

PORTRET VAN PETER RAMBOER: MARINIER MET EEN CARRIÈRE OM U

De West-Vlaming die de werel

De West-Vlaamse fregatkapitein Peter Ramboer was in november even wereldnieuws. Toen twee Russische bommenwerpers dreigend boven de Belgische NAVO-ontmijner vlogen, haalde hij stoïcijns kalm de lont uit dat kruitvat. Portret van de man die ons behoedde voor een Derde Wereldoorlog. “Voor een marinier is het vreemd om in de kijker te staan. De zee leert je nederig en kalm zijn.”

DOOR OLIVIER NEESE

Ontmijnen was een jaar lang de hoofdbezigheid van fregatkapitein Peter Ramboer. De 49-jarige Torhoutenaar voerde een jaar lang het bevel over het mijnenbestrijdingseskader van de NAVO. Een absolute topfunctie in de militaire wereld. Een loodzware opdracht, ook. Troep: 500 bemanningsleden uit elf verschillende landen aan boord van dertien schepen. Operatiegebied: van de westkust van Frankrijk tot boven de poolcirkel. Balans: 42 zeemijnen tot ontploffing gebracht, vijf tuigen versleept naar een veilige plaats en 47 andere mijnen geïdentificeerd. Die konden niet ter plaatse onschadelijk gemaakt worden wegens een negatieve impact op de biodiversiteit in die regio's. Voor zijn engagement kreeg Peter Ramboer net voor zijn bevelsoverdracht in Denemarken de allereerste ‘Maritime Award’ van de Belgische Maritieme Liga. “Voor een marinier is het vreemd om in de kijker te staan”, vindt Peter Ramboer. “Onze sterkte komt uit het team. Aan boord wil je geen ego's. Bovendien leert de zee, die soms met golven van tien meter hoog over je schip slaat, je nederig en kalm zijn.”

In november was u even wereldnieuws. U ontmijsnde een vervelende situatie toen twee Russische bommenwerpers dreigend boven uw vloot vlogen.

Peter Ramboer: “Tja, de Russen prikken tegenwoordig graag om te tonen dat ze er nog zijn, dat ze allesbehalve dood zijn. Op dat moment was ons tweede schip, de Louise Marie, bezig met een luchtverdedigingsoefening. Die legden we meteen stop, om mogelijke misverstanden te vermijden. Twee Zweedse gevechtsvliegtuigen kwamen meteen ter plaatse om de Russische bommenwerpers weg te leiden. Toen verklaarde ik inderdaad dat ik niet de persoon wilde zijn die de Derde Wereldoorlog wilde starten. Dat was geen stoerdoenerij, want op dat moment weet je dat niet. De Eerste Wereldoorlog is ook gestart met een incident in Sarajevo... Toen ik de beelden later aan de minister van Defensie toonde, zei ik dat de Russen ons een eresaluut kwamen brengen. Maar dat wil niet zeggen dat het niet ambetant was.”

U wordt geroemd omdat u in die situatie ijzig kalm bleef. Hoe moeilijk was dat? “Business as usual zal ik niet zeggen, maar we zijn daarop getraind. We wisten perfect wat we moesten doen. Als commandant denk je continu na over de veiligheid. Militair ben je niet gedurende acht uur. Toen we in augustus uit Bergen voeren, passeerde

een blonde dame op een jetski langs ons schip. De vooral mannelijke bemanning keek op, maar ik zei: *wie heeft er gedacht dat dat wel eens een zelfmoordterroriste kan zijn?* Toen we in Hull binnenvoeren, dreef er een houten balk voor ons schip. Niemand van de bemanning had de reflex dat daar misschien iets onder kon hangen... Wij zijn niet op reis, wij moeten nadenken over de veiligheid. Dat moet een tweede natuur worden. Net zoals je de hele wereld moet volgen, ook al lig je met een vloot ergens in een uithoek van de wereld. De verkiezingen in Zweden, de stembusslag in Congo... Stel dat het daar fout gaat en we daar Belgen moeten evacueren. Drie keer per dag worden we op het schip gebriefd over de wereld. Alle mogelijke scenario's worden doorgesproken. Als je niet kalm zou zijn als er iets gebeurt, ben je eigenlijk niet goed voorbereid.”

U bekleedde een absolute topfunctie bij de NAVO. Hoe komt een West-Vlaming in zo'n functie terecht?

“Goh, topfunctie, je moet daar voorzichtig mee zijn. Het is wel een belangrijke functie, omdat je een van de vier operationele NAVO-vloten leidt. Je moet meteen kunnen uitrukken, waar ook ter wereld. Je moet fysiek, mentaal en technisch klaar zijn. Als een schip in het weekend een defect heeft, moet je niet wachten tot maandag om het te laten herstellen. Dat moet direct. Dat gaat perfect samen met de West-Vlaamse mentaliteit. Bovendien zijn we bescheiden, willen we geen *salonofficier* zijn en willen we een product afleveren. Bij ons is dat veiligheid.”

Het afgelopen jaar was u maar liefst tien maanden weg van huis, iets meer dan de helft daarvan zat u op zee...

“De andere tijd gaan we aan wal, om met sleutelfiguren en de lokale bevolking te spreken. Liefst babbel ik met mensen die niets van het leger afweten, of zelfs zeggen dat een le-

ger niet nodig is. Waarom heb je een leger nodig? Om onze welvaart op peil te houden. Heel lang werd gezegd dat niemand die bedreigt, maar vandaag weten we wel beter. Als er één schip met miljoenen euro's cargo aan boord op een zeemijn vaart, zal er geen enkele verzekeringsmaatschappij deze sector nog willen verzekeren. Of ze zullen het enkel nog willen doen tegen een tarief dat economisch onrendabel zou zijn. Dat zullen de mensen meteen voelen omdat de logistieke keten zo kort is. Mocht er vandaag een staking op de Schelde uitbreken, zijn na een week al onze winkels leeg.”



Tien maanden weg van huis: welke voordelen heeft de marine om dat te compenseren?

“In onze hectische en opgejaagde wereld, ontsnap je aan de dagelijkse sleur en kom je ondanks het vele oefenen in een oase van psychische rust terecht. Toen ik in Brussel de personeelszaken van de marine behartigde, was ik zes uur onderweg. Zes uur! Als je dan acht uur werkt, blijft er nog slechts tien uur over om te slapen, te eten en te ontspannen. Op een schip sta je 's morgens niet in de file. Je moet je ook geen zorgen maken over het eten. Dan heb je de landschappen, een zonsopgang, de zee zelf. Je komt in een team terecht,

dat samen aan hetzelfde zeel trekt. Het nadeel is dat je bereid moet zijn om een lange tijd van huis weg te zijn. 's Morgens vertrekken en 's avonds thuis zijn: bij ons kan dat niet. Soms moeten we drie weken varen om op ons operatieterrein te zijn. Dan kan je niet na een week terugkeren, dat zou niet rendabel zijn. Missies in pakweg Afrika duren daarom snel drie à vier maanden.”

Is dat geen probleem om een relatie aan te knopen?

“Ik ben gelukkig getrouwd en heb vier kinderen. Het kan, en ik ben zeker niet de uitzondering op de regel. Twee van mijn

TEGEN TE ZEGGEN

de redder van Wereldoorlog III



De 49-jarige Peter Ramboer uit Torhout voerde een jaar lang het bevel over het mijnenbestrijdingseskader van de NAVO. Een absolute topfunctie in de militaire wereld. (foto Belga)

BIO

Peter Ramboer

PRIVÉ

Geboren in Oostende, maar snel verhuisd naar Eernegem. Via Ichtegem kwam hij in 1992 terecht in Torhout. Daar woont hij met zijn echtgenote Fanny Deblaere (46). Samen kregen ze vier kinderen: Saar (24), Louis (23), Klaas (21) en Emma (18). Kreeg de liefde voor de zee mee van zijn vader Werner. Vooraleer die postbode was, werkte hij als dekjongen in de visserij op IJsland en later als matroos bij de koopvaardij.

OPLEIDING

Na de eerste drie jaren secundair aan het KTA in Koekelare, trok hij naar de Koninklijke Cadettenschool in Brussel. Studeerde daarna nog drie jaar aan de Hogere Zeevaartschool in Oostende.

LOOPBAAN

Zeer rijkgevolle carrière, met twee absolute uitschieters. In 2003 had hij de leiding over het onderzoeksschip Belgica, in 2018 was hij bevelhebber van het NAVO-eskader SNMG1. Kreeg daarvoor de eerste 'Maritime Award' van de Belgische Maritieme Liga. Is nu directeur van het competentiecentrum van de marine.

kinderen kiezen nu trouwens ook voor een leven op zee. Mocht het zo slecht zijn, zouden ze niet doen wat hun vader deed. Wat zeker is: iedereen van het gezin moet mee willen. Mijn vrouw is superbelangrijk. Zij houdt het gezin recht terwijl ik op zee ben. Toen ik weg was, braken twee kinderen hun been. Dat is niet zo erg, maar ik kan me inbeelden dat dat in sommige gezinnen een drama kan zijn. Een machine die kapot gaat, rekeningen die betaald moeten worden... Op zee moet ik me nooit zorgen maken."

Goed nieuws voor uw echtgenote: sinds vorige week vrijdag bent u directeur van

het competentiecentrum van de marine in Sint-Kruis. Dicht bij huis.

"Als ik geen andere verplichtingen heb, zal ik met de fiets komen werken. Dat ik niet meer op zee ga om bevel te voeren, daar moet ik vrede mee nemen. Het is nu zo. Nu wacht een nieuwe uitdaging. Bij de marine staan heel veel vacatures open, waar goed op wordt gereageerd. De komende jaren moeten we dus massaal mensen opleiden: leren varen, aan de machines werken, *missiles* afvuren, branden bestrijden... Kortom: de mensen klaar maken voor een job aan boord. Een enorme uitdaging, omdat we veel meer leerlingen binnen zullen krijgen dan gewoonlijk.

Plus: we werken al in een afgeslankte afdeling. De laatste twintig jaar is er een gebrek aan investeringen geweest. Iedereen dacht dat er eeuwige vrede zou zijn. Maar als je naar de geschiedenis kijkt, is dat niet logisch. De mens heeft altijd oorlog gevoerd. Ik zou graag hebben dat er nooit meer oorlog is, maar dat is niet zo. Je hoeft maar te kijken wat er gebeurt in Rusland en China. Heel Azië is zich aan het herbewapenen. Kijk ook naar de watertekorten en klimaatveranderingen. Mensen migreren en dat brengt de nodige spanningen met zich mee. Dan kan je maar beter een apparaat hebben dat kan inspringen als het wat slechter gaat."

Is dit het laatste hoofdstuk van uw rijk gevulde carrière?

"Hopelijk niet. Ik word 50 jaar en ga minstens door tot mijn 56ste. Wellicht wordt daar een paar jaar aan gebreid. Na drie jaar wacht er een nieuwe functie. Binnen het leger wisselen we af en toe van job, waardoor je jong blijft. Ik kom nu van een operationele vloot, met meer dan 500 verschillende bemanningsleden uit verschillende landen. Van matrozen tot officieren. Allemaal zag ik hen aan het werk. Ik heb een heel goed beeld om tegen de jonge mensen te zeggen: dit staat jullie te wachten."