

DIE SUID-AFRIKAANSE VLOOT: VERLEDE, HEDE, TOEKOMS. DEEL 1

'n Kort Kritiese Evaluering¹

wrn André Wessels*

South Africa has a total coastline of approximately 2 450 kilometres and that does not include the South West African coastline or that of the Transkei. In view of the above, South Africa cannot distantiate itself from the sea and through the years a naval force has developed, equal to the responsibility of the seaward defence of the country.

The origin and development of the South African Navy is the subject under discussion in this, the first part of the article. Part two is to be published in Militaria Volume eleven no four and deals more specifically with an analysis of the future.

1. Inleiding

Oor die algemeen word Suid-Afrika nie met 'n roemryke seevaartradisie geassosieer nie, en relatief tot bv Brittanje het Suid-Afrika inderdaad (ongelukkig) nie 'n baie roemryke of omvattende tradisie op die gebied van die seevaart nie. Tog moet dit altyd in gedagte gehou word dat die Blanke Suid-Afrikaners hoofsaaklik die afstammelinge van Nederlanders, Engelse, Franse en Duitsers is, en veral eersgenoemde twee volkere het deur die eeu heen 'n feitlik ongeëwenaarde seevaartradisie opgebou.

Suid-Afrika is egter ook 'n land met 'n totale kuslyn van ongeveer 2 450 km en dit nog buiten die Suidwes-Afrika kuslyn van ongeveer 1 400 km en dié van die Transkei (ongeveer 450 km)². Suid-Afrika word aan die weste deur die Atlantiese Oseaan en aan die ooste deur die Indiese Oseaan begrens, en een van die wêreld se mees strategiese seeroetes gaan om die Kaap. Gevolglik kan Suid-Afrika hom nie van die see distansieer nie en het daar deur die jare heen 'n seemag op die been gekom wat die seewaartse verdediging van die land moes behartig.

2. Die ontstaan en ontwikkeling van die Suid-Afrikaanse Vloot (1922-1955).³

Sedert Van Riebeeck in 1652 aan die Kaap geland het, het die Kaap, en met verloop van tyd veral Simonsbaai (later Simonstad) as basis vir verskeie vlote se oorlogskepe gedien — Nederlanders, Franse en Engelse. Met die tweede en (tot 1910) finale Britse besetting van die Kaap het Simonstad mettertyd deel geword van die Britse ryk se wêreldwye strategiese maritieme verdedigingsnetwerk. Die opening van die Suezkanaal

het die skeepsverkeer om die Kaap laat afneem, maar die potensiële strategiese waarde van die Kaapse seeroete het nie in dieselfde verhouding gedaal nie.

In 1910 het Suid-Afrika 'n Unie geword en in 1912 is die Unieverdedigingsmag gestig. Lg was egter 'n landmag, en Brittanje het steeds ons seewaartse verdediging behartig. Simonstad het nl 'n Britse vlootbasis gebly en 'n Britse vlooteskader is daar gestasioneer.

Die wortels van die Suid-Afrikaanse Vloot kan egter na 1885 teruggevoer word toe die sg Natal Naval Volunteers (NNV) gestig is. Seemanne wat hieraan behoort het, het deelydse opleiding ontvang, hoofsaaklik as kanonniërs vir kusbatterye. Lede van die NNV is tydens die Anglo-Boereoorlog (1899-1902) en Bambata-opstand (1906) gemobiliseer. In 1905 is ook die Cape Naval Volunteers (CNV) gestig. Na Uniewording is besluit om bg twee afdelings te amalgameer, en gevolglik het die Suid-Afrikaanse Verdedigingswet van 1912 voorsiening gemaak vir die vorming van die Suid-Afrikaanse Divisie van die Royal Naval Volunteer Reserwe (RNVR (SA)), wat vanaf 1 Julie 1913 die funksies van die NNV en CNV oorgeneem het. Die RNVR (SA) sou egter direk onder die Britse admiraliteit ressorteer.⁴

Hoewel Suid-Afrika toe nog geen vloot van sy eie gehad het nie, het meer as 400 Suid-Afrikaners tydens die Eerste Wêreldoorlog (1914-1918) ter see diens gedoen, en wel as lede van die Britse Vloot. Hierdie Suid-Afrikaners was almal lede van die RNVR. Hulle het feitlik in alle oorlogsektore waar die Britse Vloot teenwoordig was, diens gedoen, en sommige het oa aan die Slag van

Jutland (31 Mei 1916) deelgeneem. 'n Aantal Suid-Afrikaners het tydens dié slag omgekom toe die slagkruiser waarop hulle diens gedoen het, die *HMS Queen Mary*, gekelder is. Tydens die oorlog is talle treilers en walvisjagters in Suid-Afrikaanse gebiedswater deur die Britse owerhede in Simonstad opgekommandeer en omgebou om in die Britse Vloot diens te doen as oa patrolliebote en mynveërs. Die Britse Admiraliteit het erkenning verleen aan die rol wat Suid-Afrika in die oorlog gespeel het deur vier van sy nuwe skepe Suid-Afrikaanse name te gee.⁵ Die gevaar van Duitse duikbote en oppervlakte kaperskepe, asook Suid-Afrika se relatiewe kwesbaarheid, moes beslis 'n indruk op denkende Suid-Afrikaners gemaak het.

In 1921 het die Suid-Afrikaanse regering die uitgediende Britse kruiser *HMS Thames* gekoop en — as die *Generaal Botha* — het dié skip vir baie jare as opleidingskip vir offisiere in die handelsvloot gedien.⁶ Baie van hierdie offisiere sou egter mettertyd hul weg na die Suid-Afrikaanse Vloot vind.

Toe genl Louis Botha van die Vredeskonferensie te Versailles in 1919 teruggekom het, wou hy graag dat Suid-Afrika oa ook oor sy eie oorlogskepe moes beskik. Hy het dan ook met die Britse owerhede reëlings getref vir die oorpasing na Suid-Afrika van 'n opnameskip en twee mynveër-treilers, wat dan as kern van 'n toekomstige vloot moes dien.⁷ Genl Botha sou egter nie die verwesenliking van sy ideaal sien nie, want hy is in dieselfde jaar (1919) oorlede. Sy werk is egter deur genl Smuts se regering voortgesit, en in 1922 kom die Suid-Afrikaanse Seediens (South African Naval Service — SANS) tot stand. Die SANS het oor drie skepe beskik, nl die *HMSAS⁸ Protea* ('n gewese Britse mynveër nou omgebou as 'n opnameskip), en twee klein mynveër-treilers (ook gewese Britse skepe). Die *Protea* is ingespan om opmetingswerk langs al Suid-Afrika se kuste te doen, en sodoende die Admiraliteitskaarte op datum te bring. Die mynveër-treilers moes help met die opleiding van die lede van die RNVR (SA).⁹

Die groot depressie van 1929-1935 het feitlik die einde van die SANS beteken. Agv finansiële probleme het die Suid-Afrikaanse regering besluit om die oorlogskepe uit diens te stel en die bemannings te ontslaan. In 1933 is die *Protea* aan diens onttrek en in 1934 ook beide die mynveër-treilers. Voortaan was die SANS dus nie meer 'n seevarende eenheid nie, maar gereduseer tot 'n organisasie in naam met 2 offisiere en

5 manskappe as administratiewe personeel. Hulle moes help met die organisering van die RNVR (SA) se opleiding, en ook omsien na vlootvoorraade.¹⁰

Soos wat die geval was met die uitbreek van die Eerste Wêreldoorlog, het Suid-Afrika ook die Tweede Wêreldoorlog (1939-1945) sonder enige oorlogskepe van sy eie ingegaan, en met slegs 2 offisiere en 3 manskappe in sy 'vloot'. Gelukkig was daar egter 'n klein groepie goed opgeleide manne wat vir vlootdiens aangewend kon word. Hulle was nl lede of gewese lede van die RNVR (SA), of persone wat opleiding aan boord van *Generaal Botha* ontvang het. Die RNVR het nl deur die jare — en steeds onder direkte beheer van die Britse Vloot — gefloreer. Net soos die res van die Unieverdedigingsmag is die SANS nie gemobiliseer nie, maar vrywilligers kon by die Britse Vloot aansluit. Die RNVR (SA) is as deel van die Britse Vloot gemobiliseer, en 1 760 offisiere en manskappe sou in die Britse Vloot diens doen.¹¹

Genl Smuts het, nadat Suid-Afrika op 6 September 1939 teen Duitsland oorlog verklaar het, skout-adm G. W. Hallifax, 'n afgetrede Britse offisier wat toe in Suid-Afrika woonagtig was, gevra om 'n vlootmag in Suid-Afrika op die been te bring. In Maart 1939 is reeds 'n opname gemaak van 51 treilers en walvisjagters wat, sou die situasie dit noodsaak, oorgeneem en vinnig in vlootvaartuie omskep kon word. Dit is dan toe ook gedoen, en binne 'n kort tyd is sommige van die skepe in mynveërs en duikbootjagters omskep. In November 1939 is kennis gegee van 'n besluit om 'n Verdedigingsmag ter See (Seaward Defence Force — SDF) as die eerste permanente vlooteenheid in Suid-Afrika in te stel. Die SDF is op 15 Januarie 1940 formeel gekonstitueer. Die lede van die SANS is outomaties daarna oorgeplaas, maar die RNVR (SA) het onafhanklik bly voortfunksioneer. Die SDF het aanvanklik 47 offisiere en 381 manskappe gehad, met basisse te Durban, Kaapstad, Simonstad, Port Elizabeth en Oos-Londen. Elke basis het naas 'n aantal mynveërs en duikbootjagters ook geriewe vir die skepe en 'n seinstasie gehad, asook 'n visenteerdiens. Lg moes alle skepe wat Suid-Afrikaanse hawens wou binnegaan, deursoek.¹²

Op 16 Mei 1940 is die eerste vyandelike seemyn om Suid-Afrika se kus opgespoor. Vir die volgende ses maande was Suid-Afrikaanse mynveërs gevolglik druk besig om 'n Duitse mynveld, wat op 10 Mei 1940 deur die Duitse kaperskip *Atlantis* gelê is, op te ruim. Slegs twee

Geallieerde vragskepe sou binne 1 000 seemyl (1 852 km) vanaf Suid-Afrikaanse kuste deur vyandelike seemyne gekelder word, terwyl slegs twee ander, asook 'n oorlogskip, deur seemyne beskadig is, iets wat beslis 'n aanduiding is van die doeltreffendheid van die Suid-Afrikaanse mynveërs en hulle bemannings.¹³

Met die val van Frankryk in Junie 1940 en die toetrede van Italië tot die stryd aan die kant van Duitsland, is die Britse Vloot in die Middellandse See in 'n benarde posisie geplaas. Op versoek van die Britse Admiraliteit is vier Suid-Afrikaanse duikbootjagters gevolglik na die Middellandse See gestuur, waar hulle — voortaan as die 22ste Anti-Duikbootgroep van die Mediterreense vloot bekend — vanaf 20 Januarie 1941 vanuit Alexandrië geopereer het. Op 11 Februarie 1941 het hulle (en ook die SDF) hul eerste verlies gely toe die *Southern Floe* naby Tobruk deur 'n seemyn gekelder is. In November 1941 is agt mynveërs ook na die Middellandse See gestuur, en drie van hulle sou mettertyd gekelder word. Op 11 Julie 1942 het die Suid-Afrikaanse skepe egter teruggeslaan deur die Italiaanse duikboot *Ondinate* te sink. Suid-Afrikaanse skepe sou tot die einde van die oorlog met onderskeiding in die Middellandse See diens doen.¹⁴

Aan die Suid-Afrikaanse kuste het die Suid-Afrikaanse skepe intussen onverpoos met mynveegoperasies en patrolling teen duikbote voortgegaan. Na die val van Frankryk het die sg Vichy-regering in dié land tot stand gekom wat met die Duitsers saamgewerk het en oa gepoog het om voorrade vanaf die Franse kolonies na die moederland te vervoer. Aangesien baie van dié Franse Vichy-skepe om die Kaap gevaar het, is die SDF en Suid-Afrikaanse Lugmag ingespan om hulle te probeer onderskep. Daarin is daar by meer as een geleentheid geslaag.¹⁵

Soos wat die oorlog voortgeduur het, het die SDF vinnig gegroei. Teen Oktober 1940 het die mag reeds oor 12 duikbootjagters en 28 mynveërs beskik, met 183 offisiere en 1 049 manskappe. In April 1941 is vir die eerste keer van Bruinmense se dienste in die SDF gebruik gemaak toe 173 gewerf is. Teen die einde van die oorlog het sowat 1 000 Bruinmense in die vlootmag gedien.¹⁶

Op 1 Augustus 1942 is die SDF en die RNVR (SA) geamalgameer en kom die Suid-Afrikaanse Seemag (South African Naval Forces — SANF) tot stand. Teen Oktober 1942 het die Duitse duikbote met 'n volskaalse aanslag teen skepe in

die waters om Suid-Afrika begin. Gevolglik is 'n konvoostelsel nou ook tussen Durban en Kaapstad ingestel. Duikbote sou 'n hoë tol eis van Geallieerde vragskepe binne 1 000 seemyl (1 852 km) vanaf Suid-Afrika se kuste. Nie minder nie as 133 vragskepe is binne dié gebied deur duikbote gesink en ses beskadig, bo en behalwe 20 wat deur kaperskepe gekelder is. Een oorlogskip is ook deur 'n duikboot gesink. Terselfdertyd is slegs drie vyandelike duikbote binne genoemde gebied gekelder.¹⁷

Teen 1942 was daar reeds altesaam 64 duikbootjagters en mynveërs in diens van die SANF. In 1943 is die sperboomvaartuie *Barcross* en *Barbrake* vanaf die Britse Vloot na die SANF oorgeplaas,¹⁸ en in dieselfde jaar ook die mynleër *Spindrift*. In 1943 is ook elf motorbarkasse vir haweverdedigingsdoeleindes in Durban vir die SANF-gebou. Op 9 Oktober 1943 is die Women's Auxiliary Naval Service (bekend as SWANS) tot stand gebring. Hulle sou voortaan oa klerklike werk doen en het die SANF in staat gestel om baie meer mans ter see aan te wend.¹⁹

Op 31 Julie 1944 is aangekondig dat die Britse Admiraliteit drie nuwe *Loch-klas* fregatte aan die SANF sou skenk uit erkentlikheid vir die diens wat tot op daardie stadium gelewer is. Die eerste van hierdie fregatte — die eerste noemenswaardige oorlogskip wat ooit deur Suid-Afrika in ontvangs geneem is — was die *HMSAS Good Hope* wat in November 1944 in diens gestel is. Daarna het ook nog die *Transvaal* en *Natal* gevolg.²⁰ Lg het geskiedenis gemaak deur op 14 Maart 1945 die eerste skip te word om, terwyl dit nog op sy proefvaart was, 'n duikboot (U714) te kelder.²¹

Toe die Tweede Wêreldoorlog eindig, het die SANF nie minder nie as 1 436 offisiere en 8 896 manskappe gehad — 'n totaal van 10 332,²² insluitende 837 Bruinmense en 274 dames, en ook insluitende die 2 944 offisiere en manskappe wat in die Britse Vloot diens gedoen het. Die SANF het ook tydens die oorlog sowat 89 skepe in diens gehad, insluitende drie duikbootjagfregatte, 18 duikbootjagwalvisvangers, twee duikbootjagtreilers, 34 mynveërwalvisvangers, 11 mynveër-treilers, twee sperboomvaartuie, twee bergingskepe, een mynleër, een kabelskip, 11 haweverdedigingsbote, asook 'n aantal ondersteuningsvaartuie. Twee fregatte van die Britse Vloot is ook uitsluitlik deur Suid-Afrikaners beman. Die SANF het slegs vyf skepe (almal gewese walvisvangers of treilers) verloor — vier in aksie terwyl een gestrand het. Tydens die

oorlog het 338 lede van die seemag gesterf, insluitende 35 Bruinmense.²³

Die SANF se bydrae tot die sukses van die Geallieerdes tydens die Tweede Wêreldoorlog mag nooit onderskat word nie. Deurgaans in die oorlog het die Suid-Afrikaanse skepe weliswaar nooit (relatief gesproke) werklik vreeslike heldhaftige of glorieryke suksesse behaal nie, maar dan moet die aard van die take wat aan hulle opgedra is, in gedagte gehou word. Mynveeg- en duikbootjagoperasies is nl vervelige roetinewerk en sukses of skaars of relatief onseker en ondramaties van aard. Daarenteen is die kanse om self gedood te word egter groot. Die pligsgetrouheid waarmee die Suid-Afrikaanse bemannings hulle werk onder moeilike omstandighede en met skepe wat oorspronklik vir alles behalwe operasionele vlootwerk gebou is, gedoen het, verdien die hoogste lof.

Veral van belang is die feit dat talle Suid-Afrikaners tydens die oorlog ervaring opgedoen het in oorlogvoering ter see, en ná die oorlog kon hulle gebruik word om ander op te lei. Ook het die regering en alle denkende Suid-Afrikaners die belangrikheid van die Kaapse seeroete, en dus ook van 'n permanente vloot, besef. Suid-Afrika het ook tydens die oorlog sy eerste noemenswaardige oorlogskepe gekry, en goeie gevegs-ondervinding is opgedoen. Was dit nie vir Suid-Afrika se deelname aan die Tweede Wêreldoorlog nie, is dit 'n ope vraag wanneer die Suid-Afrikaanse Vloot as Staandemageenheid sy beslag sou gekry het.

Gedurende die oorlog het die Suid-Afrikaanse regering besluit om ná die oorlog die SANF as 'n vredestrydse eenheid van die Staandemag te behou. Vanselfsprekend is die eenheid voorlopig itv personeel en skepe verklein. Toe die SANF dus op 1 Mei 1946 as deel van die Staandemag heropgerig word, het dit uit 60 offisiere en 806 manskappe bestaan, met 17 skepe — drie fregatte, twee sperboomvaartuie, een mynlêer en elf haweverdedigingsbote. In September 1946 is die Britse Vlootvlag deur 'n Suid-Afrikaanse Vlootvlag vervang, terwyl die huidige Vlootvaandel in Februarie 1952 in gebruik geneem is.²⁴

In 1947 het die regering twee diepseemynveërs van die Britse Vloot aangekoop en word hulle in die SANF opgeneem as die *Bloemfontein* en *Pietermaritzburg*.²⁵ 'n Korvet is ook van die Britse Vloot aangekoop en omskep in 'n hidrografiese opmetingskip, die *Protea*. In Maart 1948 is die SANF se basis vanaf Kaapstad en Saldanhaabaai

na Salisbury-eiland in Durban verskuif. Lg basis is in 1942 begin bou nav die Japannese verowering van Hong Kong en Singapore, en die noodsaak van 'n nuwe Britse vlootbasis om die Japannese gevaar af te weer. Die basis is egter eers ná die oorlog voltooi. Vir die eerste keer het die SANF nou sy eie volledige en kompakte basis gehad. In 1948 is die SANF ook herdoop tot die 'Suid-Afrikaanse Vloot'.²⁶ Ook is die sperboomvaartuie kort daarna tot die *Fleur* en *Somerset* herdoop en die mynlêer tot *Skilpad*.²⁷

In 1949 het die Vloot 'n Britse torpedojaer aangekoop en herdoop tot *Jan van Riebeeck*, en die jaar daarop 'n susterskip, voortaan as die *Simon van der Stel* bekend.²⁸

Tydens die Tweede Wêreldoorlog het 75 Suid-Afrikaners in die Britse Royal Marines diens gedoen. In 1951 word gevolglik in Suid-Afrika die Suid-Afrikaanse Marinierskorps gestig. Hierdie korps is weer in 1955 ontbind.²⁹

In 1952 is die prefiks 'HMSAS' met 'Suid-Afrikaanse Skip/South African Ship — SAS' vervang. In 1954 is die eerste van vyf seeweerbote (seaward defence vessels), die *Gelderland*, in diens gestel.³⁰ Hierdie was die eerste skip van die Vloot wat ná die Tweede Wêreldoorlog gebou is — die ander was nl almal gewese Britse skepe wat uit die oorlog self dateer het. In 1955 is die kusmynveërs *Kaapstad* en *Pretoria*,³¹ asook nog 'n seeweerboot, *Nautilus*, in diens gestel. Teen 1955 het die Vloot 123 offisiere en 1 314 manskappe gehad,³² en kon dit — hoewel met min dog goeie oorlogskepe — met reg daarop aanspraak maak dat dit in staat was om tot 'n groot mate die verdediging van die Kaapse seeroete self te kan waarneem, asook tot 'n groter mate onafhanklik van Brittanje te funksioneer. Die Suid-Afrikaanse Vloot het nl binne 'n relatief kort tyd sy kinderskoene ontgroeï, en dit was hierdie 'mondigwording' wat die weg gebaan het vir die Simonstadse Ooreenkoms.

3. Die Simondstadse Ooreenkoms en daarna (1955-1981)

Sedert 1806, met die tweede Britse besetting van die Kaap, is Simonstad as 'n basis vir die Britse Vloot in die Atlantiese Oseaan ontwikkel. Eers in 1895 is dit egter amptelik aan die Britse Admiraliteit as 'n vlootbasis oorhandig, en in 1899 is begin met omvattende uitbreidings.³³ In 1910 is die nuwe hawe, kaaie en droogdok (alles saam bekend as die Selborne-dok) voltooi. Agv die sluiting van die Suezkanaal het Simonstad tydens beide die Eerste en Tweede Wêreldoorlog as 'n Geallieerde vlootbasis 'n sleutelrol gespeel.

Met Uniewording in 1910 het die basis steeds as eiendom van die Britse Vloot bly voortfunksioneer. Toe die Nasionale Party egter in 1948 aan bewind kom, wou hulle Suid-Afrika graag meer onafhanklik maak van Brittanje, en wou hulle ook graag groter duidelikheid kry oor die toekoms van Simonstad.³⁴

Op 1 September 1954 het 'n Suid-Afrikaanse afvaardiging olv mnr F. C. Erasmus, die destydse Minister van Verdediging, met die Britse Konserwatiewe regering in Londen begin onderhandel oor die toekoms van Simonstad. Die onderhandelinge is in Oktober en November in Pretoria en Simonstad voortgesit. Mnr Harold Macmillan, toe nog Britse Verdedigingsekretaris, was tgv die oordrag van Simonstad aan Suid-Afrika. Ander het dit weer teengestaan. In 1955 is die basiese ooreenkoms (voortaan as die Simonstadse Ooreenkoms bekend) aangegaan, wat neergekom het op die oordrag van die basis na Suid-Afrika, terwyl Brittanje steeds sekere voorregte sou geniet. Daarna is nog verdere onderhandelinge gevoer rakende fyner puntjies. Uiteindelik het die basis vanaf 1 April 1957 amptelik die eiendom van die Suid-Afrikaanse Vloot geword, hoewel die formele en kleurrike oorhandiging eers die volgende dag plaasgevind het.³⁵

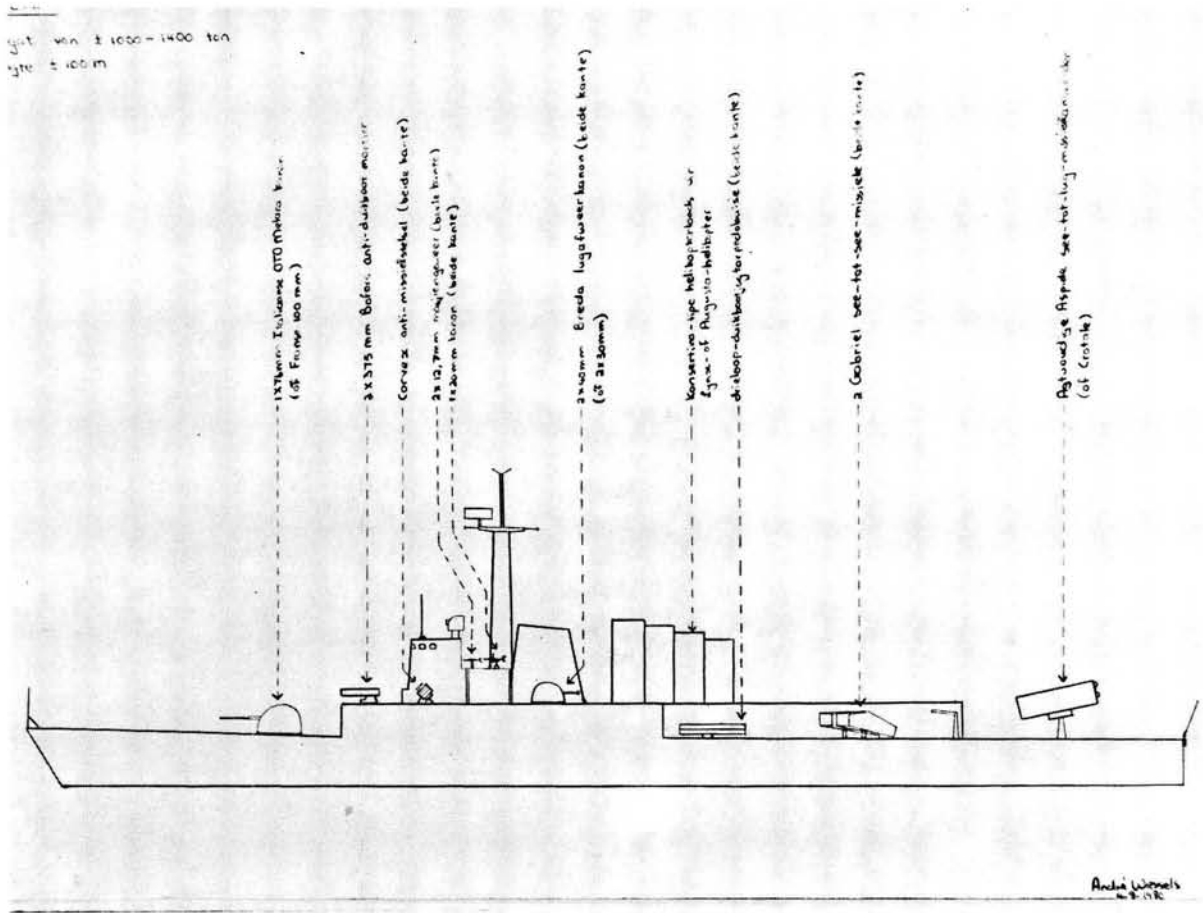
Suid-Afrika het £75 000 vir Simonstad aan Brittanje betaal, terwyl 'n kontrak ivm 'n uitbreidingsprogram vir die Suid-Afrikaanse Vloot ook met Brittanje aangegaan is. Dié program het ingesluit die aankoop deur Suid-Afrika van ses duikbootjagfregatte, tien kusmynveërs en vier seeweerbote.³⁶ Die totale koste verbonde aan die aankoop van die skepe sou sowat £18 miljoen bedra. Die ooreenkoms het verder ook oa bepaal dat die Britse Vloot in vredestryd sowel as in tye van oorlog van die basis en geriewe gebruik kon maak, en so ook bondgenote van Brittanje. Met verloop van tyd sou die latere Britse Arbeidersregering die ooreenkoms in 'n baie groot mate skend, en kom die huidige Konserwatiewe regering dit ook nie na die letter en gees na nie.³⁷

Die Simonstadse Ooreenkoms moet gesien word teen die agtergrond van Brittanje (soos ook Frankryk) se onttrekking uit sy kolonies in Afrika, en die opsegging van sy verantwoordelikheid as patroleerder van die oseane. Die Tweede Wêreldoorlog het die magsbalans in die wêreld nl radikaal verander. Brittanje het as supermoondheid (en ook as die wêreld se voorste vlootmag) haar posisie verloor, en moes plek maak vir die VSA en Rusland, wat in die vervolg teenoor

mekaar sou staan in die Koue Oorlog ná die Tweede Wêreldoorlog. Die Suez-debakel van 1956 het Brittanje se aansien verder laat daal en gelei tot die Britse onttrekking oos van Suez en vanuit die Indiese Oseaan. Die opkomende swart nasionalisme in Afrika en die onwaardige haas waarmee die Europese moondhede uit Afrika padgegee het, het 'n vakuum gelaat wat deur die Russe gevul is. Die druk op Suid-Afrika sou in die toekoms toeneem. Moontlik kan Brittanje se bereidwilligheid om Simonstad oor te dra gesien word as maar net nóg 'n geval waar hulle maar te bly was om hul verantwoordelikhede aan iemand anders te gee.

Die Simonstadse Ooreenkoms was in meer as een opsig 'n keerpunt in die geskiedenis van die Suid-Afrikaanse Vloot. Voortaan sou dit 'n groot en moderne basis hê, en met die vlootbouprogram wat aangegaan is, sou talle nuwe oorlogskepe tot die Vloot toegevoeg word. In 1957 kom die *Vrystaat*, 'n omgeboude en gewese Britse W-klas torpedojaer, in Suid-Afrika aan.³⁸ In 1958 volg die kusmynveërs, *Durban*, *Windhoek*, *Port Elizabeth*, *East London* en die seeweerboot *Reijger*, en in 1959 die kusmynveërs *Johannesburg*, *Kimberley*, *Mosselbaai* en *Walvisbaai*, asook die seeweerbote *Haerlem* en *Oosterland*. In 1963 is die Tipe 12-fregatte *President Kruger* en *President Steyn* in ontvangs geneem, en in 1964 die *President Pretorius*.³⁹

Lg drie fregatte was die eerste groot skepe wat spesifiek vir Suid-Afrika gebou is. Die aankoop van nog twee fregatte is op grond van finansiële oorweegredes gekanselleer, maar vyf ipv vier seeweerbote is uiteindelik aangekoop. Skaars was die agt jaar uitbreidingsprogram afgehandel, of die wapenboikot teen Suid-Afrika het begin momentum kry. Dit het die einde van 'n era beteken, want waar die Suid-Afrikaanse Vloot tot op daardie stadium uitsluitlik oor Brits-vervaardigde oorlogskepe beskik het, sou daar in die toekoms by ander deure aangeklop moes word om skepe aan te koop. Intussen is die *Good Hope* in 1955 in die administratiewe vlagskip van die Vloot omskep; in 1957 is die *Natal* ontwapen en in 'n opmetingskip omgebou; en die *Transvaal* is in 'n opleidingskip omskep. Die ou opmetingskip, *Protea*, is in 1962 aan diens onttrek en verkoop. In 1963 is die seeweerboot *Haerlem* in 'n opmetingskip omskep. Met 'n vlak dieptegang kan dié vaartuig nl tot baie naby aan die kus vaar. Die twee torpedojaers, *Jan van Riebeeck* en *Simon van der Stel*, is in 1964-1965 in helikopterdraende fregatte omskep, en wel in die Simonstadse droogdok. In 1965 is die sperboom-



Fregat van ± 1000 - 1400 ton. Lengte: ± 100m.

vaartuig *Fleur* aan diens onttrek en as 'n teiken gesink. In dieselfde jaar is die Deense olietankskip *Annam* deur die Vloot aangekoop en in Durban omgebou om in 1967 die Vloot se eerste voorradeskip (Tafelberg) te word.⁴⁰ In 1969 is die torpedo-herwinningsvaartuig *Fleur* in Durban gebou, die eerste 'oorlogskip' wat in Suid-Afrika gebou is sedert die haweverdedigingsbote van die Tweede Wêreldoorlog.⁴¹ Nadat die sleepboot *De Noorde* reeds in 1962 tot die Vloot toegevoeg is, is die sleepboot *De Neys* in 1969 in diens gestel.⁴² Beide is in Kaapstad gebou.⁴³

In 1967 is aangekondig dat drie Daphne-klas duikbote in Frankryk vir Suid-Afrika gebou sou word. In 1970 het die duikboot *Maria van Riebeeck* en in 1971 die *Emily Hobhouse* en *Johanna van der Merwe* gevolglik by die Vloot aangesluit.⁴⁴ Die Vloot se duikbootbasis, *SAS Dromedaris*, is in 1971 te Simonstad voltooi. Dit is oa met 'n Synchronlift-hyser toegerus.⁴⁵ Op 1 November 1969 is die Lugmag se maritieme basis en reddingsvaartuie te Langebaan na die

Vloot oorgeplaas, en word dit herdoop tot die seereddingsbasis *SAS Flamingo*.⁴⁶ In Junie 1972 het die Vloot se nuwe hidrografiese opmetingskip, die *Protea*, in Suid-Afrika aangekom.⁴⁷ In Brittanje gebou en soortgelyk aan die Britse *Hecla*-klas, het dit die *Natal* vervang.⁴⁸ Aangesien dit nie 'n oorlogskip in die operasionele sin van die woord is nie, het Brittanje die bou van die skip toegelaat.⁴⁹ In Maart 1973 is die Vloot se ondergrondse hoofkwartier te Silvermine in die Kaapse Skiereiland geopen.⁵⁰

Sedert die vyftigerjare het Suid-Afrikaanse oorlogsskepe talle vlagvertoonreise ('showing of the flag') na Europese, Afrika- en Suid-Amerikaanse lande, asook na Australië onderneem, en as grys diplomate baie vriende vir Suid-Afrika gewen.⁵¹ Agv die toenemende isolasie van Suid-Afrika en die val van die Europese kolonies in Afrika, is die enigste togte wat Suid-Afrikaanse oorlogsskepe vandag nog onderneem dié wanneer hulle (gewoonlik die *Tafelberg* en *Protea*) seiljagte tydens wedvaart na Suid-Amerika begelei.⁵²

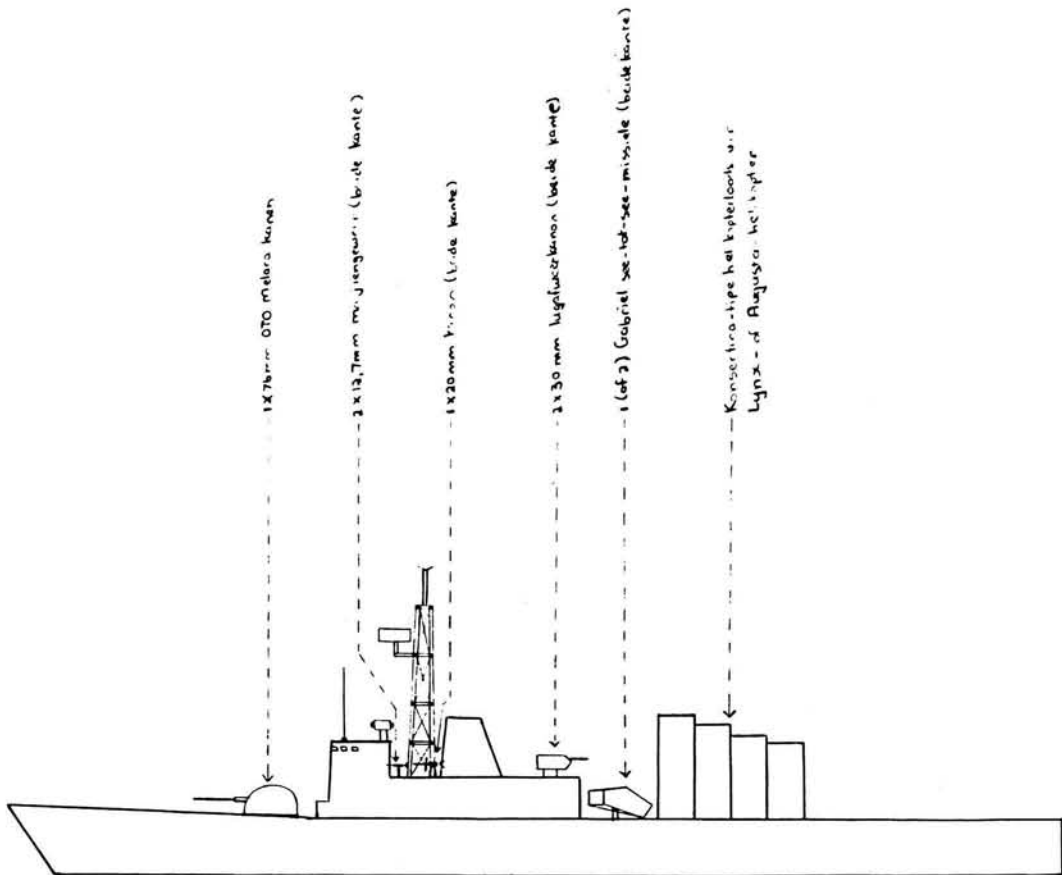
Vir baie jare het Suid-Afrikaanse skepe saam met Britse, Franse en Portugese skepe vlootoefeninge gehou.⁵³ Teen die middel van die sewentigerjare was ook dit egter iets van die verlede. Vir alle praktiese doeleindes het die Weste hulle nl aan die verdediging van die Kaapse seeroete onttrek.

In 1963 is die Suid-Afrikaanse Kleurlingkorps (SAKK) as 'n deel van die Leër (Standemag) gestig. Agv 'n mannekragtekort is 'n vloottak van die SAKK in 1966 in die lewe geroep. Bruinmense sou voortaan in toenemende getalle in die Vloot diens doen, bv aan boord die *Protea*, *Tafelberg* en sommige mynveërs.⁵⁴ Salisbury-eiland is in 1972 weer as 'n vlootbasis heropen,⁵⁵ en kort daarna is begin om Indiërs vir diens in die

Vloot op te lei. Hierdie opleidingsinrigting staan tans bekend as *SAS Jalsena*.

Intussen is daar deur die jare heen van uitgediende skepe ontslae geraak. Afgesien van hulle ouderdom wat mettertyd meganiese probleme en rompversaking tot gevolg gehad het, kon hulle in elk geval nie meer in die era van missiele veel vermag nie. Om hulle te herbou en te moderniseer het ook mettertyd onekonomies geword. Geleidelik is die ou hawe-verdedigingsbote aan diens onttrek, en in 1976 ook die (helikopterdraende fregat) *Simon van der Stel*. Nadat die *Bloemfontein* reeds jare tevore van aktiewe diens onttrek is, is die diepseemynveër *Pietermaritzburg* in 1976 aan diens onttrek. In

Vinnige missieldraende patrollieboot aanvalsvaartuig van ± 500 ton. Lengte : ± 70 m



André Wessels
4. 2. 1982

1978 is ook die *Jan van Riebeeck* aan diens omtrek.⁵⁶ Met die uitsondering van die *Somerset* dateer geeneen van Suid-Afrika se oorlogskepe dus langer uit die Tweede Wêreld Oorlog nie.

Soos wat bg skepe se diensjare einde se kant toe gestaan het, moes aan plaasvervangers vir hulle gedink word. Agv die wapenboikot was die moontlikhede egter beperk. Begin 1972 is aangekondig dat met Europese firmas onderhandel is vir die ontwerp en bou van ses korvette vir Suid-Afrika, moontlik oa met missiele bewapen.⁵⁷ Hiervan het egter niks gekom nie.⁵⁸ Daarna is blykbaar besluit om liever kleiner en relatief goedkoper dog hoogs gesofistikeerde vinnige missieldraende patrolliebote of aanvalsvaartuie (Engels — 'strike craft' of 'last patrol boats (FPB's) te bou. Die gevolg was dat die Vloot ses *Minister*-klas vinnige missieldraende patrolliebote bekom het.⁵⁹

Ondertussen is ook 'n kontrak met Frankryk gesluit vir die bou van twee Tipe 69 korvette⁶⁰ en twee *Agosta*-klas duikbote⁶¹ vir Suid-Afrika.⁶² Aan die einde van 1977 het die Veiligheidsraad egter 'n verpligte wapenboikot teen Suid-Afrika ingestel, en is die aflewering van hierdie vaartuie gekanselleer.

Omstreeks hierdie tyd het daar blykbaar 'n verandering gekom in Suid-Afrika se vlootbeleid of maritieme strategie. Waar Suid-Afrika hom vroeër sonder voorbehoud aan die kant van die Weste geskaar het, en — selfs nadat die meeste Westerse lande Suid-Afrika openlik op internasionale verhoë begin diskrediteer het — dit steeds op hom geneem het om die Kaapse seeroete te beskerm, ook in belang van die (ondankbare) Weste, is die uitgangspunt blykbaar vandag, dat, aangesien die Weste ons nie langer wil help nie, ons ook nie langer hulle kastaiings uit die vuur gaan krap nie. Die klem val dus nou op die beskerming van ons gebiedswater, kuste en hawens, en gaan die Vloot in die toekoms skepe bou wat vir hierdie doel geskik is. Agv die toedoen van ons Westerse 'bondgenote' is Suid-Afrika dus gedwing om 'n ander vlootbeleid aan te neem; lyk die Suid-Afrikaanse Vloot vandag heel anders as wat ons hom moontlik sou wou gehad het en is dit moontlik dat die Vloot in die toekoms ook nog verdere gedaantewisselings sal ondergaan. In meer as een opsig is die Suid-Afrikaanse Vloot egter vandag sterker as ooit tevore.

4. Die Suid-Afrikaanse vloot vandag (1981).⁶³

Die Suid-Afrikaanse Vloot beskik vandag oor die volgende aantal en tipes skepe:

i Fregatte

Drie Britse Tipe 12-fregatte — *President Kruger*, *President Steyn* en *President Pretorius*. Slegs met konvensionele kanonne, anti-duikboot mortiere en -torpedo's bewapen, asook 'n helikopter. Hulle is die een na die ander vanaf 1969 tot 1977 omgebou en gemoderniseer.

ii Duikbote

Drie Franse *Daphne*-klas — *Maria van Riebeeck*, *Emily Hobhouse* en *Johanna van der Merwe*. Streng gesproke slegs bedoel vir opleidings- en patrolliedoeleindes, hoewel baie geskik vir die vloot se behoeftes.

iii Patrollievaartuie

(a) Hierdie tipe vaartuig is, naas die Russies *Osa*- en *Komar*-klasse, die enigste missieldraende vaartuie wat al in gevegte hul staal gewys het. Vgl nl die Yom Kippur-oorlog (1973)

(b) *Gewese mynveërs*— vgl Afdeling 4, iv.

(c) *Seeweerbote* — Vier Britse *Ford*-klas. Baie klein en twintig jaar oud, maar steeds baie handig. Naas 'n enkele 40 mm-kanon het hulle 'n beperkte anti-duikbootvermoë in die vorm van Tweede Wêreldoorlog tipe dieptebomme. Deesdae ook met 12,7 mm en 7,62 mm masjiengewere bewapen.

(d) *Haweervedigingsbote*— Tree bv op teen see-terroriste, paddamane en saboteurs. Uiters klein (sowat 10 ton en 9 m lank), dog baie vinnig en toegerus met 1 x 12,7 mm masjiengeweer, asook moontlik nog 'n verdere 2 x 7,62 mm masjiengewere wat gemonteer kan word.

iv. Kusmynveërs

Tien Britse *Ton*-klas. Almal reeds meer as twintig jaar oud. Ongeveer 1975 was die *Kaapstad* en *Pretoria* die eerste van die mynveërs wat in patrolliebote omskep is. Daarna sou nog vier omskep word.⁶⁵ In 1977-1978 is die *Kimberley* in 'n mynjagter omskep, en daarna blykbaar nog een.⁶⁶ Om moderne seemyne nl op te spoor en te vernietig is mynveegoperasies as sodanig onvoldoende.

v. **Ondersteuningsvaartuie**

- (a) *Opmetingsvaartuie* — Twee, nl die *Protea* en *Haerlem*, lg 'n omgeboude seeweerboot.
- (b) *Vlootaanvullingskepe*. Een, nl die *Tafelberg*. Met 'n dooiegeewigtonnemaat van sowat 19 000 ton is hierdie die grootste skip in die Vloot. In 1975 is 'n helikopter-landingsplatform agterop die skip aangebring.⁶⁷
- (c) *Torpedo-herwinningskepe* — Een nl. *Fleur*. Dié vaartuig dien ook as 'n duiker-ondersteuningskip.
- (d) *Sperboomvaartuie* — Een, nl *Somerset*. Reeds sowat 38 jaar oud, maar steeds van groot waarde vir die Vloot.
- (e) *Reddingsvaartuie* — Vier, nl twee Britse *Tracker*-klas van 20 m en twee van Wes-Duitse ontwerp van 30 m.⁶⁸
- (f) *Sleepbote* — Drie, nl *De Neys*, *De Noorde* en *De Wet*, lg is in Desember 1978 in Durban voltooi.⁶⁹
- (g) *Opleidingsvaartuie* — Een, die *Navigator*.⁷⁰
- (h) *Ander* — Twee klein hawe-ondersteuningsvaartuie, een genaamd *Sylvestor*.⁷¹

Daar is tans sowat 5 000 offisiere en manskappe in die Vloot, waarvan sowat 1 500 Nasionale Dienspligtiges is.⁷²

Aan die begin van 1979 is die Marinierskorps in die lewe geroep. Hulle beman nou die vinnige haweverdedigingsvaartuie. In die era van terrorisme het die Mariniers nl weer eens 'n rol te speel in ons Vloot, hoewel dit nou ietwat onkonvensioneel van aard is.

Die Suid-Afrikaanse Weermag is 'n geïntegreerde weermag: dit beteken oa dat die onderskeie gevegsmagte (Leër, Lugmag, Vloot) ten nouste met mekaar saamwerk. Om hierdie rede, maar ook om ekonomiese en mannekrag-oorweegredes, het die Vloot (soos ook die Leër) nie sy eie vliegtuie en helikopters nie, soos wat by die meeste groot weermagte die geval is nie, maar resorteer alle vliegtuie en helikopters wat vir maritieme doeleindes aangewend word dus ten nouste met die Vloot saamwerk, steeds onder

die Lugmag. Dus word die Wasp-helikopters aan boord die fregatte steeds deur Lugmagpersoneel beman. Die Lugmag se maritieme vleuel beskik oor:⁷³

1. **Maritieme onderskeppingsvliegtuie.**
Een eskader Buccaneer S.50 ligte bomwerpers.
2. **Maritieme verkenningsvliegtuie.**
Twee eskaders Avro Shackleton MR.3's en Piaggio P.166 Albatros.⁷⁴
3. **Helikopters.**
Een vlug Westland Wasp duikbootjaghelikopters.⁷⁵
4. **Ander vliegtuie en helikopters.**
Die Lugmag beskik ook oor Lockheed Hercules C 130-B⁷⁶ en Transall C-160Z transportvliegtuie wat, indien nodig, miskien ook vir maritieme verkenning aangewend kan word. Hulle het nl 'n groot vliegradius. Dit sal dan egter beteken dat hulle hul gewone werk as vragvliegtuie sal moet prysgee. Die Lugmag se Puma⁷⁷ Allouette III⁷⁸ en Super Frelon-helikopters kan, indien nodig, ook vir kortafstand maritieme verkennings- en reddingswerk aangewend word — maar dan ook tkv hul primêre rol, nl as ondersteuningseenhede vir die Leer:

Die vraag ontstaan nou hoe vergelyk die Suid-Afrikaanse Vloot (en maritieme lugarm) met dié van ander lande. Gemeet aan wêreldstandaarde is die Vloot beslis nie baie groot nie, soveel te meer indien 'n mens Suid-Afrika se lang kuslyn en strategiese ligging in aanmerking neem.

Hoe klein ons Vloot bv relatief tot dié van die VSA is, word geïllustreer deur die feit dat die totale tonnemaat van *alle* skepe van die Suid-Afrikaanse Vloot (insluitende die aanvullingskip *Tafelberg* van sowat 19 000 ton, wat 'n hulpvaartuig is) minder as 40 000 ton is, terwyl die tonnemaat van *een* Amerikaanse vliegdekskip, die *Nimitz*, sowat 80 000 ton is! Daarby het dié skip 'n bemanning van byna 6 000, terwyl die Suid-Afrikaanse Vloot se totale personeel, maar sowat 5 000 is. Waar die Suid-Afrikaanse Lugmag se maritieme vleuel maar sowat 40 vliegtuie en helikopters het, beskik die *Nimitz* oor byna 100 vliegtuie en helikopters. Bg is egter in wese 'n onregverdigde vergelyking.

Die meeste Europese en Asiatiese lande besit vandag meer skepe as Suid-Afrika, en hul

moderne skepe is almal met see-tot-see en/of see-tot-lug-missiele toegerus. Ook Suid-Amerikaanse lande koop al hoe meer moderne oorlogskepe. Naas die feit dat kwantiteit én kwaliteit deurgaans in aanmerking geneem moet word, moet 'n land se ligging en aard van maritieme bedreiging ook altyd in gedagte gehou word wanneer oorlogskepe of duikbote aangekoop of gebou word. Hoewel klein, pas die Suid-Afrikaanse Vloot dit wat hulle het baie goed op, en word skepe op die mees doeltreffende en ekonomiese wyse aangewend. Tog sal daar in die toekoms ernstige aandag aan sekere sake geskenk moet word.⁷⁹

Vanaf die Tweede Wêreldoorlog tot die begin sestigerjare kon Suid-Afrika daarop aanspraak maak dat hy die sterkste vloot in Afrika gehad het. In die vyftigerjare het die Egiptiese Vloot egter vinnig begin groei, en is dit vir baie jare reeds kwantitatief die sterkste vloot in Afrika. Dit beskik vandag oor torpedojaers, drie fregatte, twaalf duikbote, veertien mynveërs en 72 patrolliebote.⁸⁰

Soos wat meer en meer Afrikastate onafhanklik geword het, het sommige van hulle ook vlote begin opbou, maar op 'n baie, baie klein skaal. Hoewel Suid-Afrika steeds die tweede grootste vloot in Afrika het, is die Nigeriese, Libiese, Algerynse en Marokkaanse vlote besig om ook uit te brei. So bv het die Nigeriese Vloot tans een fregat, terwyl nog een gebou word, vier korvette, ses missieldraende patrolliebote (onder konstruksie) en 27 ander patrolliebote (15 onder konstruksie),⁸¹ terwyl die Libiese Vloot een fregat, vyf korvette, drie duikbote en 36 patrolliebote (sommige nog onder konstruksie) het.⁸²

Dit sou glad nie sleg gewees het indien sommige van bg Afrikastate se nuwe oorlogskepe deel van die Suid-Afrikaanse Vloot kon gewees het. Vgl bv die vier Italiaans-geboude korvette van die Libiese Vloot, die nuwe Marokkaanse fregatte van Spaanse ontwerp en Nigerië se twee Brits-geboude korvette, asook hul nuwe Duits-geboude fregat wat nog in aanbou is.

Tog hoef Suid-Afrika, vir die huidige in elk geval, nie die vlote van Afrika te vrees nie. Rusland is egter reeds besig om oorlogskepe aan talle Afrikastate te voorsien. Indien Angola en Mosambiek bv missieldraende patrolliebote sou bekom, mag dit miskien gebeur dat hulle blitsaanvalle teen Suid-Afrikaanse skepe of installasies sal waag.

Wat betref maritieme lugarm, staan Suid-Afrika ver agter by die meeste lande van Europa, Noord- en Suid-Amerika en Asië. In Afrika is ons moontlik die sterkste op dié gebied en selfs vir Egipte voor. Dit moet egter in gedagte gehou word dat Egipte nie dieselfde maritieme militêr-strategiese probleme as Suid-Afrika het nie, en dus met beperkter middele kan klaarkom. Die Suid-Afrikaanse Vloot is egter — niesteenstaande die wapenboikot — steeds 'n goedgebalanseerde eenheid wat in staat is om die seewaartse verdediging van die RSA met groot sukses waar te neem.

* Wrn A Wessels, BA hon is 'n Nasionale Dienspligtige verbonde aan Hoof van Staf Inligting

VOETNOTE

1. Dit is algemene kennis dat Suid-Afrika sit met 'n veeldimensionale totale aanslag op talle vlakke en terreine. Naas die militêre, sielkundige en ekonomiese aanslag, is daar oa nog 'n akademiese aanslag. Om die totale aanslag teen te werk, is dit oa nodig om mense ook vanuit 'n teoretiese en akademiese oogpunt betrokke te kry by militêre aangeleenthede en hulle krities laat dink en redeneer. Hierdie artikel moet dan ook in hierdie lig gelees word. Die feite waar daarin genoem word, is uit bronne wat vryelik beskikbaar is, verkry. Die gevolgtrekkings, algemene menings, kommentaar en toekomspektiewe is die skrywer van hierdie artikel s'n, en dus vanselfsprekend aanvegbaar.
2. *Standaard Encyclopaedia of Southern Africa* (voortaan afgekort as SESA), vol. 10, p 80, 146, 561
3. Hoewel die benaming "Suid-Afrikaanse Vloot" eers ná die Tweede Wêreldoorlog aangeneem is, word dit gerieflikheidshalwe hier gebruik om al die onderskeie seewaartse verdedigingseenhede te beskryf.
4. SESA, vol 8, p 111 en Goosen, J. C., *South Africa's Navy: the first fifty years*, p 21. Wat betref die geskiedenis van die RNVR, vgl *Ibid*, pp 20-27 en Du Toit, Ak.K. *Ships of the South African Navy*, p 9.
5. *Ibid*, SESA, vol 8, p 113 en Goosen, *op cit*, p 25.
6. Wat betref die geskiedenis van die *Generaal Botha*, vgl Grütter, W., *'n Naam wat Seevaarders eer — 'n geskiedenis van die opleidingskip Generaal Botha*. Vgl ook Goosen, *op cit*, pp 169-172 en SESA vol 8, p 113.
7. *Ibid*.
8. "His Majesty's South African Ship."
9. SESA, vol 8, p 113 en Goosen, *op cit*, pp 11-19.
10. *Ibid*, pp 17, 19 en SESA, vol 8, p 113.
11. *Ibid*, pp 37-39 en SESA, vol 8, p 114.
12. *Ibid*, pp 37-39 en SESA, vol 8, p 114.
13. *Ibid* en Goosen, *op cit*, pp 80-90.
14. Wat betref die Suid-Afrikaanse skepe in die Middellandse See, vgl *Ibid*, pp 51-70 en SESA, vol 8, p 114. Wat betref die rol van Suid-Afrikaanse skepe in die Tweede Wêreldoorlog as geheel, vgl *Ibid*, pp 113-116 en Goosen, *op cit*, pp 36-110.
15. *Ibid*, pp 71-79 en SESA, vol 8, pp 114-115.
16. *Ibid*, p 115 en Goosen, *op cit*, pp 40-41.
17. *Ibid*, pp 39, 104-105, SESA, vol 8, pp 115 en Du Toit, *op cit*, p 10. Wat betref die bedrywighede van vyandelike duikbote om ons kuste, vgl Goosen, *op cit*, pp 91-110.
18. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van hierdie skepe, vgl Du Toit, *op cit*, pp 104-109 en *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 430.
19. Goosen, *op cit*, p 46 en SESA, vol 8, p 116.
20. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en skets van hierdie drie skepe, vgl Du Toit, *op cit*, pp 50-57.
21. Goosen, *op cit*, p 48 en SESA, vol 8, p 116.
22. *Ibid*, sê 8 090 offisiere en manskappe.
23. *Ibid*, en Goosen, *op cit*, pp 49-50, 201-207
24. *Ibid*, p 111, Du Toit, *op cit*, p 10 en SESA, vol 8, p 117.
25. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van hierdie twee *Algerine*-klas mynveërs, vgl Du Toit, *op cit*, pp 69-63.

26. Volgens Goosen, *op cit*, p 113 is die naam eers vanaf 1 Januarie 1951 verander.
27. *Ibid*, pp 112-113 en *SESA*, vol 8, p 117.
28. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van hierdie twee *Wager*-klas torpedojaers, vgl Du Toit, *op cit*, pp 38-45. Datums volgens Goosen, *op cit*, p 113, maar *SESA*, vol 8, p 117 sê dat die skepe in 1950 en 1952 onderskeidelik aangekoop is.
29. Goosen, *op cit*, pp 113-116.
30. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van die seewerbote, vgl Du Toit, *op cit*, pp 74-81 en *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 428.
31. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van die *Tor*-klas mynveërs, vgl *Ibid*, p 429 en Du Toit, *op cit*, pp 64-73.
32. *SESA*, vol 8, p 117 en Goosen, *op cit*, p 117, 147. Vgl dat in 1952 die Vloot egter oor meer man beskik het, nl 132 offisiere en 1 499 manskappe, Vgl Du Toit, *op cit*, p 10.
33. Goosen, *op cit*, p 131 sê dit is in 1885 aan die Admiraliteit oorhandig en dat die uitbreidings in 1900 begin is. *SESA*, vol 8, p 111 sê dit is in 1898 oorhandig.
34. *Ibid*, vol 9, pp 638-639 en Goosen, *op cit*, pp 131- 132.
35. *Ibid*, pp 133, 141-142 en *SESA*, vol 9, pp 638-639.
36. Soos in Afdeling 11 gesien is, het twee kusmynveërs en twee seewerbote reeds in 1954-1955 aangekom.
37. *SESA*, vol 9, pp 639-640 en Goosen, *op cit*, pp 133-146.
38. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van die *Vrystaat*, vgl Du Toit, *op cit*, pp 45-49.
39. *SESA*, vol 8 p 117 en Goosen, *op cit*, pp 147-148. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en sketse van die drie fregatte, vgl Du Toit, *op cit*, pp 2-27 en *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 428.
40. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van die *Tafelberg*, vgl. *Ibid*, p 429 en Du Toit, *op cit*, pp 92-97.
41. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van *Fleur*, vgl. *Ibid*, pp 98-103 en *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 429.
42. Wat betref die tegniese besonderhede van hierdie twee vaartuie, vgl *Ibid*, p 430 en Du Toit, *op cit*, pp 118-122.
43. *Ibid*, p 76, *SESA*, vol 8, p 117 en Goosen, *op cit*, pp 156-157, 176.
44. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van die *Daphne*-klas duikbote, vgl Du Toit, *op cit*, pp 28-36 en *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 428.
45. *Ibid*, p 427.
46. *Ibid*.
47. Wat betref die geskiedenis, tegniese besonderhede, foto's en 'n skets van die *Protea*, vgl *Ibid*, p 429 en Du Toit, *op cit*, pp 82-91.
48. Wat betref hidrografiese opmeting aan die Suid-Afrikaanse kuste, vgl Goosen, *op cit*, pp 176-189.
49. *Ibid*, p 158 en *SESA*, vol 8, pp 117-118.
50. *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 427.
51. Vgl Goosen, *op cit*, pp 190-197
52. Die laaste ware vlagvertoonreis wat deur 'n Suid-Afrikaanse oorlogskip onderneem is, was toe 'n fregat die VSA besoek het by geleentheid van die viering van dié land se 200ste bestaansjaar.
53. Vgl *SESA*, vol 8, pp 118-119.
54. *Ibid*, p 118 en Goosen, *op cit*, p 155.
55. *SESA*, vol 8, p 118.
56. *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 427.
57. *SESA*, vol 8, p 118
58. Die moontlikheid bestaan dat die korvette (of fregatte) van die Portugese *Joao Countinho*-klas (vgl *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 412 vir tegniese besonderhede) kon gewees het. Die regeringsverandering in Portugal in 1974 het moontlik die plan laat skipbreuk lei.
59. *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 428. Wat betref die tegniese besonderhede en 'n foto van hierdie tipe vaartuie, vgl ook *Ibid*, Vgl in die algemeen ook Du Toit, *op cit*, p 58.
60. Wat betref tegniese besonderhede en 'n foto van hierdie tipe fregat, vgl *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 175.
61. Wat betref tegniese besonderhede en 'n foto van hierdie tipe duikboot, vgl *Ibid*, p 162.
62. Du Toit, *op cit*, p 37.
63. Die basiese bronne hier gebruik is *Jane's Fighting Ships*, 1979-80, pp 427-430, en Du Toit se werk.
64. Volgens *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 428 word nóg ses van die vaartuie in Durban gebou (of is miskien teen hierdie tyd reeds voltooi), nadat 'n verdere kontrak op 15 November 1977 onderteken is, nadat die aflewering van die twee Franse fregatte aan Suid-Afrika verhoed is. Volgens *The Natal Mercury*, 24.3.1980, p 9 is die ses wat reeds gebou is vernoem na vorige Suid-Afrikaanse Ministers van Verdediging, nl Kol F. H. O. Creswell, Oswald Pirow, genl Jan Smuts, mnr F. C. Erasmus, die gewese Staatspresident mnr Jim Fouché en mnr P. W. Botha, terwyl nog meer van hierdie tipe vaartuie gebou word. Die huidige flotielje van ses vaartuie is in Durban gestasioneer en staan gesamentlik bekend as *SAS Scorpion*.
65. Vgl Du Toit, *op cit*, p 72.
66. *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, pp (147), 429.
67. *Ibid*, p 429.
68. *Ibid*, p 430 en Du Toit, *op cit*, pp 110-113.
69. *Ibid*, pp 118-122 en *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, pp 430, 817.
70. *Ibid*, p 430 en Du Toit, *op cit*, p 117.
71. Du Toit, *op cit*, p 123 en *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 430.
72. *Ibid*, p 427.
73. Gegewens oor die vliegtuie wat nou volg verkry in Chant.C., *The World's Air Forces* onder "South Africa", *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, p 427 en Fourie, D, "Martieme Strategie" in *Lantern*, vol XXII, no 2, Des 1972, p 71.
74. Wat betref tegniese besonderhede ivm die Albatros, vgl *Jane's All the World's Aircraft*, 1979-1980, p 121.
75. Wat betref tegniese besonderhede ivm die Wasp, vgl Du Toit, *op cit*, pp 124-128.
76. Wat betref tegniese besonderhede, vgl *Jane's All the World's Aircraft*, 1979-1980, pp 375-377.
77. Wat betref tegniese besonderhede ivm die Aérospatiale SA330 Puma, vgl *Ibid*, pp 44-45.
78. Wat betref tegniese besonderhede van die Aérospatiale SA316 B Allouette III, vgl *Ibid*, p 42.
79. Vgl Afdeling V.
80. Wat betref die Egiptiese Vloot, vgl *Jane's Fighting Ships*, 1979-1980, pp 141- 146.
81. Wat betref die Nigeriese Vloot, vgl *Ibid*, pp 365-367.
82. Wat betref die Libiese Vloot, vgl *Ibid*, pp 332-335.