

Lange omvaart en zeilschepen liggen commandant Walter Defloor heel nauw aan het hart

Tot over zijn oren verliefd

op de Mercator

Vijf broers en zes zussen maakten het jonge leven uit van Walter Defloor, tweede Honoré. Tijdens de vele wandelingen vertelde oomlief hoe die begeleidingsdienst Walter naar de Zeevaartschool in Antwerpen trok en later als *lange omvaarder* me door zee en schepen — zoals iedere Oostendenaar in die tijd toch ! — zei hij in 1 promoveerde. De *moale*, troetelnaam voor man-met-de-klak, koning en glamourpu den. Wat een tragedie toen de *Reine des Plages* haar koninginnekind RMT werd Tot over zijn oren verliefd op de Mercator, zou hij — onbezoldigd en 38 jaar lang dere vrijwilligers opkalefaterde en zeewaardig maakte. Hij klom 41 meter tophoog

oudste van een probleemloos gezin. Voor de trek naar zee zorgde nonkel-loods voor de oorlog op statige zeilschepen was aangewezen. Bijna normaal dat puber et Noord-Amerika, Australië en Afrika nogal een stuk van de wereld zag. Behekt 1951 als luitenant *jààà !* aan de maalbotendienst, waar hij in 1958 tot commandant *ss die*, met zijn allen, als passagiersbestand boot en service gewoon glorieus von- ontnomen... Walter Defloor was meer dan zomaar commandant van de maalboten. *! —* de boezemvriend zijn van de majestueuze driemaster, die hij met zoveel an- in de Mercatormast als 't moest...



Dat heet dan gelukkig zijn! Commandant Walter Defloor in de background van 'zijn' Yasmina die 'zijn' tweemaster op de schoot houdt. „Getrouwd op 18 december 1982 ging Yasmina terstond mee naar Oeganda en Tanzania. Oost-Afrika die al gauw een hete parel bleek voor kunstenaars Yasmina, die met penseel en doek nogal wegkon met haar creatieve bezetenheid...”, aldus Walter. Hierop reageert Yasmina: „We ontmoetten mekaar voor het eerste tijdens een tentoonstelling van Salvador Dalí einde augustus 1982 in het Oostendse casino. We vonden mekaar terstond in de kunst weer: waar Walter als sculpteur zeker niet mag worden onderschat, maken wij met zijn beidjes kunstwerkjes af die zelfs in Parijs internationale fatsoentjes aangemeten krijgen.” Tot besluit een paar akoteetjes omtrent de commandant: op aanvraag van Dries Claeys is Walter ooit scheep gegaan met de CVP voor de gemeente raadsverkiezingen. Hij apprecieerde Dries Vermeesch om de flinke praam die hij zijn leven lang voor RMT en Zeewezen heeft gegeven. Defloors liefde voor zeilschepen? Op zijn 22ste kocht hij voor 5.000 ballen een yacht, die hij Hurricane doopte. Het was 6 meter lang, had benevens gaffel en bomen evenzo een cabine. 't Voorgeborchte naar majesteit Mercator...

Gezinshoofd Hendrik Defloor was kantoordirecteur van de Bank van Brussel aan Petit-Paris. Moeder Rachel Demey, van Eernegem afkomstig, was een enorm verstandig mens: correspondentie vreemde talen en eveneens werkzaam in het bankwezen... verdiende ze voor de oorlog meer dan de mannen. Toen ze trouwde, gaf ze haar job op." Walter Defloor (*28.12.1928) beleefde als tiener de oorlogsjaren in het college met o.a. Jan Piers, Fernand Bourgois, Julien Goe-kint, dokters en paters in spe op de speelplaats.

— **Waarin blonk je als student uit ?**

— **Walter Defloor :** „Al was wiskunde mijn strafste vak niet, toch had ik later de mathematiek fel nodig bij het zeevaartrekenen. Mijn linguïstiek behelsde vijf talen. Broer Guido spant de kroon: hij spreekt vlot 14 talen..."

— **Oorlogstijd, miserietijd...**

— **Walter Defloor :** „Met connecties in de boerenbuiten leden we nooit honger. Aan de bombardementen viel evenwel niet te ontkomen. De geallieerden massacreerden op een nacht Tarwes-, Gersten Nijverheidstraat.

50 doden was hierbij het tragisch bilan, waaronder een nonkel, enkele geburen en schoolkammeraad De-poorter..."

— **Ook slachtoffers in eigen gezin ?**

— **Walter Defloor :** „In die nacht van 30 maart 1944 werden wij niet gespaard. Mijn elfjarige zus Dora die juist haar plechtige communie had gedaan, liet het leven. Ontzield, alsof ze lag te slapen..."

Na twee jaar studies — vandaag duren ze vier jaar — verwierf Walter Defloor in 1947 het diploma van aspirant-officier lichamelijke opvoeding en kon als cadet inschepen op de s/s *Katanga* voor een reis naar Zuid-Amerika.

— **Lange omvaart, wat houdt dat concreet in ?**

— **Walter Defloor :** „Je haalt produkten op waar ze zijn... en vervoert die naar waar ze werden opgevraagd. Dat kan gaan van graan (Noord-Amerika, Australië) en ertsen (Afrika), hout, kolen, petroleum en afgewerkte produkten. Ik voer altijd met Belgische schepen."

— **Indeling van tijd en werk...**

— **Walter Defloor :** „Uiteindelijk werk je 4 uur tijdens de dag en 4 uur 's nachts. Al heb je ook mensen die alleen overdag werken."

Door toedoen van commandant-directeur Albert Kesteloot zette Walter Defloor de stap naar de pakketboten en begon op de Prins Albert. De 4 uur lange wachtdiensten herinnerend, had hij zowaar de indruk dat hij op de maalboot niet veel te doen had.

— **Wat vond je charmant op de maalboten ?**

— **Walter Defloor :** „In de allereerste plaats ontliet je de militaire dienst, als je zeven jaar onder Belgische vlag voer. Iets wat later tot vijf jaar slonk. Anderzijds werd het familiaal leven een paar plaatsen naar voren geschoven: je kwam bijna iedere dag thuis en was maximum drie dagen uithuizig.

Bij de lange omvaart zit de vrouw veel meer alleen thuis en groeien de kinderen op zonder hun vader te kennen."

— **Het grote verschil...**

— **Walter Defloor :** „In alle weer trokken de maalboten 't zeegat in. Potdikke mist noch zware storm deerden... Bena-drukken dat maalboten perfect uitgerust waren om hindernissen aan te kunnen. Vooral met de electronica waarmee de apparatuur behebt is, kon je in 10 seconden perfect snelheid, koers en kruisen van de boeglijn inschatten."

— **Eminenties en koninklijk bloed op maalboot ?**

— **Walter Defloor :** „De charmante koning Frederik van Denemarken en zijn dochter Margaretha — thans konin-

gin — kwamen vaak mee. De koning bracht persoonlijk zijn kinderen naar een pensioonaat in Engeland. Hij stond daarbij telkens op de brug. Ook onze huidige koning Albert II, toen nog prins, heb ik nog aan boord gehad, evenals prins Filip en prins Laurent. Om het maar niet over filmsterren te hebben !"

Boezemvriend Mercator

Het imposantste Belgische schoolschip Mercator kwam

op 9 december 1931 van zijn stutten. A. de Gerlache, directeur-generaal van het Zee-wezen, had het model — dat uitblonk door zijn gestyleerde bouw — gecreëerd.

— **Wie of wat bracht Mercator naar Oostende ?**

— **Walter Defloor :** „Het schip dat in Antwerpen in de Schelde lag, had dag en nacht constant een paar mannen aan boord, die hiervoor vergoed werden. Men kon niet langsheen een brug op het schip, dus moesten bezoekers keer voor keer met een bootje over-

gebracht worden. Een hele bedoening die uiteindelijk commercieel onverantwoord was... Raf Ghys, Oostendse havenkapitein, stelde voor de Mercator naar onze stad aan zee over te brengen. Iets wat na samenspraak van burgemeester Piers en commandant Westerlinck, directeur van de Zeevaartschool, in 1964 werkelijkheid werd."

„Bij de lange omvaart groeien de kinderen op zonder hun vader te kennen”

700 kg durven wegen. Men heeft evenwel andere doeken besteld. Een worst van 25 meter lang, waarbij 10 man van doen zijn om haar te verporren. Goed, met medewerking van yachtsmen en loodsen hebben we — na 33 jaar — de Mercator opnieuw zeilwaardig gekregen en kon de majestueuze driemaster terug, godgezegend, over 't zeesop schuiven !"

— Motor ook ergens uniek ?

— Walter Defloor : „Met een motor van 500 pk, ooit bij Cockerill geconstrueerd, was het schip bijzonder manoeuvreerbaar. Weet je dat dit de enige motor ter wereld van dit type is die nog draait ? Ze

wordt door het loodswezen van Antwerpen onderhouden."

— Waar haal je die gedrevenheid toch ?

— Walter Defloor : „Je nuttig maken, zal

wel een menselijke stimulans zijn. Daarbij, ik ben geen mens om stil te zitten..."

— Je ziet de Mercator verrekt graag...

— Walter Defloor : „Is er iets mooier dan een zeilschip ? Spijtig toch dat minister Bertrand destijds geen nieuw schip wou bestellen. België is

toch geen arm land. Meerdere Zuid-Amerikaanse republieken hebben minstens één zeilschip ; het failliete Polen bezit drie zeilschepen, terwijl de Russen met Duitse zeilen plannen over de zeeën. Maar ons

land van Schelde en Maas vindt dat absoluut geen noodzakelijkheid. Al ligt België aan zee, dan is haar maritieme ingesteldheid toch zo piepklein..."

— Vanwaar jouw gedrevenheid voor dit schip ?

— Walter Defloor : „Toen de Mercator vanuit Antwerpen hier aankwam, kon het er niet beter uitzien. Krop je in de mast, dan kon je er zó uitvliegen : het getouw was *plukkerot*. Gebrek aan onderhoud en toezicht konden zich niet drastischer wreken.

Omdat ik in Oostende woonde, stelde ik voor een handje toe te steken. Wat men aanvaardde."

— Welke rol was jou als commandant toebedeeld ?

— Walter Defloor : „Ik kreeg het vertrouwen om de Mercator terug in een staat van veiligheid te brengen en het een overlevingskans te geven. Hierbij waren masten, ra's, zeilen e.a. gaffels dé zorgenkinderen. Het ging er bij mij om het *zelf* te doen, al kon ik hierbij rekenen op bootsman Henri Joffroy — al voor de oorlog aan boord — en Jef Doms. Toen het schip in orde was gebracht, vergde het onderhoud heel wat minder werk."

— Het onder zeil brengen van zo'n reuzenschip...

— Walter Defloor : „Weet je dat die grote lappen achteraan, die men zeilen noemt, tussen de 500 en

„Na 33 jaar hebben we de Mercator opnieuw zeewaardig gekregen”

Naar Tanzania om scheepsbestand te vergroten en opleiding te geven

Het Victoriameer.. en Amin Dada

Toen Tanzania besliste om zijn scheepsbestand te vergroten, werd op drie Belgische werven beroep gedaan om dit in *joint venture* als Belgian Ship Building Corporation waar te maken. Ons land zou eveneens instaan voor de opleiding van de bemanning. Het ministerie van Buitenlandse Zaken duidde Walter Defloor hiervoor aan. Dat hij een van de oudste commandanten was, bleek hiertoe een referentie...

Er werden in ons land ooit passagiersschepen en treinferries gemaakt, evenwel stuksgewijs: de delen moesten kunnen vervoerd worden per spoor of per camion, om uiteindelijk in Tanzania in mekaar gestoken te worden.

— **Walter Defloor:** „Ik vertrok anderhalve maand voordien om mee te helpen aan de bouw. Van 1977 tot 1985 zou ik de schepen, met zeilen en masten, zeewaardig helpen maken. Waar onze maalboten 120 m lang waren, hadden die schepen een lengte van 92 m. Ze hadden geen bijzondere diepgang, vermits het Victoriameer niet erg diep is.”

— **Het was ook de tijd van Amin Dada...**

— **Walter Defloor:** „Met een diplomatiek paspoort en de toelating van Buitenlandse Zaken en RMT — waar ik toen werkzaam was — landde ik via hoofdstad Dar es Salaam in Mwanza. Op dit ogenblik was het leger van Amin Dada, president van Uganda, via het Victo-

riameer Tanzania binnengevallen... om zogezegd grenscorrecties aan te brengen. Kortweg: het was oorlog! Een geschokte Eric Kobla, Belgisch ambassadeur, begreep niet dat men mij naar daar had gestuurd, ondanks zijn waarschuwendende telexen!”

— **Een nogal nare werkelijkheid voor jou...**

— **Walter Defloor:** „Vooral dat ik als enige blanke en Belg tot kapitein — zeg maar huurling — aangesteld werd op een met vier snelvuurkanonnen bewapend schip met zo'n 20 militairen aan boord. Geen vredige dagen: terwijl Bukova door Amins *migs* werd gebombardeerd, voeren en losten wij dag en nacht van Mwanza naar Bikova, tot de oorlog over was. President Julius Nyerere van Tanzania is mij naderhand persoonlijk komen bedanken. Na dit eerste Afrikaans avontuur keerde ik huiswaarts, om net als voorheen op de maalboot Esmeralda te varen.”

— **Definitief adieu aan 't Victo-**

riameer?

— **Walter Defloor:** „Eigenlijk niet, want toen in 1978 de in elkaar gezette ofte geassembleerde Bukoba als eerste passagiersschip klaar was voor zijn taak op het Victoriameer, was ik opnieuw present voor de proefvaarten en opleiding van de bemanning. Het was ook mijn taak Tanzaniaanse kandidaten te selecteren die in België een jaar zouden studeren aan de Zeevaartschool in Antwerpen. Later nam ik hun praktijkexamen af, vermits ik er toch ter plaatse was...”

— **Bijzondere sentimenten...**

— **Walter Defloor:** „Toen we rond 1983 alweer voor een opleiding van kandidaat-zeevaarders naar Uganda togen, waren we niet meer alleen. Mijn kersverse bruid Yasmina zou als kunstschilderes van marines in het verre Noord-Afrika nog niet aardig aan haar trekken komen. Daar aan het Victoriameer dat ademt en fleurt voor iedere vorm van artistieke!”

Lijn Oostende-Dover geen openbaar nut...

RMT belazerd door Jean-Luc Dehaene

De afgang van de RMT noemt Walter Defloor een schande. Jean-Luc Dehaene, toenmalig minister van Verkeerswezen, vervloekt hij tot inciviek omdat deze negatief naar de lijn Oostende-Dover sprak. Volgens hem was de lijn niet van openbaar nut en kon gewis in private handen gegeven worden.

„Redenering die toch op zoveel andere zaken zou kunnen slaan: waarom rijkswacht, onderwijs en belastingen niet in private handen geven? Het hogergevoemd bezwadden van de RMT werd door een Franssprekende socialist vijf jaar later tot triestige evidentie gemaakt...”

Volgens Walter Defloor werd van hogerhand lang voor de oorlog een enorme inspanning gedaan met oog op de continuïteit van pakketboten, loods en zeewezen in het algemeen. Een inzet die stond voor magnifieke ateliers, prachtige apparatuur en mensen die hun beroep kenden.

— **Walter Defloor:** „Bij de nieuwe schepen verving onbrandbaar materiaal het hout, wat minder werk meebracht en de 70 tewerkgestelden noodzakelijkerwijze tot vijf loontrekkenden herleidde.”

— **Desastreuze situatie niet te ontlopen...**

— **Walter Defloor:** „Afvloeiingen die Dehaene blijkbaar niet beïnvloedden. Alle sympathie voor de mensen die er mee voeren, maar het opdoeken was een fameuze slag in ons aangezicht. Vandaag is de boel overgelaten aan vreemden die iedere dag in ons gezicht spuwen.”

— **Mogelijkheid om RMT te behouden?**

— **Walter Defloor:** „Ontegensprekelijk. In de schulden zitten? Dat is wel heel relatief hé. Moet alles dan opbrengen? Onderwijs, belastingen en ministeries brengen toch ook niets op! Door het ontmantelen van de RMT bracht de politiek onze streek een doodsteek toe. Om het niet te hebben over de 800 man die bij Wagon-Lits aan de slag was.”