Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, Vol 8, Nr 1, 1978. http://scientiamilitaria.journals.ac.za

DIE GEALLIEERDE BESETTING VAN MADAGASKAR IN 1942 (DEEL 2): DIE KONSOLIDASIETYDPERK, MEI - AUGUSTUS 1942

KAPT J. E. H. GROBLER

The British occupation of the Diego Suarez area in Madagascar did not lead to the capitulation of the whole of the Island which had been hoped for. It was found necessary, therefore, to plan operations against the harbours Majunga and Tamatave with the object of advancing from there on the capital Tananarive. Japanese defeats in the Pacific, however, had diminished the danger of an Axis amphibious attack on the Island considerably. The need for immediate action against Tamatave and Majunga was thus lessened and attempts were made instead to come to a *modus vivendi* with the French in Tananarive. No progress in that direction was made during the period May to August 1942.

While policy matters were being discussed, three flights of light bombers arrived in Madagascar from South Africa. These aircraft were withdrawn from the Union coastal defence system for reconnaissance work on the island. It was originally intended to have them relieved by British aircraft after a few weeks, but as only a few of the latter were available, the South Africans remained for months.

Operationally the South African aircraft were under command of Colonel Melville, who received his instructions directly from the British officer in command of the Madagascan operations. Operations were launched the day after the arrival of the first aircraft. Most of the time was spent on routine sea patrols, a task considerably hampered by difficulties encountered with the engines of the Beaufort aircraft, which made sea-patrols an unpleasant undertaking. On at least four occasions South African pilots were forced to make crashlandings due to engine failure and one aircraft was damaged by anti-aircraft fire. No fatalities were suffered in action.

The South African Air Force was involved in both highpoints of the period May to August 1942, namely the anti-submarine actions after the torpedoing of the *Ramillies* and the occupation of the Mayotte-group of the Comoro Islands.

Strategiese beplanning in Mei 1942.

Binne enkele dae na die finale oorgawe van Diego Suarez op 8 Mei het dit vir die Britte duidelik geword dat die Franse nie van plan was om die res van die eiland sonder meer oor te gee nie. 'n Intensiewe pro-Britse propaganda-veldtog is deur middel van 'n uitsaaistasie en 'n Franse koerant vanuit Diego Suarez geloods, maar dit het nie die uitwerking gehad waarop gehoop is, naamlik om die hele bevolking pro-Brits te stem nie. 'n Belangrike oorsaak van die volgehoue Franse kilheid teenoor die Britte was laasgenoemde se simpatie met die Vrye Franse beweging. Die Franse in die besette gedeelte het dit duidelik uitbasuin dat hulle die Vrye Franse bitterlik gehaat het. Daarby het hulle vermoed dat die Britte van plan was om die eiland aan die Vrye Franse oor te gee en dit wou hulle ten alle koste verhoed.

Die Franse op Madagaskar se vrees dat hulle aan die Vrye Franse oorgegee sou word, was allesbehalwe ongegrond. Die Britse Oorlogskabinet het op 5 Mei reeds besluit dat die Vrye Franse op 'n stadium wat nog bepaal sou word, 'n aandeel in die administrasie op die eiland gegee sou word.[1] Op 15 Mei het die Britse Eerste Minister, Sir Winston Churchill, in 'n telegram aan vise-admiraal Syfret, die senior Britse offisier by Diego Suarez, reguit verklaar dat die Vrye Franse beweging by die verdere besetting van die eiland betrek moes word, hoewel dit nie gou sou gebeur nie. In dieselfde telegram het Churchill sy mening oor die strategiese posisie van Madagaskar na die besetting van Diego Suarez as volg geskets: dit moes 'n hulp wees maar nie 'n hindernis nie; 'n beveiliging maar nie 'n las nie. Troepe kon nie lank

1 Sir L. Woodward: *British Foreign Policy in the Second World War* volume II (London, 1971), pp 327 - 328

daar gehou word nie. As Majunga en Tamatave nie dadelik beset kon word nie, moes die *13 Brigade* en *17 Brigade* na Indië verskeep word. Die vestiging van 'n Britse vlootbasis in Ceylon was vir die Britse posisie in die Indiese Oseaan belangriker as die besetting van die res van Madagaskar. Buitendien het Chrurchill gereken dat dit onwaarskynlik was dat die Japannese met hulle beperkte vlootmag so 'n groot operasie as wat die besetting van Madagaskar sou verg, van stapel sou wou stuur. Die Britte se probleem was dus om Diego Suarez met so 'n klein garnisoen as moontlik te behou en met die Franse in Tananarive 'n *modus vivendi* te bereik.[2]

Wat die *modus vivendi* met Tananarive aanbetref, het Churchill aan Smuts getelegrafeer dat hy seker was dat so iets prakties moontlik was. Al wat moes beklemtoon word, was dat die Japannese nie die hawens van Madagaskar mog gebruik nie. Dit kon dus genoegsaam wees om, in ooreenstemming met die Franse, agente in elke hawe te plaas. In ruil vir daardie voorreg kon 'n handelsooreenkoms gesluit word.

Smuts was nie daarmee tevrede nie. Tamatave en Majunga is, volgens hom, telkens deur Franse duikbote gebruik en kon net so maklik deur Japannese duikbote gebruik word. Die amptenary in Madagaskar was erg vyandig teenoor die Britte, en hy, Smuts, sou nooit verlig voel oor 'n blote ooreenkoms met hulle nie. Hy was dus van mening dat die hele eiland so spoedig moontlik beset moes word.

Syfret, op sy beurt, het ook die mening gelug dat die besetting van Diego Suarez alleen nie die res van die eiland van Vichy-Frankryk sou laat wegdryf nie. Minstens Majunga en Tamatave sou beset moes word voor dit sou gebeur. Totdat daardie twee hawens beset kon word, moes na sy mening ten minste drie brigades met kusverdedigings- en lugafweergeskut in Diego Suarez gehou word om dit teen 'n amfibiese Japannese aanval te beskerm. Diego Suarez was 'n moeilik verdedigbare gebied en, wat Syfret nie gesê het nie, die Japannese was meesters op die gebied van amfibiese aanvalle. Dit sou dwaas wees om na die moeite om dit te beset, Diego Suarez deur effense verdediging aan die vyand af te gee. Daarom het Syfret besluit om die *13 Brigade* en al die skepe waaroor hy beskik het, daar te hou tot 'n finale besluit geneem is.[3] Ook die *Special Operations Executive,* wat intussen aangegaan het met hulle aktiwiteite in die onbesette gedeelte van Madagaskar, het gevoel dat dit nie genoeg was om net Diego Suarez te beset nie.

Die Britse Stafhoofde het spoedig tot 'n besluit geraak. Die Britse bevelvoerder in Oos-Afrika sou in bevel van Madagaskar geplaas word, en volle administratiewe beheer oor all Britse- en Dominium-landmagte op eiland voer. Hy moes Diego Suarez teen aanvalle vanuit die suide van die eiland self, sowel as teen Japannese amfibiese aanvalle beskerm. Indien die Japannese sou aanval, is verwag dat dit met 'n brigadegroep, ondersteun deur drie of vier vliegdekskepe met 150 - 200 vliegtuie, sowel as 'n bombardement deur die oorlogskepe, sou wees. Om Diego Suarez te beskerm was dus ten minste drie infanteriebrigades met ondersteuningseenhede nodig. Vir 'n offensief teen die res van die eiland sou addisionele troepe nodig wees. Sulke troepe was nie onmiddellik beskikbaar nie, en daarom is die besetting van Majunga en Tamatave uitgestel. Beplanning daarvoor moes egter voortgaan. Die moontlikheid van 'n staatsgreep waardeur die res van die eiland oorgeneem kon word, is ook bespreek. Ondertussen was die siviele administrasie in die besette gebied die verantwoordelikheid van die vestingbevelvoerder, wat deur 'n politieke offisier bygestaan is.

Die Japannese bedreiging teen Indië was daarvoor verantwoordelik dat die besetting van Diego Suarez alleen in Mei uitgeover kon word. Soortgelyke operasies teen Majunga en Tamatave moes uitgestel word omdat *13 Brigade* op 20 Mei reeds na Indië verskeep is. *17 Brigade* sou dit volg sodra Suid- en Oos- Afrikaanse troepe in Madagaskar aankom. Intussen het dit saam met *29 Brigade* Diego Suarez verdedig. Hoewel generaal Smuts steeds op die besetting van die hele Madagaskar bly aandring het, het Churchill gestaan by sy oorspronlike hoofdoelwit, naamlik die beskerming van Indië.[4]

'n Modus Vivendi met Tananarive?

Die eerste nie-amptelike samesprekings in die rigting van 'n vreedsame skikking tussen die Britte en die Franse op Madagaskar het op 27 Mei plaasgevind. 'n Sekere Barnett het daardie dag in Diego Suarez aangekom met nie-amptelike voorstelle uit Tananarive. Die Britse Bevelvoerende Offisier het op sy beurt aan Barnett 'n nie-amptelike *aide memoire* oorhandig waarin bloot gevra is vir volle administratiewe samewerking en vir gebruik van see- en lughawens. Franse soewereiniteit sou

---

2. *Ibid*, pp 329 – 330, W.S. Churchill: *The Second World War*, Volume IV (London, 1951), pp 208
3. W.S. Churchill: *op cit*, pp 208 – 209
4. *Ibid*, pp 209 – 210

Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, Vol 8, Nr 1, 1978. http://scientiamilitaria.journals.ac.za

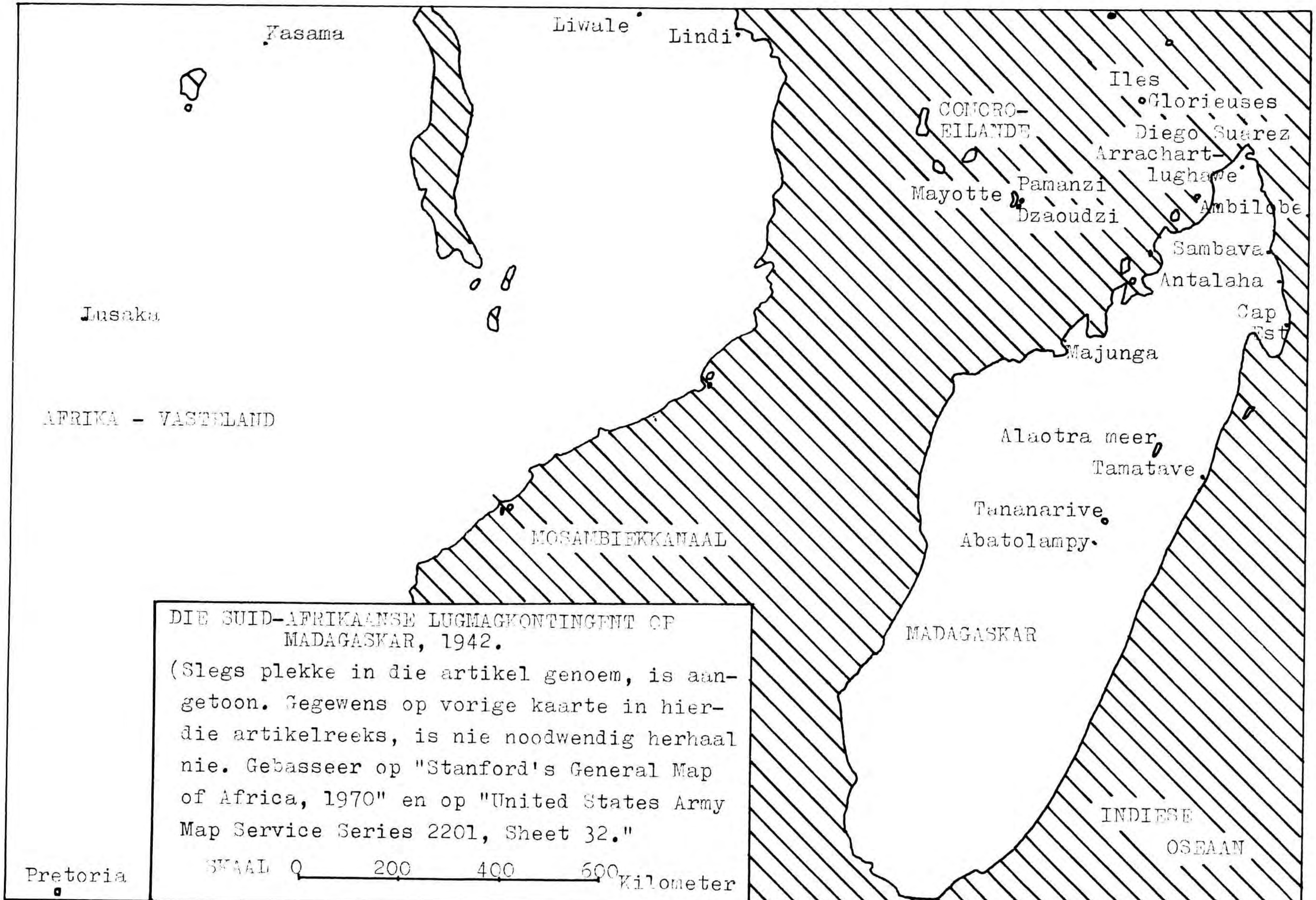
Tananarive, 1942.

erken word en Annet kon goewerneur-generaal bly. Barnett was op 5 Junie weer terug, maar weer net slegs 'n nie-amptelike antwoord op die Britse *aide memoire*. Die Britse voorstelle is in beginsel aanvaar.

Die Britse *War Office* is onmiddellik ingelig. Daar was die mening dat, hoewel Barnett se voorstelle nie amptelik was nie, dit as moontlike basis vir werklike onderhandelings kon dien. Dit was egter ook duidelik dat Annet nie sonder die amptelike toestemming van Vichy-Frankryk tot 'n finale ooreenkoms sou wou kom nie. Op 6 Junie het Radio Tananarive boonop amptelik aangekondig dat Vichy geen begeerte gehad het om met die Britte te onderhandel nie. Dit het die *War Office* egter nie finaal van die moontlike onderhandelings laat afsien nie.

Sommige Britte was die mening toegedaan dat 'n magsvertoon aan Britse kant moontlik die gewenste uitwerking kon hê om 'n *modus vivendi* mee te bring. Na effense weerstand daarteen sou die Vichy-Franse dan aan die Duitsers kon sê dat hulle die Britte probeer teenstaan het, maar nie daarin kon slaag nie en dus moes toegee. Daardie moontlikheid is dan ook by die verdere beplanning in gedagte gehou.

Die Duitse inname van die Geallieerde vesting Tobruk in die Westelike Woestyn in Junie 1942 was direk daarvoor verantwoordelik dat 'n uitbreiding van militêre bedrywighede in Madagaskar tydelik deur die Britse owerheid as ongewens beskou is. Daarom is die pogings om tot 'n *modus vivendi* met die Franse in Tananarive te geraak, volgehou, hoewel die tekortkominge in so 'n beleid maar al te goed besef is. Op die dag van die val van Tobruk, 21 Junie, het daar weer 'n tussenganger uit Tananarive in Diego Suarez opgedaag. Hy was 'n monsieur Millot wat 'n nie-amptelike boodskap oorgedra het waarin onder andere gesê is dat die meeste Franse graag tot 'n ooreenkoms met die Britte wou kom, mits die Vrye Franse beweging nie daarby betrek word nie, maar dat die posisie van Tananarive met betrekking tot Vichy-Frankryk so 'n ooreenkoms moeilik bereikbaar gemaak het. Enige druk van Britse kant op Tananarive om 'n ooreenkoms te aanvaar, sou lei tot 'n Vichy-Franse bevel om weerstand te bied. Die Britte moes dus nie openlik samewerking van Franse amptenare eis of die see- en lughawens beset nie.



DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAGKONTINGENT OP MADAGASKAR, 1942.

(Slegs plekke in die artikel genoem, is aangetoon. Gegewens op vorige kaarte in hierdie artikelreeks, is nie noodwendig herhaal nie. Gebasseer op "Stanford's General Map of Africa, 1970" en op "United States Army Map Service Series 2201, Sheet 32."

Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, Vol 8, Nr 1, 1978. http://scientiamilitaria.journals.ac.za

Hierdie onderhandelinge met die oog op 'n *modus vivendi* tussen die Britte en die Franse owerhede in Tananarive het dwarsdeur Julie en Augustus aangehou. Dit het egter nooit, totdat Geallieerde besetting vanaf September oor die hele eiland uitgebrei is, verder as die nie-amptelike vlak beweeg nie. Intussen het die Suid-Afrikaanse Lugmag hom stewig op Madagaskar ingegrawe en dit maak die inhoud van die res van hierdie artikel uit.

Operation Sugarcane

In die vorige artikel is daar melding gemaak van die Suid-Afrikaanse Lugmagkontingent, wat die *Sugarcane Wing* genoem is, by *Operation Ironclad*.[5] Daardie *Sugarcane Wing* het 'n personeel van ongeveer 290 man gehad en was toegerus met 35 vliegtuie. Daarvan was 17 bomwerpers, naamlik die 11 Beauforts en 6 Marylands van nommers 32, 36 en 37 Kusverkenningsvlugte. Die res was transportvliegtuie wat slegs met die vervoer van manskappe en voorrade na Madagaskar moes help, en nie daar operasioneel gebruik sou word nie. Die verkenningsvlugte sou 'n paar weke in Madagaskar bly tot tyd en wyl hulle deur Britse Lysander-vliegtuie vervang is. Lysanders, slegs ses van hulle, het op 29 Mei in Madagaskar aangekom, maar was nie geskik vir langafstand patrollies en verkenningsvlugte nie. Daarom het die Suid-Afrikaanse vliegtuie, wat vir een maand diens buite die Unie voorberei was, op versoek van die Britse Stafhoofde langer as ses maande in Madagaskar moes bly.

Wat die voorbereidings betref is elke vlug voorsien van drie F.24 kameras met een 20 sentimeter, een 55 sentimeter en een 80 sentimeter lens elk. Addisionele suurstofhouers is aangebring met die oog op vlugte op groot hoogtes. Die bomrakke is met vergrote brandstoftenks vervang en spaardele vir een maand is opgelaai. Bomme, ligte ammunisie, draadlose, 'n sedanmotor en 'n ligte vragmotor vir die Lugmagkontingent is saam met die invalsmag na Diego Suarez gestuur. Die vervanging van bomrakke met brandstoftenks was 'n fout, want Melville was onmiddellik na die vliegtuie se aankoms in Madagaskar weens die potensieël offensiewe rol wat hulle moes uitvoer, verplig om met die beperkte staf tot sy beskikking weer die addisionele brandstoftenks met die oorspronklike bomrakke te vervang.

Die operasionele element van die *Sugarcane Wing* is op 26 April 1942 van Kaapstad en Durban onttrek en na die Zwartkop Lugmagbasis in Pretoria gebring. Luitenant-kolonel J.T. Durrant was die gesamentlike bevelvoerder terwyl majore D.G.D. Meaker, J.A. Clayton en K.S.P. Jones onderskeidelik in bevel van Vlugte 32, 36 en 37 was. Die volgende paar dae is benut vir voorbereiding vir die operasie en vir spekulasie oor die bestemming. As deel van die poging om die uitvoering van *Operation Ironclad* geheim te hou, is daar nie in die operasionele Orders van die *Sugarcane Wing* gemeld dat Madagaskar die eindbestemming was nie. Daar is slegs verklaar dat daar weens die behoefte aan tydelike lugversterkings vir skeepsbeskerming- en verkenningsdoeleindes aan die ooskus van Afrika by Mombasa, Dar-es-Salaam en Lindi besluit is om Suid-Afrikaanse vliegtuie na geskikte operasionele sentra langs daardie kus te stuur. Tog het talle van die betrokkenes geraai dat hulle na Madagaskar op pad was.[6] Familie en vriende is ook daaroor ingelig. Die swak sekerheid was 'n doring in die vlees van die owerhede, maar dit het blykbaar nie die vyand gewaarsku nie, want die verassing wat met *Operation Ironclad* behaal is was, soos beskryf is, kompleet.

Die eerste transportvliegtuie van die *Sugarcane Wing* het op Sondag 3 Mei vanaf Zwartkop na Lindi vetrek, gevolg deur die res van die vliegtuie oor die volgende twee dae. Die roete het oor Lusaka en Kasama gegaan. Luitenant-kolonel Durrant en die voorste vliegtuie het op 5 Mei in Lindi aangekom. Vir drie van die vliegtuie wat nog op pad was, was 6 Mei 'n ongelukkige dag. Een van die transportvliegtuie is deur ongunstige weertoestande gedwing om by Liwale, ongeveer tweehonderd kilometer wes van Lindi, 'n noodlanding te doen, sodat sy vrag met vragmotors verder vervoer moes word. Twee van die Beauforts is ook dié dag verongeluk. Een het tydens sy landing op die Lindi-aanloopbaan neergestort, waar hy sodanig beskadig is dat hy nie weer gebruik kon word nie. Die tweede een het weens masjienprobleme (Beauforts kon nie op een masjien alleen hoogte hou nie) 'n noodlanding in 'n moeras ongeveer vyftig kilometer suidwes van Kasama moes uitvoer. Nie die vliegtuig of sy motore kon gered word nie, want dit het stadig gesink. Die bemanning was, net soos in die geval van die ander twee vliegtuie wat die dag vernietig is, ongedeerd en het na 'n sendingstasie gestap. Later moes hulle hoor dat hulle die eerste wit-

5. *Militaria* 7/4, 1977 (Kapt J.E.H. Grobler: Die Geallieerde besetting van Madagaskar in 1942, met spesifieke verwysing na die rol van die Unieverdedigingsmag in die operasies (Deel 1)), p 8.
6. J.A. Brown: *Eagles Strike* (Cape Town, 1974), pp 387 — 388.

mense was wat vir meer as 'n jaar daar opgedaag het. Kort daarna het hulle hul by die res aangesluit.[7] Albei Beauforts is spoedig deur nuwes vanuit die Unie vervang. Daardie twee wat geval het was maar die eerstes in 'n hele reeks Beauforts wat tydens die Madagaskarveldtog weens die onbetroubaarheid van hul Taurus-masjiene verloor is.

Niemand in Lindi het geweet dat byna driehonderd Suid-Afrikaners skielik daar sou opdaag nie. Die gevolg was dat daar geensins vir hulle ontvangs voorsiening gemaak is nie. Slaapkwartiere moes vinnig geïmproviseer word: vir die offisiere in 'n leë huis met vier kamers en vir die ander range in 'n groot skuur. Die weer was warm en bedompig en malaria-muskiete (die invloed daarvan word in 'n volgende artikel as deel van mediese aspekte bespreek) 'n wesenlike probleem. Dit, tesame met die feit dat die betonvloere natuurlik hard was, het nagrus geen aangename vooruitsig gemaak nie. Daar was ook nie vir al tagtig offisiere plek in die huis nie, met die gevolg dat talle van hulle kaias in die bos gebou het.

'n Groter operasionele probleem was die feit dat daar nie vir genoeg brandstof op Lindi voorsiening gemaak is nie. Dit was nie die gevolg van agterlosigheid van die Unieverdedigingsmag nie. Reeds op 14 April het die senior Britse vlootoffisier in Suid-Afrika, admiraal Tait, aan die Britse Admiraliteit getelegrafeer dat Suid-Afrika hom nie verantwoordelik geag het vir brandstofvoorsiening in Oos-Afrika nie. Aan Tait is teruggetelegrafeer dat die Britse Lugvaartministerie reëlings vir brandstof vir die Suid-Afrikaanse vliegtuie getref het. Daardie instansie se opdrag aan die Britse Opperbevel in Nairobi, Kenia is egter verkeerd geïnterpreteer. Dit was deels te wyte aan die streng geheimhouding oor die *Sugarcane Wing*. In Nairobi is 'n herhaling van *Operation Lunatic* verwag. Daar is gevolglik voorsiening vir brandstof vir twee vliegtuie gemaak en nie vir 35 nie.

Met hulle aankoms op Lindi was daar dus vir die Suid-Afrikaners slegs 900 liter brandstof op die lughawe beskikbaar. In die dorpie, twintig kilometer per slegte pad van die lughawe af, was daar toevallig 'n verdere 130 000 liter, wat vir die vliegtuie genoeg sou wees. Hoewel die brandstof meer as 'n jaar oud was, is besluit om dit tog te gebruik en alle beskikbare vragmotors, waarvan daar agt was, is ingespan om dit na die lughawe aan te ry. Om die brandstof in die vliegtuie te kry was ook 'n probleem, want daar was net drie handpompe beskikbaar. Dit het meer as vier uur geneem om die eerste vliegtuig vol te kry. Terwyl daardie operasie aan die gang was, is die vliegtuie hersien en is daar by die plaaslike bevolking hoefdiere gekoop om te slag, want daar was ook nie vir rantsoene vir die personeel van 290 man voorsiening gemaak nie.

Die laaste vliegtuie van die *Sugarcane Wing*, behalwe die twee wat gestuur sou word om die twee vernietigde Beauforts te vervang, was op 9 Mei in Lindi.

In sy amptelike verslag oor die *Sugarcane Wing* het luitenant-kolonel Durrant tereg aanbeveel dat daar in die toekoms by die beplanning van sodanige operasies voorsiening gemaak moes word om 'n bekwame offisier vooruit te stuur om die misverstande wat uitvoering kan belemmer, uit die weg te ruim.

Na Madagaskar

Kolonel S.A. Melville, bevelvoerder van lugmagte in Madagaskar, kon eers op 11 Mei 1942 die Suid-Afrikaanse vliegtuie van Lindi na Madagaskar ontbied. Dit sou vroeër al gebeur het, as dit nie was vir die feit dat die Franse in Madagaskar sterker teenstand gebied het as wat Meville verwag het nie. Die lughawe van Antisrana kon slegs in besit geneem word na die oorgawe van die dorpie, en selfs toe het van die Senegalese soldate wat nie gevang is nie, as sluipskutters die lughawe onveilig gehou. Eers na hulle opgeruim was, kon die lughawe gebruik word.

Die verplasing vanaf Lindi het op 12 en 13 Mei plaasgevind. Lodestar-vragvliegtuie is gebruik om vrag na Madagaskar te vervoer. Die *Sugarcane Wing* het onmiddellik na die verplasing ontbind en Durrant sowel as al die transportvliegtuie is na die Unie teruggeroep. Aangesien die Lodestars op Madagaskar van groot nut was, is hulle egter nie dadelik teruggestuur nie. Inderdaad wou viseadmiraal Syfret as gevolg van swak kommunikasie tussen Madagaskar en die Afrika-vasteland graag twee of drie van daardie vliegtuie daar hou om 'n heen-en-weerdiens met Lindi in stand te hou. Boonop was daar toe nog sprake van onmiddellike operasies teen Majunga en Tamatave wat beteken het dat die vliegtuie van 32, 36 en 37 Vlugte vir

7 *Ibid*, pp 388 — 389.

aanvalle op daardie twee plekke voorberei moes word. So byvoorbeeld is die verwyderde bomrakke, waarvan hierbo melding gemaak is, weer geïnstalleer en is die vliegtuie met diepteladings teen duikbote bewapen. Daardie vliegtuie kon dus nie vir kommunikasie met die vasteland gebruik word nie. Die teenwoordigheid van Lodestars om kommunikasie te behartig, sou dus van groot waarde wees. Dit is egter om twee redes nie deur die Unieverdedigingsmag toegelaat nie: eerstens weens die tekort aan diensbare vliegtuie in Suid-Afrika self; en tweedens weens die noodsaak vir 'n heen-en-weer lugdiens tussen die Unie en Madagskar, waarvoor Lodestars gebruik sou word. Teen 22 Mei het al die Lodestars Madagaskar verlaat. Die heen-en-weerdiens het spoedig gevolg en is veral benut om pos mee heen-en-weer te vervoer.

Die lughawe van Antsirana, Arrachart-lughawe, was agt kilometer van die dorp langs die hoofpad suidwaarts na Ambilobe geleë. Die aanloopbaan was 1 000 x 225 meter groot en so gekonstrueer dat die wind, wat konstant suidoos gewaai het, nie nog 'n aanloopbaan noodsaaklik gemaak het nie. Twee eskaders sou met gemak operasioneel hanteer kon word. Die oppervlakte van die aanloopbaan was weervas. Dit was 'n grasbaan en sou natuurlik gereeld gesny moes word, iets waarvoor Melville dadelik voorsiening gemaak het. Geverfde sinkplate het die grense van die aanloopbaan aangedui. 'n Hoë kop, ongeveer vier kilometer reg suid-oos van die lughawe, was die enigste groot nadeel, want aangesien die wind konstant van daar gekom het, moes daar altyd oor die kop opgestyg word. Die aanloopbaan en die een groot loods is bewaak deur 'n bataljon troepe en lugafweergeskut wat deur die Britse Leër verskaf is. Daar was natuurlik van beskerming deur vegvliegtuie geen sprake nie.

Sommige Suid-Afrikaners het die eerste aand in 'n uitgebrande loods tussen die oorblyfsels van die vernietigde Franse vliegtuie — die prooi van Britse vliegtuie tydens die operasies teen Diego Suarez op 5 Mei — geslaap. Almal het egter spoedig hulle intrek in die kamp by die lughawe geneem. Dit was toe pas ontruim deur die Franse en deur die inboorlinge gestroop, en was vuil. Aanhoudende passaatwinde van tot sestig kilometer per uur het die lewe onaangenaam help maak. Die kamp was dag en nag vol rooi stof. Die houthutte met sementvloere kon al die Suid-Afrikaners huisves en 'n klein baksteengeboutjie is as operasiekamer en dienskamer gebruik. Wat sanitêre geriewe betref was daar lopende water in die kamp, maar wanneer die manne wou bad moes hulle na 'n spruitjie wes van die lughawe gaan. Gerugte wou dit hê dat daar krokodille in die spruit was en daar is daarteen voorsorg getref, hoewel geen krokodil ooit gesien is nie.

Daar was van meet af 'n kompetisiegees tussen die drie Suid-Afrikaanse vlugte. Byname is spoedig verwerf: 32 Vlug was die 'Van der Byls', 36 Vlug die 'Papenfus' en 37 Vlug 'Van der Merwes'. Die bevelvoerders van die drie vlugte was dan ook goedig bekend as 'Oubaas Van der Byl' (majoor Meaker), 'Oubaas Papenfus' (majoor Clayton) en 'Oubaas van der Merwe' (majoor Jones). Daardie name het tot einde Julie behoue gebly. Elke vlug het ook mettertyd sy eie menasie ingerig.

Die Spesiale Dienseskader se pligte

Organisatories was kolonel Melville strykdeur die hele operasie in Madagaskar in bevel van alle lugeenhede wat in daardie operasie gebruik is. Hy was ampshalwe lugadviseur van die bevelvoerende offisier oor die operasie. Luitenant-kolonel Mostert was in bevel van al die vliegtuie by Arrachart-lughawe wat die Britse vliegtuie, wat aan die einde van Mei opgedaag het, ingesluit het. Alle lugoperasies is in die gesamentlike operasiekamer van Taakmag 121 Hoofkwartier geïnisieer. Melville het dan die instruksies aan Mostert oorgedra. Detailbeplanning is in die operasiekamer by die lughawe self gedoen.

Melville het Vlugte 32, 36 en 37 pas na hulle aankoms op Madagaskar as die Spesiale Dienseskader Suid-Afrikaanse Lugmag gedoop. Reeds op 13 Mei, die dag na die eerste vliegtuie daar aangekom het, is begin met die uitvoering van die menigvuldige pligte waarvoor die vliegtuie aan Taakmag 121 toegewys is. Aangesien die onmiddellike besetting van Tamatave en Majunga toe nog in die vooruitsig gestel is, was die neem van lugfoto's van daardie hawens die eerste prioriteit. Landverkenning van onder andere die hoofstad Tananarive en die lughawens op die eiland moes ook aandag kry. Verder is talle fotografie-vlugte onderneem. 'n Laaste taak was die daaglikse duikbootjagpatrollie wat met dagbreek elke dag uitgevoer is, gekombineer met 'n kort padverkenning, en die daaglikse diepseepatrollie in die middae tot net voor donker.

Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, Vol 8, Nr 1, 1978. http://scientiamilitaria.journals.ac.za

Aangesien die Suid-Afrikaanse vliegtuie aanvanklik die enigstes was wat beskikbaar was om sulke take uit te voer, was Taakmag 121 werklik dankbaar oor hulle hulp en is alle moontlike bystand aan hulle verleen. So is 'n reddingsvaartuig vir seepatrollies deur die Britse Vloot beskikbaar gestel. Kolonel Melville het homself egter verplig geag om daarteen te waak dat die Suid-Afrikaanse vliegtuie nie misbruik sal word nie. Hy het ook hulle Suid-Afrikaanse identiteit sover moontlik vertoon. Toe daar vroeg in Junie beplan is om nog twee lughawens op skiereilande in die Diego-Suarez-omgewing op te rig, is daar dan ook besluit om die Britse vliegtuie, wat intussen ook van Arrachart-lughawe gebruik gemaak het, na een van daardie lughawens te verplaas.

Die Geallieerde magte op Madagskar was tot aan die einde van Junie die verantwoordelikheid van Taakmag 121, wat die aanvanklike besetting van Diego Suarez uitgevoer het. Vanaf die begin van Julie is die Oos-Afrika Bevel (207 Groep) egter vir Madagskar verantwoordelik gemaak. Melville was van toe af ondergeskik aan lugkommodoor Taylor, die Lugbevelvoerder van Oos-Afrika Bevel. In die praktyk het daardie verandering feitlik geen invloed op Melville se bevelvoerende posisie gehad nie.

Die eerste lugoperasies

Gedurende die hele Mei 1942 is geen vyandelike weerstand in die lug ondervind nie. 'n Rede daarvoor was die feit dat die sterkte van die Franse Lugmag op die eiland gedurende die landingsoperasies van 5 tot 7 Mei aansienlik verminder is toe negentien Franse vliegtuie vernietig is — die meerderheid voor hulle kon opstyg. Lugafweervuur is sover bekend slegs een keer teen die Suid-Afrikaners ingespan.

Die Suid-Afrikaanse Lugmagkontingent het sy eerste sukses op Madagaskar met ligdag op 13 Mei, die eerste dag van operasies, behaal. Kaptein Lagerwey van 32 Vlug het in 'n skeeraanval met 'n Maryland daarin geslaag om 'n tweemotorige Franse Potez 63 bomwerper op die aanloopbaan by Majunga, 500 kilometer suidwes van Diego Suarez, te vernietig. Terselfdertyd is foto's van Majunga-hawe asook van Tamatave-hawe aan die ooskus geneem. Daardie foto's is onmiddellik ontwikkel en was om 1600 uur dieselfde middag by die Operasionele Konferensie beskikbaar, waar dit van onskatbare waarde was.

Die volgende dag, 14 Mei, het 'n Beaufort van 37 Vlug op 'n fotoverkenningsvlug in die rigting van Tananarive sodanige enjinprobleme opgedoen dat 'n noodlanding by Sambava, 240 kilometer suid van Diego Suarez, uitgevoer moes word. Niemand is beseer nie, maar die vliegtuig was so erg beskadig dat die vlieënier, luitenant Nicholas, dit nadat daar noodseine uitgestuur is, aan die brand gesteek het. Die bemanning het onmiddellik na die kus beweeg en is na 'n paar uur gevange geneem. Nicholas en die ander twee offisiere, waarvan een 'n Britse vlootoffisier was wat as waarnemer saamgevlieg het, is per vliegtuig na Tananarive geneem. Die ander drie bemanningslede is vrygelaat en die volgende dag deur 'n torpedojaer opgepik. 'n Uitruiling van die offisiere vir die Franse krygsgevangenes het op 19 Mei in goeie orde plaasgevind.

'n Onverwagte aanval

Om ongeveer 2130 uur die aand van 29 Mei het 'n ongeïdentifiseerde vliegtuig in helder maanlig oor Diego Suarez gevlieg. Die vliegtuig, wat beantwoord het aan beskrywings van die Japannese Naka 93, soos deur hul duikbote gebruik is, kon nie anders as om die *Ramillies* (admiraal Syfret se vlagskip) en die ander Britse skepe naby die kaai in die hawe op te merk nie. Voorbereidings teen lug- of duikbootaanvalle is onverwyld getref, maar geen verdere voorvalle het daardie nag plaasgevind nie. Nogtans het die *Ramillies* voor ligdag die volgende oggend as verdere voorsorgmaatreël van posisie verander[8] en is lugverkenningsvlugte van dagbreek af onderneem. Absoluut geen teken van enige vyandelike teenwoordigheid is egter opgemerk nie.

Vroeg die volgende aand, 30 Mei, het 'n Britse torpedojaer die hawe binnegevaar. Dit is waarskynlik deur 'n vyandelike duikboot gevolg, want om ongeveer 2100 uur is die *Ramillies* en die tenkskip *British Loyalty* deur torpedo's getref. Laasgenoemde het gesink, maar die *Ramillies* is, ten spyte van 'n groot gat in sy romp en 'n gevolglik ernstige slagsy, drywend gehou. Om ongeveer 2300 uur het daar weer ongeïdentifiseerde vliegtuie op groot hoogte oor die hawe gevlieg, waarskyn-

8 S. Woodburn Kirby and others. *The War Against Japan*, Volume II (London, 1958), p 141.

ik om die gevolge van die torpedo-aanval na te jaan.

Alles het van die begin af daarop gedui dat 'n duikboot vir die aanval verantwoordelik was en talle diepteladings is sonder klaarblyklike sukses oor die hawe gelos. Twee korvette het deur die nag na die vyand gesoek en 'n grootskaalse lugsoektog is vroeg die volgende oggend van stapel gestuur. Aanvanklik is geoordeel dat die aanval deur 'n Franse duikboot uitgevoer is. Die kanse dat dit 'n Japannese duikboot was, is as gering beskou want, so is geoordeel, slegs 'n duikbootkaptein met indringende kennis van die Diego Suarez-gebied kon die vaardigheid hê om die feitlik ontmoonlike reg te kry, naamlik om by al die teenduikboot hindernisse verby te kom. Melville het dit as een van die moedigste en waaghalsigste suksesse in die geskiedenis van see-oorlog beskou. Daar was egter op daardie stadium onderhandelinge tussen Taakmag 121 en die Tananarive-bewind aan die gang, en 'n tipe wapenstilstand het gegeld, wat dit onwaarskynlik gemaak het dat Franse vir die aanval verantwoordelik was.

Dit was inderdaad nie 'n Franse duikboot wat vir die aanval verantwoordelik was nie. Die Britse inligtingsdiens het spoedig vasgestel dat dit Japannese torpedo's was wat die *Ramillies* getref het. Buitendien is daar teen die middag van 1 Junie deur Malgassers op die skiereiland noord van Diego Suarez berig aan die Britse militêre owerhede oorgedra dat twee buitelanders wat soos Chinese gelyk het en aangedui het dat hulle uit die lug gekom het, daardie oggend vir water gevra het. 'n Patrollie het hulle dwarsdeur die middag en tot laat die nag gesoek, maar kon hulle nie opspoor nie. Die volgende oggend is die twee man gekry, maar hulle het met 'n pistool op die Britte gevuur. Hulle is toe doodgeskiet. By nadere ondersoek het dit geblyk dat hulle Japannese geklee in oorpakke en waterskoene was. In een se sak is 'n skets van die baai gevind waarop die posisie van die *Ramillies* en waar dit getref is, aangedui is, asook 'n brief gerig aan die kaptein van duikboot *I 20*. Daarin is gerapporteer dat die tweeman-duikboot 'n geslaagde torpedo-aanval geloods het en daarna gestrand het. Duikboot *I 20*, die moederskip van die tweeman-duikboot, is nie opgespoor nie. Daarmee was die bespiegelinge oor wie die *Ramillies* getorpedeer het, opgelos. Ondertussen was daardie vaartuig in Diego Suarez tydelik herstel, vanwaar dit op 4 Junie na Durban vir droogdokherstelwerk vertrek het. Die skip kon teen slegs 10 knope vaar, en is vir 24 uur lugbegeleiding teen duikbote gegee. Dit het op 9 Junie in Durban aangekom en was vir 'n paar maande uit die oorlog.[9]

Melville se vliegtuie het deurentyd al die baaie en inhamme naby Diego Suarez gefynkam op soek na tekens van die duikboot wat deur die Japannese gebruik is. Op 17 Junie het 'n Britse Lysander-loods dit uiteindelik op 'n koraalrif opgemerk. Daar is toe vasgestel dat dit 'n tweeman-dwergduikboot was.

Daardie aanval op die *Ramillies* was die eerste stap in 'n grootskaalse Japannese duikbootoffensief in die westelike Indiese Oseaan. Duikboot *I 20* was maar een van die vyf duikbote van die 4de Japannese Duikbootflottielje waarmee skoutadmiraal Ishizaki die offensief onderneem het. Dit was reuse groot duikbote wat ongeveer tweeduisend ton elk verplaas het, in vergelyking met die 750 ton van die mees algemene Duitse U-tipe duikbote. Drie van die duikbote het dwergduikbote gedra en die ander twee vlieguite. Dit was daardie vliegtuie wat die aande van 29 en 30 Mei oor die hawe van Diego Suarez gevlieg het.[10]

Na die aanval op Diego Suarez het die duikbote vir twee maande in die Mosambiekkanaal vertoef waar hulle chaos onder die Geallieerde voorraadskepe veroorsaak het — altesaam 34 skepe met 'n totale tonnemaat van meer as 150 000 ton is gesink en die skeepsroete is na die oostekant van Madagaskar verskuif voor die duikbote weer onttrek is.[11]

Die 'Van der Merwes' afgeskiet

Voordat dit heeltemal seker was dat dit nie die Franse was wat vir die aanval op die *Ramillies* verantwoordelik was nie, is daar op 31 Mei skeeraanvalle deur die twee Suid-Afrikaanse vliegtuie op die lughawe van Tananarive uitgevoer. Die Suid-Afrikaners het daarop aanspraak gemaak dat hulle een vliegtuig vernietig het en dat 'n loods uitgebrand is, terwyl die Franse die

9. W.S. Churchill: *op cit*, p 210.
10. L.C.F. Turner, H.R. Gordon-Cumming and J.E. Betzler: *War in the Southern Oceans, 1939 — 45* (Cape Town, 1961), pp 135 — 136.
11. S.W. Roskill: *The War at Sea 1939 — 1945*, Volume II (London, 1956), pp 184 — 185.

verlies van drie vliegtuie, 'n vragmotor en personeel erken het. Die aanvallers het egter nie skotvry daarvan afgekom nie – majoor K.S.P. Jones, bevelvoerder van 37 Vlug, of the wel die 'Van der Merwes', se Maryland is deur lugafweervuur getref – die enigste sodanige voorval tydens die besetting van Madagaskar. Jones het die vliegtuig vir helfte van die afstand terug na Diego Suarez op een masjien in die lug gehou, maar moes toe as gevolg van 'n gebrek aan brandstof 'n noodlanding uitvoer. Dit was aan die ooskus, by Ampamaboana suid van Antalaha, waar die vliegtuig veilig op die strand geland het. Volle radiokontak is tot na die landing met Diego Suarez behou.

Die gestrande bemanning, naamlik Jones, luitenant R.J. Malan en vlugsersante S.W. Friedman en H. de Munnik, het in geen onmiddellike gevaar verkeer nie. Die ander vliegtuig, wat deurentyd by hulle gebly het, se rantsoene is vir hulle afgegooi voordat dit na Diego Suarez moes terugkeer. Die 'Van der Merwes' het buitendien spoedig met die plaaslike bevolking, wat deur hul nuuskierigheid gedwing is om na die wesens uit die lug te kom kyk, kontak gemaak en by hulle voedsel gekry. Voorts het hulle die vliegtuig se masjiengewere uitgehaal om dit vir verdedigingsdoeleindes te gebruik. Die Suid-Afrikaners het graag hulle posisie met dié van Robinson Crusoe vergelyk en in die gees daarvan selfs 'n plaaslike 'Man Friday' gewerf om allerhande los werkies te doen.

Na drie dae het hulle opdrag gekry om noordwaarts te begin beweeg om te probeer kontak maak met Britse troepe wat van Diego Suarez af in hulle rigting uitgestuur is. 'n Torpedojaer kon nie op daardie stadium afgestaan word om hulle op te pik nie, maar as hulle 'n behoorlike vliegveld langs die pad kon beset, sou hulle daar deur 'n vliegtuig opgepik word. Met 'Man Friday' en nog 'n Malgasser as draers en die masjiengewere en 500 rondtes ammunisie onder hulle bagasie, het hulle toe maar begin aanstap. Dit het daardie dag deurentyd gereën en ook die volgende dag terwyl hulle steeds aangestap het.

Terwyl die Suid-Afrikaners noordwaarts aangestap het, is 'n blanke Franse offisier en twaalf *Gardes Indigenes* vergesel van 'n klomp draers uitgestuur om hulle te gaan arresteer. Die twee groepe het op die tweede dag van die 'Van der Merwes' se noordwaartse tog uit teenoorgestelde rigtings op mekaar afgestap. Die Suid-Afrikaners het die Fransman gelukkig betyds
gesien en hulle masjiengewere vir 'n konfrontasi
gereed gemaak. Toe die Franse vyftig meter va
hulle af was, het Jones opgestaan en nade
gestap. Die volgende dialoog met die Franse of-
fisier wat Engels kon praat, het toe plaasgevind:

> Franse offisier: 'Ek het julle kom gevang
> neem.'
> Jones: 'Dit spyt my om u mee te deel dat
> my gevangene is. Ek het 'n sterk mag agte
> my.'
> Fransman: 'Ek het daardie storie al gehoor.'
> Jones (aan sy versteekte bemanning, i
> Afrikaans): 'Skiet 'n paar skote kêrels!'

'n Masjiengeweersarsie is toe afgevuur en dit wa
genoeg om alle veglus uit die Fransman se *Garde
Indigenes* te laat verdwyn. In die besef da
hy skielik alleen was, moes die Fransman du
maar onvoorwaardelik oorgee.

Met die Fransman en sy gevolg as hul
gevangenes het die 'Van der Merwes' die stapto
noordwaarts voortgesit. Langs die pad het di
Fransman die dilemma van sy landgenote as vol
verduidelik: 'In besette Frankryk sê die Duitsers
werk saam; in onbesette Frankryk sê die Engelse
werk saam; in Indo-China sê die Japannese: wer
saam; en hier sê julle: werk saam!' Daardie aan
het hulle in 'n vuurtoring by die Fransman s
vriend wat 'n veteraan van die Eerst
Wêreldoorlog was, tuisgegaan. Hy het hulle me
ope arms ontvang en op "n groot ete getrakteer e
terwyl dit buite gereën het, het hulle deur sy tyd
skrifte wat ryklik geïllustreer was met foto's va
prikkelpoppe, geblaai. Die volgende oggend me
hul vertrek, het hy hulle van die tydskrift
saamgegee en foto's daaruit is later gebruik o
die mure van hulle menasie te 'versier'.

Daardie oggend het die 'Van der Merwes' hulle o
'n eilandjie in die riviermonding by Cap Est of Gon
tsy ingerig. Vir die volgende paar dae is rantsoen
en boodskappe elke dag vir hulle afgegooi. Op
Mei het 'n mynveër hulle daar opgepik en moe
hulle vir 'Man Friday' afbetaal. So het 'n i
teressante episode van die geskiedenis van d
Suid-Afrikaanse Lugmag in Madagaskar tot 'n ei
de gekom.[12]

Die onbetroubare Beauforts

Die Beauforts van 36 en 37 Vlugte se masjiene wa

12. *Wings*, Volume I, No 12, September 1942 (Lt R.J. Mala
Four SAAF Men in Madagascar turn Crusoe and ado
Man Friday), pp 14 – 16.

Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, Vol 8, Nr 1, 1978. http://scientiamilitaria.journals.ac.za

Die 'Van der Merwe's se menasie by Arrachart-lughawe.

beslis nie betroubaar nie. Op 30 Mei het 'n masjien van een van die vliegtuie gaan staan pas nadat dit opgestyg het. Die vlieënier moes 'n noodlanding doen waarin hy en die bemanning gelukkig net lig beseer is. Dit kon maklik anders gewees het, want daardie betrokke Beaufort was met diepteladings bewapen om te gaan soek na die oorsprong van die vliegtuig wat die vorige aand, soos hierbo beskryf is, oor die hawe gevlieg het. Die diepteladings het gelukkig nie as gevolg van die noodlanding ontplof nie. Die vliegtuig was egter 'n wrak.

Melville het verklaar dat die onbetroubaarheid van die Beaufort-masjine beslis nie aan swak onderhoud toegeskryf kon word nie en dat die feit dat Beauforts nie op een masjien alleen kon vlieg nie, die patrollievlugte oor lang afstande oor die see geen aangename taak gemaak het nie. In 36 Vlug se oorlogsdagboek is byvoorbeeld aangeteken: 'Almal is werklik skrikkerig om oor die see te vlieg', terwyl daar in 37 Vlug se oorlogsdagboek staan: 'Die Lugbemannings het al hulle vetroue in die Beauforts verloor, en is van mening dat dit onregverdig is om van 'n mens te verwag om met daardie vliegtuie oor die see te vlieg.' Toe daar boonop metaalsplinters in die oliefilters van een van die Beauforts gevind is, is daar vroeg in Junie besluit om al die Beauforts by Diego Suarez tydelik aan diens te onttrek, sodat die masjiene ondersoek kon word. Luitenant-kolonel Driver is vir die doel van inspeksie spesiaal van die Unie na Madagaskar gestuur, waar hy op 8 Junie aangekom het. Hy het na deeglike ondersoek van die masjiene die verbod op vlugte met Beauforts op 19 Junie opgehef, maar aanbeveel dat seevlugte nie uitgevoer moes word nie. Op 26 Junie is die Beauforts weer tydelik onttrek, toe weens swak brandstofdruk, maar vroeg in Julie was hulle weer in diens. Die bemanning het steeds nie veel vertroue in seevlugte met hulle gehad nie. Aangesien juis seeverkenning die Suid-Afrikaanse Lugmagkontingent se belangrikste taak was, het addisionele vliegtuie dus 'n noodsaaklikheid geword.

Dit was nie net die onbetroubare Beaufort-masjiene wat 'n swak invloed op die moraal van die Suid-Afrikaners gehad nie. Teen 9 Junie is in 37 Vlug se oorlogsdagboek melding gemaak van 'malagash madness' as gevolg van verdeeldheid. 'There is no sort of amusement, no sport. Absolutely nothing to do when the work of the day is done — except drink. The results of this existence are already noticeable and everyone is

getting short-tempered and irritable.'

Dit is wetenswaardig om daarop te let dat Melville na minder as twee maande se ondervinding op Madagaskar aanbeveel het dat die vlieëniers wat vir seeverkenning na Madagskar gestuur sou word, eers 'n kursus in seeverkenning moes deurgaan, aangesien diegene wat wel sulke kursusse gevolg het, van veel groter waarde was as dié wat dit nie gedoen het nie.

Teen die middel van Julie het langsame infiltrasie van Madagaskar vanaf die noorde gelei tot die Geallieerde besetting van die Issessy-lughawe ongeveer tien kilometer noord van Ambilobe, wat meer as honderd kilometer van Antsirana was. Melville het dit dadelik laat inrig vir gebruik deur sy vliegtuie. Dit het beteken dat vliegtuie wat op patrollies na die suide probleme sou ondervind, nie net van Diego Suarez as moontlike landingsplek afhanklik was nie.

'n Noue ontkoming

Tydens 'n patrollievlug in die rigting van die Comoro-eilande op 1 Junie het die bemanning van 'n Suid-Afrikaanse vliegtuig vroeg die oggend op Iles Glorieuses — 'n klein koraaleiland met 'n oppervlakte van ongeveer 2,5 vierkante kilometer, tweehonderd kilometer wes van Diego Suarez — drie desperaat-wuiwende manne opgemerk. Hulle het die letters SOS op die sand geskryf en dit was vir die Suid-Afrikaners duidelik dat hulle blankes was, waarop die voorrade uit die vliegtuig vir die gestrandes afgegooi is. 'n Torpedojaer is uitgestuur en het die drie man op 3 Junie opgepik. Hulle feitlik ongelooflike lotgevalle het toe aan die lig gekom.

Hulle was die bemanning van 'n Albacore-vliegtuig van die vliegdekskip *HMS Indomitable*. Gedurende die oggend van 5 Mei, die eerste dag van die aanval op Diego Suarez, het hulle vliegtuig masjienmoeilikheid opgedoen en in die see 400 meter noord van Kaap Amber geval. Hulle was nie een beseer nie. Hulle het daarin geslaag om op 'n lugbootjie te klim en een blikkie rantsoene te red. Die sterk wind en gety het hulle, in plaas van na die kus, in 'n noordwestelike rigting van die land laat wegdryf. Dwarsdeur die volgende dag het hulle in dieselfde rigting voortgedryf. In daardie nag het die lugbootjie omgeval, maar hulle het gelukkig daarin geslaag om dit weer reg te draai. Net voor dagbreek dieselfde nag het twee skepe, waaronder hulle eie vliegdekskip, minder as 100 meter van hulle verbygevaar. Hulle het oor geen middele beskik om iemand se aandag te trek nie.

Teen die middag van 7 Mei het hulle 'n eiland gesien — Iles Glorieuses — maar dit het gelyk of die wind hulle aan die noordwestekant sou verbywaai. Hulle kon nie effektief nadergeroei kry nie en het toe maar 'n see-anker van die bootpompie en twee paar skoene gemaak. Dit het genoegsaam gehelp om te keer dat hulle nie verbygewaai is nie. Op 8 Mei, vroeg die oggend, het hulle uiteindelik geland. Hulle was so moeg dat hulle skaars kon beweeg en het geen water gehad nie.

Dwarsdeur 8 en 9 Mei het hulle in die vlak water op die strand rondgelê om dors te voorkom en om hulle honger te stil bessies geëet. Op die 10de het hulle die eilandjie begin verken. By 'n verlate gehuggie het hulle op reënwaterhouers en 'n kokosneutplantasie afgekom, sowel as op 'n paar hoenders. Vir die volgende drie weke het hulle van kokosneute en nou en dan 'n rou eier gelewe, want hulle het nie vuurhoutjies gehad nie en kon op geen manier 'n vuur aan die brand kry nie. By die verlate dorpie was daar ook twee groot bote wat hulle nie kon beweeg nie en 'n kano van agt by een meter groot.

Daardie fonds het hulle laat besluit om 'n poging aan te wend om na Madagaskar te vaar. Die kano is dus toegerus met 'n seil van sakgoed en op 17 Mei in die see ingesleep. Hulle kon egter nie teen die gety in geroei kry nie en die boot het so gelek dat hulle teruggedraai het — gelukkig vir hulle, want dit is te betwyfel of hulle geweet het dat hulle 200 kilometer van Madagaskar af was.

Die eerste mislukking het die drie Britte nie heeltemal moedeloos gelaat nie. Hulle het oor die volgende drie dae 'n groter seil gemaak en op 20 Mei weer die vaart na Madagaskar probeer aandurf. Hulle kon egter nie daarin slaag om teen die wind op te seil nie en het gelukkig weer betyds teruggekeer. Met 'n vaart na Madagaskar onmoontlik bewys, het hulle toe besluit om na Afrika te probeer vaar. Daardie keer het hulle met inagneming van die afstand tien dae se kokosneute en watervoorraad saamgeneem. Die kano het gelukkig vir hulle weer te veel gelek en hulle gedwing om terug te keer. Daarna het hulle met 'n hefboomstelsel begin om een van die groot bote na die water te skuif.

Op die oggend van 1 Junie het hulle lus vir vleis te veel geword. Hoewel hulle steeds nie daarin kon slaag om 'n vuur aan die gang te kry nie, het hulle 'n hoender geslag met die doel om dit maar rou te eet. Net daarna het die Suid-Afrikaanse vliegtuig verskyn en vir hulle kos en vuurhoutjies afgegooi.

Gevolglik kon hulle toe darem die hoender gaar maak. Twee dae later was hulle tyd van afsondering verby.

Die kaping van die *Duchesne*

Op 22 Junie het 'n Suid-Afrikaanse Maryland lugsteen verleen by die kaping van 'n oud-Griekse vragskip, die *Duchesne* van 8 050 ton, wat deur Vichy oorgeneem was. Daardie Maryland se bemanning het die skip tydens 'n patrollie in 'n hawe by Mayotte-eiland in die Comoro-groep opgemerk. Britse skepe is gestuur om dit te gaan onderskep, omdat verkeerdelik vermoed is dat dit as duikbootbedieningskip deur die Spilmagte gebruik is. Die operasie is sonder weerstand uitgevoer hoewel 'n mynveër op 'n koraalrif gestrand het. Die Franse offisiere van die *Duchesne* is op Mayotte aan wal gesit en die skip is na Diego Suarez geneem waar die ou Griekse naam *SS Maronssio Logothetis* daaraan teruggegee is. Voor die vertrek van die Mayotte af het 'n Franse skeepsagent die Britte verseker dat 'n Geallieerde besetting van die eiland deur die plaaslike bevolking verwelkom sou word. Daardie versekering het 'n rol gespeel in die volgende stap van die kant van Taakmag 121.

Mayotte, Pamanzi en Dzaoudzi

Op versoek van veldmaarskalk Smuts en met die goedkeuring van admiraal Somerville, bevelvoerder van die Britse Oosterse Vloot, het Taakmag 121 op 30 Junie besluit om die eilande Mayotte, Pamanzi en Dzaoudzi, dit wil sê die suid-oostelike eilande in die Comoro-groep, so spoedig moontlik te beset. Die hoofdoel was om die uitsaaistasie en die lughawe daar in die hande te kry. Suid-Afrikaanse vliegtuie vanaf Diego Suarez het in die voorafgaande paar weke die see rondom die eilande deeglik gefotografeer met die gevolg dat roetes deur die koraalriwwe, wat feitlik die hele omtrek van die eilande beskerm het, uitgemerk kon word. Dit het meegebring dat daar beplan kon word om die skepe, wat die besettingstroepe na die eilande moes neem, in die nag deur openinge in die riwwe te stuur. Die verassingselement wat daardeur bereik sou word, was van die allergrootste belang, want die Franse goewerneur van die Comoro-eilande, wat op Dzaoudzi gewoon het, was 'n uitgesproke Vichy-ondersteuner en daar is gevrees dat hy alle installasies op eiland sou laat saboteer eerder as om dit in Britse hande te laat val.[13]

Die besettingstroepe wat aan daardie operasie, *Operation Throat* genoem, deelgeneem het, het uit klein eenhede van die *Royal Marines*, die Britse *5 Commando* en 'n kompanie van die *5 King's African Rifles* van *22 East African Brigade* bestaan. Hulle is met 'n Britse kruiser, die *Dauntless*, en 'n torpedojaer, die *Active*, na die eilande vervoer en laasgenoemde het 'n paar landingvaartuie saamgetou.

Die skepe is op die aand van 30 Junie uit Diego Suarez weg en was die volgende nag by hul bestemming. Hoewel die see rof was as gevolg van sterk wind en dit pikdonker was, is die skepe veilig deur die plaaslike genoemde 'gat in die wal' tot binne die koraalriwwe gestuur. Die landingsvaartuie is neergelaat en beman, alles sonder haakplek, nieteenstaande die feit dat die swart troepe van die *King's African Rifles* geen ondervinding van amfibiese operasies gehad het nie en talle van hulle boonop seesiek was. Die Britse troepe het onmiddellik aan wal gegaan en dadelik besef dat niemand op die eiland hulle daar verwag nie. Dzaoudzi-eiland, waarop die administratiewe kantore en die uitsaaistasie was, is eerste beset. Laasgenoemde was nog in goeie werkende orde. Die goewerneur was pas uit droomland toe hy in sy slaapkamer gevange geneem is. Hy het vir die volgende paar dae geweier om enigsins saam te werk en het 'n hardkoppige swye bewaar.

'n Tweede landing is op twee plekke op Mayotte, die grootste eiland van die groep, uitgevoer. Die polisiebarrakke is omsingel en binnegedring en sestig polisiemanne is uit die bed geskop en gevange geneem. Kort daarna is ook die Pamanzi-eilandjie, waarop die lughawe was, deur die *Royal Marines* beset. Die hele operasie was voor dagbreek afgehandel. Geen opposisie is op enige stadium ondervind nie. Suid-Afrikaanse vliegtuie het van voor dagbreek af oor die eilande gesirkel om, indien dit nodig sou blyk, lugsteun vir die aanval te verleen. Dit was nie nodig nie en om 0430 uur het 'n Maryland op die lughawe, wat teen daardie tyd van alle hindernisse skoongemaak is, geland.

Die middag van dieselfde dag, 2 Julie, het die troepe onder begeleiding van die *Royal Marines*-orkes die hoofstad binnegemarsjeer, tot op die plein voor die goewerneur se huis, waar die Britse vlag en die Franse driekleur langs mekaar gehys is. Die troepe het 'n vriendelike verwelkoming van die plaaslike bevolking (van ongeveer 17 000 siele) geniet en daar is op groot skaal handel gedryf in produkte soos hoenders, eiers, kokosneute en

13. H. Moyse-Bartlett: *The King's African Rifles* (Aldershot, 1956), pp 580 – 582.

piesangs van plaaslike kant en sigarette van die troepe se kant.

Met die aanvalsmag se vertrek is die kompanie van die *King's African Rifles* as garnisoen op die eilande gelaat. 'n Hoeveelheid vliegtuigbrandstof is ook by die lughawe gelaat en die aanloopbaan is verleng. Personeel om die radiostasie te beman is spoedig na die eilande gestuur. Met die besetting het 'n waardevolle ankerplek en 'n nog waardevoller lughawe in Geallieerde hande geval. Laasgenoemde het dit potensieël moontlik gemaak om vegvliegtuie direk van die Afrika-vasteland na Madagaskar te stuur terwyl dit ook as noodlughawe vir vliegtuie wat tydens verkenningsvlugte in daardie omgewing defek geraak het, kon dien.[14]

Vreemde skeepsaktiwiteite

Op 13 Julie het 'n Suid-Afrikaanse Beaufort tydens 'n fotoverkenningsvlug langs die weskus van Madagskar twee ongeïdentifiseerde duikbote naby Nossi Be-eiland opgemerk. Die duikbote het onmiddellik geduik en die vliegtuig, wat ongelukkig nie met diepteladings of bomme bewapen was nie, kon niks anders doen as om oor sy radio steun uit Diego Suarez te vra nie. Terwyl daarop gewag is, het die Beaufort met masjiengewere 'n stoomskuit wat by die duikbote was uitmekaar geskiet. Sewe ander swaar gewapende vliegtuie het spoedig opgedaag maar van die duikbote was daar geen teken nie. In 'n wanhopige poging om die vyand nie onbeskadig te laat ontsnap nie, is 'n hoeveelheid 250-pond bomme oor die gebied afgegooi, maar van daardie duikbote het die Suid-Afrikaners nooit weer iets gesien nie.

Bogenoemde was nie die enigste voorbeeld van vreemde skeepsaktiwiteite rondom Diego Suarez nie. Net na donker die aand van 7 Julie is daar vanaf die Oranjia-skiereiland bemerk dat 'n onbekende voorwerp besig was om die hawe binne te beweeg. Beheerde myne is onmiddellik ontplof, maar met geen merkbare gevolge nie. Op 14 Julie het daar vanself myne by die hawe-ingang ontplof. Geen spoor van enige wrakke kon deur duikers opgemerk word nie.

Nog 'n Beaufort val

Op 17 Julie is inligtingsverslae ontvang wat daarop gedui het dat 'n vliegboot met Duitse Stafoffisiere aan boord na Tananarive op pad was. Aangesien aanvaar is dat die vliegboot op die Alaotra-meer noord van die hoofstad sou land, is 'n intensiewe lugsoektog daar en in die omgewing van Majunga van stapel gestuur, maar niks is opgemerk nie. Tydens die operasies het 'n Beaufort meer as dertig kilometer suidoos van Majunga 'n noodlanding in 'n rivier gedoen. Twee dae later is verneem dat die vliegboot reeds die dag voor daar met die soektog begin is, van die Alaotra-meer na Afrika teruggevlieg het.

Die bemanning van die vliegtuig wat weens masjienprobleme die noodlanding moes doen, was kaptein 'Curly' Truter, Luitenant A. van der Byl, en vlugsersante I.M. Gillies en J.G. Hall. Hulle het betreklik ongedeerd daarvan afgekom, behalwe vir luitenant Van der Byl wat slegs lig beseer is. Terwyl die vliegtuig in die rivier weggesak het, is die lugbootjie opgeblaas en alles wat nie gered kon word nie en vir ander van waarde kon wees, vernietig. Al vier is toe op die bootjie in die rivier af tot na aan die kus, waar hulle na 'n paar uur deur Franse gevange geneem is. In Majunga is hulle uiters hoflik behandel en Van der Byl was vir twee weke daar in die hospitaal terwyl die ander na Tananarive geneem is. In die hoofstad is hulle vir drie weke afsonderlik opgesluit. Toe is hulle na die dorpie Ambatolampy suid van Tananarive geneem, waar hulle saam met 'n klompe Britte soos geïnterneerdes behandel is en eintlik 'n baie rustige lewe gelei het.

Nie een van die vier Suid-Afrikaners was egter van plan om die res van die oorlog daar te sit nie. Hulle het eers besluit om saam te ontsnap en honderde myle deur die oerwoud na die ooskus te loop. Met die blinde hoop en onfeilbare optimisme van alle ontsnappende krygsgevangenes, het hulle gehoop om daar 'n bootjie te kry waarmee hulle dan na Diego Suarez kon vaar. Daardie plan is gelukkig laat vaar voor dit 'n obsessie geword het en die manne het besluit om tot die einde van September te wag wanneer hulle seker was — en dit tereg — dat die Geallieerde operasie om die hele eiland te beset, aan die gang sou wees.

Terwyl hulle allerhande planne met die oog op hulle ontsnapping gemaak het, het die Suid-Afrikaners van hulle wagte se gedrag begin aflei dat die Geallieerde offensief aan die gang was — dit het inderdaad op 10 September begin — maar hulle was nie daarvan seker voordat dit deur 'n Malgassiese soldaat met Vry Franse-neigings aan hulle bevestig is nie. Die tyd was dus ryp om te ont-

14. *Ibid;* Supplement to the *London Gazette*, Number 37655, 17 July 1946 (Despatch dd 31 March 1943 by Lt Gen Sir William Platt on operations of East Africa Command, 12 July 1941 – 8 January 1943), p 3716.

Majunga, 1942.

snap. Van der Byl is eerste weg, met die veronderstelling dat die ander hom op 'n vooraf-bepaalde plek sou kry. 'n Paar uur later is Gillies uit en in die modderige bergpaaie in. Dit was nag en in die stortreën kon hy nie vir Van der Byl opspoor nie. Hoewel hy 'n lelike blaas aan sy voet gehad het, het hy aangestap tot hy nie meer kon nie. Van der Byl het intussen ook maar weswaarts aangestap en skielik op Gillies afgekom. Na dagbreek het hulle in 'n verlate dorpie gerus — en daar is hulle dieselfde dag weer gevang.

Hulle redding was teen daardie tyd naby. Drie dae later het 'n Britse vliegtuig laag oor hulle kamp gevlieg en alhoewel hulle nie die bemanning se aandag kon trek nie, het hulle opgemerk dat hulle wagte se aandag so deur die vliegtuig getrek is dat hulle daarin kon slaag om al 26 gevange te neem en te ontwapen. Hulle het toe besluit om twee-twee saam te loop — noordwaarts, in die hoop om spoedig op die Geallieerde besettingstroepe af te kom. Daardie keer was hulle nie ooroptimisties nie, want Truter en Hall was binne twee dae in vriendelike hande en Van der Byl en Gillies twee dae later. So het 'n merkwaardige ondervinding vir die vier Suid-Afrikaanse krygsgevangenes na meer as twee maande tot 'n einde gekom.

Verdere organisatoriese veranderinge

Op 3 Julie is besluit om die Suid-Afrikaanse Lugmagkontingent, wat tot op daardie stadium steeds in drie vlugte, wat elk trots was op sy eie identiteit, fungeer het saam te voeg in 20 Torpedoverkenningseskader. Dit was onder sterkte, want dit het oor slegs dertien vliegtuie beskik, terwyl 'n gewone eskader uit sestien vliegtuie plus vyf in onmiddellik reserwe bestaan het.

Die onbetroubaarheid van die Beaufort-masjiene wat tot die verlies van talle van daardie vliegtuie gelei het, gekoppel aan die feit dat dit oorspronklik vir 'n dienstydperk van hoogstens ses weke buite die Unie voorberei is, het in Augustus teen 20 Eskader begin tel. Onderdele vir die vliegtuie het uitgeput geraak, met die gevolg dat daar teen die helfte van Augustus slegs vier Marylands en vyf Beauforts operasioneel beskikbaar was. Aangesien die Unie veronderstel was om nog 'n eskader vir diens in die *Royal Air Force* beskikbaar te stel, het die Hoof van die General Staf, generaal Van Ryneveld, voorgestel dat 20 Eskader uit Madagaskar onttrek moes word en deur 16 Eskader, wat eintlik na die Midde-Ooste moes gaan, vervang moes word. Dit kon dan weer op 'n geskikte geleentheid van Madagaskar na die Midde-Ooste onttrek word. Die *Royal Air Force* se Hoofkwartier in die Midde-Ooste het die voorstel aanvaar maar met die versoek dat die Beauforts en Marylands so lank moontlik op Madagaskar gehou moes word. Die Unie moes personeel en militêre transport vir 16 Eskader verskaf, terwyl die vliegtuie, Blenheims, uit die Midde-Ooste verskaf sou word. Van Ryneveld was verheug daaroor, maar het aan die einde van Augustus gewaarsku dat die Beauforts en Marylands op Madagaskar nie meer lank sou kon vlieg nie, waarop lugmaarskalk Tedder belowe het dat die omskakeling onmiddelik kon plaasvind.

20 Torpedoverkenningseskader was van 1 September amptelik bekend as 16 Ligtebomeskader

onder Midde-Ooste-bevel. Dit was op die vooraand van die hervatting van die Geallieerde besetting van die hele eiland Madagaskar. Voordat die rol van 16 Ligtebomeskader in daardie operasies bespreek word, word daar egter eers in die volgende artikel aandag gegee aan die Suid-Afrikaanse landmagte se rol op die eiland.