britse kolonie) en Saldanhabaai (om 28 gerepatrieerde Suid-Afrikaanse krygsgevangenes af te laai) aangedoen het. HMSAS **Transvaal**, wat te laat in diens gestel is om aan die stryd in Europese waters deel te neem, het op 28 Julie 1945 in Kaapstad aangekom.¹²

Intussen het die stryd in die Verre-Ooste tussen die Geallieerdes en die Japannese voortgewoed. In April 1945 – toe die stryd teen Duitsland so te sê verby was en die gevaar van vyandelike aanvalle om die Unie se kuste feitlik iets van die verlede was – het die SASM ingewillig om die bemannings vir drie of vier "River"-klas fregatte te verskaf. Hierdie fregatte, die voorgangers van die "Loch"-klas, was 91,82 m lank, 11,13 m breed en het 'n diepgang van 3,6 m gehad; standaard-verplasing 1370 ton, volvragverplasing 1950 ton; snelheid 20 knope; reikafstand 7 500 seemyl teen 12 knope; bemanning 144. Die bewapening het bestaan uit twee enkel 102 mm Mk XIX-kanonne, twee enkel 40 mm Bofors-kanonne, ses tot tien enkel 20 mm Oerlikon-kanonne, en 'n Hedgehog-duikbootjagmortier, agt diepteladingwerpers en twee diepteladingspore.¹³

Uiteindelik is slegs twee "River"-klas fregatte volledig deur Suid-Afrikaners beman, want die oorlog teen Japan het (as gevolg van die atoombomontploffings in Hiroshima en Nagasaki) gouer geëindig as wat verwag is – maar die skepe het die eiendom van die Britse Admiraliteit gebly. Nadat dit in Kaapstad opgeknep is, is HMS **Teviot** (K222) weer op 10 Junie 1945 in diens gestel, met Lt.-kdr. AS Bowyer van die SASM as die bevelvoerder. Op 19 Junie het die **Teviot** vanaf Durban na Colombo (Ceylon; vandag Sri Lanka) vertrek (aankoms: 2 Julie). Terwyl die skip werk vir die East Indies Escort Command verrig het, het hy in Burmese waters 'n ongekarteerde skeepswrak getref en is ernstig beskadig. Nadat herstelwerk in Rangoon (Burma; vandag Myanmar) gedoen is, het die skip na Suid-Afrika teruggekeer (aankoms in Durban: 21 Desember 1945), waarna hy aan diens onttrek is. Intussen is sy susterskip, HMS **Swale** (K217), ook ná afloop van opknappingsprosedures in Kaapstad, met 'n voltallige SASM-bemanning onder bevel van Lt.-kdr. EV Brown, weer in diens gestel (1 Augustus 1945). Die oorlog teen Japan was toe feitlik verby en die skip het dus slegs by enkele hawens aan die ooskus van Afrika op 'n vlagvertoonvaart aangedoen, alvorens hy in Januarie 1946 te Simonstad aan diens onttrek is.¹⁴

¹² **Naval Digest** 7, pp. 10-1; Du Toit, p. 159.

¹³ Du Toit, pp. 155-6.

¹⁴ **Ibid.**, p. 156. HMS **Swale** het op 28 Augustus 1946 terug na Brittanje vertrek, gevolg deur HMS **Teviot** op 13 September 1946. Hulle is in reserwe geplaas, in 1955 verkoop en as skroot afgetakel.

Aanvanklik sou al drie Suid-Afrika se "Loch"-klas fregatte na die Verre-Ooste gestuur word om teen Japan aangewend te word, maar in die praktyk is net HMSAS **Natal** daarheen ontplooi. (Die ander twee fregatte is intussen ingespan om Suid-Afrikaanse soldate vanaf die Midde-Ooste te repatrieer.) Ten einde moontlike Japannese kamikase-aanvalle die hoof te kon bied, is die **Natal** se lugafweervermoë opgradeer deur die twee dubbelloop-20 mm kanonne met twee enkelloop-40 mm Bofors-kanonne te vervang en vier addisionele enkelloop-20 mm Oerlikon-kanonne aan te bring. Uiteindelik het die **Natal** eers op 20 Augustus 1945 vanuit Durban vertrek, dit wil sê nadat die oorlog in die Ooste vir alle praktiese doeleindes beëindig is. Vanaf Colombo (aankoms: 1 September) het die **Natal** 'n konvooi na Port Swettenham in Maleisië (toe nog 'n Britse kolonie), en van daar 'n konvooi na Singapoer begelei. As deel van die East Indies Escort Force het die **Natal** vervolgens patrolliewerk in en naby die Straat van Malakka en Singapoer gedoen en later die kruiser HMS **Nigeria** as wagskip by die eiland Pulau Wee vervang. Van daar is die vaart huiswaarts (via Singapoer, Colombo en Port Louis op Mauritius) op 23 Oktober 1945 aangepak (aankoms te Durban: 30 November).¹⁵ Vanaf 18 Desember 1945 het die **Natal** ook Suid-Afrikaanse soldate vanaf Egipte gerepatrieer.¹⁶

Ná afloop van die Tweede Wêreldoorlog is die SASM drasties afgeskaal, maar as 'n weermagdeel van die Unie-Verdedigingsmagte behou met 'n basis in die Tafelbaaihawe te Kaapstad. In Maart 1948 het die seemag 'n nuwe basis te Salisbury-eiland in Durban bekom. Vanaf 1948 het die "Loch"-klas fregatte (en met verloop van tyd ook ander noemenswaardige vaartuie van die seemag) op 'n gereelde basis (en feitlik elke jaar) aan vlootmaneuvers met eenhede van die RN – en soms ook van die vlote van Portugal en/of Frankryk – langs die Natalse kus (en soms ook verder af met die ooskus tot by die Kaap) deelgeneem. Hierdie vlootmaneuvers wat vanaf Durban as basis onderneem is, het as die Durban (Naval) Exercises, oftewel DURBEXs, bekend gestaan. As deel van die Britse Statebond, kon die SASM as 'n verlengstuk van die RN beskou word en was die "Loch"-klas fregatte Suid-Afrika se beskeie bydrae tot die beskerming van die strategies belangrike Kaapse seeroete. Soms is die jaarlikse vlootmaneuvers vanaf Simonstad as basis uitgevoer, in welke geval dit as CAPEX bekend gestaan het – later meer daaroor.

¹⁵ A Wessels, "South Africa and the war against Japan 1941-1945", *Krygshistoriese Tydskrif* 10(3), Junie 1996, pp. 88-9; *Naval Digest* 1, pp. 17-21.

¹⁶ In totaal het die drie Suid-Afrikaanse "Loch"-klas fregatte ongeveer 700 soldate vanaf die Midde-Ooste gerepatrieer. Du Toit, p. 161.

Die "Loch"-klas fregatte het soms, naas hul operasionele rol, ook belangrike humanitêre take met groot sukses uitgevoer. So byvoorbeeld het SAS **Transvaal** in November 1948 bemanningslede van die gestrande tenkskip **Esso Wheeling** naby Quoin Point gered. Op 20 Januarie 1949 het die **Transvaal** met agtien burgerlikes (insluitende vier kinders), asook voorrade en dies meer aan boord, bestem vir die afgeleë nedersetting op die Britse eiland Tristan da Cunha, vanaf Kaapstad vertrek. Op pad terug vanaf dié eiland, het die **Transvaal** die kusvaarder **Pequena**, wat sy roer naby Tristan da Cunha verloor het, te hulp gesnel en sowat 600 seemyl terug na Kaapstad gesleep.¹⁷

'n Ander besonder waardevolle funksie wat die fregatte met sukses vervul het, was om as ambassadeurs (grys diplomate) vir die Unie op te tree en sodoende mee te help om nuwe vriendskapsbande te smee of bestaande diplomatieke bande te verstewig. Die besoeke aan hawens tydens die Tweede Wêreldoorlog deur die drie "Loch"-klas fregatte het reeds in die teken van vlagvertoonvaarte gestaan, soos ook die besoeke aan hawens onderweg na Suid-Afrika ná afloop van die oorlog; en in besonder HMSAS **Natal** se besoek aan die Verre-Ooste kort voor en net ná die beëindiging van die stryd teen Japan. In November en Desember 1948 het die **Natal** en die twee diepseemynveërs, HMSAS **Pietermaritzburg** en **Bloemfontein**, die hawens Lourenço Marques (vandag Maputo), Inhambane en Beira in die destyds Portugees-beheerde Mosambiek besoek. Daarna het al drie die fregatte in Augustus 1949 die destydse Portugees-beheerde Angolese hawens Mocamedes (vandag Namibe), Lobito en Luanda, en Matadi in die destydse Belgiese Kongo, besoek.¹⁸

Die rol van al drie die fregatte tydens die besoek wat koning George VI, sy vrou (Elizabeth) en hul twee dogters (Elizabeth – later koningin Elizabeth II – en Margaret) in 1947 aan Suid-Afrika gebring het, staan ook in die teken van hul diplomatieke rol. So byvoorbeeld het hulle die slagskip HMS **Vanguard**, wat die koninklike gesin na die Unie gebring en weer na Brittanje teruggeneem het, in Suid-Afrikaanse gebiedswater geleide gedoen. In Oos-London het die jong prinses Elizabeth die droogdok (wat na haar vernoem is) amptelik op 3 Maart 1947 geopen, en wel deur aan boord van HMSAS **Transvaal** te wees toe dié fregat (wat tydelik as koninklike jag ingespan is) die droogdok die eerste keer binnegevaar en 'n lint wat oor die ingang gespan was, gebreek het.¹⁹

¹⁷ **Vlootnuus** 8, Junie 1989, pp. 16-7; Du Toit, p. 161.

¹⁸ SAV-museum, HMSAS **Good Hope** en SAS **Good Hope** (lêers): verskeie programme en ander dokumente; A Wessels, "Onwaarskynlike ambassadeurs: vlagvertoonvaarte deur Suid-Afrikaanse oorlogsskepe, 1922-2002", **Joernaal vir Eietydse Geskiedenis** 27(3), Desember 2002, p. 59.

¹⁹ Du Toit, p. 161; **Naval Digest** 7, p. 13; WH Rice, **The Royal Navy in South Africa 1900-2000** (Liskeard, 2001), p. 80. Wat die koninklike besoek betref, kyk ook die National Archives –

In die week van die jaarwisseling van 1947 na 1948, was 'n Suid-Afrikaanse "Loch"-klas fregat betrokke by die enigste uitbreiding ooit van die land se grondgebied. Ongeveer 1140 seemyl suidoos vanaf Kaapstad is die Marion- en Prins Edward-eilande geleë. Dié eilande is oorspronklik toevallig in 1663 deur die Nederlanders ontdek. Die volgende besoekers aan dié afgeleë eilande was die Franse (in 1771), maar gure weer het hulle verhoed om aan wal te gaan. In 1776 het kapt. James Cook die eilande "herontdek" en daarna het pelsjagters die eilande van tyd tot tyd besoek. In die lig van die Koue Oorlog het die eilande se strategiese waarde ná afloop van die Tweede Wêreldoorlog toegeneem. In die loop van 1947 het sowel die Britse as Suid-Afrikaanse owerhede die wetlike posisie van die eilande bestudeer en daar is bevind dat die eilandgroep nooit volgens internasionaal-aanvaarde praktyke deur Brittanje geannekseer, beset en beheer is nie. In die lig van gerugte dat 'n vreemde moondheid (waarskynlik die Sowjet-Unie) van plan was om die eilande te annekseer, het Brittanje die Unie-regering versoek om vinnig op te tree en eerste minister JC Smuts het die SA Seemag getaak om die onbewoonde eilande te annekseer.²⁰

In groot geheimhouding is "Operation Snoektown" beplan en van stapel gestuur. HMSAS **Transvaal** (lt.-kdr. J Fairbairn) het op 20 Desember 1947 uit Kaapstad vertrek en op Kersdag by Marion-eiland aangekom. As gevolg van die stormagtige see kon Fairbairn en 'n aantal matrose eers op 29 Desember aan wal gaan om die Unievlag te plant en die eiland formeel in die naam van die Unie van Suid-Afrika in besit te neem. Voorrade is vervolgens aan land gebring en 'n klein besettingsmag is op die eiland gelaat. Op 4 Januarie 1948 het die **Transvaal** na die nabygeleë Prins Edward-eiland gevaar, wat op dieselfde dag formeel geannekseer is. Twee dae later het die skip na Kaapstad teruggekeer (aankoms: 10 Januarie). Intussen het HMSAS **Natal** (lt.-kdr. RP Dryden-Dymond) vanuit Kaapstad vertrek en Marion-eiland (aankoms: 12 Januarie) en Prins Edward-eiland (aankoms: 24 Januarie) besoek. Op 28 Januarie 1948 het HMSAS **Good Hope** (kdr. HF Fougstedt) met die eerste span weerkundiges by die eilandgroep aangekom. In die daaropvolgende jare het al drie die "Loch"-klas fregatte die eilandgroep by meer as een geleentheid besoek, hoofsaaklik om weerspanne af te los (kyk ook die volgende onderafdeling) totdat die Departement van Vervoer aan die einde van 1961 hul voorradeskip **RSA** in diens gestel het.²¹

voorheen bekend as die Public Record Office – te Kew, Admiralty Papers (ADM), volumes 20599 en 20606.

²⁰ André Wessels Private Dokumentewersameling (Bloemfontein), SA se eerste fregat-era (lêer): JC Looek, Marion-eiland (ongepubliseerde manuskrip, 31 Januarie 1978).

²¹ **Ibid.**; **Naval Digest** 1, pp. 22-3; Du Toit, p. 161. Kyk ook JH Marsh, **No pathway here** (Kaapstad, 1948), **passim**.

3. DIE VOORSPOEDIGE VYFTIGERJARE

Sonder om afbreuk te doen aan die belangrike werk wat voor en ná afloop van die vyftigerjare van die vorige eeu deur Suid-Afrikaanse fregatte gedoen is, kan dié dekade as 'n baie besondere een vir die land se seemag beskou word. Vanaf 1 Januarie 1951 het die SASM as die Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) bekend gestaan en vanaf 20 Junie 1952 is die voorvoegsel HMSAS na SAS verander – in pas met die Nasionale Party (NP) se beleid om Suid-Afrika al meer onafhanklik van Brittanje te maak.²² Maar die NP het Suid-Afrika steeds as deel van die vrye Westerse wêreld beskou, was meer as gewillig om die Weste te help in die stryd teen kommunisme (iets wat prakties geïllustreer is deur die Suid-Afrikaanse Lugmag [SALM] se rol in Korea, 1950-53; en die SAV se rol in die verdediging van die Kaapse seeroete) en die Weste was ook bereid om met Suid-Afrika saam te werk. Die NP se beleid van apartheid het wel reeds in sekere oorde kritiek uitgelok, maar die beleid sou eers in die loop van die vyftigerjare ontplooi en dit sou tyd neem vir die internasionale gemeenskap om grootskaals op georkestreerde wyse daarteen te velde te trek. Die Koue Oorlog het hoogty gevier en die strategiesgeleë Unie was 'n handige bondgenoot van die Weste.

Dit is teen bogenoemde agtergrond dat die Simonstadse Ooreenkoms en die oordrag van die RN se basis te Simonstad aan die Unie (2 April 1957) begryp moet word. Brittanje (en die ander lande van die Noord-Atlantiese Verdragsorganisasie, NAVO) het soveel vertroue in die blanke regering in Suid-Afrika gehad, dat hulle bereid was om die beveiliging van die Kaapse seeroete aan die SAV toe te vertrou – met, waar nodig, hulp van die RN en ander vlote. Ten einde die SAV in staat te stel om sy groot taak na behore te kon uitvoer, het Brittanje ingewillig om vier addisionele fregatte, tien kusmynveërs en vyf patrolliebote aan die SAV te verskaf – en die Unieregering was bereid om die addisionele onkoste aan te gaan.²³ Die belangrike rol wat fregatte sou speel in die uitvoering van die SAV se pligte, sal weldra duidelik word.

Gevolglik word die geskiedenis van die SAV in die vyftigerjare gekenmerk deur geweldige uitbreidings met betrekking tot die aantal skepe wat in diens was, asook die aard en omvang van die aktiwiteite waarby die SAV (en in besonder sy fregatte) betrokke was. Aan die begin van die vyftigerjare is twee torpedojaers deur die SAV

²² JC Goosen (samesteller), **Ons vloot: die eerste vyftig jaar** (Kaapstad, 1973), p. 118.

²³ A Wessels, "Die Simonstadse Ooreenkoms", **Gister en Vandag** 14, September 1987, pp. 18-21; 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; **The Cape Argus**, 3 April 1957, p. 11; **Die Burger**, 2 April 1957, pp. 1, 8, 9. Kyk in die algemeen ook T Potgieter, "The geopolitical role of the South African Navy in the South African sphere of influence after the Second World War", **Strategiese Oorsig vir Suid-Afrika** 24(1), Junie 2002, pp. 91-128.

in diens gestel (voormalige Britse "Wager"-klas skepe, as SAS **Jan van Riebeeck** op 29 Maart 1950 en SAS **Simon van der Stel** op 23 Februarie 1953); in 1954, 1955, 1958 en 1959 is die vyf "Ford"-klas patrolliebote aangeskaf, en in 1955, 1958 en 1959 die tien "Ton"-klas kusmynveërs. Intussen is die fregat SAS **Vrystaat** in diens gestel. Hierdie heel besondere vaartuig is op 23 September 1942 as die Britse torpedojaer HMS **Wrangler** (D158) – 'n susterskip van bogenoemde twee "Wager"-klas torpedojaers – by die skeepswerf van Vickers Armstrong Ltd te Barrow-in-Furness in die noordweste van Engeland neergelê, op 30 Desember 1943 te water gelaat en op 14 Julie 1944 deur die RN in diens gestel. Die skip is na die Verre-Ooste gestuur om teen die Japannese diens te doen en was gelukkig genoeg om in Tokiobaai te wees tydens Japan se amptelike oorgawe.²⁴

Die **Wrangler** was 110,6 m lank, 10,87 m breed en het 'n diepgang van 5,1 m gehad; standaardverplasing 1710 ton, volvragverplasing 2505 ton; snelheid 36,75 knope; reikafstand 2300 seemyl teen 20 knope; bemanning 186 (offisiere en ander matrose). As torpedojaer het die skip se bewapening as volg daar uitgesien: vier enkel 4,7-duim (120 mm) kanonne; een dubbelloop-40 mm kanon; vier dubbelloop-20 mm kanonne; agt 21-duim (533 mm) torpedobuise; twee dieptebomwerpers en twee dieptebomspore. Ná afloop van die oorlog is die vaartuig as opleidingskip gebruik voordat dit in 1951-53 'n radikale ombouing ondergaan het. Ten einde vinniger fregatte teen die groeiende getal Sowjetduikbote te kon inspan, het die Britse Admiraliteit besluit om 23 Tweede Wêreldoorlog-torpedojaers in Tipe 15-fregatte te omskep. Soortgelyke omskeppings is ook in Australië (vier skepe) en Kanada (twee skepe) gedoen. Die omskeppingsplan het die voorkoms van die skepe radikaal verander, want alles bokant die romp is afgetakel en nuwe dekke is bo-op gebou. Nuwe radar- en sonartoerusting is geïnstalleer, asook geheel en al nuwe wapenstelsels in die plek van die torpedojaer-bewapening (wat alles verwyder is). Die **Wrangler** het twee Squid-duikbootjagmortierwerpers ontvang, soortgelyk aan dié wat aan boord van die "Loch"-klas gemonteer is – latere skepe het die moderner Limbo-duikbootjagmortierwerpers ontvang (soos later ook aan boord van die SAV se "President"-klas fregatte gemonteer is; sien die volgende onderafdeling). Die kanonbewapening is beperk tot 'n dubbelloop-102 mm (4-duim) Mk 19 en 'n dubbelloop-40 mm Bofors Mk 5. Die bemanning is tot dertien offisiere en 182 ander matrose vermeerder, terwyl die standaard- en volvragverplasing tot 2 160 ton en 2 710 ton onderskeidelik vermeerder is.²⁵

HMS **Wrangler** was die eerste van die "nuwe" Tipe 15-fregatte wat voltooi is. (Die omskepping van dié betrokke skip is deur Harland & Wolff Ltd te Belfast in Noord-Ierland gedoen.) Die skip het in die Middellandse See diens gedoen, totdat

²⁴ Du Toit, pp. 175, 201.

²⁵ **Ibid.**, pp. 201-2, 204-5.

dit deur die SAV aangekoop is. Ooreenkomstig die Simonstadse Ooreenkoms sou die SAV aanvanklik ses addisionele fregatte bekom het, naamlik drie Tipe 15's (HMS **Wrangler**, **Roebuck** en nog een) en drie Tipe 12's (kyk die opvolgartikel vir meer besonderhede). As gevolg van die stygende koste is egter net een Tipe 15-fregat aangeskaf, plus die drie Tipe 12's. HMS **Wrangler** is op 29 November 1956 te Cardiff, Wallis, voorlopig aan die SAV oorhandig en as SAS **Vrystaat** in diens gestel. Die amptelike oorhandigingseremonie het op 10 Januarie 1957 by die vlootbasis te Devonport (Plymouth, Engeland) plaasgevind. Onder bevel van kapt. MR Terry-Lloyd het die skip op 22 Januarie 1957 vertrek en via Lissabon (Portugal), Gibraltar, Las Palmas, Freetown en Luanda na Simonstad (aankoms: 19 Februarie) gevaar.²⁶

Soos wat die RN hul skepe gemoderniseer en soms geheel en al omgebou het, het ook die SAV hul skepe, waar nodig, aangepas. Teen die middel van die vyftigerjare was die relatief stadige "Loch"-klas fregatte nie meer in staat om moderne duikbote op te spoor of by hulle by te hou nie. Die **Good Hope** was reeds vanaf September 1948 in reserwe in Durban en is in 1954-55 in 'n rapportvaartuig ("despatch vessel") omskep, wat onder meer die aanbring van addisionele en luukse akkommodasie ingesluit en die profiel van die skip verander het. Aanvanklik is die enkelloop-102 mm kanon behou, maar dit is in 1958 deur 'n dubbelloop-102 mm Mk XVI vervang. Die Squid-diepte bomwerpers is behou, maar die sekondêre kanonbewapening is tot twee enkelloop-40 mm Bofors-kanonne beperk. Die skip is weer op 3 Junie 1955 in diens gestel, en wel as die SAV se vlag- en opleidingskip. In 1957 het die eerste helikopterlanding aan boord van 'n SAV-skip plaasgevind toe 'n S55-helikopter van die SALM op die kwartdek van die **Good Hope** geland het, terwyl die skip in Saldanhabaai voor anker was. Intussen het die **Natal** 'n tweede lewe ontvang deurdat die skip vanaf September 1956 tot Oktober 1957 in 'n hidrografiese opmetingskip omskep is, om die veel kleiner SAS **Protea** te vervang;²⁷ iets wat moontlik gemaak is deurdat SAS **Vrystaat** as plaasvervangende fregat aangeskaf is. Vanaf 11 September 1957 tot 24 Augustus 1960 is ook SAS **Transvaal** gemoderniseer: die enkelloop-102 mm kanon is deur 'n dubbelloop-102 mm Mk XVI vervang en die sekondêre kanonne is deur 'n dubbelloop-40 mm Mk-V kanon en vier enkelloop-Mk-9 kanonne vervang. Die twee Squid-diepte bomwerpers is behou. Met verloop van tyd is SAS **Transvaal** hoofsaaklik vir opleiding gebruik. Tot en met 1958 was die SAV se fregatte deel van Escort

²⁶ **Ibid.**

²⁷ Aangesien die **Natal** se dae as fregat nou iets van die verlede was, word nie verder in hierdie studie aan dié skip se geskiedenis aandag geskenk nie, behalwe om te noem dat die vaartuig tot 5 Mei 1971 as hidrografiese opmetingskip diens gedoen het, waarna dit in 1972 deur die veel groter en nuwe SAS **Protea** vervang is. Vir inligting in verband met die **Natal** se rol as opmetingskip, kyk byvoorbeeld Du Toit, pp. 165-6 en **Naval Digest** 1, pp. 23-5, asook SAV-museum, (HM)SAS **Natal** (léer): verskeie dokumente.

Squadron 6, maar in genoemde jaar is die naam verander na die 10de Fregat-
eskader.²⁸

Een van die belangrikste take waarmee die SAV se fregatte in die vyftigerjare voortgegaan het, was om die Unie se kuste te patroleer – aanvanklik vanaf Durban, maar later vanaf die meer sentraalgeleë Simonstad. Af en toe is ook vaarte na die weerstasie op Marion-eiland onderneem, byvoorbeeld toe SAS **Good Hope** in 1957 soontoe gevaar het.²⁹ In die lig van die toenemend gespanne internasionale situasie, is dit te verstane dat gereelde vlootmaneuvers in die vyftigerjare van besondere belang was. So byvoorbeeld het SAS **Transvaal** in November 1951 aan CAPEX51 deelgeneem – die grootste gesamentlike oefening tot in daardie stadium sedert die Tweede Wêreldoorlog waaraan skepe van die SAV en RN deelgeneem het.³⁰ Die **Transvaal** het ook in Junie 1955 saam met SAV- en RN-vaartuie aan DURBEX55, een van die jaarlikse vlootmaneuvers aan die Natalse kus, deelgeneem.³¹ Die volgende jaar het die **Transvaal** sowel as die **Good Hope** aan CAPEX56 deelgeneem.³² Aan CAPEX57 het onder meer die fregatte **Good Hope** en **Vrystaat** deelgeneem.³³ Die **Vrystaat** het ook aan "Operation Shop Window" (Junie 1959) deelgeneem.³⁴

In die loop van die vyftigerjare is die waarde van fregat-grootte skepe om humanitêre en ander nie-gevegstake te onderneem, ook weer oor en oor bewys. So byvoorbeeld het SAS **Transvaal** teen einde Januarie/begin Februarie 1955 'n vaart na Bouvet-eiland, sowat 1 700 seemyl suid-suidwes van Kaapstad, onderneem (die skip se radar is ingespan om met die kartering van die eiland te help) en in Mei 1956 en Mei 1957 het die skip aan 'n soortgelyke projek by Gough-eiland (ongeveer 1 500 seemyl wes-suidwes van Kaapstad) deelgeneem ten einde vas te stel of dit moontlik was om weerstasies op dié twee eilande op te rig;³⁵ iets wat met verloop van tyd inderdaad gedoen is. In die loop van sowel 1957 as 1958 het die **Vrystaat** Marion-eiland besoek ten einde 'n siek lid van Suid-Afrika se weerstasie terug te bring. Ook in 1958 het die **Vrystaat** 'n lang navorsingsreis in die geselskap van die University of Columbia se navorsingskip **Vema** onderneem, veral om seismiese toetse te doen. In laasgenoemde verband het die **Vrystaat** se sonar

²⁸ SAV-museum, SAS **Good Hope** (lêer): verskeie dokumente; Du Toit, pp. 161, 163, 165,

²⁹ Goosen (samesteller), p. 193.

³⁰ **The Admiralty News Summary** 63, November 1951, p. 15. (Geraadpleeg by die Ministry of Defence Library se Naval Section, Londen.)

³¹ **Ibid.** 105, Mei 1955, p. 15.

³² **The Cape Times**, 24 Oktober 1956; inligting verskaf deur mnr. JC Looek, Departement Geologie, Universiteit van die Vrystaat, Bloemfontein.

³³ **Kommando** 8(7), Julie 1957, p. 4 en 8(12), Desember 1957, p. 37.

³⁴ **The Cape Argus**, 20 Junie 1959, p. 3.

³⁵ **Kommando** 8(7), Julie 1957, p. 4; Du Toit, p. 161.

handig te pas gekom³⁶ – 'n voorbeeld van hoedat militêre tegnologie aan boord van 'n fregat in vredestryd met welslae vir ander doeleindes aangewend kan word.

Die vyftigerjare was ook 'n dekade van toenemende diplomatieke vlootaksies. Op 26 Desember 1950 het HMSAS **Transvaal** vanaf Durban na Australië vertrek op die langste vlagvertoonvaart deur 'n Suid-Afrikaanse oorlogskip tot in daardie stadium. In Augustus-September 1952 was die **Transvaal** weer eens op 'n diplomatieke sending – dié keer saam met die torpedojaer SAS **Jan van Riebeeck** en diepseemynveër SAS **Bloemfontein** na Madagaskar (toe nog 'n Franse kolonie), Kenia (toe nog 'n Britse kolonie) en Tanganjika (vandag Tanzanië; destyds ook nog 'n Britse kolonie).³⁷ In Julie 1955 het die **Good Hope** na Madagaskar vertrek, met dr. EG Jansen (Suid-Afrika se goewerneur-generaal) en sy vrou (Mabel) aan boord – die eerste (en tot dusver enigste) keer dat 'n Suid-Afrikaanse staatshoof aan boord van 'n Suid-Afrikaanse oorlogskip na 'n ander land gevaar het. In Julie-Augustus 1957 is die SAV se eerste vlagvertoonvaart vanaf sy nuwe basis te Simonstad van stapel gestuur toe SAS **Good Hope**, **Vrystaat** en die twee kusmyneërs SAS **Pretoria** en **Kaapstad** eers by Durban en toe by hawens in Mosambiek aangedoen het. Tydens hierdie vaart is die vlag van 'n Suid-Afrikaanse admiraal die allereerste keer deur 'n SAV-skip ter see vertoon, danksy die feit dat skout-adm. HH Biermann aan boord van die **Good Hope** was. Terwyl die ander skepe vanaf Beira huiswaarts gekeer het, het die **Vrystaat** na Mombasa in Kenia gevaar om ammunisie op te laai. In Augustus 1959 was die **Good Hope** en **Vrystaat** weer saam op 'n vlagvertoonvaart, dié keer na Luanda in Angola, en daarvandaan ongeveer 150 km stroomop met die Kongorivier na Matadi in die destydse Belgiese Kongo, en toe terug stroomaf na Banana. Sover vasgestel kon word, hou die **Vrystaat** steeds die rekord vir die vinnigste vaart deur 'n redelike groot skip vanaf Matadi na Banana. Die **Vrystaat** is eerste terug na Suid-Afrika om 'n siek offisier by 'n plaaslike hospitaal te besorg.³⁸

SAV-skepe het Suid-Afrikaanse hawens ook op 'n gereelde grondslag besoek – byvoorbeeld toe SAS **Vrystaat** die relatief verafgeleë Walvisbaai (toe nog 'n Suid-Afrikaanse enklawe) in Julie 1957 besoek het.³⁹ Afgesien van vlagvertoonvaarte na

³⁶ Goosen (samesteller), pp. 193-4; Du Toit, p. 202; **Eastern Province Herald**, 13 September 1957, p. 1.

³⁷ SAV-museum, SAS **Jan van Riebeeck** (lêer): Sailing orders, Indian Ocean Cruise – August/September 1952.

³⁸ SAV-museum, SAS **Good Hope** (lêer): verskeie koerantknipsels e.a. dokumente; Du Toit, pp. 163, 202; **Vlootnuus** 6(2), 1987, p. 13; inligting verskaf deur skout-adm. PA Wijnberg; **Kommando** 8(7), Julie 1957, p. 4 en 8(9), September 1957, p. 31; Dokumentasiediens van die Suid-Afrikaanse Nasionale Weermag (Pretoria), Dokumentegroep 5: logboek – SAS **Vrystaat**. Die hulp wat by laasgenoemde dokumentasiediens van me. L Jooste en me. R Geyer ontvang is, word met dank erken.

³⁹ **Kommando** 8(7), Julie 1957, p. 4.

buitelandse hawens, vind vlagvertoonvaarte na Suid-Afrikaanse hawens dus ook van tyd tot tyd plaas – gewoonlik gedurende of ná afloop van 'n patrollie- en/of opleidingsvaart of nadat saam met buitelandse oorlogskepe aan vlootmaneuvers deelgeneem is. Op hierdie wyse word die vloot (en sy militêre en vredestrydse doel en funksies) aan die breër publiek bekend gestel en word daar hopelik ook beter begrip gekweek vir die nasionale noodsaaklikheid van verdediging ter see. Hoewel kleiner oorlogskepe soos mynveërs en patrolliebote ook vir hierdie doel ingespan kan word, maak groter grys diplomate (soos fregatte) uiteraard 'n veel beter en blywender indruk en is sulke skepe 'n veel beter vertoonvenster vir 'n vloot.

4. SLOTPERSPEKTIEF

Toe Suid-Afrika sy eerste fregatte in 1944-45 bekom het, was die land by 'n wêreldoorlog betrokke. Na afloop van dié konflik is die Suid-Afrikaanse Seemag afgeskaal, maar gelukkig is die drie "Loch"-klas fregatte behou en het hulle die kern van die na-oorlogse vloot gevorm. Met verloop van tyd is talle ander en ook groter vaartuie aangeskaf ten einde die SAV in staat te stel om sy bydrae tot die verdediging van die strategies-belangrike Kaapse seeroete te lewer en terselfdertyd ook Westerse belange binne die konteks van die Koue Oorlog te help beskerm.

Die vredestrydse SAV het aan gesamentlike vlootmaneuvers met skepe van veral Brittanje deelgeneem, vlagvertoonvaarte na buurgebiede en selfs na Australië onderneem, asook 'n belangrike ondersteunings- en humanitêre rol vervul. Danksy die Simonstadse Ooreenkoms het die SAV vanaf April 1957 oor al die geriewe van 'n relatief groot vlootbasis beskik.

Teen die einde van die vyftigerjare was die SAV beter toegerus as ooit tevore, maar 'n nuwe en opwindende fase in die geskiedenis van die vloot se fregatte het ook reeds in embrionale vorm aangebreek, naamlik die era van die "President"-klas. Dié era sal in 'n opvolgartikel ontleed word.⁴⁰

⁴⁰ Kyk A Wessels, "Die Suid-Afrikaanse Vloot se eerste fregat-era, 1944-1985(2): die "President"-klas fregatte", *Joernaal vir Eietydse Geskiedenis* 29(1), Junie 2004.