

SESTIG JAAR SE MYNTEENMAATREËLSWERK IN DIE SUID-AFRIKAANSE VLOOT, 1947-2007 (2): DIE “OORLOGSJARE”, 1966-1989

André Wessels¹

Summary

In the history of South Africa the years 1966 to 1989 are characterised by a variety of challenges and concomitant changes, while at the international level the Cold War continued to dominate most relations. Also, from 1966 onwards, South Africa and its defence force became ever more involved in an anti-guerrilla war in the north of South West Africa (today Namibia); a conflict that in due course also spilled over into Angola. The South African Navy's involvement in the war “up north” was limited, but nevertheless important, and in the home waters, the Navy's minesweepers (and later minehunters) had to ensure that the Cape sea-route, as well as the approaches to the country's harbours, were kept free of mines. In this, the second article of a three-part study, a brief review is provided of the South African Navy's mine countermeasures (MCM) and related work in the years 1966 to 1989. How many MCM vessels did the Navy have? To what extent did the Navy keep abreast with MCM developments internationally? How did the 1977 mandatory United Nations arms embargo affect the country's MCM capability? What work did the MCM vessels do over and above MCM training? These are some of the questions that will be addressed in this study.

1. INLEIDING

’n Seemyn is ’n klein dog gevaarlike wapen wat, by wyse van spreke, geduldig lê (of dryf) en wag vir ’n slagoffer – soms vir etlike jare. Dit stel arm lande, onkonvensionele terreurgroepe of seerowers ook in staat om groot ontwrigting te veroorsaak en/of skade te betrokke. In ’n vorige artikel² is ’n oorsig verskaf van die rol wat die Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) se twee “Algerine”-klas diepseemynveërs, naamlik SAS *Bloemfontein* en SAS *Pietermaritzburg*, en later die Vloot se tien “Ton”-klas kusmynveërs (SAS *Kaapstad*, *Pretoria*, *Windhoek*, *Durban*, *East London*, *Port Elizabeth*, *Johannesburg*, *Kimberley*, *Mosselbaai* en *Walvisbaai*) in die jare 1947 tot 1966 in die geskiedenis van die SAV, die Unie en later die Republiek van Suid-Afrika (RSA) gespeel het. Daar is gesien dat, naas die vanselfsprekende mynteenmaatreëls(MTM)-werk, die mynveërs ook vir algemene opleiding, kuspatroliering, in oefeninge met ander lande se skepe, en as plaaslike en buitelandse

¹ André Wessels is 'n senior professor in die Departement Geskiedenis aan die Universiteit van die Vrystaat, Bloemfontein. E-pos: wesselsa@ufs.ac.za. Hy is ook 'n besoekende genoot, University of New South Wales at the Australian Defence Force Academy, Canberra.

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

“grys diplomate” (met ander woorde vir vlagvertoonbesoeke aan Suid-Afrikaanse en buitelandse hawens) aangewend is en dat – hoewel nooit meer as ses “Tons” te enige tyd in diens was nie (meestal net drie) – hulle met reg as die werkesels van die SAV beskou kan word. In hierdie tweede artikel van ’n driedelige studie van MTM-werk in die SAV gedurende die jare 1947 tot 2007, gaan ’n oorsig van MTM-werk tussen 1966 tot 1989 verskaf word; ’n era wat in die teken staan van groot politieke woelinge aan die tuisfront (veral vanaf die Soweto- en ander opstande van 1976) en die toenemende betrokkenheid van die destydse Suid-Afrikaanse Weermag (SAW) by die gewapende stryd in die noorde van Suidwes-Afrika (SWA; vandag Namibië) – ’n stryd wat met verloop van tyd ook ’n land soos Angola betrek het. Hierdie gebeure kan ook nie los van die voortslepende Koue Oorlog gesien word nie. Uitgaande van die standpunt dat MTM-werk ’n duur dog noodsaaklike onderdeel van enige noemenswaardige vloot se vermoëns behoort uit te maak, word in hierdie artikel veral gelet op die verskillende rolle wat die SAV se MTM-skepe gedurende die jare 1966 tot 1989 vervul het. In watter mate is hulle by die “stryd in die noorde” betrek? Wat was hulle afskrikpotensiaal? Het die SAV bygebly met ontwikkelings op MTM-gebied? Hierdie en verwante vrae sal aangespreek word.

2. DIE “TON”-KLAS MYNVEËRS, 1966-1976: KUSBEWAKERS EN GRYS DIPLOMATE

Soos die geval in die eerste dekade van hul diens in die SAV, was daar in die periode sedert 1966 op enige gegewe tyd gewoonlik nooit meer as vier “Tons” in kommissie nie (gewoonlik net drie), met die ander vaartuie wat in reserwe gehou is. (In die loop van die sewentigerjare was daar soms wel meer “Tons” in diens, en by geleentheid selfs ses – die heel meeste.) Hierdie tydvak staan steeds in die teken van die Koue Oorlog, maar die strategiese betekenis van die Kaapse seeroete is op die tydstip nog verder verhoog na aanleiding van die sluiting van die Suez-kanaal in Junie 1967 – as gevolg van die Sesdaagse Oorlog (5-10 Junie) tussen Israel en sy Arabiese bure. (Die kanaal is eers weer op 5 Junie 1975 oopgestel.) Die skeepsverkeer om die Kaap het gevolglik geweldig toegeneem en groter eise as ooit tevore is aan die SAV gestel om hierdie roete oop te hou – ook in belang van die Weste. In dié verband het die SAV se kusmynveërs ’n belangrike rol gespeel.

Voorbeelde van “Ton”-besoeke aan Suid-Afrikaanse hawens (wat deel uitmaak het van opleidingsvaarte, maar tegelyk ook as skakel-aksies deur die Vloot gebruik is om die SAV aan die breër publiek bekend te stel) sluit die volgende in (ruimtebeperkings laat nie toe dat almal genoem word nie): opleidingsvaarte deur die *Windhoek* en die *Johannesburg* na Kaapstad en Saldanhabaai, 15-23 November 1966; die *Windhoek* na Port Elizabeth, 12-28 Februarie 1967; die *Mosselbaai* en die *Johannesburg* na Oos-Londen, 9-22 Maart 1967 (waartydens hulle ook ’n seek-

en-reddingsoperasie van stapel gestuur het na aanleiding van 'n Suid-Afrikaanse Lugdiens Viscount-passasiersvliegtuig wat op 13 Maart ongeveer 24 km suid van Oos-Londen, onderweg vanaf Port Elizabeth na Oos-Londen, in die see gestort het – wrakstukke en liggame is opgespoor); die *Kimberley* en die *Windhoek* na Oos-Londen en Durban, 26 Junie - 8 Julie 1967, en na Oos-Londen en Port Elizabeth, 25 April - 7 Mei 1968; die *Port Elizabeth* na Mosselbaai en Knysna, 20 Februarie - 1 Maart 1969; die *Port Elizabeth*, die *Johannesburg* en die *Walvisbaai* aan Knysna, waar hulle van 20-25 Mei 1970 in hawe was; die *Johannesburg* en die *Windhoek* (saam met die duikerondersteunings-/torpedoherwinningskip die *Fleur*,³ aan Knysna, in hawe vanaf 6 Mei 1971 om aan die Republiekfees deel te neem; die *Mosselbaai*, die *Johannesburg* en die *Windhoek* na Knysna tussen 13-17 April 1972; die *Durban*, die *Johannesburg* en die *Walvisbaai* na Knysna, in hawe 12-17 April 1973; die *Durban* na Knysna, in hawe 11-13 Desember 1973; die *Durban*, die *Walvisbaai* en die *Johannesburg*, plus die patrollieboot *Reijger*, na Knysna, in hawe 15-19 Maart 1974; die *Durban* en die *Kimberley* na Knysna, in hawe 15-17 Februarie 1975; die *Durban* en die *Walvisbaai* na Durban, 29 April - 7 Mei 1975; in Julie en Augustus 1975 het die *Durban*, die *Kimberley* en die *Pretoria* aan Oefening Spansaam naby Port Elizabeth en Oos-Londen deelgeneem en tussen 29 November en 2 Desember 1975 is 'n MTM-oefening naby Port Elizabeth gehou, waaraan die *Pretoria*, die *Kaapstad*, die *Durban*, die *Johannesburg* en die *Kimberley* deelgeneem het – die eerste keer dat vyf van die SAV se mynveërs sáám ter see geopereer het. Na afloop van laasgenoemde oefening is Durban besoek.⁴

Voorbeelde van patrollievaarte (ruimtebeperkings laat nie toe dat almal genoem of bespreek word nie) is die volgende: die *Walvisbaai* en die *Johannesburg*, Weskus, 22 Augustus - 8 September 1966 (toevallig in dieselfde periode toe die eerste botsing met SWAPO-guerrillas in die noorde van SWA plaasgevind het); die *Mosselbaai* en die *Johannesburg*, Weskus, 10-27 April 1967 (“Operation Donation”); die *Kimberley* en die *Mosselbaai*, SWA-kus, 9-19 September 1968; die *Port Elizabeth* en die *Johannesburg*, Weskus, 12-22 Augustus 1969; die *Windhoek*, SWA-kus, 27 April - 10 Mei 1971; die *Mosselbaai* en die *Windhoek*, Weskus, 29 Junie - 11 Julie 1972; die *Kimberley* en die *Pretoria*, Weskus, 29 Augustus - 11 September 1975; die *Johannesburg* en die *Pretoria*, Weskus, 20 Januarie - 6 Februarie 1976 (insluitende 'n besoek aan Walvisbaai, 26-28 Januarie).⁵ Verder het “Tons” ook, soos vroeër, soms as wagskepe tydens seiljagwedvaarte deelgeneem, byvoorbeeld die *Mosselbaai* tydens die Lipton-beker, Kaapstad, 7-12 Julie 1967; en tydens die 1976

³ Vir meer besonderhede omtrent die *Fleur*, kyk die slotparagraaf van hierdie onderafdeling, *infra*.

⁴ Suid-Afrikaanse Vlootmuseum (Simonstad): P Daykin (samesteller), History of the Mine Counter-measures Flotilla 1922-1988 (getikte manuskrip, met talle addisionele fotokopieë) [hierna verwys as die Daykin-manuskrip], pp. 40-43, 50, 52-53; *Vlootnuus / Navy News* 3(9), 1984, p. 15 en 3(10), 1984, pp. 14-15; inligting verskaf deur mev. Margaret Parkes, 4 Maart 2009.

⁵ Daykin-manuskrip, pp. 40, 42, 47, 49, 52, 55.

Kaap-na-Rio-seiljagvaart het die *Kimberley* en die *Johannesburg* die deelnemende seiljagte vir die eerste twee dae vergesel (Januarie 1976).⁶ Dan was daar ook soeken-reddingsoperasies, byvoorbeeld toe die *Johannesburg* en later ook die *Pretoria* op 6 en 7 Mei 1976 na 'n vermiste Albatross maritieme-verkenningsvliegtuig van die Suid-Afrikaanse Lugmag (SALM) gaan soek, maar niks gevind het nie.⁷

Die “Tons” is soms ook as buitelandse “grys diplomate” ontplooi. In Oktober 1967 het die *Kimberley* (lt.-kdr. WEB Patterson) en die *Mosselbaai* (lt.-kdr. CH Bennett) Luanda in Angola op hul eie besoek. Hulle het Simonstad op 16 Oktober verlaat, die volgende dag in Kaapstad aangekom om ongeïdentifiseerde voorrade en toerusting (moontlik ook ammunisie) wat hulle na Luanda (vir die destydse Portugese militêre magte) moes vervoer, in te skeep, op 19 Oktober in Walvisbaai aangekom, Luanda kortliks besoek, en op 22 Oktober was hulle weer terug in Simonstad.⁸ In Oktober 1968 het die *Kimberley* en die *Mosselbaai* weer eens saam 'n vlagvertoonvaart na Lourenço Marques (vandag Maputo) in die destydse Portugese kolonie Mosambiek onderneem, dié keer in die geselskap van die torpedojaer *Simon van der Stel* (*Simon*). Die hoofdoel van die besoek was die onthulling (op 12 Oktober) van die Tuin van Herinnering wat ter ere van die Voortrekkerleier, Louis Trichardt, opgerig is. Die twee mynveërs het Simonstad op 4 Oktober verlaat en op 7 Oktober by die *Simon* in Durban aangesluit. Al drie skepe het op 9 Oktober vanuit Durban vertrek en Lourenço Marques die volgende dag bereik. Die terugvaart is op 14 Oktober aangepak, en die twee mynveërs (wat vanaf 15 Oktober onafhanklik van die *Simon* gevaar het), was op 17 Oktober 1968 terug in Simonstad.⁹ In Oktober 1969 het die *Port Elizabeth* en die *Walvisbaai*, die fregat *President Pretorius* (*PP*), die torpedojaer *Simon* en die aanvullingskip *Tafelberg* Angolese hawens besoek. Die SAV-taakmag het Simonstad op 14 Oktober verlaat, Mocãmedes (vandag Namibe) besoek (20-22 Oktober), vervolgens by Luanda (24-28 Oktober) en Lobito (29 Oktober - 1 November) aangedoen, en die skepe was op 5 November weer terug in Simonstad.¹⁰

Vanaf 10-25 Julie 1970 was die *Port Elizabeth*, die *Windhoek* en die *Johannesburg* op 'n vaart na Lourenço Marques, om die seilbote wat aan die Vasco da Gama-wedvaart deelgeneem het, na Durban geleide te doen. Onderweg na en van die Mosambiekse hawe, is by Durban aangedoen.¹¹ Durban en Lourenço Marques is later weer besoek, dié keer deur die *Johannesburg*, die *Walvisbaai* en

⁶ *Ibid.*, pp. 41, 43a-43b, 55.

⁷ *Ibid.*, p. 55.

⁸ *Ibid.*, pp. 41-42, 43a; A du Toit, *South Africa's fighting ships past and present* (Rivonia, 1992), pp. 197, 213; inligting verskaf deur skout-adm. CH Bennett, 9 Februarie 2008.

⁹ Dokumentasiediens, SA Nasionale Weermag (Pretoria): logboek van SAS *Mosselbaai*; Daykin-manuskrip, p. 42; Du Toit, p. 197.

¹⁰ Inligting verskaf deur kapt. RC Cousins (†); Du Toit, p. 226; Daykin-manuskrip, p. 43.

¹¹ Daykin-manuskrip, p. 46.

die *Windhoek*, saam met die *Fleur*, 15-27 Mei 1972. Vanaf 9-12 November 1972 het die *Johannesburg* en die *Mosselbaai* Lobito in Angola besoek; in Julie 1973 het die *Durban*, die *Walvisbaai* en die *Johannesburg* Lourenço Marques en Port Elizabeth besoek.¹² Soms het Suid-Afrika weer gasheer gespeel vir van die Royal Navy (RN) se “Ton”-klas mynveërs, byvoorbeeld toe HMS *Brinton* Simonstad in Maart 1969 besoek het, soos ook HMS *Gavinton* en *Burnaston* (April 1969), *Weston* en *Puncheston* (September 1971), en *Brereton*, *Brinton*, *Gavinton*, *Hubberston*, *Maxton* en *Bossington* (November 1971).¹³

In Oktober 1974 het die sterkste RN-taakmag wat Suid-Afrika tot nog toe in vrede tyd besoek het, by Simonstad aangedoen en aan oefeninge saam met SAV-skepe deelgeneem. Tydens hierdie manoeuvres het die mynveërs die *Kimberley* en die *Walvisbaai* roete-opruiming vir die ander SAV- en RN-skepe gedoen.¹⁴ Op 2 Mei 1975 is die vryheid van toegang tot die stad Kimberley tydens ’n luisterryke geleentheid aan die mynveër SAS *Kimberley* toegeken. Ongeveer 8 000 mense het die parade, waaraan die mynveër se bemanning, asook ander Weermagslede, deelgeneem het, in die strate van die Diamantstad bygewoon.¹⁵

Intussen is die Vloot se nuwe (en eerste; tot dusver ook die laaste) duiker-ondersteunings- en torpedo-herwinningskip, SAS *Fleur* (P3148) op 3 Desember 1969 in Durban in diens gestel (neergelê Februarie 1969, van stapel gestuur 30 Junie 1969). Dit was die eerste volwaardige oorlogskip wat in Suid-Afrika ontwerp en gebou is: 37,41 m lank, 7,3 m breed, met ’n diepgang van 2,2 m, standaardverplasing van 220 ton, volvragverplasing van 302 ton, met ’n bemanning van drie offisiere en 24 ander matrose; later bewapen met vier masjiengewere. Aangesien Vlootduikers ’n toenemende belangrike rol gespeel het in die vernietiging van seemyne, was dit logies dat dié skip vanaf 1974 deel van die Vloot se 147ste Mynveeg-eskader (147 MS) geword het en ten nouste met die ander eenhede van dié eskader (later veral die omgeboude en nuwe mynjagters) saamgewerk het.¹⁶

3. MODERNISASIE EN TRANSFORMASIE

Vanaf Januarie 1974 is, na aanleiding van ’n besluit wat op 30 Augustus 1972 geneem is, die *Pretoria* en vanaf Februarie 1974 die *Kaapstad*, in Simonstad in

¹² *Ibid.*, pp. 49-51; *Kommando* 22(9), September 1970, p. 51; inligting verskaf deur skout-adm. Arné Söderlund; *Naval Digest* 2, November 1991, p. 11.

¹³ André Wessels Private Dokumentewersameling (Bloemfontein), Grys diplomate (lêer): List of ships visiting Simon's Town 1965-1978 (saamgestel deur WD (Bill) Jones).

¹⁴ Du Toit, p. 230.

¹⁵ André Wessels Private Dokumentasieversameling (Bloemfontein): AP Burgers, Burgers-kronieke (getikte manuskrip), pp. 210, 217-218; SA Vlootmuseum: Inligting vervat in booglêer getiteld MCM Flotilla/MTM Flottielje.

¹⁶ Du Toit, pp. 245-249; Daykin-manuskrip, pp. 43-45; inligting verskaf deur skout-adm. (JG) A Söderlund.

patrolliebote omskep. Hierdie omvangryke omskepping en modernisering het onder meer die volgende behels: 'n nuwe toegeboorde brug en kaarthuis; 'n nuwe mas; 'n nuwe kommunikasiestelsel en Gemini-bote vir die aan-boord-gaan van ander skepe. Verder kon 'n aantal masjiengewere ook voortaan op verskeie plekke aan die skeepskante gemonteer word. 'n Nuwe enkelloop-20 mm F1-kanon is in 'n stadium in die plek van die dubbelloop Oerlikon-kanon aan boord van die *Pretoria* gemonteer, maar toe dit blyk dat dié wapen nie baie suksesvol was nie, is die Oerlikon teruggeplaas. Hoewel die skepe voortaan as patrolliebote geklassifiseer is en nuwe P-wimpelnommers ontvang het – die *Pretoria* P1556 en die *Kaapstad* P1557 – het hulle 'n beperkte mynveegvermoë behou deurdat die Oropesa-veegapparaat aan boord gebly het, maar alle ander mynveeg-toerusting is verwyder. Die *Pretoria* is weer op 25 Junie 1975 in diens gestel onder bevel van lt.-kdr. I Chown en die *Kaapstad* op 26 November 1975 onder bevel van lt.-kdr. NS Vorster. Nadat die twee “nuwe” patrolliebote (patrollie-mynveërs) vir sowat twee jaar lank saam diens gedoen het, is die *Kaapstad* op 8 Julie 1977 aan Simonstad se Burgermageenheid, SAS *Yselstein*, oorgedra,¹⁷ maar dit het geblyk nie 'n suksesvolle skuif te wees nie en op 18 Augustus 1978 is die skip in reserwe geplaas – soos wat intussen ook met die *Pretoria* gebeur het.¹⁸

Intussen het die RSA, wat sedert Augustus 1966 met 'n guerrillastryd in die noorde van SWA te kampe gehad het, by die burgeroorlog in Angola betrokke geraak. Nadat Angola op 11 November 1975 sy onafhanklikheid van Portugal verkry het, het die pro-kommunistiese MPLA aan bewind gekom en is te velde deur die FNLA en UNITA geopponeer. Die SAW het Operasie Savannah van stapel gestuur om die anti-MPLA-magte te ondersteun. Hoewel die inval primêr deur die Suid-Afrikaanse Leër, ondersteun deur die SALM, gedryf is, het die SAV 'n belangrike rol gespeel in die patrolling van die kus van SWA en Angola, en, waar nodig, hulp aan die ander weermagsdele verleen. Die klein SAV-mynveërs se rol was egter beperk.¹⁹

Die idee om mynjagters te bou, dateer terug na die RN gedurende die laat veertigerjare, maar dié projek is weens koste-oorwegings in 1953 gekanselleer. Intussen het die ontwikkeling van mynjag-sonar voortgegaan en in 1956 het die RN hul “Ton”-klas mynveër HMS *Shoulton* in die wêreld se heel eerste mynjagter omskep. Met verloop van tyd is nog 14 “Ton”-klas mynveërs in jagters omskep – om uiteindelik in die tagtiger- en negentigerjare deur nuut-ontwerpte “Hunt”-klas mynveërs/jagters en “Sandown”-klas mynjagters vervang te word. Intussen het

¹⁷ Kyk kopie van die program van oorhandiging by Daykin-manuskrip, ingevoeg tussen pp. 62 en 63.

¹⁸ Du Toit, p. 214; Daykin-manuskrip, pp. 48, 51, 56. Aanvanklik sou dié twee skepe in mynjagters omskep word, maar dit is tot 1976-1979 uitgestel, en toe was dit twee ander “Tons” wat omskep is. Kyk *infra*.

¹⁹ Vir 'n oorsig van die SAV se rol in die algemeen tydens die jare van konflik, kyk A Wessels, “The South African Navy during the years of conflict in Southern Africa, 1966-1989”, *Joernaal vir Eietydse Geskiedenis* 31(3), Desember 2006, pp. 283-303.

ander lande ook mynjagters bekom. Terwyl mynveërs van verskillende tipes apparaat gebruik maak om seemyne fisies “op te vee” of op ander wyses onskadelik te stel, kan mynjagters as die “bloedhonde van die oseane” beskou word, want hulle ruik inderdaad seemyne uit deur van sonar gebruik te maak. Indien op dié wyse kontak met ’n verdagte voorwerp gemaak word, word duikers of ’n afstandsbeheerde myn-opruimingsvoertuig afgestuur om ondersoek in te stel. Indien dit blyk ’n seemyne te wees, word dit óf deur middel van plofstof vernietig óf onskadelik gestel sodat dit opgeruim kan word.²⁰

Ten einde in pas te bly met bogenoemde MTM-ontwikkelinge, het die SAV besluit om twee van sy mynveërs, SAS *Port Elizabeth* en SAS *Mosselbaai*, in mynjagters te omskep. In dié proses is genoemde twee vaartuie geheel en al in Simonstad herbou: die ganse brug- en stuurkajuitstruktuur op die voordek is verwyder en met ’n nuwe en groter struktuur vervang; ’n dekhuis vir die stoor van duikertoerusting is agter die skoorsteen gebou; ’n nuwe mas en hyskrane is geïnstalleer; alle mynveegtoerusting is verwyder en met twee Frans-geboude ECA PAP 104 afstandsbeheerde mynopruimingsvoertuie vervang. Hierdie twee skepe was die laaste “Ton”-klas mynveërs wat enige plek ter wêreld in mynjagters omskep is. Die *Port Elizabeth* se omskepping het in September 1976 ’n aanvang geneem en die skip is omstreeks Augustus 1978 as ’n eenheid van die nuwe Eerste Mynjagter-eskader van die SAV in Simonstad in diens gestel, met kdr. JA Joubert as bevelvoerder. Intussen het die *Mosselbaai* se omskepping in November 1976 begin en is die skip weer in Januarie 1980 in diens gestel, met lt.-kdr. Fred Marais as bevelvoerder. Hoewel die SAV nou oor twee “nuwe” mynjagters beskik het, was dié omskepping van twee “Ton”-klas mynveërs bloot ’n tussentydse maatreël en veral daarop gemik om die Vloot kundigheid ten opsigte van mynjagoperasies te laat opdoen.²¹

Ten einde ’n effektiewe mynveegvloot in stand te hou, het die SAV in die middel van die sewentigerjare sy oorblywende ses mynveërs geleidelik gemoderniseer, deur ’n opknappingsprogram bekend as die Coastal Minesweeper (CMS) II-omskepping. Die oorspronklike kanonbewapening is behou, maar voortaan kon vier 12,7 mm Browning- en twee 7,62 mm ligte masjiengewere op verskillende plekke aan boord gemonteer word. Verder is nuwe navigasietoerusting geïnstalleer en die akkommodasie opgradeer. Die eerste twee “Tons” wat tussen April 1976 en 1977 gemoderniseer is, was die *Durban* en die *Walvisbaai*. Daarna het die *Kimberley* gevolg, wat weer op 6 Julie 1979 in diens gestel is. Die ander drie mynveërs, die *Johannesburg*, die *East London* en die *Windhoek*, het net ’n beperkte opgradering

²⁰ Du Toit, pp. 211, 215.

²¹ *Ibid.*, pp. 215-216; 310; Daykin-manuskrip, p. 54; inligting verskaf deur kapt. Fred Marais, 10 Februarie 2009.

(na verwys as CMS 1½!) ondergaan.²² Intussen is in 1977 besluit om, op grond van operasionele en veiligheidsredes, alle wimpelnommers en kentekens van SAV-skepe te verwyder.²³

Gedurende hierdie jare het die RSA onstuimige politieke verwickelinge beleef. Op 16 Junie 1976 het onluste in Soweto uitgebreek wat in die daaropvolgende dae en weke na ander swart woongebiede versprei het. Die internasionale druk teen die land het toegeneem, wat vererger het as gevolg van die dood van Bantu Stephen (Steve) Biko in polisie-aanhouding op 12 September 1977. Op 4 November 1977 het die Verenigde Nasies (VN) ’n verpligte wapenverbod teen die RSA ingestel. Hierdie verbod het in besonder die SAV swaar getref, want twee ligte fregatte en twee duikbote, wat in daardie stadium vir die SAV in Frankryk in aanbou was, is nie aan die Vloot afgelewer nie. Met verloop van tyd het die SAV besluit om voortaan bloot op die beskerming van die RSA se kuswaters en hawens te konsentreer en het die SAV weldra basies ’n klein-skip-vloot geword. In hierdie verband het kusmynveërs en mynjagters uiteraard ’n belangrike rol gespeel.²⁴

Die SAV was vir etlike jare die leier in die SAW wat (om ’n hedendaagse term te gebruik) transformasie betref. “Gedwonge integrasie” in die Vloot, was deels die gevolg van mannekragtekorte wat die SAV deur die jare geteister het. In Maart 1973, byvoorbeeld, was die drie “Tons” wat in daardie stadium in diens was en veronderstel was om ten volle operasioneel te wees, slegs semi-operasioneel weens ’n gebrek aan gekwalifiseerde offisiere. Die skepe kon dus nie oornag ontplooi word nie en ’n Ooskus-patrollie moes gekanselleer word.²⁵ Ongeveer in 1975 is die eerste bruin matrose aan boord van mynveërs ontplooi; aanvanklik net ’n paar op elke skip (ongeveer 10-15% van die bemanning), maar vanaf die middel van 1978 kon meer aan boord van die skepe gestasioneer word.²⁶ In 1978 is die eerste Indiër-matrose aan boord van die kusmynveër *Durban* gestasioneer, nadat dié mynveër vanaf die begin van April 1978 by die Salisbury-eiland in Durban ontplooi is – die eerste keer sedert 1957 dat ’n MTM-vaartuig buite Simonstad gestasioneer is.²⁷ Toe die *Windhoek* weer op 6 September 1985 in diens gestel is, met lt.-kdr. AH de Vries as bevelvoerder, het ten minste die helfte van die bemanning uit bruin persone bestaan.²⁸

Aanvanklik het die SAV se MTM-offisiere hul opleiding in Brittanje ondergaan, terwyl ander matrose aan boord van die SAV-skepe opgelei is. Mettertyd het die SAV sy MTM-opleiding meer formeel georganiseer en aangebied. Die eerste MTM-kursus het byvoorbeeld op 5 Augustus 1975 by SAS *Simonsberg* begin;

²² Du Toit, p. 216; Daykin-manuskrip, p. 54.

²³ Daykin-manuskrip, p. 56.

²⁴ Du Toit, pp. 233-234, 284, 286, 288.

²⁵ Daykin-manuskrip, p. 49.

²⁶ Inligting verskaf deur skout-adm. CH Bennett, 9 Februarie 2008.

²⁷ Daykin-manuskrip, p. 57.

²⁸ Inligting verskaf deur kapt. AH de Vries, 10 Februarie 2009.

verdere formele MTM-opleiding het op 1 Februarie 1978 begin; die eerste MTM-offisiërskursus in die RSA het ook in 1978 plaasgevind, gevolg deur verskeie ander spesialis MTM-kursusse.²⁹

4. DIE “RIVIER”-KLAS MYNJAGTERS WORD AANGESKAF

Hoewel twee “Ton”-klas mynveërs (SAS *Port Elizabeth* en SAS *Mosselbaai*) in 1976-1979 in mynjagters omskep is, was dit – soos reeds in die vorige onderafdeling aangedui is – bloot ’n tussentydse maatreël. So vroeg as 1975 is ’n vlootstafbehoefte, om nuwe MTM-vaartuie te bekom, ter tafel gelê. Nadat verskeie buitelandse ontwerpe geëvalueer is, is ’n bestelling vir vier moderne mynjagters by die maatskappy Abeking & Rasmussen van Lemwerder, aan die Weserrivier in Duitsland, in 1978 geplaas. Hulle was bekend vir hul jarelange ondervinding ten opsigte van die ontwerp en bou van MTM-vaartuie. In die lig van die verpligte wapenboikot wat op 4 November 1977 deur die VN teen die RSA ingestel is, is die projek so geheim as moontlik gehou: die skepe is as navorsingskepe geklassifiseer; hul rompe is blou en die bo-werke wit geverf; hulle is in Durban as burgerlike skepe geregistreer onder die name *Navors I* (wimpelnommer 7001), *Navors II* (7002), *Navors III* (7003) en *Navors IV* (7004); hulle het onder die RSA- en nie die SAV-vlag nie, gevaar en daar is gesê dat die SAV bloot die vaartuie namens die RSA se Departement van Vervoer en Seevisserie sou bedryf – dié departement sou glo die skepe vir hidrologiese en geofisiese navorsing in Suid-Afrikaanse waters gebruik.³⁰

Die “Navors”-klas (later genoem die “Rivier”-klas) skepe se rompe is van hout en die dekhuis van laaghout; hulle is 48,1 m lank (44,5 m op die waterlyn), 8,45 m breed en het ’n diepgang van 2,1 m voor en 2,5 m agter; volvragverplasing van 380 ton; maksimum snelheid van 16,5 knope (reikafstand 2 000 seemyl teen ekonomiese snelheid van 13 knope, maksimum mynjagsnelheid 7 knope); bewapen met een enkelloop-20 mm-kanon op voordek, twee enkelloop-12,7 mm- en twee enkelloop-7,62 mm-masjiengewere; met ’n bemanning van sewe offisiere en 33 matrose. Die feit dat die skepe nie deur skroewe nie, maar deur vertikale aandrywingseenhede aangedryf word, maak hulle besonder stil en maneuvreerbaar, en dus uiters geskik vir mynjagoperasies; so ook die feit dat die rompe van hout gebou is, en dat waar hout nie in die bo-werke en elders gebruik kon word nie, vlekvyre staal, aluminium en brons gebruik is ten einde die magnetiese beeld laag te hou. Onderkant die waterlyn word die skeepsrompe deur ’n veselglasomhulsel beskerm. Mynjag word gedoen deur middel van romp-gemonteerde sonar, asook twee ECA PAP 104 afstandsbeheerde mynopruiingsvoertuie. Verder word op elke skip

²⁹ Daykin-manuskrip, pp. 33-34.

³⁰ Du Toit, pp. 310-311; Daykin-manuskrip, p. 63; *The Naval Institute guide to combat fleets of the world 2002-2003 their ships, aircraft and systems* (Anapolis, 2002), p. 730.

voorsiening gemaak vir die ontplooiing van 'n ses-man mynopruiingsduikspan. Indien nodig kan die duikerhouer op die agterdek met ligte meganiese en akoestiese veegtoerusting vervang word, maar in die praktyk is dit nooit gedoen nie. In alle opsigte lyk hierdie skepe geheel en al anders as die “Ton”-klas.³¹

Die eerste twee skepe is in Duitsland gebou, en is oorspronklik *Explorer I* en *Explorer II* genoem, maar in 1981 tot *Navors I* en *Navors II* herdoop en as sodanig in diens gestel. *Navors I* is in Junie 1980 deur die groot Turkse abba-skip *Uhenfels* na Durban vervoer waar die toerusting deur die Durbanse skeepswerf Sandock Austral Pty Ltd gedoen is. Dié skip is op 13 Februarie 1981 in diens gestel, met lt.-kdr. RLN Erleigh as eerste bevelvoerder. Intussen is *Navors II* ook na Durban vervoer, deur Sandock Austral toegerus en op 23 Maart 1981 onder bevel van kdr. WJ Smit in diens gestel. Intussen is die twee ander mynjagters van meet af aan deur Sandock Austral in Durban gebou. *Navors III* is op 6 Februarie 1979 neergelê, op 7 Januarie 1981 van stapel gestuur, het op 21 Mei 1981 met seeproewe begin en is op 30 Oktober 1981 onder bevel van kdr. Fred Marais in diens gestel. *Navors IV* is op 6 Junie 1979 neergelê, op 31 Julie 1981 van stapel gestuur en op 26 November 1981 onder bevel van kdr. RS van Greunen in diens gestel. Aanvanklik is beplan om nog twee van dié skepe in Durban te bou, maar as gevolg van finansiële oorwegings het dit nie gebeur nie.³²

Nadat seeproewe in die waters naby Durban suksesvol voltooi is, het die vier skepe van die Eerste Navorsingseskader die een na die ander na Simonstad gevaar, waar hulle deel van die MTM-flottielje geword het. In Januarie 1982 is hulle vlootgrys gevef, op 22 Januarie 1982 deur die Departement van Vervoer en Seevisserye aan die SAV oorhandig, en aangekondig dat hulle Zulu-riviername sou kry en gevolglik voortaan as die “Rivier”-klas bekend sou staan. *Navors I* het nou vanaf 28 Januarie 1982 RV (*Research Vessel*) *Umkomaas* geheet, *Navors II* was voortaan RV *Umgeni*, *Navors III* nou RV *Umzimkulu* (aanvanklik *Umfolozi*, maar die naam is verander om verwarring met 'n handelskip te voorkom) en *Navors IV* voortaan RV *Umhloti*. Aangesien die nuwe skeepsname almal met “Um” begin het, is soms nie-amptelik na die vaartuie as die “Um”-skepe verwys. Hoewel hul bemannings almal vlootlede was, het hulle eers vanaf 7 Februarie 1986 die vlootvlag in die plek van die nasionale vlag vertoon, en het voortaan ook wimpelnommers gehad: die *Umkomaas* se wimpelnommer was M1499 (voorheen die *Durban* se nommer), die *Umgeni* was M1213 (voorheen die *Mosselbaai*), die *Umzimkulu* was M1142 (voorheen die *Kaapstad*) en die *Umhloti* M1212 (voorheen die *Port Elizabeth*). Nog 'n paar jaar het verloop alvorens die “Rivier”-klas mynjagters in alle opsigte as volwaardige

³¹ Du Toit, pp. 310, 312-313, 315.

³² *Ibid.*, pp. 310-311, 315; Daykin-manuskrip, pp. 91-92; inligting verskaf deur kap. Preston Barnard, 9 Februarie 2009. Die indiensstellingsdatum van *Navors I* is ook al as 13 Januarie 1981 aangedui en dié van *Navors IV* as 15 Desember 1981.

oorlogskepe beskou, erken en as sodanig herken kon word, toe die voorvoegsel RV op 28 Januarie 1988 met SAS (Suid-Afrikaanse Skip / South African Ship) vervang is. Dit was net voordat die *Umkomaas* en die *Umhloti* te Mosselbaai aan die Dias-fees, wat 'n presidensiële vlootrevue (3 Februarie 1988) ingesluit het, deelgeneem het. By dié geleentheid is die geheimhouding ten opsigte van die "Rivier"-klas ook beëindig.³³

Afgesien van hul rol tydens vredestrydse mynveegoperasies tydens oefeninge aan die kus van die RSA, en as grys diplomate (meer oor hierdie rolle later), het die "Rivier"-klas mynagters die afgelope 26 jaar roete-opnames by die ingange van Suid-Afrika se vernaamste hawens gedoen, talle patrollievaarte onderneem (insluitende langs die kus van Namibië voordat dié gebied in 1990 onafhanklik geword het) en hulself oor en oor as besonder handige MTM-vaartuie bewys. Soos reeds gemeld, kan hulle indien nodig ook met meganiese en akoestiese mynveegapparaat toegerus word.³⁴

5. MTM-BEDRYGWIGHEDE IN DIE TAGTIGERJARE³⁵

As gevolg van die indiensstelling van die nuwe mynagters, is die "Ton"-klas mynagter *Mosselbaai* in November 1981 aan diens onttrek en in reserwe geplaas. Sy susterskip, die *Port Elizabeth*, het egter nog tot September 1985 in kommissie gebly.³⁶ Intussen het patrolleringswerk en oefeninge op 'n gereelde grondslag plaasgevind – in hierdie onderafdeling word slegs enkele voorbeelde van sodanige aktiwiteite vermeld, want ruimtebeperkings laat nie 'n volledige uiteensetting toe nie. Vanaf 9-25 Januarie 1980 het die *Kimberley* en die *Port Elizabeth* 'n Weskuspatrollie uitgevoer; die *Windhoek* het 'n Ooskuspatrollie uitgevoer van 30 Junie tot 24 Julie 1980 (en 'n besoek aan Durban gebring tydens die "Durban Festival" – saam met die fregat *President Pretorius* en die duikboot *Johanna van der Merwe*).³⁷ Wanneer daar van 'n vloothoof afskeid geneem is, was daar gewoonlik 'n verbyvaart ter ere van hom in Valsbaai, waaraan mynveërs en/of mynagters gewoonlik ook deelgeneem het, byvoorbeeld toe op 30 Januarie 1980 van vise-adm. JC Walters afskeid geneem is.³⁸

Op 1 April 1982 is die *Kaapstad*, wat in reserwe was, weer in diens gestel en aan die Vlootopleidingskommandement oorhandig. Later, op 19 Januarie 1983, is ook die *Pretoria* weer in diens gestel, ook as deel van die Opleidingskommande-

³³ Du Toit, pp. 313-315; Daykin-manuskrip, p. 63; inligting verskaf deur skout-adm. CH Bennett, 9 Februarie 2008.

³⁴ Du Toit, p. 314.

³⁵ Vir plaaslike vlagvertoonbesoeke, kyk onderafdeling 6, *infra*.

³⁶ Du Toit, p. 216.

³⁷ Daykin-manuskrip, p. 58; persoonlike waarnemings deur die outeur.

³⁸ *Rand Daily Mail*, 18 Januarie 1980, p. 5; *Daily Dispatch*, 25 Januarie 1980, p. 3; Suid-Afrikaanse Vlootmuseum (Simonstad), *History of the South Africa Navy Submarine Service* (ongepubliseerde manuskrip), p. 14.

ment, en saam het dié twee susterskepe adelborste en rekrute opgelei totdat hulle in Desember 1985 finaal aan diens onttrek is.³⁹ Ten einde die oorhandiging van die Simonstad-vlootbasis aan die SAV 25 jaar tevore te herdenk, is ’n ongeïdentifiseerde “Ton”-klas mynveër op een van die gedenkseeëls aangebring wat in April 1982 deur die Suid-Afrikaanse Poskantoor uitgereik is.⁴⁰ Intussen is die nuwe mynjagters ingespan om navorsingswerk te doen, byvoorbeeld te Walvisbaai (die *Umhloti*, 26 April - 3 Mei 1982). Op 11 Oktober 1982 het die *Umzimkulu* en die *Kaapstad* die seiljag *Bonser* naby Slangkop-ligting te hulp gesnel.⁴¹

Ongeveer 40 jaar nadat dit waarskynlik deur ’n Duitse kaperskip langs die Suid-Afrikaanse kus gelê is, is ’n Duitse kontakseemyn uit die Tweede Wêreldoorlog op 23 Julie 1984 deur die Hermanus-gebaseerde vistreiler *Senhora das Dores* se nette naby Kaap Agulhas na die oppervlakte gebring. Die *Umgeni* is uitgestuur om die myn na die diepsee te sleep, waar dit op 24 Julie opgeblaas is. Later dié jaar het die *Umgeni* opmetingswerk by Mosselbaai en Richardsbaai gedoen.⁴² In September 1985 was die *Durban* een van die SAV-skepe wat ’n Sowjet-taakmag, bestaande uit ’n kruiser, torpedojaer, kernaangedrewe duikboot, aanvullingskip en nog een ander vaartuig van wes na oos om die Kaap gevolg het. Die *Durban* was die eerste om, naby Walvisbaai, met die Sowjet-taakmag kontak te maak en het dié taakmag tot by Kaappunt gevolg, van waar aanvalsvaartuie die taak oorgeneem het.⁴³

Intussen het die stryd in SWA en in Angola voortgewoed, met die Vloot wat steeds ’n beperkte dog belangrike rol gespeel het – veral wat betref die afskrikpotensiaal wat die duikbote en aanvalsvaartuie ingehou het, en die feit dat die beskikbaarheid van ’n goedgeorganiseerde en effektiewe MTM-flottielje die RSA se hawens kon beskerm teen myne wat óf deur die Sowjet-Unie en sy bondgenote óf deur terreurgroepe gelê kon word. Die oorlog in SWA en in Angola het egter hoë eise aan die SAW se begroting gestel. Aangesien die SA Leër, SALM en Geneeskundige Diens die grootste operasionele rol gespeel het, het die Vloot al meer aan die kortste ent getrek. Teen die middel van die tagtigerjare was dit onmoontlik om ’n groot getal skepe in stand en in kommissie te hou en ter see te ontplooi. Ten einde die mannekragprobleem op te los, is die Vloot se laaste oorblywende fregat, SAS *President Pretorius*, op 26 Julie 1985 aan diens onttrek. Die SAV het dus sy duikbootjagvermoë verloor, en het in ’n groot mate ’n kusverdedigingsvloot geword, met die missieldraende aanvalsvaartuie as die spil waarom die meeste aktiwiteite gedraai het. Die meeste van die “Ton”-klas vaartuie was reeds ’n geruime tyd in reserwe, en aangesien dit in elk geval onmoontlik was om al tien tegelyk in diens te

³⁹ Du Toit, p. 214; Daykin-manuskrip, p. 59.

⁴⁰ Daykin-manuskrip, p. 59.

⁴¹ *Ibid.*, pp. 65-66.

⁴² *Ibid.*, pp. 60, 66-67; *Vlootnuus / Navy News* 3(8), 1984, pp. 8-9.

⁴³ André Wessels Private Dokumentversameling (Bloemfontein), Grys diplomate (lêer): Lys van Sowjet-oorlogsskepe wat om die Kaap gevaar het (verskaf deur SA Vloot).

hou, is in Desember 1985 besluit om van ses ontslae te raak. Die Vloot was bereid om dié “Tons” wat na hawestede en -dorpe vernoem is, gratis aan dié betrokke stad of dorp te skenk, op voorwaarde dat hulle dan as museumskepe in stand gehou sou word.⁴⁴ Die lot van dié skepe was soos volg:

- Patrollie-mynveër SAS *Pretoria*. Aan diens onttrek op 6 Desember 1985. Vir R10 000 aan die Kaapstadse sakeman, mnr. Charles Bates, verkoop om as museum ingerig te word. Arriveer op eie stoom in Houtbaai, 5 Desember 1987, word dié dag aan mnr. Bates oorhandig, en word ’n museumskip aldaar totdat dit in ongeveer 2000 langsaam gesink het. Dit is weer vlot gemaak en aan mnr. Garry van der Merwe van WIN Holdings van Kaapstad verkoop, waar dit ingrypend gemoderniseer en herbou is en vanaf ongeveer 2002 tot vandag (2007) bekend is as MV *Madiba* (na aanleiding van voormalige staatspresident Nelson Mandela se stamnaam) en vir verskeie take gebruik word, insluitende opmetings- en bergingswerk.⁴⁵
- Patrollie-mynveër SAS *Kaapstad*. Aan diens onttrek in Desember 1985. Nadat die stad Kaapstad nie daarin belanggestel het om die skip as ’n museum in te rig nie, is dit vir ongeveer R200 000 aan SA Metal Co verkoop (September 1988) en in 1989 in die Kaapstadse hawe opgebreek.⁴⁶
- Mynveër SAS *Johannesburg*. Aan diens onttrek in Desember 1985. Vir ongeveer R200 000 aan SA Metal Co verkoop (September 1988) en in 1989 in die Kaapstadse hawe opgebreek.⁴⁷
- Mynveër SAS *Durban*. Aan diens onttrek op 23 Oktober 1985. In Mei 1988 amptelik aan die stad Durban oorhandig, waar dit sedertdien (en vandag, 2007, steeds) ’n museumskip is by die Natal Maritime Museum, in die hawe van Durban.⁴⁸
- Mynveër SAS *Port Elizabeth*. Aan diens onttrek in September 1985. Nadat die stad Port Elizabeth nie daarin belanggestel het om die skip as ’n museum in te rig nie, is dit vir ongeveer R200 000 aan SA Metal Co verkoop (September 1988) en in 1989 in die Kaapstadse hawe opgebreek.⁴⁹
- Mynveër SAS *Mosselbaai*. Aan diens onttrek in November 1981. Nadat die dorp Mosselbaai nie daarin belanggestel het om die skip as museum in te rig nie, is dit vir ongeveer R200 000 aan SA Metal Co verkoop (September 1988) en in 1989 in die Kaapstadse hawe opgebreek.⁵⁰

⁴⁴ Du Toit, p. 216.

⁴⁵ *Ibid.*, pp. 216, 218; Daykin-manuskrip, p. 62; persoonlike waarnemings deur die outeur, insluitende ’n besoek aan die skip, Kaapstad, 28 Maart 2002.

⁴⁶ Du Toit, pp. 216, 218.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ *Ibid.*, pp. 216, 219; Daykin-manuskrip, p. 62; persoonlike waarnemings deur die outeur.

⁴⁹ Du Toit, pp. 216, 218.

⁵⁰ *Ibid.*, pp. 216, 219.

Die gevolg van bogenoemde verwickelinge was dat die SAV se MTM-vermoë met bykans die helfte gesny is (van 14 na agt rompe) en dit voortaan slegs vier “Ton”-klas mynveërs oorgehad het, naamlik SAS *Kimberley*, *Windhoek*, *East London* en *Walvisbaai*, naas die vier “Rivier”-klas mynjagters. Intussen het die oorblywende MTM-vaartuie hul werkeselwerk voortgesit. Op 19 November 1986 het die *East London* die vissersboot *Caroline* naby Walvisbaai te hulp gesnel, water uit die skip gepomp, en dit toe na Walvisbaai vergesel.⁵¹ Intussen is MTM-vaartuie vanaf die middel van die tagtigerjare meer as ooit tevore ingespan om deur middel van gereelde patrollies langs die kus van SWA en Angola steun aan die SAW se oorlogspoging te verleen, namate dié stryd in intensiteit toegeneem het.⁵²

Aan die begin van 1987 was die *Windhoek* die eerste MTM-vaartuig wat die Terry-Lloyd-skeepsyser in Durban gebruik het – die skip se operasionele defek is gou herstel.⁵³ In Februarie 1988 het die *Umkomaas*, die *Umhloti*, die *Walvisbaai*, die *Kimberley* en die *Windhoek* saam met 11 ander skepe en ’n duikboot van die SAV aan die Dias-fees in Mosselbaai deelgeneem, insluitende die eerste presidensiële vlootrevue (3 Februarie). By hierdie geleentheid is die “Rivier”-klas mynjagters ook, soos reeds vermeld, vir die eerste keer amptelik aan die publiek bekend gestel.⁵⁴ Op 22 September 1986 is, naas die eerste Aanvalsvaartuig-eskader (wat in Durban gestasioneer was – SAS *Scorpion*), die tweede Aanvalsvaartuig-eskader in Simonstad tot stand gebring, met SAS *Chapman* (die MTM-basis) wat vir dié eskader se logistieke en administratiewe ondersteuning verantwoordelik was.⁵⁵ Vanaf 1956 het die 147ste Mynveeg-eskader se hoofkwartierpersoneel verskeie geboue beset en later ook van die *Pietermaritzburg* en ander skepe vir akkommodasie gebruik gemaak. Vanaf 1 Junie 1976 tot 7 Mei 1999 het die MTM-flottielje se basis as SAS *Chapman* bekend gestaan. Skepe wat aan dié basis toevertrou was, was die mynjagters, mynveërs, die SAS *Fleur*, “Ford”-klas patrolliebote, en van tyd tot tyd ook ander skepe, byvoorbeeld die sperboomvaartuig SAS *Somerset*, en selfs aanvalsvaartuie. Die basis is vernoem na die Britse driemasskip die *Chapman* wat in 1820 die eerste Britse setlaars na die Oos-Kaap vervoer het. (Die *Chapman* is in 1777 in Engeland gebou en het ’n netto waterverplasing van 558 ton gehad. Die skip het in 1853 vergaan, maar almal aan boord is gered.) Die SAS *Chapman*-hoofkwartiergebou is tussen 1973 en 1975 opgerig. Die basis is op 7 Mei 1999 gesluit as deel van die herorganisasie van die SAV.⁵⁶

⁵¹ Daykin-manuskrip, p. 61.

⁵² *Vlootnuus / Navy News* 18(5), 1999, p. 19.

⁵³ *Ibid.*, 6, April 1987, p. 4.

⁵⁴ *Ibid.*, 7, Maart 1988, p. 13.

⁵⁵ Daykin-manuskrip, p. 33.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 31; *Vlootnuus / Navy News* 13, Junie 1994, pp. 10-13 en 18(5), 1999, pp. 18-19; SA Vloot-museum, SAS Chapman (lêer); inligting verskaf deur kap. Preston Barnard, 13 Februarie 2009.

In Augustus-September 1988 het die SAW 'n groot oefening, bekend as “Magersfontein”, by Walvisbaai en omgewing gehou. Naas die Vloot se gevegstrekskepe die *Tafelberg* en die *Drakensberg*, vyf aanvalsvaartuie en 'n duikboot, het ook MTM-vaartuie (twee “Ton”-klas mynveërs, naamlik die *Windhoek* en die *Walvisbaai*, asook die mynjagter die *Umhloti*) deelgeneem. Vir die eerste keer is die SAV se amfibiese vermoë in die openbaar ten toon gestel deurdat mariniers met behulp van landingsvaartuie vanaf die *Tafelberg* aan land gebring is – nadat die MTM-vaartuie die roete beveilig het. (Oefening Magersfontein moet gesien word teen die agtergrond van die onderhandelinge wat Julie-Augustus 1988 in verband met die beëindiging van die stryd in SWA en Angola plaasgevind het, en die SAW wat prakties wou demonstreer dat hy in staat was om agter vyandelike linies soldate aan wal te plaas, ingeval die Angolese en Kubane hul nie by die ooreenkomste sou hou nie.)⁵⁷

6. PLAASLIKE VLAGVERTOONBESOEKE, MET SPESIALE VERWYSING NA KNYSNA

In onderafdeling 2 is reeds verwys na talle besoeke wat deur die SAV se “Ton”-klas kusmynveërs aan Suid-Afrikaanse hawens tot en met 1976 gebring is. Ten einde die Suid-Afrikaanse publiek daaraan te bly herinner dat die RSA streng gesproke 'n seevarende moondheid is, die belangrikheid van seewaartse verdediging te beklemtoon en dus ook die publiek aan die noodsaaklikheid van die instandhouding van 'n vloot te herinner, het die SAV deur die jare heen voortgegaan om talle plaaslike vlagvertoonbesoeke aan Suid-Afrikaanse hawens te bring. So byvoorbeeld het die *Johannesburg*, die *Durban*, die *East London* en die *Windhoek*, saam met die patrollieboot *Rijger*, Port Elizabeth in Julie 1978 besoek; einde Mei/begin Junie 1981 het die *Kimberley*, die *Windhoek* en die *Johannesburg* Durban besoek (saam met twee fregatte, 'n duikboot en aanvullingskip van die SAV, met ook 'n aantal aanvalsvaartuie in die hawe, plus twee torpedojaers en 'n ondersteuningskip van die Republiek van China (Taiwan) en 'n seilopleidingskip van Chili) om die twintigste bestaansjaar van die RSA te herdenk.⁵⁸

Weermagdag is in 1983 in Port Elizabeth gevier met, naas 'n fregat, 'n duikboot en twee aanvalsvaartuie, ook die *Port Elizabeth*, die *Durban* en die *Windhoek* in die hawe. Die *East London* was 17-20 Julie 1986 in Oos-Londen ter viering van die 100ste herdenking van dié stad se hawe.⁵⁹ Op 30 Junie 1989 het die *Umkomaas*, die *Walvisbaai* en die *Kimberley* saam met ses ander oorlogskepe en 'n duikboot aan 'n

⁵⁷ *Vlootnuus / Navy News* 7, Desember 1988, pp. 12-13; inligting verskaf deur kap. Preston Barnard, 13 Februarie 2009 en 25 Februarie 2009.

⁵⁸ Fotokopie van 'n foto in Daykin-manuskrip, tussen pp. 62-63; persoonlike waarnemings deur die outeur, wat ook die meeste van die skepe besoek het.

⁵⁹ Daykin-manuskrip, pp. 59, 61.

verbyvaart in Tafelbaai deelgeneem ter viering van die SAW se 77ste bestaansjaar. Staatspresident PW Botha het die saluut waargeneem.⁶⁰

Die SAV het ook voortgegaan om vanaf 1982 feitlik jaarliks besoeke aan Knysna te bring. Nadat die laaste “Tons” Knysna in 1976 besoek het, het die *Durban*, die *Windhoek* en die *Port Elizabeth* Knysna in die middel van 1982 besoek. Aan die einde van hul besoek het hulle twee ou 150-ton trekskuite uit die hawe gesleep en 65 seemyl die see in met kanonvuur en plofstof gekelder.⁶¹ (Die volgende jaar het genoemde drie “Tons”, saam met die *Kimberley*, ’n ou 250-ton Nederlandse trekskuit, *Ham 582*, tot 40 seemyl suid van Kaappunt gesleep en toe ook met kanonvuur en plofstof tot sink gebring.)⁶² In Julie 1984 het die *Johannesburg*, die *Durban* en die *Port Elizabeth* ’n vyf-dag besoek aan Knysna gebring.⁶³ In September 1985 het die *Umhloti*, die *Windhoek*, die *Kimberley* en die *Fleur* Knysna besoek en by dié geleentheid is die vryheid van die dorp op 21 September aan die SAV toegeken.⁶⁴

Vanaf 26 Junie tot 1 Julie 1986 was die *Windhoek* een van die SAV-vaartuie wat Knysna besoek het, en vanaf 9-14 Julie 1987 het die *Windhoek* en die *Kimberley*, weer eens saam met die *Fleur*, Knysna besoek om aan die Knysna-fees deel te neem. Skout-adm. Chris Bennett (Vlagoffisier Vlootkommandement-Wes) het die fees amptelik geopen, soos wat hy ook in 1986 en 1988 gedoen het. Die vlootbemanning het aan ’n groot getal sportbyeenkomste deelgeneem.⁶⁵ In 1988 het die *Umkomaas* en die *Walvisbaai* Knysna ses dae lank besoek.⁶⁶ In 1989 was die *Umkomaas* en die *East London* in Knysna. Weer eens is die amptelike opening van die Knysna-fees deur skout-adm. Chris Bennett (toe Vlootstafhoof) waargeneem. In die St George-saal was daar ’n statiese Vlootuitstalling wat die belangrike rol van MTM-vaartuie in die beveiliging van die RSA se handel en hawens uitgebeeld het. Soos gebruiklik het lede van die skeepsbemanninge, asook die SAV-orkes, aan ’n parade deur die dorp se strate deelgeneem.⁶⁷

7. SLOTPERSPEKTIEF

Die jare 1966 tot 1989 het wisselende voor- en nadele vir die RSA en gevolglik ook vir die SAV – soos ook vir die MTM-flottielje – ingehou. Aanvanklik – en tot ongeveer

⁶⁰ *Vlootnuus / Navy News* 8, September 1989, pp. 12-13; *Die Burger*, 29 Junie 1989, p. 3; *Weekend Argus*, 1 Julie 1989, p. 6.

⁶¹ *Vlootnuus / Navy News* 1(10), Oktober 1982, pp. 10-11.

⁶² *Ibid.* 2(10), 1983, pp. 10-11.

⁶³ *Ibid.* 3(7), 1984, pp. 9-12; inligting verskaf deur mev. Margaret Parkes, 4 Maart 2009.

⁶⁴ Inligting verskaf deur mev. Margaret Parkes, 4 Maart 2009.

⁶⁵ *Vlootnuus / Navy News* 6, Augustus 1987, pp. 4-5; inligting verskaf deur skout-adm. CH Bennett, 9 Februarie 2008.

⁶⁶ *Vlootnuus/Navy News* 7, September 1988, pp. 12-13.

⁶⁷ *Ibid.* 8, September 1989, pp. 14-15; inligting verskaf deur skout-adm. CH Bennett, 9 Februarie 2008.

die middel van die sewentigerjare – het die SAV, soos vroeër, goeie en gereelde kontak met talle ander vlote gehad en is SAV-skepe, insluitende kusmynveërs, van tyd tot tyd op vlagvertoonvaarte na ander lande gestuur. Soos wat die RSA se internasionale posisie versleg het (’n direkte gevolg van die NP se apartheidsbeleid), het die geleenthede vir vlootkontak al hoe minder geword en vanaf 1977 was dit nog net Taiwan en Chili wat openlik kontak behou het. Onder toenemend moeilike omstandighede (gesien in die lig van die verpligte VN-wapenboikot van 1977) het die SAV egter daarin geslaag om sy skepe in stand te hou en ook sy MTM-vermoë te behou; trouens, laasgenoemde is uitgebou met die omskepping van twee “Ton”-klas mynveërs in mynjagters en die aankoop van vier nuwe “Rivier”-klas mynjagters. Die uitdiensstelling van ses “Ton”-klas vaartuie in 1985 het die SAV se MTM-vermoë egter tot agt skepe beperk.

Met geen buitelandse vlagvertoonvaarte meer moontlik nie, het die SAV uit sy pad gegaan om skepe na plaaslike hawens te ontplooi, terwyl patrollievaarte ook steeds deur MTM-vaartuie onderneem is. Hierdie tipe vaarte het in belangrikheid toegeneem vanweë die feit dat die jare 1966 tot 1989 toenemend deur die oorlog in SWA/Namibië en in Angola oorheers is. Met aanvanklik fregatte en later toenemend duikbote en missieldraende aanvalsvaartuie wat operasioneel ontplooi is, was daar oënskynlik geen besondere rol vir die Vloot se MTM-vaartuie nie. In die praktyk is hierdie klein vaartuie egter wel operasioneel ontplooi, selfs langs die kus van Angola; maar hul heel belangrikste rol was hul afskrikpotensiaal: potensiële vyande het naamlik geweet dat die SAV oor die vermoë beskik om die land se hawens oop te hou, en geen aanslag is ooit in dié verband geloods nie.

In die geheel gesien was 1966 tot 1989 dus suksesvolle jare vir die Vloot se MTM-mag. MTM het inderdaad geblyk ’n duur, dog noodsaaklike, deel van die Vloot se vermoëns te wees; die Vloot het onder moeilike omstandighede op hoogte (en selfs aan die voorpunt) van MTM-ontwikkelinge gebly (in besonder wat betref mynjagoperasies), en die MTM-vaartuie het die Vloot se werkesels gebly deurdat hulle, naas belangrike opleidingswerk, as plaaslike en buitelandse gesante vir die SAV opgetree het, asook ’n verskeidenheid ander take in belang van die RSA verrig het. Op die koop toe is hulle in Namibiese en Angolese waters operasioneel vir patrolleringswerk aangewend. Teen die einde van die tagtierjare was die politieke situasie in Suider-Afrika besig om te verander, iets wat weldra nuwe moontlikhede, sowel as uitdagings, aan die RSA en sy weermag, en dus ook aan die Vloot gestel het. Die mate waartoe die land se MTM-flottielje by hierdie nuwe omstandighede sou aanpas, sal in die opvolgartikel onder die loop geneem word.