

DIE SIMONSTADSE OOREENKOMS

ANDRÉ WESSELS

(Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing)

1. Inleiding

Krygsgeskiedenis, 'n deeldisipliene van die geskiedenis-as-wetenskap, word nie as sodanig op skool aangebied nie. Die meer algemene militêre of oorlogsgeskiedenis kom wel op talle plekke in die geskiedenisleergange ter sprake, byvoorbeeld by die eerste en tweede Britse besetting van die Kaap, die grensoorloë, Groot Trek, die Transvaalse Vryheidsoorlog (1880 -1881), Anglo-Boereoorlog en die Eerste en Tweede Wêreldoorlog. Al gaan dit gewoonlik nie in die leergange om die militêre botsings as sodanig nie, maar eerder om die oorsake en politieke en ander gevolge van die oorloë, behoort onderwysers tog moeite te doen om die militêre verloop van sake te bespreek; iets wat selfs belangstelling in die vak kan aanwakker.

Indien van die veronderstelling uitgegaan sou word dat krygsgeskiedenis in 'n mindere of meerdere mate op skoolvlak afgeskeep word, geld dit ongelukkig nog soveel te meer vir maritieme of vlootgeskiedenis. Hierdie is 'n ongelukkige toedrag van sake, want die meeste blankes in Suid-Afrika is afstammeling van Nederlanders en Engelse, beide volke met 'n lang en roemryke seevaart-tradisie. Gedurende twee wêreldoorloë het talle Suid-Afrikaners in die Britse Vloot diens gedoen, en gedurende die Tweede Wêreldoorlog het die Seewaartse Verdedigingsmag en later die Suid-Afrikaanse Seemag - soos die Suid-Afrikaanse Vloot destyds bekend gestaan het-'n belangrike rol gespeel in die beskerming van die Suid-Afrikaanse kuste en gebiedswaters, terwyl sommige van ons vlootvaartuie en die Middellandse See en elders diens gedoen het.

Die Kaapse seeroete is vir sowel die Weste as die Kommuniste van groot strategiese waarde, en die Simonstad-vlootbasis, wat langs hierdie roete geleë is, is waarskynlik een van die mees strategiese basisse ter wêreld. Vir bykans vyf dekades na Uniewording het Simonstad 'n Britse vlootbasis gebly. Die Simonstadse Ooreenkoms van 1955 het egter daartoe gelei dat die basis in 1957 aan Suid-Afrika oorhandig is. Hierdie ooreenkoms kan beskou word as een van die mylpale op die weg van Suid-Afrika se al groter wordende onafhanklikheid ná die Tweede Wêreldoorlog, en die geskiedenisonderwyser behoort plek in te ruim vir hierdie stukkie geskiedenis wanneer die lewe en werk van adv. J.G. Strijdom ter sprake kom.

2. Simonstad word 'n belangrike vlootbasis

Simonsbaai het nog altyd goeie ankerplek aan skepe gebied. In die seilskippers was dit egter veral gedurende die wintermaande, wanneer storms Tafelbaai geteister het, dat skepe in Simonsbaai 'n veilige hawe gevind het. Geen wonder dus dat die baai vanaf ongeveer 1741 die amptelike winter-ankerplek van die Nederlands Oos-Indiese Kompanjie se skepe geword het. Na afloop van

die tweede Britse besetting van die Kaap in 1806, het die nuwe owerhede in 1811 besluit om Simonstad die hoof Britse vlootbasis in die suidelike halfrond te maak. Teen 1814 was die Britse Vloot se "Africa Station" gevolglik in Simonstad gesetel.¹

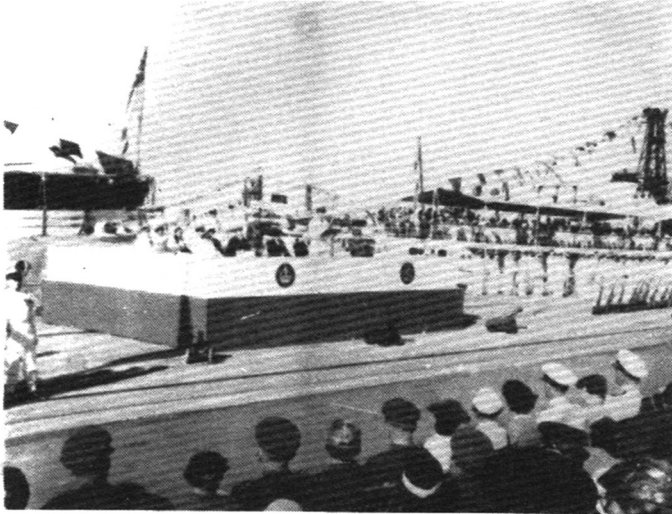
Teen die einde van die negentiende eeu het die Britse Admiraliteit besluit om, veral ook in die lig van Keiser Wilhelm II van Duitsland se vlootuitbreidingsprogram, die vlootgeriewe by Simonstad uit te bou. Die kontrakteurs vir die Simonstad-projek was Sir John Jackson se ingenieursmaatskappy, erkende leiers op hierdie gebied. Die projek het behels die bou van 'n droogdok van 240 meter lank, 29 meter breed by die ingang en met 'n diepte by die drumpel van 9,1 meter. Verder sou 'n breekwater van 914 meter gebou word ten einde 'n hawegebied van elf hektaar te beskerm. Bouwerk het in 1900 begin, op 'n skaal wat tot op daardie stadium geen gelyke in Suid-Afrika gehad het nie. Anderhalfmiljoen ton klip (wat teen die hange van die omliggende berge gegroef is), ongeveer 600 000 ton beton en ongeveer 80 000 ton Portland sement is gebruik. Ongeveer 3 000 man was gemiddeld per dag by die bouwerk betrokke gewees. Die totale koste van die projek het destyds ongeveer £2,2 miljoen beloop.²

Die hoeksteen van die droogdok is op 15 November 1906 gelê deur die graaf van Selborne, die toenmalige Britse Hoë Kommissaris in Suid-Afrika en die persoon na wie die dok ook vernoem is. Hoewel Suid-Afrika op 31 Mei 1910 'n Unie geword het, het Simonstad in Britse hande gebly. Die seremoniële opening van die skeepswerf het op 3 November 1910 plaasgevind.³ Minder as vier jaar later het die uitbreek van die Eerste Wêreldoorlog die belangrikheid van Simonstad as vlootbasis onderskryf, en talle Geallieerde vlootvaartuie wat met die beskerming van konvoie besig was, het daar aangedoen om herstel of bevoorraad te word. Ook gedurende die Tweede Wêreldoorlog was Simonstad 'n vernane Geallieerde sleutelpunt. Vanaf dié vlootbasis is Duitse kaperskepe en duikbote gejag en konvoie beskerm, en nie minder nie as 170 oorlogskpepe en 60 vragkpepe het van die basis se herstellfasiliteite gebruik gemaak.⁴

3. Die Simonstadse Ooreenkoms

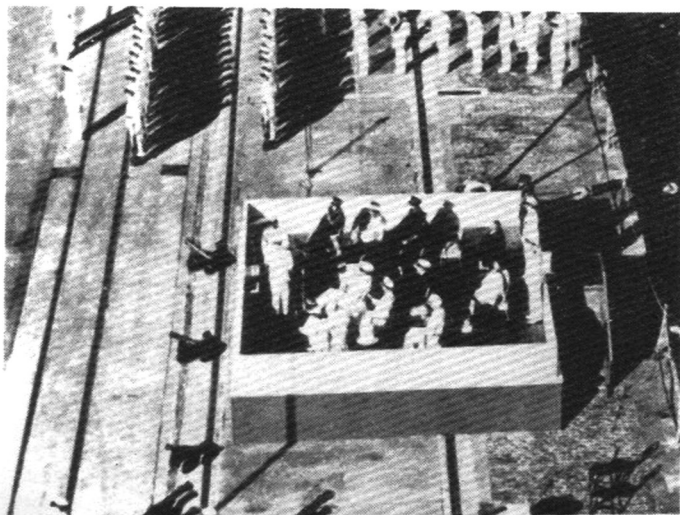
Na afloop van die Tweede Wêreldoorlog was Brittanje nie meer die voorste vlootmoondheid ter wêreld nie, maar solank dié land nog kolonies in Suid-Afrika en die Ooste gehad het, sou Simonstad 'n uiters strategiese basis vir die Britse Vloot bly. Intussen het die Suid-Afrikaanse Vloot stadig maar seker gegroei, en dié vloot se basisfasiliteite by Salisbury-eiland in Durban het ontoereikend geword. Die Nasionale Party-regering, wat in 1948 aan bewind gekom het, wou bowendien graag Simonstad as hoofbasis vir die Suid-Afrikaanse Vloot bekom.⁵

Tydens 'n besoek aan Londen, het 'n Suid-Afrikaanse afvaardiging onder leiding van die destydse Minister van Verdediging, mnr. F.C. Erasmus, op 1 September 1954 die moontlikheid dat die Simonstad-vlootbasis deur Suid-Afrika oorgeneem word, met die Britse regering bespreek. Hoewel geen amptelike verklarings na afloop van die samesprekings uitgereik is nie, was die Britse regering nie ongeneë om aan die Suid-Afrikaanse versoek gehoor te gee nie. Vanaf 15 tot 30 Junie 1955 het mnr. Erasmus 'n tweede besoek aan Brittanje gebring, en is tot 'n vergelyk gekom. Op die laaste dag van die samesprekings is 'n reeks briewe tussen mnr. Erasmus en mnr. Selwyn Lloyd, die Britse Minister van Verdediging, gewissel, briewe wat saam as die Simonstadse Ooreenkoms bekend staan.⁶

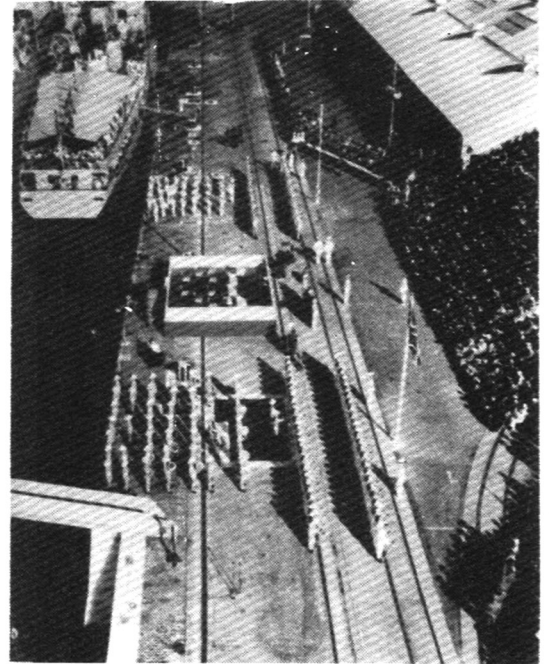


1. Die podium tydens die oorhandiging van die Simonstad-vlootbasis, 2 April 1957. Links agter steek 'n deel van die HMS Ceylon uit, op die agtergrond in die middel is die SAS Vrystaat en regs is die SAS Good Hope.

Die Ooreenkoms het basies daarop neergekom dat die Simonstad-vlootbasis aan Suid-Afrika oorhandig sou word, maar dat Brittanje, sowel in tye van vrede as oorlog, sekere voorregte behou het. Die basisfasiliteit was naamlik steeds tot die Britse Vloot se beskikking; trouens, selfs bondgenote van Brittanje kon in 'n oorlog waarin Brittanje betrokke was, van die geriewe gebruik maak. 'n Gesamentlike beplanningskomitee waarop beide regerings verteenwoordiging geniet het, sou in die lewe geroep word om die verdediging van die gebied bekend as die Strategiese Sone van Suidelike-Afrika te koördineer. Die Suid-Afrikaanse regering moes toesien dat die basis se fasiliteite in stand gehou en waar nodig uitgebrei word. Die eiendom moes teen £750 000



2. Die podium tydens die oorhandiging van die Simonsstad-vlootbasis, 2 April 1957. Op die agtergrond staan Britse matrose.



3. Die oorhandiging van die Simonstad-vlootbasis aan Suid-Afrika, 2 April 1957. Op die voorgrond staan die Britse erewag en orkes en anderkant die podium die Suid-Afrikaanse erewag en orkes. Teen die kaai op die agtergrond lê die SAS Good Hope vasgemeer.

aangekoop word. Verder het die Suid-Afrikaanse regering onderneem om die Suid-Afrikaanse Vloot in die tydperk 1955 tot 1963 te vergroot, en bestellings ten bedrae van £18 miljoen vir ses fregatte, tien kusmyneërs en vier seeweerbote in Brittanje te plaas. Verder moes die Suid-Afrikaanse Vloot sorg dat hulle ten minste twee klein sleepbote bekom. In 'n oorlog waarin sowel Brittanje as Suid-Afrika deelnemende party was, sou die Britse opperbevelhebber in die Suid-Atlantiese Oseaan die operasionele beheer oor beide lande se vlooteenhede uitoefen.⁷

Vanaf 1955 tot 1957 het verskeie lede van die Suid-Afrikaanse Vloot opleiding ondergaan ten einde die gesofistikeerde installasies te Simonstad te kan beman. Die oorgangsperiode en oorname is deur die minimum van wrywing en die grootste mate van welwillendheid gekenmerk.⁸ Hoewel die Simonstadvlootbasis formeel op 1 April 1957 aan die Suid-Afrikaanse Vloot oorhandig is, het die amptelike oorhandigingseremonie die volgende dag plaasgevind. Dit was 'n luisterryke geleentheid. In die hawe was die Britse kruiser HMS Ceylon en fregat HMS Mounts Bay, die besoekende Portugese sloep Bartholomeu Dias, en talle skepe van die Suid-Afrikaanse vloot, insluitende die vlagskip, SAS Good Hope, sy susterskip, die fegat SAS Transvaal, die fregat SAS Vrystaat, en die torpedojaers SAS Jan van Riebeeck en SAS Simon van der Stel. Die Britse regering het die geleentheid so belangrik geag dat hulle hul Minister van die Vloot, die graaf van Selkirk, gestuur het om persoonlik teenwoordig te wees. Onder die ander hoogwaardigheidsbekleërs was die Eerste Minister van Suid-Afrika, adv. J.G. Strijdom, die Minister van Verdediging, mnr. F.C. Erasmus, en natuurlik die hoof van die Suid-Afrikaanse Vloot, skout-admiraal H.H. Biermann. Afgesien van al die matrose, was ongeveer 3 000 genooide gaste teenwoordig.⁹

Kort voor vyfuur die middag is die Union Jack vir oulaas in Simonstad gestryk en die Suid-Afrikaanse vlag vervolgens gehys. Die seremonie is afgesluit met 'n indrukwekkende verbyvlug deur Ventura-bomwerpers en Vampire- en Sabre-Straalvliegtuie van die Suid-Afrikaanse Lugmag. Op 31 Maart 1958 het die Suid-Afrikaanse Verdedigingsmag ook die groot Britse ammunisieopslagplek naby Kimberley oorgeneem.¹⁰

5. Die opbou van die Suid-Afrikaanse Vloot

Reeds voordat die Simonstad-vlootbasis aan Suid-Afrika oorhandig is, is bestellings vir oorlogsskepe vir die Suid-Afrikaanse Vloot in Brittanje geplaas. Sommige van dié vaartuie is selfs deur die Vloot in diens gestel nog voordat die Simonstadse Ooreenkoms aangegaan is, maar is ingereken by die getal skepe wat volgens dié ooreenkoms deur die Vloot aangeskaf moes word. Die Ford-klas seeweerbote SAS **Gelderland** is reeds in 1954 in diens gestel, die Ton-klas kusmyneërs SAS **Kaapstad** en SAS **Pretoria** en die seeweerbote SAS **Nautilus** in 1955, en die W-klas fregatte sou deur die Suid-Afrikaanse Vloot oorgeneem word, maar dié transaksie is gekanselleer. Daar is besluit om eerder vier nuwe Tipe 12 **Rothsay**-klas anti-duikboot fregatte vir die Vloot in Brittanje te laat bou. Met verloop van tyd het stygende koste daartoe gelei dat slegs drie gebou is, maar vyf in plaas van vier seeweerbote is aangeskaf.¹¹

In 1958 en 1959 het in totaal nog agt kusmyneërs en drie seeweerbote te Simonstad aangekom. Die eerste Tipe 12 fregat, die SAS **President Kruger**, is in 1962 in diens gestel, en sy susterskepe die SAS **President Steyn** en SAS **President Pretorius** in 1963 en 1964 onderskeidelik. Daarmee het Suid-Afrika sy verpligtinge ten opsigte van die aankoop van oorlogsskepe van Brittanje nagekom. Ook aan die bepaling dat ten minste twee sleepbote aangeskaf moes word is voldoen, want in 1961 is die **De Noorde** en in 1969 die **De Neys** in diens gestel. Beide vaartuie is in Kaapstad gebou.¹²

6. Wisselende Britse beleidsrigting en die beëindiging van die Simonstadse Ooreenkoms

In 1964, die jaar waarin die Suid-Afrikaanse Vloot die laaste skip wat onder Simonstadse Ooreenkoms van Brittanje gekoop is, in ontvangs geneem het, het daar ook 'n regeringsverandering in dié land plaasgevind. Die Arbeidersregering van mnr. Harold Wilson het, in ooreenstemming met 'n versoek wat in resolusies van die Verenigde Nasies se Veiligheidsraad in 1963 en 1964 tot lidlande gerig is, besluit om 'n verbod op die verdere uitvoer van wapens na Suid-Afrika te plaas. Die sestien Buccaneer-bomwerpers waarvoor 'n bestelling op daardie stadium reeds geplaas was, is egter wel afgelewer.

Die sluiting van die Suezkanaal in 1967 as gevolg van die Sesdaagse Oorlog tussen Israel en sy Arabiese buurlande, het die belangrikheid van die Kaapse seeroete en van Simonstad as vlootbasis herbevestig, en toe die Konserwatiewe Party in Junie 1970 weer in Brittanje aan bewind kom, het hulle besluit om gekwalifiseerde wapenverkope aan Suid-Afrika te hervat. Slegs wapentuig wat ooreenkomstig die Simonstadse Ooreenkoms benodig is om die Kaapse seeroete te beskerm en wat nie vir interne gebruik aangewend kon word nie, sou aan Suid-Afrika verskaf word. Suid-Afrika het vervolgens nog sewe Wasp-helikopters bestel wat gebruik is om die omgeboude fregatte en torpedojaers se anti-duikbootvermoë uit te brei. (Die skepe is naamlik van helikopterlandings-platvorme en -loodse vorsien.) In Desember 1973 het mnr. Wilson se Arbeidersparty weer eens aan bewind gekom, en die aflewering van die laaste van die Wasp-helikopters is gekanselleer. (Die enigste vlootvaartuie wat gedurende die Konserwatiewe Party se bewind afgelewer is, was 'n hidrografiese opnameskip, die SAS **Protea**, en twee lug-see-reddingsvaartuie¹⁴ - met ander woorde geen gevegsvaartuie nie.)

Vlootbande tussen Suid-Afrika en Brittanje het nou vinnig versleg. Die Britse regering het verdere wellendheidsbesoeke deur skepe van die Britse Vloot aan Suid-Afrika afgelas, en die korrespondensie in verband met die Simonstadse Ooreenkoms is hersien.

Brittanje het in elk geval sy internasionale posisie in heroerweging geneem - iets wat die Simonstad-vlootbasis se waarde vir Brittanje laat afneem het - en dit, gekoppel aan Suid-Afrika se binnelandse beleid, het die land laat besluit om vlootbande met Suid-Afrika te verbreek. In April en Mei 1975 het samesprekings tussen verteenwoordigers van die twee regerings plaasgevind, en op Maandag 16 Junie 1975 het mnr. P.W. Botha, destyds nog Minister van Verdediging, en mnr. James Callaghan, die Britse Minister van Buitelandse Sake, in onderskeidelik die Volksraad en die Britse Laerhuis aangekondig dat die Simonstadse Ooreenkoms by wyse van 'n wisseling van briewe formeel deur sowel Suid-Afrika as Brittanje opgesê is.¹⁵

7. Die waarde van die Simonstad-vlootbasis

Een honderd en tagtig jaar nadat die Britse Vloot Simonstad die eerste keer in besit geneem het, is dié vloot se bande met sy eertydse basis aan die suidpunt van Afrika amptelik verbreek. In welke mate die bande in die toekoms in belang van Westerse veiligheid hervat sal word, sal net die tyd leer. Intussen is Simonstad nou reeds vir meer as dertig jaar die hoofbasis van die Suid-Afrikaanse Vloot, en is die basisgeriewe veral die afgelope vyftien jaar heelwat uitgebrei ten einde in die Vloot se behoeftes te voorsien.

Die internasionale militêre-strategiese waarde van Simonstad is onlosmaaklik verbonde aan die rol van die Kaap, en van Suid-Afrika as geheel, binne die konteks van die internasionale politiek. Hoewel die waarde van die Simonstad-vlootbasis nie oorskat moet word nie, mag die intrinsieke strategiese betekenis van die basis ook nie uit die oog verloor word nie. Geografies gesproke lê Simonstad in wat as 'n spilposisie beskou kan word, naby die samevloeiing van die Suid-Atlantiese Oseaan en die Indiese Oseaan. Die basis het besondere ekonomiese betekenis, want selfs solank as wat die Suezkanaal oop is vir verkeer, is daar steeds 'n groot volume skeepvaart op die Kaapse seeroete. Die militêre betekenis van die basis lê ener syds in sy droogdok-, herstel- en aanvullingsfasiliteite, en andersyds in die Suid-Afrikaanse Vloot se vermoë om van daar af te opereer.¹⁶ Die permanente teenwoordigheid van Russiese vlooteenhede in die Indiese Oseaan en die goeie Russiese betrekkinge met Angola en Mosambiek, beklemtoon verder die waarde wat Simonstad vir die Weste het.

VOETNOTE

1. H.C. Willis, Simon's Town's part in maritime strategy, **Simon's Town Historical Society Bulletin** 8(2), Julie 1974, pp. 62, 69.
2. J.C. Goosen (saamesteller), **Ons vloot. Die eerste vyftig jaar** (Kaapstad, 1973), pp. 133 - 34; (Anoniem), The building of the East Dockyard, **Vlootnuus** 6(1); (Anoniem), Extension of H.M. Dockyard. The Selbourne Dock, **Simon's Town Historical Society Bulletin** 13(2), Julie, -1984, pp. 69 - 72.
3. **Ibid.**, 70 - 72.
4. Kyk bv. Willis, pp. 76-77; (Anoniem), Simon's Town vital role during WWII (1939 - 1945), **Vlootnuus** 6(1), 1987, pp 4 - 5.
5. Goosen, p. 135.
6. Die korrespondensie word volledig aangehaal in **ibid.**, pp. 135 -148.
7. **Ibid.**; **The Cape Argus**, 1955.07.02, p.1 (berig); **Die Transvaler**, 1955.07.05, pp. 1, 5, 7, 9 (berigte).
8. Kyk bv. Goosen, p. 148.

9. **Die Burger**, 1957.04.02, pp. 1, 9 (berig) en 1957.04.02 p.1 (berig); **The Argus**, 1957.04.02, p.1 (berig); B.B Brock en B.G. Brock (reds), **Historical Simon's Town** (Kaapstad, 1976), pp. 67 - 68.
10. **Ibid.**, **Die Burger**, 1957.04.03, p.9 (berig); Goosen, p. 149.
11. **Ibid.**, p. 150; **Jane's fighting ships 1959-60** (Londen 1959), pp. 107, 109.
12. **Jane's fighting ships 1970-71** (Londen, 1970), pp. 277, 279. Wat die opbou van die Suid-Afrikaanse Vloot betref, kyk ook A. Wessels, Die Suid-Afrikaanse Vloot: verlede hede en toekoms. 'n Kort kritiese evaluering, **Militaria** aa(3), 1981, pp. 12 - 14.

13. A du Plessis, **Maritieme ooreenkomste tussen Suid-Afrika en Groot Brittanje (1910 -1975)** (Ongepubliseerde M.A. -verhandeling, Universiteit van Pretoria. 1978), pp. 146 - 170.
14. **Janes fighting ships 1976-77** (Londen, 1976), pp. 401 -402.
15. Du Plessis, pp. 171 - 173; Republiek van Suid-Afrika, **Debate van die Volksraad (Hansard)** deel 57, kolomme 8629 - 8630; **Die Transvaler**, 1975.06.18, pp. 1, 13 (berig) en p. 14 (hoofartikel); **Die Burger**, 1975.06.18, p. 14 (hoofartikel).
16. Du Plessis, pp. 187 - 199.

N.B. Die fotomateriaal is verkry van die Vloothoofkwartier, Pretoria.