

# Hebben kleine marines nog een reden van bestaan ?

Rede uitgesproken door

**Commodore L. J. J. ROBINS**

Inspekteur Generaal van de Zeemacht

Vleugeladjutant van de Koning

Chef Marinestaf

*Ter gelegenheid van de plechtige zitting van 22 oktober 1961  
in de Trouwzaal van het Antwerps Stadhuis in aanwezigheid  
van Z.K.H. Prins Albert.*

*Ook de Heer P.W. Segers, Minister van Landsverdediging,  
woonde de vergadering bij.*

*Monseigneur,*

*Excellentie, Mijnheer de Gouverneur, Mijnheer de Burgemeester,*

*Mijnheer de Voorzitter,*

*Geachte Dames en Heren,*

**H**ET heeft de Heer Voorzitter behaagd bij de opening van het Academisch jaar, mij de gelegenheid te bieden om deze voordracht te houden, in aanwezigheid van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Albert van België en van Zijne Excellentie de Heer Segers, Minister van Landsverdediging.

De Zeemacht is er U zeer dankbaar voor om twee redenen. Zonder U heer Voorzitter had de Zeemacht nooit bestaan en zou zij nooit gekend geweest zijn.

Beter dan wie ook herinner ik mij nog heel goed de dag, toen U in Londen de durf en de moed had en de verantwoordelijkheid op U

nam ten overstaan van de Britse Admiraliteit, dat België zou instaan voor het vegeen der talrijke mijnevelden die van de Westhinder, langs de Trappegeer om, naar de Wielingen onze kustzeeën in een scheepskerkhof hadden veranderd.

U heeft deze durf gehad, daar U vertrouwen had in de kunde van de Belgische zeeman, wiens opleiding onder uw hoog beleid had gestaan als Directeur Generaal van het Zeewezen.

Onder diegenen die voor de expansie van de marine gedachte, voor de bloei van de koopvaardij, van de visserij en van het zeewezen in- stonden, is U zoniet de, dan toch een van de grootste figuren.

U heeft Heer Voorzitter, destijds in de moeilijke jaren, de Zeemacht boven de doopvont gehouden, en ze nadien met wijsheid helpen groot- brengen.

Als trouwe leerling heb ik mij steeds ingespannen uw principes na te leven, om de Zeemacht bij de Landsverdediging verder op te bouwen.

Het weze mij dan ook toegelaten, in mijn persoonlijke naam als- mede namens de ganse Zeemacht, U heden nogmaals onze warme sympathie en onze erkentelijkheid te betuigen.

**D**E 34<sup>ste</sup> President der Verenigde Staten, Mijnheer Dwight D. Eisen- hower, in zijn toespraak « to help solve the fearfull atomic dilemma », gericht tot de Algemene Vergadering der Verenigde Naties te New York op 8 december 1953, eindigde met volgende woorden :

« The United States pledges before you — and therefore before the world — its determination to help solve the fearfull atomic dilemma, to devote its entire heart and mind to find the way by which the mira- culous inventiveness of man shall not be dedicated to his death but consecrated to his life ».

Op het huidige ogenblik, in 1960, is het Oostelijk blok op gelijke hoogte gekomen met de Verenigde Staten, inzake Kernbewapening en aarzelt dan ook nooit, om zijn diplomatieke aktie, met de bedreiging van zijn arsenaal aan atoomwapens, te ondersteunen. Door dit feit, heeft de verhouding der krachten welke tot nog toe, de politico-strate- gische situatie beheerste, zich meer, in een evenwicht van terreur om- gevormd. Deze actuele toestand van bedreiging, wordt op zijn beurt met tegenbedreiging beantwoord. Doch hoe lang kan dit blijven duren en hoe ver reikt dit gevaar. Daarom is het absoluut noodzakelijk dat het Westen niet alleen een koud en beredenerend hoofd, doch tevens een warm hart vol opoffering bewaart.

Geplaatst voor de gruwelijke visie van massale vernietiging en met de nuchtere bedenking dat bij dergelijk mogelijk konflikt er tenslotte geen overwinnaar noch verliezer kan zijn, blijven de meesten vertrouwen op de wijsheid van het mensdom en zijn leiders, en bestempelen daardoor een oorlog in het atoomtijdperk eenvoudigweg als ondenkbaar.

Velen denken dat de strategie van het Westen, welke steunt op de zogenoemde massale represailles, in deze gedachtengang volledig dient herzien te worden. Of deze visie de juiste is of niet verandert trouwens niets aan het feit dat deze herzieningsidee vorderingen maakt. Dit is de mening van onder meer, de voormalige Chef van de Generale Staf van het Amerikaans leger Generaal Maxwell Taylor. Hij vraagt inderdaad aan de Amerikaanse regering de mogelijkheid in te zien, om de bestaande thesissen van massale represailles in een nieuwe strategie van gematigde en meer genuanceerde antwoorden om te vormen. Met andere woorden vraagt Generaal Taylor in feite terug te keren naar de periode van de klassieke bewapening, mits echter de voordelen die de tegenstander zou kunnen halen, inzake het aantal, rechtstreeks door een betere techniek te compenseren.

Dit concept wordt ook gedeeld door zekere kringen in Groot-Brittannië waar het vooral door het weekblad « The Economist » gepropageerd wordt. Deze nieuwe zienswijze sluit evenwel de mogelijkheid niet uit tot een beperkt gebruik van kernwapens doch zoals de Franse Generaal P. Gallois het in zijn boek « Stratégie à l'âge nucléaire » onderlijnt, bestaat inzake het gebruik van kernwapens het gevaar gekend als « l'escalade ». Inderdaad, indien een mogendheid met een heel klein kernwapentje begint, bestaat onmiddellijk de mogelijkheid dat de tegenstander met een groter of machtiger atoomwapen deze aanval beantwoordt waardoor men uiteindelijk toch met de grootste atombommen en nucleaire wapens zal eindigen.

Zoals voordien reeds gezegd bestaat dus een strekking om terug te grijpen naar de conventionele bewapening. Of deze bewapening al dan niet nodig geacht wordt door sommigen, blijft buiten beschouwing in het kader van dit onderwerp. Terloops wil ik toch nog uit het boek « Management in de praktijk » van Peter Drucker, de befaamde Amerikaanse ekonomist, een zin weerhouden die naar ik meen volledig actueel is, en namelijk :

« Een koude oorlog van onbepaalde duur legt niet alleen aan de volkshuishouding zware economische lasten op, die slechts bij een bestendige economische vooruitgang te dragen zijn, doch eist bovenal, dat men instaat om in de militaire behoeften van zijn land te voorzien en

tegelijkertijd eveneens een expanserende vredeseconomie op te bouwen. Het voldoen aan deze eis, waarvan ons voortbestaan zou kunnen afhangen, vergt bovenal veel van de bekwaamheden der leiders of managers van de grote ondernemingen. »

In deze zin sprak nagenoeg de Amerikaanse Admiraal Thomas Sayer Mahan die de vader der marinestrategie werd genoemd. De door hem verkondigde principes zijn nog steeds geldig, zelfs in het kader van het Noord Atlantisch Verdrag.

Het woord « Noord Atlantisch » dient hierbij onderlijnd. De oceaan die deze naam draagt verbindt de twee werelddelen, het oude en het nieuwe, waar onze democratische samenleving is opgegroeid. De zee en het schip zijn de eerste, indien niet de enige, instrumenten daarvan geweest. Zee en schip gelden als verbindingsteken tussen de vrije wereld. Zee en schip betekenen verzekering van de vrede en de vrijheid der zeeën, bron van handel, welvaart en rijkdom. Beide vormen eveneens de grondvesting van de Navo verdediging, in de Middellandse zee, in het Kanaal, de Noordzee, de Skagerrak, het Kattegat, de Sund, de Baltische zee en bovenal in de Noord Atlantische oceaan zelf.

Tot dat Atlantisch Verdrag, waarin de toetredende staten besloten hun krachten aan te wenden voor een gemeenschappelijke defensie en voor het behoud van de vrede en de veiligheid, draagt ons land eveneens het zijne bij door een Landleger, een Luchtmacht, alsmede een kleine Belgische marine.

Onder de 60 bestaande marines van onze wereldbol komen onmiddellijk vier grote naar voor, namelijk deze van de Verenigde Staten, van Sovjet Rusland, van het Britse Rijk en van Frankrijk. Opsommingen over het aantal en de aard van de oorlogsschepen welke deze marines bevatten ga ik niet geven omdat het tenslotte inslaapwiegende statistieken zijn die slechts liefhebbers kunnen vermaken en die trouwens best in « janes fighting ships » kunnen gevonden worden. Toch meen ik de 500 onderzeeboten van Sovjet Rusland te moeten onderlijnen, aangezien dit punt later in de voordracht terugkomt.

Voor wat de 56 overblijvende marines der andere landen betreft zal ik mij beperken tot de marines der Navo landen zelf welke een zone bestrijken in het schiereiland van West-Europa omvat, welk gebied volledig afhankelijk is van de zee voor wat betreft de bevoorrading inzake voedsel en grondstoffen. Welnu, zowel in vroegere tijden, als op heden en ook in de toekomst of kortom ten alle tijde, was, is en zal de zee steeds het meestgoedkoopste en efficiëntste transportmiddel blijven voor massale vrachten en verbindt zij daarenboven alle werelddelen.

Elk land waarvan de industrie afhankelijk is van een aanzienlijke invoer van goederen heeft het hoogste belang voor het behoud van de vrijheid van de zee.

Aldus zal de samenstelling van de vloten in deze Navo landen ten volle rekening houden met de geografische ligging en met de maritieme interesse welke deze landen hoofdzakelijk koesteren. Zo heeft de Koninklijke Nederlandse Marine bij voorbeeld, met haar hunt en killergroep bestaande uit een vliegdekschip, 2 lichte kruisers, 14 jagers, 9 onderzeeboten en 20 fregatten en onderzeebootjagers, als hoofdtaak de bescherming van haar 4 miljoen ton koopvaardij te verzekeren. De Turkse marine is aangewezen om een sluitend defensiesysteem der zeeëngten die de Middellandse en Zwarte zeeën verbinden te vormen, terwijl de Griekse en hoofdzakelijk de Italiaanse marine meer bijzonder ingesteld zijn om konvooiwerk te verrichten ten behoeve van hun eigen land alsmede voor hun bondgenoten in de Middellandse zee. Tenslotte hebben de marines van Denemarken en de Federale Bondsrepubliek de zware taak om de Deense zeeëngten af te grendelen in samenwerking met hun respectievelijke Land- en Luchtmacht.

Na Admiraal Arleigh Burke, voormalige Chef van de Amerikaanse Marine, met Admiraal Sir Caspar John, First Sea Lord of the Royal Navy, heeft Admiraal Frederik Rüge, Inspekteur-Generaal van de marine der Duitse Federale Republiek eveneens het juiste woord gevonden welke de Belgische Marine karakteriseert waar hij zegt :

« Een goed voorbeeld van de verdeling der taken wordt door de Belgische Zeemacht gegeven, die met wijsheid en ruimheid van blik, zich voornamelijk heeft gespecialiseerd op het gebied van de mijnenbestrijding. Haar vijftigtal goed bemande mijnenvegers zijn een daadwerkelijke bijdrage tot de veiligheid van de zeeverbindingswegen. Hier als in andere kleine marines maakt de juiste kennis van eigen vaarwateren met hare particulariteiten deze bijdrage juist bijzonder waardevol. »

In deze « Verdeling der taken » ligt precies het onderscheid tussen grote en kleine marines. Een grote marine kan inderdaad de strijd ter zee onder alle vormen, zowel offensief als defensief in alle werelddelen aanvaarden, door zich met alle spoed en met een gebundelde krachtige vloot naar elk bedreigd gebied te verplaatsen. Een dergelijke marine is tevens een machtig instrument op het internationaal politiek plan. Libanon voor de Amerikaanse en Koeweit voor de Engelse Marine zijn daarvan twee voorbeelden waar door het tijdig ingrijpen van een grote vloot telkens de vrede werd gevrijwaard.

Een kleine marine, welke niet noodzakelijk klein hoeft te zijn in de eigenlijke zin van het woord, heeft daarentegen alleen beperkte mogelijkheden. Een dergelijke kleine marine, welke steeds moet rekening houden met de geografische positie en de maritieme belangen van het land dat zij dient met inachtnaam eveneens van de financiële middelen en mogelijkheden aan personeel dat ditzelfde land biedt, is steeds derwijze uitgebouwd dat zij binnen de grenzen van een samenwerking met buurstaten terzelfdertijd aan de behoeften van eigen land alsmede aan de eisen van een bondgenootschap kan voldoen.

Binnen het kader van het Navo bondgenootschap hebben alle landen eerst en vooral een zelfde opdracht, namelijk de veiligheid van hun eigen kustwateren verzekeren.

Ondiepe kustwateren zijn een bijzonder geschikt terrein voor het leggen van moderne zeemijnen welke voorzien zijn van gemengde ontstekingsmechanismen, die ofwel reageren op een verwekt magnetisch veld of op een voortgebracht geluid of op een waterdruk waardoor deze mijnen moeilijk te vegen zijn. Wat baat het de zeeman der zo onontbeerlijke koopvaardij aan de gruwelen van een moorddadige onderzeebootaanval in winternachten bloot te stellen, indien men hem na het trotseren van al deze gevaren de veiligheid der kustwateren en de uiteindelijk haven niet kan garanderen ?

Naast deze taak hebben sommige leden van het Navo-bondgenootschap eveneens de bijkomende verplichting tot onderzeebootbestrijding want in geval van oorlog zal de Atlantische Oceaan voorzeker het jachtterrein bij uitstek worden van de overgroeide Sovjetonderzeebootvloot.

Nadat wij het begrip « kleine marine » nader omschreven hebben rijst nu onmiddellijk de grote vraag « hebben kleine marines nog een reden van bestaan ? »

Daarom zal ik deze vraag in twee hoofdstukken behandelen waarbij het eerste hoofdstuk beantwoordt aan de vraag in het algemeen, terwijl het tweede hoofdstuk in het bijzonder over de Zeemacht en België zal handelen.

Vooraf een woordje geschiedenis. Het is niet zonder reden dat op 17 maart 1948 het Verdrag van Brussel ondertekend werd en artikel vier van dit verdrag schijnt bijzonder te passen in het kader van de algemene vraag over de bestaansredenen van kleine marines waar het luidt : « in geval één van de toetredende staten tot het pakt het voorwerp van een gewapende aanval uitmaakt, zullen de andere landen, in overeenstemming met artikel 51 van het Charter der Verenigde Naties aan dit be-

dreigd land alle hulp en assistentie verlenen, met alle middelen — militaire en andere, in hun macht. »

Met andere woorden, onmiddellijk na de bevrijding, was men genoodzaakt, indien men aan het woord verdediging nog een zekere betekenis wilde hechten, tot een bondgenootschap over te gaan.

Waarom zou dit anders geweest zijn voor wat de kleine marines betreft? Integendeel, deze kleine marines hebben juist door hun bondgenootschap met de grote marines hun werkelijke « *raison d'être* » teruggevonden, zoals dit eveneens het geval was voor elke strijdmacht van een klein land.

Zij ontlasten daardoor de grote marines van zekere taken en voornamelijk door het feit dat zij zelf de zorg en de verantwoordelijkheid opgenomen hebben hun eigen lokale verdediging en veiligheid van eigen kustwateren te verzekeren, waardoor zij rechtstreeks aan de grote marines toelaten dat deze zelf al hun krachten aan de verdediging der oceanen kunnen toewijden.

Wanneer wij de huidige gezamenlijke sterkte van de kleine Navo-marines beschouwen, komen wij tot een aanzienlijk aantal schepen welke bij machte zijn het leven van menig onderzeeboot zuur en ongemakkelijk te maken, alsmede honderde mijlen van zeeverkeerswegen veilig te houden ten baten van de koopvaardij.

Binnen het Navozeebroederschap bestaan er sinds jaren, tussen de grote en de kleine marines, regelmatig Navo-oefeningen waarbij het bevel beurtelings door elk land zonder onderscheid wordt waargenomen.

Ondervinding en kennis worden vrijwillig uitgewisseld en in menig geval betekent informatie op technisch gebied, door de grote landen verstrekt, heel wat geldbesparingen voor de kleinere landen.

Eindelijk moet ik nog een laatste punt onderstrepen, om U de geest te tonen die niet alleen in de lagere maar ook in de hogere sferen van de Navo heerst. Uw dienaar is reeds tweemaal voorzitter geweest op de algemene vergaderingen van het Channel Committee, dat bijzonder gelast is met al de vraagstukken betreffende het Kanaal en het Zuidelijk gedeelte van de Noordzee. Wie had 15 jaren geleden ooit durven denken dat België rond de tafel zou zitten met de Stafchefs der Marines van Engeland, Frankrijk en Nederland voor zaken eigen aan de marine? In het Navo broederschap van de zee, heerst de stille eerbied en waardering van een land, hoe klein het ook weze, dat het zijne bijdraagt tot de verdediging van de vrije wereld.

Wat de bestaansreden van een kleine marine betreft, in het bijzonder het geval van België, heeft het tweede deel van mijn antwoord dat

hierover handelt, voornamelijk tot doel, u de elementen te verschaffen om opwerpen tegen de Zeemacht uitgebracht, te kunnen beantwoorden.

Ter herinnering wil ik hier even aanhalen, dat de Zeemacht een totaal effectief van 4.800 manchappen heeft, waaronder 1.500 dienstplichtigen en 350 officieren. De vloot zelf bestaat onder meer uit 47 mijnenvegers ingedeeld in hoogzee-, kust- en ondiepwatermijnenvegers. De Generale Staf bevindt zich te Brussel, het Centrum voor Marinevorming ligt de Sint Kruis bij Brugge, Oostende is de haven voor de schepen in actieve dienst, terwijl het overige van de vloot in conservatie is gesteld en te Nieuwpoort en Zeebrugge gemeerd ligt. Het marinekommando Antwerpen heeft als hoofdtak de bescherming van de koopvaardij en het openhouden van de Schelde met ondiepwatermijnenvegers gebaseerd te Kalloo. In het normaal onderhoud van de vloot en de bevoorrading wordt door de logistieke groep te Oostende gezorgd maar er wordt eveneens beroep gedaan op private scheepsherstellers.

Tenslotte bestaat te Oostende ook een Mijnenbestrijdingsschool waar officieren, onderofficieren en matrozen gevormd worden. De kursussen worden er in de twee landstalen gegeven alsmede in het Engels. Deze school is bij de Navo goed bekend waar wij vakkundig gesproken een zeer goede reputatie hebben. Regelmatig komen trouwens vreemde officieren van de Navolanden kursussen aan deze school volgen en op het huidige ogenblik zijn er ongeveer een honderdtal buitenlandse studenten.

In de laatste 15 jaren hebben wij ons land op het voorplan gebracht in de mijnenbestrijding en de officier van het Channel Navo Commando, die gelast is met de mijnenbestrijding, is sedert een drietal jaren een Belgisch officier.

Wat de Zeemacht aan ons land kost is voorzeker wel altijd de neteligste vraag. In 1950 heb ik mij verbonden tegenover de toenmalige Minister van Landsverdediging, nooit de 5 ten honderd van de begroting van de Landsverdediging te overschrijden, en aldus beliep in 1961 de begroting van de Zeemacht nauwelijks 4,5 %.

In welke wateren vaart de Zeemacht zoal? De Zeemacht vaart in de wateren rond IJsland met het visserijwachtschip en daarbuiten gewoonlijk tussen Brest en de Elbe, langs het Noorden van Engeland om. Onlangs met de toestemming van de Heer Minister zijn wij onze noorderburen en Nederlandse vrienden gaan helpen bij het opruimen van oorlogsmijnenvelden ter hoogte van de Friese eilanden. Dit humanitair werk werd geleverd ten bate van de koopvaardij en visserij van welke nationaliteit deze ook mogen wezen.

Deze korte schets geeft u een idee van hetgeen de zeemacht vertegenwoordigt ten overstaan van de defensie in het kader van de drie Machten.

Het tweede deel van mijn antwoord op het gekozen onderwerp brengt ons terug op het nationaal plan. Wij weten namelijk dat onze kleine marine gespecialiseerd is inzake mijnenbestrijding, dat zij onze bijdrage betekent ter verzekering van de vrijheid van de zeeën en dat zij tenslotte ook instaat voor het openhouden van de verkeerswegen naar onze Belgische havens toe. Wij moeten eveneens onderlijnen dat het in ons land een gewoonte is meestal de marine in het gedrang te brengen in periodes van noodzakelijke bezuinigingen.

Ten overstaan van een bepaalde zaak kan men steeds krachtige argumenten naast zwakheden aantonen. Deze zwakheden ten overstaan van onze marine liggen volgens mij vooral aan een gemis van informatie, niet alleen bij onze leiders zelf, maar ook en vooral bij het grote publiek in het algemeen.

Elkeen die een bedrijf inricht zorgt in eerste instantie voor een waker die direct instaat voor de verzekering van de veiligheid. Iedereen is er over akkoord dat het bestaande havenbedrijf te klein is en zou moeten uitgebreid worden. Aldus voorziet een goedgekeurd tienjarenplan voor de uitbouw van de Antwerpse haven ondermeer een uitbreiding van de dokken van 462 hectaren naar 896 hectaren alsmede een vergroting van de kaailengte van 60 naar 80 kilometer.

Langs beide zijden van het ontworpen kanaaldok worden bovendien 1.500 hectaren industriële dokken gepland die allen een toegang hebben naar een sluis van 500 meter lang, 57 meter breed en 17 m 50 diep. Aldus zal het Antwerpse havengebied op het einde van dit tienjarenplan een totale oppervlakte hebben van 7.500 hectaren waardoor het niet langer meer een uitsluitende maritieme functie zal hebben maar terzelfdertijd eveneens een groot industrieel complex zal herbergen. In 1960 beliep het totaal der verhandelde goederen in de Antwerpse haven 37.254.314 ton en liepen er 16,750 zeeschepen de haven binnen. Voor wat de toekomst der haven betreft moet men volgens de studie van het 5<sup>de</sup> Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres rekening houden met een groeihypothese van ongeveer 2,7 procent per jaar tot in 1970.

Bewijzen deze statistieken dan ook niet duidelijk dat het ondenkbaar zou zijn dat de nodige veiligheid voor de toegangswegen naar onze grootste nationale haven daarbij niet werd voorzien ?

De Zeemacht zoals zij thans is opgebouwd en door het vervullen van de haar opgelegde taken, is een onmisbaar element van onze haven-

politiek, welke op haar beurt uiteindelijk zelf een zeer voorname factor is van onze nationale economie.

België ligt in het midden van de industriële driehoek van Europa, dat wil zeggen de driehoek die zich uitstrekt van het Ruhrgebied naar het Nauw van Kales en het bekken van Lotharingen en welke nagenoeg 90 procent van de zware industrie van Europa omvat. België ligt daar-  
enboven, al beschikt het dan ook maar over een zeer kleine kust, eveneens aan de meest bevaren zee ter wereld.

Dat is dan ook de primordiale reden waarom ons land zich niet kan onttrekken aan de aangegeven Navo marineverplichtingen ten overstaan van de vrije wereld, en van het aanzienlijk hinterland dat het door hare havens bedient.

Kunnen deze opgelegde taken of verplichtingen misschien niet door een ander dan de Zeemacht vervuld worden? Niemand op internationaal gebied heeft ooit zijn soevereiniteitsrecht op de territoriale wateren afgestaan en wij verhopan dat België voorzeker niet het eerste land zal zijn dat dit in overweging zou nemen.

Toch verdient deze vraag een antwoord. België heeft namelijk reeds aan de grote marines gevraagd om hare koopvaardij op de hoge zee te beschermen in tijd van oorlog en dit is ook de reden waarom aan ons land geen onderzeebootbestrijdingskrachten gevraagd werden op voorwaarde dat wij zelf instaan voor de veiligheid van onze eigen wateren of met andere woorden dat wij de drempel voor onze eigen woning vegen.

Tot slotargument kan ik nog aanhalen dat het aantal mijnenvegers in de West Europese landen, dat enkele honderden schepen omvat, nog steeds aan het stijgen is doordat in de bouwprogramma's van Engeland en Frankrijk de constructie van nieuwe mijnenvegers voorzien is.

Zo ook in het Oosten beschikken de Sovjet Unie en haar satellietstaten van de Baltische Zee alleen reeds over honderden mijnenvegers.

Daaruit kan men alleen ontegensprekelijk het besluit trekken dat geen enkel dezer landen het ook maar zou wagen nog in mijnenvegers verder investeren, indien het zich niet ten volle bewust was van het feit dat de zeemijn nog steeds een actueel geldig wapen is en dit eveneens in de toekomst zal blijven.

Het is inderdaad zo dat de mijn, mede door haar lage kostprijs, een steeds gevaarlijk zeewapen zal blijven omdat zij steeds een scherpe dolk betekent in het hart van de oorlogseconomie van een land, economie welke men in geval van conflict steeds in eerste instantie onmiddellijk wil verlammen. De ondervinding heeft ons geleerd dat marines niet

altijd in tijd van nood geïmproviseerd kunnen worden. De mijnenbestrijding in hare volle toepassing vergt niet alleen zeemanschap maar bovenal een grondige wetenschappelijke basis.

Ik zou daarom nog de nadruk willen leggen op het gemeenschappelijk deel van de opleiding welke reeds bestaat, enerzijds voor de burgerlijke stuurlui en werktuigkundigen der visserij en de onderofficieren van de Zeemacht en anderzijds in de Hoge Zeevaartschool voor de leerlingen officieren ter Koopvaardij en de aspirant-officieren langs het kader der Zeemacht om.

Deze samenwerking zou ik echter nog heel wat hechter willen zien. Men dient in dit opzicht inderdaad nog even te denken aan de internationale samenwerking, welke tussen de marines der NAVO landen bestaat terwijl daarentegen op nationaal plan tussen de trilogie Koopvaardij, Visserij en Zeemacht nog heel wat nauwer betrekkingen kunnen verwezenlijkt worden hetgeen rechtstreeks zou ten goede komen aan onze jeugd welke de zee als beroep kiest.

Ik laat deze ideeën dan ook ter overweging aan de bevoegde instanties die hier aanwezig zijn. Ik wil daarbij tenslotte ook nog de samenwerking onderstrepen welke eveneens reeds op een hoog niveau bestaat tussen de diensten van het Bestuur van het Zeewezen en de Zeemacht.

Ons Vorstenhuis heeft door zijn stichtend voorbeeld steeds persoonlijk de weg naar de zee aangetoond. Wij Belgische zeelieden hebben inderdaad de grote eer en het fiere voorrecht een Koninklijke Prins in onze rangen te tellen die zich ten volle bewust is van onze problemen.

Ten huidige dage wappert de Belgische vlag op alle zeeën, weze het op een koopvaardijship of een oorlogsbodem.

Samen hebben deze manschappen de gebeurtenissen in Congo meegemaakt waar zij hand in hand goed werk hebben verricht en elkander reeds beter hebben leren waarderen.

Morgen zullen deze zeelui nog meer de noodzakelijkheid van een nauwere samenwerking aanvoelen omdat zij beide op zee varen waar zij aan dezelfde talloze gevaren blootgesteld staan.

Voor wat de Zeemacht betreft heeft deze, meer dan welke organisatie ook, het hare bijgedragen om de marinegeest in ons volk te laten doordringen en van het kleinste dorp van Vlaanderen of Wallonië hebben jonge lui iets geleerd van de zee en het schip.

Nochtans niet alleen op het nationaal plan maar ook in het NAVO verband is de Zeemacht een onmisbare schakel geworden tussen Frankrijk en Nederland in de lange veiligheidsketen die zich op zee tussen Brest en de Elbe uitstrekt.

Wie deze schakel verwijdert compromitteert niet alleen onze veiligheid maar tevens ook de gemeenschappelijke veiligheid.

Het is juist daarom dat onze kleine marine eindelijk haar ware plaats gevonden heeft en haar werkelijke reden van bestaan.

## RESUME

### Les petites marines ont-elles encore une raison d'être ?

Parmi les quelques 60 marines militaires du monde, celles des Etats-Unis, de l'U.R.S.S., de la Grande-Bretagne et de la France sont qualifiées « grandes marines ». La composition détaillée de ces flottes de combat se trouve dans le *Janes Fighting Ship* ou *Le Masson*, toutefois soulignons que l'U.R.S.S. possède entre autre une flotte de 500 sous-marins, menace très lourde pesant sur les voies de communications maritimes du monde libre.

Nous bornerons notre étude aux marines de l'OTAN et plus spécialement aux pays d'Europe tributaires de la mer pour leurs importations comme pour leurs exportations, tenant compte que hier comme aujourd'hui, la mer est et restera le moyen le plus économique de transport pour les cargaisons pondéreuses et qu'en outre elle permet une liaison efficace entre tous les continents. La liberté des mers est donc un impératif pour toute nation dont l'industrie dépend d'un apport régulier de matières premières par la voie maritime.

La composition des flottes de combat dans les pays européens, membres de l'OTAN, est basée sur la situation géographique et les intérêts maritimes, plus ou moins grands, existant dans chacun de ces pays. La flotte des Pays-Bas, par exemple, répond à la protection anti sous-marine de sa flotte marchande dont le tonnage brut atteint quatre millions de tonnes. La marine turque est particulièrement outillée pour la protection des détroits donnant accès aux mers Méditerranée et Noire, tandis que les marines d'Italie et de Grèce sont spécialement indiquées pour assurer l'escorte des convois en Méditerranée tant à leur profit qu'au profit de leurs alliés. Enfin les marines du Danemark et de la Bundesrepublik Deutschland ont comme tâche de protéger en coopération avec leurs forces aériennes et terrestres les détroits Scandinaves.

Déjà précisée antérieurement par l'Amiral Arleigh Burke, ancien chef des Opérations Navales de la United States Navy et par l'Amiral de la flotte Sir Caspar John, premier Lord de la mer, l'Amiral Frederik Ruge, Inspecteur Général de la Bundesrepublik Deutschland a concrétisé dans une de ses nombreuses publications la mission de la Force Navale Belge. « La Force Navale Belge est un exemple concret de la répartition des tâches navales au sein de l'OTAN. La Belgique, avec sagesse et un bon sens, non dépourvu d'ampleur de vue, s'est tout particulièrement concentrée sur les contre-mesures de la guerre des mines. Sa flotte composée d'une cinquantaine de dragueurs de mines modernes, possédant d'excellents équipages est une contribution substantielle

à la protection des voies de communications maritimes dans le N W de l'Europe. Comme dans les autres marines, c'est la connaissance approfondie des eaux côtières et adjacentes, avec toutes leurs particularités qui rend sa contribution efficace au sein des marines du monde libre ».

C'est dans la répartition des tâches qu'il faut trouver la différence entre les grandes et les petites marines. Une grande marine possède tous les moyens nécessaires pour accepter le combat, défensif comme offensif dans toutes les mers et de se rendre, à grande vitesse, avec une flotte autonome dans n'importe quel point du globe où la paix est menacée. Facteur puissant dans la politique internationale, semblable flotte est un instrument de sauvegarde pour la paix. Le Liban et Kuweït sont deux exemples d'intervention rapide et efficace.

Une petite marine n'est petite que dans la limitation de ses possibilités. Elle doit tenir compte des moyens financiers et des possibilités en personnel que le pays lui accorde. Elle sera conçue de façon à répondre à la fois aux besoins nationaux et ceux de l'alliance.

Dans le cadre de l'OTAN, tous les pays ont une mission commune : celle d'assurer la sécurité de leurs eaux maritimes côtières et adjacentes. Si la mer est immense, il n'est pas moins vrai que tout le shipping passe par des points focaux pour se diriger ensuite vers les eaux peu profondes des estuaires ou des ports. Ces endroits sont particulièrement propices à la guerre des mines et tout doit être mis en œuvre pour obtenir le maximum de sécurité pour les navires de commerce et leurs équipages.

C'est précisément dans le cadre de l'Alliance Nord Atlantique que les petites marines ont retrouvé toute leur raison d'être en acceptant des tâches vitales pour la sécurité des routes maritimes aux approches de leurs côtes, permettant ainsi aux plus grandes marines de l'Alliance de se concentrer davantage sur les problèmes posés par la défense en haute mer contre les sous-marins.

La Force Navale a sa raison d'être. Limitée quantitativement elle a prouvé sa valeur qualitative. Sa gestion administrative saine, sa concentration constante sur un même objectif lui ont permis de ne jamais dépasser 5 % du budget total de la Défense Nationale. Sa compétence en matières de contre-mesures de la guerre des mines est reconnue et depuis plus de cinq ans les responsabilités dans le domaine pour tout le Commandement Allié OTAN de la Manche sont confiées à un Officier Supérieur de notre jeune marine.

Aujourd'hui plus que jamais, la Force Navale est devenue le complément indispensable de notre grande politique portuaire, car garantir aux navires de commerce visitant notre métropole la sécurité des voies d'accès vers la mer est une mission aussi valable que la protection de nos frontières ou de notre ciel le plus à l'est possible. Face au développement du plan décennal de notre grand port, dont la superficie des installations portuaires sera portée de 462 à 896 hectares et les quais d'accostage seront augmentés de 20 Km, la Force Navale remplira son rôle avec conscience et devoir et indiquera en outre à la jeunesse belge le chemin de la mer.

Aujourd'hui il n'existe plus un village de Wallonie ou de Flandres qui ne compte pas son col bleu et ainsi modestement mais efficacement la Force Navale a contribué à l'expansion de la Belgique vers la mer. Dans la trilogie de la mer, marine militaire, marine marchande et pêche hauturière, nos marins belges ont appris à s'estimer mutuellement et aussi à s'entre aider et dans le

domaine de l'écolage et de l'instruction certaines facilités et moyens sont déjà exploités en commun.

Mais c'est surtout sur le plan international que la Force Navale est devenue un maillon de la chaîne de sécurité maritime qui s'étend de Brest à l'Elbe. Individuellement ou dans le cadre d'exercices OTAN nos cols bleus ont appris à balayer convenablement le seuil maritime de notre maison et avouons honnêtement que l'on n'est jamais mieux servi que par soi-même. Voilà pourquoi même les petites marines ont toute leur raison d'être.

