

SESTIG JAAR SE MYNTEENMAATREËLSWERK IN DIE SUID-AFRIKAANSE VLOOT, 1947-2007 (3): OP WEG NA EN IN DIE NUWE SUID-AFRIKA, 1990-2007

André Wessels¹

Summary

The year 1990 set in motion a train of political events that led to the Republic of South Africa's first-ever truly democratic elections in 1994, which, in turn, led to the country's readmittance to the international community, and the opening up of new diplomatic and other opportunities. In the meantime, the then South African Defence Force underwent a process of rationalisation in the wake of the end of its involvement in the Namibian War of Independence and in the civil war in Angola, and in due course was amalgamated with other military forces to form the new South African National Defence Force. In this, the third and last article of a three-part study of mine-countermeasures (MCM) in the South African Navy during the years 1947 to 2007, a review is given of the work done by the Navy's MCM vessels from 1990 to 2007; i.e. by the four "River" class minehunters and the last four remaining "Ton" class minesweepers, as well as by the Type 351 minesweepers that replaced the "Tons" in 2001. Special emphasis will be placed on local as well as overseas flag-showing visits, and the importance of MCM for the South African Navy will also be evaluated.

1. INLEIDING

In twee vorige artikels² is 'n oorsig verskaf van mynteenmaatreëls (MTM)-werk in die Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) vanaf 1947 (toe die Vloot sy eerste naoorlogse mynveërs bekom het) tot en met 1989, toe die Namibiese Vryheidsoorlog (1966-1989) beëindig is – 'n konflik wat ook die buurland, Angola, betrek het. Intussen het die Republiek van Suid-Afrika (RSA) 'n nuwe staatspresident, mnr. FW de Klerk (in die plek van mnr. PW Botha) gekry en weldra het 'n totaal nuwe politieke bedeling in die land ontplooi, wat onder meer die ontbanning van organisasies soos die African National Congress (ANC), die vrylating van politieke gevangenes soos dr. Nelson Mandela, die begin van 'n onderhandelde skikkingsproses in 1990, en die uiteindelijke

1 André Wessels is 'n senior professor in die departement geskiedenis, Universiteit van die Vrystaat, Bloemfontein. E-posadres: wesselsa@ufs.ac.za. Hy is ook 'n besoekende genoot, University of New South Wales at the Australian Defence Force Academy (UNSW@ADFA), Canberra, Australië. Die navorsing vir hierdie studie is gedeeltelik moontlik gemaak deur finansiële steun wat van die Nasionale Navorsingsstigting (NNS) ontvang is.

2 A Wessels, "Sestig jaar se mynteenmaatreëlswerk in die Suid-Afrikaanse Vloot, 1947-2007 (1): die 'Algerine'- en 'Ton'-klas mynveërs, 1947-1966" en "Sestig jaar se mynteenmaatreëlswerk in die Suid-Afrikaanse Vloot, 1947-2007 (2): die 'oorlogsjare', 1966-1989", *Joernaal vir Eietydse Geskiedenis* 33 (3), Desember 2008, pp. 177-191 en 34(3), pp. 190-207.

bewindsoorname in 1994 deur die nuutverkose ANC-regering behels het. Die daarstel van 'n sogenaamde nuwe RSA het verreikende implikasies vir die land, sy mense en vir die ou Suid-Afrikaanse Weermag (SAW) ingehou. Laasgenoemde is in 1994 tot die Suid-Afrikaanse Nasionale Weermag (SANW) omskep, nadat dit reeds sedert 1990 'n dramatiese transformasieproses ondergaan het: enersyds deurdat dit ten opsigte van personeel en toerusting afgeskaal is nadat die oorlog "in die noorde" verby was, maar andersyds omdat verskillende militêre organisasies tot een nuwe SANW omvorm is.

Uitgaande van die standpunt dat MTM-vaartuie 'n relatief duur, dog noodsaaklike, deel van enige vloot se mondering moet uitmaak, word in hierdie, die derde en laaste artikel van 'n driedelige studie in verband met MTM-werk in die SAV in die jare 1947 tot 2007, die geskiedenis van die Vloot se vier "Rivier"-klas mynjagters en oorblywende vier "Ton"-klas mynveërs in die soms turbulente oorgangsjare 1990 tot 2007 kortliks bespreek. Die kort tydperk van die Tipe 351-mynveërs word ook behandel. Hoe het die transformasie van die SAW/SANW MTM-werk beïnvloed? Watter nuwe geleenthede het die nuwe politieke klimaat aan MTM-vaartuie gebied? In watter mate het hulle aan die verwagtinge voldoen? Waarom beskik die SAV in 2007 oor slegs drie mynjagters en geen mynveërs nie? Wat is die toekoms van MTM-werk in die Vloot? Hierdie en verwante vrae sal so ver as moontlik in die studie aangespreek word en ten slotte sal ook 'n kort, oorkoepelende evaluering van die hele periode 1947 tot 2007 gedoen word.

2. MTM-VAARTUIE IN 'N TYDPAK VAN TRANSFORMASIE, 1990-2000

Die einde van die Namibiese Vryheidsoorlog in 1989, en die onttrekking van die SAW aan dié gebied – en dus ook die einde van die SAW se betrokkenheid by die burgeroorlog in Angola – het tot die grootskaalse rasionalisasie van die SAW gelei. Aangesien die SAV reeds in die middel-tagtigerjare drasties afgeskaal is, kon dit nie bekostig om meer skepe te verloor nie. Dit het wel verdere besnoeiings wat betref fondse ondergaan, en gevolglik ook ten opsigte van personeel en die vermoë om skepe te ontplooi. Die Vloot het wel sy oorblywende vier "Rivier"-klas mynjagters en vier "Ton"-klas mynveërs behou, terwyl SAS *Pietermaritzburg* voorlopig as akkommodasieskip langsaan in Simonstad gebly het.

Op 2 Februarie 1990 (dieselfde dag toe pres. FW de Klerk sy epogmakende toespraak in die parlamentsgebou in Kaapstad gelewer het en die politieke geskiedenis van die land in 'n ander rigting gestuur het) is die "Rivier"-klas mynjagter SAS *Umhloti* (kdr. GP Basson) en die "Ton"-klas mynveër SAS *Windhoek* (kdr. GC Knox) weer in diens gestel.³ Op 16 Julie 1990 het die *Umhloti* die seiljag *Adena*, wat,

3 Suid-Afrikaanse (SA) Vlootmuseum (Simonstad): P Daykin (samesteller), *History of the Mine Countermeasures Flotilla 1922-1988* (getikte manuskrip, met addisionele fotokopieë) [hierna na verwys as die Daykin-manuskrip]-fotokopie van die program van die indiensstellingseremonie.

met twee bemanningslede aan boord, naby Quoin Point, in die omgewing van Kaap Agulhas in die moeilikheid geraak het, te hulp gesnel en na veiligheid gesleep.⁴

Op 22 Augustus 1990 het SAS *Umhloti* en die susterskip *Umzimkulu* Simonstad verlaat, gevolg deur die gevegsteunskip SAS *Drakensberg* op 27 Augustus. Die skepe het langs die weskus opgevaar en op 31 Augustus buite die Zaïrese (vandag Demokratiese Republiek van die Kongo, DRK) hawe Banana ontmoet voordat hulle dié hawe binnegevaar het. Die duikers, wat aan boord van die mynjagters was, het die obstruksies by die vasmeerplekke verwyder, asook in die hawe van Boma, ongeveer 80 km stroom-op in die Zaïre- (Kongo-) rivier. Die skepe het ook die rivierhawe, Matadi, besoek voordat na Simonstad teruggekeer is (aankoms: 25 September 1990). “Operasie Pullen” was die begin van noue samewerking tussen die SAW en ander Afrika-state.⁵

Op 24 Januarie 1991 het die *Umzimkulu* (kdr. GC Knox), met ’n oseaanograaf en nog vier ander wetenskaplikes aan boord, vanuit Simonstad na ’n gebied ongeveer 140 seemyl suid-suidwes vanaf Kaappunt vertrek om deel te neem aan “Project Glowarm” – ’n internasionale projek in verband met aardverwarming. Deur middel van ’n 40 m-lange buisvormige apparaat wat deur die skip getrek is, is temperatuurlesings van die water in dié omgewing, tot op ’n diepte van 750 m, geneem.⁶ Op 24 Maart 1991 het die mynjagter *Umkomaas*, saam met die aanvalsvaartuig *Oswald Pirow*, drie Spaanse vistreilers, wat onwettig in Namibiese gebiedswater visgevang het, op versoek van die Namibiese owerhede gearrester en na Lüderitz geleide gedoen (“Operation Marlin Spike”).⁷ Op 24 Mei 1991 het die gevegsteunskip *Tafelberg*, die mynjagters *Umkomaas*, *Umzimkulu* en *Umhloti*, die mynveër *Windhoek*, en die duikerondersteunings-/torpedo-herwinningsvaartuig *Fleur* in Durban aangekom tydens ’n opleidingsvaart. Hulle het weer op 27 Mei vertrek.⁸

In 1992 het die SAV sy 70ste bestaansjaar gevier. Tydens ’n herdenkingsvaart, wat tegelyk ook vir opleiding gebruik is, het die mynjagters *Umkomaas* en *Umgeni*, saam met agt ander SAV-oorlogskepe en twee duikbote, Port Elizabeth, Durban, Oos-Londen en Kaapstad in Maart 1992 besoek. Vervolgens het die mynjagters *Umkomaas*, *Umgeni* en *Umhloti* en die mynveër *Windhoek* op 3 April 1992, saam met ten minste 11 ander SAV-oorlogskepe en twee duikbote, aan ’n verbyvaart in Tafelbaai deelgeneem.⁹

4 *The Argus*, 13 Julie 1990, p. 2.

5 A du Toit, *South Africa's fighting ships past and present* (Rivonia, 1992), pp. 314, 321; *Vlootnuus/Navy News* 9, Januarie-Februarie 1991, pp. 12-13; *Paratus* 41(10), Oktober 1990, pp. 8-9.

6 Du Toit, p. 314; *Vlootnuus/Navy News* 10, April-Mei 1991, p. 10.

7 CJ Nöthling, *Geskiedenis van die Suid-Afrikaanse Weermag* 2 (Silverton, 1996), p. 56; *Jane's Navy International* 103(2), Maart 1998, p. 9.

8 *The Natal Mercury*, 22 Mei 1991, p. 1 en 25 Mei 1991, p. 3.

9 *Vlootnuus/Navy News* 11, November-Desember 1992, p. 8; *Paratus* 43(5), Mei 1992, p. 11; *Weekend Argus*, 4 April 1992, p. 4.

Intussen het dit al hoe moeiliker geword om die oorblywende vier bykans 40-jaar oue “Ton”-klas mynveërs operasioneel te hou. Ten einde dus die operasionele lewens van dié mynveërs te verleng, is besluit om hulle feitlik geheel en al te herbou. Indien nuwe MTM-vaartuie in daardie stadium aangeskaf kon word, sou dit R200-R300 miljoen per skip gekos het, iets wat in die lig van die besnoeiing van die Verdedigingsbegroting, en soveel te meer die Vloot se finansiële nood, nie moontlik was nie. Maar, selfs indien die geld beskikbaar was, kon die RSA, in die lig van die Verenigde Nasies (VN)-wapenverbod, wat steeds van krag was, nie maklik MTM-vaartuie aankoop nie. Daarom is besluit om die oorblywende mynveërs die een na die ander te herbou (hoewel uiteindelik slegs twee van die vier gemoderniseer is). Die R21,6 miljoen wat aan die herbou van die *Walvisbaai* bestee is, is as besonder kostedoeltreffend beskou. Die herbouing (wat 308 679 werksure in beslag geneem het) het onder meer die volgende behels: die hernuwing van 300 m² aluminiumplaat, die vervanging van ongeveer 45 000 klinknaels, die vervanging van 6 000 m rompplanke en die vervanging van ongeveer 26 000 hegboute. Die vernuwing van die skeepsrompe was ’n tydrowende proses, maar het goed verloop; om die masjinerie en bepaalde meganiese stelsels op te gradeer, was egter ’n besonder moeilike taak. Die herbouing het op 12 Maart 1990 ’n aanvang geneem en is op 15 Maart 1993 voltooi. Die skip se operasionele lewe is met ongeveer tien jaar verleng. Die herboude SAS *Walvisbaai* is die oggend van 13 April 1993 weer in diens gestel, met lt.-kdr. Abri Kampfer as bevelvoerder.¹⁰

Op 18 Julie 1994, onderweg na Durban, het die mynjagter *Umkomaas* ’n probleem met sy aandrywingstelsel ondervind, maar kon wel op eie stoom na die vlootbasis te Salisbury-eiland vaar. Aangesien die Vloot se marinehysers by dié basis onderhoudswerk ondergaan het, is die skip deur Portnet se drywende droogdok uit die water gelig, sodat herstelwerk gedoen kon word.¹¹ Op 2 September 1994 het die mynveër *Walvisbaai* en duikerondersteunings-/torpedoherwinningsvaartuig *Fleur* vanuit Simonstad op ’n besoek aan eilande in die Indiese Oseaan vertrek. Dit was die eerste keer in meer as 20 jaar dat ’n MTM-vaartuig van die SAV as ’n “grys diplomaat” van die RSA op ’n oorsese vlagvertoonvaart ontplooi is, en die eerste keer dat ’n MTM-vaartuig die nuwe vlag van die demokratiese RSA ná die April 1994-verkiesing oorsese vertoon het. Afgesien van diplomatieke oorwegings, was die doel van die vaart om die moreel van die MTM-flottielje te bevorder, opleiding-ter-see aan vlootlede te bied, die gedagte van gemeenskaplike sekuriteit in Afrika te bevorder en die beeld van die SAV uit te bou. Nadat by Durban aangedoen is (5 tot 6 September), is Tamatava in Madagaskar (11 tot 13 September), Port Louis in Mauritius (15 tot 17 September) en Port des Galets in

10 *Die Volksblad*, 13 April 1993, p. 5; *Vlootmus/Navy News* 12, Mei 1993, pp. 9, 18; SA Vlootmuseum, SAS *Walvisbaai*-lynboek: program van die herindiensstellingsereemonie, 13 April 1993; inligting verskaf deur kapt. Abri Kampfer, 16 Februarie 2009.

11 *Vlootmus/Navy News* 13, Augustus 1994, p. 7.

Réunion (’n Franse eilandkolonie; 18 tot 20 September) besoek. By laasgenoemde is oefeninge saam met twee Franse oorlogskepe gedoen. Op die terugvaart het die SAV-skepe as begeleiding vir die seiljagte wat aan die Beachcomber-seiljagwedvaart vanaf Mauritius na Durban deelgeneem het, opgetree. Die twee SAV-skepe het Durban op 25 September bereik en die volgende dag na Simonstad vertrek, waar hulle na afloop van ’n besonder suksesvolle ontplooiing op 29 September 1994 aangekom het.¹²

In die lig van toenemende besnoeiings aan die Vloot se begroting, die ouderdom van die *Pietermaritzburg* en stygende instandhoudingskoste, kon die Vloot dit nie bekostig om dié skip langer in stand te hou nie. Die hoop is in sekere kringe uitgespreek dat “PMB” sodanig opgeknop sou kon word dat hy op 6 Junie 1994 aan die vyftigste herdenking van D-Dag sou kon deelneem, maar fondse daarvoor kon nóg in Suid-Afrika nóg in Brittanje gevind word; ook nie ander fondse om die skip – wat nou in ’n uiters swak toestand was – as museumskip te bewaar nie, of as ’n veeldoelige toerisme-atraksie in die V&A Waterkant in Kaapstad in stand te hou nie. (Daar is selfs ’n SAS Pietermaritzburg Preservation Committee tot stand gebring wat die eerste keer op 15 Mei 1992 vergader het.) Op Saterdag 19 November 1994, net meer as 50 jaar nadat hy sy grootste oomblik van glorie beleef het as leierskip wat Geallieerde skepe se pad na Normandië op D-Dag oopgevee het, is SAS *Pietermaritzburg* met plofstof naby Miller’s Point in Valsbaai gekelder om ’n kunsmatige rif vir visse te vorm. Só het ’n heel besondere Royal Navy (RN)- en SAV-oorlogskip aan sy einde gekom.¹³

Vanaf 5 tot 6 April 1995 het die mynjagters *Umgeni* en *Umzimkulu* ’n besoek aan Lüderitz in Namibië gebring en daarna ook Walvisbaai (sedert 28 Februarie 1994 deel van Namibië) besoek (7 tot 9 April). Hulle het Simonstad op 2 April verlaat en was weer terug op 13 April 1995. Tydens die heen- en terugvaart het hulle, op versoek van die Namibiese regering, die Namibiese kus gepatrolleer (“Operation Namib Sands”); alles deel van die SAV se praktiese demonstrasie van ’n verbintenis tot streeksamewerking, vrede en sekuriteit.¹⁴ In Mei 1995 het die tweede reeks vlootmaneuvers (bekend as ATLASUR) tussen skepe van die vlote van die RSA, Brasilië, Argentinië en Uruguay plaasgevind – dié keer in Suid-Afrikaanse gebiedswaters. Aan ATLASUR II het, naas ses skepe van Suid-Amerika, ook ’n duikboot en tien oorlogskepe van die SAV deelgeneem, insluitende die MTM-vaartuie *Umgeni*, *Umzimkulu* en *Walvisbaai*.¹⁵

12 SA Vlootmuseum (Simonstad): Report of proceedings, Operation Maroela 2 to 29 September 1994; *Vlootnuus/Navy News* 13, November-Desember 1994, pp. 12-13; *Sunday Times*, 16 Oktober 1994, p. 4.

13 *Weekend Argus*, 12-13 November 1994, p. 19; *Staines Leader*, 19 Mei 1994, p. 1; *The Natal Mercury*, 15 November 1994, p. 6; *Vlootnuus/Navy News* 13, November-Desember 1994, p. 2; *SAS Pietermaritzburg (Naval Digest* 6, Junie 2002), pp. v, 20-24. In 2007 was net een van die oorspronklike 110 “Algerine”-klas nog in diens, naamlik die opleidingskip *Phosamton* (gewese HMS *Minstrel*) in Thailand. S Saunders (red.), *Jane’s fighting ships 2007-2008* (Coulson, 2007), p. 787.

14 *Vlootnuus/Navy News* 14, September 1995, p. 4.

15 *Ibid.*, Julie 1995, p. 15; *Salut* 2(7), Julie 1995, pp. 22-23.

Op 10 Maart 1996 het die mynveër *Walvisbaai* en die duikerondersteunings-/torpedoherwinningskip *Fleur* weer eens saam op 'n vlagvertoonvaart vertrek. Hulle het op 13 Maart by Walvisbaai aangedoen en op 22 Maart Port Gentil in Gaboen bereik – die eerste keer sedert 1959 dat 'n Suid-Afrikaanse MTM-vaartuig hom noord van die ewenaar bevind het. Na afloop van diplomatieke funksies aan boord van die skepe, is die terugvaart op 25 Maart aangepak, in die geselskap van die Gaboenese vloot se tenklandingsvaartuig die *President el Hadj Omar Bongo* wat in Kaapstad deur Denel opgeknip sou word. Onderweg is weer by Walvisbaai aangedoen (30 Maart tot 2 April) en drie drywende weerboeie is vir die RSA se departement van omgewingsake en toerisme in die see gelê.¹⁶ Die SAV hou gewoonlik jaarliks 'n omvangryke oefening bekend as “Exercise Red Lion”. Aan dié oefening in Oktober tot November 1996 het 'n duikboot en agt oorlogskepe deelgeneem, insluitende 'n mynveër en twee mynjagters.¹⁷

By meer as een geleentheid het skepe kernafval vanaf Europa om die Kaap na Japan vervoer. Die SAV was gewoonlik gereed om, indien nodig, die skepe te monitor; byvoorbeeld toe die Brits-geregistreerde vragskip *Pacific Teal* in die eerste week van Februarie 1997 om die Kaap gevaar het en dit deur die mynjagter *Umzimkulu* gemoniteer is.¹⁸ Die jaar 1997 is egter oorheers deur die SAV se 75ste verjaardagherdenking. Aan die begin van April 1997 het meer buitelandse oorlogskepe as ooit tevore (22 van 13 lande) op een slag in Simonstad en daarna ook in Kaapstad saamgetrek, en saam met 14 skepe en 'n duikboot van die SAV het hulle op 5 April aan 'n vlootrevue in Tafelbaai deelgeneem. Onder die SAV-skepe was die mynjagters *Umkomaas*, *Umhloti* en *Umzimkulu* en die mynveër *Walvisbaai*.¹⁹ As deel van die SAV se 75ste bestaansjaar-herdenkings, het die mynjagters *Umzimkulu* en *Umhloti*, saam met vier ander skepe en 'n duikboot, welwillendheidsbesoeke aan Port Elizabeth (26 tot 29 Junie 1997), Durban (1 tot 14 Julie) en Oos-Londen (17 tot 21 Julie) gebring.²⁰

Van tyd tot tyd het die Vloot se MTM-vaartuie aan soek-en-reddingsoperasies deelgeneem, byvoorbeeld toe die *Umkomaas* op 9 Januarie 1998 help soek het na die liggame van die twee insittendes van 'n ligte vliegtuig wat naby Kenton-on-Sea in die see gestort het.²¹ In Junie 1998 het die *Umzimkulu*, *Walvisbaai* en *Fleur* aan 'n MTM-oefening in Valsbaai deelgeneem.²² Die ontplooiing van 'n SAV-taakmag in

16 Lynboek: SAS *Fleur* (aan boord van die skip geraadpleeg, Durban, 8 Julie 1997); *Die Burger*, 6 April 1996, p. 3; *Vlootnuus/Navy News* 15, Junie-Julie 1996, p. 17.

17 SABC TV3, nuusbuletin, 20h00, 31 Oktober 1996; *Salut* 4(1), Januarie 1997, p. 33.

18 *Vlootnuus/Navy News* 16(2), 1997, p. 19; SABC TV3, nuusbuletin, 20h00, 2 Februarie 1997; *Die Volksblad*, 3 Februarie 1997, p. 3; Radio-nuusbuletins, SABC, RSG, 3 Februarie 1997.

19 Persoonlike waarnemings deur die outeur, Simonstad en Kaapstad, 31 Maart tot 6 April 1997.

20 SA Media Release, 20 Junie 1997. Die datum is dié van die skepe en verskil effens van dié van die (stadiger) duikboot.

21 *The Saturday Paper*, 10 Januarie 1998, p. 5.

22 SA Vloot Info Bulletin 35/98, 17 Junie 1998.

die Indiese Oseaan (Augustus tot September 1998) het weer eens in die teken van streeksamewerking in suidelike Afrika gestaan. Die gevegsteunskip SAS *Outeniqua*, die mynjagter *Umzimkulu* en die mynveër *Walvisbaai* het op 28 Augustus vanuit Simonstad vertrek, Durban besoek, en vervolgens by Maputo in Mosambiek en Dar es Salaam en Zanzibar in Tanzanië aangedoen – en aan die gesamentlike oefening “Interop East II” deelgeneem. Die skepe was op 20 September 1998 terug in Simonstad.²³

Vanaf 13 tot 28 April 1999 het “Operation Blue Crane”, ’n vredesmagooefening, in Suid-Afrika plaasgevind, met maneuvres op land by die Leërgevegskool te Lohathla, en ter see langs die kus van KwaZulu-Natal. Aan laasgenoemde het, naas ’n groot Indiese patrollieboot, ’n klein Franse patrollieboot, en ’n SAV-aanvalsvaartuig, ook die mynjagters *Umzimkulu* en *Umhloti*, en die mynveër *Walvisbaai*, deelgeneem.²⁴ Die volgende maand het die *Umhloti* en *Walvisbaai* ’n besoek aan Madagaskar gebring, waar hulle saam met skepe en/of personeel van die RSA, Frankryk, Madagaskar, Kenia, die Seychelles en Mauritius aan “Exercise Tulipe 99” deelgeneem het. Die twee SAV MTM-vaartuie was op 30 Mei terug in Durban en op 1 Junie in Simonstad.²⁵ Intussen is die tweede mynveër wat (sedert Augustus 1992) herbou is, naamlik die SAS *East London*, weer op 12 Februarie 1999, met kdr. Andrew Blake as bevelvoerder, in diens gestel. (Sy herbouing het R30 miljoen gekos. Die skip is geheel en al herbedraad, en verder is aluminiumplaat hernu, en talle rompplanke, hegboute en klinknaels vervang.) In Oktober 1999, tydens ’n besoek aan Durban, moes die skip met behulp van die skeepshyser by die vlootbasis uit die water gelig word ten einde herstelwerk te ondergaan.²⁶ Dieselfde maand het die jaarlikse “Exercise Red Lion” plaasgevind, hierdie keer tussen Simonstad en Saldanhaabaai, met as deelnemende skepe die mynjagters *Umzimkulu* en *Umhloti*, asook vier ander SAV-vaartuie en ’n duikboot.²⁷

Toe die jaar 2000 Kaap-na-Rio-seiljagwedvaart op 2, 3 en 8 Januarie 2000 in Tafelbaai ’n aanvang geneem het, was die mynjagter *Umzimkulu* die afsetterskip.²⁸ Op 19 Januarie 2000 en daaropvolgende dae was die *Umzimkulu* op besoek aan Durban.²⁹ Aan die einde van Junie/begin Julie 2000 het die mynjagter *Umhloti*, mynveër *Walvisbaai*, die duikerondersteunings-/torpedoherwinningsskip *Fleur* en klein patrolliebote *Tern* en *Tobie* ’n opleidingsvaart langs die Kaapse suidkus uitgevoer, en Mosselbaai en Knysna

23 *Defense Affairs of Africa and the Middle East* 1(3), November 1998, p. 13; *Salut* 6(1), Januarie 1999, p. 33.

24 *The Mercury*, 14 April 1999, p. 7, 23 April 1999, p. 1 en 28 April 1999, p. 9; *Daily News*, 14 April 1999, p. 1; *Navy News* 18(4), 1999, pp. 10-15.

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

26 Inligting verskaf deur kapt. Andrew Blake, 11 Februarie 2009; waarneming deur die outeur, Durban, 20 Oktober 1999.

27 *Navy News* 18(10), 1999, p. 12; inligting verskaf deur kapt. Andrew Blake, 11 Februarie 2009.

28 *Navy News* 19(2), 2000, p. 30.

29 Waarnemings deur die outeur, 19 en 23 Januarie 2000.

besoek.³⁰ Op 13 Augustus 2000 het die *East London* na Simonstad teruggekeer na afloop van ’n vyf-week opleidings- en patrollievaart langs die Ooskus, wat besoeke aan Mosselbaai, Port Elizabeth, Oos-Londen, Durban en Richardsbaai ingesluit het. In die loop van die vaart is twee vistreilers onderskep wat wederregtelik in Suid-Afrikaanse gebiedswaters visgevang het.³¹ Om 01h15, in die vroeë oggendure van 19 September 2000, is onder-lt. John Clarkson twee keer deur bevare seeman Wiseman Mchunu geskiet, terwyl hy in sy kajuit aan boord van die *East London* gelê en slaap het. Mchunu het homself daarna geskiet en is net voor 08h00 dieselfde dag in die hospitaal oorlede. Hoewel die gebeure aanvanklik as rasgedrewe beskou is, kon dit nie bo alle twyfel bewys word nie.³² Dit was die eerste keer dat so ’n insident in die SAV plaasgevind het, maar het gevolg op twee sodanige tipe skietvoorvalle in die SA Leër.³³

Die eeuwending het die einde van “Ton”-klas mynveërs in die SAV ingelui. Nadat hulle jare lank in reserwe gehou is – maar nooit herbou is nie – is die *Kimberley* en *Windhoek* in 1999 finaal aan diens onttrek, gevolg deur die herboude *Walvisbaai* en *East London* op 5 September 2001. Die *Kimberley* en *Windhoek* is ongeveer in Augustus 2003 in Simonstad opgebreek. Vir die *Walvisbaai*, wat die langste van alle “Tons” in die SAV aktief gedien het, het daar egter ’n tweede lewe gewag. In Augustus 2003 het die skip, nou tydelik as *Jenny* herdoop en in Brittanje geregistreer, op eie stoom via Gibraltar (26 September 2003) na die Middellandse See gevaar, waar hy die rol van Jacques Yves Cousteau se skip *Calypso* in die rolprent *The life aquatic with Steve Zissou* (gebaseer op die lewe van genoemde wetenskaplike) gespeel het. Die rolprent is in Italië in Napels en omgewing verfilm. (Die meeste van die *East London* se bo-werk is na Italië verskeep, om ook in laasgenoemde rolprent gebruik te word, waarna die skip se romp ook opgebreek is.) Nadat die *Walvisbaai/Jenny* sy “rolprentwerk” voltooi het, het die skip, nou bekend as *Jenny Millie*, vir 18 maande lank in Malta gebly. Daarna is die skip deur ’n kernbemanning via Port Said (Egipte), die Suez-kanaal en Jeddah (Saoedi-Arabië) na Dubai gebring (arriveer 2 Januarie 2006), waar sy nuwe eienaars die skip in ’n luukse plesierboot (met ’n swembad) omskep het.³⁴

30 *Salut* 7(8), Augustus 2000, p. 46.

31 *Navy News* 19(6), 2000, p. 6.

32 *The Mercury*, 20 September 2000, p. 5; *Die Volksblad*, 20 September 2000, p. 2; SA Vloot Info Bulletin 28/00, 21 September 2000; inligting verskaf deur kdr. RW Henderson, 3 Maart 2009.

33 *Die Volksblad*, 17 September 1999, pp. 1-3, 18 September 1999, pp. 1, 3-4, 6 en 19 September 2000, p. 1; *Beeld*, 11 Julie 2000, p. 1.

34 *Navy News* 20(5), 2001, p. 21, 22(4), 2003, p. 7 en 25(3), 2006, pp. 10-11; *Ships Monthly* 38(11), November 2003, p. 11; inligting verskaf deur AO Bruce Butterworth, 10 Februarie 2009. Soms word daar na die *Jenny Millie* verwys as *Jenni* (of *Jennie*) *Milley*. In die rolprent was die skip se naam *Belafonte*.

3. DIE TIPE 351-MYNVEËRS WORD AANGESKAF

Vise-adm. Robert Simpson-Anderson, Hoof van die SAV vanaf 1992 tot 2000, was sterk ten gunste van die behoud van die Vloot se MTM-vermoë. Ten einde die leemte te vul wat deur die onttrekking van die “Ton”-klas mynveërs gelaat is, het die Vloot ses Duitse “Lindau”-klas Tipe 351 mynveërs aangeskaf, teen die besonder billike prys van slegs ongeveer R1 miljoen elk. (Die totale koste, insluitende vervoer na Suid-Afrika, en onderdele, was sowat R30 miljoen.) In die jare 1958 tot 1960 het Wes-Duitsland 18 van hierdie mynveërs (verwant aan die Britse “Ton”-klas) in diens geneem. Hulle is in die negentigerjare aan diens onttrek. Die idee was van meet af aan dat die *Konstanz* (M1081) en *Ulm* (M1083) nooit in diens gestel nie, maar vir onderdele gebruik sou word (die eerste keer tot dusver in die SAV se geskiedenis dat skepe vir die gebruik van onderdele aangeskaf word). Die ander sou twee-twee op ’n slag in diens gestel word, terwyl die res in reserwe gehou of intussen opgeknop sou word. Die ander name was as volg: *Schleswig*, M1073 (wat in SAV-diens SAS *Tshwane*, M1222, sou word, maar in die praktyk nooit in diens gestel is nie), *Düren*, M1079 (SAS *Kapa*, M1223), *Paderborn*, M1076 (SAS *Mangaung*, M1224, maar in die praktyk nooit in diens gestel nie) en *Wolfsburg*, M1082 (SAS *Thekwini*, M1225). Die koopkontrak is op 10 November 2000 gefinaliseer.³⁵ In SAV-diens is die skepe dus stadsname gegee en het hulle gevolglik voortaan as die “City”-klas bekend gestaan. (Let daarop dat daar ’n historiese verbintenis met die voormalige diepsee-mynveër *Bloemfontein* was (*Mangaung*), en ook met die ou “Ton”-klas mynveërs *Kaapstad* (*Kapa*), *Pretoria* (*Tshwane*) en *Durban* (*Thekwini*)).

Die Tipe 351’s was reeds meer as 40 jaar oud toe hulle deur die SAV aangeskaf is; trouens, sommige was selfs ouer as van die “Tons” wat hulle vervang het. Almal is deur Ernst Burmester in Bremen gebou. Die *Schleswig* is op 1 Oktober 1957 te water gelaat en op 30 Mei 1958 in diens gestel; die *Paderborn* op 5 Desember 1957 te water gelaat en op 16 Desember 1958 in diens gestel; die *Düren* op 12 Junie 1958 te water gelaat en op 22 April 1959 in diens gestel; die *Konstanz* op 30 September 1958 te water gelaat en op 23 Julie 1959 in diens gestel; die *Wolfsburg* op 10 Desember 1958 te water gelaat en op 8 Oktober 1959 in diens gestel; en die *Ulm* op 10 Februarie 1959 te water gelaat en op 7 November 1959 in diens gestel. In 1981 tot 1983 is die ses skepe wat later deur die SAV aangekoop is, in Duitse diens tot Troika-beheerskepe omskep; met ander woorde, voortaan was hulle in staat om elk drie klein afstandbeheerde “Seehund”-mynveërs te beheer. Die skepe het self ’n beperkte mynveegvermoë behou. Die skepe se rompe is

35 S Saunders (red.), *Jane’s fighting ships 2003-2004* (Coulson, 2003), p. 645; *The Mercury*, 14 Maart 2001, p. 4; *Navy News* 20(2), 2001, pp. 14-15. Dit is interessant om daarop te let dat die *Thekwini* se wimpelnommer M1223 (nie M1225 nie) en dié van die *Kapa* M1225 (nie M1223 nie) moes gewees het, maar dat ’n klerklike fout tot die omruiling van die nommers aanleiding gegee het. Inligting verskaf deur kap. Theo Stokes, 16 Februarie 2009.

van hout gebou, was 47,1 m lank, 8,3 m breed en het ’n diepgang van 2,8 m gehad; die standaardverplasing was 370 ton, die volvragverplasing 465 ton; die snelheid 16,5 knope; die bemanning het uit vier offisiere bestaan asook 40 ander matrose. Die hoofbewapening het uit ’n enkelloop-40 mm Bofors 40/70-kanon op die voordek (’n meer moderne weergawe van die 40 mm Bofors 40/60 wat jare lank in die SAV in diens was, onder meer aan boord van die “Algerine”- en “Ton”-klas mynveërs) bestaan. In Duitse diens het elke skip ook twee lanseerders vir Stinger-lugafweermisiele gehad, maar in SAV-diens is dit met twee enkelloop-12,7 mm masjiengewere vervang. (Die 40 mm 40/70-kanonne is nooit in SAV-diens gebruik nie.) Hulle is almal ongeveer in 1999 aan Duitse vlootdiens onttrek.³⁶

Die SAV se doel was om die skepe vir mynveegwerk te oorweeg, maar hulle is van meet af aan vir patrolling en opleiding gebruik, al het die skepe hul Troika-vermoë (onbenut) behou. Daar was nooit planne om afstandbeheerde “Seehund”-mynveërs vir gebruik deur die SAV te bekom nie. Die Tipe 351’s is as ’n tussentydse vervanging van die laaste vier “Tons” beskou, was nie deel van die omvangryke wapenpakket nie (met ander woorde die pakket waarvolgens die Vloot vier nuwe fregatte en drie nuwe duikbote van Duitsland gekoop het), en daar is vir die Tipe 351’s uit die bestaande verdedigingsbegroting betaal.³⁷

Nadat die aankoop van die Tipe 351’s onder leiding van vise-adm. Robert Simpson-Anderson in 2000 gefinaliseer is, het die ses “nuwe” mynveërs vroeg die oggend van 9 Maart 2001 aan boord van die Noorweegse trekskuit *UR-161*, wat deur die sleepboot *Fairplay XIV* getrek is, na afloop van ’n vaart van 43 dae vanaf Duitsland in Simonstad aangekom. Nadat die trekskuit vasgemeer het, is dit in die water laat sak, sodat die mynveërs kon afdryf.³⁸ Met die aankoms van die ses Tipe 351’s, was daar nou weer 14 MTM-vaartuie in Simonstad – iets wat laas in 1987 die geval was (voordat die ses “Tons” wat in 1985 aan diens onttrek is, verkoop is of die hawe as museumskepe verlaat het; destyds 15, indien die stadiese *Pietermaritzburg* bygereken word). Alles is in werking gestel om twee van die Tipe 351’s so gou as moontlik in diens te stel, maar die skepe het blykbaar van meet af aan bepaalde probleme ondervind. Almal in die Vloot was ook nie ten gunste van die behoud van die MTM-vaartuie nie. Die skepe kon vars water net vir ongeveer ’n week aan boord stoor. In Duitse diens was dit nie ’n probleem nie, want hulle is langs dié land se kort kuslyne aangewend, maar in SAV-diens sou hulle dus nie – soos die “Tons” – geredelik tydens vlagvertoonvaarte ontplooi kon word nie. ’n Verdere probleem vir diens in die SAV was dat net in een van die skepe (die *Paderborn*) lugreëling geïnstalleer was – geen probleem in Duitse

36 Saunders (red.), p. 465; J Moore (red.), *Jane’s fighting ships 1984-85* (Londen, 1984), p. 199; inligting bekom tydens besoek aan SAS *Thekwini*, Simonstad, 19 Maart 2002; *5 Jahre Bundesmarine* (Frankfurt, 1961), p. 36.

37 *The Mercury*, 17 November 2000, p. 4.

38 *South African Soldier* 8(1), Junie 2001, p. 25; *Navy News* 20(2), 2001, pp. 14-19.

diens waar dit gewoonlik koel, soms baie koud en baie keer reënerig is nie, maar in die warm Suid-Afrikaanse somers het dit tot groot ongemak aan boord gelei. Die *Kapa* is gevolglik met verloop van tyd van lugreëling voorsien. Verder het die rompe probleme gegee en was daar boonop ook tegniese probleme en probleme met onderdele. Die skepe was dus nie werklik koste-effektief nie.³⁹

Op 14 Junie 2001 het die *Kapa* die eerste keer met ’n SAV-bemanning gevaar, terwyl die Duitse opleidingspan wat na Suid-Afrika gekom het om die SAV te help om die skepe in te faseer, byderhand was om hulp te verleen. In Julie 2001 het die *Thekwini* ’n proefvaart na Saldanhaabaai onderneem. Die Suid-Afrikaanse kabinet wou die eerste twee Tipe 351’s so gou as moontlik ontplooi en gevolglik is *Kapa* en *Thekwini* op 5 September in diens gestel (dieselfde dag as toe die *Walvisbaai* en *East London* vir outlaas aan diens onttrek is), hoewel hulle nog nie ten volle operasioneel was nie. SAS *Thekwini* (lt.-kdr. Theo Stokes, die eerste en enigste SAV-bevelvoerder ooit van dié skip) het aan die begin van Desember 2001 alleen vanaf Simonstad na Port Elizabeth, Oos-Londen en Mosselbaai gevaar en toe (vanaf laasgenoemde) saam met die *Fleur* na Simonstad teruggekeer.⁴⁰

In die lig van herstrukturering in die SAV en die feit dat die Tipe 351’s nie aan die verwagtinge voldoen het nie (of nie werklik die geleentheid gebied is om te wys waartoe hulle in belang van die SAV in staat was nie) is die *Thekwini* (wat ’n ernstige enjinprobleem opgedoen het; iets wat baie duur sou wees om op te los) na slegs nege en ’n half maande op 21 Junie 2002 uit diens gestel⁴¹ – om nooit weer in diens geneem te word nie. Die *Kapa* het nog tot 2 Junie 2006 in diens gebly, toe hy ook uit diens gestel is.⁴² Die *Mangaung* en *Tshwane*, wat veronderstel was om in die plek van die *Thekwini* en *Kapa* in diens te roteer, is nooit in diens gestel nie – die eerste (en hopelik die laaste) keer ooit in die geskiedenis van die SAV dat skepe aangeskaf word met die doel om ter see aangewend te word, maar nooit in diens gestel word nie. Die *Konstanz*, een van die twee skepe wat vir gebruik as onderdele aangeskaf is, is op 1 November 2007 tydens die SAV se jaarlikse “Exercise Red Lion” naby Kaappunt deur Exocet MM40 oppervlak-tot-oppervlakmissiele wat vanaf die fregatte *Amatola* en *Isandlwana* afgevuur is, gekelder. (Dit was die eerste keer dat hierdie nuwe oppervlak-tot-oppervlakmissiele deur die Vloot se nuwe fregatte afgevuur is.) Hoewel die Tipe 351’s slegs ’n beperkte rol in die geskiedenis van die SAV gespeel het, het hulle waardevolle opleidingsgeleenthede aan Vlootlui gebied, in besonder aan swart matrose.⁴³

39 Inligting bekom tydens ’n besoek aan SAS *Thekwini*, Simonstad, 19 Maart 2002; inligting verskaf deur kapt. Theo Stokes, 16 Februarie 2009.

40 *Navy News* 20(5), 2001, pp. 20-21; inligting verskaf deur kapt. Theo Stokes, 16 Februarie 2009.

41 Inligting verskaf deur skout-adm. (JG) Arné Söderlund, 9 Februarie 2008.

42 Kyk onderafdelings 4 en 5, *infra*, vir meer besonderhede omtrent die *Kapa* se rol.

43 *The Mercury*, 21 November 2007, p. 4; *Navy News* 27(6), 2007, p. 23; CH Bennett en AG Söderlund, *South Africa's Navy: a navy of the people and for the people* (Simonstad, 2008), pp. 61, 101.

4. MTM-BEDRYWIGHEDE AAN DIE BEGIN VAN DIE NUWE MILLENNIUM, 2001-2007

Op 8 Mei 2001 was die mynjagter *Umzimkulu* en die duikerondersteunings-/torpedoherwinningskip *Fleur* by 'n reddingsoperasie betrokke, toe hulle die vistreiler *Martinho* naby Kaappunt te hulp gesnel het.⁴⁴ Op 18 Junie 2001 het die *Umhloti* saam met die gevegsteunskip SAS *Outeniqua* vanuit Simonstad op 'n vlagvertoonvaart na die Britse eiland St Helena in die middel van die Atlantiese Oseaan vertrek. Tydens dié besoek (23-28 Junie) is die grafte van Boerekrygsgevangenes uit die Anglo-Boereoorlog opgeknop. Die skepe was op 4 Julie terug in Simonstad.⁴⁵ Op 2 Augustus 2001 het die *Umzimkulu* 'n Taiwanese vistreiler suid van Kaappunt onderskep, waar dit onwettig vis gevang het en die skip is vervolgens na Kaapstad geleide gedoen.⁴⁶ Die mynjagter *Umhloti* en die mynveër/patrollieboot *Kapa* het aan die jaarlikse “Exercise Red Lion” (Oktober 2001) deelgeneem, saam met ses ander SAV-skepe (die mynjagter *Umzimkulu* en die mynveër/patrollieboot *Thekwini* sou ook deelgeneem het, maar moes onttrek weens onderskeidelik 'n masjien- en 'n rompprobleem).⁴⁷

In die laaste week van Januarie/eerste week van Februarie 2002 het die *Umzimkulu* en *Kapa* Mosselbaai besoek. Daarna was die *Umzimkulu*, saam met twee ander SAV-skepe, vanaf 21 tot 25 Februarie 2002 by die V&A Waterkant in Kaapstad vasgemeer, terwyl daar 'n fees in die Kaapstadse hawe gehou is.⁴⁸ In Maart/April 2002 is die SAV se 80ste bestaansjaar herdenk, onder meer tydens die Vlootfees in Simonstad (22-24 Maart), waartydens talle skepe oop was vir die publiek, insluitende die mynjagters *Umzimkulu* en *Umhloti*, en die mynveër *Thekwini*.⁴⁹ Op 12 April 2002 het die *Thekwini* en die “Namacurra”-klas hawepatrollieboot Y27 die seilboot *Waveguide* in Valsbaai te hulp gesnel en verhoed dat dit op die rotse loop.⁵⁰ In September 2002 het die mynveër/patrollieboot *Kapa* 'n welwillendheidsbesoek aan Kaapstad gebring.⁵¹ Vanaf 14 tot 24 Oktober 2002 is die *Umzimkulu*, *Umhloti* en *Kapa*, saam met vier ander SAV-skepe en 'n duikboot, tussen Simonstad en Port Elizabeth ontplooi tydens die jaarlikse “Exercise Red Lion”.⁵² Op 1 tot 2 November 2002 was die *Kapa* weer eens in Kaapstad, dié keer vir die Burgermageenheid SAS *Unitie* se jaarlikse oefening.⁵³

44 *Navy News* 20(3), 2001, pp. 18-19.

45 *Ibid.* 20(5), 2001, p. 13; inligting verskaf deur kdr. AJK Uys.

46 SABC TV2, nuusbuletin, 19h00, 3 Augustus 2001.

47 SAV-video in verband met “Exercise Red Lion 2001”.

48 SAN Splashes 06/02, 6 Februarie 2002.

49 Waarnemings deur die outeur, wat aan boord van die skepe gegaan het, 22-24 Maart 2002.

50 SAN Splashes 14/02, 16 April 2002 en 15/02, 18 April 2002.

51 *Navy News* 21(6), 2002, p. 6.

52 *Ibid.*, pp. 16-19; *South African Soldier* 10(1), Januarie 2003, p. 24; *Beeld*, 26 Oktober 2002, p. 8; *Die Burger*, 10 Oktober 2002, p. 2

53 *Navy News* 22(1), 2003, p. 10.

Op 4 Januarie 2003 is die kanon waarmee die Kaap-na-Rio-seiljagwedvaart begin is, vanaf die myn jagter *Umhloti* gevuur.⁵⁴ Aan die einde van Februarie/begin Maart 2003 het die *Umhloti*, *Umzimkulu* en *Kapa* Port Elizabeth vir 'n hawefees besoek.⁵⁵ Op 5 Junie 2003 is die *Fleur* aan diens onttrek, en sedertdien word die *Umzimkulu* van tyd tot tyd vir duikerondersteunings- en torpedoherwinningswerk ingespan. Vanaf 2 tot 23 Junie 2003 het die jaarlikse “Exercise Red Lion” plaasgevind. Hierdie keer het die *Umzimkulu*, *Umhloti* en *Kapa*, saam met ses ander SAV-skepe en 'n duikboot, daaraan deelgeneem. Op 19 Junie moes die *Umhloti* na Simonstad terugkeer met 'n aandrywingsprobleem.⁵⁶ Vanaf 30 Julie 2003 tot 10 Maart 2005 was lt.-kdr. Bubele (“Bravo”) Kitie Mhlana, 'n voormalige lid van die ANC se gewapende vleuel, Umkhonto weSizwe (MK), bevelvoerder van SAS *Kapa* – die eerste keer dat 'n swart persoon 'n noemenswaardige SAV-oorlogskip aangevoer het; en vanaf 22 Februarie 2007 was hy die eerste swart persoon om 'n fregat (SAS *Isandlwana*) in die SAV aan te voer.⁵⁷

In die tweede week van Maart 2004 het die mynveër/patrollieboot *Kapa*, saam met die aanvalsvaartuie *Galeshewe*, *Adam Kok* en *Isaac Dyobha*, Port Elizabeth besoek, om saam te val met dié stad se hawefees. Op 13 en 14 Maart was die skepe oop vir die publiek.⁵⁸ Vanaf 30 Augustus tot 23 September 2004 het die mynjagters *Umhloti* en *Umzimkulu* saam met nege ander SAV-vaartuie aan die jaarlikse “Exercise Red Lion” deelgeneem.⁵⁹ Omstreeks hierdie tyd is die Vloot se MTM-vermoë geëvalueer en 'n nuwe strategie geformuleer. In Desember 2004 is 'n memorandum van verstandhouding ter ondersteuning van die Vloot se MTM-doelwitte in Admiralty House, Simonstad, onderteken.⁶⁰ Alles dui daarop dat die Vloot in die toekoms nie meer spesialis-MTM-vaartuie gaan hê nie, maar wel MTM-toerusting wat vanaf meerdoelige patrolliebote ontplooi sal kan word.

Op 17 Februarie 2005 was die *Umhloti* en *Kapa* onder die 11 SAV-skepe wat in Valsbaai aan 'n afskeidsvaart ter ere van die uittrede van die Hoof van die Vloot, vise-adm. Johan Retief, deelgeneem het.⁶¹ Presies drie maande later, op 17 Mei 2005, het die *Umkomaas* en *Umhloti* aan 'n afskeidsvaart ter ere van die uittrede van die Hoof van die SANW, genl. Sipiwe Nyanda, deelgeneem.⁶² Twee mynjagters (die *Umhloti* en die *Umkomaas*) het onder meer aan “Exercise Red Lion 2005” (Augustus-September

54 SABC TV2, nuusbuletins, 19h00, 4 Januarie 2003 en 11 Januarie 2003. Die groter seiljagte het op 11 Januarie 2003 vertrek.

55 *Die Burger*, 27 Februarie 2003, p. 4.

56 *Navy News* 22(4), 2003, pp. 11, 14-16, 21; *The Mercury*, 11 Junie 2003, p. 5; *Volksblad*, 30 Mei 2003, p. 5.

57 *Navy News* 26(2), 2007, p. 20; *Volksblad*, 31 Julie 2003, p. 18; *South African Soldier* 19(10), Oktober 2003, p. 23; *Pretoria News*, 23 Februarie 2007, p. 13; *Citizen*, 23 Februarie 2007, p. 2.

58 *Navy News* 23(2), 2004, pp. 38-39.

59 *Ibid.*, 23(5), 2004, pp. 34-35; *Pretoria News Weekend*, 25 September 2004, p. 8.

60 *Navy News* 24(1), 2005, pp. 2, 7.

61 *Ibid.*, 24(2), 2005, pp. 18-19.

62 *Ibid.*, 24(4), 2005, pp. 28-29; SABC TV2, nuusbuletin, 19h00, 17 Mei 2005.

2005) deelgeneem.⁶³ Hierdie oefening het die Vloot voorberei om vervolgens aan die SANW se gesamentlike “Exercise Ndlovu” deel te neem (Oktober 2005). Ses SAV-skepe, insluitende die *Umhloti* en *Umkomaas*, het aan laasgenoemde deelgeneem.⁶⁴

Tydens die jaarlikse Vlootfees, 24 tot 26 Maart 2006, was die *Umhloti*, *Umkomaas* en *Kapa* oop vir die publiek.⁶⁵ Dit was die laaste keer dat ’n Tipe 351-mynveër vir die publiek oop was. Op 2 Junie 2006 was dit die einde van die Tipe 351-era in die geskiedenis van die SAV, want op dié dag is die SAS *Kapa* vir oulaas uit diens gestel.⁶⁶ In die vorige onderafdeling is reeds verwys na die sinking van die *Konstanz* tydens ’n oefening. (Die ander vyf Tipe 351’s sal ook met verloop van tyd as teikens gebruik of verkoop en as skroot afgetakel word.) Nou bly slegs drie “Rivier”-klas mynjagters (die *Umkomaas*, *Umzimkulu* en *Umhloti*) oor om die MTM-vlag in die SAV hoog te hou – en dit doen hulle steeds suksesvol. (Die vierde mynjagter, die *Umgeni*, is in 1996 beskadig toe die skip se romp tydens ’n vasmering hard teen die kaai gebots het. In die verlede is sodanige skade aan die Vloot se MTM-vaartuie herstel, maar dit is finansieel gesproke nie die moeite werd geag om die *Umgeni* te herstel nie. Die skip word sedertdien in reserwe gehou en vir onderdele gebruik, maar kan – indien nodig – steeds herstel word.)⁶⁷

In Augustus 2006 is die duiker-oefening “DIVEX’06” in Richardsbaai gehou, met die mynjagter *Umkomaas* (asook die aanvalsvaartuig *Galeshewe*) as deelnemers.⁶⁸ Op 28 Desember 2006 was die *Umkomaas* in Tafelbaai as afsetterskip om die begin van die seiljagwedvaart vanaf Kaapstad na die eiland St Helena met ’n kanonskoot aan te dui.⁶⁹

Op 21 September 2007, nie lank nie nadat dit presies 60 jaar was sedert Suid-Afrika sy eerste naoorlogse mynveër, HMSAS *Bloemfontein*, op 8 September 1947 in diens gestel het, het lt.-kdr. Musawenkosi (“Kop”) Nkomonde die tweede swart bevelvoerder van ’n SAV MTM-vaartuig geword, toe hy die bevel van die SAS *Umkomaas* oorgeneem het; die eerste keer dat ’n swart persoon ’n “Rivier”-klas mynjagter aanvoer.⁷⁰ In die loop van 60 jaar het die Suid-Afrikaanse Seemag en later die SAV inderdaad ’n groot verskeidenheid veranderinge as deel van ’n deurlopende transformasieproses ondergaan.

63 *Navy News* 24(5), 2005, pp. 20-21.

64 *Ibid.*, 24(6), 2005, pp. 18-19.

65 Persoonlike waarnemings deur die outeur, wat aan boord van die skepe gegaan het, Simonstad, 24-25 Maart 2006.

66 *Navy News* 25(3), 2006, p. 15.

67 Inligting verskaf deur skout-adm. (JG) Arné Söderlund, 9 Februarie 2008, en kapt. Preston Barnard, 9 Februarie 2009.

68 *Navy News* 25(5), 2006, pp. 26-29.

69 SABC TV2, nuusbuletin, 19h00, 28 Desember 2006.

70 *Navy News* 27(5), 2007, p. 11; *The Mercury*, 21 September 2007, p. 3; *South African Soldier* 14(11), November 2007, p. 24. Kort daarna, op 5 Desember 2007, het lt.-kdr. Khwaedi Lotta Mabula bevelvoerder van die mynjagter *Umhloti* geword.

5. KNYSNA

In die periode 1990 tot 2007 het die SAV voortgebou op die tradisie wat sedert 1953 bestaan het, naamlik om Knysna gereeld te besoek. Afgesien daarvan dat dit uitstekende openbare skakelgeleenthede aan die Vloot bied, gebruik hulle ook die heen- en terugvaart vir opleidingsdoeleindes en word periodiek ook opnames van die moeilike en gevaarlike toegangsroete deur die Knysna Heads gemaak. Tydens die besoek van die mynjagter SAS *Umhloti*, die mynveër SAS *Windhoek* en duikerondersteunings-/torpedoherwinningskip SAS *Fleur* aan die dorp tydens die jaarlikse Knysna-fees (4 tot 15 Julie 1990), het dié Suid-Kaapse dorp amptelik die SAV se MTM-flottielje op 8 Julie 1990 “aangeneem”. Die Vloot het tydens dié fees ’n statiese uitstalling aan land gehad en aan talle sport- en ander geleenthede deelgeneem. Die Vlootorkes was ook teenwoordig.⁷¹ In Julie 1991 was die *Umhloti* weer daar, dié keer saam met die *Umzimkulu*, die *Umhloti* en blykbaar ook die *Fleur*. Die Hoof van die SAV, vise-adm. Lambert Woodburne, was dié jaar ook teenwoordig, en soos gebruiklik ook die Vlootorkes. Op Saterdag 6 Julie het die Vloot sy reg tot vryheid van die dorp uitgeoefen deurdat lede van die skeepsbemanning deur die strate gemarsjeer het tydens ’n indrukwekkende parade. Die volgende dag is ’n kerkparade op Thesen’s Jetty gehou.⁷²

In 1992 het drie “Rivier”-klas mynjagters die SAV by die Knysna-fees verteenwoordig, naamlik die SAS *Umgeni*, *Umhloti* en *Umkomaas*. Vir die heel eerste keer tydens dié fees het die Vloot se duikers demonstrasies gelewer. Die gebruiklike sportbyeenkomste, skemerkelkonthale en interkerklike kerkparade het ook plaasgevind.⁷³ Die volgende jaar het die *Umgeni*, *Umkomaas* en *Fleur* die Knysna-Oesterfees met hul teenwoordigheid (4 tot 13 Julie 1993) opgeluister. Soos altyd was die skepe oop vir die publiek. Die Hoof van die Vloot, vise-adm. Robert Simpson-Anderson, was ook teenwoordig.⁷⁴

As gevolg van strukturele probleme met die ou Thesen’s Jetty, waar die MTM-vaartuie altyd tydens hul besoeke aan Knysna vasgemeer het, is sodanige besoeke vir ’n aantal jare gestaak (1994 tot 1999) – maar weer in 2000 hervat, om saam te val met die jaarlikse Oesterfees.⁷⁵ Vanaf 1 tot 10 Julie 2000 het die meeste SAV-skepe

71 *Knysna-Plett Herald* 3(219), 12 Julie 1990, p. 1; *Vlootnuus/Navy News* 9, Julie 1990, pp. 4-5; *Die Burger*, 27 April 1990, p. 15. Die fees te Knysna se amptelike naam het van tyd tot tyd verander, byvoorbeeld Knysna-fees (1989), Knysna Oester-sportfees (1991) en Knysna-Oesterfees (1999). Inligting verskaf deur mev. Margaret Parkes, 21 Maart 2009.

72 *Vlootnuus/Navy News* 10, Augustus-September 1991, pp. 11, 14.

73 *Ibid.* 11, September 1992, pp. 10-11.

74 *Ibid.* 12, Augustus 1993, pp. 4-5.

75 In 1997 sou twee van die Vloot se klein T-Craft-patrolliebote Knysna besoek, maar weens swak weer kon hulle nie vasmeer nie en het bloot buite in Featherbed Bay voor anker gelê. *Eastern Province Herald*, 7 Julie 1997, p. 2. Twee T-Craft-bote het Knysna in 1999 besoek.

ooit Knysna op een slag besoek: die mynjagter *Umhloti*, die mynveër *Walvisbaai* (die laaste besoek deur ’n “Ton”-klas), die duikerondersteunings-/torpedoherwinningskip *Fleur*, en twee klein T-Craft (patrolliebote). Tydens hierdie besoek is seekadette ’n week lank op ’n seevaart uitgeneem.⁷⁶ In Julie 2001 was die *Umzimkulu* en die *Umhloti* in Knysna.⁷⁷

Vanaf 11 tot 16 Julie 2002 het die mynjagters die *Umzimkulu* en die *Umhloti* en die mynveër/patrollieboot *Kapa* – die eerste keer dat ’n Tipe 351/”City”-klas mynveër/patrollieboot Knysna besoek het – die Oesterfees bygewoon.⁷⁸ Tydens 2003 se Oesterfees, was die *Kapa* weer eens daar, dié keer in die geselskap van die *Umzimkulu* en die klein T-Craft (patrollieboot) *Tern*. Nadat hulle Knysna vanaf 8 tot 14 Julie besoek het, het die skepe Mosselbaai op pad terug na Simonstad besoek.⁷⁹

Vanaf ongeveer 5 tot 12 Julie 2004 het die *Umzimkulu* en die *Umhloti*, saam met die klein T-Craft-patrollieboot *Tobie*, ’n besoek aan Knysna gebring.⁸⁰ Vanaf 5 tot 11 Julie 2005 het die *Umkomaas*, *Umhloti* en *Kapa* Knysna besoek. Die Hoof van die SAV, vise-adm. Refiloe Mudimu, het ook in dié periode besoek afgelê.⁸¹ Vanaf 4 Julie 2006 het die mynjagter *Umkomaas* Knysna ’n paar dae lank besoek. Op Saterdag 9 Julie het skepsbemanningslede aan ’n parade deelgeneem en die volgende dag ’n “Sea Sunday Service” in die plaaslike Presbiteriaanse Kerk bygewoon. Bemanningslede was ook betrokke by gemeenskapsprojekte en sportbyeenkomste.⁸² Vanaf 6 tot 12 Julie 2007 het die *Umhloti* en *Umkomaas* Knysna besoek, weer eens tydens die jaarlikse (en 24ste) Oesterfees. Lede van die bemannings het aan talle maatskaplike opheffingsprogramme deelgeneem. Die SAV se orkes, asook die Vloothoof, vise-adm. Refiloe Mudimo, was ook in Knysna vir die fees.⁸³

6. SLOTPERSPEKTIEWE

In die post-Koue Oorlog-era (wat onder meer deur ’n toename in die getal terreurdade gekenmerk word), bly die seemyn ’n besonder gevaarlike wapen – des te meer omdat dit nie noodwendig net deur gesofistikeerde duikbote en skepe gelê kan word nie, maar inderdaad deur omtrent enige vaartuig (insluitende ’n vissersboot), vliegtuig of helikopter. Die komplekse kombinasie van kompakte drywende en geankerde myne, hetsy akoesties, magneties of kontak, selfaangedrewe of staties, en wat selfs met

76 *Navy News* 19(5), 2000, p. 10.

77 *Ibid.*, 23(4), 2004, p. 17; *Simon’s Town Historical Society Bulletin* 22(1), Januarie 2002, p. 164.

78 *Navy News* 21(5), 2002, p. 26; inligting verskaf deur kapt. Francois du Toit, 18 Maart 2009.

79 *Navy News* 22(4), 2003, p. 10; *Eastern Province Herald*, 9 Julie 2003, p. 7.

80 *Navy News* 23(4), 2004, p. 16.

81 *Ibid.*, 24(4), 2005, pp. 18-19; inligting verskaf deur kapt. Francois du Toit, 18 Maart 2009.

82 *Navy News* 25(5), 2006, p. 17; inligting verskaf deur mev. Margaret Parkes, 4 Maart 2009.

83 *The Mercury*, 18 Julie 2007, p. 4; *Saturday Weekend Argus*, 7 Julie 2007, p. 8; inligting verskaf deur mev. Margaret Parkes, 4 Maart 2009.

'n kernplofkop toegerus kan word, maak dit 'n baie gevaarlike wapen wat moeilik opgespoor of onskadelik gestel kan word. Parallel met myne wat aan land gebruik word, kan die seemyn miskien as die mees gemene en wreedste stuk wapentuig beskou word. Boonop is dit ook 'n relatief goedkoop wapen en het dit 'n lang lewensduur. Al is die myn baie oud, is dit steeds uiters gevaarlik – en die skade wat berokken word, is relatief tot sy grootte buitengewoon omvangryk, en dié skade is weer in verhouding tot die lae koste verbonde aan die vervaardiging van die myn buite verhouding groot. Wanneer 'n bom gegooi of 'n missiel afgevuur is en dit mis die teiken, was die moeite verniet en die geld verkwis, maar 'n seemyn kan – by wyse van spreke – lê (of dryf) en wag totdat dit deur 'n teiken geaktiveer word, gewoonlik met dodelike gevolge. Dit is dus gebiedend noodsaaklik dat seevarende moondhede oor 'n MTM-vermoë sal beskik ten einde hul skepe en ekonomiese belange te beskerm.

MTM-vaartuie het nie die slaankrag van torpedojaers of fregatte nie; nóg die slaankrag, nóg die slanke lyne van aanvalsvaartuie; ook nie die duikboot se was van geheimsinnigheid nie – maar in oorlogstyd (of wanneer terroriste of seerowers hawens se toegangsroetes bedreig) het hulle 'n deurslaggewende rol om te speel en in vrede tyd kan hulle ook vir 'n verskeidenheid take ingespan word. Die werk aan boord van MTM-vaartuie is in oorlogstyd die mees senutergende, moeilikste en gevaarlikste denkbare; geen wonder nie dat daar verwys word na die “manne [deesdae ook vroue] van staal in skepe van hout”.⁸⁴ Die volgende statistiek spreek boekdele: Toe die Suid-Afrikaanse Seediens op 1 April 1922 tot stand gekom het, met twee van sy drie skepe wat mynveegtreilers was, was daar in die res van die wêreld ten minste 173 mynveërs in 13 vlote, waarvan die meeste skepe (73) in die RN was; en, insiggewend, ten minste 43 in die verkleinde naoorlogse Duitse vloot.⁸⁵ Interessant genoeg het die vlote van die VSA en België – wat in later jare in 'n stadium beide groot MTM-vlote gehad het – in 1922 oor géén MTM-vaartuie beskik nie.

Op 8 September 1947, toe die Suid-Afrikaanse Seemag se eerste naoorlogse mynveër, die HMSAS *Rosamund* (later die *Bloemfontein*) in diens gestel is, was daar ongeveer 1 100 mynveërs in 26 van die wêreld se vlote, met die meeste in die vlote van die USSR (219), die VSA (206) en Brittanje (ongeveer 200).⁸⁶ Teen die einde van 1959 – met ander woorde nadat die SAV se tien nuwe “Ton”-klas kusmynveërs in die land aangekom het – was daar ongeveer 1 750 mynveërs in 44 van die wêreld se vlote, met die meeste in besit van die USSR (ongeveer 340), die VSA (264) en Brittanje (217).⁸⁷ Dit is dus duidelik dat die vergroting van die SAV se MTM-flottielje in pas was met wat in die res van die wêreld aan die gebeur was – 'n situasie wat begryp moet word teen die agtergrond van die intensifisering

84 Daykin-manuskrip, p. 26; SA Vlootmuseum, SAS Chapman (lêer).

85 O Parkes (red.), *Jane's fighting ships 1922* (Londen, 1922), *passim*.

86 FE McMurtrie (red.), *Jane's fighting ships 1947-48* (Londen, s.a.), *passim*.

87 RvB Blackman (red.), *Jane's fighting ships 1959-60* (Londen, 1959), *passim*.

van die Koue Oorlog en die daarmee gepaardgaande toenemende gevaar wat die aanwending van seemyne vir wêreldsheepvaart ingehou het.

Aan die einde van 1981, nadat die SAV sy eerste pasklaar-ontwerpte mynjagters in diens gestel het, was daar wêreldwyd ongeveer 900 mynveërs, maar nou ook sowat 70 mynjagters en sowat 80 gekombineerde mynveërs/mynjagters, in 45 van die wêreld se vlote, met die meeste MTM-vaartuie in die vlote van die USSR (306 mynveërs en 69 gekombineerde mynveërs/mynjagters), Wes-Duitsland (46 mynveërs en 12 mynjagters) en Oos-Duitsland (52 mynveërs). In daardie stadium het die VSA slegs 25 mynveërs gehad, maar het die land ook oor 15 RH-53D Sea Stallion mynveeghelikopters beskik (wat mynveegtoestelle kon sleep), terwyl Brittanje 16 mynveërs, 14 mynjagters en vier nuwe gekombineerde mynveërs/ mynjagters gehad het.⁸⁸ Suid-Afrika se besluit om twee “Ton”-klas mynveërs in mynjagters te omskep en nog vier ander nuwe mynjagters aan te skaf, was dus in pas met internasionale tendense. Dit is insiggewend om daarop te let dat die SAV se vier “Rivier”-klas mynjagters die wêreld se eerste pasklaar-ontwerpte enkelrol-mynjagters was en dat die SAV oor mynjagters beskik het voordat baie ander lande dié tipe MTM-vaartuie in diens gestel het. Op 8 September 2007, presies 60 jaar nadat die destydse Suid-Afrikaanse Seemag sy eerste naoorlogse mynveër in diens gestel het, was daar wêreldwyd ongeveer 271 mynveërs, 160 mynjagters en 134 gekombineerde mynveërs/mynjagters (in totaal dus ongeveer 565 MTM-vaartuie) in 50 van die wêreld se vlote, met die meeste in die vlote van Rooi China (ongeveer 100), Rusland (42) en Japan (27). Hoewel die totale getal MTM-vaartuie sedert die beëindiging van die Koue Oorlog afgeneem het, beskik meer lande as ooit tevore oor sodanige tipe vaartuie, en word hulle ook al hoe meer gesofistikeerd.⁸⁹ Soos reeds hierbo aangedui, het die wêreld met die beëindiging van die Koue Oorlog nie noodwendig ’n veiliger plek geword nie en is seemyne ’n potensieële wapen in die hande van terreurgroepe en seerowers. Geen wonder nie dat MTM steeds deur soveel vlote as belangrik geag word nie.

In die loop van die afgelope 60 jaar (1947-2007) het die SAV 22 MTM-vaartuie aangekoop en was 18 van hulle die een of ander tyd in diens. Die “Rivier”-klas mynjagters gaan voort om diens te lewer, maar in genoemde periode was dit die “Ton”-klas wat die langste tyd aktief betrokke was, naamlik 46 jaar (1955-2001). In die 60 jaar onder bespreking, was dit nooit vir die SAV nodig om in oorlogsomstandighede sy mynveërs in hul primêre rol aan te wend nie (met ander woorde om vyandelike seemyne op te spoor en te vernietig nie). Die SAV se MTM-vaartuie is egter vir ’n verskeidenheid ander doeleindes ingespan, byvoorbeeld operasionele patrolleringswerk tydens die Namibiese Vryheidsoorlog en die stryd in Angola (1966-1989), vredestrydse patrolling van die Suid-Afrikaanse kus en ekonomiese sone (in besonder om onwettige visvangs deur buitelandse vistreilers te bekamp), asook humanitêre werk.

88 J Moore (red.), *Jane's fighting ships 1981-82* (Londen, 1981), *passim*.

89 S Saunders (red.), *Jane's fighting ships 2007-2008*, *passim*.

Hulle het verder ook opleidings- en vlagvertoonvaarte onderneem, met talle besoeke aan sowel buitelandse as Suid-Afrikaanse hawens (in besonder aan Knysna) ten einde die beeld van die Vloot uit te dra – en hulle gaan voort om dit te doen.

Die SAV se oorblywende drie “Rivier”-klas mynjagters sal waarskynlik binne die volgende paar jaar aan diens onttrek word, onder meer omdat dit al hoe moeiliker word om hul Voith-Schneider-aandrywingstelsel in stand te hou. Wanneer hulle onttrek is, sal die SAV se MTM-filosofie ook verander. Voortaan sal MTM waarskynlik fokus op losstaande stelsels (soos onbemande ondersese voertuie) wat vanaf patrolliebote ontplooi sal word, of vanaf die nuwe fregatte, of per vliegtuig na hawens vervoer sal word, waar ingange skoongevee sal word. In hierdie verband is die Institute for Maritime Technology besig om bepaalde stelsels te ontwikkel.⁹⁰ Die VSA is tans besig om van baie van hul MTM-vaartuie ontslae te raak en met sogenaamde organiese MTM-modules, wat aan boord van groter oorlogskepe gemonteer kan word, te vervang. Die VSA het steeds helikopters wat vir MTM gebruik word en lei ook dolfyne op om seemyne op te spoor.⁹¹

Die SAV (en die RSA) moet sy MTM-vermoë (verkieslik in die vorm van skepe, dus mynveërs en mynjagters) behou. Afgesien daarvan dat die RSA se hawens van myne gevrywaar moet kan word, kan MTM-vaartuie ook verseker dat wanneer SAV-skepe aan vredesmag- of vredesteunoperasies deelneem, hierdie skepe veilig buitelandse hawens sal kan binnegaan en weer daarvandaan vertrek. MTM is glanslose en baie gevaarlike werk – maar geen vloot of land kan dit bekostig om daarsonder klaar te kom nie. Dit is ook noodsaaklik dat die SAV op die hoogte van ontwikkelinge op MTM-gebied sal bly.⁹² Ideaal gesproke moet die SAV steeds oor ten minste vier spesialis-MTM-vaartuie beskik. Die toename in seerower-aktiwiteit die afgelope paar jaar en die moontlikheid dat hierdie skurke van die oseane seemyne in hul optrede kan gebruik, kan ongelukkig nie buite rekening gelaat word nie. Vlote moet dus in staat wees om handelsroetes en toegange tot hawens teen seemyne te beskerm deur te beskik oor die vermoë om seemyne te kan opspoor en op te ruim. Hoewel mynveërs en mynjagters gesofistikeerde en relatief gesproke duur skepe is, kan hulle – soos duidelik uit hierdie studie blyk – ook in vredestryd vir ’n verskeidenheid take aangewend word, insluitende opleiding, patrolling, soek-en-reddingswerk, duikerondersteuning, opmetingswerk en selfs as (klein) grys diplomate. MTM kom ’n lang pad in die geskiedenis van die SAV en hopelik sal daar in die toekoms op die goeie werk van die verlede voortgebou word.

90 *Naval Forces* 27(4), 2006, p. 75.

91 Saunders (red.), pp. 904, 916-917.

92 Die destydse Hoof van die SAV, vise-adm. Robert Simpson-Anderson, in *Vlootnuus/Navy News* 18(9), 1999, p. 2.