

DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG SE REDDINGSPOGING VAN DIE PASSASIERE VANAF DIE LUKSE PLESIERBOOT OCEANOS: 'N MENSLIKE DRAMA

Leo Barnard*

Summary

The rescue operation of the South African Defence Force and in particular the Air Force to retrieve 219 passengers from the passenger liner, The Oceanos, remains one of the most successful rescue operations ever undertaken. Despite many negative factors, the Air Force and other rescue services of the South African Defence Force, helped to rescue hundreds of lives. This article undertakes to answer the question why a 39 year old luxury ship was abandoned by its captain, why hundreds of castaway passengers were left to fend for themselves and what heroic deeds of the Air Force led to the rescue of more than 200 people from the stricken liner.

Hoewel aan almal bekend, neem min mense kennis van die feit dat Suid-Afrika oor 'n besondere lang kuslyn beskik, vanaf Alexanderbaai in die weste tot by die mees noordelike punt van KwaZulu-Natal, en dat die verantwoordelikheid vir soek-en-reddingsdienste aan die Suid-Afrikaanse Nasionale Weermag met al sy steundienste opgedra is. Dit is die Suid-Afrikaanse Lugmag (SALM) met sy vliegtuie en die Suid-Afrikaanse Vloot met sy skepe se hoofsaaklik om hierdie kuslyn te beskerm. Dat Suid-Afrika omsom word deur van die mees verraderlike seestrome en gepaardgaande snelveranderlike weersomstandighede ter wêreld lei noodwendig daartoe dat daar deur die eeue letterlik duisende skepe hulle watergraf aan die ongenaakbare kuslyn van die land gevind het. Die reddingspoging van die SALM om skipbreukelinge vanaf die Oceanos te lig, moet teen hierdie agtergrond gesien word.

Voordat die optrede van die SALM in besonderhede ontleed kan word, is dit noodsaaklik dat die leser van enkele sake moet kennis neem.

* Dept. Geskiedenis, Universiteit van die Vrystaat. E-posadres: barnards.hum@mail.uovs.ac.za.

Die taak van die patrolling en beskerming van Suid-Afrika se uitgebreide kuslyn, sowel as die 320km eksklusiewe ekonomiese sone, word uitgevoer deur die Suid-Afrikaanse Vloot en vliegtuie van die Suidelike Lugkommandement van die Suid-Afrikaanse Lugmag wat by Silwermyne, digby Kaapstad, gevestig is. In 'n onderhoud met 'n vorige bevelvoerder van die Suidelike Lugkommandement [sedert 1 Januarie 1991 die Suidelike Lugmagbevelspos (SLMBP), en vanaf 1 Julie 2004 die Gesamentlike Taktiese Hoofkwartier Wes-Kaap] het brig.genl. Andy Kapp hom soos volg oor die Suid-Afrikaanse Lugmag se rol in die maritieme verdedigingsproses van die land uitgelaat: "Southern Air Command and the South African Navy share the task of providing the seaward defence of the Republic of South Africa. This is a joint task and the South African Air Force and the South African Navy act in parallel capacities. But Southern Air Command's role is not purely a defensive one and its responsibilities are very diverse. Not only do we patrol the 1 200 nautical mile coastline of the Republic, but we are responsible for search and rescue duties as well. In this respect we provide an effective service to all nations whose ships travel past the coastline of our country.

Silvermine, which is situated near Cape Town, is the combined maritime headquarters of the two services involved in the protection of the Cape Sea Route and the patrolling of the South African waters. This is the communications centre where all joint operations are planned and the respective ships and aircraft are consequently tasked from here."¹

Die SALM word gedurende maritieme optredes gereeld deur vlooteenhede bygestaan. Dit is gewoonlik duikers van die Suid-Afrikaanse Vloot wat op skepe of vaartuie neergelaat word om die matrose of passasiers wat in nood is by te staan.

'n Volgende faktor wat in ag geneem moet word, is die feit dat die Suid-Kaapse kus in die maritieme wêreld as die watergraf van menige skepe bekend geword het. Die aanname dat dit van die gevaarlikste kuslyne in die wêreld is, word geboekstaaf deur die feit dat daar sedert die jaar 1 500 nC minstens 1 300 skepe hier vergaan het, hoofsaaklik in die winterstorms van die Kaap.² Verreweg die meeste het egter hulle seegraf tegemoet gegaan in die stuk kuslyn tussen Agulhas en Natal. Selfs onder normale omstandighede is dit geen maklik taak om hier te vaar nie - om van tydens stormagtige toestande nie eers te praat nie ...

¹ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met brig.genl. Andy Kapp.
² **Die Burger**, 5 Augustus 1991.

In 'n gesaghebbende en uiters interessante artikel in die **South African Shipping News and Fishing Industry Review** kom die outeurs tot die volgende gevolgtrekking: "The Greek Passenger liner, **Oceanos** sank on August 4 at 1330B at 32° 09S 29° 06E, that is four miles offshore in 100m of water. Wind and wave conditions were extreme; several ships in the area suffered damage, lost containers overboard, or reported storm conditions." Volgens hierdie artikel was die windsterkte op die Saterdag, die dag wat die Oceanos die hawe van Oos-Londen na Durban verlaat het, tussen 50 en 70 knope WSW met deininge van tot 14 meter hoog. "Sea surface temperatures in the region of the Oceanos storm varied from 20° to 22° and were no doubt responsible for the survival of many of the people rescued from the water. One person was picked up ten hours later, and another eight miles southwest of the Oceanos - proof of the rapidly-flowing Agulhas Current."³

Die volgende skematiese voorstellings gee 'n presiese prentjie van die weersomstandighede wat die belangrikste faktor was waarom hierdie reddingspoging van stapel gestuur moes word.

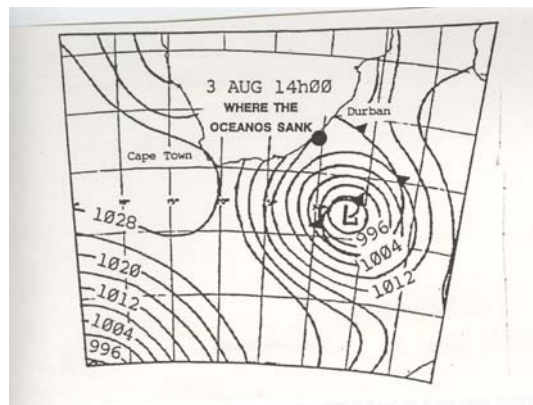


Fig. 1: Isobaric pattern of the South African coast at 1400 hrs, August 3, about the time the Oceanos sailed from East London.⁴

³ **South African Shipping News and Fishing Industry Review**, Vol. 46, No. 4, 1991, p. 9.

⁴ Ian Huster, Maritieme Weerkantoor, Kaapstadse Lughawe SA Weerburo; Mark Jury en Frank Shillingtoin, Oseanografiese Departement, Universiteit van Kaapstad; Ockert Malan, Forestet, WNNR, Stellenbosch.

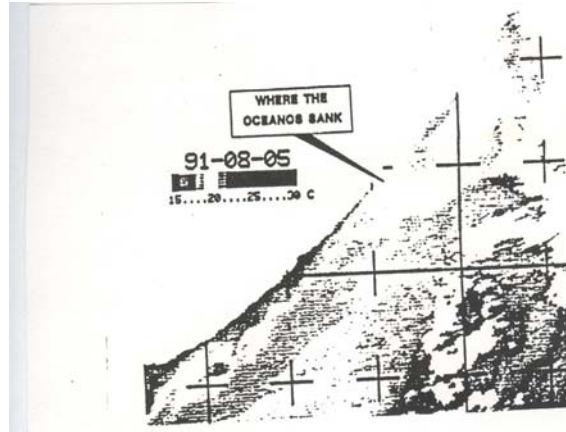


Fig. 2: Map of sea surface temperatures constructed from satellite measurements on August 5.⁵

'n Volgende faktor wat ter sake is, is die feit dat die Oceanos op een van die mees afgeleë plekke aan die hele Suid-Afrikaanse kus gestrand het. Brig.genl. Ben Kriegler, wat nou betrokke by die reddingsaksie was, se woorde was dat as 'n mens aan die hele kus die swakste plek vir 'n reddingspoging sou kies, dit juis tussen Oos-Londen en Durban aan die uitgestrekte, ruwe, rotsagtige kuslyn van die destydse "Transkei" sou wees.⁶ Soos reeds aangedui, het die Oceanos dan ook binne sig van Koffiebaai, 56km suid van Port St. Johns, 'n Transkeise kusedorpie met min inwoners, sy watergraf gevind. Maar selfs dit is nog nie die volledige prentjie nie, want die Transkeise kus is een van die relatief onontwikkelde gebiede van die land met byna geen kommunikasiestelsels nie - en die enkele telefone wat beskikbaar was, is deur die hewige storm in onbruik gestel. As voorbeelde van hoe afgeleë die gebied werklik is, dien die volgende inligting deur Kriegler verskaf:

Durban na Koffiebaai	-	300km (of sover soos Londen na Parys)
Pretoria na Koffiebaai	-	1 040km (of sover soos Londen na Berlyn)
Kaap na Koffiebaai	-	1 070km (of sover soos Londen na Nice). ⁷

Daarby was die Transkei in daardie stadium 'n onafhanklike republiek onder die bevel van genl. Bantu Holomisa. Die nodige diplomatieke voetwerk sou dus ge-

⁵

Ibid.

⁶

Leo Barnard-versameling. Bandopname van onderhoud met brig.genl. Ben Kriegler.

⁷

AJ Venter, **The chopper boys. Helicopters warfare in Africa**, Johannesburg 1994, p. 215.

doen moes word om 'n tydelike militêre basis vir die SAW aan die Transkeise kus in te rig.⁸

Dit bring ons by die Oceanos self, 'n Grieks-geregistreerde luukse passasierskip van die maatskappy Epirotiki wat ten tye van die skeepsramp reeds 39 jaar oud was en vyf naamsveranderinge ondergaan het. Oor die skip van 7 554 grt, sy seevaardigheid, die feit dat die skip gevaarlik oorgehel het ten spyte daarvan dat passasierskepe veronderstel is om gelyk na onder te gaan, die onuithoubare stank van menslike afval wat passasiers gedwing het om na hoër dekke te beweeg, ens., sal antwoorde vandag moeilik verskaf kan word.⁹ Die feit van die saak is dat 'n skip wat in seeterme reeds oud was, op 4 Augustus 1991 om 13:30 'n seegraf in 95 meter water gevind het.

Dan moet daar ook kortliks na die SALM verwys word wat 'n leeu-aandeel in die reddingspoging gehad het. Die Suidelike Lugmagsbevelpos op Silwermyl word spesifiek getaak om met maritieme operasies te help. So is die Maritieme Soekmeester die bevelvoerder van hierdie bevelpos wat ten tye van die Oceanos se probleme, brig.genl. Theo de Munnik was. Hierdie bevelpos tree in noue samewerking op met die Lugmagbevelpos by die Lugmag Hoofkwartier in Pretoria, 'n pos wat in daardie stadium deur brig.genl. Dick Lord gevul is. Dit is verder van belang om daarop te let dat die maritieme operasies van die Lugmag hoofsaaklik uitgevoer is deur die maritieme-lugmageskaders, wat in die Kaap, Port Elizabeth en Durban gestasioneer was. Dat hierdie mense, asook die personeel van Silwermyl, uitstekend opgelei was om die krisis die hoof te bied, lei nie twyfel nie. Die SALM het nie slegs personeel, waaronder Jinks Botes, na die VSA gestuur om die nodige opleiding te ondergaan nie, maar die verskillende eskaders het op 'n byna daaglikse basis mense uit die see en vanaf vaartuie gered - 'n situasie wat hulle in die krisis van die Oceanos, nuttig te pas gekom het.¹⁰

Dalk vat die woorde van brig.genl. Dick Lord, destydse bevelvoerder van die Lugmagbevelpos in Pretoria, die gebeure rondom die dramatiese reddingspogings van meer as 200 mense vanaf die Oceanos, met behulp van helikopters van die SALM, die beste saam: "I can tell you, for me it was clear that the bigger hand had the most important finger in the pie."¹¹

Daar is min Suid-Afrikaners wat nie op Sondag, 4 Augustus 1991, met beklemming oor die nuusbuletins verneem het van die luukse passasiersboot wat aan die Oos-

⁸ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met brig.genl. Dick Lord.

⁹ **Die Burger**, 5 Augustus 1991; **The Argus**, 5 Augustus 1991; **Weekend Argus**, 10 Augustus 1991.

¹⁰ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met lt.kol. Louter van Wyk.

¹¹ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met brig.genl. Dick Lord.

Kaapse kus tydens 'n hewige storm besig was om te vergaan nie. Verder ook dat die hulp van die SALM ingeroep is om met die reddingspoging te help. Dick Lord is vandag heel filosofies oor die gebeure wat enkele jare gelede die adrialien behoorlik laat pomp en die verbeelding van mense dwarsoor die wêreld aangegryp het. Volgens hom vind 'n noodgeval byna nooit gedurende normale werksure plaas nie en dikwels op die mees afgeleë plek denkbaar. "It is the very nature of an emergency", sê Lord.¹²

Met die reddingspoging om die skipbreukelinge van die Oceanos te verwyder, het een van die grootste maritieme operasies in die land se geskiedenis hom letterlik voor die oë van miljoene televisiekykers oor die wêreld afgespeel. Hoewel al vier weermagsdele, asook ander regeringsinstansies, private organisasies en individue betrokke was, was dit die SALM wat op hierdie Sondag die kroon gespan het op een van die suksesvolste maritieme reddingsoperasies ooit.

Voordat die SALM se hantering van die reddingsaksie in besonderhede beskryf gaan word, is dit dalk nodig om kortliks 'n opsomming van die tydsverloop te gee.

032250B Kaapstad Radio bel brig. de Munnik en rapporteer dat hulle 'n gesprek tussen Durban en Port Elizabeth Radiostasies monitor oor die Oceanos wat langs die Transkeise kus in nood verkeer.

Die volgende is die presiese boodskap soos deur Silwermyn ontvang:

TO MRCC SILVERMINE
 AT 03/2011UTC THE MASTER OCEANOS, SZPK REPORTED THAT THE SHIP IS TAKING WATER IN THE ENGINE ROOM. POSITION IS 32.08,48 29.07E 1.5 MILES FROM SHORE. 600 PERSONS ON BOARD. ABANDONING SHIP. REQUIRE IMMEDIATE ASSISTANCE. WEATHER HEAVY. SHIP WITH CALLSIGN SGQC REPORTED THAT HE IS 55 MILES FROM THE OCEANOS.
 MASTER OCEANOS REPORTS 2 LIFEBOATS IN WATER BUT HAVING PROBLEMS LAUNCHING MORE LIFEBOATS. SHIP TIANSH ANHAI REPORTS HIS POSN 3207S 2950E. SHIP WITH CALLSIGN 3EFG5 REPORT HIS ETA AT OCEANOS ABOUT 0145UTC. COMMUNICATIONS WITH OCEANOS CEASED AT 2335Z/03.

¹² **Ibid.**

- 0323200B tot 032330B Diensoffisiere in kennis gestel. Versoek LMHK Bevelspos vir bykomstige Pumas van Durban en C-130 van Waterkloof.
- 032315B Hawekaptein Oos-Londen skakel RKS Kaapstad met berig dat Oceanos met ± 600 mense aanboord in posisie 3207S 02906E in nood verkeer. Hawekaptein Durban bel en bevestig dat hulp benodig word.
- 032340B Helikopterbemannings van Durban, Pretoria en Kaapstad word opgeroep om so spoedig moontlik na Oos-Londen te vertrek. 1 xC130 word getaak om in gereedheid te kom vir ontplooiing en 1xC-160, beide van 28 Eskader op Waterkloof word getaak om met eerstelig in gebied soektog te begin.
- 040030B SA Vloot Bevelspos, verskeie vliegvelde, skepe in gebied en ander nooddienste word gewaarsku en op gereedheidsgrondslag geplaas.
- 040220B Voertuie van Metro Grens vertrek van Oos-Londen.
- 040545B Durban Radio rapporteer skepe arriveer in gebied en begin oorlewendes optel. Durban Pumas arriveer in gebied met mediese spanne van Med Kmdmt Natal en SA Vlootduikers.
- 040555B Voertuie van Metro Grens arriveer te The Haven. Lê landingsones LZs uit vir helikopters. Stig mediese pos en rus/hou area.
- 040555B C-160 begin soektog in gebied.
- 040615B DC3 Maritieme vliegtuig van 35 Eskader in Kaapstad arriveer in gebied.
- 040705B Durban Pumas begin oorlewendes van Oceanos af te lig.
- 040825B MLOS arriveer te The Haven en vestig kommunikasies met Pumas.
- 041000B C-130 arriveer te Umtata met mediese spanne van Pretoria.
- 041020B Nog net 46 oorlewendes op Oceanos.
- 041025B Alle oorlewendes in reddingsbootjies deur skepe opgepik (346).
- 041130B Alle oorlewendes af van Oceanos (225). Bevestig deur SA Vlootduikers.
- 041225B SA Leër (Groep 8 van Grahamstad)-elemente arriveer in gebied en begin patrollies op kus.
- 041330B Oceanos sink.

041500B	SA Vloot-aanvalsvaartuie arriveer in gebied en begin met oppervlaksoektog. Kuswagte 4 en 5 ook in gebied.
041500B	Oppervlak- en lugsoektogte gaan voort, aangesien daar nie van al die passasiers en bemannings rekenskap gegee kan word nie.
051800B	Soektog na oorlewendes word afgelas. Net een bemanningslid nog onverreken.
051900B	Alle oorlewendes verreken. (Bevestig deur TFC Tours)

Gesien vanuit die hoek van die Lugmag was die belangrikste rolspelers die volgende: Dick Lord in die Bevelspos in Pretoria, Theo de Munnik van Silwermyl in die Kaap en Lt.kol. (destyds maj.) Louter van Wyk, leier van die MLOS-span (Mobiele Lugoperasiespan). Dan was daar ook die verskillende vliegtuie en hulle bemanning wat by die reddingsaksies betrokke was.

'n Telefoonoproep om en by middernag op Saterdag 3 Augustus 1991 het Dick Lord wreed uit sy slaap geruk. Die boodskap het hom tot daadwerklike optrede aangespoor: "Sorry, Sir, to trouble you, but an ocean liner with 600 people on board is in trouble off the Cape Coast - and it is sinking." By die Bevelspos het hierdie oorlogsveteraan van verskeie oorgrensoperasies en self 'n drenkeling nadat sy vliegtuig in die see beland het, kalm en bedaard die beheer oor die reddingsoperasie oorgeneem. Omdat Theo de Munnik in die Kaap reeds sekere reëlins getref het, het Lord dit slegs bevestig en verskeie ander stappe geneem om die operasie so gou en doeltreffend as moontlik van stapel te stuur.¹³ Een ding is seker - daar was nie tyd om te mors nie, want die lewe van honderde mense was nou op die spel.

Sy eerste optrede was om 15, 19 en 30 Eskader te taak om soveel Pumas as moontlik na die gebied te stuur. Die 11 Pumas wat met die reddingspoging gehelp het, is later deur die dag ook deur twee Alouette III helikopters gehelp. Ten einde beheer op die grond te verseker, is 'n MLOS-span onder beheer van Louter van Wyk vanaf die Kaap met Pumas na die gebied gestuur. "He is a star", sê Lord vandag.¹⁴ 'n Verdere drie DC-3 Dakotas is ook vir die operasie gebruik. Vanweë die fatale gebrek aan kommunikasie by die ramptoneel het Lord 28 Eskader versoek om so vinnig as moontlik 'n C-160 na die gebied te stuur sodat hy presies kon weet wat aangaan, ten einde sy optrede te bepaal. Lt kol. Gawie Steenkamp, die gesagvoerder van die C-160, het na die gebied vertrek en vir sewe uur lank oor die operasionele gebied gebly om inligting te verskaf en as 'n lugherleistasie te dien. Met die aanboord kommunikasiestelsels van die C-160, was hy die skakel tussen Pretoria, Kaapstad, die MLOS, die skepe en ander vliegtuie in die gebied. Die

¹³ **Ibid.**

¹⁴ **AD Astra**, Oktober 1991

inligting wat vanaf Steenkamp na die MLOS-span gestuur is, was van onskatbare waarde. Uit dure ondervinding het Lord geweet dat die helikopters nie veel sonder vlootduikers kon uitrig nie en duikers van die Kaap en Durban is versoek om saam met die Pumas te gaan.

Dick Lord het die Vloot ook op 'n ander wyse by die operasie betrek. Vier aanvalsvaartuie vanaf Durban het so gou moontlik na die rampgebied vertrek, maar 'n onstuimige see, 'n wind van orkaansterkte en hoë deinings het verhoed dat hulle betyds kon opdaag. Hulle was egter betrokke by die aksies nadat die Oceanos reeds gesink het.

Van die grootste probleme wat Lord voorsien het, het hy op 'n vernuftige wyse opgelos. Deur diplomatieke kanale en met die hulp van Gert Terblanche, die SA Ambassadeur in die Transkei, het genl. Bantu Holomisa nie net toestemming vir die operasie gegee nie, maar ook sy volle samewerking aangebied. Dit was nou een operasie wat die SALM buite sy grense uitgevoer het, waarin politiek hoegenaamd geen rol gespeel het nie. Die ander probleem was dié van vliegtuigbrandstof, wat opgelos is deurdat 'n beperkte hoeveelheid in die vliegtuie vervoer is, en die res op die lughawe van Umtata verkry is. Die feit dat Umtata 'n entjie van die rampgebied geleë is (15 minute se vlugtyd), het bevel en beheer op die grond bemoeilik en waardevolle reddingstyd verlore laat gaan. Die laaste ernstige probleem wat Lord voorsien het, was dat 'n beperkte gebied oor die ramptoneel afgekondig moes word: 'n beperking van 5 000 vt en tien seemyl rondom die rampskip het dus gegeld vir die tydperk van die reddingsoperasie. As daar in aanmerking geneem word dat daar 19 vliegtuie van die SALM, plus 'n Boeing 737 van die SAL in 'n beperkte gebied betrokke was, spreek dit vanself dat die media en ander nuuskieriges sake lelik kon beduiwel, terwyl daar teen tyd gewerk is om mense van 'n sinkende skip af te red.¹⁵

Die mediese bystand aan die drenkelinge was die volgende saak waaraan Lord in hierdie middernagtlike ure sy volle aandag moes skenk. Nadat hy genl. Giep Booyesen, van die Suid-Afrikaanse Mediese Diens, geraadpleeg het,¹⁶ is 'n C-130 getaak om 'n volledige mediese span na die toneel te vervoer. Binne enkele ure was 48 mediese dokters, susters, verpleegsters en ander mediese personeel met mediese noodvoorraad gereed om na Koffiebaai te vertrek. Soos ook met die res van die operasie was die aanbod van hulp so oorweldigend dat meer as 40 personeel weg-gewys moes word vanweë 'n ruimteprobleem in die C-130. Maar Dick Lord het selfs verder gedink en teen 11:00 die oggend het 'n Caravan C208 van die Lugmag-basis Waterkloof met agt sielkundiges na die rampgebied vertrek om mense wat in trauma verkeer het, by te staan.

¹⁵ AD Astra, Oktober 1991.

¹⁶ Leo Barnard-versameling. Bandopname van onderhoud met genl. Giep Booyesen.

Wat laasgenoemde voorsorgmaatreëls betref, was dit gelukkig oorbodig, want niemand wat van die Oceanos af gered is, of die mense wat by die reddingsaksies betrokke was, het ernstige beserings opgedoen of ernstige trauma ervaar nie. Bogenoemde twee vliegtuie, die C-130 en Caravan, het reeds op Sondag, 4 Augustus, laat die middag, na die Lugmagbasis Waterkloof in Pretoria teruggekeer.

Tot sover die voorbereidings vir die operasie.

Daar is egter niemand wat beter gerat is om die storie van die Oceanos en die SALM se betrokkenheid daarby te vertel nie as Louter van Wyk, leier van die MLOS-span. Saterdag, 3 Augustus 1991, was 'n lang en uitputtende dag vir Van Wyk, want hy het reeds om 08:00 begin werk by sy verloofde se sakeonderneming. Teen 01:30 die Sondagoggend, nadat alles gesluit en die geld getel was, het hy ná 'n goeie dop whisky doodmoeg in die bed gekruip. Sy rus was egter van korte duur, want kol. Tiny Hollowes het hom na Ysterplaat ontbied met die opdrag om as leier van die MLOS-span vir die reddingsoperasie op te tree.¹⁷

Nadat hy haastig 'n paar kledingstukke in 'n tas gegooi het, het hy hom na Ysterplaat gehaas, wat behoorlik 'n miernes van bedrywighede was. Toe die personeel voltallig was, het Van Wyk en sy span met die Pumas uit die Kaap vertrek. Kol. Martin Louw, een van die vlieëniers van die Pumas, vertel dat hulle helikopters met marineband-radio's toegerus was - dit was 'n baie positiewe faktor, want anders sou kommunikasie met die MLOS en ook die skip onmoontlik gewees het.¹⁸ Op pad, nog in die donker, is daar op Port Elizabeth brandstofaanvulling gedoen en hulle het so met eerstelig by die rampgebied opgedaag. Tydens 'n vinnige lugverkenning van die gebied was dit vir hom duidelik dat Koffiebaai, vanweë 'n steil helling, nie geskik was om as basis vir die reddingspan te dien nie.

Minder as sewe km daarvandaan was 'n hotel/vakansiekompleks wat uit geboue en rondawels bestaan en as **The Haven** bekend gestaan het. Sommer so met die eerste oogopslag het van Wyk uit die lug gesien dat dit byna die ideale plek was; daar was 'n gebouekompleks waar beseerdes of trauma-oorlewendes behandel kon word; bungalows wat deur die MLOS-span benut kon word; en 'n nege-putjie gholfbaan waar die Pumas veilig kon land en die oorlewendes maklik behandel kon word. Daarby was die Oceanos vanaf **The Haven** in sig. Die eienaars van **The Haven**, Boet en Lynn Jacobs, se positiewe houding en optrede was een van die grootste redes waarom hierdie operasie met soveel sukses afgehandel kon word. "Vat die hotel, dit is joune, sê net wat moet ek doen", was die woorde waarmee Boet Jacobs

¹⁷ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met lt.kol. Louter van Wyk.

¹⁸ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met kol. Martin Louw.

vir Louter, sy bemanning en die Pumas verwelkom het.¹⁹ En oor 'n tydperk van twee dae het die Jacobse geen tyd of geld, tee, koffie of sop weerhou van angstige passasiers en doodmoeë lede van die SALM en later ook die SAW nie.

Nadat 'n bungalow inderhaas vir hom en sy span ingerig is, was Van Wyk se eerste taak om kommunikasie met Silwermyn, die Lugmag Hoofkwartier in Pretoria, asook met die verskillende vliegtuie te bewerkstellig. Met die kommunikasie op dreef, kon Van Wyk hom nou voltyds aan die taak wy waarvoor hy hom op die eensame Transkeise kus bevind het, naamlik die reddingspoging vanaf die Oceanos. In hierdie stadium is dit net van belang om te meld dat die Pumas van Durban eerste op die toneel was en dat hulle die eerste vrag drenkelinge, waaronder die Griekse kaptein en lede van sy bemanning, by **The Haven** kom aflaai het. Oor die optrede van kaptein Yannis Avranas, sy hond en sy kanaries, later heelwat meer.

Reeds vroeg die oggend het 'n Leërkolonel vanaf Groep 8, Oos-Londen, by Louter aangemeld met die woorde: "Ek het 50 troepe, 20 Samils (groot vragmotors vir vervoer) en 50 tente - wat kan ek vir jou doen?"²⁰ Louter is daarvan oortuig dat dit juis hierdie samewerking was wat veroorsaak het dat die media en nuuskieriges weggehou is, en sodoende ruimte en tyd geskep is om orde en gang aan die hele operasie te gee. Dit het alles en almal gefokus sodat die oorlewendes gou ontvang en tuisgemaak kon word.

'n Reddingspatroon is deur Louter uitgewerk waarvolgens agt duikers, vier voor en vier agter, op die **Oceanos** gehelp het om die oorlewendes in stroppe te kry sodat hulle deur die helikopters opgehys kon word. Omdat daar meer as 200 mense op die gevaarlik-oorhellende Oceanos was, moes die mense so gou moontlik verwyder word. Dit was vir almal duidelik dat dit bloot 'n kwessie van tyd was voordat hierdie eens trotse, luukse passasierskip onder die reuse deininge sou verdwyn.²¹

Die helikoptervlieëniërs het hulle eie kringvlugpatroon rondom die **Oceanos** uitgewerk. In die wind, wat nog tussen 50 en 80 knope gewaai het, en 'n deining van 5 tot 8 meter, met 'n gepaardgaande rowwe see, het die Pumas die Oceanos tweewee uit die houpatroon genader en gelyktydig mense op die voor- en agterdek opgepik. Om dit te bewerkstellig, moes elke Puma vir omtrent 30 sekondes onder bogenoemde omstandighede in stilhangvlug gaan, omtrent 20 meter bo die dek. Die maste en kables van die **Oceanos** moes terselfdertyd vermy en die onderkant van die hyskabel op 'n tienie op die dek geplaas word. Hierdie merkwaardige stuk vlieg-

¹⁹ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met lt.kol. Louter van Wyk.

²⁰ **Ibid.**

²¹ **Cape Times**, 5 Augustus 1991; **Die Burger**, 5/6 Augustus 1991; **AD Astra**, September 1995.

vernuf is elke keer uitgevoer wanneer twee mense opgepik is. Twee oorlewendes is per keer deur die vlootduikers in stroppe vasgemaak, waarna die Puma hulle opgetrek en oor die see verder opgehys het op pad terug in die houpatroon. Intussen het die volgende Puma inbeweeg om twee oorlewendes op te pik. Hierdie procedure is gevolg totdat die ruim van die Puma vol was. Die helikopter het dan na **The Haven** vertrek waar die passasiers met die grootste versigtigheid afgelaai en verder deur die mediese personeel versorg is. Een Puma kon daarin slaag om 64 skipbreukelinge vanaf die Oceanos te ontruim. Hierdie patroon is volgehou totdat die brandstof te laag was en dan is daar weer herbunkering in Umtata gedoen.²² Een Puma het die lyn so fyn gesny dat dit 'n kilometer of wat vanaf Umtata af 'n voorsorglanding weens brandstoftekort moes doen.

Intussen het die ander vliegtuie van die SALM, elkeen in 'n houpatroon bo die Oceanos, 'n bepaalde taak verrig. Steenkamp en sy bemanning in die C-160 het, soos reeds gesê, kommunikasie geskep en met die soektog gehelp, maar kon ook deurgaans oor die ontruiming verslag doen. Die Dakotas het in 'n spesifieke soekpatroon gevlieg en was op die uitkyk vir oorlewendes, reddingsbote of lyke. Die twee Alo's het dieselfde rol al langs die rotsagtige kus vervul.²³

Dit is belangrik om te weet dat die SALM 219 mense uit die meer as 500 aan boord gered het - die res het met behulp van reddingsbote van die Oceanos af weggekom en is deur skepe wat na die ramptoneel gevaar het, opgepik.²⁴ Daar was egter nie genoeg reddingsbote aan boord van die Oceanos nie en die 219 mense wat deur die SALM gered is, het hulle lewens te danke aan die heldhaftige optrede van elke persoon wat meegehelp het.

Gedurende die reddingsaksie het Louter van Wyk en sy span heelwat probleme ondervind, maar watter lugmagman wat 'n hele bosoorlog as helikoptervlieënier deurgemaak het, kan dit nou nie oplos nie? Kommunikasie met die Hoofkwartiere was een van hierdie probleme, want terwyl daar letterlik teen sekondes gewerk is om die mense van die Oceanos af te kry, het die radio deurlopend Van Wyk se aandag geveerg. Dit was dan gewoonlik die een of ander senior offisier wat dringend wou weet wat aangaan. Een man het egter begrip vir hierdie probleem gehad, en nadat Louter van Wyk met brig.genl. Ben Kriegler afgesprek het om elke halfuur met hom kontak te hê, het die volgende gesprek plaasgevind: Brig.genl. Kriegler: "Bevestig jy het komms probleme?! □?! komms probleme □J?!? Hou ons op hoogte ?!?!?! Ek kan niks hoor ?!?!"²⁵ Nodeloos om te sê dat die kommunikasieprobleem

²² **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met kol. Martin Louw.

²³ Dagboek, Silwermy - inskrywing deur Bevelvoerder.

²⁴ **The Argus**, 5 Augustus 1991. Van die handelsvaartuie wat betrokke was, was die **Great Nancy**, **Vadar Sibenik**, **Durban Anika**, **Nedlyod Mauritius**, **Reefer Duchess** en **Kuszuby II**.

²⁵ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met brig.genl. Ben Kriegler.

hiermee grootliks opgelos is.

'n Volgende probleem wat Van Wyk sommer baie vinnig opgelos het, was die onbehoorlike inmenging van die kant van die senior verteenwoordiger van die toeragentskap. Die dame was om die minste te sê arrogant en het "demand" dat sy met haar toeragentskap praat... en dit terwyl daar letterlik teen die tyd geveg is om almal van die skip af te kry. Toe sy nie na rede wou luister nie, is sy heel onseremonieel uit die bungalow geboender. Die volgende inmenging het gekom van die Skeepskaptein, Yannis Avranas, wat "demand" het om met sy skeepsredery te praat. Toe mooi praat en oortuiging ook nie wou help nie, het hy dieselfde paadjie as die lid van die toeragentskap gevolg.²⁶

'n Volgende probleem waarmee van Wyk te kampe gehad het, was dat een van die mense tydens die ophysprosedure uit die strop gegly en in die see beland het. Sonder om aan sy eie veiligheid te dink het Paul Wiley in die siedende see geduik. Hy was een van die duikers van die SA Vloot wat op die Oceanos neergelaat is om te help met die ontruiming van die boot. Hierdie manne het uiters waardevolle werk verrig en die lewens van baie passasiers gered.²⁷ Wiley het die drenkeling in die hande gekry en na 'n reddingsboot geswem waar die man na veiligheid gehelp kon word. Ten einde met die proses op die skip te help, het Wiley na die Oceanos teruggeswem en met behulp van 'n trapleer weer aan boord geklouter.

Die gelukkigste van al die passasiers was moontlik een van die werkers van die Casino wat bloot per toeval kilometers van die Oceanos af deur 'n Dakota in die see raakgesien is en deur 'n Puma opgepik is.²⁸ Oorlewering wil dit hê dat die man byna verdrink het, omdat 'n gordel om sy lyf met geld volgestop was wat hy uit die Casino sou geneem het.

Die laaste persoon is om 11:20 van die Oceanos af opgepik, byna ses uur nadat die Lugmag met sy reddingspoging begin het. Teen hierdie tyd het die SALM 219 mense opgepik. Dit moet egter duidelik gestel word dat Van Wyk in hierdie stadium nog nie seker was dat al die oorlewendes van die skip verwyder was nie. Ten einde dubbeld seker te maak, het hy die vlootduikers weer in die geweldige sterk wind en rowwe see, op die op-en-af bewegende Oceanos, wat nou so gevaarlik oorgehel het dat hulle hande-viervoet moes kruip, met die Pumas laat neerlaat. Nadat hulle vir oulaas in die gang geskreeu en aan die toe deure gehamer het, het die duikers die skip verlaat.

²⁶ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met lt.kol. Louter van Wyk.

²⁷ **Die Burger**, 25/26 Augustus 1991; **Cape Argus**, 25 Augustus 1991.

²⁸ Dokumentasie van Maritieme Reddingskoördinasiestruktuur, gedateer Augustus 1991, SLMBP 316/1/2.

Hulle was deel van die groep mense wat staan en kyk het hoe die Oceanos om 13:30 sy watergraf tegemoet gegaan het.²⁹

Omdat daar nie sekerheid oor die oorlewendes en moontlike drenkelinge was nie, het die SALM, op advies van Louter van Wyk, met die soektog voortgegaan totdat dit te donker was. Die helikopterbemanning het by die MLOS-span by **The Haven** aangesluit. Doodmoeg (hoe moeg is jy as jy, 'n lugmagman, nie eens 'n bier wil hê nie?) kon die operasie van die dag in oënskou geneem word. Tot almal se uitbundige vreugde is daar tydens die 20:00-nuusbulletin aangekondig dat al die oorlewendes van die Oceanos gered is - 'n operasie welgedaan. Nadat alle los drade die volgende oggend vasgeknoop en die laaste sake afgehandel is, kon die bemanning na hulle basisse vertrek.

En wat onthou 'n man wat vir twee dae lank nie 'n oog toegemaak het nie en wat op die grond die lugmagpoging moes beheer? "'n Diepe dankbaarheid dat ons honderde mense se lewens kon red weens puik samewerking. Die gedissiplineerde optrede van die mense op die skip se dek het tot hierdie uiters suksesvolle operasie bygedra", is Louter van Wyk se woorde as hy terugdink aan 4 Augustus 1991.³⁰

As die operasie in besonderhede ontleed word, is dit duidelik dat die SALM geen steen onaangeraak gelaat het om daarvan 'n sukses te maak nie. Die volgende opsomming van die kostes wat hulle tydens hierdie operasie aangegaan het, is 'n sprekende voorbeeld hiervan:

Eskader	VT Tipe	Vliegure	Totaal
19 Eskader	Puma	26.80	R 48 347,20
30 Eskader	Puma	81.00	R146 124,00
35 Eskader	Dakota	45.00	R 38 475,00
41 Eskader	Caravan	7.12	R 1 324,00
28 Eskader	C-130	2.80	R 9 604,00
28 Eskader	C-160	11.00	R 33 440,00
15 Eskader	Puma	25.6	R 46 182,00
15 Eskader	Alo	10.00	R 6 920,00
TOTAAL		209.32	R330 416,20

³¹

²⁹ **Die Burger**, 5 Augustus 1991, **Die Burger**, 6 Augustus 1991.

³⁰ **Leo Barnard-versameling**. Bandopname van onderhoud met lt.kol. Louter van Wyk.

³¹ **Suidelike Lugmagbevelspos – dokumentasie**, SLMBP/104/13/4/5, gedateer 25 September 1991. Vergelyk ook Venter, p. 216.

Die feit dat sovele lede van die SAW, en dan meer spesifiek die SALM, spesiale vererings gekry het, getuig van die dank en waardering vir die optrede van hierdie mense tydens die reddingspoging vanaf die Oceanos.

Uit watter hoek daar ookal na die ondergang van die Oceanos gekyk word, bly dit 'n menslike tragedie. Die inge oefende spanpoging van die SALM, asook die Vloot, Leër en mediese dienste het verseker dat daar geen lewensverlies was nie. In stadiums van die reddingspoging is daar gevrees dat mense hulle lewens verloor het ... en groot was die dankbaarheid toe daar geen lewensverlies was nie.

Die menslike hartseer, ang en bewoënheid word treffend in 'n berig in **Die Burger** van 6 Augustus 1991 weergegee: " 'n Verjaardag wat ek nooit sal vergeet nie...', het 'n aangedane mnr. Nevada van der Merwe van Hermanus gister op die lughawe D.F. Malan gesê kort nadat hy en sy vrou ná die seedrama aan die Transkeise kus met hul gesin herenig is. Mnr. Van der Merwe het eergister op sy verjaardag met ongeloof toegeklyk hoe sy kans om 'n gesellige partytjie op die Oceanos te hou, saam met die skip onder die golwe weggesak het. Gister het die trane vrylik gevloei toe hulle saam met die eerste groep Kaapse oorlewendes van die ramp op die lughawe aangekom het en die ang en onsekerheid van die laaste paar dae verby was. Ons kosbaarste juwele lê 'êrens op die bodem'. 'Dit was hel,' het mev. Van der Merwe gesê. 'Die hoek waarteen die skip oorgehel het om gered te word, was eenvoudig skrikwekkend. Voeg daarby die ontstui migste see wat jy jou kan voorstel. Ek het nog nooit so hard gebid nie.'"³²

Ook Tony Rooney en sy vrou Jenny kon van hulle noue ontkoming getuig. "She and her family were in the dining room, but they moved into a lounge where they sat the entire evening without any sleep. 'There was no water to drink and the toilets were revolting, but there was nothing that we could do.' She said that it was only when the helicopters came at first light that any of them had hope of leaving the Oceanos alive. 'The rescue teams were wonderful and they worked fast and efficiently and I have no doubt that our lives were saved. We felt that we were going to die and while we did not want to think about it, it seemed that not many of us would live through this ordeal.' She said that her family was airlifted to the Haven Hotel where they received emergency treatment before being allowed back home. 'We have lost all our possessions, but we came out of it with our lives and the feeling is great', said Mrs Rooney."³³

³² **Die Burger**, 6 Augustus 1991.

³³ **The Argus**, 5 Augustus 1991.

Die helikopters en hulle bemannings het onvermoeid gewerk om soveel mense so vinnig as moontlik gered te kry. Die byna onmoontlike vlugtoestande het verseker dat elke greintjie vliegvernuif en jarelange ondervinding aan die dag gelê moes word.

Daar bly egter heelwat onopgeloste vrae wat saam met die Oceanos die dieptes in is: Hoekom het die skeepskaptein en lede van die bemanning die sinkende skip reeds op die eerste Puma verlaat? Selfs sy redery se verklarings dat hy die reddingspogings vanaf die land wou koördineer sou nooit sy eer herstel nie. Hy het die eeu-oue tradisie van die see verbreek, naamlik dat die kaptein letterlik laaste sy skip verlaat. Die hoon van die media wêreldwyd sal hierdie Griek die res van sy lewe bybly.

Ander vrae is onder meer: Was die 39-jaar oue passasiersboot nog seevaardig? Was daar genoeg reddingsbote vir al die bemanning en passasiers? Hoekom het die Oceanos so gevaarlik oorgehel? Met die lysesie sou voortgegaan kon word.

Die reddingsoperasie het plaaslike en internasionale nuusberigte oorheers en groot lof is aan al die deelnemers toegeswaai, en meer spesifiek dan aan die optrede van die SALM.

Die Voorsitter van die Nasionale Seereddingsinstituut het in 'n brief van gelukwensing die volgende gesê: "Our congratulations to the men of the SAAF and to all the many others involved in preventing what could have been a disaster of 'TITANIC' proportions." Die Duitse lugvaarttydskrif **Aerokurier** het in 'n brief aan die MRKS gesê: "You, through your prompt action, ... returned precious life to those who were waiting in frightful anticipation."³⁴ **Lloyd's List**, die Britse koerant van die Lloyds versekeringsgroep het in sy redakteurskommentaar die graad van verligting van menselyding só uitgedruk: "The incident, which developed off the desolate coast of the Transkei on Saturday night had all the ingredients of a thorough sea tragedy of classic form. If the ship had to get into distress, it was only on the South African coast, virtually on the whole continent, that such succour for her passengers and complement would have been available."³⁵

Ook die Reuters-nuusagentskap het in 'n skrywe die Maritieme Reddingskoördinasiesentrum geluk gewens: "Congratulations to you and your staff ... it was so much a copybook example of media contact as it was a copybook rescue."³⁶

³⁴ Dokumentasie van Maritieme Reddingskoördinasiesentrum, SLMBP, 316/1/2, gedateer Augustus 1991.

³⁵ **Lloyd's List International**, (s.d.)

³⁶ **Suidelike Lugmagbevelspos – dokumentasie**, SLMBP, 104/13/4/5 gedateer September 1991.

'n Belangrike feit is egter dat die lede van die SALM deur hulle georganiseerde, doelgerigte, vinnige optrede daarin geslaag het om 219 drenkelinge vanaf die Oceanos te red, minute voordat dit in die ontstuimige waters van die Oos-Kaapse kus gesink het.

Die laaste woorde oor hierdie seedrama behoort aan Louter van Wyk, een van die stille helde:

"As gevolg van die hoë werklading was daar nie werklik tyd om te dink aan die moontlikheid van sukses of moontlikheid van mislukking nie. Daar was 'n taak om uit te voer en so gou as moontlik. My dank het net uitgegaan na die vlieëners. Hulle het koel en kalm voortgegaan en 'n reuse taak sonder enige stertswaaiery uitgevoer. Sonder die Lugmag, glo ek, sou tientalle mense omgekom het."³⁷

³⁷ **Leo Barnard-versameling.** Bandopname van onderhoud met lt.kol. Louter van Wyk.