

PANEGYRIEK VAN EEN AMBTENAAR

„Wij doven uit, maar onaantastbaar
blijft het vuur.”

Achilles Mussche, *Koraal van de dood*.



door P. VANDENSTEEN

*Directeur bij het Bestuur van het
Zeewezen en van de Binnenvaart*

Ik ben de Marine Academie dankbaar dat ze me de gelegenheid gaf om in haar Boek XXIII van de *Mededelingen* de uitzonderlijke figuur te mogen belichten van haar oud-voorzitter en stichter Henry De Vos, die ons op 1 december 1973 is overleden. Ik heb het voorrecht gehad gedurende meer dan 25 jaar met hem te mogen samenwerken in zijn hoedanigheid van directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen, van voorzitter van de Stichting Ernest Urban, en voornamelijk van voorzitter van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda (thans Centrum voor Maritieme Informatie of INFORMAR).

Het was voor mij een boeiende ervaring mijn conceptie over de figuur van Henry De Vos in de loop der jaren te zien evolueren dank zij een toenemend persoonlijk contact. In den beginne: de ietwat ongenaakbare en zelfzekere directeur-generaal, later de zeer competente hoge ambtenaar en voorzitter met een enorme werkkraft en een meeslepend enthousiasme, nog later: de wijze man met brede en universele geest, en onderweg ontdekte ik de diepmenselijke kern van zijn fundamentele goedheid.

Wanneer ik een synthese zou willen maken van Henry De Vos als ambtenaar zou ik hem het liefst vergelijken met een eminent figuur uit de 19e eeuw, de promotor van onze maritieme heropstanding, namelijk Baron Lambermont, die hij met bewondering in zijn geschriften „un grand commis” heeft genoemd. Het is nog onvoldoende bekend welke belangrijke rol Henry De Vos heeft gespeeld in de sombere dertiger jaren, wanneer op zijn initiatief en door zijn stuwkracht de wettelijke basis werd geschapen voor de heropleving van onze handelsvloot: opliggende schepen voeren terug het zeegat uit en nieuwbouw zorgde voor een gelukkige expansie.

*
* *

De Vos Henry, Joseph, François werd te Antwerpen geboren op 11 november 1887. Zijn moeder Clara Van Rijswijck, was de nicht van de vermaarde Antwerpse burgemeester Jan Van Rijswijck. De vaders van Clara (Lambert) en Jan (Jan Baptist) waren broeders. Hun vader, Jan Cornelis (1789-1871), was destijds directeur van het Antwerpse Knechtjeshuis en dichter bij Gods genade. Die dichterlijke ader is uitbundig overgelopen naar zijn zoon Theodoor, maar poëtische sprankels liggen ong steeds te grabbel in het œuvre – alhoewel handelend over eerder prozaïsche onderwerpen – van zijn achterkleinzoon Henry De Vos.

Over de periode vóór 1914-18 beschik ik over weinig gegevens. Ik weet slechts met zekerheid dat hij zijn humaniteiten deed in het St.-Jan Berchmans-college te Antwerpen, dat hij zijn diploma van doctor in de rechten behaalde aan de Universiteit van Leuven en dat hij zijn stage volbracht bij Meester Donnet te Antwerpen. Van in den beginne werd hij geconfronteerd met problemen van maritiem recht en dat zal wel determinerend zijn geweest voor de oriëntatie van zijn latere administratieve loopbaan. Inderdaad, op 1 november 1916 en wel in Le Havre, trad Henry De Vos „voorlopig” in staatsdienst.

In oude archieven vond ik een eigenhandig geschreven briefje, d.d. 22 oktober 1916, van de heer Paul Segers, Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien, gericht aan de toenmalige Directeur-generaal van het Zeewezen, de heer Pierrard, waaruit ik volgende passus licht „J'ai prié Mr. Henri De Vos, jadis avocat à Anvers, d'accepter un poste de guerre à notre administration au Havre, à raison de 500 frs par mois, plus l'indemnité journalière de séjour de 10 frs. Il entrera en service le 1er novembre prochain. Mr. De Vos sera pour nous un concours précieux. Il a l'habitude des affaires maritimes. Il connaît très bien le flamand. Il a de l'intelligence, du tact, et de l'expérience. Il aime le travail.”

Minister Paul Segers had klaar gezien. Henry De Vos heeft het in hem gestelde vertrouwen niet beschaamd: hij heeft aan de overheidsdienst zijn beste krachten gewijd tot op de datum van zijn pensionering.

In droog-administratieve stijl is zijn loopbaan als volgt verlopen:

- 1.11.1916 – tijdelijk rechtskundig adviseur
- 1.1.1919 – Afdelingshoofd 1e klasse
- 1.1.1920 – Inspecteur van Bestuur
- 1.7.1928 – Inspecteur-generaal
- 1.7.1931 – Directeur-generaal
- 1.12.1952 – Op rust.

Dit zijn enkele data en enkele administratieve functies. Wat houdt dit in? Een leven van hard werken – spijs alle goedkope moppen over staatsambtenaren toch niet zo uitzonderlijk – maar vooral een volkomen en vaak geïnspireerde inzet in dienst van één volgehouden idee: de maritieme expansie van ons land. Deze idee loopt als een rode draad door zijn tientallen rapporten, geschriften, boeken en redevoeringen. Ze is zijn sterke motivering voor zijn talrijke initiatieven op gebied van wetgeving en reglementering en voor de oprichting van menigvuldige verenigingen.

Een administratie werkt uiteraard anoniem. Ideeën en principes welke aan de basis liggen van goede – en minder goede – wetten, besluiten en reglementen kunnen hun oorsprong vinden in parlementaire of gouvernementele initiatieven, maar ze kunnen evengoed tot gisting zijn gekomen op het stille kantoor van één of ander ambtenaar die, geconfronteerd met de realiteit van zijn

bevoegdheidsdomein, de noden van deze sector aanvoelt, open oog en oor heeft voor nationale en zelfs internationale tendensen en gedachtenstromingen en genoeg verbeeldingskracht bezit om precies datgene te scheppen wat ontbreekt of om nieuw leven in te blazen in hetgeen op sterven schijnt te liggen. Henry De Vos was zulk een ambtenaar. Hij stak boordevol initiatieven waarin hij geloofde, waarvoor hij vocht ... zo onstuimig zelfs dat hij een paar keren met zijn eigen minister in konflikt geraakte. Deze „Sturm und Drang”-periode situeert zich in hoofdzaak tussen de beide wereldoorlogen, maar het vuur van zijn geestdrift heeft hij behouden tot zijn dood. Men heeft hem inderdaad wel eens verweten dat hij zelf „Minister speelde”. Door zijn sterke persoonlijkheid en zijn dadendrang heeft hij ongetwijfeld soms die indruk kunnen geven. Op grond van de openhartige kontakten die ik met hem heb gehad – kontakten die voor mij verrijkend waren – ben ik ervan overtuigd dat zulks niet zijn bedoeling was. Hiervoor was hij in alle opzichten te correct. Zoals men weet werd hij als Directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen opgevolgd door de heer G. De Winne en later door de heer G. Bertrand, beiden (knappe) ingenieurs. Ze hadden een andere opvatting over hun taak, een andere stijl: meer nuchter, zakelijker, misschien iets meer „ambtelijk”. Welnu, nooit heb ik van hem één woord van kritiek gehoord over zijn opvolgers. Integendeel, hij voelde zich volledig solidair met hen en harmoniseerde de activiteiten van zijn talrijke verenigingen in functie van de „New look” die op het Departement van Verkeerswezen haar intrede had gedaan.

Ik zal trachten, in kronologische volgorde, een beeld te schetsen van de bijzonderste realisaties op maritiem gebied die op zijn persoonlijk initiatief zijn ontstaan of waar hij in de beslissende fase heeft medegewerkt. Het begon al onmiddellijk na de eerste wereldoorlog. Door zijn directeur-generaal werd Henry De Vos actief ingezet om de verloren gegane Belgische tonnenmaat zo spoedig mogelijk te recupereren. Dit leidde tot de „grondwet” (het is zó dat destijds „loi organique” werd vertaald) van 26 augustus 1918 tot instelling van een Prijsgerecht (Belg. Staatsblad 1/2 september 1919) gewijzigd bij de wet van 17 augustus 1920 (Belg. Staatsblad van 12 september 1920).

Op de intergeallieerde conferentie te Spa verkreeg België definitief het equivalent van de in beslag genomen tonnenmaat, nl. een veertigtal schepen, meer dan 130.000 ton, waardoor de oorlogsverliezen grotendeels werden goedge maakt.

Henry De Vos nam ook deel aan de eerste – baanbrekende – maritieme conferenties van de Internationale Arbeidsorganisatie, nl. in 1920, 1922 en 1925. De sociale inslag van de verschillende internationale verdragen die uit deze conferenties zijn gesproken heeft hij voornamelijk verwerkt in de voor die tijd progressieve wet van 5 juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst. In dezelfde geest moeten we situeren, het oprichten in 1926, van een Bedrijfsraad voor de Koopvaardij, een paritair organisme dat advies verstrekke over alle aangelegenheden betreffende het werk aan boord en de lonen.

Het oude, van 21 juni 1849 daterende tucht- en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, werd vervangen door de wet van 5 juni 1928. Het nieuwe regime schafte de lijfstraffen af en verzachtte de sancties.

Door de wet van 30 december 1929 werd o.m. het principe van de forfaitaire schadevergoeding van de arbeidsongevallen tot de zeelieden uitgebreid.

Op 1 juli 1931 werd Henry De Vos Directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen. Een bar slecht jaar op economisch gebied: het afglijden naar het dieptepunt in 1932/33 van de zware depressie der dertiger jaren. Het zal zijn grote verdienste blijven dat hij hardnekkig is blijven volhouden in het voorstellen van regeringsinitiatieven tot hulpverlening aan de koopvaardij, voorstellen die regelmatig werden afgeketst of afgezwakt maar waarvan er uiteindelijk toch enkele met goed gevolg werden gerealiseerd. Het was allemaal reeds begonnen in de Hoge Raad voor de Zeevaart. Deze Raad, opgericht bij K.B. van 10 november 1911, had zich vóór de eerste wereldoorlog, ingelaten met sociale aangelegenheden betreffende de koopvaardij en de vissersvloot. Op 28 oktober 1921 werd de Raad verzocht door Minister X. Neujaen, een verslag in te dienen over de toestand van de koopvaardijvloot die op dat ogenblik reeds met zware moeilijkheden had te kampen. Dit verslag, opgesteld door de secretaris van de Raad – in casu de heer De Vos – werd ingediend begin 1922 en uitgegeven onder de titel „La Marine Marchande et l'intervention des Pouvoirs Publics”.

Zijn besluiten wezen op de noodzakelijkheid van een nationale koopvaardij zowel voor de handel als voor de nijverheid. Het beginsel van de vrijheid bleef de basis van het gehele opzet. De staat kon nochtans de handelsvloot aanmoedigen door de bedrijfskosten te verminderen. Het verslag prees verschillende maatregelen aan, o.m. de vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten, de uitbreiding tot alle rederijen van de vrijstelling van belasting op de buitengewone winsten en van de overdrachtaks. De Zeevaartraad wees eveneens op het belang van het scheppen van een gunstige atmosfeer voor alles wat de zeescheepvaart betrof, en wenste de handelaars en industriëlen de noodzakelijkheid te doen inzien van een nauwe samenwerking met de nationale rederijen. Het preconiseerde leningen tegen verminderde rentevoet op voorwaarde dat het om nieuwe schepen ging en dat de geholpen rederijen zich in een gezonde financiële toestand bevonden.

Het rapport van de Hoge Zeevaartraad werd gunstig onthaald in de maritieme kringen ... maar zijn besluiten bleven zonder gevolg.

In 1930 werd dhr. Maurice Lippens, Minister „van het Zeewezen”, en in zijn kabinet had hij o.m. Henry De Vos als onmiddellijke medewerker. De gevolgen lieten niet lang op zich wachten: op 25 juni 1930 diende de Minister bij het Bureau van de Kamer een wetsontwerp in tot oprichting van een „Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Zeevaart”, met een kapitaal van 100 miljoen. De staat zou voor 65 miljoen tussenkomen in het aanvankelijk kapitaal en jegens derden de betaling van de interest waarborgen alsmede de terugbetaling van het kapitaal der door de vennootschap uit te geven obligaties. Het ontwerp werd door de Kamercommissie op de lange baan geschoven; het werd definitief geklasseerd na de Kamerontbinding in 1932. Onderwijl was de toestand van de Belgische handelsvloot katastrofaal geworden. Uiteindelijk werd, door een amendement aan de buitengewone begroting 1934, aan de Minister belast met het Zeewezen machtiging gegeven subsidies te verlenen, en zulks tot 31 december 1935, met het oog op het weder in dienststellen van onze koopvaardij-schepen. Deze toelagen werden berekend a rato van 0,50 fr. per dag en per ton en mochten in totaal 35 miljoen niet overschrijden. Dank zij deze staatsinterventie werden in 1934

dertien schepen (96.763 BRT) met 544 zeelieden, opnieuw in de vaart gebracht. In 1935 volgden 7 andere schepen met 235 bemanningsleden. Einde 1933 lag 35 % der Belgische handelsschepen op, in december 1934 was dit percentage 23 %, einde 1935 8 %. Deze hulp was echter tijdelijk en van nieuwbouw was er niets tot stand gekomen. Op initiatief van Henry De Vos hernam de „Hoge Zeevaartraad” het probleem van de staatshulp. De Raad kwam tot het besluit dat de zeescheepvaart moest aangemoedigd worden door een op te richten „Navigatiefonds” dat zou gespijsd worden door heffing van een opdecieem op de inkom-, statistiek- en vergunningsrechten.

Het voorstel kwam er als dusdanig niet door, maar de idee was doorgesijpeld bij de regeringsleden die – toen ook al – aan het dokteren waren aan een economische relancepolitiek. De in 1936 opgerichte „Dienst voor Economisch Herstel” nam in zijn programma van nationale herziening het bouwen op van een aantal nieuwe schepen : ongeveer 150 miljoen werd voorgeschoten voor het bouwen van 28.000 ton scheepsruimte. De directeur-generaal van het Zeewezen bleef echter hardnekkig aandringen op de verwezenlijking van zijn oorspronkelijke idee : het toekennen van goedkoop krediet. Mede door de gebeurtenissen van die tijd kwam dan toch de wet van 1 februari 1939 tot stand. Ingevolge deze wet „tot inrichting van het krediet van de uitbreiding van koopvaardij- en vissersvloten en van de scheepsbouw” was de Staat gemachtigd tot een bedrag van ten hoogste 375 miljoen de terugbetaling te waarborgen van leningen door openbare kredietinstellingen toegestaan aan de Belgische rederijen van koopvaardij en van zeevisserij, voor de vernieuwing van hun vloot, bij voorkeur op Belgische scheepswerven. Ten einde de interestenlast te verminderen mocht de Staat, binnen de grenzen van een jaarlijks bedrag van 11.250.000 fr. aan de ontleners toelagen verstrekken overeenstemmende met een intrest tegen 3 % 's jaars op de verschuldigd blijvende kapitalen.

Onder de dreiging van het naderend oorlogsgevaar werden, op basis van de volmachtswet van 1937, de koninklijke besluiten van 7 en 8 augustus 1939 uitgevaardigd waarbij, door de oprichting van een „Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico”, een degelijke oorlogsverzekering in het leven werd geroepen die, dank zij de staatswaarborg, niet gebonden was aan de exuberante voorwaarden voor dergelijke verzekering op de vrije Markt.

Deze maatregel zal later, na een noodzakelijke aanpassing door de besluitwet van 27 februari 1947, een doorslaggevende rol spelen bij de heropbouw van onze zwaar gehavende vloot. Het is wellicht overbodig er op te wijzen dat Henry De Vos – die het ontbreken van een „officiële” vorm van zeeverzekering tegen oorlogsrisico's tijdens de eerste wereldoorlog had betreurd – eens te meer de hand had in de conceptie en in de uitwerking van het nieuwe initiatief.

En zo komen we aan de beroerde meidagen van 1940. Ik heb de gelegenheid gehad nota's en brieven uit die tijd te consulteren en het mondelinge relaas te horen van vrienden en collega's die in die dagen Henry De Vos „hebben meegemaakt”. De man moet een ongehoorde energie hebben aan de dag gelegd. Het lijkt geen twijfel dat hij maatregelen heeft genomen die wel even buiten zijn bevoegdheid lagen, maar in de heersende chaos was hij ervan overtuigd dat hij bepaalde verantwoordelijkheden moest nemen die zich bijna

vanzelfsprekend opdrongen door de abnormale – en catastrofale – oorlogssituatie.

Op 11 mei overwoog de regering de noodzakelijkheid 's lands ravitaillering te laten geschieden over de kusthavens. In die geest en vermoedende dat Antwerpen weinige uren later niet meer de rol van invoerhaven zou kunnen vervullen, laat Henry De Vos alle Belgische en vreemde schepen welke zich in de haven bevinden, vertrekken. De uittocht slaagde wonderwel, dank zij de getroffen veiligheidsmaatregelen, één enkel Belgisch schip, de „Ville de Bruges”, wordt in brand geschoten en gaat buiten de vaargeul stranden.

De centrale diensten van het Bestuur van het Zeewezen werden naar Oostende overgebracht en werkten er regelmatig vanaf 14 mei, samen met andere overheidsdiensten. Op 18 mei verlieten alle loodsboten, de lichtscheepen en de hydrograafboot onze kusthavens. Kort daarna vertrok ook de regering uit Oostende. Henry De Vos met een kleine kern ambtenaren bleef achter om tot op het laatste ogenblik de afvaart van de pakketboten te regelen volgepropt met materiaal en vluchtelingen. Bij de wapenstilstand, op 28 mei, waren alle evacuatiekansen voor hem verloren en keerde hij noodgedwongen naar Brussel terug.

Zoals men weet had men kort voor het uitbreken van de oorlog – in volle mobilisatietijd – een zogenaamd „Marinekorps” opgericht, zulks op zichzelf is reeds een hele geschiedenis, waar precies Henry De Vos de stuwende rol heeft gespeeld. Het ging hier in feite om een zeer hybride korps, met vlottend materiaal en sommige officieren en manschappen geleverd door het Bestuur van het Zeewezen en ander materiaal (in hoofdzaak wapens en munitie), officieren en manschappen van het leger. Spijts zijn kortstondig bestaan heeft dit „Marinekorps” nuttig werk verricht bij ontmijning en vooral bij de evacuatie uit onze havens. Een zeer gedetailleerde beschrijving van de activiteiten van het „Marinekorps” en over de rol die de Directeur-generaal heeft gespeeld bij de oprichting ervan is te vinden in het uitstekend gedocumenteerde werk van Louis Leconte: *Les ancêtres de notre Force Navale*, uitgegeven door Imprimerie Etablissements Pauwels Fils (Brussel) in 1952. In een verloren dossiertje vond ik een brief d.d. 2 september 1940 van de legerofficier W. Van Strijdonck, die tijdens de meidagen 1940 commandant was van de 1e escadrille van het Marinekorps te Oostende, waarin hij aan Henry De Vos zijn appreciatie uitsprak over enkele ambtenaars en zee-officiers die hem in Oostende hadden bijgestaan bij de moeilijke en gevaarvolle evacuatie van de Staatsvloot. Ik licht er volgende passus uit: „Maintenant, Monsieur le Directeur général ce qui a surtout été remarqué par les officiers du corps de Marine c'est votre présence partout, sous les bombardements, assistant à tous les départs des malles. Alors que votre personnel était parti le Directeur général et le Commandant Goor étaient encore sur les lieux. Je tiens personnellement à vous féliciter pour le courage dont vous avez fait preuve.”

Het is een feit dat Henry De Vos reeds zeer vroeg bij de Bezettende Macht geen „persona grata” was. Op 1 november 1940 werd hij op bevel van de Oberkommandantur ontheven uit zijn functie van directeur-generaal. Gelukkig hebben de secretarissen-generaal van Verkeerswezen G. Claeys en van Financiën Plisnier hem niet in de steek gelaten. Bij besluit van 27 mei 1942 werd hij „ter beschikking gesteld”, onder de bij art. 13 van het K.B. van 30 maart 1939 voorziene voorwaarden, met toekenning van een wachtgeld,

wachtgeld dat echter van jaar tot jaar werd verminderd in uitvoering van de wettelijke reglementering op dit gebied. De zogenaamde „consideransen” voor dit besluit intrigeerden me; ze verwezen naar de verordeningen van 18 juli 1940 en van 19 december 1940 inzake het uitoefenen van een openbare bedrijvigheid in België. Ik heb deze verordeningen teruggevonden in het „Verordnungsblatt des Militärbefehlshabers in Belgien und Nordfrankreich für die besetzten Gebiete Belgiens und Nordfrankreichs, herausgegeben vom Militärbefehlshaber” resp. van 25 juli en 23 december 1940.

De verordening van 18 juli 1940 bepaalde o.m. dat alle personen die tot dan toe in België een openbare bedrijvigheid aan de dag hadden gelegd en die, tengevolge van oorlogsgebeurtenissen uit België waren gevlucht, na hun terugkeer in België alleen met de uitdrukkelijke toelating van de militaire bevelhebber opnieuw een openbare bedrijvigheid mochten uitoefenen. Deze bepaling kon zeker niet tegen de Directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen worden ingeroepen want hij was steeds in België gebleven. De arbitraire stok om de hond te slaan was echter in de verordening ingewerkt: § 3 voorzag o.m. dat de militaire bevelhebber het recht had, ook aan de personen die in de door de verordening niet bepaalde gevallen betrokken waren, de uitoefening van een openbaar ambt te verbieden. De „rechtsgrond” was dus wel degelijk aanwezig...

Over zijn verdere activiteiten tijdens de oorlog heeft Henry De Vos, met een bijna pudieke bescheidenheid, weinig bekend gemaakt. Ik beperk mij dan ook tot de zekerheden: hij maakte deel uit van het gewapend verzet; hij werd gedurende twee maand en tien dagen gevangen gehouden door de bezetter. Na de oorlog (in 1947) ontving hij de Medaille van de Weerstand, de eervolle onderscheiding (met ranginneming op 1 september 1941) van „Auxiliaire des services de renseignements et d'action de première classe” en het Kruis van Politieke gevangene. Hij werd ook Voorzitter van de „Amicale des Otages – Détenus Politiques de Bruxelles – St. Gilles et Louvain”.

Zijn vrienden en medewerkers weten allen dat hij de laatste dertig jaren van zijn leven gehandicapt was door een slecht gehoor. Wat weinigen weten is het feit dat deze gehoorstoornis haar oorsprong vond in een kolfslag op het hoofd die hem werd toegebracht door een Duits bewaker.

Ik heb Henry De Vos terug weten komen op zijn kantoor, onmiddellijk na de bevrijding van Brussel... boordevol energie, barstend van plannen om de zwaar gehavende maritieme sector van ons land zo spoedig mogelijk er weer bovenop te helpen. Juist vóór het uitbreken van de oorlog hadden onze scheepswerven een achttal Belgische schepen in aanbouw (32.400 BT). De Duitsers legden er beslag op in 1940 en gaven bevel aan de bouwers ze te voltooiën. Bovendien gaven ze aan deze werven de opdracht een programma „Hansa” schepen te verzezenlijken voor Duitse reders. Het ging hier om 17 eenheden met een totaal van 67.000 BT. Na de bevrijding van Antwerpen liet Henry De Vos onmiddellijk beslag leggen op die scheepsruimte, ondanks het heftig verzet van de Britse overheden. Het dispuut werd later bijgelegd: na moeizame besprekingen gaf Londen toe.

Dank zij VOZOR, waarvan boven sprake, dank zij de actieve tussenkomst van het Bestuur van het Zeewezen bij de IARA (Inter Allied Reparation Agency) werd onze handelsvloot tamelijk snel heropgebouwd. In 1952, het jaar dat Henry De Vos op pensioen ging, overschreed onze nationale koopvaardij voor de eerste maal de tonnenmaat van 10 mei 1940. De grote stoot

voor deze hernieuwing en expansie – en de blijvende impuls ervan – ging echter uit van de wet van 23 augustus 1948 „streckende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en vissersvloot en van de scheepsbouw en houdende instelling te dien einde, van een Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen”. Laten we hier even de zaken zeer precies stellen: het is vanzelfsprekend niet een ambtenaar die een wet „maakt” al is hij in veel gevallen de auteur van het ontwerp. Een wet is per essentie de emanatie van een politieke wil en de verdienste van zijn realisatie komt in de eerste plaats toe aan de Minister van het betrokken departement die zijn visie kan doen aanvaarden door zijn collega’s van de regering en door het parlement. Het was de toenmalige Minister van Verkeerswezen Achilles Van Acker die in 1948 gestalte gaf aan een 27 jaar oude verzuchting van zijn Directeur-generaal van het Zeewezen.

Het is niet zonder een zekere ontroering dat ik nogmaals het eerste verslag (er zijn er thans reeds 195) van het Technisch Comité voor Scheepskrediet herlees. Voorzitter Henry De Vos bracht hulde aan zijn Minister en voorzag met een visionaire blik dat de wet van 23 augustus 1945 de hoeksteen zou worden van de expansie van onze handelsvloot.

Met opzet heb ik mij tot hiertoe beperkt tot de zuiver administratieve activiteiten van een hoog ambtenaar. Er was echter meer. Ik grijp hier even terug naar het merkwaardig rapport dat Henry De Vos in 1922 voor de Hoge Raad voor de Zeevaart had opgesteld en waarin hij o.m. de nadruk had gelegd op de noodzakelijkheid om een gunstige atmosfeer te scheppen voor alles wat de zeevaart betrof. Welnu, gans zijn leven is hij deze idee trouw gebleven door initiatieven en realisaties die grotendeels buiten zijn normale administratieve loopbaan zijn te situeren, maar die nochtans inherent zijn aan zijn persoonlijke totale inzet.

Deze inzet uitte zich in boeken, brochures, artikels en tijdschriften, en voornamelijk in het stichten van verenigingen die op hun beurt onze – door frustraties – landgebonden Belgen moesten bewust maken van de historische waarheid dat een eigen nationale koopvaardij één van de hoofdpeilers is van onze economische expansie.

Bij zijn opruststelling was Henry De Vos voorzitter van zo maar eventjes 19 verenigingen en organismen, waarvan er 18 rechtstreeks of onrechtstreeks verbonden waren aan het maritieme leven van ons land. Zonder afbreuk te willen doen aan zijn zeer gelukkige initiatieven o.m. bij het stichten van de „Propagandavereniging voor Visverbruik”, het „Koninklijk Belgisch Yachting Verbond” en de caritatieve vereniging „Essor Maritime”, wens ik mij te beperken tot zes organisaties die hij heeft tot stand gebracht en waaraan hij met hart en ziel verbonden was. Kronologisch gezien hebben we vooreerst de stichting, in 1932, van de „Maatschappij der Marineschilders”. Dit geschiedde nadat hij eerst, in 1931, het terrein had verkend door het organiseren van een tentoonstelling van Marineschilders in het Paleis van Schone Kunsten te Brussel. Het is een zeer typerend feit dat deze eerste door hem gestichte vereniging de enige is waarvan hij tot zijn dood voorzitter is gebleven.

Het jaarlijks salon van de Marineschilders, nl. van 1933 tot 1939 in het Paleis voor Schone Kunsten, in 1940 in het Museum voor Moderne Kunsten te Brussel, in 1941 en van 1945 tot 1967 in het Paleis voor Schone Kunsten, van 1968 tot 1973 in het Kasteel Karreveld te St.-Jans-Molenbeek, werd een evenement dat weerklink vond zowel bij de echte kunstkenner als bij de

eenvoudige kunstliefhebbers : men leerde de zee liefhebben via de kunst of men leerde de kunst waarderen via de zee...

Ja, het was een gevoelsmens, maar hij wist wat hij wilde. Zijn tweede stap moest de basis leggen van wat ik met een zeer krasse paradoxale term zou durven noemen : een „wetenschappelijk geloof” in het maritiem verleden en de maritieme toekomst van België. Het is in die geest dat de „Marine Academie” werd gesticht op 6 juli 1935. De trouwe bewaarders van de waardevolle „Boeken” die in de loop der jaren door de Academie werden uitgegeven raad ik aan eens even Boek I ter hand te nemen om de – misschien wat ouderwets aandoende – lyriek van Henry De Vos te savoureren bij de introductie van een initiatief waarvan de uitstraling, zelfs in onze hedendaagse nuchtere tijd, een reële belofte inhoudt voor de toekomst.

37 jaar leidde hij de Academie met vaste hand en met hetzelfde enthousiasme van 1935. In 1972 gaf hij de fakkel over aan de huidige voorzitter Walter Debrock. „Pour la petite histoire” kan ik hier nog aan toevoegen – ik vernam het uit zijn eigen mond – dat hij gelukkig was met de keuze van zijn opvolger...

De Marine Academie, door haar selectiviteit inzake de aanvaarding van haar leden en door de statutaire beperking van het aantal, was vooral bedoeld om „in de diepte” te werken. Henry De Vos wenste ook een bredere infiltratie in alle sectoren die met zee- of zeevaart in verband staan. Daarom stichtte hij in 1936 het „Bestendig Comité der Congressen van de zee”, een soort voorloper van het latere „Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda”. Dit Comité richtte 4 internationale en 2 nationale congressen van de zee in. Het eerste internationaal congres werd te Oostende gehouden van 11 tot 14 september 1936. Er waren 6 commissies met elk een eigen opdracht, nl.

1. Zeevaartpropaganda.
2. Handel van zeeproducten.
3. Nijverheden behorende tot de zeevisserij.
4. Wetenschappen van de zee.
5. Letterkunde en kunsten over de zee.
6. Balneologie en Hydrotherapie.

Het lijvig rapport over dit congres, uitgegeven door D. Van Keerberghen en Zoon te Brussel telt 582 blz. en behelst alle redevoeringen en referaten. Het volgende jaar, van 17 tot 19 juli 1937 werd te Antwerpen een eerste nationaal congres georganiseerd met dezelfde afdelingen plus een zevende : de sporten en de zee. Uitvoerig rapport bij dezelfde uitgeverij (511 blz.). Het tweede nationaal congres ging door te Gent op 22 mei 1938. Het ging hier meer om een academische zitting, zonder afzonderlijke commissievergaderingen. Dezelfde uitgeverij publiceerde het rapport (106 blz.).

In het kader van de internationale „Exposition de l'Eau” die te Luik werd ingericht in 1939 – en die voortijdig moest sluiten wegens de aanvang van de tweede wereldoorlog op 3 september 1939 – herbergde deze stad het tweede Internationale Congres van de zee van 30 juli tot 2 augustus 1939. Aan de zeven reeds bestaande commissies werd een achtste toegevoegd : scheepsarcheologie. Verslag uitgegeven door D. Keerberghen en Zoon (617 blz.).

Zeer kort na de oorlog, nl. van 18 tot 22 juli 1946, startte Henry De Vos opnieuw met een internationaal congres te Oostende. Ditmaal kwam er een speciale afdeling bij voor de specialiteit „Zeevaartgeschiedenis” en „oceanografie”. Het rapport werd uitgegeven door „Etablissements généraux d’Imprimerie” te Brussel (617 blz.).

Het vierde en laatste internationaal congres van de zee ging insgelijks door te Oostende van 20 tot 23 juli 1951. Hier werden slechts drie commissies voorzien :

1. Koopvaardijvloot en zeevaartpropaganda.
2. Zeevisserijnijverheid.
3. Nijverheden behorende tot de zeevisserij en de zeevaart.

Het was terug de firma D. Van Keerberghen die het volledig verslag publiceerde, in twee boekdelen met samen 1170 blz.

Hetzelfde jaar kwam uiteindelijk de verwezenlijking van een jarenlange droom, namelijk de stichting van het „Nationaal Comité voor Zeevaart-propaganda”.

Logischerwijze moeten we nochtans even terug gaan in de tijd, en wel naar het jaar 1939 wanneer Henry De Vos samen met R. De Bock en Em. Beuckeleers de V.Z.W. „De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum” in het leven riep, wel te verstaan een museum dat op dat ogenblik nog helemaal niet bestond. Dit blijkt overigens duidelijk uit de statuten van deze V.Z.W., waarvan het doel als volgt werd omschreven : „Mede te werken tot het oprichten van een Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen en tot het verrijken van de verzamelingen van dit museum”. Hij heeft zijn doel bereikt. Bij overeenkomst tussen de Belgische Staat en de Stad Antwerpen werd het museum in het leven geroepen en plechtig geopend op 12 juli 1952. Mede dank zij de „Vrienden” is ons Nationaal Scheepvaartmuseum uitgegroeid tot één van de aantrekkelijkste en meest bezochte musea van het land. Ik ben uiteraard niet onbekend met het feit dat voor het Rijksarchief Henry De Vos „beschuldigde” is in verband met het overmaken aan het scheepvaartmuseum van heel wat historische documenten met betrekking tot de zeevaart. Ik pleit verzachtende omstandigheden. Met alle eerbied voor het Rijksarchief (waarvan ik de diensten heb leren waarderen) en voor de wet (waarvan ik de nederige dienaar ben) begrijp ik ten volle de gedachtengang en de hiermee gepaard gaande konsekwente handelswijze van een man die het getuigenis van gans ons maritiem patrimonium wou samenbrengen in één gespecialiseerd nationaal instituut waar de maritieme historicus volledig aan zijn trekken komt.

Na de oorlog, wat ouder in jaren, maar met onveranderlijk jeugdig elan zet Henry De Vos zijn programma verder.

In 1947 sticht hij de V.Z.W. „Marinejeugd”. Het doel van deze vereniging is als volgt geformuleerd : „L’association est un organisme central destiné à aider les groupements de jeunes que les choses de la mer intéressent. Elle leur offre son aide technique et matérielle, sans intention de contrôler leurs activités ou de favoriser des principes d’éducation déterminés. Son but est essentiellement de faire de la propagande maritime en vue de la formation des caractères par les joies et les peines que comporte la pratique de la navigation”. De bedoeling was dus niet zozeer om toekomstige zeelieden aan te kweken, alhoewel de bewijzen er zijn dat heel wat oud-zeescouts terug te vinden zijn op alle trappen van de zeemansloopbanen. De motivering ligt dieper : ze is te zoeken in het „seaminded” maken van de jeugd.

Dit past volkomen in het programma dat hij zich in 1922 had geschetst : het scheppen van een gunstige atmosfeer in ons land voor alles wat betrekking had op de zeevaart. Hiervoor zag hij o.m. een uitgelezen terrein bij de Zeescouts. Inderdaad, uiteraard zijn de activiteiten van de zeescouts geaxeerd op water en zee. Voor wat men lief heeft toont men belangstelling, en uit belangstelling vloeit kennis. Deze kennis kan later vruchten afwerpen : begrip van de staatsburger voor het economisch belang van de maritieme industrie, solidariteit van de zakenman met de eigen nationale koopvaardij.

Dank zij „Marinejeugd”, die sedert haar stichting meer dan 4 miljoen fr. staatssubsidies en andere inkomsten, zeer oordeelkundig en volgens objectieve criteria heeft verdeeld, tellen we in ons land – zowel in Wallonië als in Vlaanderen en in Brussel – enkele bloeiende jeugdgroeperingen met uitgesproken maritieme inslag.

Zoals reeds eerder gezegd ontstond in 1951 – dank zij het „groen licht” dat door Minister P. W. Segers werd gegeven – het „Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda”. Deze benaming werd in 1970 (nog steeds onder zijn voorzitterschap) veranderd in de meer eigentijdse betiteling van „Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie”. De doelstelling van deze vereniging was een programma op zichzelf. Dit ervaart men bij de lezing van artikel 2 der statuten : „De vereniging heeft tot doel de middelen te beramen en aan te wenden, welke inzonderheid door propaganda, publiciteit en documentatie, kunnen bijdragen om het belang van de zeevaart en van het zeevervoer voor ’s lands economie, beter te doen kennen en waarderen en die tevens de ontwikkeling van de nationale koopvaardijvloot en van de Belgische havens kunnen bevorderen. Zij verzamelt de vereiste inkomsten ter financiering van haar werking ; zij stelt hiervoor jaarlijks een programma op ; zij helpt de inspanningen ordenen der organismen die aan zeevaartpropaganda doen of bereid zijn aan deze propaganda mede te werken ; zij verleent toelagen aan deze organismen naargelang hun respectievelijke taken en in verhouding tot hun werkzaamheden en de door hen bereikte resultaten. Zij bestudeert, stelt voor en beijvert zich om alle wettelijke, bestuurlijke of andere maatregelen te doen aanvaarden die van aard zijn om de ontwikkeling van het zeevervoer onder nationale vlag en de verdediging van ’s lands zeevaartbelangen te bevorderen.”

Wanneer men de 25 jaarverslagen van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda doorloopt komt men onwillekeurig onder de indruk van hetgeen door dit Comité reeds werd gepresteerd. Henry De Vos heeft er het voorzitterschap van waargenomen van 1951 tot 1970, waarna hij is opgevolgd door de heer Kinsbergen, Gouverneur van Antwerpen. Hij verwachtte veel van spectaculaire plaatselijke manifestaties. Aldus werden van 1955 tot 1969, zogenaamde „Veertiendaagse van de scheepvaart” ingericht, waarvan de activiteiten graviteerden rondom een maritieme tentoonstelling met zeer hoge standing dank zij de begrijpende medewerking van onze voornaamste Belgische rederijen, onze havens, onze scheepsbouwnijverheid, het Bestuur van het Zeewezen (Oostende-Doverlijn), het Nationaal Scheepvaartmuseum en de Zeemacht. De openingsplechtigheid werd precies altijd opgeluisterd door de briljante muziekkapel van de Zeemacht, maar werd in het bijzonder gekenmerkt door een academische zitting waarop – en waarna – de plaatselijke autoriteiten, de industriëlen van de streek en de personaliteiten uit de maritieme wereld met mekaar in contact werden gebracht. „Veertiendaagsen” werden

ingericht te Antwerpen, Brussel (tweemaal), Gent, Luik (tweemaal), Brugge (tweemaal), Charleroi (tweemaal), Hasselt, Sint-Niklaas-Waas, Sint-Truiden en Bergen. En bij iedere academische zitting zorgde Henry De Vos voor de bezielende inleiding en schreef hij het hoofdartikel van de herdenkingsbrochure die bij elke tentoonstelling op duizenden exemplaren werd uitgedeeld.

Beantwoordden deze „Veertiendaagsen” aan de gestelde verwachtingen? Ik weet het niet met zekerheid. Ik denk onwillekeurig aan de parabel van de zaaier, waar zoveel zaad op de weg, op de rotsgrond en tussen de doornen viel, maar waar toch een deel terecht kwam in de goede aarde, „en het gaf vruchten toen het opschoot en groeide, en het bracht er voort tot dertig, tot zestig, tot honderd toe” (Markus, 4, 8). Het is een feit dat we nu nog brieven om inlichtingen ontvangen waaruit blijkt – o.m. door het vroeger adres – dat de correspondent zijn documentatie moet hebben geput uit de thans reeds verouderde brochures die zo gretig door de bezoekers van de maritieme tentoonstellingen werden meegenomen.

*
* *

Ik meen erin geslaagd te zijn de volledige lijst op te sporen van de werken van Henry De Vos die in boekvorm werden uitgegeven.

Het reeds geciteerde verslag voor de Hoge Raad voor de Zeevaart werd zijn eerste boek, met de titel *Notre Marine Marchande et l'intervention des Pouvoirs Publics* par Henry De Vos, ancien avocat au Barreau d'Anvers, Directeur de la Marine Marchande, Greffier du Conseil Supérieur de la Marine, Commissaire du Gouvernement près du Conseil des Prises. Het werd uitgegeven in 1922 te Brussel door Goemaere, Imprimeur du Roi, Rue de la Limite, 21 (quarto – 208 blz.).

In 1932 verscheen bij de Imprimerie Puvrez te Brussel zijn tweede werk *Les Us et Coûtumes de la guerre maritime 1914-1918* (quarto – 111 blz.). Het gaat hier om een zeer degelijke codificatie van alle verdragen, wetten, besluiten, jurisprudentie en publicaties (zowel op nationaal als op internationaal vlak) met betrekking tot het oorlogsrecht op zee ten aanzien van de handelsvloot. De bijvoeging van de geciteerde teksten van verdragen en reglementen, van een uitgebreide bibliografie en van een klare verwijzings-tabel, maken van dit boek – dat overigens werd uitgegeven met dezelfde presentatie als de „Pandectes belges” – een waardevol naslagwerk.

Zijn derde boek is de tekst van een voordracht die hij op 8 februari 1934 heeft gehouden voor de Jonge Balie van Antwerpen. Het is een werkje om van te snoepen! Zakelijke realiteiten, lyrische beschouwingen, poëtische ontboezemingen en profetische visies smeden samen het beeld van een gevoelvol en „begenadigd” auteur. Henry De Vos heeft zichzelf hier een taak opgelegd. Men leest er inderdaad het volgende: „Cependant le grand hymne de l'Humanité à la Mer n'est pas écrit. La grande fresque de la vie merveilleuse qui surgit des flots n'a pas été brossée.” Welnu, hij heeft dit zelf gedaan in zijn later werk *Le Destin du Navire*. Dit derde boekje *Du Barreau à la Marine* is in 1934 uitgegeven door de Imprimerie A. Lesigne, 27, Rue de la Charité, te Brussel (octavo – 24 blz.).

Dezelfde drukkerij zorgde in 1935 voor de uitgave van een andere voordracht van Henry De Vos, nl. *Feu la Marine Royale Belge*, een onderwerp

dat hem steeds heeft gepassioneerd en dat hij trouwens later uitvoeriger heeft hernomen in *La petite histoire de la Marine Royale Belge*.

In 1954 verscheen, in Franstalige en Nederlandse editie een fraai geïllustreerd werk *Les Belges et la Mer, De Belgen en de Zee*, uitgegeven door de Compagnie Générale de Publicité et Information, Albert Leemansplein 6, te Brussel (quarto – 252 blz.). Dit werk was begonnen door de bekende journalist Charles Bronne, overleden in 1942. Henry De Vos heeft het aangepast en vervolledigd, en het als volgt geïntroduceerd in zijn voorwoord: „Dit boek is in de eerste plaats een uiteenzetting van de logische en noodzakelijke redenen om door de havens en de marine deel te nemen aan het leven van de zee. Het is vervolgens een toelichting van ons maritiem streven in verband met onze territoriale wateren, onze rivieren en onze waterwegen; het is ook een weer in herinnering brengen van de Belgische maritieme tradities, van enkele merkwaardige levens en avonturen en van sommige expansiepogingen op de zee. Het is, tenslotte, een bewijsvoering van onze mogelijkheden door meer in het bijzonder de aandacht te vestigen op alles wat het land sedert zijn onafhankelijkheid heeft verwezenlijkt, alsmede op zijn havens en zijn marine, zijn reders, zijn scheepsbouwers, zijn maritieme instellingen.”

In *Mededelingen* (Boek IX van 1955) van de Marine Academie verscheen de reeds hierboven geciteerde studie over *La petite histoire de la Marine Royale Belge*. Deze zeer gedocumenteerde studie werd in boekvorm uitgegeven door de Imprimerie générale Lloyd Anversois te Antwerpen (octavo – 239 blz.).

In de loop van zijn geduldige opzoekingen in vergeelde archieven had Henry De Vos talrijke documenten ontdekt waarin o.m. de persoonlijke rol tot uiting kwam die Leopold I had gespeeld bij de moeizame heropleving van onze zeescheepvaart. Onder de titel *Leopold I en de scheepvaart* publiceerde hij dan ook een interessante bijdrage over deze minder bekende maritieme aspiraties van onze eerste Vorst in Boek XVII (1965) van *Mededelingen*. Ook dit werk werd door Lloyd Anversois afzonderlijk uitgegeven.

Hetzelfde jaar – hij telde toen 78 jaar – verscheen wat ik zijn levenswerk zou noemen, nl. *Le Destin du Navire*, uitgegeven door Driessen en Betz te Antwerpen (quarto, 218 blz.). Het werd in 1968 bekroond door de Association des Ecrivains de Mer et d'Outremer te Parijs. Dit boek tekent de auteur ten voete uit. Het is de compilatie van jarenlang vorsen in documenten en boeken om tot een synthese te komen van het ontstaan, de evolutie en de uiteindelijke lotsbestemming van het schip. Het ingetoomde enthousiasme waarmee hij dit werk heeft geschreven moge blijken uit dit klein excerpt uit zijn inleiding: „La Mer et le navire sont tellement vivants que ceux qui les aiment en deviennent sentimentaux. J'ai essayé de supprimer les accents trop lyriques dans certains exposés”. Een bijkomend aantrekkelijkheid van dit boeiende werk, dat zich laat lezen als een roman, is wel het feit dat het overvloedig is geïllustreerd met tekeningen en teksten van „zijn” Marineschilders die, met hun verschillend temperament, elk een persoonlijke artistieke impressie hebben gegeven van het schip en aldus nog intenser leven hebben gebracht aan achtduizend jaar maritieme geschiedenis.

Ik zou onvolledig zijn indien ik geen gewag maakt van zijn tientallen artikels en bijdragen in allerlei tijdschriften en voornamelijk in de talrijke

brochures die werden uitgegeven door het „Nationaal Comité voor Zeevaart-propaganda”.

Deze harde werker was 80 jaar oud toen hij mij een zeer lijvig werk in manuscript ter inzage gaf : *Vlaanderen en de zee*. Tot een publicatie van dit niet volledig afgewerkte boek is het niet meer gekomen.

*
* *

Ik heb de indruk dat ik mij – evenals Henry De Vos – soms heb laten meeslepen door een vleugje lyriek. Het kon moeilijk anders : als men iemand bewondert loopt men onwillekeurig in zijn spoor. Het zijn nochtans slechts enkele facetten van deze veelzijdige figuur die ik heb belicht. Er zijn nog zo veel vraagpunten waar ik geen antwoord of geen zekerheid voor heb. Wat er ook van zij, ik schreef deze bijdrage „con amore”.

Allen die het geluk hebben gehad Henry De Vos van dichtbij te kennen zullen hem terugvinden bij volgend citaat uit zijn voordracht *Du Barreau à la Marine*, waarmede ik dit werk zal besluiten :

„Je m’aperçois que je plaide une cause. Ce sera ma dernière plaidoirie pour une cause qui est devenue la raison d’être de ma carrière. Dans cette salle, dans ce palais, dans cette ville, cette cause pouvait être évoquée ; les droits des gens y sont protégés, les institutions y sont défendues, les libertés y trouvent un dernier refuge ; je pouvais plaider le droit à une vie plus grande et le droit à la liberté économique pour mon pays.

La cause est entendue. Je voudrais que vous la fassiez vôtre, vous, mes concitoyens, pour qui surtout Verhaeren a dit :

Escaut, Escaut
Tu es le geste clair
Que la Patrie entière,
Pour gagner l’infini, fait vers la mer
... Tu es... la force féconde
D’un peuple ardu, farouche, et violent
Qui veut tailler sa part dans la splendeur du monde.”