

SNELSTOMERS: TORPEDOJAERS IN SUID-AFRIKAANSE VLOOTDIENS, 1950-1975

André Wessels¹

Summary

*It is the purpose of this article to give a review of the role played by destroyers (those 'greyhounds of the seas') in the South African Navy (SAN), 1950 to 1975. In 1950 the South African Naval Forces (from 1951 known as the SAN), acquired its first ever destroyer, namely HMSAS **Jan van Riebeeck** (formerly HMS **Wessex**). She was followed in 1953 by her sister ship, SAS **Simon van der Stel** (formerly HMS **Whelp**). For more than a decade these were the largest and most formidable ships in the small but gradually expanding SAN. Both destroyers were in reserve from 1957 to 1964, but just when it seemed as if modern developments with regard to submarines and anti-submarine warfare (ASW) had left them obsolescent, they were given a second lease of life when they were rebuilt, from 1962 to 1966, into helicopter-carrying ASW ships. In this capacity, and also as training ships, the SAN's destroyers played a vital role in the development of the SAN until 1975, when they reached the end of their operational lives and were consequently withdrawn from service. In the article the history of the SAN's destroyers is throughout placed in context of both political and other developments at home as well as the Cold War internationally.*

1. INLEIDING

Op 26 Mei 1948 het dr. DF Malan se Herenigde Nasionale Party of Volksparty (gewoonlik bloot na verwys as die Nasionale Party, oftewel NP), met die hulp van NC Havenga se Afrikanerparty, die Verenigde Party (VP) van genl. JC Smuts by die stembus verslaan (al het hulle in totaal minder stemme as die VP op hul verenig) en 'n nuwe era in die geskiedenis van Suid-Afrika ingelui. Die belangrikste slagspreuk waarmee die NP tydens hierdie verkiesing die kiesers gelok het om vir hul te stem, was "apartheid" - 'n rassebeleid wat veronderstel was om die toekoms van die blanke (en in besonder die Afrikaner) te verseker.² Met verloop van tyd is dan ook 'n hele reeks apartheidswette aanvaar wat tot die transformasie van die

¹ Departement Geskiedenis, Universiteit van die Vrystaat, Bloemfontein. Die outeur wil graag vir skout-adm. (JG) Trevor Beddy bedank vir waardevolle inligting.

² Vir meer besonderhede in verband met die 1948-verkiesing, kyk bv. PW Coetzer (red.), **Die Nasionale Party 5: Van oorlog tot oorwinning 1940-1948** (Bloemfontein, 1994), pp. 596-709.

Suid-Afrikaanse samelewing - en baie ellende vir bruin en Asiër Suid-Afrikaners, maar veral vir swart mense - gelei het.³

Die Tweede Wêreldoorlog van 1939 tot 1945, en in besonder die skrikwekkende gebeure in Nazi-uitwissingskampe, het onder meer tot gevolg gehad dat na afloop van dié bloedige stryd, die klem internasionaal al hoe meer op menseregte geval het en rassisme, van watter aard ookal, al hoe meer veroordeel is. Suid-Afrika se post-1948 regering was dus uit pas met internasionale tendense en die Unie (en later Republiek) van Suid-Afrika sou met verloop van tyd 'n duur prys vir dié afwykende en moreel onaanvaarbare beleidsrigting betaal.

In die lig van die belangrike rol wat genl. Smuts en die Unie-Verdedigingsmagte (UVM) tydens die Tweede Wêreldoorlog gespeel het in die stryd teen die Spilmoondhede, in besonder in Oos- en Noord-Afrika⁴ en in Italië,⁵ maar ook ter verdediging van die Suid-Atlantiese en Indiese Oseaan⁶ en in die lug-oorlog,⁷ het Suid-Afrika sterk militêre bande met Westerse moondhede gehad en dit - ten spyte van die afwykende beleid van apartheid - steeds vir etlike jare behou. Verder moet in gedagte gehou word dat die Koue Oorlog - wat begin het kort voor die einde van die Tweede Wêreldoorlog - in die loop van die vyftigerjare van die vorige eeu in intensiteit toegeneem het (in aanloop tot die hoogtepunt in dié ideologiese stryd in die vroeë sestigerjare) en dat die Weste 'n goedgesinde Suid-Afrika se steun nodig het om die strategies-belangrike Kaapse seeroete te beskerm. Aan die ander kant was Suid-Afrika nie slegs gretig om die Weste te help in die stryd teen kommunisme nie, maar wou die NP-regering die Unie se posisie as 'n vername streekmoondheid uitbou.

Dit is teen bogenoemde agtergrond dat die vergroting van die UVM se slaankrag in die loop van die vyftigerjare van die vorige eeu begryp moet word, in besonder dié van die lug- en vlootmagte. Aan die einde van die Tweede Wêreldoorlog is die meeste UVM-eenhede ontbind, en 'n groot aantal vliegtuie en oorlogskepe aan diens onttrek. Die Suid-Afrikaanse Vlootmagte (SAVM) - soos die land se vloot

³ Kyk bv. TRH Davenport en C Saunders, **South Africa: a modern history** (5de uitgawe, Basingstoke, 2000), pp. 377-98.

⁴ Kyk bv. N Orpen, **East African and Abyssinian campaigns** (Kaapstad, 1968) en N Orpen, **War in the desert** (Kaapstad, s.a.).

⁵ Kyk bv. N Orpen, **Victory in Italy** (Kaapstad, 1975).

⁶ Kyk bv. LCF Turner et al., **War in the southern oceans 1939-1945** (Kaapstad, 1961).

⁷ Kyk bv. JA Brown, **A gathering of eagles: the campaigns of the South African Air Force in Italian East Africa June 1940-November 1941, with an introduction 1912-1939** (Kaapstad, 1970); JA Brown, **Eagles strike: the campaigns of the South African Air Force in Egypt, Cyrenaica, Libya, Tunisia, Tripolitania and Madagascar 1941-1973** (Kaapstad, 1974) en HJ Martin en N Orpen, **Eagles victorious: the operations of the South African forces over the Mediterranean and Europe, in Italy, the Balkans and the Aegean, and from Gibraltar and West Africa** (Kaapstad, 1977).

vanaf 1 Augustus 1942 bekend gestaan het - het in 1946 oor slegs drie fregatte, een mynlêer, twee sperboomvaartuie en elf klein haweverdedigingsbote beskik. In 1947 is drie addisionele skepe vanaf Brittanje bekom, naamlik twee diepseemynveërs en 'n korvet (wat tot hidrografiese opnameskip omgebou is).⁸

Die eerste "groot" uitbreidings wat die Unie se vlootmag te beurt geval het, was die aankoop van twee torpedojaers: HMSAS **Jan van Riebeeck** (die voormalige Britse HMS **Wessex**) in 1950 en SAS **Simon van der Stel** (voorheen HMS **Whelp**) in 1952 – eers in diens gestel in 1953. (Vanaf 1 Januarie 1951 het die SAVM as die Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) bekend gestaan, en vanaf 20 Junie 1952 is die voorvoegsel HMSAS na Suid-Afrikaanse Skip, dit is SAS, verander – alles deel van die NP-regering se beleid om Suid-Afrika al meer onafhanklik van Brittanje te maak, hoewel goeie betrekkings, ook op militêre gebied, steeds met dié land gehandhaaf moes word.)⁹

Dit is die doel van hierdie artikel om, sowat 30 jaar nadat Suid-Afrika se laaste torpedojaer aan diens onttrek is, 'n oorsig te gee van die geskiedenis van die SAV se torpedojaer-era, 'n era wat presies 'n kwarteeu geduur het, en toevallig ook presies met die derde kwart van die twintigste eeu saamgeval het, naamlik 1950 tot 1975. Die aankoop en aanwending van die twee skepe sal bespreek word, insluitende hul rol as grys diplomate en opleidingskepe, ook nadat hulle in die sestigerjare geheel en al omgebou en gemoderniseer is. Die jare 1950 tot 1975 was ook polities en andersins jare van besondere belang vir Suid-Afrika, soos wat apartheidstransformasie die land geleidelik al hoe meer internasionaal geïsoleer het. Hierdie konteks, sowel as internasionale gebeure, met spesiale verwysing na die Koue Oorlog, sal so ver as moontlik verdiskonteer word.

2. HISTORIESE AGTERGROND EN TEGNIESE BESONDERHEDE

Die benaming **torpedojaer** (Engels: **destroyer**; Nederlands: **torpedobootjager**, **torpedojager**; Frans: **contre-torpilleur**, **destroyer**; Duits: **Zerstörer**) is afgelei van die oorspronklike benaming in Engels, **torpedoboat destroyer**, wat vanaf die neëntigerjare van die neëntiende eeu gebruik is om te verwys na klein, vinnige oorlogskepe wat ontwerp is om nog kleiner en vinnige torpedobote te onderskep en te vernietig. Twee sogenaamde **torpedoboat catchers** is reeds in 1886 deur Brittanje se Royal Navy (RN) te water gelaat, maar hulle was te stadig om aan hul gestelde doel te beantwoord. Die eerste volwaardige (en suksesvolle) **torpedoboat destroyer** is in 1893 deur die RN in diens gestel, naamlik HMS **Havock**, maar

⁸ JC Goosen (samesteller), **Ons vloot: die eerste vyftig jaar** (Kaapstad, 1973), p. 114.

⁹ A du Toit, **South Africa's fighting ships past and present** (Rivonia, 1992), pp. 172, 193; Goosen (samesteller), p. 118.

hierdie tipe vaartuig, met verloop van tyd net as **destroyers (torpedojaers)** bekend, het eers tydens die Eerste Wêreldoorlog (1914-1918) tot hul reg gekom toe hulle vir die eerste keer op groot skaal operasioneel aangewend is.¹⁰

Tydens genoemde wêreldoorlog het torpedojaers geleidelik groter geword, het hul seevaartvermoëns dienooreenkomstig verbeter en is hulle met verloop van tyd ook vir 'n groter verskeidenheid take aangewend. Naas hul oorspronklike doel, naamlik die opspoor en vernietiging van vyandelike torpedobote, het hulle oor torpedo's beskik wat teen groter skepe aangewend kon word, en namate duikbote 'n al groter bedreiging vir oppervlakvaartuie ingehou het, is torpedojaers ook ingespan om konvoie te begelei en op duikbote jag te maak. Vanaf 1918 tot 1939 is torpedojaers se vermoë om teen ander skepe, duikbote en vliegtuie aangewend te word, verder verbeter en gevolglik het hulle tydens die Tweede Wêreldoorlog as aanvallende skepe sowel as begeleidings- en verdedigingsvaartuie in al die maritieme oorlogsektore 'n belangrike rol gespeel. Tydens dié oorlog het torpedojaers hul beskrywende benaming as snelstomers of as jaghonde/windhonde van die see ("greyhounds of the seas") gestand gedoen. Sedert ongeveer 1942, toe die fregat as 'n afsonderlike tipe oorlogskip herleef het, word begeleidings- en duikbootjagwerk hoofsaaklik deur laasgenoemde kleiner tipe oorlogskepe gedoen, terwyl torpedojaers (veral vanaf die sestigerjare van die vorige eeu) hoofsaaklik vir langafstand-lugafweerwerk ingespan word. Hoewel torpedojaers steeds oor 'n oppervlak-tot-oppervlak- en duikbootjagvermoë beskik, maak langafstand-lugafweermisiele gewoonlik die kern van hul bewapening uit.¹¹ Vandag (2004) is torpedojaers soos die Verenigde State van Amerika (VSA) se "Arleigh Burke"-klas torpedojaers en die "Udaloy"-klas van Rusland¹² groter as die meeste ligte kruisers van die Tweede Wêreldoorlog en selfs gedugter as die reuse slagskepe van ouds.

Tydens die Tweede Wêreldoorlog het Brittanje ongeveer 150 nuwe torpedojaers in diens gestel en die VSA ongeveer 400.¹³ Na afloop van die oorlog teen Duitsland en Japan is die meeste van hierdie oorlogskepe ingespan om - binne die konteks van die spanning van die Koue Oorlog - die seeweë te patroleer en veral die uitgebreide Sowjet-duikbootvloot se bewegings te moniteer. Met verloop van tyd is sommige van die ouer torpedojaers ook verskaf aan lande wat die Westerse

¹⁰ P Kemp (red.), **The Oxford companion to ships and the sea** (Oxford, 1988), p. 242. Kyk ook D Lyon, **The first destroyers** (Chatham, 1996), en in die algemeen ook EJ March, **British destroyers: a history of development 1892-1953** (Londen, 1966).

¹¹ Kemp (red.), p. 243.

¹² Vir meer besonderhede in verband met hierdie klasse torpedojaers, kyk S Saunders (red.), **Jane's fighting ships 2004-2005** (Coulsdon, 2003), pp. 608, 848-51.

¹³ RVB Blackman, **The world's warships** (2de uitgawe, Londen, 1960), pp. 128-9, 134-6, 144-58. Kyk ook **War Machine** 7(82), 1985, pp. 1621-37. Wat die VSA-torpedojaers betref, kyk JC Reilly, **United States Navy destroyers of World War II** (Poole, 1983) en N Friedman, **U.S. destroyers: an illustrated design history** (Londen, 1982).

leierlande goedgesind was. So byvoorbeeld het die Republiek van China (Taiwan) 26 Tweede Wêreldoorlog-torpedojaers van die VSA ontvang, Brasilië ses, Griekeland 12 en Turkye ook 12¹⁴ - om maar net enkele lande te noem. Ook Brittanje het torpedojaers (en ander vaartuie) aan vriendskaplike lande verskaf, byvoorbeeld torpedojaers aan Egipte (twee), Israel (twee), Pakistan (drie) en Indië (drie).¹⁵

In die lig van die potensiële bedreiging wat Sowjet-duikbote vir die Kaapse seeroete ingehou het, is dit dus te begrype dat, enersyds, Suid-Afrika graag torpedojaers sou wou bekom (maar ook om die algemene slaankrag en prestige van die land se vloot te vergroot) en, andersyds, dat Brittanje bereid was om sulke tipe skepe aan die land te verkoop. Dit is dus geen wonder nie dat Suid-Afrika een van die heel eerste lande was om torpedojaers vanaf 'n Noord-Atlantiese Verdragsorganisasie (NAVO)-land te ontvang.

Net na 12h00 op Woensdag 29 Maart 1950 is HMSAS **Jan van Riebeeck** (D278), vernoem na die eerste Nederlandse kommandeur aan die Kaap de Goede Hoop (1652-1662) en soms ook verkeerdelik na verwys as die "volksplanter", in die destydse Britse skeepswerf te Simonstad in diens gestel. "JvR", soos die skip ook bekend gestaan het, was 'n "W"- of "Wager"-klas torpedojaer wat op 20 Oktober 1942 by die Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. te Govan naby Glasgow, in Skotland neergelê is. Die skip sou aanvanklik HMS **Zenith** geheet het, maar voordat die te waterlating op 2 September 1943 plaasgevind het, is die naam na **Wessex** verander. HMS **Wessex** (R78) is op 11 Mei 1944 deur die RN in diens gestel.¹⁶

Agt vaartuie het die "W"-klas uitgemaak (**Kempfenfelt** (leierskip), **Wager**, **Wakeful**, **Wessex**, **Whelp**, **Whirlwind**, **Wizard** en **Wrangler**), ook bekend as die 9th Flotilla of the Emergency War Construction Programme - of kortweg die 9th Emergency Flotilla (EF). Hierdie flottielje se skepe het weer deel uitgemaak van 48 feitlik identiese Britse torpedojaers wat in 1943 en 1944 vir die oorlogstydse RN voltooi is. Die skepe was 110,6 m lank (103,48 m op watervlak), 10,87 m breed en het 'n maksimum diepgang van 5,2 m gehad; die standaardverplasing was 1710 ton, volvragverplasing 2 505 ton; maksimum snelheid 36,75 knope; reikafstand 4 680 seemyl teen 20 knope; bemanning 179. (Die bemanning het later na ten minste 186 vermeerder.) Gegewe die oorlogstydse toestande waaronder die skepe gebou is, was die afwerking nie altyd goed nie en die bewapening het soms uit kanonne bestaan wat van ander skepe afkomstig was. Die basiese bouwerk van die

¹⁴ R Sharpe (red.), **Jane's fighting ships 1994-95** (Coulson, 1994), pp. 58, 255, 258, 669-72, 704, 707-8.

¹⁵ Blackman, pp. 135-6, 178-80, 186.

¹⁶ Du Toit, pp. 193-4, 198. Kyk ook voetnoot 53.

skepe was egter goed en hulle was uitstekende seebote, geskik om in onstuimige omstandighede hul begeleidings- en verdedigingswerk te verrig en waar nodig tot die aanval te kan oorgaan. Daarom was hulle ook goed bewapen met 'n hoofbewapening wat uit vier enkelloop 119,4 mm (4,7-duim) QFSA Mk IX kanonne (Engels: "mountings", in Afrikaans streng gesproke "affuite") bestaan het (twee voor en twee agter gemonteer), spesifiek ontwerp om teen ander skepe gebruik te word en nie soseer in 'n lugafweerrol nie. Die sekondêre kanonbewapening het bestaan uit vier dubbelloop-20 mm Oerlikon Mk XII-kanonne en 'n dubbelloop-40 mm Mk IV Hazemeyer Bofors-kanon, hoewel HMS **Wessex** in die plek van laasgenoemde 'n vierloop-tweeponder-pom-pom-lugafweerkanon gehad het. Die anti-skeepsbewapening het ook twee stelle van vier 21-duim (533 mm) Mk VIII torpedobuise ingesluit en die duikbootjagbewapening het uit vier dieptebomwerpers ("depth-charge throwers") en twee dieptebomspore ("depth-charge rails" of "traps") bestaan. 'n Totaal van 70 dieptebomme is aan boord gedra.¹⁷

Saam met sy susterskip, HMS **Whelp** (vanaf 1953 SAS **Simon van der Stel** - later meer oor die skip), het die **Wessex** na voltooiing deel van die RN se tuisvloot ("Home Fleet") geword, voordat al agt die "W"-klas skepe saam ontplooi en as die RN se 27th Destroyer Flotilla bekend gestaan het. Teen die einde van 1944 was die Geallieerde magte vir alle praktiese doeleindes ter see in beheer van die Atlantiese Oseaan, maar in die Ooste het die stryd teen Japan ook ter see in wrede felheid voortgewoed. Gevolglik is die "W"-klas opgeknop en aangepas vir diens in die Ooste; byvoorbeeld, aan boord van die **Wessex** en die **Whelp** is die groot soeklig net agter die skoorsteen met 'n enkelloop-40 mm Bofors Mk III-lugafweerkanon vervang ten einde beter beskerming teen Japannese selfmoord (kamikaze)-aanvalle te verleen. Teen November 1944 het sewe van die agt "W"-klas torpedojaers, insluitende **Wessex** en **Whelp**, by die sogenaamde "Eastern Fleet" in die Stille Oseaan aangesluit en in Januarie 1945 die Stille Oseaan binnegevaar waar hulle met onderskeiding sou diens doen tot aan die einde van die oorlog in Augustus 1945, en wel as deel van die RN se "Pacific Fleet". Op 24 en 29 Januarie 1945 het **Wessex** en **Whelp** (as deel van 'n taakmag bekend as Force 63) aan die aanslag teen die Sumatra olieraffinaderye te Palembang deelgeneem. Later, in Maart, April en Mei 1945, het beide die vaartuie (as deel van 'n taakmag bekend as Force 57) aan die aanslag teen die Japannese wat hul op die eiland Okinawa ingegrawe het, deelgeneem.¹⁸

¹⁷ **Ibid.**, pp. 194, 199. Vir 'n skets (met byskrifte) van die **Jan van Riebeeck**, wat die kompartemente en tegniese besonderhede aandui, kyk **Vlootnuus** 7, April 1988, pp. 22-3. Vir 'n kort oorsig van die "W"-klas se ontwerp en bou, kyk March, pp. 416-8.

¹⁸ Du Toit, p. 194. Vir meer oor die bloedige slag om Okinawa, kyk bv. BM Frank, **Okinawa: touchstone to victory** (Londen, 1969).

Nadat Japan op 2 September 1945 formeel oorgegee het, het die **Wessex** en die **Whelp** gehelp om krygsgevangenes te repatrieer en het toe na Brittanje teruggekeer waar beide - soos baie ander oorlogskepe – aan aktiewe diens onttrek en in reserwe geplaas is: **Wessex** in Devonport (by Plymouth) en **Whelp** in Portsmouth. Op 28 November 1947 het beide skepe saam met hul susterskepe **Kempfenfelt** (flottieljeleier) en **Wager** vanaf Brittanje na Suid-Afrika vertrek, waar hulle weer uit diens gestel en in Simonstad in reserwe geplaas is as deel van die RN se "South Atlantic Reserve Fleet".¹⁹

3. SUID-AFRIKA SE SNELSTOMERS GEE DIE PAS AAN, 1950-1957

Ten einde die slaankrag van die SASM te vergroot, het die Suid-Afrikaanse regering HMS **Wessex** in 1950 vir £500 000 gekoop en - soos reeds in die vorige afdeling vermeld is - op 29 Maart 1950 as HMSAS **Jan van Riebeeck** in diens gestel. Die eerste bevelvoerder was kdr. RP Dryden Dymond.²⁰ (Ten tyde van die skip se oorhandiging aan Suid-Afrika, was die **Wessex/Jan van Riebeeck** se bewapening nog soos dit vroeër in die vorige onderafdeling beskryf is.) Vir drie jaar lank was die "JvR" die SAVM (en later SAV) se enigste torpedojaer en grootste skip. In daardie jare was Simonstad nog 'n RN-vlootbasis en gevolglik is die "JvR" en die ander skepe van die Unie se vlootmag by dié se basis by Salisbury-eiland in Durban gestasioneer. Aangesien die "JvR" geruime tyd (as **Wessex**) nie operasioneel was nie, is die skip eers in die droogdok te Simonstad opgeknep waarna see-oefeninge gedoen is. Die "JvR" het Durbanhawe die eerste keer op 6 Oktober 1950 binnegevaar. In 1951 het die skip burgermageenhede in Kaapstad, Port Elizabeth en Oos-London besoek. In Mei 1951, in Kaapstad, is die eerste minister, dr. DF Malan, en 'n totaal van 148 ander lede van die parlement, joernaliste en ander persone, aan boord van die "JvR" en die fregat HMSAS **Transvaal** geneem. Op Maandag 24 September 1951 het die "JvR" die eerste SAV-skip ooit geword wat ter see brandstof ingeskeep het, en wel van die kruiser HMS **Bermuda**. In Desember 1951 het die "JvR" die destydse Minister van Verdediging, mnr. FC Erasmus, vanaf Port Elizabeth na Saldanhabaai geneem. In April 1952 was dit gepas dat "JvR" die SAV in Kaapstad verteenwoordig het tydens die feesvieringe ter herdenking van die koms van Jan van Riebeeck na die Kaap 300 jaar tevore. Na afloop van die verrigtinge het die skip opknappingswerk in Simonstad ondergaan alvorens na sy basis in Durban teruggekeer is.²¹

¹⁹ Du Toit, p. 195.

²⁰ Vir meer inligting omtrent hierdie kleurrike SAV-offisier, kyk A Grose, **Commodore RP Dryden Dymond** (*Naval Digest* No. 7, November 2002), *passim*.

²¹ *The Cape Times*, 26 September 1951, p. 1; Grose, pp. 15-6; SA Vlootmuseum (Simonstad), SAS **Jan van Riebeeck** (lêer): verskeie ongeïdentifiseerde knipsels e.a. stukke; Du Toit, p. 195.

Vanaf 24 Augustus tot 13 September 1952 het die **Jan van Riebeeck**, vergesel van die fregat SAS **Transvaal** en die diepseemynveër SAS **Bloemfontein**, sy eerste vlagvertoonvaart as ambassadeur (grys diplomaat) vir die SAV en vir Suid-Afrika onderneem toe besoek gebring is aan Diégo Suarez op die eiland Madagaskar (toe nog 'n Franse kolonie), Mombasa in Kenia (toe nog 'n Britse kolonie) en Dar es Salaam in Tanganjika (vandag Tanzanië, maar toe ook nog 'n Britse kolonie). Tydens die vaart is oefeninge saam met 'n Franse oorlogskip naby Diégo Saurez gehou en die vaart het ook as opleiding vir sowat 100 vlootreserwelede gedien.²² Torpedojaergrootte skepe was en is ideale skepe om as grys diplomate te gebruik, want hulle is relatief gesproke groot en goed bewapen, dwing gesag af en skep dus 'n goeie indruk oral waar hulle besoek aflê.

Aan die begin van 1953 het die "JvR" na Simonstad gevaar waar die skip in reserwe geplaas is, want die bemanning is benodig vir diens aan boord van die SAV se tweede torpedojaer en jongste toevoeging, SAS **Simon van der Stel** (D237) - vernoem na die bekende Nederlandse kommandeur en later goewerneur van die Kaapkolonie (1679-1699). Die "SvdS" was - soos reeds vroeër vermeld - die voormalige HMS **Whelp**, en susterskip van die **Wessex/Jan van Riebeeck**. Die tegniese besonderhede en bewapening was dus dieselfde as sy susterskip (sien weer die vorige afdeling), behalwe dat die **Whelp** teen 1953 drie (in plaas van een) 40 mm- en twee (in plaas van vier) dubbelloop-20 mm-kanonne gehad het, en nie lank nadat die skip deur die SAV in diens gestel is nie, is een van die agterste 4,7-duim kanonne (in "Y"-posisie), verwyder. **Whelp** (R37) is op 1 Mei 1942 by die skeepsverf van R & W Hawthorn Leslie & Co. Ltd. te Hebburn-on-Tyne neergelê, op 3 Junie 1943 van stapel gestuur en op 25 April 1944 deur die RN in diens gestel. Die rol van die skip tydens die Tweede Wêreldoorlog het - soos reeds in die vorige afdeling bespreek is - grootliks met dié van die **Wessex** ooreengekom. Al wat nog in dié verband vermeldingswaardig is, is dat (1) die eerste luitenant van die **Whelp** tydens die skip se ontplooiing in die Ooste niemand minder nie as Sy Koninklike Hoogheid Prins Philip van Griekeland was, destyds dus 'n offisier in die RN, en vanaf 1947 bekend as die Hertog van Edinburgh en die eggenoot van die latere koningin Elizabeth II van Engeland;²³ en (2) dat die **Whelp** een van die vaartuie

²² SA Vlootmuseum (Simonstad), SAS **Jan van Riebeeck** (lêer): Sailing orders, Indian Ocean cruise, August/September, 1952; SA Weermag Dokumentasiediens (Pretoria), logboek: SAS **Jan van Riebeeck**. Vir meer besonderhede in verband met die SAV se grys diplomate, kyk A Wessels, "Onwaarskynlike ambassadeurs: vlagvertoonvaarte deur Suid-Afrikaanse oorlogskippe, 1922-2002", **Joernaal vir Eietydse Geskiedenis** 27(3), Desember 2002, pp. 54-81.

²³ Toe die gevegsteunvaartuig SAS **Drakenberg** Brittanje in Mei 1993 besoek het om aan die 50ste herdenking van die Battle of the Atlantic deel te neem, het die destydse Hoof van die SAV, vise-adm. RC Simpson-Anderson, die oorspronklike skeepswapen van die **Whelp** tydens 'n plegtigheid in Liverpool persoonlik aan Prins Philip oorhandig. Die wapen is tans (2004) in Buckingham Palace te sien. SA Vlootmuseum, SAS **Simon van der Stel** (lêer): Brig. M Hunt-Davis - vise-adm. RC Simpson-Anderson; inligting verskaf deur vise-adm. RC Simpson-Anderson aan A Wessels, 17 April 2004.

was wat aan die einde van die oorlog die slagskip HMS **Duke of York** (vlagskip van adm. sir Bruce Fraser, die RN "Pacific Fleet" se opperbevelhebber) na Tokyo-baai geleide gedoen het en dus teenwoordig was toe Japan op 2 September 1945 formeel oorgegee het.²⁴

Die Suid-Afrikaanse regering het HMS **Whelp** op 25 April 1952 vir £420 000 aangekoop, maar die skip eers op 24 Februarie 1953 as SAS **Simon van der Stel** te Simonstad in diens gestel, met Lt-kdr J Fairbairn as eerste bevelvoerder. Blykbaar het die SAV ook daarin belang gestel om 'n ander eenheid van die RN se "South Atlantic Reserve Fleet", en susterskip van die **Whelp**, naamlik die flottieljeleier **Kempenfelt**, aan te koop, maar in die lig van die feit dat die destydse Britse Eerste Minister, sir Winston Churchill, besorg was oor die afname in die aantal Britse oorlogskepe in diens, wou die RN nie van die skip afstand doen nie.²⁵

In die 25 jaar wat die "JvR" en "SvdS" deur die SAV besit is, was hulle nooit tegelykertyd in diens nie; daarvoor was daar te min personeel in die SAV. Reeds in 1953 het die "SvdS" aan maneuvers saam met SAS **Transvaal**, SAS **Pietermaritzburg** en eenhede van die RN deelgeneem.²⁶ Op 14 Julie 1954 het die **Simon van der Stel** onder bevel van kdr. MR Terry Lloyd op 'n uitgebreide vlagvertoonvaart vertrek. Die hoofdoel was om die SAV se eerste nuwe klein "Ford"-klas seeweerboot (patrollieboot), SAS **Gelderland**, vanaf Engeland (waar hy gebou is) na Suid-Afrika geleide te doen, maar om ook van die geleentheid gebruik te maak om die Suid-Afrikaanse vlag in soveel lande as moontlik te vertoon. Onderweg na Europa is by Kaapstad, Walvisbaai (toe nog 'n Suid-Afrikaanse enklawe), Freetown (Sierra Leone, toe nog 'n Britse kolonie) en Dakar (Senegal, toe nog 'n Franse kolonie) aangedoen. Portsmouth is op 31 Julie bereik waar "SvdS" vir twee weke langs die enorme slagskip HMS **Vanguard** (wat in 1947 die Britse koningsgesin na Suid-Afrika gebring het) vasgemeer het. Vervolgens het "SvdS" Rotterdam in Nederland besoek - die eerste SAV-besoek aan Nederland. Nadat na Portsmouth teruggekeer is, is Derry (Londonderry) in Noord-Ierland besoek en vervolgens ook Glasgow in Skotland. Daarvandaan is weer by Portsmouth aangedoen en van daar is die vaart huiswaarts op 21 Oktober 1954 toe saam met die **Gelderland** aangepak. Onderweg na Durban (aankoms: 8 Desember 1954) is by Brest (Frankryk), Lissabon (Portugal), Las Palmas (Kanariese Eilande,

²⁴ Du Toit, pp. 194-5.

²⁵ **Ibid.**, pp. 193, 195; SA Vlootmuseum, SAS **Simon van der Stel** (lêer): Memo deur kdr. WM Bisset. Wat "SvdS" se eerste kommissie betref, kyk ook DF Silberbauer, **If you can hold up your head, hear me! Or if you can't hear me, wave ...!!** (sl, sa.), pp. 17-23. Die **Kempenfelt** het inderdaad in 1953 na Brittanje teruggekeer en die **Wager** in 1955. In 1956, toe die SAV nie meer dié tipe skepe wou aankoop nie, is beide die skepe aan Joegoslawië verkoop en onderskeidelik **Kotor** en **Pula** herdoop. Hulle het tot aan die begin van die sewentigerjare diens gedoen voordat hulle finaal aan diens onttrek en as skrootyster afgetakel is. Du Toit, p. 195.

²⁶ **The Sailor**, Desember 1953, pp. 11-4.

'n Spaanse gebied), Dakar, Abidjan (in die Ivoorkus, vandag Côte d'Ivoire; destyds nog deel van Frans Wes-Afrika), Pointe Noire (vandag in die Republiek van die Kongo; destyds nog deel van Frans-Ekwatoriaal Afrika), Walvisbaai, Kaapstad en Port Elizabeth aangedoen. Hierdie onvergeetlike vlagvertoonvaart het 147 dae geduur en die "SvdS" het in totaal 17 200 seemyl afgelê. Tot op datum (2004) is dit die langste tyd wat 'n SAV-skip in vredestryd weg van 'n tuisbasis ontplooi is.²⁷

Terug in Suid-Afrikaanse waters het die "SvdS" voortgegaan met patrolleringswerk en ook aan verskeie maneuvers ter see deelgeneem, insluitende die jaarlikse DURBEX (Durban Exercise) wat langs die Natalse (en soms ook Kaapse) kus gehou is, gewoonlik saam met een of meer RN-vaartuie (en soms ook 'n Franse oorlogskip), byvoorbeeld DURBEX55 (Junie 1955). Vroeër, omstreeks 17h00 op 24 Januarie 1955, was die "SvdS" in 'n ligte botsing met die Britse sloep HMS **Pelican** betrokke, maar die skade aan beide skepe was gering.²⁸

* * *

Vir sewe jaar lank was eers die "JvR" en daarna ook die "SvdS" die grootste, vinnigste en bes bewapende skepe van die SAV. Op 18 Februarie 1957 is SAS **Simon van der Stel** aan diens onttrek en in reserwe geplaas.²⁹ Vir net meer as sewe jaar was beide die SAV se torpedojaers nou in reserwe en wou dit voorkom of dit dalk die einde van die torpedojaer-era in die SAV was. (Let egter daarop dat in dié periode SAS **Vrystaat**, nou 'n fregat maar 'n susterskip van die torpedojaers, wel die meeste van die tyd in diens was - meer oor dié skip in die volgende paragraaf.) Die Sowjet-bedreiging van die Kaapse seeroete het veral die moontlikheid ingehou van (1) die lê van seemyne en (2) duikbootaanvalle teen skepe. Ten einde die seemyne-gevaar die hoof te bied, het die SAV besluit dat 'n hele aantal kusmynveërs aangeskaf sou moes word, en ten einde gesofistikeerde vinnige duikbote op te spoor en te kelder, is gespesialiseerde duikbootjagskepe benodig wat met moderne sonar en kragtige dieptebomme bewapen was.

Terwyl beide die torpedojaers in reserwe was, is die **Simon van der Stel** aanvanklik as akkommodasieskip en ook as hoofkwartier van die senior offisier van die SAV se Reserwe-eskader gebruik.³⁰ Op 1 September 1954 het onderhandelinge tussen die Suid-Afrikaanse en Britse regerings begin oor die toekoms van die Britse

²⁷ Du Toit, pp. 195-6; **Vlootnuus** 9, Januarie-Februarie 1991, p. 22 en Maart 1991, p. 17; **Vlootnuus** 10, April-Mei 1991, p. 18; Nederlandsch Zuid-Afrikaanse Vereeniging Argief (Amsterdam), NZAV VI 1091: talle briewe.

²⁸ **The Admiralty News Summary** 105, Mei 1955, p. 15 (geraadpleeg by die Ministry of Defence Library se Naval Section, Londen); inligting verskaf deur skout-adm. CH Bennett.

²⁹ Du Toit, p. 196.

³⁰ RVB Blackman (red.), **Jane's fighting ships 1957-58 (s.l., s.a.)** p. 110.

vlootbasis te Simonstad. Na aanleiding van die Simonstadse Ooreenkoms (30 Junie 1955) is die RN se vlootbasis op 2 April 1957 formeel aan die SAV oorhandig.³¹ Ooreenkomsig die bepalings van hierdie belangwekkende ooreenkoms het die SAV tien "Ton"-klas kusmyneërs van Brittanje aangekoop, asook vier seeweerbote, en sou volgens die oorspronklike beplanning ook ses duikbootjagfregatte aangeskaf word. Die tien myneërs het in groepe van twee in 1955 (twee), 1958 (vier) en 1959 (vier) in Suid-Afrika aangekom. Die **Gelderland** (wat, soos reeds aangetoon, deur die "SvdS" na Suid-Afrika geleide gedoen is), is gereken as een van die vier seeweerbote wat aangekoop moes word, maar uiteindelik is inderdaad nog vier (vir 'n totaal van vyf) bekom: aankoms in Suid-Afrika 1954 (een), 1955 (een), 1958 (een) en 1959 (twee).³² Wat die fregatte betref, is HMS **Wrangler**, 'n voormalige "W"-klas torpedojaer en dus 'n susterskip van die "JvR" en "SvdS", in November 1956 as die fregat SAS **Vrystaat** in diens gestel. Die Britte het naamlik besluit om vanaf 1951 'n hele aantal van hul torpedojaers in vinnige duikbootjagfregatte te omskep en die HMS **Wrangler** was die eerste wat in 1953 as 'n "nuwe" Tipe 15-fregat voltooi is.³³ Met verloop van tyd is ook drie nuwe Tipe 12-duikbootjagfregatte vir die SAV gebou en as SAS **President Kruger** (1962), SAS **President Steyn** (1963) en SAS **President Pretorius** (1964) in diens gestel.³⁴ Die SAV het dus uiteindelik net vier in plaas van ses addisionele fregatte bekom.

Intussen het Suid-Afrika se internasionale posisie versleg, veral as gevolg van die onluste te Sharpeville en elders in 1960.³⁵ Aangesien die Koue Oorlog aan die begin van die sestigerjare waarskynlik op sy koudste was (as gevolg van byvoorbeeld die bou van die Berlynse muur en die Kubaanse missielkrisis) was die Weste steeds baie besorg oor die Kaapse seeroete, maar die NP se voortgesette beleid van apartheid het dit toenemend moeiliker gemaak om normale betrekkinge met Suid-Afrika te handhaaf.

³¹ A Wessels, "Die Simonstadse Ooreenkoms", **Gister en Vandag** 14, September 1987, pp. 18-21; 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.

³² Du Toit, pp. 206-19; SA Vlootmuseum (Simonstad): History of the mine countermeasures flotilla 1922-1988 (ongepubliseerde manuskrip), pp. 22-3, 25-6; SA Weermag Argief (Pretoria), logboeke: SAS **Johannesburg**, SAS **Kimberley**, SAS **Walvisbaai**.

³³ A Wessels, "Die Suid-Afrikaanse Vloot se eerste fregat-era, 1944-1985(1): Die 'Loch'-klas en SAS **Vrystaat**", **Joernaal vir Eietydse Geskiedenis** 28(3), Desember 2003, pp. 39-40.

³⁴ 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, pp. 28-39.

³⁵ Kyk bv. B Sachs, **The road to Sharpeville** (Johannesburg, 1961) en P Frankel, **An ordinary atrocity: Sharpeville and its massacre** (New Haven, 2001).

4. DIE SNELSTOMERS WORD 'N TWEDE LEWE GEGUN

Soos reeds in die vorige onderafdeling genoem, het die SAV die dienste van meer duikbootjagfregatte benodig en is SAS **Vrystaat** in November 1956 in diens gestel. Die SAV het dit oorweeg om ook die torpedojaers **Jan van Riebeeck** en **Simon van der Stel** deur die RN in Tipe 15-duikbootjagfregatte te laat omskep (met ander woorde, soortgelyk aan die **Vrystaat**), maar die koste van £2 miljoen per skip was te hoog en daar is toe met verloop van tyd besluit om self die twee torpedojaers in helikopterdraende skepe met 'n groter duikbootjagvermoë te omskep.³⁶ Dit was 'n goeie besluit, want die eindresultaat was unieke skepe met 'n slaantrag veel groter as die Tipe 15-fregatte. Die VSA het vanaf 1959 tot 1965 meer as 150 van hul Tweede Wêreldoorlog-torpedojaers van duikbootjagtorpedo's en helikopters voorsien,³⁷ maar geen ander Brits-ontwerpte Tweede Wêreldoorlog-torpedojaers is naastebly herbou soos die "JvR" en "SvdS" nie.

Die "SvdS" was die eerste skip om in die Simonstadse skeepswerf gemoderniseer te word. Die werk het ongeveer in Augustus 1962 begin. Al drie die oorblywende 4,7-duim kanonne is verwyder en met twee dubbelloop-102 mm (4-duim) Mk 19-kanonne (wat sowel teen oppervlakteikens as in 'n lugafweerrol gebruik kon word) vervang (een in "B"-posisie en een in "Y"-posisie); al die vorige sekondêre kanonne is verwyder en met vier enkelloop-40 mm Mk 9-Bofors-kanonne vervang (een aan beide kante van die brugstruktuur en die ander twee op die helikopterdek); die voorste vier torpedobuise is (voorlopig) behou, maar die agterste vier torpedobuise is verwyder om plek te maak vir 'n helikopterloods en -dek vir twee Westland Wasp HAS Mk 1 torpedodraende duikbootjaghelikopters; twee van die dieptebomwerpers is behou, asook beide die dieptebomspore. Al die basiese tegniese besonderhede van die skip het dieselfde gebly (hoewel die nuwe kanonbewapening en aanbring van 'n helikopterloods en -dek die skip se silhoeët geheel en al gewysig het), maar die standaardverplasing het vergroot na 2105 ton en die volragverplasing na 2750 ton. Die topsnelheid het dienooreenkomstig verminder na 31,25 knope. Die opskamer is vergroot en nuwe elektroniese en kommunikasietoerusting is geïnstalleer. Afhangende van of helikopters aan boord ontplooi is of nie, het die bemanning daarna gewissel van 186 tot 210 lede; gewoonlik 11 offisiere en 181 ander matrose.³⁸ Hoewel duikbootjag sedertdien die hoofdoel van die SAV se torpedojaers was en hulle (veral toe die oorblywende torpedo's later verwyder is) as fregatte geherklassifiseer kon word (soos die RN byvoorbeeld met hul "O"-, "P"- en

³⁶ André Wessels Private Dokumentewersameling (Bloemfontein), SAV-torpedojaers (léer): Skout-adm. CH Bennett – A Wessels, 25 November 2003 (brief).

³⁷ RVB Blackman (red.), **Jane's fighting ships 1965-66** (Londen, 1965), pp. 349-55.

³⁸ Du Toit, pp. 196, 199.

"T"-klas torpedojaers gedoen het),³⁹ het die SAV nie die klassifikasie van hul torpedojaers verander nie.

Die besluit om duikbootjaghelikopters aan boord van die torpedojaers te ontplooi, het 'n nuwe era in die geskiedenis van die SAV (en Suid-Afrikaanse Lugmag, SALM) ingelui. Aanvanklik is ses nuwe Wasp-helikopters van Brittanje aangekoop. Met verloop van tyd is ook die nuwe Tipe 12-fregatte in helikopterdraende skepe omskep, voortaan algemeen bekend as "President"-klas fregatte⁴⁰ en dus is Wasp-helikopters ook aan boord hierdie skepe, asook aan boord van die nuwe opmetingskip, SAS **Protea**, ontplooi. Gevolglik is naas die aanvanklike ses helikopters (wat in laat-1963 tot begin-1964 afgelewer is), nog vier bestel (afgelewer begin-1966) en later nog sewe (waarvan ses teen 1973 afgelewer is - die sewende een se aflewering is deur die nuwe Britse Arbeiderspartyregering gekanselleer). Anders as in die meeste lande, het die Suid-Afrikaanse Weermag nie maritieme helikopters aan die vloot toevertrou nie, maar is No. 22 Vlug van die SALM op 1 Januarie 1964 by die Lugmagbasis Ysterplaat buite Kaapstad gevorm om die nuwe helikopters te huisves. In Mei 1976 is No. 22 Vlug tot No. 22 Eskader opgegradeer. Die klein Wasps het 'n bemanning van twee gehad, kon in ongunstige weersomstandighede steeds vanaf skepe ontplooi word, het 'n reikafstand van 263 seemyl gehad, en is bewapen met twee Mk 44 duikbootjagtorpedo's of Mk 11 dieptebomme. Die laaste Wasps is in 1990 aan diens onttrek.⁴¹

SAS **Simon van der Stel** is weer op 27 Februarie 1964 in diens gestel, waarna die **Jan van Riebeeck** dieselfde omskeppingsproses ondergaan het. Vir alle praktiese doeleindes is "JvR" presies soos "SvdS" omgebou, behalwe dat in die plek van die twee enkelloop-40 mm Bofors-kanonne op die helikopterdek, twee drie-buis-Mk 32-torpedolanseerders (vir die afvuur van 324 mm Mk 44 duikbootjagtorpedo's) gemonteer is. Soortgelyke torpedolanseerders is ook met verloop van tyd aan boord van die "SvdS" gemonteer, in die plek van die 40 mm-kanonne op die helikopterdek.⁴²

Die "SvdS" het saam met twee Tipe 12-fregatte, die "Loch"-klas fregat SAS **Good Hope** en drie ander vlootskepe, in September 1964 die aankoms van SAS **President Pretorius** (die laaste van die Tipe 12-fregatte) in Tafelbaai gevier. Dit was die grootste aantal SAV-fregatte en -torpedojaers wat ooit op een slag

³⁹ Blackman, p. 202.

⁴⁰ Wessels, "Die Suid-Afrikaanse Vloot se eerste fregat-era (2)", p. 35.

⁴¹ Du Toit, p. 196; H Potgieter en W Steenkamp, **Aircraft of the South Africa Airforce** (Kaapstad, 1981), pp. 112-3, 173. Vandag (2004) is een van die Wasps te sien in die SA Vlootmuseum (Simonstad) en een in die SA Lugmagmuseum (Swartkop, buite Pretoria).

⁴² **The Cape Argus**, 27 Februarie 1964, p. 1; Du Toit, p. 196; **The Cape Times Week-end Magazine**, 7 Maart 1964, p. 12.

operasioneel was, en wat saam ontplooi is, naamlik vyf - iets wat waarskynlik nooit weer geëwenaar sal word nie. Die verrigtinge is ietwat gedemp deur die dood van lugkorporaal Hannes Kriel (SALM) toe een van die "SvdS" se Wasp-helikopters op 25 September net wes van Dasseneiland in die see neergestort het. Twee ander persone aan boord is gered.⁴³

SAS **Simon van der Stel** is in Maart 1965, na net meer as 'n jaar in diens, in reserwe geplaas, hoofsaaklik as gevolg van mannekragprobleme in die SAV. Die nuutomskepte **Jan van Riebeeck** het op 6 Julie 1966 met seeproewe begin, maar is ook na slegs 'n kort periode in diens, in reserwe geplaas. Op 17 Junie 1968 is die "SvdS" weer in diens gestel, en wel as deel van die 10de Fregat-eskader (met ander woorde die drie Tipe 12-/ "President"-klas fregatte se tuiste), maar vanaf 1 Oktober 1968 is die "SvdS" as onafhanklike opleidingskip gebruik. Later daardie maand het hy, saam met die kusmynveërs SAS **Kimberley** en **Mosselbaai**, Lourenço Marques besoek. Die "SvdS" het ook aan talle maneuvres ter see deelgeneem, byvoorbeeld aan SANEX69 (saam met die fregat SAS **President Pretorius**, aanvullingskip SAS **Tafelberg** en sewe eenhede van die RN).⁴⁴

Aan die einde van Junie 1969 is twee lede van die Suid-Afrikaanse weerspan op Gough-eiland as vermis gerapporteer. SAS **Simon van der Stel**, met twee Wasp-helikopters aan boord, het die 1400 seemyl na die eiland afgelê om aan die soeken-reddingsoperasie deel te neem. Ongelukkig was die stormwind so sterk dat die helikopters nie kon opstyg nie. Na verloop van 'n paar dae is die lyke van die twee mans gevind, waar hulle weens blootstelling dood is. Hoewel lewens nie gered is nie, het die SAV en die "SvdS" geweldig baie positiewe publisiteit vir hul professionele hulp ontvang.⁴⁵ Vervolgens het die "SvdS" saam met die fregat SAS **President Pretorius**, twee kusmynveërs en die aanvullingskip SAS **Tafelberg** die hawens Mocãmedes (vandag Namibe), Luanda en Lobito in die destydse Portugese kolonie Angola in Oktober 1969 besoek. Verder is ook patrollie- en opleidingsvaarte langs die Suid-Afrikaanse kus onderneem. Op Vrydag 28 Mei 1971 het die "SvdS" saam met die fregatte SAS **President Kruger** en **President Steyn** en die kusmynveërs SAS **Mosselbaai** en **Windhoek** aan 'n skyngeveg in Tafelbaai deelgeneem, as deel van die tienjarige herdenking van die totstandkoming van die Republiek van Suid-Afrika. Daarna was die skepe, saam met die SAV se eerste

⁴³ **The Cape Times**, 26 September 1964, p. 1; **Die Burger**, 28 September 1964, pp. 1, 3, 10, 11.

⁴⁴ Du Toit, pp. 196-7; WH Rice, **The Royal Navy in South Africa 1900-2000** (Riskeard, 2001), p. 112.

⁴⁵ Du Toit, p. 197; **Vlootnuus** 8, September 1989, p. 20; **Vlootnuus** 9, Januarie-Februarie 1990, p. 31 en Maart 1990, p. 20; **Ster**, 8 Augustus 1969, pp. 36-57.

duikboot, SAS **Maria van Riebeeck** (in 1999 herdoop tot SAS **Spear**), langsaan in die Kaapstadse hawe en oop vir die publiek.⁴⁶

Teen sonsondergang op 27 Maart 1972 is SAS **Simon van der Stel** in reserwe geplaas. Intussen het sy susterskip, **Jan van Riebeeck**, vanaf Maart 1971 'n omvangryke opknapping ondergaan, wat onder meer die verwydering van die oorblywende vier 533 mm-torpedobuise behels het. (Die laaste Mk 9 torpedo wat vanaf een van die SAV se torpedojaers gevuur is, is in 1968 deur die destydse o-lt. JF Retief, later hoof van die SAV, vanaf die **Simon van der Stel** gevuur.)⁴⁷ Die "JvR" is weer op 12 April 1972 in diens gestel, hoofsaaklik om die "SvdS" se opleidingsrol oor te neem. Talle patrollievaarte is onderneem en besoeke is aan Suid-Afrikaanse hawens gebring, byvoorbeeld aan Durban (1972). Verder het die "JvR" ook aan talle maneuvres ter see deelgeneem, insluitende "Exercise Shopwindow" op 1 Oktober 1973 in Valsbaai (saam met die fregat SAS **President Steyn** en duikboot SAS **Emily Hobhouse** - laasgenoemde in 1999 herdoop tot SAS **Umkhonto**) en in November 1973 (saam met ander eenhede van die SAV en die RN). As gevolg van toenemende internasionale isolasie, is vlagvertooneelthede aan buitelandse hawens al hoe meer beperk. Die "JvR" is vir oulaas teen die einde van 1975 aan diens onttrek,⁴⁸ 25 jaar nadat dié skip die torpedojaer-era in die geskiedenis van die SAV ingelui het.

5. DIE EINDE VAN 'N ERA

In 1975 het die **Simon van der Stel**, met 'n minimum personeellede aan boord en in geselskap van die fregat SAS **President Kruger**, na Durban gevaar. In Durban is die **Simon van der Stel** van alle bruikbare toerusting gestroop en vervolgens in 1976 by die Sandock Austral-skeepswerf in Durban as skroot afgetakel - 'n treurige einde vir 'n eens trotse snelstomer van die RN en SAV.⁴⁹

'n Veel meer dramatiese einde was vir die **Jan van Riebeeck** beskore. In die tweede helfte van die sewentigerjare het die SAV die eerste van nege missiel-draende aanvalsvaartuie bekom. Hierdie klein en vinnige skepe is onder meer met ses tot agt Skerpioen oppervlak-tot-oppervlak missiele toegerus (reikafstand: 36 km) wat die SAV se slaankrag dramaties verbeter het. Op 25 Maart 1980, tydens skeepsmaneuvres (Operasie Sanitary) waaraan die fregat SAS **President Pretorius**,

⁴⁶ Inligting verskaf deur kapt. RC Coussens; Du Toit, p. 226; SA Vlootmuseum (Simonstad), koerantknipsels (lêers): talle knipsels.

⁴⁷ CH Bennet, *A South African diary of naval events (Naval Digest 8, Junie 2003)*, p. 19.

⁴⁸ Du Toit, pp. 197, 230.

⁴⁹ *Ibid.*, pp. 197, 200; inligting verskaf deur skout-adm. (JG) Trevor Beddy. Volgens Du Toit was die idee aanvanklik dat die "SvdS" in Durban opgeknep en weer in diens gestel sou word, maar dié bewering blyk foutief te wees.

duikboot SAS **Johanna van der Merwe** (in 1999 herdoop tot SAS **Assegaai**), vier missieldraende aanvalsvaartuie, asook eenhede van die SALM deelgeneem het, is die **Jan van Riebeeck** deur die vlootsleepboot **De Mist** tot 60 seemyl suid van Kaappunt gesleep. SAS **Jim Fouché** (in 1997 tot SAS **Sekhukhune** herdoop, en in 1980 onder bevel van kdr. JF Retief, later hoof van die SAV) - het van anderkant die horison 'n Skerpioen-missiel afgevuur (die eerste lewendige afvuur van 'n missiel in die SAV) wat die "JvR" midskeeps aan die stuurboordkant en ongeveer 'n meter bo die waterlyn getref en 'n reuse gat in die romp veroorsaak het. Aangesien die skip vooraf van alle bruikbare materiaal gestroop is (en daar uiteraard ook geen brandstof of ammunisie aan boord was nie), het die missiel-voltrefter nie 'n ontploffing of brand veroorsaak nie - soos twee jaar later wel gebeur het tydens die Falkland-oorlog, toe Argentynse missiele Britse oorlogsskepe getref en hulle gesink het. Die eens statige **Jan van Riebeeck** se wrak is met behulp van kanonvuur vanaf **President Pretorius** en al vier die aanvalsvaartuie gekelder.⁵⁰ Op vier dae na presies 30 jaar nadat die **Jan van Riebeeck** die torpedojaer-era in die SAV se geskiedenis ingelui het, het die geskiedenis van torpedojaers in diens van die SAV finaal tot 'n einde gekom.

Dertig jaar na afloop van die Tweede Wêreldoorlog was die SAV genoodsaak om hul laaste gevegskepe wat uit die Tweede Wêreldoorlog dateer het, finaal aan diens te onttrek. Bykans 30 jaar later het die Republiek van China (Taiwan) steeds (in 2004) sewe van hul VSA-geboude Tweede Wêreldoorlog-torpedojaers in diens, terwyl Suid-Korea nog drie sulke ou skepe in diens het en Meksiko een⁵¹ - maar hierdie skepe is nie onderworpe aan die tipe stormsee wat om Suid-Afrika woed nie en ook nie aan die kombinasie van vogtigheid en hitte van die ookus van Suid-Afrika nie.

Dit is jammer dat een van die SAV se torpedojaers nie as 'n museum vir die nageslag bewaar kon word nie. 'n Torpedojaer feitlik identies aan die "JvR" en "SvdS", naamlik HMS **Cavalier** ('n "Ca"-klas torpedojaer) is in 1972 na afloop van 28 jaar diens in die RN finaal aan diens onttrek en het uiteindelik in 'n droogdok in die voormalige RN-skeepswerf te Chatham 'n permanente tuiste as museum gevind waar dit jaarliks deur duisende belangstellendes besoek word.⁵² Slegs een torpedojaer soortgelyk aan die "JvR" en "SvdS" is nog in diens, naamlik die Egiptiese **El Fateh** (tot 1955 die RN se HMS **Zenith**), maar dié skip was laas in 1994 ter see en word tans (2004) as statiese opleidingskip gebruik. Die moontlikheid bestaan dat

⁵⁰ **Paratus** 31(6), Junie 1980, p. 30; Du Toit, pp. 197, 302-3; inligting verskaf deur skout-adm. (JG) Arne Söderlund.

⁵¹ Saunders (red.), pp. 427, 470, 719.

⁵² André Wessels Private Dokumentewersameling (Bloemfontein), Chatham (lêer): **Chatham Navy Days 2001: official souvenir programme**, pp. 26-7.

wanneer die skip uiteindelik aan diens onttrek word, dit as museum bewaar sal word.⁵³

Die jaar 1975 het nie slegs die einde van die operasionele loopbane van die SAV se twee torpedojaers beteken nie, maar ook die einde van die formele vlootverbintenis tussen Suid-Afrika en Brittanje, want op 16 Junie 1975 is die Simonstadse Ooreenkoms gelyktydig deur beide lande opgesê.⁵⁴ Ook in hierdie opsig was 1975 dus die einde van 'n era vir die SAV. Bykans 20 jaar sou verloop alvorens formele vlootkontak tussen Suid-Afrika en Brittanje weer bewerkstellig is.

6. SLOTPERSPEKTIEF

Die verkryging van missieldraende aanvalsvaartuie (waarna reeds in die vorige afdeling verwys is), was die gevolg van die toenemende internasionale isolasie waarin Suid-Afrika geraak het as gevolg van wêreldwye teenkantiing teen die beleid van apartheid, iets wat deur die onluste in Soweto en elders in 1976 vererger is. Dit het al hoe moeiliker geword om onderdele vir bestaande oorlogsskepe te bekom en die verpligte wapenboikot wat op 4 November 1977 deur die Verenigde Nasies teen Suid-Afrika ingestel is, het veral die SAV swaar getref. Gevolglik is besluit dat die SAV daarna op die beskerming van Suid-Afrikaanse hawens en gebiedswater sou fokus. Die torpedojaers is gevolglik nie deur soortgelyke tipe skepe vervang nie en in 1985 is ook die laaste SAV-fregat aan diens onttrek.

In die res van die wêreld het torpedojaers egter voortgegaan om die kern van baie vlote te vorm en tot en met die beëindiging van die Koue Oorlog aan die begin van die neëntigerjare was torpedojaers NAVO-lande se belangrikste wapen in die monitering van Sowjet-duikbote se bewegings. In die uiters volatiele post-Koue Oorlog internasionale milieu, speel torpedojaers steeds 'n belangrike rol en word hulle al hoe groter en al beter toegerus. Toe Suid-Afrika sy eerste torpedojaer in 1950 in diens gestel het, was daar in totaal meer as 650 torpedojaers wêreldwyd in diens, insluitende in die vlote van die VSA (352), Brittanje (106), Frankryk (15) en die Sowjet-Unie (63).⁵⁵ Teen die tyd dat die SAV sy twee torpedojaers in 1975 aan diens onttrek het, was daar nog byna 450 torpedojaers wêreldwyd in diens, insluitende in die vlote van die VSA (108), Brittanje (tien), Frankryk (20), Japan (29) en die Sowjet-Unie (96).⁵⁶ Vandag (2004) is wêreldwyd 198 torpedojaers in

⁵³ Saunders (red.), p. 200. Let daarop dat hierdie Egiptiese torpedojaer aanvanklik **Wessex** sou geheet het, maar dat dit toe HMS **Zenith** geword het, terwyl SAS **Jan van Riebeeck** voorheen HMS **Wessex** was, waar laasgenoemde aanvanklik **Zenith** sou geheet het.

⁵⁴ A du Plessis, **Die maritiem-strategiese betekenis van die Simonstad-vlootbasis** (Pretoria, 1979), pp. 26-7.

⁵⁵ RVB Blackman (red.), **Jane's fighting ships 1950-51** (Londen, s.a.), *passim*.

⁵⁶ J Moore (red.), **Jane's fighting ships 1975-76** (Londen, 1975), *passim*.

diens (met nog 27 in aanbou) en beskik die VSA oor 51 torpedojaers (met agt in aanbou), Brittanje oor 11 (met drie in aanbou), Frankryk oor 12 (met twee in aanbou), Rusland oor 16, Rooi China oor 22 (met vyf in aanbou) en Japan oor 45 (met drie in aanbou)⁵⁷ - om van die lande waar die meeste torpedojaers in diens is, te noem.

Aangesien moderne torpedojaers te groot, te gesofistikeerd en ook te duur is vir Suid-Afrika om aan te skaf, sal die SAV waarskynlik nooit weer oor hierdie tipe oorlogskepe beskik nie. Vanaf 2005 sal die SAV vir die eerste keer in twintig jaar weer oor fregat-grootte oorlogskepe beskik wanneer die eerste eenhede van die "Valour"-klas "patrollie-korvette" (fregatte) volledig uitgerus in diens gestel word. Hierdie skepe is, relatief gesproke, selfs beter toegerus as die SAV se twee torpedojaers van vroeër. Hierdie vier skepe sal die patrollerings- en hulpverleningswerk van die vorige SAV-fregatte en -torpedojaers oorneem, soos ook die rol van grys diplomate. Intussen het die SAV ook 'n ander baie belangrike taak bygekry, naamlik dié van ondersteuning tydens vredesmagoperasies.

Die SAV se torpedojaer-era val, soos duidelik in hierdie studie blyk, in drie fases uiteen: (1) een en later twee skepe word besit, 1950-57; (2) beide skepe is in reserwe, 1957-64 (met ombouings wat in 1962 begin); en (3) die skepe kry 'n tweede lewe as helikopterdraende duikbootjagvaartuie, 1964-1975. Die rol wat die SAV se enigste twee torpedojaers, SAS **Jan van Riebeeck** en SAS **Simon van der Stel**, in die jare 1950 tot 1975 in die geskiedenis van sowel die SAV as Suid-Afrika gespeel het, vorm deel van die belangrike tradisie waarop vandag en in die toekoms voortgebou moet word, ten einde die toekoms van die SAV se trotse verlede te verseker.

⁵⁷ Saunders (red.), *passim*.