

# VEERTIG JAAR SE ONDERSTEUNING TER SEE. GEVEGSTEUNSKEPPE IN DIE SUID-AFRIKAANSE VLOOT, 1967-2007 (2): SAS *DRAKENSBURG* EN SAS *OUTENIQUA*

André Wessels<sup>1</sup>

## Summary

Forty years ago, on 10 August 1967, the South African Navy (SAN) commissioned its first ever replenishment ship. In this two-part study of the SAN's replenishment ships (in due course known as combat support ships) a review is supplied of the role these ships played in the history of the SAN (and South African Defence Force, since 1994 known as the South African National Defence Force). In the first part of the study, the role played by SAS *Tafelberg* (1967-93) and SAS *Drakensberg* (1987-93) was analysed. In this, the second and last part of the study, the continued role of the *Drakensberg* (1993-2007), as well as the role of SAS *Outeniqua* (1993-2004), are discussed. Since 1994, when South Africa's first-ever truly democratic elections took place, the country has been welcomed back by the international community and more doors (and ports) than ever before have been opened for the country's diplomats (including the Navy's grey diplomats; i.e. warships sent out on flag-showing cruises), while the SAN's combat support ships have also been involved in disaster relief and other humanitarian operations.

## 1. INLEIDING

Op 10 Augustus 2007 was dit presies 40 jaar sedert die Suid-Afrikaanse Vloot (SAV) sy eerste aanvullingskip (later genoem gevegsteunskip) in diens gestel het. In die eerste van hierdie tweedelige studie<sup>2</sup> is 'n oorsig gegee van die rol wat SAS *Tafelberg* in die jare 1967-1993 en SAS *Drakensberg* in die jare 1987-1993 in die SAV gespeel het, met spesiale verwysing na hul rol in opleiding, as grys diplomate (met ander woorde tydens vlagvertoonvaarte), hulpverlenings- en ander humanitêre vaarte, asook hul (beperkte) rol tydens die oorlog in Namibië, Angola en Mosambiek. Teen 1993 was die Republiek van Suid-Afrika (RSA) se internasionale posisie besig om te verbeter, danksy die politieke onderhandelingsproses wat vanaf 1990 in die land van stapel

---

1 Senior Professor, Departement Geskiedenis, Universiteit van die Vrystaat, Bloemfontein. E-posadres: wesselsa.hum@ufs.ac.za. Al die bronne wat gebruik is by die navorsing vir en skryf van hierdie artikel is vryelik beskikbaar.

2 Kyk A Wessels, "Veertig jaar se ondersteuning ter see. Gevegsteunskeppe in die Suid-Afrikaanse Vloot, 1967-2007 (1): SAS *Tafelberg* en SAS *Drakensberg*", *Joernaal vir Eietydse Geskiedenis* 32(2), 2007, pp. 164-182.

gestuur is; die Koue Oorlog was ook iets van die verlede, maar die wêreld was nie noodwendig 'n veiliger plek nie. In hierdie artikel (die laaste deel van die tweedelige studie) word gelet op die rol wat die *Tafelberg* se opvolger, SAS *Outeniqua*, in die jare 1993-2004 in die SAV gespeel het, en word die *Drakensberg* se rol tot en met 10 Augustus 2007 verder bespreek.<sup>3</sup> Die doel bly steeds om te probeer bepaal wat die waarde van hierdie tipe skepe vir die Suid-Afrikaanse Weermag (SAW; vanaf 27 April 1994 bekend as die Suid-Afrikaanse Nasionale Weermag, SANW) was en is. Ten slotte sal op toekomsmoontlikhede gelet word.

## 2. SAS DRAKENSBERG EN SAS OUTENIQUA, 1993-2004

Vanaf 17 Maart tot 8 Junie 1993 het die SAV oor net een gevegsteunskip, SAS *Drakensberg*, beskik, hoewel die *Tafelberg* (aan diens onttrek) nog tot 6 Desember 1993 as 'n "dooie skip" steeds in Simonstad gelê het en sy plaasvervanger vanaf 24 Februarie 1993 ook in dié vlootbasis was (hoewel hy eers later in diens gestel is). Vir die heel eerste keer was daar dus drie SAV-gevegsteunvaartuie in Simonstad, verteenwoordigend van die verlede, hede en toekoms. Die *Juvent* was een van ten minste twee "Ivan Papanin"-klas multirol Antarktiese voorradeskepe, met die vermoë om ys te kan breek, toegerus met hyskrane en 'n groot luik aan die stuurboordkant wat voertuie in staat stel om direk vanaf die kaai tot binne-in die skip se groot vragruim te kan ry ('n vermoë wat in Engels as "RO-RO" = "roll-on, roll off" bekend staan). Die skip is deur die Oekraïeniese Kherson-skeepswerf gebou; in Junie 1991 op stapel geplaas, op 6 September 1991 as die *Aleksandr Sledzyuk* te water gelaat en op 4 April 1992 tot *Juvent* herdoop, nadat dit deur 'n Russiese skeepsvaartmaatskappy gekoop is. Die skip is 166,31 m lank, 22,86 m breed, met 'n diepgang van 9 m, het 'n ladingsgewig (dooie tonnemaat) van 10 125 ton as burgerlike skip gehad, as vlootvaartuig 'n volvragverplasing van 21 025 ton, word aangedryf deur een MAN Burmeister & Wain 8DKRN-60/195 diesel-enjin, met 'n maksimum snelheid van 17 knope, 'n reikafstand van 8 000 seemyl teen 15 knope, 'n helikopterdek vir een helikopter en 'n loods waarin twee SA330 Puma- (later Oryx-) helikopters gestoor kan word. Die skip is op 26 Februarie 1993 vir R40,92 miljoen deur Krygkor vir die SAV aangekoop; dit wil sê teen minder as 'n derde van wat dit sou gekos het om 'n soortgelyke tipe skip in die RSA te bou of elders te laat bou. As deel van die omskepping in die Simonstad-vlootbasis is die skip toegerus om vier D-80 "Delta" landingsvaartuie te dra, en bewapen met twee enkel 20-mm GAM-

3 Die gegewens in verband met die *Outeniqua* en *Drakensberg* se vlagvertoonbesoeke tot en met 2002 wat in hierdie artikel verskaf word, is tevore reeds gebruik by die skryf van dele van die volgende artikels: A Wessels, "South Africa's grey diplomats; visits by South African warships to foreign countries 1946-1996", *Scientiae Militaria* 27, 1997, pp. 92-105; A Wessels, "Onwaarskynlike ambassadeurs: vlagvertoonvaarte deur Suid-Afrikaanse oorlogsskepe, 1922-2002", *Joernaal vir Eietydse Geskiedenis* 27(3), Desember 2002, pp. 72-78.

BO1-kanonne (op die voordek) en ses 12,7-mm Browning-masjiengewere. In die SAV is die *Outeniqua* primêr aangewend om tot soveel as 64 groot (of heelwat meer kleiner) voertuie en toerusting ter ondersteuning van operasies aan land te vervoer; en met aanvulling ter see (slegs vanaf die agterskip), Antarktiese ondersteuning te bied, soek-en-reddings en noodlenigings- en ander humanitêre werk as sekondêre take, plus uiteraard opleiding en werk as 'n grys diplomaat te doen. Verder kon 120 soldate onder normale omstandighede met gemak vervoer en aan land geplaas word. Danksy die skip se ysbreekvermoë, is die SAV se vermoëns uitgebrei en kon die Vloot voortaan vir die eerste keer met vertroue in Antarktiese waters opereer.<sup>4</sup>

Tydens 'n plegtigheid in die Simonstad-skeepswerf op 8 Junie 1993, is *SAS Outeniqua* (wimpelnommer A302, vernoem na die bergreeks tussen George en Oudtshoorn in die Suid-Kaap) amptelik gedoop en in diens gestel. Die doopplegtigheid is deur Ena Coetsee, die vrou van mnr. Kobie Coetsee, Minister van Verdediging, waargeneem. In SAV-diens het die skip 'n bemanning van 17 offisiere en 109 ander matrose gehad (insluitende die helikopterbemannings en -ondersteuningspersoneel). Die meeste van die *Tafelberg* se bemanningslede is na die *Outeniqua* oorgeplaas en van meet af aan was tot soveel as 50% van die nuwe skip se bemanningslede dus bruin persone. Die skip het van tyd tot tyd modernisering ondergaan, sodat dit met verloop van tyd byvoorbeeld 'n brandstofaanvullingspunt aan sowel die bakboord- as stuurboordkant gehad het, asook hospitaalfasiliteite en 'n gevegsdatastelsel. Die skip se eerste bevelvoerder was kapt. JAJB Vorster – die laaste bevelvoerder van die *Tafelberg*.<sup>5</sup> Toe die *Outeniqua* in diens gestel is, was al die ander skepe van die SAV presies dieselfde soos toe die *Drakensberg* in November 1987 in diens gestel is, naamlik drie duikbote, nege missieldraende aanvalsvaartuie, vier mynjagters, vier mynveërs, 'n hidrografiese opmetingskip, 'n duikerondersteunings- en torpedoherwinningskip, en twee kussleepbote en een hawesleepboot, plus natuurlik die *Drakensberg* – maar aangesien die *Outeniqua* se volvragverplasing ongeveer 6 000 ton minder was as dié van die *Tafelberg*, het die som van al die SAV se skepe se volvragverplasing na ongeveer 47 000 ton gedaal<sup>6</sup> en het die Vloot se twee gevegsteunvaartuie voortaan ongeveer 71% van die totale volvragtonnemaat van alle SAV-skepe uitgemaak.

Die *Outeniqua* se eerste vlagvertoonvaart het hom vanaf Simonstad (vertrek 18 Junie 1993) na Durban, Majunga (Madagaskar), Moroni (Grand Comore), Port Victoria (Seychelles) en terug via Durban na Simonstad (aankoms: 15 Julie) geneem. In

4 R Sharpe (red.), *Jane's fighting ships 1994-1995* (Coulson, 1994), p. 627; AD Barker (samesteller), *The Naval Institute's guide to combat fleets of the world 1998-1999 their ships, aircraft, and systems* (Annapolis, 1998), p. 790; *The Mercury*, 26 Mei 2004, p. 10; *Tempo*, 26 Februarie 1993, p. 3; *Paratus* 44(4), April 1993, pp. 34-35.

5 Barker, p. 790; *Vlootnuus* 12, Julie 1993, pp. 10-13; inligting verskaf deur skout-adm. (JG) JAJB Vorster, 17 Maart 2007.

6 Sharpe (red.), pp. 624-628.

Majunga is mediese voorrade afgelaai en is aan Madagaskar se onafhanklikheidsdagfeesviering deelgeneem.<sup>7</sup> Op 11 Augustus 1993 het die skip weer eens uit Simonstad vertrek (“Operation Seilskoën”), na Durban gevaar en daarvandaan na Mombasa, waar landbou-implemente vir slagoffers van die konflik in die Soedan, wat na Kenia uitgewyk het, afgelaai is. Vervolgens is na die Italiaanse hawestad Trieste gevaar, waar ’n mobiele 126-bed hospitaal en noodlenigingsvoorrade vir hulpbehoewendes in die oorloggeteisterde Bosnië-Herzegovina afgelaai is. Daarvandaan is Istanbul (Turkye), Odessa (Oekraïne), Constanta (Roemenië), Burgas (Bulgarye), weer eens Istanboel en ook Haifa (Israel) besoek. Die skip het toe van oos na wes deur die Middellandse See gevaar, deur die Straat van Gibraltar, ononderbroke na Walvisbaai (toe nog ’n RSA-enklawe) en terug na Simonstad (aankoms: 22 Oktober).<sup>8</sup> In Februarie 1994 het die *Outeniqua* Walvisbaai besoek en ’n groot hoeveelheid SA Leër-toerusting aan boord geneem voordat dié enklawe om middernag 28 Februarie/1 Maart 1994 deel van Namibië geword het.<sup>9</sup> Vanaf 8-11 Mei 1995 was die *Outeniqua* langsaan in Durban tydens ’n vragvaart.<sup>10</sup>

Nadat die eerste volwaardige demokratiese verkiesing in die laaste week van April 1994 in die RSA gehou is en die land vir die eerste keer ’n swart meerderheidsregering gekry het, is dit weer in alle opsigte tot die internasionale gemeenskap terugverwelkom. Ten einde die nuwe landsvlag van die demokratiese RSA in die buiteland te gaan vertoon, het die *Drakensberg* (kapt. PS Barnard) vanaf 18 Mei tot 18 Augustus 1994 ’n uitgebreide besoek aan hawens in Europa en elders gebring. Vanaf Simonstad is na Lissabon (Portugal) gevaar, waar die skip saam met ongeveer 27 oorlogsskepe van 14 ander lande aan feesvieringe ter herdenking van Prins Hendrik die Seevaarder se geboorte 600 jaar tevore deelgeneem het. Vervolgens is na Rosyth (Skotland) gevaar om vir tien dae lank met talle ander oorlogsskepe aan die Joint Maritime Course 942 se vlootmaneuvers deel te neem. Hierna is die volgende plekke besoek: Kopenhagen (die eerste keer dat ’n SAV-skip Denemarke besoek het), Rotterdam (Nederland), Zeebrugge (die eerste keer dat ’n SAV-skip België besoek het), Rouén (Frankryk; om deel te vorm van die La Armada de la Liberté wat die bevryding van dié land van die Nazi-juk 50 jaar tevore herdenk het), Londen en Portsmouth (Engeland), Cadiz (Spanje), die onafhanklike eilandstaat São Tomé en Príncipe, die Bioko-eiland (Ekwatoriaal-Guinee) en Libreville (Gabon).<sup>11</sup>

7 *Paratus* 44(8), Augustus 1993, p. 32 en 44(9), September 1993, pp. 26-28; *Tempo*, 25 Junie 1993, p. 5.

8 *Vlootmus* 13, Januarie-Februarie 1994, p. 10; *Paratus* 44(11), November 1993, pp. 18-20 en 44(12), Desember 1993, pp. 37-38; K McGregor, “The doctor who never stops giving”, *Reader’s Digest* 148(889), Mei 1996, pp. 25, 29.

9 *Paratus* 45(4), April 1994, p. 51.

10 *The Natal Mercury*, 9 Mei 1995, p. 2.

11 *Vlootmus* 13, Junie 1994, p. 18 en Oktober 1994, pp. 12-13, 15-16; *Salut* 1(2), Junie 1994, pp. 50-51 en 1(6), Oktober 1994, p. 26; *The Daily News*, 6 Junie 1994, p. 2.

In die loop van drie maande het die *Drakensberg* meer lande en hawens as enige ander SAV-skip besoek.

Op 17 September 1994 het die *Outeniqua* (kapt. JAJB Vorster) vanuit Simonstad vertrek om sowat 8 000 ton mieliemeel en ander voedsel na Dar es Salaam te neem ten einde die lot van Rwandese vlugteling in Tanzanië te verlig. Die skip was weer op 11 Oktober terug in Simonstad.<sup>12</sup> Op 24 November 1994 het die *Outeniqua* saam met SA *Agulhas* vanuit Kaapstad vertrek om boumateriaal en konstruksiewerkers na Antarktika te neem vir die bou van die nuwe South African National Antarctic Expedition (SANAE) IV-basis. Tydens hierdie hulpverleningsvaart het die *Outeniqua* die eerste SAV-skip geword om deur Antarktiese ys te breek.<sup>13</sup> Vanaf 12 Januarie tot 1 Februarie 1995 het die *Outeniqua* weer eens suidwaarts gevaar, die eilande Gough, Zavodovski en Southern Thule besoek (laasgenoemde twee eilande vorm deel van Brittanje se South Sandwich-eilande), en daarna ook die SANAE IV-basis (wat in aanbou was). Soos die vorige vaart, was ook dié een dus ter ondersteuning van die Departement van Omgewingsake en Toerisme.<sup>14</sup> Op 10 Februarie 1995 het die *Outeniqua* 'n heel besondere vaart onderneem toe die skip ongeveer 1 200 voormalige gevangenes wat in een of ander stadium op Robben-eiland aangehou is, na dié eiland teruggeneem het om die vrylating van dr. Nelson Mandela vyf jaar tevore te herdenk. Dit was die meeste mense wat ooit deur die *Outeniqua* op een slag vervoer is.<sup>15</sup>

Die Vloot se omvangrykste vlagvertoonvaart van 1995 het die *Drakensberg* (kapt. PS Barnard) weer eens na lande geneem waar die SAV nog nooit tevore besoek afgelê het nie. Vanaf Simonstad (15 Februarie) het die skip na Durban gevaar waar Suid-Afrikaanse krygstuig opgelaa is wat tydens die International Defence Industry Expo (IDEX '95) te Abu Dhabi ten toon gestel sou word. Die skip het toe direk na Port Mina Zayed (Abu Dhabi) in die Verenigde Arabiese Emirate gevaar om die wapentuig af te laai. Vervolgens is die volgende hawens besoek: Karachi (Pakistan), weer Port Mina Zayed, Mumbai (Bombaaï, Indië), weer Port Mina Zayed (om die wapens op te laai), Durban (om die wapens af te laai) en toe terug na Simonstad (23 April).<sup>16</sup> Einde April/begin Mei 1995 was die *Outeniqua* (kapt. AG Absolom) in Durban ter wille van die vierings van die eerste Vryheidsdag (27 April) en ook Werkersdag (1 Mei).<sup>17</sup>

12 *Vlootmuus* 13, Oktober 1994, p. 2 en November-Desember 1994, p. 9.

13 *Vlootmuus* 13, November-Desember 1994, p. 10 en 14, Januarie-Februarie 1995, p. 12; *Salut* 3(1), Januarie 1996, p. 66; *Tempo*, 6 Januarie 1994, p. 1.

14 *Vlootmuus* 14, Maart 1995, p. 6; *Salut* 2(3), Maart 1995, p. 17; *Die Volksblad*, 10 Januarie 1995, p. 2; *Tempo*, 24 Januarie 1995, p. 1.

15 *Vlootmuus* 14, Maart 1995, p. 12-15; *Salut* 2(3), Maart 1995, p. 12; *The Argus*, 10 Februarie 1995, pp. 1, 20; *Cape Times*, 10 Februarie 1995, p. 2; *Daily News*, 10 Februarie 1995, p. 10. Die skip het naby die eiland geanker, waarna die persone met kleiner bote aan land geneem is.

16 *Vlootmuus* 14, Mei 1995, pp. 12-14.

17 *The Mercury*, 27 April 1995, p. 4.

Vanaf 19-24 Mei 1995 het beide die SAV se gevegsteunvaartuie, saam met agt ander SAV-skepe en 'n duikboot, met ses oorlogskepe van drie Suid-Amerikaanse lande aan die ATLASUR II-vlootmaneuvers in Suid-Afrikaanse waters deelgeneem.<sup>18</sup> Einde Mei/begin Junie 1995 het die *Drakensberg* saam met twee SAV-duikbote en 'n aanvalsvaartuig aan 'n teen-dwelmmiddelpatrollie tussen Tristan da Cunha en Kaapstad deelgeneem, nadat 'n wenk van die United States Drug Enforcement Agency ontvang is. Twee treilers is onderskep en hoewel geen dwelmmiddels aan boord gevind is nie, het die SAV getoon dat dit hierdie tipe operasie met sukses van stapel kan stuur.<sup>19</sup>

Vanaf 1-30 Julie 1995 het die *Outeniqua* (kapt. AG Absolom) aan "Operation Palm Beach" deelgeneem, waarby ook 'n duikboot en (vanaf Durban) twee aanvalsvaartuie betrokke was. Maputo is op 6 Julie (via Durban) bereik en dieselfde aand het die RSA-ambassadeur in Mosambiek 'n dinee aan boord van die gevegsteunskip vir lede van die diplomatieke korps en offisiere van die Mosambiekse weermag aangebied. Die volgende dag is die opening van die Delagoabaai-spoorlyn 100 jaar tevore herdenk. Vervolgens is Dar es Salaam besoek, waarna via Durban na Simonstad teruggekeer is.<sup>20</sup> In November-Desember 1995 het die *Outeniqua*, weer eens vergesel deur die SA *Agulhas*, personeel en toerusting na die SANAE IV-basis (wat steeds in aanbou was) in Antarktika geneem.<sup>21</sup> Op 7 Februarie 1996 het die *Outeniqua* nogmaals na Antarktika vertrek en onderweg die Bouvet-eiland besoek om 'n outomatiese weerstasie te vervang.<sup>22</sup>

Op 14 Junie 1996 het die *Drakensberg* (kapt. Robert Myers) uit Simonstad vertrek, tot buite Rio de Janeiro gevaar (om 'n vlootseiljag op te laai) en daarvan dan na die VSA-vlootbasis te Roosevelt Roads naby San Juan in Puerto Rico. Dáár is saam met ongeveer 25 oorlogskepe van 17 lande aan maneuvers deelgeneem, waarna die *Drakensberg* na die VSA-vlootbasis te Norfolk, Virginia, gevaar het – die eerste keer sedert 1976 dat 'n Suid-Afrikaanse oorlogskip die VSA besoek het. Vervolgens is New York en Newport besoek en op die terugvaart na Simonstad (aankoms: 3 September) is by Dakar (Senegal), Tema (Ghana) en die Principe-eiland aangedoen.<sup>23</sup> Vanaf 26 September tot 7 Oktober 1996 was die *Drakensberg* weer eens ter see, dié keer om (op versoek van die SA Departement van Omgewingsake

18 *Vlootnuus* 14, Julie 1995, p. 15; *Salut* 2(7), Julie 1995, pp. 22-23.

19 *The Mercury*, 2 Junie 1995, p. 3.

20 *Salut* 2(10), Oktober 1995, pp. 4, 34-36; *The Mercury*, 4 Julie 1995, p. 2.

21 *Vlootnuus* 15, Mei-Junie 1996, p. 12; *Salut* 3(1), Januarie 1996, p. 66.

22 *Conserva the magazine for the environment* 11(1), Januarie-Maart 1996, p. 22; *Vlootnuus* 15, Mei-Junie 1996, p. 13.

23 *Salut* 3(2), Februarie 1996, p. 18 en 3(11), November 1996, pp. 58-59; *Vlootnuus* 15, Oktober 1996, pp. 13-18.

en Toerisme) personeel en toerusting na die Britse eilande Tristan da Cunha en Gough te neem.<sup>24</sup>

Ten einde soldate van die SA Leër ondervinding aan boord van ’n oorlogskip te laat opdoen, ingeval hulle in die toekoms per skip vervoer sou word, is 120 soldate van 7 SA Infanteriebataljon (Phalaborwa) Kaap toe gevlieg en 1-5 Oktober 1996 aan boord van die *Outeniqua* ter see ontplooi.<sup>25</sup> Aan die einde van Oktober/begin November 1996 het die Vloot se sesde jaarlikse “Exercise Red Lion”-maneuvers by hierdie geleentheid deel uitgemaak van die SANW se omvangryke oefening “Exercise Southern Cross”. Met die *Drakensberg* as spilpunt (ondersteun deur ’n duikboot en sewe ander vaartuie) is die landing van soldate ten behoeve van ’n vredesmagoperasie inge oefen, met die oog op die SANW se moontlike toekomstige betrokkenheid by sodanige tipe operasies in Afrika. Met behulp van Oryx-helikopters (en die volgende dag “Delta”-landingsvaartuie) is 128 soldate van 44 Valskermbbrigade vanaf die *Drakensberg* by Port Elizabeth aan wal gesit, asook kanonne en jeeps.<sup>26</sup>

Einde Februarie/middel Maart 1997 het die *Outeniqua* (kapt. E Lochner) weer eens ’n besoek aan Antarktika gebring ten einde steun te verleen aan die Departement van Omgewingsake en Toerisme om voorrade na die nuwe SANAE IV-basis te neem.<sup>27</sup> In April 1997 is die SAV se 75ste bestaansjaar op luisterryke wyse herdenk. In totaal het 22 oorlogskepe van 13 lande RSA-hawens besoek en op 5 April saam met die SAV se twee gevegsteunskepe, 12 ander SAV-skepe en ’n duikboot aan die vlootrevue in Tafelbaai deelgeneem. In die aanloop tot die feesviering het die *Drakensberg* saam met ander SAV-eenhede en ses Suid-Amerikaanse oorlogskepe aan die ATLASUR III-oefening deelgeneem.<sup>28</sup> In Mei 1997 was die *Outeniqua* ’n geruime tyd in die Republiek van die Kongo se hawe Pointe Noire vasgemeer. Zaïre (vandag die Demokratiese Republiek van die Kongo) se destydse president, Mobutu Sese Seko, en die opposisie-rebelleier, Laurent Kabilla, was bereid om aan boord van dié neutrale skip oor die toekoms van hul land te onderhandel. In hierdie deel van Afrika het die *Outeniqua* ’n huishoudelike naam as vredeskship geword en tegelykertyd ’n simbool van die Suid-Afrikaanse regering se bereidwilligheid (en die SAV se vermoë) om ’n belangrike diplomatieke rol te kan speel.<sup>29</sup>

---

24 *Vlootmus* 15, Oktober 1996, p. 4.

25 *Salut* 4(1), Januarie 1997, p. 33.

26 *Ibid.*; SABC TV3, nuusbuletin, 31 Oktober 1996.

27 *Salut* 4(5), Mei 1997, p. 57.

28 *Vlootmus* 16(3), 1997, pp. 4-7, 10-23.

29 *Ibid.* 16(4), 1997, pp. 12-14; *Die Volksblad*, 3 Mei 1997, p. 1, 15 Mei 1997, p. 1 en 22 Mei 1997, p. 7; *The Mercury*, 30 April 1997, p. 5.

Op 15 September 1997 het die *Drakensberg* vanuit Simonstad vertrek en twee dae later saam met twee aanvalsvaartuie vanaf Durban na Maputo, Dar es Salaam, Zanzibar, Mombasa (en oefeninge met die Keniaanse vloot), Port Louis (Mauritius; en maneuvres met die plaaslike kusweg), Pointe des Galets (La Réunion) en Taomasina (Madagaskar) gevaar. Die SAV-taakmag was op 21 Oktober weer in Durban en op 23 Oktober was die *Drakensberg* terug in Simonstad.<sup>30</sup>

Vanaf 4 Desember 1997 tot 15 Januarie 1998 was die *Outeniqua* (kapt. E Lochner) ter see om weer eens 'n besoek aan Antarktika gebring, in die geselskap van SA *Agulhas*. Hul eerste besoekpunt was die Sweedse basis te Rampen Bukta; daarna Muskeg Bukta (die naaste baai aan die SANAE IV-basis) en daarvandaan is South Thule en Zavadovski besoek, voordat na Kaapstad teruggekeer is.<sup>31</sup> Op 6 Februarie 1998 het die *Outeniqua* weer eens na Antarktika vertrek. Die skip het tot naby die Sweedse basis Wasa gevaar om 'n multinasionale span navorsers op te pik en na Kaapstad terug te neem.<sup>32</sup> Op 28 Augustus 1998 het die *Outeniqua* saam met die mynjagter SAS *Umzimkulu* en die mynveër SAS *Walvisbaai* uit Simonstad vertrek en via Durban na Maputo, Dar es Salaam en Zanzibar gevaar om aan die gesamentlike vlootoefening "Interop II" deel te neem. Die SAV-taakmag was op 20 September terug in Simonstad.<sup>33</sup> Soos ander soortgelyke tipe besoeke aan Afrika-state, het hierdie vlagvertoonvaart in die teken van groter streeksamewerking in suidelike Afrika gestaan. Die volgende groot oorsese ontplooiing het in 1999 plaasgevind toe die *Drakensberg* (kapt. R Steven-Jennings) en twee aanvalsvaartuie op 19 April 1999 vanuit Simonstad na Suid-Amerika vertrek het om met skepe van Brasilië, Argentinië en Uruguay aan die ATLASUR IV-vlootoefening deel te neem. Die SAV-taakmag het Rio de Janeiro, Buenos Aires en Montevideo besoek en was op 1 Junie terug in Simonstad.<sup>34</sup>

Die SAS *Drakensberg* het saam met vyf ander oppervlakvaartuie en 'n duikboot aan "Exercise Red Lion '99" deelgeneem, wat einde Oktober 1999 in die omgewing van Saldanhaabaai gehou is.<sup>35</sup> Die volgende maand het dié skip 'n besondere diplomatieke rol vervul toe hy na Durban is vir 'n besoek wat met die Statebondskonferensie in dié stad saamgeval het. Op 13 November 1999 is die Statebond se ministers van buitelandse sake aan boord van die skip onthaal.<sup>36</sup> Ten

30 *Vlootnuus* 17(1), 1998, pp. 12-17; *Salut* 5(1), Januarie 1998, pp. 32-34.

31 *Vlootnuus* 17(2), 1998, p. 16.

32 *Salut* 5(4), April 1998, p. 17 en 5(5), Mei 1998, pp. 16-17; *Vlootnuus* 17(2), 1998, p. 16.

33 SA Navy Media Release (SA Navy Public Relations Directorate), 30 Augustus en 17 September 1998; *Defence Affairs of Africa and the Middle East* 1(3), November 1998, p. 13; *Salut* 6(1), Januarie 1999, p. 13.

34 *Navy News* 18(6), 1999, pp. 12-15; *Salut* 6(6), Junie 1999, p. 6; *The Mercury*, 21 April 1999, p. 7.

35 *Navy News* 18(10), 1999, p. 12.

36 Wat die Statebondskonferensie betref, kyk bv. *Natal Witness*, 13 November 1999, p. 2; *The Citizen*, 13 November 1999, pp. 1, 4.



einde die SAV se vermoë te toets om 'n groot aantal voertuie na ander lande te vervoer (byvoorbeeld ter ondersteuning van vredesmagoperasies en ander vorme van hulpverlening), het die *Outeniqua* aan die begin van Maart 2000 na Port Elizabeth gevaar waar tussen 8 en 10 Maart 76 SA Leërvoertuie (hoofsaaklik vragmotors en troepedraers) aan boord geneem is (“Exercise Sealift”). Nadat vervolgens 'n paar dae ter see deurgebring is, is na Port Elizabeth teruggekeer waar die voertuie weer ontskeep is.<sup>37</sup>

Op 8 Junie 2000 het die *SAS Drakensberg* uit Simonstad vertrek (“Operation Padler”) en via Norfolk, Virginia (27-30 Junie), na New York gevaar (in hawe 3-10 Julie) om op 4 Julie saam met 26 ander oorlogskepe van 15 lande aan 'n internasionale vlootrevue ter viering van die VSA se 224ste jaar van onafhanklikheid deel te neem. Vervolgens het die Suid-Afrikaanse gevegsteunskip na Halifax in Kanada gevaar om die eerste SAV-skip te word wat dié land besoek het (12-16 Julie). Die *Drakensberg* was op 2 Augustus terug in Simonstad.<sup>38</sup>

In 2000 het die *Outeniqua* verdere modernisering ondergaan toe die skip se logistieke ondersteuningsvermoë en helikopterlandingsdek verbeteringe ondergaan het.<sup>39</sup> In September 2000 het die *Drakensberg* (kapt. Dries van der Westhuizen) Mosselbaai (voor anker in baai), Port Elizabeth, Oos-Londen, Durban en Richardsbaai besoek (“Operation Hambe Kahlé”) met vise-adm. Robert Simpson-Anderson (Hoof van die SAV) en sy vrou wat vanaf Simonstad tot in Richardsbaai aan boord was, op wat as 'n vaarwelvaart vir die Vloothoof, wat op 31 Oktober 2000 afgetree het, beskou kan word. Hierdie vaart het ook as opleidingsvaart gedien.<sup>40</sup> Sowel die *Drakensberg* as die *Outeniqua* het van tyd tot tyd vragvaarte (vir die vervoer van toerusting en voorrade) tussen Simonstad en Durban onderneem, en soms is ook by Port Elizabeth aangedoen.<sup>41</sup>

Intussen het die *Drakensberg* op 1 Februarie 2001 vanaf Simonstad vertrek, by Durban aangedoen om sowat 320 ton se voorrade vir aardbewingslagoffers in Indië op te laai, na Mumbai in Indië gevaar om genoemde voorrade te ontskeep en op 17 Februarie aan 'n vlootrevue (97 skepe van 20 lande) ter herdenking van Indië se 50ste bestaansjaar deel te neem. Vervolgens is ook die Indiese hawestad Kochi (voorheen genoem Cochin) besoek. Op die heenvaart is saam met eenhede van die Keniaanse vloot aan maneuvres deelgeneem, in Indiese waters met skepe wat aan

---

37 SABC TV3, nuusbuletin, 11 Maart 2000; *Navy News* 19(3), 2000, pp. 16-17.

38 *Navy News* 19(6), 2000, pp. 29-31; *Salut* 7(9), September 2000, p. 63 en 7(12), Desember 2000, p. 37.

39 *The Mercury*, 26 Mei 2004, p. 10.

40 *The Mercury*, 13 September 2000, p. 4 en 19 September 2000, p. 3; *Navy News* 19(6), 2000, p. 28; inligting verskaf deur vise-adm. Robert Simpson-Anderson, 8 Maart 2007.

41 SA Vlootmuseum: *SAS Outeniqua* line-book; *The Mercury*, 7 Maart 2001, p. 5; *Navy News* 20(2), 2001, p. 10.

die vlootrevue deelgeneem het, en op die terugvaart met die Franse vloot naby La Réunion. Laasgenoemde eiland is ook besoek.<sup>42</sup> Op 17 Mei 2001 het die *Outeniqua* Simonstad verlaat met die 22-m T-Craft (klein patrollieboot) *Tobie* aan boord, wat sedertdien in Durban gestasioneer is. Die gevegsteunskip was op 28 Mei 2001 terug in Simonstad.<sup>43</sup>

Op 18 Junie 2001 het die *Outeniqua* (kapt. GC Knox), saam met die mynjagter *Umhloti*, op 'n opleidingsvaart na St. Helena vertrek. Terwyl die skepe 23-28 Junie voor anker gelê het, het bemanningslede die Boeregrafte op die eiland gerestoureer. Die skepe was op 4 Julie 2001 terug in Simonstad.<sup>44</sup> Dieselfde maand het die *Outeniqua* (kapt. GC Knox) 'n noodlenigingsvaart na Marion-eiland onderneem ten einde twee siek lede van die Suid-Afrikaanse weerstasie na 'n hospitaal te vervoer. Vanaf Simonstad (23 Julie) is na Durban gevaar op 'n vrag- en opleidingsvaart, en vandaar (30 Julie) het hy na die eiland vertrek. Onderweg na die eiland is twee verstekelingte aan boord ontdek: tienderjariges van Tanzanië wat in Durban aan boord geglip het terwyl die skip by 'n handelskaai voorrade ingeneem het. Die siek weerstasielede is per Oryx-helikopter na die *Outeniqua* oorgeplaas, waarna na Simonstad teruggekeer (aankoms: 9 Augustus) en die twee verstekelingte in hegtenis geneem is.<sup>45</sup>

Op 10 September 2001 het die *Outeniqua* vanuit Simonstad vertrek ("Operation Migrant") om 'n groot internasionale vlootrevue ter ere van die Australiese eeufeesviering in Sydney by te woon. Die skip het Port Elizabeth besoek om brandstof in te neem en vervolgens is na Australië vertrek, maar as gevolg van die 11 September-terreuraanvalle in die VSA, is die vlootrevue gekanselleer. Op 20 September is die *Outeniqua* gevolglik gelas om om te draai. In plaas daarvan om die vaart geheel en al te laat vaar, is die skip na die eiland La Réunion gestuur waar oefeninge met die Franse vloot uitgevoer is. Onderweg is 'n siek matroos met behulp van die SAV-skip se Oryx-helikopter vanaf 'n Griekse skip opgepik en later na La Réunion vervoer. Tydens die terugvaart het die *Outeniqua* by Durban aangedoen en was op 12 Oktober terug in Simonstad.<sup>46</sup>

42 *Navy News* 20(2), 2001, p. 22 en 20(4), 2001, p. 16; *Jane's Navy International* 106(3), April 2001, p. 9; *The Mercury*, 7 Februarie 2001, p. 4; *Bridges of friendship international fleet review Mumbai 2001* (New Delhi, 2001), *passim*.

43 SA Vlootmuseum: SAS *Outeniqua* line-book; *Navy News* 20(4), 2001, p. 7.

44 SA Vlootmuseum: SAS *Outeniqua* line-book; SAN Splashes 17/01, 23 Julie 2001; *Navy News* 20(5), 2001, p. 14.

45 Talle radio- en TV-nuusbulletins; SA Vloot Info Bulletin 27/01, 31 Julie 2001; *Navy News* 20(5), 2001, p. 15; SA Vlootmuseum: SAS *Outeniqua* line-book.

46 "SA Navy. SA Vloot. SAS *Outeniqua*. Ile de la Réunion. Ship's log", <<http://www.simonstown.com/tourism/navy/otqlogs.htm>>, 6 Maart 2002; SA Vlootmuseum: SAS *Outeniqua* line-book; inligting verskaf deur kapt. GC Knox; *Navy News* 20(6), 2001, pp. 14-16.

Op 14 November 2001 het die *Drakensberg* op 'n vragvaart in Durban vanaf Simonstad en Kaapstad aangekom en weer die volgende dag terug na Simonstad vertrek.<sup>47</sup> Op 28 Januarie 2002 het die *Outeniqua* vanuit Simonstad vertrek en na Durban gevaar waar die klein patrollieboot *Tobie* en twee Namacurra-hawepatrolliebote aan boord gelaai is. Op 2 Februarie het die gevegsteunskip vervolgens saam met die aanvalsvaartuig *SAS Adam Kok* vertrek en Dar es Salaam, Tangabaai (Tanzanië se Pemba-eiland) en Zanzibar besoek en aan 'n reeks vredesmagoefeninge langs die Tanzaniese kus deelgeneem. Die *Outeniqua* was op 8 Maart terug in Simonstad, nadat ook weer by Durban aangedoen is.<sup>48</sup>

Vanaf 21-25 Februarie 2002 was die *Drakensberg*, 'n aanvalsvaartuig en 'n mynjagter in die V & A Waterfront in Kaapstad vir 'n hawefees vasgemeer. (Onderweg vanaf Simonstad na Kaapstad het die skepe aan oefeninge ter see, genaamd "Exercise Dolphin", deelgeneem.)<sup>49</sup> Na afloop van die Vlootfees (22-24 Maart 2002) in Simonstad ter herdenking van die SAV se 80ste bestaansjaar, het die *Drakensberg* en drie aanvalsvaartuie aan die ATLASUR V-oefeninge deelgeneem (25-28 Maart), saam met 'n duikboot en ses oorlogskepe van drie Suid-Amerikaanse lande. Vervolgens was al die skepe oop vir die publiek in die Kaapstadse hawe.<sup>50</sup> Vanaf 24-27 Mei 2002 was die *Drakensberg* op 'n vragvaart in Durban,<sup>51</sup> en 9-24 Junie 2002 was die skip op 'n vaart na St. Helena om deel te neem aan die verrigtinge ter viering van dié eiland se ontdekking deur Europeërs 500 jaar tevore.<sup>52</sup> Vanaf 5-13 Julie 2002 was die *Outeniqua* op besoek aan Durban. Dit was 'n vragvaart, en dit het gebly om diplomatieke Vlootsteun te verleen tydens die Stigtingskonferensie van die Afrika-Unie (AU), wat 8-10 Julie in dié stad plaasgevind het.<sup>53</sup>

Aan "Exercise Red Lion 2002" (12-25 Oktober 2002) het, naas die Vloot se twee gevegsteunvaartuie, ook ses ander SAV-skepe en 'n duikboot deelgeneem, met oefeninge wat ter see tussen Simonstad en Port Elizabeth plaasgevind het.<sup>54</sup> Die volgende maand het die *Drakensberg* (kapt. Kevin Wise), vergesel deur die aanvalsvaartuie *Galeshewe* en *Makhanda*, La Réunion besoek. Nadat die *Drakensberg* vanaf Simonstad in Durban aangekom het, het die taakmag op 7 November van daar vertrek en op 12 November te Le Porte aangekom. Oefeninge met Franse oorlogskepe het plaasgevind.<sup>55</sup>

47 *The Mercury*, 14 November 2001, p. 5.

48 *Navy News* 21(2), 2002, p. 15; *South African Soldier* 9(5), Mei 2002, pp. 8-10; "SAS Outeniqua. Operation Tanzanite. Ship's log", <<http://www.simonstown.com/tourism/navy/otqreports.htm>>, 6 Maart 2002.

49 SAN Splashes 06/02, 6 Februarie 2002.

50 *Navy News* 21(3), 2002, p. 17.

51 *The Mercury*, 22 Mei 2002, p. 5.

52 *Ibid.*, 7 Junie 2002, p. 3; *Navy News* 21(4), 2002, pp. 20-22.

53 Ter plaaste waarnemings deur die outeur.

54 *South African Soldier* 19(1), Januarie 2003, p. 24; *Navy News* 21(6), 2002, pp. 16-19.

55 *Navy News* 22(1), 2003, pp. 16-17.

In Desember 2002 het die *Outeniqua* as wagskip tydens 'n seiljagwedvaart vanaf Kaapstad na St. Helena opgetree. Die skip het as gevolg van enjinprobleme twee dae laat vanuit Simonstad vertrek (5 Desember), en eers na Walvisbaai gevaar waar twee Namacurra-hawepatrolliebote (wat deur die SAV aan Namibië geskenk is) afgelaai is. By St. Helena het die skip die twee SAV-seiljagte wat deelgeneem het aan boord geneem. Onderweg terug na Simonstad het die *Outeniqua* weer eens enjinprobleme ondervind en teen 'n slakkepas voortgevaar. Terug in Simonstad (23 Desember) is die probleme gou opgelos.<sup>56</sup> In die loop van Januarie-Maart 2003 het die *Outeniqua* twee vragvaarte na Durban en een besoek aan Gough-eiland onderneem. Vanaf 2-23 Junie 2003 het die jaarlikse "Exercise Red Lion" plaasgevind, dié keer langs die Ooskus, vanaf Simonstad tot by Richardsbaai. Naas die Vloot se twee gevegsteunskpe, het ook sewe ander oppervlakvaartuie en 'n duikboot daaraan deelgeneem.<sup>57</sup>

In die derde week van Julie 2003 het die *Outeniqua* (kapt. Charl Coetzee) drie Namacurra-haweverdedigingsbote na Durban geneem, van waar hulle een-een per vliegtuig na Burundi geneem is ter ondersteuning van die SANW se vredesmagoperasie in dié land.<sup>58</sup> Aan die einde van Augustus 2003 is die Uruguayaanse vistreiler *Viarsa I*, wat onwettig Pategoniese tandvis gevang het, deur 'n Australiese visserypatrollieboot agtervolg, maar daar is ook om hulp by Suid-Afrika aangeklop. Die SA *Agulhas* en ander vaartuie het gevolglik aan die agtervolging deelgeneem. Die vistreiler is vasgetrek en na Tafelbaai geleide gedoen, waar dit net buite die RSA se gebiedswater onder toesig van 'n SAV-aanvalsvaartuig geanker het. Op 5 September 2006 is die *Drakensberg*, met Australiese vlootpersoneel aan boord, na die treiler gestuur, waar die Australiese personeel met behulp van 'n helikopter en skeepsboot vanaf die Suid-Afrikaanse gevegsteunskip na die treiler oorgeplaas is.<sup>59</sup>

Vanaf 2003 het die SAV weer oor 'n fregat beskik (hoewel nog nie ten volle operasioneel nie) met dié dat SAS *Amatola* op 25 September 2003 in Hamburg in diens gestel is. Toe die skip op 4 November in Valsbaai aangekom het, was die *Drakensberg* een van vier SAV-vaartuie wat die skip ter see verwelkom het.<sup>60</sup> Vanaf 6 Desember 2003 tot 28 Januarie 2004 was die *Drakensberg* (kapt. Kevin Wise) oorsee na Haïti in die Karibiese See en het deelgeneem aan "Operation Katusha", wat saamgeval het met dié eilandstaat se 200ste onafhanklikheidsvieringe. Die skip was vanaf 22 Desember langsaan in Port Au Prince, en vanaf 6 Januarie in Kingston

56 *Ibid.*, pp. 12, 18; SABC TV2, nuusbuletin, 21 Desember 2002; inligting verskaf deur kapt. Preston Barnard, 19 Maart 2003.

57 *Navy News* 22(4), 2003, pp. 16-17; *Volksblad*, 30 Mei 2003, p. 5; *The Mercury*, 11 Junie 2003, p. 5.

58 *Daily News*, 30 Julie 2003, p. 3; *Navy News* 22(5), 2003, p. 10 en 22(6), 2003, p. 2.

59 *Navy News* 22(6), 2003, p. 11; *Volksblad*, 6 September 2003, p. 9; *The Mercury*, 20 Augustus 2003, p. 8; talle TV-nuusbuletins.

60 *Navy News* 22(6), 2003, p. 20.

(Jamaica) voordat na Simonstad teruggekeer is.<sup>61</sup> Op 25 Februarie 2004 het die *Drakensberg* en drie aanvalsvaartuie die SAV se tweede nuwe fregat, *SAS Isandlwana*, buite Simonstad verwelkom.<sup>62</sup> Op 31 Mei 2004 was die *Drakensberg* en ander vaartuie ook ter see om die derde nuwe fregat, *SAS Spioenkop*, tuis te verwelkom.<sup>63</sup>

In die tweede week van Julie 2004 het die *Outeniqua* (kapt. Charl Coetzee) ’n opleidingsvaart langs die Weskus onderneem. Op 30 Julie 2004 is die skip, na afloop van slegs sowat 11 jaar se diens in die SAV, finaal uit diens gestel. Met die aankoms van die nuwe fregatte, moes die Vloot finansiële en personeelbronne hertoewys ten einde die nuwe skepe in bedryf te kan stel, en gevolglik was daar onvoldoende bronne beskikbaar om twee gevegsteunvaartuie te bedryf. Dit het bowendien blykbaar ook al hoe duurder geword om die skip operasioneel te hou en onderdele was soms ’n probleem. Verder moet dit in gedagte gehou word dat die SAV se nuwe fregatte oor baie lang afstande kan opereer en ook veel vinniger as die *Outeniqua* is.<sup>64</sup> Die *Outeniqua* is vir R50 miljoen aan Infotec verkoop, wie se filiaalmaatskappy, Mertech Marine, dit gebruik het om ondersese Telkom- en ander kables wat nie meer gebruik is nie, te herwin sodat dit aan boord opgebreek en dan later verkoop kon word. Nadat die skip ’n opknapping in die droogdok in Simonstad ondergaan het, is dit op 12 Maart 2005 in die vlootskeepswerf tot *Paardeberg* herdoop. Die skip is ook soms weer as Antarktiese voorradeskop gebruik. Aan die einde van 2006 is die skip deur C&M Marine Services van Skotland gekoop om in ’n luukse drywende akkommodasieskip, *Ice Maiden I*, vir Noordsee-oliewerkers omskep te word.<sup>65</sup> Die onttrekking van die *Outeniqua* het beteken dat die SAV se gevegsteunvermoë gehalveer is en dat indien die *Drakensberg* onklaar sou raak of ’n roetine-opknapping moes ondergaan, die SAV vir ’n ruk lank oor géén gevegsteunskip sou beskik nie. Verder het die SAV die vermoë om met veiligheid in Antarktiese waters te opereer, verloor. Bygesê: die SAV se taakoms krywing plaas groot klem op steun aan Afrika, terwyl Antarktiese ondersteuning nie deel van dié taakoms krywing is nie. Nogtans is die onttrekking uit talle oorde betreur en selfs as kortsigtig en oorhaastig beskou.<sup>66</sup>

### 3. SAS DRAKENSBERG BLY ALLEEN OOR, 2004-7

Met die uitdiensstelling van die *Outeniqua* het die SAV weer (soos tot en met die einde van 1987 die geval was) net een gevegsteunskip gehad. Anders as sedert

61 *Ibid.* 23(3), 2004, p. 24.

62 *Ibid.* 23(2), 2004, p. 27.

63 *Ibid.* 23(3), 2004, p. 22.

64 *Ibid.* 23(4), 2004, pp. 22-23.

65 *Ibid.* 24(3), 2005, p. 24; RSG, “Spektrum”, 4 Oktober 2005; *The Mercury*, 14 Mei 2004, p. 3 en 26 Mei 2004, p. 10; T Hutson, “Surprise new role for former SAS Outeniqua”, <<http://ports.co.za/navalnews>>, 22 Desember 2006 (geraadpleeg 23 Maart 2007) en <<http://www.C-M-group.com/icemaids>>, s.a. (geraadpleeg 24 Augustus 2007).

66 *Volksblad*, 24 Mei 2004, p. 6; *Frontnuus*, 30 September 2004, p. 14.

1985, het die Vloot wel nou weer fregatte gehad wat ter see van brandstof en ander voorrade voorsien kon word. Die laaste van die vier “Valour”-klas fregatte, SAS *Mendi*, het op 17 September 2004 te Simonstad aangekom en is ter see deur sy ander drie susterskepe, drie aanvalsvaartuie, twee mynjagters, twee klein patrolliebote en die *Drakensberg* ingewag. Voordat die skepe die basis binnegevaar het, is ’n vlootrevue in Valsbaai gehou, met genl. Sipiwe Nyanda, Hoof van die SANW, wat die saluut vanaf die *Drakensberg* waargeneem het.<sup>67</sup> Intussen het al die genoemde skepe (behalwe die *Mendi* en een van die mynjagters, in wie se plek ’n ander mynjagter opgetree het) aan “Exercise Red Lion 2004” deelgeneem (30 Augustus - 23 September).<sup>68</sup>

Op 17 Februarie 2005 is nog ’n vlootrevue in Valsbaai gehou, dié keer om afskeid te neem van die Hoof van die SAV, vise-adm. Johan Retief. Aan hierdie revue het die *Drakensberg* en nege ander skepe van die SAV deelgeneem.<sup>69</sup> Op 17 Mei 2005 het nog ’n verbyvaart van SAV-skepe in Valsbaai plaasgevind toe afskeid geneem is van die uittredende Hoof van die SANW, genl. Sipiwe Nyanda. Hy het die saluut aan boord van die *Drakensberg* geneem, terwyl drie fregatte en ’n aantal kleiner vaartuie verbygevaar het.<sup>70</sup> Vanaf 9 Junie tot 1 Augustus 2005 was die *Drakensberg* (kapt. Colin Sharwood) oorsee om aan nog ’n seremoniële geleentheid deel te neem, dié keer die International Fleet Review op 28 Junie in die Solent, tussen Portsmouth en die Isle of Wight in Engeland (om die slag by Trafalger van 200 jaar tevore te herdenk) en vervolgens langsaan in Portsmouth te wees vir die International Festival of the Sea (30 Junie - 3 Julie). Onderweg terug na die RSA is by Lagos aangedoen (18-20 Julie) – die eerste SAV-besoek aan Nigerië – asook by Luanda (23-25 Julie), nadat twee aanvalsvaartuie op 23 Julie by die skip aangesluit het.<sup>71</sup>

In Augustus-September 2005 het die *Drakensberg* en ander SAV-skepe aan “Exercise Red Lion 2005” deelgeneem, wat as voorbereiding vir die SAV se deelname aan ’n nog omvangryker oefening gedien het, want in Oktober 2005 het die *Drakensberg*, twee aanvalsvaartuie en twee mynjagters aan die SANW se “Exercise Indlovu” deelgeneem, die grootste van sy soort in tien jaar. Die SAV-skepe is vanaf 7-21 Oktober langs die Weskus ontplooi.<sup>72</sup> Op 11 November 2005 het die *Drakensberg* met 62 duikers en 12 ton duiktoerusting aan boord vanuit Simonstad na Durban vertrek vir “DIVEX 2005”, die Vloot se jaarlikse duikeroefening. Durban

67 *Navy News* 23(5), 2004, p. 28; *South African Soldier* 11(11), November 2004, p. 20; *The Mercury*, 22 September 2004, p. 6.

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

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

70 *Ibid.* 24(4), 2005, pp. 28-29.

71 *Ibid.* 24(5), 2005, pp. 24-31; *South African Soldier* 12(9), September 2005, pp. 13-15.

72 *Navy News* 24(5), 2005, pp. 20-21 en 24(6), 2005, pp. 18-19; *South African Soldier* 13(1), Januarie 2006, pp. 22-23.

is op 14 November bereik. Nadat die duikers en hul toerusting afgelaai is, het die gevegsteunskip na Simonstad teruggekeer.<sup>73</sup>

Op 16 Januarie 2006 het die *Drakensberg* (kapt. Colin Sharwood) vanuit Simonstad vertrek om die SAV se eerste nuwe duikboot op sy afleweringstvaart na die RSA geleide te doen. Die *Drakensberg* is eers na Kaapstad om brandstof in te skeep en het op 17 Januarie van daar noordwaarts vertrek en direk na Kiel in Duitsland gevaar. Op 17 Februarie het S101 (op 7 April 2006 gedoop *SAS Manthatisi*), die eerste van die SAV se drie nuwe 209-klas (Tipe 1400-MOD) Duits-vervaardigde duikbote, vanuit Kiel op sy afleweringstvaart vertrek, met die *Drakensberg* as begeleidingskip. Laasgenoemde het op 11 Maart vanaf die Spaanse vlootbasis te Rota omgedraai om 'n nuwe 210-ton rotor (wat van Frankryk bekom is) vir die Koeberg-kernkragsentrale in Antwerpen (arriveer 15 Maart) op te laai. Dit is die grootste enkele vrag wat tot op hede deur enige SAV-vragskip vervoer is. Die 21-m lange houer waarin die rotor verpak is, is op die *Drakensberg* se hoof-helikopterdek (dit wil sê agter op die skip) gelaai en vasgesweis. Die skip het toe alleen, en direk, terug na Suid-Afrika (vertrek Antwerpen 21 Maart) gevaar en op 5 April veilig in Kaapstad aangekom waar die rotor afgelaai is. (In Februarie 2007 het die *Drakensberg* die gesogte Vredesabel vir hierdie hulpverleningstvaart ontvang.) Intussen het die fregat *SAS Amatola* vanaf Simonstad gevaar om die duikboot vanaf die ewenaar geleide te doen.<sup>74</sup>

Aan die einde van Januarie 2007 het die *Drakensberg* (sedert 14 Desember 2006 onder bevel van kapt. Charl Coetzee)<sup>75</sup> Maputo besoek om 150 ton se surplus SANW-toerusting te gaan aflaai. Hierdie toerusting sluit onder meer 'n klein veerboot (tot in daardie stadium in Durban gestasioneer) en twee klein Vredenburg-bote (tot in daardie stadium in Simonstad gestasioneer) in, wat gebruik kon word om Mosambiekers wat haweloos gelaat is deur vloede, by te staan.<sup>76</sup> Op 9 Februarie het die *Drakensberg* (met 'n Oryx-helikopter aan boord) Simonstad verlaat en via Walvisbaai (Namibië), Luanda (Angola) en Brest (Frankryk) na Emden (Duitsland; aankoms 4 Maart) gevaar om die SAV se tweede nuwe duikboot, *SAS Charlotte Maxeke*, op sy nooiensvaart na Suid-Afrika geleide te doen. Die vaart na Suid-Afrika het op 16 Maart te Emden 'n aanvang geneem, en Rota is onderweg besoek. Aankoms te Simonstad was op 24 April 2007 (*Drakensberg*) en 26 April (duikboot).<sup>77</sup> Hoewel

---

73 *Navy News* 25(1), 2006, pp. 16-19. Die duikers en hul toerusting is met vragmotors na Simonstad teruggeneem.

74 SABC TV2 en TV3, nuusbuletins, 5 April 2006; *The Mercury*, 7 April 2006, p. 9; *Navy News* 25(2), 2006, pp. 18-25 en 26(2), 2007, p. 14; *South African Soldier* 13(5), Mei 2006, pp. 16-18; *Southern Africa Shipping* 61(3), Mei 2006, p. 4.

75 *Navy News* 26(1), 2007, p. 10.

76 RSG radio-nuusbuletins, 27 Januarie 2007; *The Mercury*, 7 Februarie 2007, p. 6; inligting verskaf deur kapt. Charl Coetzee, e-pos, 24 Augustus 2007.

77 *South African Soldier* 14(7), Julie 2007, p. 9; *Navy News* 26(3), 2007, pp. 18-25.

die *Drakensberg* 'n produk van die apartheidsera was, het hierdie gevegsteunvaartuig die mees vooraanstaande grys diplomaat tot nog toe van die nuwe demokratiese RSA geword. Die skip is gebore uit operasionele behoeftes en het as bewys gedien dat die RSA die Verenigde Nasies (VN)-wapenverbod te bowe kon kom, maar met verloop van tyd het hierdie skip 'n simbool van diplomاسie en humanitêre hulpverlening geword, wat in die loop van die afgelope 20 jaar reeds verder as enige ander SAV-skip gevaar en meer hawens as enige ander SAV-skip besoek het, om sedert 1994 ook die vlag van die nuwe RSA wêreldwyd te vertoon. By verstek is dit tot op hede die SAV se suksesvolste skip.

#### 4. SLOTPERSPEKTIEWE

Toe die SAS *Tafelberg* op 10 Augustus 1967 die SAV se eerste brandstof-aanvullingskip geword het, was daar reeds ten minste 135 ander soortgelyke skepe van 300 vt (91,44 m) of langer in 24 ander vlote, asook 192 transportskepe (91,44 m of langer) in 11 vlote, 184 tenklandingskepe (91,44 m of langer) in 14 vlote en 41 doklandingskepe in vyf vlote; en daar was 790 torpedojaers (in 32 vlote), 697 fregatte (48 vlote), vier slagskepe (een vloot), 42 vliegdekskepe (tien vlote) en 87 kruisers (16 vlote), wat ter see van brandstof en ander voorrade voorsien kon word. Van hierdie skepe was die meeste in die VSA se vloot, naamlik 61 (45,2% van die totale getal wêreldwyd) brandstofaanvullingskepe, 151 (78%) transportskepe, 107 (58,2%) tenklandingskepe, 34 (82,9%) doklandingskepe, 364 (46,1%) torpedojaers, 236 (33,9%) fregatte, vier slagskepe (100%), 27 vliegdekskepe (64,3%) en 35 kruisers (40,2%).<sup>78</sup> Presies 40 jaar later, op 10 Augustus 2007, is die statistiek vir die wêreld se vlote soos volg: 128 brandstofaanvullingskepe (in 33 vlote), 168 transportskepe (21 vlote), 164 tenklandingskepe (30 vlote), 60 doklandingskepe (15 vlote), 192 torpedojaers (11 vlote), 476 fregatte (54 vlote), geen slagskepe nie, 21 vliegdekskepe (nege vlote) en 28 kruisers (drie vlote). Die meeste van hierdie skepe is steeds in die VSA-vloot, dié van die enigste oorblywende supermoondheid ter wêreld, naamlik 25 aanvullingskepe (19,5% van die totale getal), 116 transportskepe (69%; insluitende 'n groot getal vooraf-ontplooiingskepe), geen tenklandingskepe nie, 32 doklandingskepe (53,3%), 51 torpedojaers (26,6%), 30 fregatte (6,3%), 11 vliegdekskepe (52,4%) en 22 kruisers (78,6%).<sup>79</sup> Die VSA se strategiese belange strek wêreldwyd en dié land wil in staat wees om soldate, militêre toerusting, vliegtuie en skepe wêreldwyd te kan ontplooi. Dit is dus opvallend dat in die loop van die afgelope 40 jaar die totale getal skepe van al die verskillende klasse afgeneem het (behalwe doklandingskepe), maar dat baie méér vlote ondersteuningsvaartuie aangeskaf het. Terwyl die getal oorlogskepe in die vlote van die VSA en Europa

78 RVB Blackman (red.), *Jane's fighting ships 1968-69* (Londen, 1968), *passim*.

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



oor die algemeen afgeneem het, was daar 'n toename in die getal skepe in die vlote van Suid-Amerika en die Ooste. Tans (2007) is die *Drakensberg* egter die enigste volwaardige gevegsteunskip in Afrika en dié kontinent se grootste vlootvaartuig.

In 1967 het slegs blanke mans aan boord van die *Tafelberg* diens verrig; 40 jaar later lewer mans en dames van *alle* rasse diens aan boord van die *Drakensberg* (soos ook aan boord van die ander SAV-skepe en duikbote). Tans (2007) is ongeveer 14% van die bemanning vroulik, en wat ras betref, is 36% swart, 35% bruin, 24% wit en 5% Asiër.<sup>80</sup> In die loop van die afgelope 40 jaar het die SAV-gevegsteunvaartuie met groot sukses as grys diplomate eers die ou en (sedert 1994) ook die nuwe RSA se vlag in talle lande vertoon; logistieke en gevegsteun aan torpedojaers, fregatte, duikbote, aanvalsvaartuie, mynjagters en mynveërs verleen; aan maneuvres ter see deelgeneem; onderskeppingswerk verrig; reddings- en ander humanitêre noodlenigingswerk verrig, insluitende die vervoer van voedsel vir rampslagoffers; opleiding aan 'n groot aantal offisiere en ander vlootpersoneel verskaf en aan seremoniële geleenthede (byvoorbeeld vlootrevues plaaslik en oorsee) deelgeneem. Kortom: gevegsteunvaartuie het waarde tot die SAV toegevoeg, die effektiwiteit van die Vloot verhoog en die Vloot meer aanpasbaar (en meer bruikbaar) gemaak – in belang van sowel die SANW en die RSA. Veral in die jare 1985-2003, toe die SAV oor geen operasionele fregatte beskik het nie, het die Vloot se gevegsteunvaartuie die grootste en waarskynlik die bekendste besoekers aan die RSA en (later) beslis aan buitelandse hawens geword. Met die SANW wat toenemend by VN-, AU- en ander vredesmagoperasies betrokke raak, en met die daarstel van 'n snelontplooiingsmag vir Afrika, open daar nuwe geleenthede vir die SAV om gevegsteunvaartuie te ontplooi: enersyds in belang van konflikgeteisterde gebiede, maar ook om die RSA se vlag oorsee te vertoon.

Uit hierdie studie behoort dit dus duidelik te wees dat die SAV nie kan bekostig om *nie* een of meer gevegsteunvaartuie te hê nie. Die ideaal is dat die SAV oor die volgende gevegsteunskpe sal beskik:<sup>81</sup>

- Een klein spesialis-brandstofaanvullingskip om fregatte en ander skepe oor lang afstande van brandstof te voorsien. Die Italiaanse “Stromboli”-klas is ideaal vir hierdie doel. Ander moontlikhede is die Suid-Koreaanse “Chun Jee”-klas (of Suid-Koreaanse-vervaardigde Nieu-Seelandse *Endeavour*), Spaanse *Marqués de la Ensenada* of Brasilaanse *Almirante Gastão Motta*.
- Een mediumgrootte gevegsteunvaartuig wat vir die aanvulling van brandstof en voorrade gebruik kan word. Tans voldoen die *Drakensberg* aan hierdie doel, terwyl dit ook die addisionele rol van steun aan amfibiese magte vervul.

80 Inligting verskaf deur kapt. Charl Coetzee, e-pos, 23 Augustus 2007.

81 Vir meer besonderhede in verband met hierdie skepe, kyk Saunders (red.), *passim*.

Indien dié skip een of ander tyd ná 2017 uit diens gestel word, kan dit vervang word met ’n vaartuig van die Italiaanse “Etna”-klas, Franse “Durance”-klas (waarvan twee kleiner weergawes vir Saoedi-Arabië gebou is) of ’n Rooi Chinees-vervaardigde Thailandse skip *Similan*.

- Een Antarktiese voorradeskop. Die ideaal is dat die SAV in staat sal wees om ’n skip deur die stormagtige Suid-Atlantiese Oseaan na Antarktika te ontplooi, ten einde die RSA se weerspan aldaar te ondersteun en/of noodlenigingswerk in die koue suide te onderneem (byvoorbeeld wanneer iemand wat in Antarktika ontplooi is, weens siekte opgepick moet word, of ’n skip in pak-ys vassit en bevry moet word). Die SA *Agulhas* kan tans dié werk doen, maar die *Outeniqua* was ideaal vir dié doel, met die addisionele voordeel dat dit ook ander skepe van brandstof kon voorsien asook soldate, voorrade en voertuie vir noodlenigingswerk of ter ontplooiing van vredesmagenehede kon vervoer. Wanneer die SA *Agulhas* in die loop van die volgende tien jaar uit diens gestel word, is die ideaal dat dit deur ’n skip wat min of meer aan die *Outeniqua* se spesifikasies herinner, vervang sal word, terwyl dit ook vir navorsingswerk ingespan moet kan word. Hierdie nuwe skip behoort deur die SAV (en nie deur ’n ander staatsdepartement nie) in diens gestel te word, hoewel ’n gedeelte van die bemanning uit burgerlikes sou kon bestaan. Die implikasie is egter uiteraard dat die Vloot addisionele fondse vir die instandhouding en operasionele aanwending van die skip moet ontvang.
- Twee groot helikopter-doklandingskepe (“landing helicopter dock”, LHD’s), wat soos ’n mini-vliegdekskip lyk, of effens kleiner landingsplattvorm-dokskepe (“landing platform dock”, LPD’s) om soldate en hul toerusting, insluitende vragmotors, ligter voertuie, infanterie-gevegsvoertuie, pantserkarre en kanonne – en indien nodig, selfs tenks – oor lang afstande te kan vervoer en aan land te plaas, byvoorbeeld as deel van vredesmagoperasies. Hierdie vaartuie moet dus oor ’n groot helikopterlandingsdek, ’n helikopterloods en fasiliteite om helikopters te kan onderhou en van brandstof te voorsien, beskik; ’n binnenskepe dok van waar twee, drie of vier kleiner landingsvaartuie (“mechanised landing craft”, LCM’s; “utility landing craft”, LCU’s, of “landing craft air cushion”, LCAC’s) met soldate, voorrade en voertuie aan boord na en van die land ontplooi kan word; ’n groot vrag- en voertuigruim waar voorrade gestoor en voertuie veilig geparkeer kan word (en dus ook oor ’n luik vir ’n opening waardeur voertuie vanself aan boord van die skip kan ry en weer kan afry), bevel- en beheerfasiliteite (waarvandaan amfibiese, vredesmag- en hulpverleningsoperasies bestuur kan word); en hospitaal-fasiliteite vir die behandeling van gevegsongevalle en hulp aan burgerlike slagoffers van oorloë, natuur- en ander rampe. Die kleinste skepe wat vir

hierdie doel geskik is, is die “Endurance”-klas van Singapoer, maar beter moontlikhede is die “Galicia”-klas van Spanje, die *Rotterdam* en *Johan de Witt* van Nederland, die “Foudré”-klas van Frankryk of “San Giorgio”-klas van Italië. Die Indonesiese “Tanjung Dalpele”-klas is waarskynlik te klein, die Britse “Albion”-klas beskik nie oor helikopterloodse nie en die VSA se “San Antonio”-klas is ideaal, maar waarskynlik hopeloos te duur. Ander baie duur opsies is die Franse “Mistral”-klas en die nuwe Spaanse “strategic projection ship”, naamlik die *Rey Juan Carlos I.* ’n Ander moontlikheid is ’n klein LHD (MRD 1500) wat deur Duitsland se ThyssenKrupp Marine Systems ontwerp word. Denemarke se “Absolon”-klas is ’n baie interessante tipe aanpasbare ondersteuningskip en beskik ook oor ’n geweldige gevegsvermoë, maar het nie ’n dokfasiliteit nie. Die moontlikheid bestaan natuurlik ook om een groot vaartuig (byvoorbeeld die “Mistral”-klas) en ’n kleiner een (byvoorbeeld die “Endurance”- of “Galicia”-klas) aan te skaf, of om ’n unieke vaartuig (vaartuie) vir die SAV te ontwerp of te laat ontwerp; maar dít sal ook baie duur wees.

Die era na afloop van die Koue Oorlog is in vele opsigte ’n era van onstabiliteit; ironies genoeg, het die wêreld ná ongeveer 1990 ’n gevaarliker plek geword. Daar is dus ’n geweldige toename in die getal vredesmagoperasies wat wêreldwyd van stapel gestuur is en wat in baie gevalle vandag steeds aan die gang is, veral in Afrika. In 1994 is die nuwe, demokratiese RSA terugverwelkom as ’n gerespekteerde lid van die internasionale gemeenskap. Dit beteken egter dat die land ook, méér as ooit tevore, bepaalde verpligtinge het, insluitende deelname aan vredesmagoperasies. Baie Afrika-lande, maar ook ander lede van die internasionale gemeenskap, soos ook die VN, sien op na die RSA en verwag dat die land sal deelneem aan vredesmagoperasies. In hierdie verband het die SAV se gevegsteunvaartuie sedert 1994 ’n besondere rol gespeel, maar indien die SAV byvoorbeeld met helikopter-doklandingskepe toegerus kan word, sal die land ’n veel groter en meer betekenisvolle rol kan speel. Gevegsteunvaartuie stel immers ’n vloot in staat om seemag (en nasionale belange) oor lang afstande te kan projekteer. Hierdie tipe vaartuie moet ook deel vorm van die SANW (en veral SAV) se magsontwerp wat onafhanklik van ’n direkte militêre bedreiging bedink moet word, en waar die vraag dus nie is “Wat is die bedreiging?” nie, maar eerder “Wat is die RSA se belange?”, en verder: “Wat moet die SANW/SAV doen/waaroor moet die SANW/SAV beskik om die regionale en internasionale belange (en beleid) van die RSA te ondersteun?” en “Hoe moet prakties uitdrukking gegee word aan die ideale van die Afrika-Renaissance?” Die besit en aanwending van gevegsteunvaartuie vorm deel van die beredeneerde antwoorde op al hierdie (en verwante) vrae. Die afgelope 40 jaar is die SAV-gevegsteunvaartuie in belang van die SAV, die SAW, SANW en RSA aangewend en ’n trotse tradisie in dié verband opgebou. Hopelik sal in die toekoms positief daarop voortgebou word.