

HIDROGRAFIESE OPMETINGSKEPE IN DIENS VAN DIE SUID-AFRIKAANSE VLOOT, 1922-2012

André Wessels¹

Abstract

The history of hydrography in the South African Navy (SAN) covers the whole history of the SAN, since one of the three ships of the South African Naval Service (as the SAN was known when it was established on 1 April 1922) was a hydrographic survey ship, namely HMSAS Protea. In this article, 90 years of hydrography is analysed by looking at the work done by the above-mentioned first Protea (1922-1933), as well as by the second survey ship named Protea (1950-1957), SAS Natal (1957-1972), SAS Haerlem (1963-1978), and by the third Protea (since 1972). The work done by the SAN's Hydrographic Office will, of course, also be discussed. The article commemorates 90 years of hydrography in the SAN and its predecessors, with special reference to the Navy's hydrographic research ships, and consequently at the same time commemorates the 40 years of service by the present SAS Protea.

Keywords: Hydrography; South African Navy; SAS Protea; SAS Natal; SAS Haerlem.

Sluutelwoorde: Hidrografie; Suid-Afrikaanse Vloot; SAS Protea; SAS Natal; SAS Haerlem.

1. INLEIDING

Korrekte seekaarte (Engels: “charts”), wat duidelik onderskei moet word van (land) kaarte (“maps”) is onontbeerlik vir veiligheid ter see. Seekaarte dui naamlik die diepte van water, ondersese dieptekontoere, navigasiehulpmiddele, skeepswrakke se posisies, asook enige ander inligting wat vir veilige navigasie nodig is, aan. Hierdie seekaarte word deurlopend opgedateer. Vandag het elektroniese weergawes in ’n groot mate die papier-seekaarte vervang. Hidrografiese opmeting bly egter steeds ’n tydrawende werk, en verg die hoogste mate van noukeurigheid. Dit is die verantwoordelikheid van ’n litorale land (met ander woorde ’n land wat aan die see grens) om ’n Hidrografiekantoor in stand te hou en seekaarte te produseer. Seekaarte dateer sover terug as die sesde eeu voor Christus. Die vroegste hidrografiese opmetingswerk is in 1719 deur Murdock Mackenzie gedoen. Soos wat handel en skeepsverkeer toegeneem het, het die behoefte aan korrekte hidrografiese inligting toegeneem. In 1919 het verteenwoordigers van 24 lande in Londen vergader vir ’n hidrografiese konferensie. Hier is besluit om ’n International Hydrographic Bureau

¹ Senior Professor, Departement Geskiedenis, Universiteit van die Vrystaat, Bloemfontein, en Besoekende Genoot, University of New South Wales at the Australian Defence Force Academy, Canberra. E-pos: wesselsa@ufs.ac.za. Die bronne wat gebruik is by die skryf van hierdie artikel, is vryelik beskikbaar.

(IHB) tot stand te bring, ten einde navigasie wêreldwyd makliker en veiliger te maak. Prins Albert I van Monaco – wat self ’n marine-wetenskaplike was – het die IHB uitgenooi om hul hoofkwartier in sy prinsdom te vestig, wat toe inderdaad gebeur het. Die IHB het vanaf 1921 vanuit Monaco geopereer; aanvanklik met 18 lidlande. Sowat ’n jaar later het die destydse Unie van Suid-Afrika amptelik die wêreld van hidrografiese opmeting betree – al het die land eers in 1951 lid van die IHB geword.²

Voor die Eerste Wêreldoorlog (1914-1918) het die Natalse regering die dienste van ’n opmetingskip, die *Churchill*, bekom. Dié ongewapende skip was tot ten minste die middel 1920’s in diens gewees.³ Toe die Suid-Afrikaanse Seediens (SASD) op 1 April 1922 tot stand gekom het, was een van die drie vaartuie waarvoor dié diens beskik het ’n hidrografiese opmetingskip, naamlik HMSAS *Protea*. (Die SASD se ander twee vaartuie, naamlik HMSAS *Sonneblom* en *Immortelle*, was mynveërtreilers.) Hidrografie in die Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) omsluit dus inderdaad die totale geskiedenis van die SAV en wanneer die SAV se 90^{ste} bestaansjaar in 2012 herdenk word, word die 90 jaar van hidrografie in die SAV ook herdenk.

Uitgaande van die standpunt dat hidrografie ’n noodsaaklike onderdeel van enige noemenswaardige vloot – en dus ook van die SAV – se bedrywighede moet uitmaak, en dat geen litorale staat dus kan bekostig om nie oor die dienste van ten minste een hidrografiese opmetingskip te beskik nie, word in hierdie artikel ’n oorsig van die eerste 90 jaar van hidrografie in die SAV en sy voorgangers verskaf, met spesiale verwysing na die Vloot se hidrografiese opmetingskepe. Dit word gedoen deur onder meer te let op die werk wat deur die eerste *Protea* (1922-1933), tweede opmetingskip genaamd *Protea* (1950-1957), SAS *Natal* (1957-1972) en die derde *Protea* (sedert 1972) gedoen is. Die artikel herdenk dus tegelykertyd ook 40 jaar van diens deur die huidige SAS *Protea*. Uiteraard sal die werk wat deur die SAV se Hidrografiekantoor verrig is, eweneens bespreek word. Die klem sal val op die jare sedert 1950, toe die eerste naoorlogse hidrografiese opmetingskip in diens gestel is. Vrae wat aandag sal geniet, sluit onder meer die volgende in: Hoe belangrik was en is die werk wat hidrograwe tot dusver in die SAV verrig het? In watter mate is die SAV se hidrografiese opmetingskepe ook vir ander take aangewend? Hoewel die klem dus op hidrografiese werk gaan

2 C Bennett en A Söderlund, *South Africa's Navy: a navy of the people and for the people* (Simonstad, 2008), pp. 133, 135. Vir meer tegniese besonderhede in verband met hidrografiese opmetingswerk, kyk bv. die SAV se 8-bladsy brosjure *Hydrography in the SA Navy (s.l., s.a.)*.

3 FT Jane (red.), *Jane's fighting ships 1919* (Londen, 1919), p. 163; O Parkes en FE McMurtrie (reds.), *Jane's fighting ships 1924* (Londen, 1924), p. 95. Vir ander hidrografiese opmetingswerk in Suid-Afrikaanse waters tot 1922, kyk JC Goosen (samesteller), *Ons vloot: die eerste vyftig jaar* (Kaapstad, 1973), pp. 29-33.

val (en in besonder op die SAV se skepe wat deur die jare heen vir hidrografiese opmetingswerk gebruik is), sal die ander werksaamhede van genoemde skepe ook aandag geniet. Hidrografie in die Vloot in die algemeen verdien streng gesproke 'n veel omvangryker afsonderlike studie.

2. DIE EERSTE *PROTEA*, 1922-1933

Die hidrografiese opmetingskip HMS *Crozier* van die Royal Navy (RN) is op 1 April 1922 aan die SASD oorgedra en met verloop van tyd tot HMSAS *Protea* herdoop. Dié skip, wat as 'n "Later Hunt"-klas vinnige mynveër ontwerp is, maar as hidrografiese opmetingskip voltooi is, was 70,4 m lank, 8,71 m breed, met 'n diepgang van 2,29 m; waterverplasing van 800 ton; met 'n bemanning van sewe offisiere en 78 ander matrose. Die skip is aangedryf deur twee drie-silinder enjins, wat steenkool as brandstof gebruik het (twee propellers); topsnelheid 16 knope; reikafstand 1 500 seemyl teen 15 knope; bewapening een 3-ponder kanon (nie gebruik in Suid-Afrikaanse diens nie). Aangesien die grootste deel van die Suid-Afrikaanse kus nog nooit behoorlik opgemeet is nie, was dit 'n logiese besluit om 'n hidrografiese opmetingskip vir die SASD aan te skaf.⁴

HMS *Crozier* is in 1917 as die *Ventnor* bestel, maar nog voordat die skip neergelê is, is die naam in 1918 na *Verwood* verander, en, nog later, voordat die skip op 1 Julie 1919 van stapel gestuur is, na *Crozier* – ter ere van kapt. Francis Crozier, RN. Die vaartuig is deur die skeepsbouers William Simons & Co. te Renfrew in Skotland gebou en is op 28 Augustus 1919 voltooi. Die skip is egter nooit deur die RN gebruik nie en eers op 15 November 1921 as HMS *Crozier* in diens gestel (onder bevel van kdr. DE St M Delius, 'n afgetrede RN hidrograaf van Kaapstad, wat vir diens in die nuwe SASD opgeroep is) en het op 28 November 1921 met 'n RN-afleweringsbemanning na Suid-Afrika vertrek. Saam met die mynveërtreilers *Eden* en *Foyle* (weldra deur die SASD in diens gestel as *Immortelle* en *Sonneblom*) het die *Crozier* onderweg by Gibraltar ('n Britse enklawe), Las Palmas (op die Spaanse Kanariese Eilande), Freetown (in Sierra Leone – toe nog 'n Britse kolonie), Lagos (in Nigerië – toe ook nog 'n Britse kolonie), Luanda (in Angola – toe nog 'n Portugese kolonie) en Walvisbaai (toe nog 'n Suid-Afrikaanse enklawe; vandag deel van Namibië) onderweg na Simonsbaai aangedoen, waar hulle op 11 Januarie 1922 aangekom het. Op 1 April 1922 – die dag toe die SASD amptelik tot stand gekom het – is die *Crozier* formeel deur die SASD in diens gestel, aanvanklik as HMSAS *Crozier*. Op 11 Oktober 1922 is die skip tot HMSAS *Protea* herdoop.⁵

4 A du Toit, *South Africa's fighting ships past and present* (Rivonia, 1992), pp. 5-6, 10, 16; O Parkes (red.), *Jane's fighting ships 1922* (Londen, 1922), p. 92.

5 Goosen (samesteller), p. 33; Du Toit, pp. 10-11, 16; Parkes (red.), p. 92; Bennett en Söderlund, p. 139; R Williams, "The 4 Proteas", *Naval Digest* 4, November 2000, pp. 1-2.

Kdr. Delius het die SASD in Oktober 1922 verlaat, maar dieselfde maand het die *Protea* met opmetingswerk begin (tydelik onder bevel van lt.-kdr. J Dalgleish). Teen dié tyd is nog geen formele opmetingswerk van die Suid-Afrikaanse gebiedswater gedoen nie. Ten eerste is die vlootbasis kom in Simonstad opgemeet, en daarna St Helenabaai (voltooi in 1923). Onder bevel van lt.-kdr. AFB Woodhouse (’n RN gesecondeerde offisier) het die *Protea* in 1924-1927 die gebied tussen Oos-Londen en Durban opgemeet. Op 4 Junie 1925 het die *Protea* die Prins van Wallis (later, vanaf Januarie tot Desember 1936, vir ’n kort rukkie koning Edward VIII, voordat hy geabdikeer het ten einde met Wallis Simpson te kan trou), in Durban aan boord geneem vir die amptelike opening van die groot nuwe droogdok in die Durbanse hawe; in daardie stadium die grootste droogdok in die suidelike halfrond, en voortaan bekend as die Prince Edward Graving Dock.⁶ In Oktober 1925 het die *Protea* sonder sukses deelgeneem aan die soektog na die Griekse vragskip, *Margarita*, wat tydens ’n hewige storm op 8 Oktober naby die monding van die Groot Visrivier verdwyn het.⁷

In Desember 1927 het lt.-kdr. Dalgleish weer bevel van die *Protea* oorneem. In 1928 is opmetingswerk by Walvisbaai onderneem en in 1929 is Saldanha-baai, asook die kusgebied vanaf Saldanha-baai na St Helenabaai, opgemeet. In 1931 is werk naby Kaap Agulhas gedoen, en in 1931-1933 is opmetingswerk langs die kus vanaf Saldanha-baai tot by Tafelbaai gedoen. Maar die groot depressie wat vanaf 1929 die wêreld se ekonomie ondermyn het, het ook Suid-Afrika getref, en in Februarie 1933 is die *Protea* as ’n besparingsmaatreël aan diens onttrek. In die 11 jaar wat die skip in diens van die SASD was, het die *Protea* ongeveer 800 vierkante seemyl langs die Kaapse suidweskus, en ongeveer 1 200 vierkante seemyl langs die Suid-Afrika se ooskus opgemeet – uiters waardevolle werk in belang van veilige skeepsnavigasie langs die Suid-Afrikaanse kus, en geen geringe prestasie vir so ’n klein vaartuig en vir ’n nuutgestigte vlootmag nie.⁸

Op 15 Februarie 1933 het die *Protea* vir oulaas as ’n eenheid van die SASD uit Kaapstad vertrek en dieselfde dag in Simonstad (toe nog – tot 1957 – ’n Britse Vlootbasis) aangekom. Daar is die vaartuig van alles wat waardevol is, gestroop. Die hidrografiese toerusting is gedeeltelik na die regering se vissery-navorsingskip *Africana* oorgedra, wat in die toekoms elke jaar vir sowat ses maande lank hidrografiese opmetingswerk sou doen om die leemte wat deur die verlies van die *Protea* gelaat is, te vul. Twee offisiere en drie matrose van die *Protea*, insluitende lt.-kdr. Dalgleish, is behou om met dié taak te help. Die *Africana* sou tot 1939 met dié werk voortgaan. Op 30 April 1933 is die *Protea* weer aan die RN oorgedra,

6 *The Natal Advertiser*, 4 Junie 1925, p. 8; Williams, pp. 2-3; Du Toit, pp. 11-12.

7 Du Toit, p. 13.

8 SA Vlootmuseum (Simonstad), *SAS Protea* (lêer 1): “500 jaar van navigasie en seekaartmaak in Suidelike Afrika” (brosjure); Du Toit, pp. 13-14; Goosen (samesteller), p. 33; Williams, p. 4.

maar aangesien die RN geen nut vir die vaartuig gehad het nie, is hy vir £1 000 aan 'n plaaslike private maatskappy verkoop wat hom in 'n restaurant en nagklub omskep het. Maar dié onderneming was nie suksesvol nie en die skip is weer eens verkoop, dié keer aan Britte wat hom as die *Queen of the Bay* vanuit Blackpool in Engeland as plesierboot aangewend het. Maar dié onderneming was ook nie suksesvol nie. Tydens die Spaanse Burgeroorlog (1936-1939) is die *Queen of the Bay* gebruik om voorrade na die anti-fascistiese magte deur te smokkel. In 1939 het die skip in die Baai van Gibraltar gestrand.⁹

3. DIE TWEEDE¹⁰ OPMETINGSKIP *PROTEA*, 1950-1957

Aan die begin van die Tweede Wêreldoorlog (1939-1945) het die SASD herleef en is dit met verloop van tyd tot 'n relatief gedugte (hoewel steeds klein) vlootmag omskep, toegerus met verskeie klein vaartuie wat vir mynveegwerk, konvooi-begeleiding en teenduikboot-operasies aangewend is. Die naam van die SASD is op 15 Januarie 1940 na die Verdedigingsmag ter See verander, en op 1 Augustus 1942 na die Suid-Afrikaanse Seemagte (SASM).¹¹ In die loop van die oorlog was dit nie moontlik om hidrografiese werk te verrig nie, maar na afloop van vyandelikhede wou die SASM so gou as moontlik weer met dié tipe werk begin. Nadat dit aanvanklik oorweeg is om die walvisjagter *Odberg*¹² as hidrografiese opmetingskip aan te wend, is besluit om eerder 'n groter vaartuig aan te skaf. Die keuse het geval op die RN se "Flower"-klas korvet HMS *Rockrose*, een van 135 soortgelyke skepe wat in Brittanje en 79 wat in Kanada gebou is. Die *Rockrose* (wimpelnommer K51) is op 28 Oktober 1940 by die skeepswerf van Charles Hill & Sons te Bristol in Engeland neergelê, op 26 Julie 1941 van stapel gestuur, op 4 November 1941 voltooi, en op 9 Desember 1941 deur die RN in diens gestel. Die skip was 62,51 m lank, 10,08 m breed, met 'n diepgang van 4,12 m; standaardverplasing 1 060 ton, volvragverplasing 1 340 ton; maksimum snelheid 16 knope; reikafstand 3 450 seemyl teen 12 knope; bemanning 82; bewapening een 4-duim (102 mm) Mk IV-kanon, twee enkelloop 20-mm kanonne, een vier-loop 2-ponder pom-pom

9 Goosen (samesteller), pp. 33-35; Williams, pp. 4-6; Du Toit, pp. 14-15.

10 Die tweede hidrografiese opmetingskip genaamd *Protea*, maar die derde Suid-Afrikaanse vlootvaartuig met dié naam. Tydens die Tweede Wêreldoorlog is een van die "Terje"-klas teenduikboot-walvisjagters *Protea* gedoop. Laasgenoemde skip het 'n trotse oorlogsrekord gehad. Du Toit, pp. 104-108.

11 Vir die rol van Suid-Afrika se vlootmagte tydens die Tweede Wêreldoorlog, kyk CJ Harris, *War at sea: South African maritime operations during World War II* (Rivonia, 1991); LCF Turner *et al.*, *War in the southern oceans* (Kaapstad, 1961) en HR Gordon-Cumming, *Official history of the South African naval forces during the Second World War (1939-1945)* (Simonstad, 2008).

12 Kyk Du Toit, pp. 63-64 vir dié skip se rol as teenduikbootskip tydens die oorlog.

lugafweerkanon, een Hedgehog teenduikbootmortierwerper, twee ander diepte-bomwerpers en twee dieptebomspore.¹³

Tydens die Tweede Wêreldoorlog het die “Flower”-klas korvette ’n geruime tyd lank die meeste konvooibegeleiding in die Noord-Atlantiese Oseaan gedoen. Ook die *Rockrose* is aanvanklik in die Noord-Atlantiese Oseaan ontplooi, maar na ’n kort rukkie na Simonstad herontplooi. Later in die oorlog het die skip in die Ooste diens gedoen, voordat hy in 1945 na Brittanje teruggekeer het en in reserwe geplaas is. Op 4 Oktober 1947 is die skip as HMSAS *Rockrose* deur die SASM in diens gestel (met lt.-kdr. JK Mallory as bevelvoerder) en het op 22 November in die geselskap van twee diepsee-mynveërs, wat ook deur die SASM aangeskaf is (weldra herdoop as HMSAS *Bloemfontein* en *Pietermaritzburg*), vanuit Brittanje vertrek en via Gibraltar, Freetown en Walvisbaai na Kaapstad gevaar (aankoms 24 Desember 1947). Die *Rockrose* is na Durban, waar hy vanaf mid-1949 deur die firma Gilbert Hamer & Co., Ltd., in ’n hidrografiese opmetingskip omskep is. Die ombouing het die skip se profiel geheel en al verander en binne die skip is ook talle veranderinge aangebring. Voorsiening is ook gemaak vir die dra van twee diesel-motorbote vir hidrografiese werk. Uiteraard is die skip nou ook wit geverf. In Februarie 1950 is die vaartuig as HMSAS *Protea* deur die SASM in diens gestel, met kdr. RT Tripp (’n Suid-Afrikaans-gebore opgeleide hidrograaf, in diens van die RN en na die SASM gesekondeer) as bevelvoerder.¹⁴

Hoewel selde in die kollig, was die *Protea* die werkesel in die SAV. Opmetingswerk is in Tafelbaai en by Port Elizabeth gedoen; ook tussen Port Alfred en Algoabaai. Teen die einde van 1952 is die skip op ’n reddingsvaart na Marion-eiland gestuur om ’n lid van die Suid-Afrikaanse weerstasie op dié eiland, wat dringend ’n blindedermperasie moes ondergaan, op te pik en na Port Elizabeth te vervoer. In 1953 het die skip opmetingswerk in die omgewing van Walvisbaai gedoen. In Junie 1953 was die skip, saam met die fregat SAS *Transvaal*, in Port Elizabeth om aan die feesvieringe ter ere van koningin Elizabeth II se kroning deel te neem. Daarna het die skip vir nog meer as drie jaar lank voortgegaan om waardevolle hidrografiese werk te verrig en, tydens ’n opknapping in 1955, ’n nuwe hoofmas ontvang. Maar die skip se stoomketels en enjins het al hoe meer probleme begin gee en in Januarie 1957 is die *Protea* aan diens onttrek. In 1962 is die skip vir R4 000 deur mnr. Ernest Bisogno gekoop en in Oktober 1963 na Kaapstad gesleep om opgeknop te word. Herdoop tot die *Justin*, het die skip vervolgens na Durban gevaar om deur Dorman & Long (Africa) Ltd in ’n tuna-vissersboot omskep te

13 FE McMurtrie (red.), *Jane's fighting ships 1943-44* (Londen, s.a.), p. 76; Du Toit, pp. 188, 192; RVB Blackman (red.), *Jane's fighting ships 1950-51* (Londen, 1950), p. 113; Williams, p. 13.

14 SA Vlootmuseum, SAS *Protea* (lêer 1): “500 jaar van navigasie en seekaartmaak in Suidelike Afrika” (brosjyre); Du Toit, pp. 188-189.

word. Dié onderneming was egter nie suksesvol nie, en teen die einde van 1967 is die skip as skrootmetaal in die Kaapstadse hawe opgebreek.¹⁵

Intussen, in 1951, het Suid-Afrika lid van die IHB (kyk weer die eerste paragraaf van die Inleiding, *supra*) geword, en op 1 April 1955 is die Suid-Afrikaanse Hidrografiekantoor (South African Hydrographic Office) met die hulp van die Britse Royal Navy Hydrographer, tot stand gebring, sodat Suid-Afrika voortaan nie langer van Brittanje vir die teken van seekaarte afhanklik sou wees nie. Die eerste Suid-Afrikaans getekende seekaart, naamlik dié van Bouvet-eiland (’n Noorweegse besitting in die Suid-Atlantiese Oseaan), is in 1955 gepubliseer. Die kantore van die SAV se Hidrograaf was aanvanklik in Mowbray, Kaapstad, toe in Simonstad, en daarna in Youngsfield, net buite Kaapstad. In 1977 het die Hidrografiekantoor na die SAV se Silwermyrn-kompleks, naby Muizenberg, verskuif, waar dit steeds gesetel is. Die SAV se Hidrograaf is ’n senior Vlootoffisier wat spesialis-opleiding in hidrografie ondergaan het en oor jarelange ondervinding moet beskik. Hy (of sy) is verantwoordelik vir die daarstel van akkurate seekaarte wat veilige navigasie deur skepe van alle lande in Suid-Afrikaanse gebiedswater sal verseker.¹⁶

4. SAS NATAL, 1957-1972

Nadat die fregat SAS *Natal* sedert 1953 te Salisbury-eiland in Durban in reserwe was, is die skip vanaf September 1956 tot Oktober 1957 in Simonstad in ’n hidrografiese opmetingskip omskep, en weer op 25 Oktober 1957 in diens gestel, maar dié keer as ’n witgeverfde hidrografiese opmetingskip. Die omskepping het behels dat alle bewapening verwyder is en hidrografiese opmetingstoerusting geïnstalleer is (onder meer elektroniese posisiebepaaltoerusting), asook twee opmetingsbote. Die skip sou ook oseanografiese navorsingswerk kon doen. Die *Natal* is oorspronklik op 8 Oktober 1943 as die RN se “Loch”-klas fregat HMS *Loch Cree* (wimpelnommer K430) neergelê (by die skeepswerf van Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd te Wallsend-on-Tyne in die noorde van Engeland), op 19 Junie 1944 te water gelaat en op 9 Maart 1945 as HMSAS *Natal* in diens gestel – die tweede van die SASM se drie nuwe fregatte en tot in daardie stadium Suid-Afrika se grootste oorlogsskepe. Hierdie fregatte was 93,57 m lank, 11,76 m breed, en het ’n diepgang van 4,57 m gehad; standaardverplasing 1575 ton, volrag-verplasing 2 400 ton; aangedryf deur twee viersilinder enjins; topsnelheid 19,5 knope, radius 9 500 seemyl teen 12 knope; bemanning 140 offisiere en manskappe.

15 Bennett en Söderlund, p. 139; Du Toit, pp. 190-192; RVB Blackman (red.), *Jane’s fighting ships 1957-58* (Londen, 1957), p. 112; *The Daily News*, 5 Junie 1953, p. 16; Goosen (samesteller), pp. 182-184; Williams, pp. 15-18.

16 Bennett en Söderlund, pp. 133-135.

Die oorlogstydse bewapening het oorspronklik bestaan uit een 4-duim (102-mm) Mk V-kanon, 'n vierloop 2-ponder pom-pom lugafweerkanon, twee dubbelloop 20-mm Oerlikon-kanonne, twee enkelloop 20-mm Oerlikon-kanonne, twee drieloop Squid-dieptebommortierwerpers, twee ander dieptebomwerpers en een dieptebomspoor.¹⁷

Die *Natal* het tydens sy eerste operasionele vaart die Duitse duikboot *U-714* gekelder, en vervolgens aan konvoobegeleidings deelgeneem. Na afloop van die Duitse oorgawe het die skip, saam met sy susterskip, *Good Hope*, na Suid-Afrika gevaar. Vervolgens het die *Natal* na die Verre Ooste gevaar om aan die stryd teen Japan deel te neem.¹⁸ Na die oorlog het die *Natal* saam met ander skepe van die SASM aan maneuvres met skepe van die RN deelgeneem, en ook as grys diplomaat die Suid-Afrikaanse vlag in ander hawens gaan vertoon. So byvoorbeeld het die *Natal*, saam met die SASM se twee diepsee-mynveërs, hawens in Mosambiek (destyds nog 'n Portugese kolonie) in 1948 besoek; saam met die ander twee "Loch"-klas fregatte hawens in Angola besoek, asook in die Belgiese Kongo, in 1949. Op 1 Januarie 1951 is die naam van die SASM na Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) verander, en vanaf 20 Junie 1952 is die voorvoegsel HMSAS met Suid-Afrikaanse Skip (SAS) vervang.¹⁹

As hidrografiese opmetingskip was die *Natal* (met nuwe wimpelnommer A301) veel beter toegerus as enigeen van sy voorgangers, en kon byvoorbeeld ook snags met opmetingswerk voortgaan. Die skip het, onder bevel van lt.-kdr. JC Walters (later hoof van die SAV), begin om opmetingwerk te Agulhas te doen (1958), en daarna by Lambertsbaai gewerk (1959). Tussen-in het die skip in 1957-1958 in 'n periode van 18 maande talle vaarte in die Suidelike Oseaan onderneem as deel van Internasionale Geofisiese Jaar. Vanaf April 1962 tot Februarie 1963 (onder bevel van lt.-kdr. CJF Netterberg) was die skip vir byna 'n jaar lank weer eens by 'n internasionale projek betrokke, dié keer die International Indian Ocean Expedition (11 oseaanografiese navorsingsvaarte is in dié periode onderneem). Vervolgens is voortgegaan met opmetingswerk langs die Suid-Afrikaanse kus, byvoorbeeld vanaf Walker Point na Stormsriviermond, Walker Point en Mosselbaai, naby Knysna, Richardsbaai, en in die omgewing van Agulhas. Die nag van 13-14 Julie 1968 het die *Natal* (lt.-kdr. JB de Wet) aan die soektog deelgeneem om vas te stel of enige lede van die bemanning van die Griekse olietenskip, *World Glory*, wat noordoos van Durban gesink het, oorleef het. *Natal* is uiteindelik op 15 Maart 1972 aan diens

17 SA Vlootmuseum, SAS *Protea* (lêer 1): "500 jaar van navigasie en seekaartmaak in Suidelike Afrika" (brosjüre); Du Toit, pp. 158, 163, 166; FE McMurtrie (red.), *Jane's fighting ships 1946-47* (Londen, 1946), p. 109.

18 R Williams, *A South African sailor's wartime odyssey (s.l., s.a.)*, pp. 8-31; Suid-Afrikaanse Vlootmuseum (Simonstad), HMSAS *Natal* (lêer): HMSAS *Natal* war diary (nege getikte bladsye).

19 Du Toit, pp. 161-163, 172; Goosen (samesteller), p. 115.

onttrek (27 jaar en een dag nadat hy *U-714* gesink het) en is op 19 September 1972 deur kanonvuur vanaf die fregat SAS *President Steyn* en dieptebomme wat deur 'n Shackleton maritieme patrollievliegtuig afgegooi is, gekelder. In totaal het die skip 62 opmetingstake voltooi, en as hidrografiese opmetingskip ongeveer 250 000 seemyl gevaar.²⁰

Intussen, in 1970, het die International Hydrographic Organisation (IHO) tot stand gekom, en gesetel onder die IHO, die International Hydrographic Conference (IHC) en die International Hydrographic Bureau (IHB), beide in Monaco.²¹

5. SAS HAERLEM, 1963-1978

Terwyl die “Flower”-klas *Protea*, “Loch”-klas *Natal* en “Hecla”-klas *Protea* vanaf 1950 die vernaamste hidrografiese opmetingskepe van die Vloot was, het die SAV vir etlike jare ook oor die dienste van 'n veel kleiner opmetingskip beskik, naamlik SAS *Haerlem* (wimpelnommer P3126). Laasgenoemde was 'n “Ford”-klas patrollieboot (die vierde van vyf wat in die jare 1954 tot 1959 deur die SAV bekom is), is op 21 Junie 1957 by die skeepswerf van Vosper Ltd te Portsmouth in Engeland neergelê, en op 18 Junie 1958 te water gelaat (deur mev. Doreen Goosen, die vrou van kdr. JC Goosen, Suid-Afrika se waarnemende militêre adviseur in Londen). Die skip is vernoem na die Nederlandse skip wat op 25 Maart 1647 te Bloubergstrand gestrand het – iets wat tot die stigting van 'n Nederlandse verversingspos aan die Kaap in 1652 bygedra het – en is op 2 Junie 1959 deur die SAV in diens gestel. Dié boot was 37,74 m lank, 6,1 m breed, met 'n diepgang van 1,52 m; standaardverplasing 120 ton, volvragverplasing 160 ton; aangedryf deur twee Davey Paxman dieselenjins; topsnelheid 18 knope; bemanning 24 offisiere en ander matrose; bewapening een 40-mm Mk 8 Bofors-kanon, twee diepte-bomwerpers en twee dieptebomspore. (Sommige van die “Ford”-klas patrolliebote het later ook twee tot vier 12,7-mm en/of 7,62-mm masjiengewere aan boord gemonteer gehad.) Die *Haerlem* (onder bevel van lt. DB Reaper) het Portsmouth op 14 Julie 1959 in die geselskap van die SAV se nuwe mynveërs SAS *Johannesburg* en SAS *Kimberley* (twee van tien “Ton”-klas mynveërs wat in 1955 tot 1959 deur die SAV bekom is), verlaat en via Lissabon, Las Palmas, Dakar, Abidjan, Pointe Noire, Lobito en Walvisbaai na Suid-Afrika gevaar (aankoms te Simonstad: 21 Augustus 1959). Die “Ford”-klas patrolliebote is ontwerp om duikbote by hawe-ingange op te spoor en te vernietig, maar is in die SAV hoofsaaklik vir opleidingswerk aangewend.²²

20 SA Vlootmuseum, HMSAS *Natal* (lêer): verskeie dokumente; Du Toit, pp. 165-166; Bennett en Söderlund, pp. 139-140; Goosen (samesteller), pp. 184-191.

21 Bennett en Söderlund, p. 133.

22 SA Vlootmuseum, SAS *Haerlem* (lêer): “Commissioning ceremony of S.A.S. Haerlem” (program) asook 'n dokument opgestel deur kdr. JC Goosen i.v.m. die tewaterlating van die boot; *Navy*

Nadat die *Haerlem* vir die opleiding van vlootoffisiere gebruik is, is die vaartuig in 1963 in 'n hidrografiese opmetingskip omskep. Die doel was om die veel groter *Natal* in kuswaters en vlakker water te ondersteun. Die skip is van alle bewapening gestroop, met 'n opmetingsapparaat toegerus, uiteraard wit geverf, en het 'n seekaarthut gehad wat op die agterdek gebou is. Lt.-kdr. JB de Wet het, as nuwe bevelvoerder, die herboude vaartuig in Julie 1963 in diens gestel. In totaal het die *Haerlem* 34 opmetings voltooi, soms alleen, soms saam met die *Natal*, en later saam met die nuwe *Protea*. Die *Haerlem* was langer in diens van die SAV as enigeen van sy susterskepe en het waardevolle werk in belang van die SAV en skeepsvaart in die algemeen gedoen. Voordat die boot in 1978 finaal aan diens onttrek is, was hy aan die Vloot se Mynteenmaatreëlflottielje verbonde en het roete-opnames gedoen. Die skip, waarna soms ook verwys is as die "Little White Lady", is op 30 November 1987 naby Humewood-strand, Port Elizabeth, in 21 m diep water gesink om 'n kunsmatige rif te vorm.²³

6. DIE DERDE OPMETINGSKIP *PROTEA*, SEDERT 1972

Toe dit teen die einde van die 1960's duidelik was dat SAS *Natal* nie veel langer ekonomies in stand gehou sou kon word nie, het die SAV besluit om 'n nuwe hidrografiese opmetingskip aan te skaf – die Vloot se eerste opmetingskip wat as sodanig spesiaal vir hulle gebou is. Gevolglik is op 7 November 1969 'n bestelling by die Skotse skeepswerf Yarrow & Company van Glasgow geplaas vir die bou van 'n "Hecla"-klas skip – drie van dieselfde klas was toe reeds in diens van die RN. Die SAV se eerste nuutgeboude hidrografiese opmetingskip (die vorige vier sodanige skepe was immers ander tipes oorlogskepe wat later in opmetingskepe omskep is) is op 20 Julie 1970 neergelê, op 14 Julie 1971 te water gelaat (deur mev. G Hiemstra, die vrou van die destydse Kommandant-Generaal (met ander woorde Hoof) van die Suid-Afrikaanse Weermag), en op 23 Mei 1972 as SAS *Protea* (wimpelnommer A324) in diens gestel. Die nuwe skip, wat R6 miljoen gekos het, was 79,25 m lank, 14,94 m breed, met 'n diepgang van 4,57 m; standaardverplasing 1 930 ton, volvragverplasing 2 750 ton (vandag 2 777 ton); aangedryf deur vier 12-silinder Paxman Ventura Mk II diesel-enjins; topsnelheid 16,5 knope, radius 12 000 seemyl teen 12 knope; 'n bemanning van 18 offisiere en 114 ander matrose, plus 'n lugbemanning vir die Westland Wasp HAS Mk 1-helikopter (later, nadat die laaste Wasps in 1990 aan diens onttrek is, vervang deur 'n Alouette III-helikopter, totdat laasgenoemde tipe in 2006 aan diens onttrek is). Daar is ook akkommodasie

News/Vlootnuus 7, Maart 1988, p. 10; Du Toit, pp. 206-207, 209-210, 212; RVB Blackman (red.), *Jane's fighting ships 1964-65* (Londen, 1964), p. 222.

23 *Navy News/Vlootnuus* 7, Maart 1988, p. 10; Du Toit, pp. 207-208, 210; Goosen (samesteller), pp. 186-190.

vir sewe burgerlike wetenskaplikes. Reeds teen die middel van die 1970's, het ongeveer die helfte van die skeepsbemanning uit bruin matrose bestaan. Vandag is die oorgroote meerderheid van die bemanning swart en bruin mense. Aanvanklik was die skip ongewapen, maar in die 1980's was daar twee enkelloop 20-mm kanonne bo-op die brug gemonteer, en 'n enkelloop 12,7-mm masjiengeweer op elke brugvleuel. Later is die 20-mm kanonne verwyder. Masjiengewere kan steeds gemonteer word. Die skip se romp is versterk sodat dit in Antarktiese waters kan vaar, maar nie in dik ys nie, want die skip het nie werklik 'n ysbreekvermoë nie. Afgesien van hidrografiese werk, kan die *Protea* ook op beperkte skaal oseanografiese navorsingswerk doen.²⁴

Die *Protea*, onder bevel van kap. A Fawthrop, se nooiensvaart het in Portland begin en die skip via Lissabon, Luanda en Walvisbaai na Simonstad geneem (aankoms: 14 Julie 1972). *Protea* was 'n groot aanwinst vir die SAV. Die skip is ontwerp om sowel hidrografiese opmeting as oseanografiese navorsing te doen, en beskik oor uiters moderne toerusting. Die skip kan dus in 'n groot verskeidenheid weersomstandighede aangewend word; is besonder maneuvreerbaar, en stabiliseerders verseker 'n stabiele platform. Naas die helikopter (wat vir lugopmeting gebruik word, asook vir die plasing van merkers), kan die skip ook twee van drie groot motorbote (bekend as *Malgas*, *Pelican* en *Seemeeu*) aan boord dra, wat vir opmetingswerk naby aan die kus gebruik word. Aan boord kan ook veldmotorfietse en duinebesies ("beach buggies") – wat ter ondersteuning van opmetingswerk aan land gebruik kan word – gestoor word.²⁵ In die lig van die feit dat die SAV in 1970-1971 sy eerste duikbote (die Franse "Daphné"-klas bote) in diens gestel het, is daar uiteraard ook nuwe eise aan die SAV se hidrograwe gestel ten einde te verseker dat dié duikbote veilig onder die water kan navigeer.

Die afgelope 40 jaar was die *Protea* een van die SAV se besigste skepe. (Wat nou volg, is 'n oorsig van sommige van die skip se aktiwiteite. Ruimtebeperkings laat nie toe dat alle vaarte bespreek word nie.) Afgesien van roetine hidrografiese opmetingswerk langs die Suid-Afrikaanse kus, het die *Protea* ook talle ander vaarte onderneem en die veeldoeligheid van hierdie tipe vaartuig bewys. Reeds voor die

24 SA Vlootmuseum, SAS *Protea* (lêer 1): "Form and order of service on the occasion of the commissioning of SAS Protea at Glasgow on 23 May 1972/Volgorde en diens by geleentheid van die indiensstelling van SAS Protea te Glasgow op 23 Mei 1972" (program) en SAS *Protea* (lêer 3): "Tewaterlating/launch van/of S.A. hidrografiese opmetingskip/hydrographic survey ship Protea deur/by mev./Mrs. R.C. Hiemstra op/on 14th July, 1971" (program); Du Toit, pp. 263, 266; J Moore (red.), *Jane's fighting ships 1973-74* (Londen, 1972), p. 260; Williams, pp. 19-21; *The Naval Institute guide to combat fleets of the world 1995: their ships, aircraft, and armament* (Annapolis, 1995), p. 678; <<http://www.navy.mil.za/equipment/auxiliaries.htm>>, geraadpleeg 20 Februarie 2012.

25 SA Vlootmuseum, SAS *Protea* (lêer 1): "SAS Protea. Aankoms te Simonstad op Vrydag 14 Julie 1972/SAS Protea. Arrival in Simonstown on Friday 14 July 1972" (program); Du Toit, pp. 263-264; Bennett en Söderlund, pp. 121, 123.

einde van 1972 het die skip sy eerste vaart “oorsee” vanaf Simonstad onderneem, toe die Britse eiland Tristan da Cunha in die verre Suid-Atlantiese Oseaan besoek is. In 1973 het die *Protea* (kapt. A Fawthrop) deel uitgemaak van die soektog na die wrakstukke van twee Hawker Siddeley Buccaneer maritieme aanvalsvliegtuie/bomwerpers van die Suid-Afrikaanse Lugmag (SALM) wat naby Gansbaai in die see neergestort het. In 1975 het die *Protea* die Franse Kerguelen-eiland in die suidelike Indiese Oseaan besoek. In 1976 was die *Protea* (kapt. JH le Roux) die wagskip tydens die Kaap-na-Rio-seiljagwedvaart, en het die skip die Braziliaanse hawestad Rio de Janeiro besoek.²⁶

In 1977 het die *Protea* na Marion-eiland gevaar, waar die bemanning gehelp het om die katte wat die plaaslike pikkeyne en ander fauna bedreig het, uit te roei. Aan die begin van 1978 het die *Protea* (kapt. CJH Wagenfeld) Antarktika besoek om aan ’n internasionale kril-navorsingsprojek deel te neem. Die skip het Simonstad op 31 Januarie verlaat en na Kaapstad gevaar, van waar die vaart op 10 Februarie voortgesit is – met een Duitse en ses Suid-Afrikaanse wetenskaplikes, plus ’n Wasp-helikopter, aan boord. Tydens dié vaart het die *Protea* die eerste SAV-skip geword om om Kaap Hoorn te vaar (26 Februarie 1978), en daarvandaan deur die Beagle-seestraat na Ushuaia in Argentinië (aankoms: 27 Februarie). Vervolgens het die skip die Deception-eiland (deel van Brittanje se South Shetland-eilande) en Grytviken in South Georgia (ook ’n Britse besitting) besoek, en toe verby die Falkland-eilande gevaar tot by Puerto Belgrano in Argentinië (langsaaan 5-10 April). Die *Protea* was op 21 April 1977 terug in Simonstad. In Mei 1978 het die *Protea* 26 bemanningslede van die *Kaiyo Maru*, wat aan die Kaapse Weskus gesink het, gered. Kort daarna was die *Protea* by nog ’n reddingstog betrokke toe ’n bemanningslid van die olietenskip *Texaco Sweden*, wat ’n hartaanval gehad het, aan die kus van Suidwes-Afrika (vandag Namibië) opgepik en na ’n hospitaal vervoer is. Gegewe die *Protea* se betrokkenheid by humanitêre noodleningswerk in die loop van 1978, het dié skip die Vloot se Vredesabel vir 1978 verower.²⁷

In 1979 was SAS *Protea* (kdr. JB de Wet) weer eens die wagskip tydens die (vierde) Trans-Atlantiese-seiljagwedvaart; dié keer tot by Punta del Este (aankoms: 18 Februarie) in Uruguay (waarheen die eindpunt om politieke redes vanaf Rio de

26 Du Toit, p. 264; Williams, p. 21. Vir meer besonderhede wat die besoeke van SAV-oorlogskepe aan buitelandse hawens betref (insluitende *Protea* se rol as grys (wit?) diplomaat), kyk A Wessels, “South Africa’s grey diplomats; visits by South African warships to foreign countries 1946-1996”, *Scientiae Militaria: South African Journal of Military Studies* 27, 1997, pp. 67-105; A Wessels, “Onwaarskynlike ambassadeurs: vlagvertoonvaarte deur Suid-Afrikaanse oorlogskepe, 1922-2002”, *Joernaal vir Eietydse Geskiedenis* 27(3), Desember 2002, pp. 54-81. ’n Mate van oorvleueling met hierdie artikels kom uiteraard voor.

27 SA Vlootmuseum, SAS *Protea* (lêer 1): “SAS *Protea*. Sea Fisheries Branch. 22 Squadron. Antarctic Cruise. 10 February - 21 April 1978” (brochure); Du Toit, pp. 264; *Navy News* [2], Augustus 1982, p. 14; lynboek: SAS *Protea* (aan boord die skip geraadpleeg, Durban, 8 Julie 1997); SA Nasionale Weermag Dokumentasiediens (Pretoria): logboek – SAS *Protea*.

Janeiro in Brazilië verskuif is). *Protea* het tydens hierdie vaart ook by Montevideo (19-22 Februarie) in Uruguay en Buenos Aires in Argentinië (22-27 Februarie) aangedoen. Die *Protea* was op 10 Maart 1979 terug in Simonstad. In 1983 het die *Protea* ’n omvangryke agt-maandelange opknapping in Simonstad ondergaan wat die modernisering van die opmetingtoerusting en die installing van addisionele kommunikasietoerusting ingesluit het. By hierdie geleentheid is die twee 20-mm kanonne ook gemonteer.²⁸ Intussen het die groeiende isolasie waarin die Republiek van Suid-Afrika (RSA) homself veral ná die Soweto-onluste van 1976 bevind het, beteken dat vlagvertoonmoontlikhede vir die SAV opgedroog het.

Op 23 April 1978 het die SAV die Departement van Vervoer se voormalige Antarktiese voorradeskip, die *RSA*, in diens gestel – in SAV-diens het die skip nooit ’n naam gehad nie en het bloot onder sy wimpelnommer, naamlik A331, gevaar, hoewel matrose die skip “Azzi” genoem het (na aanleiding van die wimpelnommer). Die skip is op 20 April 1961 te Osaka, Japan, neergelê, op 29 September 1961 te water gelaat en op 30 November 1961 in diens gestel; was 68,25 m lank, 12,8 m breed, diepgang 6,5 m; bruto tonnemaat 1 572,92 ton. Die skip is wit geverf en is as oseanografiese navorsingskip in diens gestel. Maar in die praktyk is die skip vir elektroniese waarneming langs die kus van Namibië en Angola gebruik, ter ondersteuning van die Suid-Afrikaanse Weermag se militêre operasies. Die skip is weer op 17 Maart 1980 uit diens onttrek en is terug na die Departement van Vervoer.²⁹ Soos die gevegsteunskepe *SAS Tafelberg* en *SAS Drakensberg*, is die *Protea* ook soms tydens die jare van konflik in suidelike Afrika (veral 1975-1989) vir elektroniese en ander patrolleringswerk, asook ter ondersteuning van spesiale magte, aanvalsvaartuie en duikbote langs sowel die wes- as ooskus van Afrika ingespan.³⁰

In Julie 1984 is die *Protea* (kdr. RJ Pieters) weer eens op ’n reddingsvaart na Marion-eiland gestuur om die ernstig siek leier van die Suid-Afrikaanse navorsingspan vir mediese sorg na Suid-Afrika terug te bring. Hiervoor het die skip weer eens die Vloot se Vredesabel ontvang. ’n Jaar later, in Julie 1985, moes die *Protea* na Marion-eiland vaar, dié keer om ’n lid van die meteorologiese span wat ’n ernstige oogbesering opgedoen het, te gaan haal. In Februarie 1987 was die *Protea* nogeens by Marion-eiland, maar nou om die toegangsroetes by die eiland op te meet en ’n omgewingsimpakstudiegroep aan land te plaas. Daar is naamlik beplan om ’n vliegveld op die eiland te bou, hoewel dit tans nog nie gebeur het nie. In

28 Du Toit, p. 265; *The Cape Times South Atlantic Supplement*, 12 Januarie 1979, p. 3; SA Nasionale Weermag Dokumentasiediens: logboek – *SAS Protea*.

29 Bennett en Söderlund, p. 125; Du Toit, pp. 290-293. Die skip is 1995-1996 in Kaapstad opgebreek.

30 J Greeff, *A greater share of honour* (Ellisras, 2001), pp. 136-147. Kyk in die algemeen ook G Mills en D Williams, *7 battles that shaped South Africa* (Kaapstad, 2006), pp. 173-175; P Stiff, *The silent war: South African recce operations* (Alberton, 1999), pp. 48-52, 260, 272-273, 347 *et seq.*

Mei 1990, kort ná pres. FW de Klerk se waterskeidingstoespraak in die parlement op 2 Februarie 1990 – wat Suid-Afrika op die weg van dramatiese politieke hervorming geplaas het – het die *Protea* (kdr. BH Teuteberg) die eerste SAV-skip in 18 jaar geword om Europa te besoek. Die skip het as wagskip vir die Portnet Diasseiljagwedvaart vanaf Kaapstad na Lissabon opgetree. Simonstad is op 18 April verlaat, en die *Protea* het via Porta Delgada in die Azore-eilande (10-14 Mei), na Lissabon gevaar (aankoms 17 Mei). Onderweg terug na Suid-Afrika is Abidjan (in die Ivoorkus – om die skip se bevelvoerder, wat siek geword het, aan land te bring) besoek. *Protea* was op 16 Junie 1990 terug in Simonstad na afloop van ’n besonder geslaagde vlagvertoonvaart.³¹

Op 9 April 1992 het die *Protea* (kapt. BD Law) op nog ’n omvangryke oorsese reis (“Operation Hyson”) vertrek, dié keer om in Monaco teenwoordig te wees tydens ’n konferensie van die International Hydrographic Organisation (IHO). Die skip het langs die weskus van Afrika opgevaar, deur die Straat van Gibraltar, na Monaco (2-8 Mei). Vervolgens het die skip ook Genoa (Italië; 9-11 Mei), Istanbul (Turkye; 18-29 Mei) en Constanta (Roemenië; 30 Mei - 1 Junie) besoek – die eerste besoek deur ’n SAV-skip aan laasgenoemde voormalige kommunistiese land, en trouens die heel eerste keer dat ’n SAV-skip die Swart See besoek het. *Protea* het vervolgens terug deur die Bosporus en die Dardanelles na die Middellandse See gevaar, deur die Suez-kanaal (5 Junie) en was terug in Simonstad op 30 Junie. In die loop van die 82-dag vaart, het die skip 14 435 seemyl afgelê.³²

Op 1 Maart 1993 het die *Protea* – met ’n Alouette III helikopter aan boord – vanuit Simonstad vertrek om opmetingswerk langs die kus van KwaZulu-Natal en Mosambiek te doen. Besoek is gebring aan Durban (4-6 Maart) en Maputo (7 en 19-21 Maart). Die skip was op 30 Maart terug in Simonstad.³³ In 1995-1996 het die *Protea* ’n omvangryke opknapping in die Simonstadse skeepswerf ondergaan en nuwe enjins is, onder meer, geïnstalleer. Tydens die SAV se 75^{ste} bestaansjaarvieringe in Simonstad, Tafelbaai en Kaapstad, was die *Protea* saam met 13 ander noemenswaardige skepe en ’n duikboot van die SAV, asook 22 skepe van 13 buitelandse vlote, teenwoordig, en tydens die vlootrevue in Tafelbaai op Saterdag 5 April, het pres. Nelson Mandela die saluut vanaf die *Protea* waargeneem.³⁴

31 *Cape Times*, 15 Julie 1984, p. 1; *Navy News/Vlootnuus* 9, Julie 1990, pp. 11, 12, 15 en 17, April 1992, p. 27; Du Toit, p. 265; lynboek: SAS *Protea*; *The Natal Mercury*, 5 Junie 1990, p. 6; *Cape Times*, 11 Junie 1985, p. 3.

32 *Paratus* 43(7), Julie 1992, p. 16; *Navy News/Vlootnuus* 11, Augustus 1992, pp. 9-10; Du Toit, p. 265; *The Natal Mercury*, 24 Junie 1992, p. 1; SA Vlootmuseum, SAS *Protea* (lêer 1): “Operation Hyson” (eenbladsy-dokument).

33 SA Nasionale Weermag Dokumentasiediens: logboek – SAS *Protea*; lynboek: SAS *Protea*; *Die Volksblad*, 19 Maart 1993, p. 9; *Navy News/Vlootnuus* 12, Mei 1993, p. 16.

34 *The Mercury*, 7 April 1997, p. 3; *Vlootnuus/Navy News* 16(3), 1997, pp. 4-7, 10-23; persoonlike waarnemings deur outeur.

Op 14 April 2000 het die *Protea* na Suid-Amerika vertrek om op 29 April aan die vlootrevue by Rio de Janeiro deel te neem. Die revue het deel uitgemaak van Brazilië se 500^{ste} ontstaansherdenking. Die skip was weer op 15 Mei terug in Simonstad.³⁵ Gedurende “Operation Lariat” (10-14 April 2001), het die *Protea* (kapt. Abri Kampfer) die Australiese vloot gehelp om ’n buitelandse vistreiler wat onwettig in Australiese gebiedswater vis gevang het, vas te trek.³⁶ In Februarie-Maart 2004, het die *Protea* opmetingswerk langs die kus van KwaZulu-Natal gedoen, met Richardsbaai as tydelike basis, maar moes ’n paar dae in die droogdok in Durban deurbring, sodat ’n lek herstel kon word.³⁷ Soos in die verlede, is die *Protea* in die nuwe millennium ook by talle geleenthede vir seremoniële doeleindes gebruik, byvoorbeeld op 17 Februarie 2005, toe die uittredende Hoof van die SAV, vise-adm. Johan Retief, aan boord die *Protea* was tydens ’n verbyvaart in Valsbaai.³⁸ In Junie 2005 het die *Protea* gehelp om die bemanning van die vragskip *Kiperousa*, wat aan die Oos-Kaapse kus gestrand het, te red. Die *Protea* was toe reeds ’n geruime tyd besig met opmetingswerk aan die Ooskus. Daar was ook geleenthede om op diplomatieke vlak ’n rol te speel, byvoorbeeld toe Maputo in Mosambiek gedurende September besoek is. En op 21 Junie 2006 (en weer op 21 Junie 2007) was die skip langsaaan in Kaapstad om Wêreld-hidrografiedag te herdenk.³⁹

SAS *Protea* het ook al aan talle vlootoefeninge deelgeneem, byvoorbeeld saam met twee SAV-aanvalsvaartuie langs die ooskus van Afrika, waaraan ook ’n Franse oorlogskip deelgeneem het (Oktober-November 2006).⁴⁰ Op 28 Februarie 2008 het die *Protea* (kapt. A Blake) vanuit Simonstad vertrek om die SAV se derde en laaste nuwe duikboot, SAS *Queen Modjadji I*, vanaf Duitsland geleide te doen. Onderweg terug na Suid-Afrika is by Rota in Spanje aangedoen, maar verder suid het die *Protea* enjinprobleme opgedoen en moes by Las Palmas in die Kanariese Eilande vir noodherstelwerk aangedoen word. Die gevegsteunskip SAS *Drakensberg* is uitgestuur om die duikboot verder geleide te doen. Die *Protea* was uiteindelik op 26 Mei terug in Simonstad.⁴¹

Op 5 September 2008 was pres. Thabo Mbeki aan boord SAS *Protea* om, tydens ’n presidensiële revue in Valsbaai, die saluut te neem, terwyl 13 ander SAV-vaartuie verbygevaar het.⁴² In Junie 2009 was die *Protea* in, asook in die omgewing

35 *Navy News* 19(5), 2000, pp. 15-17; lynboek: SAS *Protea*.

36 Bennett and Söderlund, pp. 61, 63; *South African Soldier* 8(2), Junie 2001, p. 20; *Navy News* 20(2), 2001, pp. 2-4; talle SABC en etv televisie-nuusbulletins.

37 Kyk bv. *The Mercury*, 18 Februarie 2004, p. 6.

38 *Navy News* 24(2), 2005, pp. 18-19.

39 *Ibid.* 24(4), 2005, p. 6; 25(4), 2006, p. 13 en 26(4), 2007, p. 14; *South African Soldier* 12(7), Julie 2005, p. 27; *The Mercury*, 3 Augustus 2005, p. 6 en 21 September 2005, p. 10.

40 *The Mercury*, 27 September 2006, p. 6.

41 *Navy News* 28(4), 2008, pp. 28-31.

42 *Navy News* 28(5), 2008, pp. 1-2, 5-7, 9-18, 20-22, 24-25, 27-34, 42; *The Mercury*, 10 September 2008, p. 4.

van, Port Elizabeth se hawe om opmetingswerk te verrig.⁴³ Op 2 November 2009 het die *Protea* (kapt. Theo Stokes) gehelp met die vervoer van 17 bemanningslede wat vanaf 'n Spaanse vistreiler, die *Acechador*, gered is, wat naby Durban gesink het.⁴⁴ Gedurende die FIFA Wêreldbeker Sokkertoernooi in Suid-Afrika (11 Junie – 11 Julie 2010) is talle SAV-skepe ontplooi en was die *Protea* in Port Elizabeth gestasioneer, onder meer om deur middel van sy nuwe R37 miljoen vlakwater-opmetingstelsel, onderwater-veiligheid in hawens te verseker.⁴⁵ Die volgende jaar was die *Protea*, saam met twee ander SAV-vaartuie, in Mosselbaai vir die Dias-fees (3-6 Februarie 2011). Daarna het die skip gehelp om die wrak van 'n ligte vliegtuig (wat op 9 Februarie naby Plettenbergbaai in die see neergestort het) op te spoor en te berg.⁴⁶

Die 90^{ste} herdenking van die ontstaan van Suid-Afrika se vlootmagte, en daarmee saam 90 jaar van hidrografiese opmetingswerk deur die SAV en sy voorgangers, val saam met die jaar (2012) wanneer die *Protea* se indiensstelling presies 40 jaar gelede herdenk word. Van al die skepe wat in die SAV gedien het, het net die sperboomvaartuig SAS *Somerset* (1943-1986) en die mynveërs SAS *Walvisbaai* (1959-2001), *East London* (1958-2001) en *Windhoek* (1958-1999) tot dusver langer as die *Protea* in die SAV gedien; maar die mynveërs was vir korter periodes as die *Protea* in operasionele diens (in die praktyk in kommissie) gewees. Die “White Lady”, soos die *Protea*, alombemind, bekend staan, het 'n trotse rekord, maar sal binnekort vervang moet word.

7. SLOTPERSPEKTIEWE

Toe die oorspronklike *Protea* in 1922 deur die SASD in diens gestel is, was daar reeds ongeveer 40 hidrografiese opmetingskepe in diens van ten minste 12 ander vlote.⁴⁷ Toe die tweede *Protea* in 1950 as hidrografiese opmetingskip in diens gestel is, was daar op die tydstip ten minste 79 sodanige tipe skepe in 18 vlote, insluitende ten minste 21 in die Sowjet-vloot, tien in die Franse vloot en nege in die RN. Die meeste van hierdie skepe is nie as hidrografiese opmetingskepe ontwerp en gebou nie, maar was omgeboude oorlogsskepe, soos byvoorbeeld fregatte.⁴⁸ Met die indiensstelling van die derde opmetingskip *Protea* in 1972, was daar 167 sodanige skepe in 33 vlote, insluitende 61 in die Sowjet-vloot, 26 in die Verenigde

43 *Navy News* 28(3), 2009, p. 19 en 28(6), 2009, p. 17.

44 *Ibid.* 28(6), 2009, p. 13.

45 *South African Soldier* 17(3), Maart 2010, pp. 15, 27; *Navy News* 29(1), 2010, p. 26 en 29(2), 2010, pp. 2, 25-27; *Military Technology* 36(9), 2010, p. 24; *Jane's Defence Weekly* 47(36), pp. 21, 24.

46 *Volksblad*, 10 Februarie 2011, p. 1 en 12 Februarie 2011, p. 2.

47 O Parkes en FE McMurtrie (reds.), *Jane's fighting ships 1924* (Londen, 1924).

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

State van Amerika (VSA) se vloot en 12 in Brittanje se RN.⁴⁹ In 1990, toe die Koue Oorlog geëindig het, was daar ten minste 271 hidrografiese opmetingskepe in 41 vlote, met die meeste in die vlote van die destydse Unie van Sosialistiese Sowjetrepublieke (USSR; ten minste 93), die VSA (37) en die Volksrepubliek van China (ongeveer 30).⁵⁰ Vandag (teen 1 April 2012) is daar tot soveel as 211 hidrografiese opmetingskepe in 43 vlote, met die meeste in die vlote van Rusland (tot soveel as 82), die Volksrepubliek van China (13) en die VSA (ook 13). In Afrika, is dit net die vlote van Suid-Afrika (een skip), Algerië (een), Nigerië (een) en Tunisië (twee) wat oor hidrografiese opmetingskepe beskik,⁵¹ maar die SAV se SAS *Protea* is die grootste sodanige skip in Afrika. Hoewel die aantal oorlogskpe waarvoor veral Westerse lande beskik sedert die einde van die Koue Oorlog effens afgeneem het, bly die aantal hidrografiese opmetingskepe waarvoor hierdie vlote beskik, min of meer konstant.

Met die verloop van baie jare, het die SAV se Hidrografiekantoor uitstekende diens gelewer en gaan hierdie diens voort. Die akkuraatheid van die seekaarte wat deur hierdie kantoor opgestel word, het tot internasionale erkenning gelei en dit word wêreldwyd as 'n sentrum van uitnemendheid beskou. Die SAV se Hidrografiekantoor probeer uiteraard so ver as moontlik op die hoogte bly met die jongste ontwikkelinge. So byvoorbeeld is hul eerste digitale kartografiese stelsel (Laserscan Lites2) reeds in 1988 aangeskaf en in 1991 opgegradeer na Laserscan Lamps2. In 1999 is die eerste S57-gebaseerde digitale kartografiese stelsel, bekend as dKart Editor, bekom. Die grootste gedeelte van die RSA se eksklusiewe ekonomiese sone is tans op elektroniese navigasie-seekaarte (Electronic Navigational Charts, ENCs) beskikbaar, en die SAV se Hidrografiekantoor is die enigste in Afrika wat ENCs kan produseer. Dié kantoor publiseer ook talle gidse, katalogi en ander publikasies, en genereer uit die verkope hiervan, soos ook uit die verkope van seekaarte, fondse vir die staat. Daar dien op gelet te word dat hierdie geld wat na die staat gaan, nie na die Vloot terug gekanaliseer word ter delging van die koste verbonde aan die instandhouding van die Hidrografiekantoor of die *Protea* nie. Die Vloot word nie eens vergoed vir die posgeld vir die versending van seekaarte nie. Indien die Vloot getaak word om opmetingswerk in belang van ander Afrikalande te doen, sal die Vloot hopelik addisioneel vir hierdie werk befonds word.⁵²

Op grond van die uitstekende diens wat hy gelewer het, is die SAV se hidrograaf, kapt. Abri Kampfer, in 2009 deur die United Kingdom Hydrographic Office met die Alexander Dalrymple Award beloon. Onder sy bekwame leiding, het Suid-

49 RVB Blackman (red.), *Jane's fighting ships 1972-73* (Londen, 1972).

50 R Sharpe (red.), *Jane's fighting ships 1990-91* (Coulsdon, s.a.).

51 S Saunders (red.), *Jane's fighting ships 2011-2012* (Coulsdon, 2011).

52 Kyk bv. Bennett en Söderlund, pp. 135, 137, 141.

Afrika 'n wêreldleier ten opsigte van die opstel van seekaarte vir die waters om Suid-Afrika en aangrensende gebiede geword.⁵³

Uit hierdie studie blyk dit duidelik dat hidrografie inderdaad 'n noodsaaklike onderdeel van die SAV, en sy voorgangers, se werksaamhede uitgemaak het en steeds uitmaak. Ook die veelsydige rol van die SAV se hidrografiese opmetingskepe, en in besonder die derde *Protea*, het duidelik na vore gekom, want naas hul primêre werk as opmetingskepe, het veral die huidige *Protea* sedert indiensstelling in 1972 ook onder meer as grys (wit) diplomaat, wagskip tydens seiljagwedvaarte, en as opleidingskip vir 'n groot aantal matrose opgetree, en in tye van konflik as patrollieboot, moederskip vir aanvalsvaartuie, herbunkeringskip, elektroniese waarnemingskip en as platvorm vir spesiale magte. Deur die jare heen het die Vloot se hidrograwe hul ook uitstekend van hul taak gekwyt en waardevolle diens aan die res van die SAV, die RSA in die algemeen, en aan die derduisende skepe wat om die Kaap vaar of Suid-Afrikaanse hawens besoek, gelewer. Hidrografie was en is dus inderdaad steeds 'n belangrike onderdeel van die SAV se werksaamhede, en werk mee om aan die SAV 'n bepaalde status in die internasionale gemeenskap te verleen.

Sekere dele van die Suid-Afrikaanse kus is nog nooit behoorlik opgemeet nie en ander dele se data moet opgedateer word. Daar is dus nog baie hidrografiese opmetingswerk om te doen. Die Hidrografiekantoor verskaf inligting aan ander eenhede van die SAV wat noodsaaklik is vir die uitvoering van die Vloot se mandaat en missie-standpunt. Sonder hierdie inligting sal dit, byvoorbeeld, gevaarlik wees vir oorlogskepe om dit buite hul hoofbasis te Simonstad te waag, sal dit te gevaarlik wees vir duikbote om te duik, en moeilik wees om vyandelike duikbote op te spoor. Die Hidrografiekantoor se werk maak dit ook moontlik vir Vlootpersoneel om op plekke waar dit veilig is, met landingsbote (die SAV beskik oor ses klein "Lima"-klas landingsbote)⁵⁴ op strande te land, en kan ook geallieerde vlote in dié verband van hulp bedien word. Hidrografiese opmeting moet dus ook verkieslik 'n taak van die SAV bly en nie geprivatiseer of selfs gedeeltelik geprivatiseer word nie. Ten einde as 'n noemenswaardige vloot geag te word, moet die SAV ten alle koste oor 'n Hidrografiekantoor en ten minste een groot hidrografiese opmetingskip beskik.

Die 40-jaar oue *Protea* is die oudste skip in die SAV, met – soos reeds aangedui – op vier skepe na die langste diensrekord in die Vloot. Die skip ondervind soms tegniese probleme en sal so spoedig moontlik vervang moet word. Die SAV, die Suid-Afrikaanse regering, en die RSA oor die algemeen, kan nie bekostig dat die Vloot se vermoë om hidrografiese opmetingswerk te kan doen, verlore gaan nie. Hopelik sal die Vloot 'n nuwe hidrografiese opmetingskip kan bekom wat groter sal wees as die *Protea*, oor 'n versterkte romp sal beskik wat werk in Antarktiese waters moontlik sal maak, ook toegerus met 'n helikopterloods (vir verkieslik 'n

53 *Maritime Southern Africa*, Julie-Augustus 2009, p. 49; *Navy News* 28(3), 2008, pp. 2, 20.

54 Saunders (red.), p. 743.

Oryx-grootte helikopter) en wat, hoewel primêr vir hidrografiese opmetingswerk ontwerp, ook vir ander take aangewend sal kan word (byvoorbeeld patrolliewerk, humanitêre hulpverlening, reddingswerk en toegerus met volledige hospitaal-fasiliteite) – net soos die waardige “White Lady”, die *Protea*, wat vir 40 jaar van die 90 jaar van hidrografiese werk in Suid-Afrika se gebiedswaters, reeds werk van hoogstaande gehalte gelewer het; soos wat ook dié skip se voorgangers sedert 1922 gedoen het.