

***De Koninklijke Belgische Marine Academie
Een instituut voor maritiem-wetenschappelijk onderzoek:
80 jaar op de golven en aan de wal ¹***

Professor emer. Dr. Christian Koninckx
Ere-Voorzitter

Mijnheer de Voorzitter,

Het is voor mij een grote eer, vandaag, de academische openingsrede te mogen houden en wel naar aanleiding van de 80^{ste} verjaardag van de stichting van de Koninklijke Belgische Marine Academie. Ik vermoed dat U mij dat gevraagd heeft omdat ik één van de oudste leden ben – althans qua anciënniteit wel te verstaan – vermits ik 44 jaar geleden, op 2 december 1970, met een lezing de vuurproef van de toetreding moest doorstaan. Dat gebeurde in aanwezigheid van sommige toen nog in leven zijnde *founding fathers* van de academie, waaronder de allereerste voorzitter. M.a.w., ik heb dus alle voorzitters in levende lijve gekend.

Mijnheer de Voorzitter,
Hooggeachte Vergadering,
Waarde Confraters,
Chers Collègues & Confrères,
Tout spécialement, nos confrères de l'Académie de Marine à Paris,
Dames en Heren,
Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

¹. Lezing gehouden naar aanleiding van de plechtige openingszitting van het academisch jaar 2014-2015 op 29 november 2014 op het Antwerpse Stadhuis.

Enige rechtzetting dringt zich onmiddellijk op. In tegenstelling tot wat de titel van de lezing aankondigt, het moet gezegd worden, de Academie bestaat geen 80 jaar. Die kaap zal pas gedoubleerd worden op 6 juli 2015.

Ik weet wel, het is een trend om een viering iets vroeger aan te vatten. In de modewereld van de vrouw is het courant dat een nieuwe stijl seizoenen op voorhand wordt gelanceerd. Mannen verkeren op die manier in de waan dat de ogenschijnlijk nieuwe kleding die hun echtgenotes dragen, niet recentelijk is aangeschaft maar een jaar eerder.

Maar zelfs voor meer serieuze gebeurtenissen wordt de herdenking of de verjaardag vroeg aangevat; zoals die van de Eerste Wereldoorlog, bijvoorbeeld, die hier en daar reeds in 2013 aangevat werd. Niet te verwonderen dat dit misleidend kan werken. Gelukkig is de misleiding niet zo erg als bij die ene student die dacht dat de Eerste Wereldoorlog plaats had gevonden tijdens de late Middeleeuwen, namelijk in het jaar 1418.

Hoe dan ook, het gebeurt eerder zelden dat geleerde genootschappen, zoals wetenschappelijke academies de voorpagina's van kranten halen, tenzij een enkele keer als zij de kaap van hun honderdjarig bestaan bereiken. De aard van hun bedrijvigheid, gericht op studie en onderzoek, maakt dat veelal discreet maar daarom niet minder ijverig in stilte gewerkt wordt aan het verwezenlijken van de vooropgezette doelstellingen. Precies die discretie maakt dat zij bij het grote publiek vrij onbekend blijven. Hun prioriteit is zeker niet alom bekendheid te verwerven. Nochtans zou het verkeerd zijn het nutskarakter van een geleerd genootschap te meten aan de beperkte publiciteit die het wordt gegund. In sommige academies is de benoeming van leden niet vreemd aan politieke invloed; in de Marine Academie is dat – althans bij mijn weten - nooit het geval geweest. Ik denk immers dat politiek en de beoefening van fundamenteel wetenschappelijk onderzoek niet samengaan.

De *Koninklijke Belgische Marine Academie* behoort tot de categorie geleerde genootschappen die niet aast op populariteit. Het baart dus geen verwondering als zij bij het groot publiek vrij onbekend is, tot zelfs in sommige maritieme middens. Nochtans kan aan een aantal markante

figuren die lid zijn geweest niet voorbij worden gegaan. Vaak hebben zij hun stempel gedrukt op het maritieme gebeuren van ons land. Het is goed dat er historici zijn om dat even in herinnering te brengen. Historici moeten immers de garanten zijn van het collectief geheugen. Als wetenschapslui zijn zij trouwens de onderzoeksrechters van het verleden. Ik kom straks terug op enkele van die zeer markante figuren.

De *Akademie der Marine*, zoals die eertijds heette, en zoals ik zo-even heb aangestipt, werd op 6 juli 1935 te Antwerpen opgericht, “met de bedoeling maritiem wetenschappelijk onderzoek te verrichten en te stimuleren, de onderzoeksresultaten in haar schoot aan analyse en discussie te onderwerpen, het verspreiden van deze resultaten onder de vorm van publicaties, prijsvragen uit te schrijven en hun laureaten te bekronen. Kortom, alle middelen aan te wenden om een gedachtenstroom op gang te brengen, initiatieven aan te moedigen, wetenschappelijk onderzoek en experimenten met betrekking tot de scheepvaart te steunen en te promoveren, om uiteindelijk de kloof tussen theorie en praktijk zoveel mogelijk te dichten.”

Zo klonken de beweegredenen die in de jaren dertig de stichters ertoe hebben aangezet om een geleerd genootschap te stichten, gericht op de scheepvaart in de brede zin van het woord. Ik zal niet gaan beweren dat die streefdoelen immer met dezelfde intensiteit en met hetzelfde enthousiasme betracht werden. ‘Tachtig jaren op de golven en aan de wal’, zoals ik het als ondertitel van deze lezing formuleerde, zinspeelt niet alleen op het dubbele facet van de theoretici, de kamergeleerden aan de wal, enerzijds, en op die lui die proefwetenschappelijk de zee hebben getotseerd. Het alludeert evenzeer op de spreekwoordelijke ‘beste stuurliu aan de wal’.

Hoe dan ook, de inspiratie van de oprichters was onmiskenbaar geput uit het Franse voorbeeld van de *Académie de Marine* met zetel te Parijs.

I. Het Franse voorbeeld als inspiratiebron

Inderdaad, de Franse *Académie de Marine* vormde een prestigieus voorbeeld met een rijk verleden, niet zonder historische betekenis voor de scheepvaart in Frankrijk zelf en voor het maritiem-wetenschappelijk onderzoek in het algemeen.

De Koninklijke Belgische Marine Academie: 80 jaar op de golven en aan de wal

De oorsprong van de Franse *Académie de Marine* klimt wel terug tot in het midden van de 18de eeuw. Zover klimt onze academie niet terug.

In 1752 slaagt Bigot de Morogues erin een geleerd genootschap uit de grond te stampen. Op dat ogenblik is Bigot kapitein-ter-zee in de Franse toen nog Koninklijke Marine. De academie zou zich op wetenschappelijk vlak inlaten met al wat betrekking heeft op de zee.



Sébastien-François Bigot,
vicomte de Morogues
1706-1781

In de 18^{de} eeuw zagen zowat overal in Europa wetenschapsacademies het licht; zij werden opgericht ter ondersteuning van de wetenschap die zich meer en meer formaliseerde. Er dient opgemerkt dat wetenschappelijk onderzoek, toen, vooral in de schoot van academies werd beoefend en minder aan de universiteiten. Dat is nu anders.

De 18^{de} eeuw was immers een periode waarin nieuwe wetenschappelijke disciplines tot ontwikkeling kwamen en zich profileerden om zich, geleidelijk aan, van de gemeenschappelijke stam van de toen nog bijna allesomvattende 'natuurwetenschap' los te weken. Nieuwe disciplines verwierven stilaan een eigen identiteit: aardrijkskunde, etnografie, staatshuishoudkunde of economie, klimatologie, meteorologie, oceanografie.

Immers, na de periode van de grote ontdekkingsreizen tijdens de Renaissance, werd de grote vaart op een meer professionele en gestructureerde wijze georganiseerd. Naast strikt genomen scheepvaart en overzeese handel, werd nu ook aandacht geschonken aan de beoefening van de wetenschap op zee, of, met betrekking tot de zee, en niet in het minst in relatie tot de overzeese gebieden. Trouwens, tot zelfs in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw, waren de betrekkingen met verre landen slechts mogelijk, hoofdzakelijk dankzij de scheepvaart.

Bigot de Morogues bracht in zijn genootschap te Brest een aantal marineofficieren samen, waaronder: een Bouguer (1698-1758), Frans ontdekkingsreiziger in Peru, astronoom, hydrograaf en mathematicus, een Après de Manneville, officieel hydrograaf van de *Compagnie des Indes orientales*, en die vooral bekendheid had verworven met zijn

zeespiegel of *Neptune oriental*¹. Reeds toen stelde het genootschap zich tot doel de nautische wetenschappen te bevorderen en bij te dragen tot hun verspreiding. De Franse academie liet zich ook in met de vorming van marineofficieren, die tot dan toe bijna uitsluitend bij de praktijk zwoeren, veeleer dan zich ook in de theorie te verdiepen.

Het oorspronkelijk genootschap dreigde echter reeds in 1765 te verdwijnen, ware het niet dat Choiseul het van de ondergang redde. Etienne François, hertog van Choiseul (1719-1785), was staatssecretaris van Buitenlandse Zaken onder koning Lodewijk XV, maar tegelijkertijd bevoegd voor Oorlog en Marine (1758-1770). In de context van zijn tijd, had Choiseul begrepen dat een koloniale politiek geen lang bestaan beschoren was, als zij niet aan een marinepolitiek gekoppeld werd. Inderdaad, het tijdvak van de systematische kolonisatie was aangebroken. Vandaag de dag, zouden de woorden van Choiseul genuanceerd moeten worden en vertaald in functie van de hedendaagse context, waar overzeese handelsuitwisselingen nog steeds ondenkbaar zijn zonder scheepvaart en deze is op haar beurt niet mogelijk zonder enige ondersteuning door de marine. In het programma van de huidige opdrachten van de Belgische component Marine staat deze doelstelling nog steeds en terecht ingeschreven, zij het in een andere terminologie geformuleerd.

1. P. BOUGUER was in 1735 naar Peru getrokken om de boog van de meridiaan op de evenaar te meten. Hij publiceerde ook een merkwaardig *Traité de Navigation* in 1750.

N.D. d'APRES de MANNEVILLETTE, *Le Neptune oriental ou Routier général des côtes des Indes orientales et de la Chine, enrichi de cartes hydrographiques*. Parijs, 1745.

Maar blijven wij nog even bij het Franse voorbeeld. In 1769 verkreeg de *Académie de Marine* haar patentbrieven van de Franse koning. Door een



Aymar Joseph de Roquefeuil
1714-1782

edict van 1771 werd de *Académie royale de Marine*, onder haar nieuwe voorzitter, Aymar Joseph de Roquefeuil, bevelhebber van de Marine te Brest, als het ware een afdeling te Brest van de eerbiedwaardige *Académie des Sciences* die te Parijs gevestigd was. Haar spreuk "*Per hanc prosunt omnibus artes*" – vrij vertaald: dankzij de academie, brengt de wetenschap éénieder baat bij – illustreert zeer treffend waar de instelling voor stond. Geleerden als de reeds genoemde *Après de Manneville*, als Bezout, Borda, Chabert, Lalande, Pingré en Rochon

zetelden gelijktijdig in beide instellingen¹. De *Académie de Marine* was van dichtbij betrokken bij de voorbereidingen van de eerste wetenschappelijke expedities van de Bougainville en La Pérouse. Het bleek toen immers niet meer mogelijk overzeese wetenschappelijke expedities op stapel te zetten, zonder ondersteuning van instanties die over de wetenschappelijke kennis beschikten en vooral over de methodiek, en niet zelden zowel deskundigen als wetenschappelijke instrumenten leverden.

Deze praktijk bestond ook in andere landen. In Zweden, bijvoorbeeld, belastte de *Koninklijke Academie voor Wetenschappen* de

¹. Etienne Bezout (1730-1783), mathematicus.
Jean-Charles chevalier de Borda (1733-1799), mathematicus, fysicus en zeeman.
Joseph Jérôme Lefrançois de Lalande (1732-1807), astronoom.
Joseph-Bernard markies de Chabert (1724-1805), vice-admiraal, 'inspecteur-général des cartes, plans et journaux'.
Alexandre-Gui Pingré (1711-1796), astronoom die zich o.a. toegelegd heeft op het uittesten van chronometers.
Alexis Marie de Rochon (1741-1817), geestelijke, astronoom-opticus van de marine.

scheepspredikanten en officieren aan boord van de 18^{de} eeuwse Oost-Indiëvaarders met wetenschappelijke taken, zoals het onderzoek naar wind- en zeestromingen, met het uittesten van de thermometer van Celsius en dgl.

Als gevolg van de Franse Revolutie, werd de *Académie de Marine* in 1793 opgeheven, zoals trouwens alle andere Franse academies. En het is pas in 1921 dat zij in ere werd hersteld als *établissement public d'Etat* en vanaf 1991 als *établissement public à caractère administratif*. Eerst ressorterend onder de *Ministre de la Marine*, valt zij nu onder de *Minister van Defensie*. Het is de stafchef van de Franse marine die in naam van de minister de voogdij uitoefent. Haar zetel is gevestigd in de *Ecole militaire*.

II. Stichting van de Belgische Marine Academie

Het voorbeeld van de *Académie de Marine* zet niet alleen in de verf dat de globale doelstellingen identiek zijn met die van de Belgische academie. Naast het parallellisme werpt het ook een licht op de omgekeerde evolutie zoals die zich in België voordeed.

Inderdaad, wanneer in 1935 de *Marine Academie* tot stand komt, dan is zij niet echt een *creatio ex nihilo*. U merkt het eens te meer, en niet zonder enige bijbedoeling, is het op het Antwerpse Stadhuis, sedert kort, niet ongehoord wat Latijn te plegen. Als gevolg van de geslaagde expeditie en overwintering van de *Belgica* in Antarctica in 1897-1899 onder leiding van Adrien de Gerlache de Gomery, zal de *Belgische Zeevaartbond* – beter gekend als de *Ligue Maritime Belge* – worden opgericht. Het doel van deze organisatie was de maritieme gedachte in België te verspreiden en de scheepvaart in alle opzichten te promoveren. Binnen de *Belgische Zeevaartbond* zou weldra een historische afdeling worden opgericht, die op haar beurt tot de stichting van de *Marine Academie* zou leiden, onder de bezielende kracht van Henry De Vos (1887-1973), haar eerste voorzitter (1935-1972)¹.

¹. Over Henry De Vos, zie P. VANDENSTEEN, *Panegyriek van een ambtenaar*. In: *Mededelingen van de Marine Academie*, XXIII, 1973-1975, pp.1-14.

Parallellisme dus met de aloude Franse *Académie de Marine*, maar anderzijds merkt men ook de omgekeerde ontwikkeling, daar waar de wetenschappelijke expeditie van de *Belgica* voorafging aan het oprichten van een ideële organisatie die de belangen van de scheepvaart zou gaan behartigen.

The other way round, maar toch.... Ik breng even in herinnering dat de huidige *Belgica* – het dienstverlenend oceanografisch onderzoekschip dat onder de vlag van de Belgische marine vaart – op stapel werd gezet na lang aandringen van wetenschappelijke middens en de Marine Academie, en niet in het minst van professor Philip Polk, marinebioloog, toen hoogleraar aan de Vrije Universiteit Brussel... en, tevens lid van de Marine Academie. Niet te verwonderen dat enkele leden van de Academie verscheidene keren zijn ingescheept op de *Belgica*... dus, de Academie ook op de golven.

Van oudsher zijn de koopvaardij – op de lange vaart – en de oorlogsmarine zowat overal in Europa in elkaar vervlochten geweest. Deze vervlechting steunt op een lange traditie, gegroeid door het feit:

- dat de koopvaardijvloot op de grote vaart, samengesteld was uit gewapende schepen,
- dat de hiërarchie aan boord veel gelijkenis vertoonde,
- dat dezelfde nautische kennis vereist was en de opleiding vaak gemeenschappelijk was,
- en dat op dezelfde zeeën gevaren werd.

Kortom milieu, kennis en beroeps cultuur waren in elkaar verstrengeld.

In het prille België was dat niet anders. De heropleving van een eigen Belgische scheepvaart, waarvan de aanzet plaats gegrepen had onder Napoleon en bestendigd werd door koning Willem I ten tijde van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, werd na de Belgische onafhankelijkheid versneld als gevolg:

- van de industrialisatie,
- gekoppeld aan de uitbouw van de Belgische havens,
- van de kolonisatie

- en van de toenemende emigratie vanuit Centraal en Oost-Europa via België naar de Nieuwe Wereld.

De oprichting van de kortstondige *Koninklijke Belgische Marine* (1831-1862) moet in die evolutie gesitueerd worden. Burgerlijke scheepvaart en oorlogsmarine vielen toen onder eenzelfde 'ministeriële' noemer. Beide waren immers aan elkaar complementair. Het verklaart waarom in de schoot van de *Marine Academie* het onderscheid tussen koopvaardij en oorlogsmarine dan ook niet werd gemaakt.

Op het ogenblik van de stichting van de *Marine Academie*, tijdens het interbellum, beschikte België weliswaar niet meer over een eigen oorlogsmarine. Wat slechts met moeite nog tot haar bevoegdheden zou kunnen gerekend worden, namelijk de bewaking van de kustwateren en het waarborgen van de veiligheid van de scheepvaart, overschreed nauwelijks het papieren stadium. Officieren en matrozen waren overgestapt naar de Staatse Vloot. En wat tijdens het interbellum nog van de Marine overbleef, ressorteerde niet eens onder het Ministerie van Oorlog maar onder dat van Verkeerswezen¹.

Een ander typisch voorbeeld van de verstengeling tussen koopvaardij en marine is dat, in 1939, Henry De Vos, directeur-generaal van het Zeewezen, sedert 1931 en tot in 1952 – hij was de opvolger in die functie van Adrien de Gerlache – en voorzitter van de *Marine Academie*, één van de stuwende krachten was achter het initiatief om in volle mobilisatietijd aan de vooravond van de Tweede Werldoorlog het 'marinekorps' op te richten². Deze context verklaart de herkomst van de benaming *Marine Academie*.

III. *Organisatie en werking*

Naar het voorbeeld van andere wetenschappelijke academies die in klassen zijn ingedeeld, bestaat de *Marine Academie* uit verscheidene

¹. De overheveling van de in 1946 opgerichte Zeemacht naar Landsverdediging zal pas in 1949 worden voltrokken.

². Zie J. VAN RAEMDONCK, *Het Belgisch Marinekorps 1939-1940*. Coll. *België in oorlog*, XXII. Erpe, 2000.

afdelingen. Aanvankelijk waren er drie: de afdeling *Scheepsarcheologie, Scheepvaartgeschiedenis en Zeerecht*, de afdeling *Zeevaart en Scheepsbouwtechniek* en de afdeling *Oceanografie*. Kort na de Tweede Wereldoorlog werd een afdeling *Iconografie* opgericht. Sinds haar ontstaan heeft de Academie immers omvangrijke iconografische collecties aangelegd, naast een imposante bibliotheek die geïntegreerd werd in die van het *Nationaal Scheepvaartmuseum* te Antwerpen. De banden tussen het museum en de Academie waren immer zeer hecht geweest. Niet alleen was de zetel van de Academie tot voor kort in het Steen zelf gevestigd, zoals trouwens het Nationaal Scheepvaartmuseum, de Academie was niet zelden de wetenschappelijke consulente van het museum.

In 1957 werden nieuwe statuten ontworpen; de afdelingen kregen nieuwe benamingen waarbij de specificatie van de nautische wetenschappen werd geïntegreerd. In 1972 werd het zeerecht van de afdeling *Scheepsarcheologie en Scheepvaartgeschiedenis* afgesplitst en ondergebracht in de nieuwe afdeling *Zee- en Binnenvaartrecht en Economie*. Met lichte wijzigingen in de benamingen zijn de afdelingen sinds 2014 nog vijf in getal: de klasse *Scheepvaartgeschiedenis, Scheepsarcheologie en Iconografie*, de klasse *Zeescheepvaart, Oceanografie, Hydrografie & Meteorologie*, de klasse *Scheepsbouw, Scheepstechniek & Waterbouwkunde*, de klasse *Zee- & Binnenvaartrecht & Economie*, en de jongste telg, tegelijkertijd een innovatie, de klasse *Maritieme en Strategische Studies*.

Zoals het een traditie is in wetenschappelijke academies is de *Marine Academie* – die het juridisch statuut van v.z.w. heeft – samengesteld uit werkende of effectieve leden (maximum 30), geassocieerde of toegetreten leden (maximum 50) naast ook nog buitenlandse of corresponderende leden. Het lidmaatschap wordt verworven door de kandidaat die een oorspronkelijke studie of de resultaten van navorsing in één der klassen kan voorleggen en verdedigen. Na bespreking en goedkeuring binnen de klasse, kan de kandidaat via de Raad van Bestuur als toegetreten lid worden voorgedragen. Het is echter de Algemene Vergadering die soeverein bij absolute meerderheid tot de opname beslist. In de regel na zes jaar, en voor zover het maximum der effectieve leden niet is bereikt, kan een geassocieerd lid door de

algemene vergadering tot effectief of werkend lid worden gepromoveerd. Het gebeurt ook dat een kandidaat tot het lidmaatschap wordt voorgedragen, na een lezing in een openbare vergadering te hebben gehouden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de academische openingszitting. De teksten van de studies, van de lezingen en voordrachten kunnen integraal in aanmerking komen voor publicatie in de *Mededelingen / Communications* of nog als afzonderlijke publicatie¹.

In 1985 heeft koning Boudewijn de *Marine Academie* het predicaat koninklijk toegekend, waarna zij omgedoopt werd tot *Koninklijke Belgische Marine Academie – Académie royale de Marine de Belgique*, enerzijds om de verwarring met de Franse *Académie de Marine*² te voorkomen, en anderzijds, gelet op het nationale, zegge federale karakter en op de tweetaligheid van de Belgische instelling.



Overhandiging van de officiële brief van 7 februari 1985 waarbij de Marine Academie gemachtigd wordt de titel "Koninklijk" te voeren door de Heer A. Kinsbergen, Gouverneur van de Provincie Antwerpen, aan W. Debrock, voorzitter, in het bijzijn van J. Vynckier (links), secretaris-generaal en A. De Vos (uiterst rechts), penningmeester van de Academie.

In 1994 heeft het koning Albert II behaagd zijn hoge bescherming te verlenen voor een periode van vijf jaar, termijn die telkenmale hernieuwd werd. Bij de troonsbestijging van de huidige vorst, heeft het Z.M. koning Filip behaagd de hoge bescherming te willen continueren. De Academie gaat er immers prat op dat de Prins van Luik sedert 1961 en totnogtoe erelid is gebleven, en dat sedert het jaar 2000 Z.K.H. Prins Laurent in diezelfde hoedanigheid is opgenomen.

¹. De *Mededelingen – Communications* worden periodisch uitgegeven; sedert 1936 verschenen 35 volumes in de reeks.

². Sedert 1792 is de Franse academie als gevolg van de Franse Revolutie echter geen koninklijke academie meer.

IV. De Leden

Vanzelfsprekend hebben de leden van de Academie, zij het effectieve, geassocieerde of buitenlandse, rechtstreekse of onrechtstreekse banden met de maritieme sector, meestal beroepshalve. De indeling in klassen geeft reeds een indicatie over de verscheidene en verschillende maritieme beroepssectoren of disciplines waarin de leden bedrijvig zijn: maritieme juristen, economen gespecialiseerd in transporteconomie, inzonderheid met betrekking tot de scheepvaart, officieren van de marine of uit de koopvaardij, loodsen, havenkapiteins, hogere ambtenaren van het Zeewezen, nautici, historici, geografen, museologen en archivariissen, scheepsbouwers en reders, tot zelfs marineschilders en maritieme journalisten.

De functie die men bekleedt of het beroep dat men uitoefent in de maritieme sector volstaat nochtans niet om als lid te worden opgenomen. In de grond is het zelfs geen voorwaarde om toe te treden. Zoals reeds aangestipt, moet de kandidaat een originele studie of de resultaten van wetenschappelijk onderzoek i.v.m. een maritiem thema of aspect kunnen voorleggen. M.a.w. een lid wordt verondersteld wetenschappelijk of professioneel bij te dragen tot de kennis of de praktijk van de scheepvaart, in welke discipline ook, maar toch meer dan een doorsnee collega uit het vak. Het gaat immers om de bevordering van wetenschappelijke disciplines. Men gaat er van uit dat hij/zij na zijn toetreding minstens even actief blijft in zijn specialiteit.

Het relatief kort bestaan van de Academie, en de in ons land eerder matige interesse vanwege de overheid voor de scheepvaart, laat niet toe evenveel ronkende namen van leden op te sommen die even prestigieus klinken als die van de nu meer dan 250 jaar oude Franse academie. Wanneer de *Marine Academie* werd opgericht, was de tijd van de grote ontdekkingsreizigers reeds lang voorbij. Men kan nochtans verwonderd opkijken dat Adrien de Gerlache de Gomery of zelfs andere leden van het internationaal wetenschappelijk team aan boord van de *Belgica* niet zijn toetreden [Henryk Arctowski (1871-1958), Emile Danco (1869-1898), Roald Amundsen (1872-1928), Fredericq Cook (1865-1940), Emile Racovitza (1868-1947), Antoine Dobrowoski (1872-1954), Georges

Lecoïnte (1869-1929)]. Er is een verklaring: op het ogenblik dat de Academie boven de doopvont werd gehouden, waren zij ofwel reeds overleden of teruggekeerd naar hun moederland. Maar zelfs een Gaston de Gerlache, zoon van Adrien, werd nooit lid, hoewel hij ooit een lezing hield in de Academie.

Anderzijds zijn reders en scheepsbouwers in de recentere periode weinig talrijk geweest. Gelet op de tanende om niet te zeggen haast verdwenen scheepsbouw in eigen land, zal deze categorie in de nabije toekomst waarschijnlijk ondervertegenwoordigd blijven. Dat geldt dan weer niet voor specialisten in transporteconomie of havenproblematiek, en evenmin voor maritieme juristen en historici. Van bij de stichting zijn maritieme historici sterk aanwezig geweest: vaak universiteitsprofessoren of archivariissen, conservators van musea maar ook autodidacten op het gebied.

Enkele namen van overledenen kunnen ter illustratie worden geciteerd. Onder de historici: Albert de Burbure de Wezembeek, Jan Denucé, kanunnik Floris Prims, kunsthistoricus Frans Smekens, Albert Tonneau en Jules Van Beylen, stadssecretaris en volkskundige K.C. Peeters. Bij de ingenieurs scheepsbouwers en scheepsarchitecten zijn de namen van Robert Dauwe, Jozef Beukeleers, André Lederer en Hugo Van Kuyck niet onbekend. Onder de kunstschilders treft men Maurice Seghers en

Léon baron Frédéric aan.



Albert Lilar

Bij de maritieme juristen kan men niet voorbij de figuur van oud-minister Albert Lilar, voormalig voorzitter van het *Comité Maritime International*. Bij de marine-officiëren, waaronder een aantal stafchefs, dienen te worden vermeld: commodore L.J.J. Robins, en in de vroege periode zelfs de commandant van het *Korps Zeelieden en Torpedisten* (1923-1927), luitenant-kolonel Adhémar Van de Velde en kapitein-commandant Jacques Delstanche, bevelhebber van het 3^{de} Escadrille van het

Marinekorps. Vele nautici, meestal verbonden aan de Hogere Zeevaartschool, waren of zijn lid van de Academie.

In de categorie der buitenlandse leden is het bijna vanzelfsprekend dat men leden van de Franse *Académie de Marine* terugvindt. In 1946 is Jean Marie, voorzitter van de Raad van Bestuur van de *Compagnie Générale Transatlantique*, lid van beide academies. Dat was evenzeer het geval van de maritieme juristen Léon Moreel en Jacques Villenau. Ook Fransen, niet-leden van de Franse academie, traden toe. Reeds in 1936 werden G. Lefranc en D. Gernez als buitenlandse leden opgenomen; beiden waren kapitein ter lange omvaart en ere-luitenant-ter-zee in de Franse marine. In 1946 wordt Marcel Destombes, kapitein i.o. en luitenant-ter-zee 1ste klas (r), tevens een bekend cartograaf, lid. In de jaren tachtig trad vice-escaderadmiraal J. Brasseur-Kermadec toe. Anderzijds werden ook leden van de Belgische Academie in de Franse opgenomen. Deze eer viel Walter Debrock en Lionel Tricot te beurt. Het wijst erop dat de banden met Frankrijk zeer hecht waren, en niet in het minst met de Franse academie.

In 1974 vereerde een officiële delegatie van de *Académie de Marine* haar Belgische zustervereniging met een bezoek. In mei 2000 kwam een even talrijk delegatie opnieuw op werkbezoek bij de *Marine Academie*. Zeer recentelijk kwamen zij nogmaals in België op bezoek naar aanleiding van de herdenking van evenementen in het kader van de Eerste Wereldoorlog, meer bepaald de deelname van de Franse marinefuseliers o.l.v. van admiraal R'onarch. Deze Franse troepen die aan het Belgische front ingezet werden in de streek van Roeselare, telden na verloop vele gesneuvelden in hun rangen.

Ook uit andere landen werden buitenlandse leden aangetrokken: uit Nederland, Duitsland, Groot-Brittannië, Italië, Portugal en de Scandinavische landen. Een gezamenlijk colloquium werd ooit in Antwerpen gehouden, samen met de Portugese *Academia de Marinha*.

De band met het *Nationaal Scheepvaartmuseum* maakt dat tal van leden van de *Marine Academie* ook lid zijn van de *Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum*. Dat geldt in zekere mate ook voor de *Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen* en voor het *Wetenschappelijk Comité voor Maritieme Geschiedenis* ressorterend onder de *Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen en Kunsten van België*, comité dat trouwens bijna uitsluitend is samengesteld uit leden van de *Marine Academie*.

Hoeft het nog in de verf te worden gezet dat leden van de Academie in tal van andere maritieme organisaties aanwezig zijn – wat vanzelfsprekend is – en, hoe paradoxaal ook, in de herrezen *Belgische Zeevaartbond* waaruit, zoals wij het reeds aanstipten, de Academie is ontsproten.

V. *Founding Fathers*

Ik wil dan toch even stilstaan bij twee zeer markante figuren, beiden behorend tot de *founding fathers* van de Academie.

1. *Henry De Vos (1887-1973)*



Geboren te Antwerpen in 1887 en langs moederszijde verwant met Jan Van Rijswijck, burgermeester van Antwerpen, behaalde Henry De Vos het doctoraat in de rechten aan de Katholieke Universiteit Leuven. Als stagiair geraakte hij snel betrokken bij het maritiem recht. Hij oriënteerde zich echter naar een administratieve carrière en trad in voorlopige staatsdienst bij de regering in Le Havre in 1916 als juridisch adviseur. Een nota van toenmalig minister Paul Segers, Minister van Spoorwegen,

Zeewezen, Posterijen en Telegrafien gericht aan de directeur-generaal van het Zeewezen vermeldt: *“J’ai prié Mr. Henry 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 tres <sic> bien le flamand. Il a de l’intelligence, du tact, et de l’expérience. Il aime le travail.”*¹

Hij zou vrij snel opklimmen in de hiërarchie van de overheidsdienst: bestuursinspecteur in 1920, inspecteur-generaal in 1928 en directeur-

¹. P. VANDENSTEEN, Panegyriek van een ambtenaar. In: Mededelingen – Communications (KBMA), XXIII, p.2.

generaal in 1931 tot in 1952 bij het Zeewezen. Kort na de Eerste Wereldoorlog ijverde hij voor de recuperatie van de inbeslaggenomen schepen tijdens de krijgsverrichtingen. Het leidde tot een succesvol resultaat, want op de intergeallieerde conferentie te Spa verwierf België de restitutie van 130.000 ton, zowat een 40-tal schepen. De koopvaardijvloot maakte de oorlogsschade *ad hoc* zo goed als ongedaan.

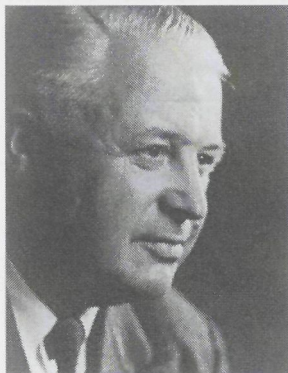
Hij nam ook deel aan de eerste baanbrekende conferenties van de *Internationale Arbeidsorganisatie* en droeg bij tot de oprichting van de *Bedrijfsraad voor de Koopvaardij*, een paritair organisme dat advies verstrekt over alle aangelegenheden betreffende het werk aan boord en de lonen. Onder Maurice Lippens, minister bevoegd voor het Zeewezen, en dankzij De Vos die in zijn kabinet was opgenomen in 1930, werd in 1931 een wetsvoorstel ingediend tot oprichting van de *Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Zeevaart* met een kapitaal van 100 miljoen BEF. Het zou echter tot 1935 duren vooraleer het in een gewijzigde vorm gerealiseerd werd. Onder druk van het oorlogsgevaar werd kort voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog de *Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico* opgericht; dat was in augustus 1939. Deze maatregel werd doorslaggevend voor de heropbouw van de koopvaardijvloot vanaf 1947. Henry De Vos speelde ook nog een stuwende rol in het oprichten van een *Marinekorps* kort voor het uitbreken van de oorlog. Het betrof een hybride korps met vlottend materieel, officieren en manschappen geleverd door het Bestuur van het Zeewezen en van het Leger. Ondanks het kortstondige bestaan van het korps, verrichtte het niettemin nuttig werk bij het ontmijnen en de evacuatie uit de Belgische havens.

Op bevel van de Duitse bezetter werd Henry De Vos in november 1940 uit zijn functie van directeur-generaal ontzet. Hij trad dan toe tot het Gewapend Verzet. Na de oorlog zette hij zich andermaal in voor de recuperatie of restitutie van inbeslaggenomen koopvaardij-schepen. Het zou evenwel tot in 1952 duren vooraleer het peil van de tonnenmaat van vóór 1940 opnieuw werd ingehaald.

Ondertussen, en zoals reeds vermeld, had Henry De Vos, in 1935, het initiatief genomen om de *Marine Academie* te stichten, naast het in 1936 opgerichte *Bestendig Comité der Congressen van de Zee*, voorloper van het *Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda* dat hij als voorzitter heeft geleid

van 1951 tot 1970, en nog de vzw *De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum* in 1939 en de vzw *Marinejeugd* in 1947.

2. Hugo Van Kuyck (1902-1975)



Een andere figuur, lid van de Academie, die niet onvermeld kan worden gelaten is Hugo Van Kuyck¹. Hij was enigszins turbulent in zijn jeugd als leerling aan het Koninklijk Atheneum te Antwerpen. De directeur schreef immers zijn vader aan: "... Ten zeerste bekommerd en teleurgesteld, aanzie ik het als mijn plicht de hierna volgende vaststelling aan Uw oordeel te onderwerpen. Bij nazicht van de schoolrapporten en na overleg met zijn leraars, komt het mij voor dat de leercapaciteiten van Uw zoon Van Kuyck, Hugo, als

regelmatig leerling van onze instelling ingeschreven, betreurenswaardig nul zijn. Het schijnt inderdaad onmogelijk dat hij zijn studies op een nuttige wijze tot een goed einde brengt." Dat beloofde op het eerste gezicht geen succesvolle toekomst. Misschien had Van Kuyck teveel hooi op zijn vork genomen, want hij volgde tegelijkertijd de afdelingen Hout en Elektriciteit aan een technische avondschool. Maar hij had zich ook ingeschreven in de richting architectuur aan de *Academie voor Schone Kunsten* in de Mutsaertstraat. Hij had immers een passie voor het bouwen van zeilschepen waarin hij eigen financiële middelen in stak wat hem met de regelmaat van de klok platzak maakte. Toen hij ooit in Kiel verzeild geraakte in 1924 en opnieuw platzak zijn vader vroeg om geld op te sturen, telegrafeerde zijn vader laconisch: "Het geld is en blijft hier."

Uiteindelijk schreef hij zich in aan de *Ecole Spéciale du Génie Civil et des Arts et Manufactures*, geannexeerd aan de Gentse universiteit, waar hij de studies van burgerlijk ingenieur aanvatte in 1927 (tot 1932)

¹. Charles Emmanuel Schelfhout, *Dans le sillage d'Hugo Van Kuyck: un belge d'exception*. 1988.

Aan de Oostendse Zeevaartschool behaalde hij in 1936-1937 het brevet van stuurman en schipper ter kustvaart geldig voor de Particuliere Pleziervaart. Tussen haakjes, deze cursus voor niet-beroepslui, was het resultaat van een zoveelste initiatief van Henry De Vos. Langs die weg was Van Kuyck als één der *founding fathers* betrokken bij de oprichting van de Academie. Voor *yachtmen* verstreekte hij onderricht in het kader van de volksuniversiteit Maurits Sabbe en werd hij bibliothecaris van de *Royal Yacht Club van België (RYCB)* en medewerker van de *Lloyd Anversois*.

Zijn interesse voor stedenbouw maakte dat hij voor lezingen uitgenodigd werd in Zweden en Denemarken maar ook als "lecturer" in urbanisme aan de Yale University.

Vermoedelijk geïnspireerd door het initiatief van de Gerlache, die de expeditie van de *Belgica* had uitgereed onder de vlag van RYCB, vatte Van Kuyck het plan op om een reis rond de wereld voor hydrografisch onderzoek te ondernemen onder dezelfde vlag. Hij nam hiervoor contact op met Victor Van Straelen, directeur van het *Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen* en met het NFWO om de expeditie te patroneren. Hij liet een jacht bouwen op de werven van Cockerill te Hoboken. Het schip de *Askoy* werd te water gelaten, een bemanning werd aangemonsterd (waarvoor de Franse vulcanoloog Haroun Tazieff solliciteerde) en men koos het ruime sop. Van Kuyck scheepte zelf in maar onderbrak de reis in Latijns-Amerika. De *Askoy* werd in 1942 opgeëist door de *U.S. Coast Guard* en aangewend in de duikbotenbestrijding in de Atlantische Oceaan.

Maar nu komt toch het meest markante. In de woelige meidagen van 1940, belandde Van Kuyck in Frankrijk waar Paul-Henri Spaak, minister van Buitenlandse Zaken, hem de laatste "courrier diplomatique" voor ambassadeur Theunis in Washington toevertrouwde. De Belgische Regering in Poitiers verleende hem een volmacht om desgevallend een Belgisch schip op te eisen om de opdracht uit te voeren. Van Kuyck slaagde in zijn opdracht en belandde opnieuw in de Verenigde Staten. Aan de Richmond University (Virginia) sleepte hij in 1941 het diploma van architect in de wacht, hij gaf lezingen aan het Massachusetts Institute of Technology (MIT) en werd ten slotte gecontacteerd door de *Engineer Board* van de US Army in Fort Belvoir (Virginia). Hem werd

voorgesteld om als *'consulting engineer'* met de graad van luitenant tot het Amerikaanse Leger toe te treden. Deze overstap werd cruciaal; want van toen af hield hij zich met camouflage technieken bezig en werd hem als kapitein de leiding toevertrouwd van de *Development Section* van de *Headquarter Engineer Amphibian Command* in Edward Camp (Mass.). Hij droeg bij tot de ontwikkeling van de "ducks"; dit zijn omgebouwde vrachtwagens van General Motors Cy. die als amfibievoertuigen op de stranden van Cape Cod (Mass.) werden getest.

In 1943 wordt hij als majoor gemuteerd naar de *Mapping and Aerial Photo Section* om ten slotte naar het *Assaults Training Center* in Devonshire (GB) te worden overgeplaatst. Aldaar werd hij de grondlegger en uitvoerder van de planning van de landing in Normandië in 1944. De kusten van Denemarken tot Spanje bracht hij in kaart, met behulp van infrarode en luchtvaartfotografie, informatie ingewonnen bij de Weerstand, de studie van getijden en stromingen en de verkenning van de stranden met miniduikboten van de *Combined Operation Pilotages Parties*. Lessen werden getrokken uit de mislukte landing in Dieppe in augustus 1942. Met de geallieerde militaire staf schoot Van Kuyck bijzonder goed op. Met landgenoten zowel in Washington en Londen viel het minder mee omdat hij in een Amerikaans legeruniform rondliep. Hij kon echter op steun rekenen van baron Kronacker, toenmalig militair attaché in Londen. De kritiek zou hem na de oorlog toch nog achtervolgen.

Bij de landing in Normandië loopt hij tussen de duizenden soldaten het strand van Omaha Beach af met een metalen peilstok om de strandbodem af te tasten. Als majoor voert hij er het bevel over de *Beach Survey Party*. Na de landing in Normandië blijft hij aan het front op Walcheren als cartograaf van de *Beach Intelligence Section*, later nog in Birma en bij Okinawa in 1945 om er de landing voor te bereiden. Hij wordt ten slotte tot luitenant-kolonel gepromoveerd. Na de oorlog zal Kronacker Van Kuyck inschakelen als technisch raadgever in zijn plan voor de heropbouw van het naoorlogse België.

Eens hij in 1947 in België terug is, wordt zijn indienstneming bij het Amerikaanse Leger als euvel aangerekend en wordt hem slechts de graad van ere-sergeant verleend. Werkelijk een degradatie, terwijl hij titularis was van de *Legion of Merit* (US Army), de *Air Medal* (US Air Force), de *Order of the British Empire*. Een zware vernedering, eerlijk

De Koninklijke Belgische Marine Academie: 80 jaar op de golven en aan de wal

gezegd. Geen sant in eigen land, zou ik zeggen. In 1950 wordt hem dan toch de Leopoldsorde verleend en de graad van korvetkapitein (R) in de Belgische Zeemacht. Hij wordt als corresponderend lid in de *Koninklijke Academie voor Wetenschappen Letteren en Schone Kunsten van België* opgenomen. In 1959 wordt hij voorzitter van RYCB. De aanschaf en ombouw van de schooltjalken *Ortelius* en *De Gerlache* moeten op zijn conto worden geschreven. Een nieuw jacht, de *Asloy II*, zette hij op stapel, maar verkocht die nadien aan... Jacques Brel.

Als architect staat hij bekend als de ontwerper van het Bell Telephone gebouw, het Ebesgebouw, beide in 1955 in Antwerpen, van 1800 sociale woningen in torengedebouwen op de Luchtbal, van de gebouwen van General Motors eveneens op de Luchtbal en dat van Dredging International in Zwijndrecht, van het torengedebouw van de Sociale Voorzorg, het UNO-paviljoen op de Expo 58, het gebouw van de Generale Bankmaatschappij en het Rijksadministratief Centrum, alle in Brussel, Ford Genk, Exxon Chemical International Inc. in Machelen, Procter & Gamble in Strombeek-Bever, om maar de voornaamste te noemen. Deze gebouwen hebben natuurlijk niets te maken met de Marine Academie noch met de scheepvaart. Het toont wel aan dat Van Kuyck veel in zijn *mars* had.

Kortom, een groot figuur, en.... hier gaat het om, lid van de Academie tot aan zijn dood in 1975. Ik dacht het de moeite waard om hem vandaag op te nemen in mijn redevoering.

Welke instelling ook, en dat geldt evenzeer voor de Marine Academie, wordt alleen maar 'groot' dankzij haar leden. Zoals Toynbee ooit schreef dat, "*history is the biography of great men*", zo zal ook de *Koninklijke Belgische Marine Academie* pas beroemd, gelauwerd en onmisbaar worden, dankzij tal van haar leden

VI. Werkingsmiddelen

Misschien wordt de *Marine Academie* ooit verheven tot een meer officiële status, op gelijke voet met de gevestigde koninklijke academies van het Rijk. Dat ligt niet onmiddellijk voor de hand; want, in tegenstelling tot de traditie in andere landen, is het wetenschappelijk onderzoek in België in

hoofdzaak een opdracht toevertrouwd aan de universiteiten, en sinds een paar decennia, dankzij het HOLT-decreet, ook aan de hogescholen van het lange type¹. De eerste doctors in de nautische wetenschappen zijn afgestudeerd aan de Hogere Zeevaartschool, geassocieerd aan de UA.

Men mag verhopen dat maritiem wetenschappelijk onderzoek daadwerkelijk aan universiteiten of hogescholen intens bedreven zal worden. Het blijft een opdracht voor de *Marine Academie* om daarop te waken. En dat de dienst op zee onlosmakelijk verbonden mag blijven aan de wetenschap bedreven door kamergeleerden, en dit is zonder pejoratieve insinuatie; want, zoals de spreuk van de *Marine Academie* luidt, *navigare necesse est...*

* * *

*

¹. Zie C. KONINCKX, *Maritiem Hoger Onderwijs en Wetenschappelijk Onderzoek. In het kielzog van het HOLT-decreet*. In: *Nautilus*, LXXXII, 1991, pp.264-270.

Voorzitters

- 1935-1972 Dr.jur. Henry DE VOS, directeur-generaal van het Zeewezen
1972-1986 Dr. Walter DEBROCK, administrateur-generaal van de Diensten voor
Nederlandse Cultuur
1986-1993 Lic. Jacques VYNCKIER, kapt. l.o., bestuursdirecteur op het Bestuur
van het Zeewezen en van de Binnenvaart
1993-2002 Dr. Christian KONINCKX, hoogleraar Vrije Universiteit Brussel
2002-2013 Divisie-Admiraal ir. Michel VERHULST, stafchef van de Marine
2013- Dr.jur. burggraaf Louis le HARDY de BEAULIEU, Professor UCL

Secretarissen-generaal

- 1935-1939 Karel VRANCKX, luitenant l.o. [secretaris]
1940-1957 Albert TONNEAU, historicus [algemeen secretaris 1940-1952]
[secretaris-generaal 1952-1957]
1957-1971 Dr.jur. Jacques DAUW, advocaat
1972-1986 Lic. Jacques VYNCKIER, kapt.l.o., hoofdwaterschout der Schelde
1986-1993 Dr. Christian KONINCKX, hoofddocent Vrije Universiteit Brussel
1993-2002 Dr.jur. Lionel TRICOT, advocaat, emeritus hoogleraar
2002-2012 Mr Walter VERSTREPEN, Advocaat
2002- Daniel SERVATY, jurist, kapitein-ter-zee (R), commandant Navdetant

* *

*