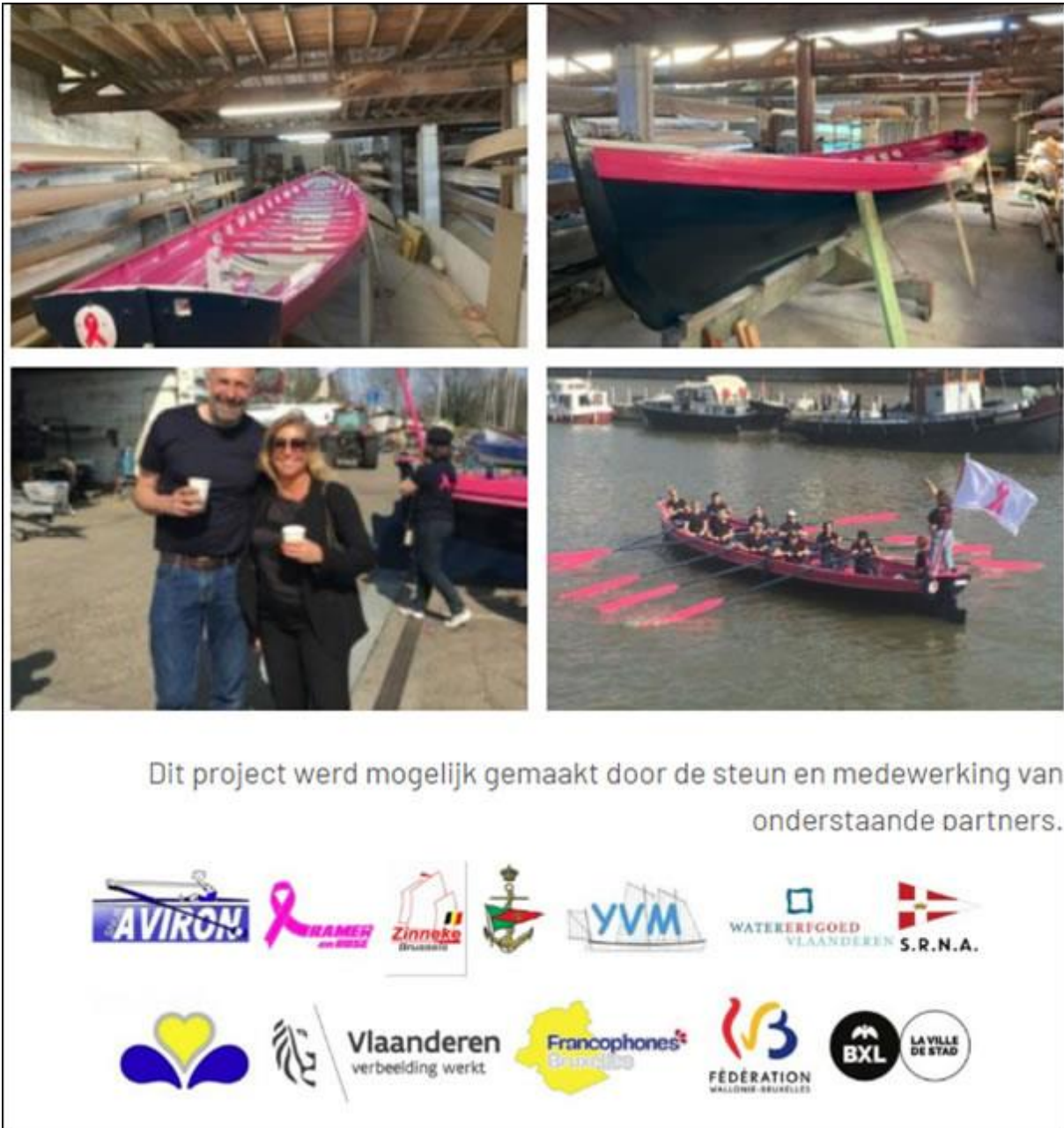


Inséré 06/09/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 06/10/22



Inséré 08/09/22 DOSSIER Enlevé 08/10/22

## The Shipping Industry Is Increasingly Embracing Environmental Sustainability

The plastic continent — and how to tackle it — may be hogging the headlines, but the shipping industry – frowned upon as a notorious polluter on a massive scale – is also being effectively reined in and compelled by law to go green. EU legislation and the International Maritime Organisation (IMO) are wielding their increasingly environmental sustainability vision and doing so in a holistic manner that is impacting shipping worldwide. Indeed the targeted spheres are:

- Sea transport of toxic waste

- Dismantling of ships
- Sulphur emissions

In all fairness, a more environmentally conscious shipping industry has long been taking shape.

### **Sea transport of toxic waste**

Spearheaded by the United Nations Environment Programme (UNEP), the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal (Basel Convention), set the ball rolling to mitigate the risks of transporting toxic waste across the oceans in 1989. Despite expected resistance and taking three years to be enforced, the ratification of 186 countries provided a step in the right direction.

The Basel Convention was aimed at reducing the transfer of hazardous waste from developed to less developed countries, but not prohibiting them. Thus the Basel Convention relies on the 'prior informed consent' of the authorities of the respective importing countries to ensure that any hazardous waste is treated in an environmentally sound manner by the importing countries in question. While environmental issues began to gain traction, the Basel Convention could not guarantee a foolproof outcome, more so when 1-off cases were occasionally allowed to bypass the rules.

An attempt at more stringent control was adopted in 1995, when the Basel Convention introduced its 'Ban Amendment' to prohibit the export of all toxic waste from OECD to non-OECD countries. Yet, once again, insufficient ratification proved a stumbling block. Indeed, the Ban amendment will enter into force on December 5, 2019, since Croatia ratified it on September 6, 2019, being the last ratification required to meet the three-fourths (of the State Parties to the Basel Convention) ratification threshold.

The Basel Convention's effectiveness in regulating ship recycling began to lose favour, since its code of practice was not comprehensive enough, particularly as the adverse impact of climate change started to dominate political agendas.

This goaded the EU to enforce the Basel Convention, the 'Amendment Ban' and the OECD Decision C (2001)107/FINAL, unilaterally in 2006 through its Regulation (EC) No 1013/2006 on shipments of waste, known as the European Waste Shipment Regulation (WSR). The WSR includes a ban on the export of hazardous wastes to non-OECD countries, as well as a ban on the export of waste for disposal. This stipulated that, since the dismantling of ships was now deemed as 'hazardous waste' and as long as the conditions adopted by the WSR are satisfied, no end-of-life ship leaving any EU port could be exported to a non-OED country to be scrapped. In fact, the concept of flag state was once again waived off. The outcome of this regulation did not prove successful so in order to strengthen Member States' inspection systems, WSR was amended in 2014 through Regulation (EU) No 660/2014 of 15 May 2014.

### **Dismantling of Ships**

The arduous and hazardous dismantling of old and decommissioned vessels is a nightmare on all fronts – health & safety, logistical and environmental. More so when carried out on beaches – a horrifying reality – especially in the Far East. The complexities involved also need to factor in the skewed size-age distribution of the world's fleet, since smaller ships operating in domestic waters weather much better than large ocean-going vessels that tend to be scrapped at around 25 years of age. Moving towards a circular economy, however, has been piling on the pressure for greener solutions that obviously recognize ship recycling as the best solution for ships ceasing operations.

In May 2009, the Hong Kong International Convention (Hong Kong Convention) for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships brought 63 countries together to formulate guidelines that would mitigate the operational and environmental risks involved in the reprocessing and scrapping of ships in the world's recycling locations. As a result, the Hong Kong Convention addressed human health issues vis-a-vis working conditions, particularly workers' occupational and safety conditions at the ship recycling facilities

(defined areas used for ship recycling). Basics such as providing workers with adequate protective equipment and training became mandatory, while a nearby hospital became another prerequisite.

The complexities in compiling these guidelines and subsequent compliance were further shackled (and continue to be shackled) by the entry into force criteria which were bound to:

- a minimum number of ratifications;
- ratified states should represent 40% of world merchant shipping by gross tonnage;
- a combined maximum annual ship recycling volume of the said states should amount to at least 3% of their combined merchant shipping tonnage during the preceding 10 years.

Four years on, the European Union entered the fray in the role of champion and reinforcement of the said Hong Kong Convention. Given its clout of 35% ownership of the global merchant fleet and its mission to raise the standards bar, the EU adopted its Regulation on Ship Recycling at the end of 2013 allowing a 5-year grace period until full implementation; the regulation is effective from January 2019. From the very beginning of 2019, a new chapter regarding the recycling of vessels began to be written.

Touted as “the only legally binding and comprehensive instrument on ship recycling in force in the world today,” EU Regulation No. 1257/2013 stipulates that all EU-flagged vessels have to be dismantled according to strict guidelines in one of the approved European List shipyards. Although most of these yards are located within the EU, a few are situated in Turkey and the U.S.A. Significantly, the invitation is open for other shipyards to join the list as long as they meet the stringent requirements. As for the European List of Authorised Ship Recycling Facilities, this has been last updated on 17 June 2019 by the Commission’s Implementing Decision 2019/995 of that date. At the same time, the EU has come under fire for stalling a number of applications.

Nevertheless, even the most cynical of skeptics cannot dispute that the EU Regulations are a step in the right direction of sustainability, especially since no specific global rules on ship recycling exist. Putting lives and the planet at risk is no longer acceptable. Minimizing waste and repurposing valuable materials – primarily steel – point to another two linked priorities. These in turn both reduce the need for mining while creating a lucrative market buoyed by perpetual recycling.

Any detractors of the EU’s Ship Recycling Regulation were recently put in place by the criminal prosecution in Rotterdam of Seatrade in March 2018, after its directors were found to have breached existing EU regulations by indirectly selling ships to scrap yards in non-OECD countries. The implications of this case amply manifest that no ship owner (of any flag) can ‘mis-declare’ its intended destination when leaving European waters for recycling and hope to get away with violation of the rules. Even more significantly, resorting to reflag outside Europe to avoid pertinent regulation will fall under scrutiny to ascertain that bypassing the rules is not intended.

### **Sulphur emissions**

No maritime environmental write-up would be complete without a reference to the 0.5% Sulphur Cap imposed by the IMO for ships operating outside Emission Control Areas, effective as from January 1, 2020.

The current Sulphur Cap stands at 3.5%, meaning that the new limit will result in a drastic reduction in the maritime industry carbon footprint. Regarding applicability, the 2020 cap will apply to all ships flying the flag of a state that has ratified MARPOL Annex VI and/or calling at a port or passing through the waters of a state that has ratified the MARPOL Convention. This will eventually include a great number of the world’s fleet. The new regulations are already boosting the production of liquefied natural gas (LNG) and other compliant alternative bunkers. The option is, however, dependent on the availability of a worldwide network of LNG bunkering infrastructure.

Shipowners who will not opt for LNG and would still like to make use of Heavy Fuel Oil (HFO) should install scrubbers or exhaust gas cleaning systems onboard their vessels,

which is a time-consuming exercise involving a hefty capital outlay and more structural modifications.

While environmentalists cheered the news of the revised sulphur cap, several stakeholders have expressed their doubts, primarily where the use of scrubbers is concerned. Detractors argue that shifting pollution from the sea to the air is a perfectly futile exercise. They argue that the onus lies on oil refineries and other alternative fuel providers to produce eco-gasses in the first place. Meanwhile, they advocate slow steaming.

Should slow-steaming become obligatory across the board, the maritime industry is in for a massive re-think.

### **What are the immediate implications?**

Environmentally speaking, slower speed should reduce carbon dioxide emissions. The biggest hurdle is to maintain market driven delivery dates. On the other hand, it is argued that the proposal would be counterproductive, since it would necessitate an increased number of vessels at sea to ensure current and future demand expectations. It would even trigger an increased demand for more vessels to be built, therefore escalating the strain on the environment. Furthermore, charter markets will cease to operate smoothly, charter and spot rates will spike resulting in a starker imbalance between the gainers and losers in the maritime industry.

### **Conclusion**

Today's realities are having the shipping industry increasingly embrace environmental sustainability and, like any other major or minor industry, its future economic viability depends on adopting eco-friendly policies. Regarding the ever-controversial scrapping of ships, the EU Regulation No. 1257/2013 manifests a concerted effort to improve social and environmental conditions under which ships are dismantled. Yet, even as the EU showcases the busiest of its 'green' recycling yard in Ghent, Belgium, it should be kept in mind that none of the EU member states could handle the dismantling of large ocean-crossing vessels. As a result, the success of enforcing the EU Regulation No. 1257/2013 depends on winning over non-EU geographically spread scrap yards that factors in the issues of which countries are willing to buy ships and which ones are not reaching full capacity any time soon. Failing to do so would only lead to reflagging and evasion though, once again, the Seatrade case shows that the EU means eco-business.

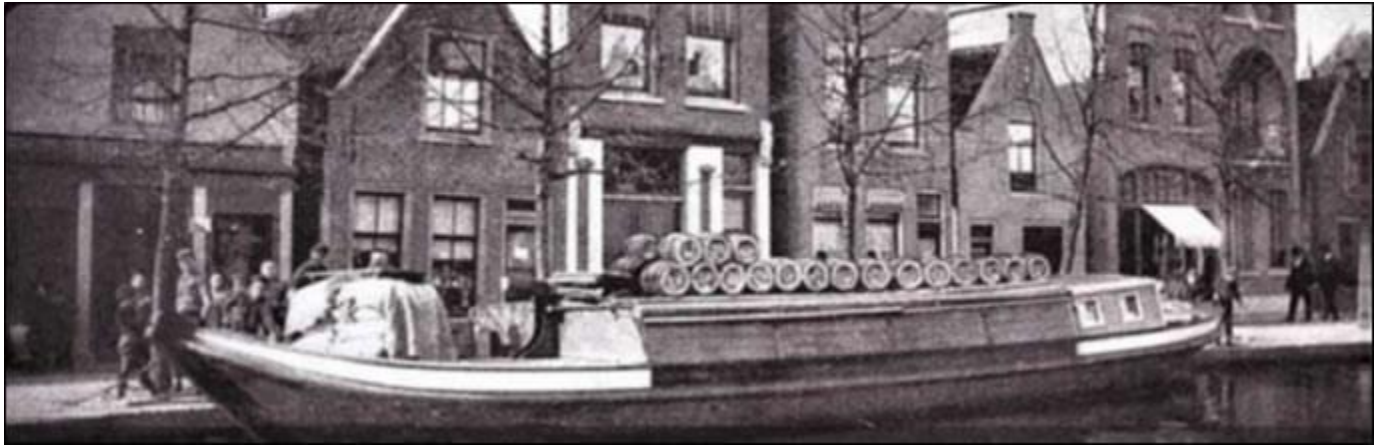
**Source: G M Corporate and Fiduciary Services Limited**

---

**Inséré 10/09/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 10/10/22**

## **Boek over trekvaarten: 'Al in 1645 vaste verbinding met Maassluis'**

Het is in de 17e eeuw een moderne manier van reizen: de trekvaart. Nergens ter wereld is er zo'n goed georganiseerde vorm van openbaar vervoer met een uitgebreid netwerk van trekschuiten die een dienstregeling varen. "Wat de trekschuit in de 17e eeuw is begonnen, dat is later de Randstad geworden, zo wordt wel eens gezegd", vertelt Ad van der Zee bij mediapartner Rijnmond. "Er zit natuurlijk wel een tijd tussen, maar de basis is daar gelegd." Historicus Van der Zee van het Erfgoedhuis Zuid-Holland is samensteller en mede-schrijver van 'Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland', die deze week is verschenen



Halverwege de 17e eeuw ontstaan de trekvaartroutes tussen Delft, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Overschie, Delfshaven en Rotterdam. Op de routes kunnen passagiers gebruikmaken van trekschuiten: een boot die met een lang touw wordt voortgetrokken door een paard dat op een jaagpad langs de vaart loopt. Aan boord zijn de schipper en een knecht, het paard wordt begeleid door 'een jagertje', een jonge jongen.



"Het paard liep zo'n zeven kilometer per uur", weet Van der Zee. "Daardoor was het mogelijk dat men op vaste tijden vertrok en op vaste tijden aankwam. Want men wist precies hoe lang je erover zou doen."



De uitgebreide dienstregeling en het feit dat iedereen er gebruik van kan maken, maken de trekvaart uniek. Van der Zee: "Je leest wel in reisverslagen van buitenlandse reizigers dat ze niet weten wat ze meemaken. Je komt op tijd aan, een schipper die je beleefd behandelt en alle maatschappelijke klassen zaten door elkaar. «Maassluis heeft al snel een vaste trekvaartverbinding met Delft. We staan inmiddels met Van der Zee op de Monstersche Sluis in Maassluis: "Dit is het eindpunt van de trekvaart uit Delft. Al in 1645 was er een vaste verbinding tussen Delft en Maassluis en vice versa en dat een paar keer dag. "Vanuit Maassluis wordt er vooral vis vervoerd met de trekschuit. In de 17e eeuw is Maassluis een belangrijke vissershaven. "De meisjes die de vis vervoerden, mochten niet in de schuit zitten maar moesten buiten blijven, anders ging het te veel ruiken. "Het spoor maakt een einde aan de succesvolle trekvaart. "In de

jaren dertig van de 19e eeuw kwam de trein en die gaat toch wel een stukje sneller dan de trekvaart", zegt Van der Zee. De eerste spoorlijn in Nederland is in 1839 aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem. Als in 1847 het spoor via Leiden, Den Haag en Delft naar Rotterdam wordt doorgetrokken, is het gedaan met de trekvaart.

### Slecht

### imago

"Vanaf dat moment kreeg de trekvaart ook een slecht imago", weet Van der Zee. "Mensen hadden zoiets van dat is iets van vroeger, moderne mensen gaan met de trein. Maar ja, twee honderd jaar lang, langer dan dat er nu treinen zijn, heeft die trekvaart gewoon dienst gedaan."

De **Atlas van de Trekvaarten in Zuid-Holland** gaat over twee eeuwen trekvaart in Zuid-Holland. Beschrijvingen, kaarten en afbeeldingen vertellen het verhaal van het ooit zo innovatieve vervoermiddel. **Het boek is vanaf nu te koop.**

**Inséré 10/09/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 10/10/22**

## La marine de guerre Belge (1830 -1940)IV

Par Louis Leconte

### La Marine royale et la colonisation.

Ce lamentable épisode nous a entraînés à négliger l'ordre chronologique des annales de notre flottille. Signalons donc que, loin d'être restée inactive, elle avait encore, en 1841, détaché la Louise-Marie dans les parages du Doggersbank et des Feroë pour surveiller et aider les pêcheurs.

À cette époque, stimulés par le Souverain, nos dirigeants voulurent créer des comptoirs et des établissements coloniaux car il importait toujours de réveiller cet esprit commercial qui avait fait la gloire et la richesse du pays flamand, d'Anvers et d'Ostende particulièrement ; il fallait aussi mettre fin au malaise créé par la crise industrielle née en 1835 et aggravée par l'accroissement d'une population sans travail.

Des vues avaient été jetées sur les îles Philippines, Madagascar, Pinos, Cosumel, mais des difficultés financières avaient fait avorter à l'avance toutes les tentatives. Pourtant ce que

L'État ne pouvait faire alors, des particuliers, dans un élan généreux et patriotique, voulurent l'entreprendre sur une échelle assez vaste et ils fondèrent Santo-Thomas de Guatémala.

Cette fois encore on eut recours à la Marine royale: la Compagnie belge de colonisations à la tête de laquelle figuraient des personnalités les comtes de Merode et de Hompesch, songea d'abord à acquérir des terrains à l'intérieur de la Vera-Paz. Elle se décida finalement à racheter à la société anglaise dite Compagnie agricole et commerciale des côtes orientales de l'Amérique centrale, une partie du territoire que le gouvernement guatémalien lui avait concédé en 1834. L'entreprise obtint l'appui du ministre Nothomb et le patronage du Roi.

Cependant certaine presse s'éleva contre ces projets, il en résulta des polémiques et on décida d'envoyer sur les lieux une commission d'exploration. En conséquence, le 11 novembre 1841, la Louise-Marie emporta un délégué du ministre de l'Intérieur, le lieutenant de vaisseau Petit, commandant, et le chirurgien De Change, de la flottille, représentant tous trois le gouvernement, ainsi que les agents de la Compagnie belge de colonisation : le colonel du génie De Puydt, ancien député de Diekirch, trois autres officiers et le baron von Lockhorst.

La goélette jeta l'ancre dans la baie de Santo-Thomas le 6 janvier 1842. Les délégués du gouvernement remirent des rapports nettement défavorables, ceux de la compagnie les traitèrent de prophètes de malheur et les accusèrent de s'être laissé influencer par des difficultés apparentes.

Au mépris des sages conseils de nos marins, gens pratiques au fait des questions coloniales, leur voix fut étouffée par des réclames tonitruantes. Des officiers et des soldats reçurent des congés pour se rendre dans la « nouvelle Belgique », on fit même des chansons célébrant les délices de ce pays de cocagne ; le refrain de l'une d'elles était le suivant :

Wie	gaat	er	mee	naar	Vera-Paz?
Daar	moeten	wij	nier	werken,	
Eeten	en	drinken	op	ons	gemak,
En slapen ielijk een verken.					

Des comités provinciaux furent établis pour recruter des colons d'après des statuts officiellement approuvés. Nos paysans miséreux liquidèrent leurs pauvres biens, se bousculèrent aux guichets pour acquérir quelques parcelles de cette 'terre promise et, en 1843, une première fournée de dunes partit pour l'Eldorado ; la Louise-Marie emporta les dirigeants et les fonds, le, Théodore, voilier du commerce nolisé pour la circonstance, transporta des émigrants. La 'goélette dut relâcher à Ténériffe à cause de la santé précaire de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Simons, qui mourut à bord peu après et dont le corps fut immergé. Le Théodore arriva à la colonie le 20 mai, la goélette le 7 juin. Alors on constata que les fonds ne représentaient qu'un import minime, insuffisant pour jeter les bases de l'établissement et dès lors commencèrent les revers et la réalisation des prédictions de Petit et de De Change.

Nonobstant de nouveaux avertissements et la brutalité des faits, la réclame n'en continua pas moins activement, on inonda les bourgs et les villes de prospectus, de gravures représentant la « ville » de Santo-Thomas ; on acheta des bois en Amérique et on les amena bruyamment en Belgique comme venant de la colonie. Huit bâtiments conduisirent de nouvelles dupes à leur perte.

Éclairé au sujet de ces odieuses manoeuvres, le comte de Mérode se fâcha et le gouvernement se hâta de retirer sa confiance à l'entreprise mais le mal était fait. L'État, pendant un certain nombre d'années, essaya de soutenir le moral des malheureux colons en leur envoyant périodiquement la Louise-Marie. Le 29 avril 1845 notamment, elle quitta. Ostende, emportant notre diplomate Blondeel de Ceulebroeck et divers passagers ; l'un d'eux laissa un journal de voyage qui en dit long sur l'état misérable de notre colonie décimée par les fièvres : nos colons logeaient dans des cabanes en feuilles de palétuvier,

étaient livrés aux moustiques dans un climat pestilentiel et manquaient de tout. La mortalité y prenait des proportions effrayantes et l'entreprise périlclitait.

Cet essai fut mal conduit, les colons se virent soumis à des règles aussi sottes que tracassières, les derniers survivants combattirent la nostalgie en s'enivrant.

L'équipage de la goélette lui-même paya un large tribut à la fièvre, le voilier se transforma en hôpital, le commissaire du bord décéda à Santo-Thomas, un enseigne faillit y perdre la raison. Le bâtiment manqua en outre de se perdre au cours de ce voyage.

L'affaire tourna au scandale, des rescapés ameutèrent l'opinion publique, ce fut la faillite. Les fondateurs espérèrent couvrir le passif en contractant un emprunt dont le gouvernement aurait garanti l'intérêt, mais Nothomb et ses successeurs refusèrent de saisir les Chambres d'un semblable projet ; alors de Hompesch intenta un procès à l'État, il le perdit en même temps que sa fortune.

Il est intéressant de constater que d'aucuns attribuèrent l'échec de cette tentative à l'abandon dans lequel furent laissés les émigrés ; notre consul Cloquet, commissaire du Roi à Santo-Thomas, démontra dans un rapport de 1850, le bien que faisait la présence d'un bâtiment de l'État dans la colonie et la vue du drapeau national, preuve évidente de l'indispensable nécessité, en semblable cas, de posséder une marine militaire. Le docteur Fleussu, agent consulaire à Santo-Thomas, déclara nettement que pendant la présence d'un navire de l'État, il avait constaté l'absence complète de décès et de maladies, le moral se trouvant remonté.



La « Place de Belgique » à Santo-Thomas (1843).  
*Dessin de Desperet, gravé par Portier.*

Le lieutenant de vaisseau Sinkel attribua l'échec de l'entreprise au manque de coopération d'une Marine insuffisante pour semblable mission, et cita comme autre exemple celui de la tentative de colonisation belge faite à

Sainte-Catherine, en Amérique du Sud, qui périlclita parce que la mère-patrie ne lui envoya aucun réconfort de l'espèce.

\*\*\*

Les tristes aventures de la BritishQueen et de Santo-Thomas de Guatemala nous ont encore entraînés dans des digressions qui nous ont fait négliger la vie propre de la Marine royale. Reprenons-en le cours en 1842 : le 18 mars, le gouvernement autorisa l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre Anvers et la Tête de Flandre, puis, le 7 avril, une loi permit l'achat d'un second petit steamboot pour desservir la ligne Anvers-Tamise, ce fut encore la Marine royale qui fut chargée de l'exploitation ; c'était une atteinte à son prestige, mais elle fit contre mauvaise fortune bon cœur. En avril encore, l'État accorda un équipage militaire au trois-mâts Macassar de la firme J.-B. Donnet, d'Anvers. Ce navire de 800 tonnes, armé de caronades, partit pour les Indes ; le voyage dura une année, il s'effectua dans de bonnes conditions mais fut improductif, les négociants belges trop timorés n'ayant exporté que des marchandises n'intéressant pas



les

régions

visitées.

Le 14 octobre 1842, le brick de 209 tonnes Comte de Flandre, lancé à Bruges, armé pour un voyage de circumnavigation dans le but de faire connaître nos produits au loin, prit encore la mer avec un état-major et trente-deux marins militaires. On conçut de grandes espérances au sujet de cette entreprise qui fut, comme toujours, montée avec légèreté ; de plus la fatalité s'en mêla. Une lettre envoyée par un passager à la presse donna des détails tragiques : déjà en vue de l'île de Wight le brick fut désarmé au cours d'une tempête et devint le jouet des éléments ; le pont était tellement encombré qu'on ne put tirer le canon d'alarme. Une chaloupe de pilotage finit par venir au secours du bâtiment et à le conduire à Deale, on y constata qu'il était hors d'état de naviguer et la Louise-Marie vint reprendre l'équipage.

Cependant certains députés conscients de l'utile protection que quelques goélettes armées pourraient assurer aux navires du commerce, réclamèrent le remplacement des canonnières par des voiliers susceptibles de tenir la mer. Une partie de ce programme fut réalisée, le Quatre-Journées et deux chaloupes-canonnières furent vendus et les partisans de la Marine royale se réjouirent de cette mesure, mais leurs adversaires veillaient et, le 12 décembre 1842, Osy, représentant d'Anvers, obtint une réduction du personnel et du matériel malgré l'énergique opposition du ministre des Affaires étrangères.

Le produit de cette vente servit, en 1843, à faire construire le brick de guerre Prince Royal sans l'intervention des Chambres. Ce navire long de 35 mètres et déplaçant 500 tonnes fut construit sur les chantiers des frères Van Gheluwe, de Bruges, d'après les plans du Cygne qui servait de type dans la marine française. Nous y reviendrons. Le 14 mai 1843, parut l'arrêté-règlement pour le service des bateaux à vapeur desservant l'Escaut de Tamise à Anvers et la Tête de Flandre. Ces mallespostes dénommées Ville d'Anvers et Princesse Charlotte furent placées sous la direction du commandant de la division du fleuve.

Ce qui n'empêcha guère nos marins de continuer leurs randonnées transatlantiques : le 16 juin, le brick le Charles retourna aux Grandes Indes sous le commandement de l'enseigne Hoed. L'aspirant de 1<sup>re</sup> classe O. Ducolombier qui faisait partie de l'état-major, a laissé une brève mais vivante relation de ce voyage qui se termina d'une façon tragique : le voilier arriva à Singapour et fit route vers Manille par le passage de l'Est. Dans la nuit du 16 janvier 1844, longeant la côte de Bornéo, il tomba sur un banc situé à l'embouchure de la rivière Kouteï dont les cartes étaient imparfaites. Au matin, le brick complètement échoué, fut attaqué par vingt-quatre « pros » pirates portant une forte artillerie. Le Charles n'étant pas armé, essuya le feu sans pouvoir y répondre ; la résistance étant impossible, l'équipage dut se réfugier dans les chaloupes et put gagner le large. Démunis de vivres et d'eau, même d'argent, les fuyards voguèrent vers Macassar (à 250 milles anglais de distance) où était le seul établissement européen pouvant leur offrir un abri.

La traversée dura dix jours, nos marins endurèrent les plus grandes misères et les plus dures privations ; ayant atteint la côte des Célèbes prêts à succomber de soif, Ducolombier eut l'audace de s'introduire seul au milieu d'une peuplade sauvage en armes et ainsi il procura de l'eau à ses compagnons.

Macassar fut atteint le 26 février. Y arrivèrent bientôt des navires de guerre hollandais et une expédition punitive fut décidée Ducolombier l'accompagna. La campagne dura quarante jours, Tangaroung, capitale du sultan de Kouteï, fut incendiée.

Les rescapés du Charles furent transférés à Batavia où le steamer anglais Royal-Consort les prit à bord. L'aventure n'était pas terminée une voie d'eau se déclara en cours de route, on gagna péniblement les îles Keeling ou Cocos, coulant bas, cinq jours après avoir quitté le détroit de la Sonde. Après réparation sommaire, on reprit la mer mais le navire refaisant eau, il fallut se hâter vers l'île Maurice où, heureusement, il put être remis en état. La rentrée s'effectua dans le courant du mois d'octobre, après dix-sept mois d'absence.

Continuant à remplir par ordre le rôle de placier en marchandise, la Marine royale fournit encore un équipage au trois-mâts-barque l'Emmanuel de 851 tonnes des frères de Cock,

de Gand. L'ancre fut levée à Anvers le 9 janvier 1844, pour les Grandes Indes, le lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke commandait.

Les étapes étaient Batavia, Singapour, Manille et Canton ; un incident amusant se produisit dans les eaux chinoises : l'Emmanuel se vit interdire l'accès de Canton.

Or cette ville était décimée par la famine, Vanhaverbeke crut obtenir facilement toute licence en offrant des vivres, mais les mandarins ignorant l'existence de la Belgique, s'obstinèrent et voulurent se faire montrer l'emplacement de ce pays inconnu sur les cartes. L'aspirant de 1<sup>re</sup> classe Tack leur fut dépêché porteur d'un atlas habilement maquillé où la Belgique figurait agrandie d'une partie de la Hollande et du nord de la France. Ceci ne dissipa pourtant pas la méfiance, et la douane du Céleste Empire vint compliquer les palabres. Finalement, Tack énervé, lança à la tête de ses auditeurs trop incrédules, le service à thé, agrément protocolaire de toute entrevue en Chine, puis leur montra les gueules menaçantes des canons braqués aux sabords du voilier ; l'argument, cette fois, fut convaincant.

L'Emmanuel regagna son port d'attache dans de bonnes conditions, le 13 avril 1845.

Soit dit en passant que, depuis le 13 décembre 1843, notre marine militaire avait subi de nouveaux assauts aux Chambres. Osy, mis en appétit par ses précédents succès, réclama la mise aux enchères de toutes les canonnières mouillées dans l'Escaut, le prétendant inutile ; Vilain XIII vaticina sur le même thème. Or, si seules les canonnières n° 8 5 et 7 ainsi que le Congrès étaient restés armés, c'était que les équipages servaient sur les bâtiments du commerce, on avait même dû, pour ce motif, désarmer les canonnières n° 1 et 4, d'Ostende. Cette situation dura jusqu'en 1844.

Le 12 novembre 1843, le Macassar retourna encore à Batavia avec un équipage militaire bien que l'appel fait à nos industriels pour avoir une cargaison de produits nationaux à faire connaître aux Indes n'eût pas eu d'échos ; on fut obligé d'emporter comme lest, du sable. Le restant consistait en caisses de vitres, barils de clous et de couleur. Le trois-mâts emporta également le consul général Lannoy et sa famille se rendant à Manille.

Les débuts de la randonnée furent peu heureux, il fallut essuyer maintes bourrasques au cours desquelles un enseigne, projeté sur une caronade par le roulis, faillit se tuer ; le beau temps revint aux approches de l'Équateur, mais en vue du cap de Bonne-Espérance, la mer redevint houleuse, le navire fatigua beaucoup, la vergue du grand perroquet se rompit et il fallut naviguer à la boussole. À partir des îles Les Deux Frères, la navigation devint pénible, elle fut énervante jusqu'à l'atterrissage, le 3 avril 1844, à Singapour où des relations les plus sympathiques furent entretenues avec les officiers de la division navale française des mers de Chine ; les efforts déployés par nos marins pour nous créer des débouchés lointains furent appréciés par les commandants français qui attirèrent ainsi la considération sur notre modeste marine.

Mais au point de vue financier, les résultats furent insignifiants : une partie des marchandises implacables dans ces contrées dut être laissée en consignation chez des correspondants anglais. « Agir ainsi, écrit le lieutenant de vaisseau Sinkel, ne pas exporter suivant les besoins, aux époques voulues, dans les conditions voulues ; confier ses exportations à des capitaines qui eux-mêmes sont obligés d'avoir recours à des maisons étrangères intéressées à nous éloigner du marché, c'est s'exposer à des pertes considérables et pour ainsi dire inévitables. ».

Le Macassar reprit la mer le 15 avril, pour gagner Manille où il devait embarquer une cargaison ; il y mouilla jusqu'au 17 juin et cingla vers Batavia dans l'espoir d'y recueillir l'équipage du Charles dont nous connaissons la triste odyssee, mais les naufragés avaient été rapatriés par une autre voie. Dès lors le trois-mâts se mit en mesure de rejoindre Anvers ; il eut encore à lutter contre la grosse mer dans le détroit de la Sonde et vers le cap de Bonne-Espérance. Il toucha Anvers le 22 novembre 1844.

L'essor semblant avoir été définitivement donné au service des voiliers facteurs de notre prospérité commerciale, l'Emmanuel reprit le chemin de Batavia et de Canton sous les ordres de Vanhaverbeke, le 9 janvier de cette dernière année.

Le 3 mai, le trois-mâts-barque Scheide, de la firme Cattaux-Wattel et Cie, appareilla pour la Chine d'où il rentra le 22 juin 1845 ; il séjourna deux mois et demi dans ce pays mystérieux et fort fermé. Aucun homme ne fut perdu pendant la campagne grâce à la sagesse du commandant Eyckholt et au dévouement du docteur De Change ; ce dernier put même pénétrer dans l'intérieur du pays, où il rassembla une importante collection de la flore et des objets précieux destinés à nos musées.

\* \* \*

Pendant ce temps, de nouvelles anicroches étaient survenues en Belgique : le brick Prince Royal, notre plus importante unité destinée à promener nos couleurs de par le monde avec la dignité désirable, ne sortait pas du chantier ; bien que la construction fût prête à être lancée, le ministre compétent, tiré à hue et à dia, ne put se résoudre à donner l'ordre de la mise en service et Lahure, chef de la Marine auquel on reprocha un opportunisme outrancier, laissa la question en suspens afin de ne pas déplaire à certains députés. L'un d'eux avait notamment déclaré aux Chambres, le 10 mai 1844, que nous n'avions pas besoin de marine militaire parce que la Belgique était neutre sur mer comme sur terre, que nous n'avions pas de colonies à protéger et que la piraterie reculait de plus en plus devant les progrès de la civilisation.

Ce ne fut qu'à regret que, le 25 novembre 1845, on laissa le bâtiment prendre place dans notre escadrille ; on le rebaptisa Duc de Brabant et l'arma de 20 canons ; le rôle d'équipage fut fixé comme suit : un capitaine-lieutenant de vaisseau commandant, un lieutenant de vaisseau officier de détail, trois enseignes, trois aspirants de 1<sup>er</sup> classe, un chirurgien-major ou aide-major, un sous-aide, un infirmier, un sous-commissaire, un écrivain d'administration, un cambusier, un second-maître de manœuvre et trois contremaîtres, un contremaître de canonage faisant fonctions de capitaine d'armes (police du bord et soin des armes portatives), un quartier-maître, un maître d'hôtel du commandant, un pour l'état-major, deux coqs, un boulanger, un contremaître charpentier, un forgeron, un tailleur, un cordonnier, un barbier, deux clairons, un fifre, un tambour, 83 matelots de diverses classes, 8 mousses ; total : 130 hommes, officiers compris.

Pour l'époque et pour un petit pays, ce n'était pas un trop modeste bateau et il y avait moyen d'en tirer bon parti. Écoutons ce que dit à ce propos le lieutenant de vaisseau Sinkel dont l'avis garde, actuellement encore, toute sa valeur : « Pas n'est besoin de grands vaisseaux, de gros canons pour imposer, montrer avec honneur le pavillon, donner une idée avantageuse des hommes et des choses de sa nation » et il cite l'exemple d'un petit brick anglais qui vint un jour mouiller en rade de Singapour au milieu de grands navires de guerre. « Tous les yeux étaient braqués sur lui, coquet, ardent, son gréement et sa voilure bien administrés, manié savamment, intrépidement, ayant son monde au poste dans l'attitude et le nombre voulus, il vint au mouillage avec une audace et une prudence qui excitèrent l'admiration générale et le commandant de cette modeste embarcation fut accueilli avec autant de considération qu'un amiral. Pour les pays lointains, le bâtiment de guerre représente la civilisation, on ne voit plus en lui un instrument de guerre odieux, mais il inspire à ceux qui seraient tentés de mal faire la crainte salutaire du châtement. »

Et cette véritable sentence se justifia plus d'une fois ; au cours de ses voyages dans les mers du sud, au Brésil, à La Plata, au Guatemala, à la côte occidentale d'Afrique, notre brick, bien tenu, fut reçu avec honneur ; la petite goélette elle-même sut inspirer une flatteuse considération pour notre pavillon ainsi que nous le verrons bientôt.

Mais tandis que nos marins, avec de faibles moyens, s'ingéniaient à faire connaître la jeune Belgique outre-mer, notre haut commerce n'oubliait pas la prospérité passagère de naguère attribuée à la sollicitude de la Maison d'Orange, et les irréductibles ennemis de toute expansion s'attachaient à réduire toujours l'importance de notre flottille. Bientôt le Congrès et deux chaloupes-canonnières furent déclassés sous prétexte d'économie.

Dans l'entretemps, le 22 mai 1845, le Macassar était reparti pour les Grandes Indes ; l'enseigne S Warts commandait. Les marins, toujours superstitieux, présagèrent des malheurs parce que leur sous-aide major Van Tilborgh avait été naufragé sur le Charles et qu'il avait été à bord du Comte de Flandre, qui fut désemparé sur les côtes anglaises. Et, en effet, le voyage fut marqué d'incidents angoissants dans la mer de Chine ; une nuit, même, l'état-major dut se réunir en conseil tant la situation était grave. Puis le voilier dut rester deux mois à Manille, les conditions imposées par l'armateur rendant difficile la constitution de la cargaison à ramener en Europe, ensuite un typhon mit le navire en grand péril.

Ce n'est pas tout, le Macassar toucha des rochers et dut aller s'abattre en carène à Sourabaya ; il y fut reçu avec enthousiasme par les Belges qui y résidaient et qui, pour la première fois, voyaient nos couleurs, ce qui déplut aux autorités hollandaises, qui redoutèrent un mouvement séditionnel.

Peu après, un grain faillit avoir raison du malheureux bâtiment déjà redressé et amarré à un ponton : la violence de l'ouragan rompit les liens, le Macassar s'éloignant du mouillage, vint à l'appel de ses ancres en travers du vent et se coucha au point de montrer la quille ; il fut sur le point de sombrer, tout secours était impossible. Mais le grain passa, la carcasse se releva.

Finalement, on reprit le chemin du retour le 18 mars 1845, par le détroit de Bali via Sainte-Hélène et on atteignit la Métropole le 30 août 1846. On y débarqua une jeune panthère destinée au Jardin Zoologique... et le second officier qui était devenu fou au cours de cette trop longue randonnée. Y a-t-il lieu de se moquer de la superstition des gens de mer ?

Persistant héroïquement dans ses tentatives en Asie, J.-B. Donnet y envoya encore le trois-mâts-barque l'Ambiorix, toujours avec un équipage militaire (18 septembre 1845 - 9 octobre 1846).

Le Scheide retourna aux Grandes Indes dans les mêmes conditions et ramena une cargaison de thé (17 décembre 1845 - 4 mai 1847). L'Emmanuel suivit (20 août 1846 - 29 juillet 1847). Il paraîtrait qu'à la fin de l'année 1846, l'Ambiorix se rendit au Chili, mais la matricule des officiers de la Marine royale est muette à ce sujet.

Le 23 décembre de cette dernière année, le Macassar commença son quatrième voyage vers Singapour. Cette fois, l'équipage avait un effectif inférieur aux précédents, encore avait-il fallu engager quelques marins du commerce étrangers, éléments indisciplinés qui suscitérent mille ennuis ; les inconvénients des économies à outrance commencèrent à produire leurs effets.

Le navire avait beaucoup souffert ; déjà, il avait été constaté à Sourabaya que sa membrure devait être renforcée mais on passa outre malgré les réserves du lieutenant de vaisseau Hoed ; cette imprudence coûta cher. La campagne commença sous de fâcheux auspices : l'aspirant Olivier qui était venu souhaiter heureuse traversée aux partants, tomba dans l'Escaut, un de ses camarades le sauva difficilement. Deux jours plus tard le fleuve se couvrit de glace et le trois-mâts dut rentrer au bassin ; au moment de lever l'ancre, un jeune matelot se tua en tombant du petit hunier.

Batavia fut atteint le 20 avril 1847, on dut y laisser le maître d'équipage frappé de paralysie, c'était le premier vide qui se produisait dans l'équipage, mais les accidents se succédèrent et bientôt le personnel se trouva réduit de deux cinquièmes, ce qui rendit les manœuvres plus pénibles et plus lentes.

Le 20 mai, dans le détroit de Riouw, le Macassar faillit, comme le Charles, être attaqué par des embarcations pirates, heureusement une patrouille de vapeurs de guerre vint donner la chasse aux bandits et on put gagner Singapour sans entrave. Le restant des produits y fut débarqué et remplacé par de l'étain, du bois de sapai-1, de la cannelle, du gingembre, etc., à destination d'Anvers. On put refaire voile pour Batavia le 6 juin, mais les vents étaient contraires, le Macassar faillit s'échouer ; il fallut douze jours d'efforts à l'équipage trop réduit pour franchir le détroit de Riouw qu'on avait naguère traversé en un jour.

Nouvelle déception à Batavia où on ne parvint pas à trouver la cargaison de retour, il fallut aller quérir du café et du rotting à Samarang; de plus, l'écrivain d'administration Wouwermans, atteint du typhus, y décéda. Pour comble de mécompte, les marins étrangers embauchés à Anvers, se révoltèrent Parce qu'ils étaient soumis à la discipline militaire et faillirent faire un mauvais parti à l'aspirant de garde. Ici se plaça une démonstration curieuse, prouvant qu'à bord il faut quelquefois recourir aux punitions corporelles : Sinkel, attiré par les vociférations, s'empara d'un anspet, tint les mutins en respect puis, ayant appelé les sous-officiers, fit administrer une douzaine de coups de garcettes aux turbulents qui tentèrent de se venger en sabotant les manœuvres, mais les mêmes moyens les mirent à la raison.

La maladie et l'indiscipline continuèrent à réduire l'équipage, de Samarang à Batavia, en trois jours, un cuisinier et un maître d'hôtel moururent de la fièvre typhoïde. A Batavia, un Suédois, matelot auxiliaire, fut porté déserteur ; on le retrouva plus tard confiné dans la réserve aux provisions où cet homme s'était laissé enfermer pour satisfaire un appétit glouton.

Peu après il fut constaté combien on avait eu tort de ne pas écouter les avis du commandant : si le Macassar ne coula point, peu s'en fallut ; on dut s'arrêter à l'île Maurice pour faire réparer le bâtiment, opération longue et onéreuse, renforcer la carène, remplacer des pièces. Une voie d'eau qui ne cessait d'inquiéter provenait de ce que le navire, vieux et ayant beaucoup fatigué, insuffisamment remis en état après l'accident survenu au cours du précédent voyage, était en quelque sorte disloqué.

La mauvaise fortune se complut vraiment à ce bord : de Batavia à l'île Maurice, plusieurs décès dus toujours au typhus se produisirent et les corps durent être confiés aux flots ; en sus, le second maître fut enlevé par une lame. Les matelots se figuraient qu'un mauvais sort avait été jeté sur le voilier, plusieurs le quittèrent et comme les enrôlements se faisaient à un prix élevé à l'île Maurice, la désertion prit des proportions graves. Quatorze hommes disparurent ainsi, sept étaient décédés, l'équipage était incapable de faire face à la besogne.

Après une renâcle de septante jours, après avoir dû payer 110.000 francs, somme énorme pour l'époque, le Macassar put poursuivre sa route. Passé Sainte-Hélène, des ouragans démantibulèrent la carcasse, il fallut colmater tant bien que mal les ouvertures et ce fut un vrai soulagement lorsque, le 13 mars 1848, on mouilla devant Anvers.

La révolution venait de s'accomplir à Paris, les conséquences allaient s'en faire vivement ressentir chez nous et notre Marine royale allait surtout subir les contrecoups du mauvais sort.

## **A SUIVRE**

---

**Inséré 11/09/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 11/10/22**

### **La marine de guerre Belge (1830 - 1840) V**

**De Louis Leconte**

#### **Le service Ostende-Douvres. - L'affaire du Rio-Nunez.**

Dans l'entretemps, comme nouvelle conséquence du développement de notre vie

nationale, était née l'idée de faire participer la Belgique au service postal établi entre l'Angleterre et le continent, par Ostende et Douvres.

Un intérêt très grand pour notre pays s'attachait à la prospérité de cette ligne que l'on voulait faire rivaliser brillamment avec les autres reliant également la Grande-Bretagne au continent, c'est pourquoi le gouvernement la confia à la Marine royale.

L'État eut recours à l'industrie anglaise pour se procurer notre première malle-poste, elle fut construite à Londres. C'était un paquebot en fer de 600 chevaux, filant 12 noeuds ; l'ingénieur Guiette de notre flottille fut chargé de surveiller les travaux.

Baptisé le Chemin de fer belge, il fut inauguré le 3 mars 1846 ; F. Claeys, l'ancien capitaine de la compagnie des marins, en reçut le commandement, il sut inspirer confiance ce qui n'était pas facile, observa un contemporain, surtout avec des voyageurs anglais.

Bientôt, pour compléter l'exploitation, le gouvernement fit construire chez J. Cockerill, sous la surveillance de Guiette, deux autres steamers semblables au premier, mais notre ingénieur se servit de plans défectueux et les navires Ville d'Ostende, lancé le 3 août 1847, et Ville de Bruges mis à l'eau le 21 décembre suivant, n'eurent pas les qualités requises, mais nos officiers surent pallier les inconvénients et le personnel se révéla exceptionnel.

On ne sait pourquoi les trois paquebots furent bientôt débaptisés et nommés Diamant, Rubis, Topaze. Le 18 mars 1847, les Chambres avaient encore voté un crédit pour l'achat d'un autre bateau à vapeur, le Comte de Flandre qui, monté par des équipages militaires, renforça la ligne de l'Escaut.

Tout ceci n'empêcha point la navigation lointaine, en effet, le 25 juillet, le Scheide retourna aux Grandes Indes et en revint chargé de riz, de thé... et de singes pour le Jardin zoologique. Le 3 novembre 1847, l'Emmanuel reprit le large pour Batavia et rentra au bout de onze mois.

Ces multiples services rendus à l'activité commerciale ne forcèrent toujours pas la reconnaissance du pays très occupé alors par les discussions relatives à la défense du territoire ; malheureusement une commission se prononça sur le peu de concours que l'on pouvait espérer de notre modeste escadrille pour la protection d'Anvers et deux sénateurs en profitèrent pour la prétendre totalement inutile.

En sus, la révolution française de 1848 acheva de développer chez nous le désir de réaliser le détestable « gouvernement à bon marché » et l'expérience en fut tentée ; la Marine fut sacrifiée la première, on n'accorda plus d'équipages au commerce, un départ de l'Emmanuel annoncé pour le 15 octobre se trouva ainsi compromis, son commandant sauva la situation en obtenant, à ses dépens, de conduire quand même le trois-mâts aux Indes.

A vrai dire, nos officiers ne furent pas déçus en se voyant décharger de ces missions car les entreprises toujours mal étudiées par les armateurs n'attiraient que le discrédit sur nos marins engagés « par ordre » ; plusieurs fois ces officiers avaient manifesté leur mécontentement, faisant ressortir qu'ils n'étaient pas entrés dans la carrière militaire pour se faire les serviteurs des négociants, leur éducation, leurs aspirations étaient incompatibles avec le métier qu'on leur faisait exercer et où ils ne recueillaient que découragement.

Poursuivant son programme restrictif, la Chambre trouvant, au retour du Duc de Brabant d'un voyage en Amérique du Sud, qu'il n'y avait momentanément aucun emploi à lui donner, décida son désarmement complet ; ce fut une grande erreur. Pendant ses randonnées, le capitaine-lieutenant de vaisseau Schockeel en avait admirablement dressé l'équipage et rendu le modeste voilier apte à représenter dignement le pays à l'étranger et, tandis qu'à Anvers et dans nos grandes villes on se moquait de notre petite marine, le brick était reçu avec considération et fêté à Rio-de-Janeiro, Buenos-Aires, Valparaiso, dans les contrées maritimes. « Montrer le pavillon avec honneur à l'aide de coquilles de noix », pour nous servir de l'expression du facétieux représentant Coomans, faire beaucoup avec peu, est un tour de force, dénote un homme de valeur et Schockeel avait obtenu ce résultat.

Mais nos marins eurent beau faire, le flot montant de la démagogie qui partout s'acharnait à abaisser l'autorité, à réaliser des économies destructrices des services publics et les lazzis

des partisans du laisser-aller, dénaturèrent leurs actes. Nos « coquilles de noix » furent jugées un luxe inutile, n'avoir d'autre raison d'être que de répondre à des visées extravagantes de la Cour.

Trois canonnières partagèrent le sort du Duc de Brabant, les équipages furent licenciés, les officiers placés en disponibilité, c'est-à-dire réduits à un traitement de famine. Une économie annuelle de 136.000 francs se trouva ainsi réalisée !

A la suite de cette mesure, plusieurs officiers demandèrent à passer dans la marine fédérale allemande qu'on organisait et des offres alléchantes leur avaient été faites. Semblable autorisation fut accordée à sept d'entre eux ainsi qu'à des sous-officiers ; les officiers, enseignes en Belgique, obtinrent immédiatement le grade de lieutenant de vaisseau, chacun reçut le commandement d'un bâtiment et l'un d'eux, Pugin, devint chef d'état-major de l'amiral, un autre fut chargé de la direction des pupilles ; un de nos sous-officiers devint le maître d'équipage apprécié de la frégate du prince Adalbert de Prusse. Mais, à cause de la susceptibilité de l'Autriche, cette marine fut licenciée en 1852. Nos officiers furent dédommagés par une pension.

Chez nous, les démolisseurs de la flottille continuèrent leurs assauts, ils firent supprimer les commandants de division à Anvers et à Ostende et, le 9 décembre 1848, il fut proposé de ne même plus rien porter au budget pour l'entretien du brick et des deux dernières canonnières, ce qui fut obtenu malgré certaines oppositions intelligentes et clairvoyantes.

En conséquence, la Louise-Marie seule resta armée dans le but de croiser pendant l'été dans le nord, pour nos pêcheurs, et, en hiver, visiter les rives malsaines du Rio-Nunez : Le 4 mars 1848, sous la pression de l'armateur gantois de Cock et de quelques hommes d'initiative, une convention avait été conclue pour la cession d'un territoire situé sur les rives de ce fleuve, sur la côte occidentale d'Afrique où la France possédait déjà plusieurs factoreries. Cette cession fut obtenue moyennant une redevance minime payée au roi des Nalous, Lamina.

En vertu des prescriptions gouvernementales donc, en décembre 1848, notre goélette montée par 52 hommes commandés par le lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke, cingla vers cette petite colonie, sa présence y était hautement nécessaire. Afin de ne rien enlever à l'importance des faits, nous résumons les rapports d'un témoin, le capitaine de frégate de la Tocnaye, commandant la corvette la Recherche, au chef de l'escadre française qui croisait alors en permanence dans ces parages : En arrivant dans l'estuaire du Rio-Nunez, le 26 février 1849, de la Tocnaye apprit par le capitaine de la corvette anglaise la Favorite qu'un roitelet voisin, Mayorré, chef des Landoumas, avait infligé d'indignes traitements aux blancs installés aux comptoirs franco-belges et que ces derniers avaient demandé protection à Vanhaverbeke. Celui-ci accompagné de deux officiers et de tous les traitants, était allé à Deboqué, capitale de Mayorré, pour obtenir réparation, mais sans résultats ; des étrangers avaient persuadé le petit potentat que le moment était venu d'en finir avec les blancs ; deux commerçants anglais appuyaient cette politique et lui fournissaient des armes et même des canons.

De la Tocnaye, en présence de la gravité de la situation, se mit en rapport avec Vanhaverbeke, une expédition fut décidée. La Recherche ne put remonter le fleuve au delà de Ropass, à cause de son trop grand tirant d'eau, la Louise-Marie elle-même dut s'arrêter pour le même motif.

Le 12 mars, l'expédition composée de 35 hommes du navire français et de 30 de la goélette belge, avec deux petits mortiers, transportés dans des embarcations armées en guerre, s'embossèrent devant Deboqué ; les traitants et une quarantaine de Yoloffs avaient accompagné.

La montagne de Deboqué était couverte de noirs résolus mais qui n'osaient ouvrir le feu et Mayorré aurait voulu traiter, mais tiraillé en tous sens, il hésitait. Les officiers allèrent le trouver au milieu des siens, il ne fit que des demi-promesses, les négociateurs se retirèrent pour lui envoyer un ultimatum qui fut accepté avec hésitation — il promit toutefois de rendre, à Ropass, à un indigène, résident français, sa femme et son enfant

qu'il avait enlevés.

Vers 11 heures du soir, les forces franco-belges regagnèrent leurs navires.

Arriva alors la corvette la Prudente, commandant de Kerhallet, qui resta en ces lieux car la situation s'était assombrie : Mayorré avait manqué à sa parole et de plus s'était vanté à Lamina d'avoir trompé les Européens ; dans ces conditions il fallait passer aux actes, une déclaration de guerre fut envoyée au trop rusé monarque et le blocus fut établi dans le fleuve.

On requit alors le petit trois-mâts belge l'Emma et la goélette française Dorade, appartenant à des commerçants et qui pouvaient remonter le fleuve, on mit à bord de chacun de ces bateaux, quatre pièces de canon ; l'Emma reçut, en outre, quatre pierriers et deux mortiers de 13 centimètres.

Le 21 mars au matin, des équipages de la Prudente et de la Recherche passèrent sur l'Emma et la Dorade : 160 hommes plus 20 Yoloffs.

La Louise-Marie fut laissée à Walkeria sous le commandement du second officier, l'enseigne de vaisseau Th. Ducolombier, tandis que Vanhaverbeke remontait avec les Français, emmenant sa chaloupe qui portait vingt hommes d'élite.

Dans la nuit du 23 au 24 mars, avec la marée montante, l'expédition se dirigea vers Deboqué ; le voyage fut périlleux dans un courant rapide, au travers de passes difficiles, il fallut remorquer les voiliers. Le 24 au matin, on était à nouveau embossé devant la « capitale », tout était prêt pour le combat.

L'ennemi n'avait pas causé d'inquiétudes jusqu'alors, un silence morne régnait, les défenseurs étaient cependant à leur poste, de sérieux préparatifs avaient été faits, une forte barricade en troncs d'arbres, de fascines et de planches percées de meurtrières battait en même temps les navires et le lieu de débarquement ; plusieurs pièces d'artillerie, placées à mi-côte étaient bien pointées contre les assaillants.

De la Tocnaye donna le signal de l'action, le feu fut intense pendant trois quarts d'heure, tant de l'artillerie que de la mousqueterie. Malheureusement les troupes de Mayorré demeuraient invisibles, cachées derrière de gros arbres et dans d'épais fourrés, le long des berges, et de là elles répondaient d'une façon très nourrie, mais les noirs tiraient trop haut et avec des projectiles irréguliers, ce qui évita bien des mécomptes : Cependant, vers 9 heures, le feu de terre sembla se ralentir et l'ordre de débarquement fut lancé ; en même temps que les Français, une douzaine d'hommes de la Louise-Marie entraînés par l'enseigne Dufour, s'élançèrent avec fougue.

À ce moment, l'adversaire qui avait été débusqué de la rive droite par la mitraille et les obus, voyant le feu de la mousqueterie des bâtiments presque éteint, revint à la charge avec une telle rage que de Kerhallet et Vanhaverbeke furent contraints de différer leur propre débarquement pour faire face à cette nouvelle attaque et protéger ceux qui étaient descendus.

De la Tocnaye était sur la rive de Deboqué avec 130 hommes, Dufour et des membres de la Louise-Marie faisaient partie de cette première division de débarquement ainsi que 18 Yoloffs. L'escalade de la montagne fut entreprise pour débusquer l'ennemi dont le feu plongeant gênait, l'assaut fut mené avec enthousiasme, sans tirer un coup de fusil ; en abordant les premières habitations, une décharge à bout portant fit tomber quelques-uns des meilleurs matelots mais la course fut reprise à la baïonnette, les noirs furent débusqués de toutes parts et au même instant, par un hasard providentiel, une bombe vint s'abattre dans le « palais » de Mayorré qui venait de mettre lui-même le feu à une pièce de 24 pointée sur, l'Emma ; le roi déguerpit précipitamment, emmenant le restant des défenseurs. Il ne restait que les tirailleurs qui s'étaient arrêtés derrière la forte palissade qui entourait la ville, mais l'obstacle fut forcé et il fallut alors chasser les guerriers des bois épais qui entouraient Deboqué.

Cinq marins furent encore blessés, cependant la fusillade se tut, la position était prise. Il fallut, pour revenir aux bateaux, franchir le vaste incendie allumé par les bombes et les obus, emportant péniblement les victimes sous un soleil ardent et au milieu d'une atmosphère embrasée de 45° à l'ombre.



Vanhaverbeke venait, de son côté, de faire incendier la petite ville située sur la rive droite et qui appartenait au principal chef de Mayorré, c'était là que ce dernier avait caché ses objets les plus précieux dont un magnifique uniforme de général, ainsi que ses marchandises.

Vers trois heures de l'après-midi, on put rembarquer avec un canon pris à terre, après avoir encloué et précipité les autres dans le fleuve. Deux blancs avaient été tués et douze blessés, des coups de feu isolés causèrent de nouvelles blessures, Dufour notamment fut légèrement atteint.

Lorsque l'affaire était déjà terminée, arrivèrent une soixantaine de noirs armés, des alliés, qui réunis aux maraudeurs, achevèrent après le départ de l'expédition, la destruction et le pillage.

La soirée se passa sans troubles, mais à onze heures il y eut une alerte, l'Emma essuya des coups de feu tirés de la montagne, on y répondit par des bombes et des coups de canon ; le même incident se produisit le lendemain, quelques bombes tinrent les agresseurs à distance : les mortiers en lancèrent 96 durant l'expédition.

Les embarcations démarrèrent avec le reflux, remorquées par les canots, et bientôt elles se trouvèrent harcelées par des fusillades partant des buissons couvrant les rives ; il fallut faire parler constamment les caronades. Enfin, mais non sans peine, la Louise-Marie fut rejointe à Walkeria.

Thongho, frère aîné de Mayorré et prétendant à la royauté qu'il avait déjà possédée, s'y trouvait avec une centaine de partisans armés ; pour parfaire la punition, Thongho obtint satisfaction et ceignit la « couronne ».

Le 26, le retour se poursuivit, accompagné toujours de coups de fusils partis des rives ; un nègre de la Prudente tomba foudroyé d'une balle à la tête. Sur le point d'arriver au terme de leur course, les nôtres furent plus vivement assaillis ; la Louise-Marie fut obligée de mettre en action ses six pièces de bâbord et ses deux mortiers. Dufour fut frappé d'une balle à l'origine du nez et qui lui brisa l'os du palais ; un matelot belge reçut également un projectile. La goélette se trouvait dans un des tournants brusques de la rivière, drossée par un fort courant et, malgré les plus grands efforts de la chaloupe qui la remorquait, elle fut jetée à la côte, sous le bois sacré du Rio-Nunez. La situation du navire était critique et cependant son commandant ne pouvait s'en occuper, il devait se soucier avant tout de repousser l'ennemi qui l'assaillait de près. Sur ces entrefaites, arrivèrent la Dorade et l'Emma, qui purent protéger la Louise-Marie par leurs feux croisés lorsque son inclinaison devint si considérable qu'il lui était impossible d'user de son artillerie : elle faillit chavirer. Il fallut évacuer ses blessés et ses malades sur la Dorade, sous la fusillade ; Vanhaverbeke était si occupé qu'il ne s'aperçut même pas qu'une balle venait de traverser son chapeau près du front.

Enfin, la goélette cessa de s'incliner, son arrière, saisi entre deux roches, se maintint en équilibre et elle put attendre ainsi le retour de la marée pour se relever et se remettre à flot. L'appareillage s'effectua dans la nuit et toute l'expédition, satisfaite des résultats acquis, arriva à Ropass. Le commandant français rendit un bel hommage à la bravoure du lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke, de ses officiers, sous-officiers et marins ; il signala notamment que le contremaître de canonage Rietveld se jeta sur une bombe qui allait éclater sur le pont de l'Emma et la lança à l'eau.

L'affaire du Rio-Nunez eut un grand retentissement en France et en Belgique. Le croirait-on, il se trouva, chez nous, des esprits assez étroits pour blâmer « l'intervention » de Vanhaverbeke dans ces démêlés où, cependant, nos intérêts commerciaux et la vie même des résidents étaient en jeu ; sans les éloges mérités du gouvernement français, il eût été désavoué.

Vanhaverbeke, les enseignes Dufour et Th. Ducolombier, ainsi que le chirurgien Durant, reçurent la Légion d'honneur ; Vanhaverbeke et Dufour reçurent également la croix de chevalier de l'Ordre de Léopold. L'aspirant Delcourt, qui avait aussi été héroïque, jouit d'un avancement au choix ; des sous-officiers et matelots furent récompensés. Enfin, les

négociants du Rio-Nunez firent remettre au commandant de la Louise-Marie, un sabre d'honneur qui est exposé maintenant au Musée de la Porte de Hal.

\* \* \*

Il est intéressant de voir de quelle façon, à cette époque, était réparti le personnel de la Marine royale (les deux dernières chaloupes-canonnières furent désaffectées en 1850) ; nous la trouvons dans le « Résumé de la situation administrative des provinces et communes » : Pour les paquebots à vapeur de la ligne Ostende-Douvres, à terre, un capitaine-lieutenant, un ingénieur de 2e classe, un agent comptable, un quartier-maître, trois matelots de 2e classe et trois de 3e classe ; à bord, trois lieutenants de vaisseau de 1re et de 2e classe, trois enseignes de vaisseau, trois contremaîtres charpentiers, trois maîtres d'hôtel, dix-huit matelots de 1e classe, trois de 3e classe, trois premiers chauffeurs, treize chauffeurs, trois machinistes, deux chaudronniers.

Pour le service sédentaire de l'Escaut, un chirurgien aide-major attaché à la quarantaine, un chirurgien aide-major pour les émigrants, deux élèves chirurgiens, cinq matelots de 1re classe, dix de 2e classe pour les bateaux à vapeur, quatre gardiens pour les canonnières et le brick désarmés, et deux mousses.

Pour le service du chantier d'Anvers, un ingénieur de 2e classe, un second-maître et trois gardes.

Pour le personnel de terre, un agent comptable et deux matelots de 2e classe. Se trouvaient en disponibilité : deux capitaines-lieutenants de vaisseau, un lieutenant de vaisseau de 2e classe, sept enseignes, sept aspirants de 1re classe, un sous-commissaire de 1re classe et deux de 2e classe, trois chirurgiens sous-aides et deux écrivains. L'effectif était donc réduit à l'extrême.

Cependant, la Louise-Marie, mettant les bouchées doubles, voguait en été vers les glaces des Féroé et, en hiver, sous les tropiques où sa présence était encore fort opportune car la leçon infligée à Mayorré n'avait que momentanément mis fin à la politique belliqueuse de son petit peuple mécontent du trop faible Thongho.

Obéissant aux consignes gouvernementales, la goélette leva l'ancre le 31 décembre 1851, pour retourner au Rio-Nunez, toujours sous les ordres de Vanhaverbeke. Le journal de bord tenu par l'enseigne Masui et conservé au Musée royal de l'Armée, nous apprend que les débuts du voyage furent pénibles ; il fallut relâcher à Deal et à Falmouth pour réparer le gouvernail et ce retard fit renoncer à une visite à Sierra-Leone.

La Louise-Marie se rendit directement à Sainte-Marie-de-Gambie où elle avait mission de recommander les intérêts de nos nationaux aux autorités anglaises, signe évident de l'insuffisance de notre protection, constatation irréfutable de notre faiblesse à l'extérieur. Gorée fut atteint le 27 février 1852, Vanhaverbeke y trouva une lettre du consul de Belgique l'exhortant à se rendre d'urgence au Rio-Nunez. La goélette força les voiles et arriva à Ropass le 4 mars : les Nalous et les Landoumas étaient de nouveau aux prises, deux engagements sérieux s'étaient produits en janvier, heureusement les Landoumas envahisseurs avaient pu être refoulés.

L'une des escarmouches avait eu lieu à une centaine de mètres du comptoir franco-belge qui servait d'agence à nos commerçants, les belligérants avaient eu cinq ou six tués ; si les Nalous avaient été battus, cette importante factorerie aurait été pillée et rasée.

Le premier soin de Vanhaverbeke mué à nouveau en diplomate, fut de convoquer le consul et Bicaise, chef du comptoir, afin de connaître les causes de cette reprise d'hostilités ; il apprit ainsi que les Landoumas voulaient remettre Mayorré sur le trône et que Tongho s'était incliné, puis que Lamina, roi des Nalous, avait été sommé par l'usurpateur de lui céder à perpétuité le produit du droit d'ancrage des navires de commerce qui viendraient mouiller sur son territoire. Fort de l'appui des Européens, qui lui avaient garanti ce droit, Lamina avait refusé et la lutte avait commencé.

Deux bâtiments de guerre étrangers avaient déjà visité les parages, les commandants s'étaient évertués, mais en vain, à faire entendre raison au roitelet retors ; l'insalubrité du site avait obligé les entremetteurs complaisants à lever l'ancre.

Vanhaverbeke décida de renouveler une tentative d'accommodement. La proposition d'une entente amicale et neutre fut acceptée par les chefs ennemis, hélas ! Ces ouvertures qui nécessitèrent plusieurs voyages de Deboqué à Caniope, n'eurent aucun résultat à cause de la ténacité des Landoumas qui, en réalité, voulaient accaparer tout le territoire des Nalous qu'en vertu de prétendues traditions, ils traitaient en intrus.

Lamina implora la protection des Belges. Abusant de sa qualité d'allié, il demanda que la Louise-Marie lui fournit de quoi armer les auxiliaires portugais qu'il venait de recevoir. Ne pouvant l'aider de cette façon sans risquer d'affaiblir ses propres moyens, le commandant de la goélette lui avança 2.500 francs qu'il eut la prudence de faire valoir sur la coutume de 1851 à 1852. La goélette devait prolonger son séjour à la colonie, mais sous condition pour les résidents qu'elle devait protéger, d'évacuer le haut fleuve endéans les trois jours afin de se transporter dans la zone d'efficacité des canons.

Les colons refusèrent d'abandonner leurs installations. Dès lors, la responsabilité étant couverte, toute peine devenait inutile et les frais extraordinaires étant interdits, la croisière fut poursuivie. Résultat : tout le commerce de la région se trouva paralysé, le marché de Deboqué fut abandonné par les Foulahs venant des contrées voisines et les transactions se réduisirent aux affaires locales.

Lamina voulant mettre en sûreté son fils et son neveu respectivement âgés de six et de quatorze ans, rêvant pour eux d'une éducation raffinée, les confia à Vanhaverbeke qui les amena en Belgique où ils furent confiés à un établissement d'instruction.

Tous ces incidents avaient fait subir des retards, il fallut renoncer à aller remettre au chef du Rio-Pongo un cadeau qui lui était destiné en récompense d'une offre de terrain qu'il avait faite au gouvernement belge.

Bref, la goélette cingla vers l'archipel des Bissagos, visita les îles Dormel, Cagnabec et Boulam, mouilla en rade de Bissao et à Bathurst où il fallait encore recommander nos intérêts à la bienveillance du gouverneur de Gorée ; enfin on fit escale à Hann et, le 15 juin 1852, la Louise-Marie revint u pays.

Elle retourna en Afrique le 23 janvier de l'année suivante, cette fois sous les ordres de Petit qui alla remercier officiellement le capitaine de vaisseau Baudin, commandant la station française de Gorée, qui avait envoyé un vapeur dans le Rio-Pongo où nos affaires avaient été compromises ; la mission de Petit consistait aussi à recueillir des renseignements d'ordre militaire et commercial. Arrivé à Victoria au mois de mars, il rendit visite à Lamina et apprit avec satisfaction que Mayorré, fatigué « d'échanger des coups de peigne » avec les Nalous, comme l'écrivit le lieutenant de vaisseau Godtschalck à un parent, et pressé par les Foulahs dont le trafic se trouvait ainsi perturbé, se tenait tranquille depuis quelque temps et qu'il était question de conclure la paix.

Les roitelets apaisés tournèrent aussitôt leur activité vers la diplomatie et Petit ne tarda pas à s'apercevoir que les multiples démarches faites auprès de lui par les deux partis n'avaient d'autre but que d'obtenir de la poudre et du genièvre.

Le journal de bord de l'aspirant Masui mentionne que le bâtiment quitta Victoria le 27 mars pour visiter le Rio-Pongo où Dufour fut envoyé aux informations, et Sierra-Leone. Le 7 juin suivant, la Louise-Marie rentra au bassin d'Anvers.

La convention conclue avec Lamina fut dénoncée en 1858, une convention nouvelle, exonérant notre gouvernement de toute charge, la remplaça ; elle conserva toute sa valeur jusqu'en 1920, ainsi qu'en atteste l'Almanach royal de cette année.

**A SUIVRE**

---

**Inséré 12/09/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 12/10/22**

## **Euronav offloads oldest suezmax pair**

**By : Adis Ajdin**

Belgium-based tanker giant Euronav is reducing the average age of its owned fleet having sold its two oldest suezmax vessels. The 2004-built **CAP PIERRE** has been sold to Greece's Metrostar Management and renamed **HUELVA STAR**, according to VesselsValue data, while the 2003-built **CAP LEON** has been snapped up by an undisclosed buyer. Euronav said the disposal of the Liberian-flagged tankers has realised a capital gain of \$12.4m, adding that it understood that at least one of the ships will exit the global fleet to be deployed on storage contracts. Following the transaction, Euronav's fleet will have an average age of 10.7 years. The company has 25 suezmaxes in its owned and operated fleet, in addition to two ULCCs, 40 VLCCs and two FSOs.

**Source : Splash 247**

---

**Inséré 14/09/22 DOSSIER Enlevé 14/10/22**

## **On-load release hooks in lifeboats and rescue boats**

While the replacement of non-compliant on-load release hooks in conventional lifeboats is now well underway, identical hooks fitted in rescue boats may go unnoticed as they are not subject to the same regulations.



In 1986 it became mandatory for hooks fitted in conventional lifeboats onboard ships to have on-load release mechanisms. Since that time, lifeboats and rescue boats using on-load release hooks have been involved in a large number of accidents during mandatory emergency training on board ships. Various regulatory changes have been introduced over the years to reduce the frequency and consequences of such accidents, e.g. requirements for mandatory maintenance and service, and a relaxation of the requirement for seafarers

to be onboard the lifeboats during test launch and retrieval, and in 2013, new requirements relating to an improved design of the on-load release hook itself entered into force.

However, the safety of lifeboats and rescue boats remains a concern. The new regulations addressing improvements in the design of on-load release hooks do not apply to older hooks fitted in boats used solely for rescue purposes. It is also worth noting that not all the reported accidents were solely the result of poor designs. Insufficient onboard procedures and crew competence have been identified as contributing factors in many lifeboat and rescue boat accidents.

### **Regulatory background**

In 2011 the IMO agreed a set of new and stricter safety standards for conventional lifeboats with on-load release hooks, also referred to as on-load 'release and retrieval systems'. The main purpose of the new safety standard was to reduce the likelihood of the hooks being released by accident. The MSC89 adopted amendments to SOLAS III/1.5 (Res. MSC.317(89)) and the International Life-Saving Appliance (LSA) Code Chapter IV (Res. MSC.320(89)), as well as related guidelines for the evaluation of lifeboat release and retrieval systems (MSC.1/Circ.1392): SOLAS III/1.5, which entered into force on 1 January 2013, requires all ships, regardless of build date, to identify existing on-load release hooks in lifeboats that do not comply with paragraphs 4.4.7.6.4 to 4.4.7.6.6 of the amended LSA Code and to replace these with compliant hooks. The required actions must be completed no later than the first scheduled dry-docking after 1 July 2014, but in any case before 1 July 2019.1

The LSA Code paragraphs 4.4.7.6.4 to 4.4.7.6.6 include requirements for improved hook stability and locking devices as well as automatic resetting of hydrostatic interlocks where provided.

The guidelines in MSC.1/Circ.1392 provide flag States, shipowners and manufacturers of lifeboats and release and retrieval systems with a detailed step by step process for compliance with SOLAS III/1.5. Lifeboat manufacturers have completed their re-evaluation and testing of existing hook systems, and an overview of compliant hook systems is available in the IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS) under the section 'Evaluation of Hooks'. If an existing hook has not been tested and is not found in GISIS, the hook is non-compliant and must be replaced.

### **On-load release hooks in rescue boats**

SOLAS and the LSA Code require every conventional lifeboat, including those used as rescue boats, to be fitted with release hooks with off-load and on-load capabilities. However, there is no such requirement in place for boats used solely for rescue purposes where a single fall and hook system in combination with a suitable painter, is used for launching.

Many manufacturers prefer to deliver an off-load release hook for the single fall of a rescue boat, while others do not. Using on-load release hooks for this purpose, carries the same risk of accidental release as using the hooks that have been installed in conventional lifeboats up until now. But while all on-load release hooks in lifeboats must be recertified or replaced before 1 July 2019, on-load release hooks fitted in rescue boats are in principle not subject to the amended LSA Code. These 'older types' of on-load release hooks fitted in rescue boats therefore constitute an unnecessary risk to the crew during emergency training and rescue operations, a risk that can easily be eliminated by ensuring that all on-load release hooks comply with the revised LSA Code.

Some flag States have issued specific requirements for ships flying their flag to this effect. On 24 June 2015, the Maritime Administrator of the Republic of the Marshall Islands issued Technical Circular No 20: "On-load Release Mechanisms for Rescue Boats" which sets out the requirements for ships registered under its flag to ensure that on-load release hooks fitted in rescue boats comply with the regulations applicable to conventional lifeboats. The

Marshall Island Administrator permits the replacement of on-load release hooks in rescue boats with suitable off-load hooks, as permitted under paragraph 5.1.1.1. of the LSA Code. The US Coast Guard, in their CG-ENG Policy Letter No.01-14 of 4 March 2014, requires that on-load release hooks in both lifeboats and rescue boats are evaluated in accordance with MSC.1/Circ.1392.

### **Formal crew training and certification**

SOLAS requires that each ship shall have onboard a sufficient number of crew members, being deck officers or certificated personnel, to launch and handle its lifeboats and rescue boat. For manning of lifeboats in particular, it is a requirement under SOLAS Reg.III/10 that: "A deck officer or certificated person shall be placed in charge of each survival craft to be used" and that a second-in-command shall be nominated as well. Still, some accident reports imply that crew members involved in the actual launching and handling of lifeboats when the accident happened were not deck officers or formally certificated person.

SOLAS III/3 further defines a certificated person as "a person who holds a certificate of proficiency in survival craft issued in accordance with the requirements of the STCW Code". However, the STCW Code sets out only the minimum standards required for the training of crew by stating that certificated personnel must have knowledge of survival crafts and their launching appliances. There is no mention of any training requirements related to the specific type of release and retrieval systems fitted on each lifeboat or rescue boat. It is also a fact that some training institutions use older second hand boats. We understand that in some countries people are even trained in open lifeboats with off-load release hooks – a type of boat/hook that is only permitted used in ships built before 1 July 1986.

A crew member that has obtained a "Certificate of proficiency in survival craft, rescue boats and fast rescue boats" from a recognised training institution, has demonstrated sufficient competence and knowledge enabling him to, in general terms, take charge of a survival craft or rescue boat during and after launch. Additional onboard training will therefore be equally important in order to ensure that relevant crew members are properly trained to operate the type of lifeboat and rescue boat carried on board their ship of employment.

### **Recommendations**

The process of renewing non-compliant on-load release hooks may be time-consuming as it requires the involvement of both the lifeboat manufacturer and the ship's classification society and there may be a strain on their respective resources as the deadline looms. Although the hooks in use are now becoming safer and better, the number of different hook types is also growing and different types of hooks may require different operational skills.

Members and clients who have not yet started the process of documenting compliance with SOLAS III/1.5 are therefore advised to start the preparatory work as soon as possible. The following should be noted:

- 1) After the next scheduled dry-docking, but no later than 1 July 2019, ships keels laid before 1 July 2013 shall have onboard either a:  
a: Factual Statement from the manufacturer, documenting that 'compliant' hooks have been subject to their overhaul examination (ref. MSC.1/Circ.1392 items 16-17); or  
Statement of Acceptance from the flag State documenting that the complete retrofit process for 'non-compliant' hooks have been subject to their approval and witnessing (ref. MSC.1/Circ.1392 item 26).
- 2) The amendments to the SOLAS requirements for on-load release hooks represent important safety improvements and should also be applied to hooks fitted in boats used solely for rescue purposes as well as hooks fitted in lifeboats onboard ships not subject to the requirements of SOLAS III/1.5, e.g. ships operating in domestic trade. The ship's flag State may also have specific requirements for on-load release hooks other than those fitted in conventional lifeboats.
- 3) With the STCW Code stating only the minimum requirements for crew training, ship

operators should ascertain that relevant crew members receive sufficient onboard training enabling them to safely operate the type of lifeboat and rescue boat carried on board their ship of employment. And – once a new or modified hook is fitted onboard - the relevant ship specific procedures should be reviewed and additional training of operating crew undertaken. The hook manufacturer should be approached for clarification of the correct use of the systems if necessary. Fall prevention devices (FPDs), either a locking pin through the cheek plates of the hook or a sling between the davit fall blocks and an attachment point of the hooks, may be used as an interim risk mitigation measure until compliant hooks are fitted (see MSC.1/Circ.1327). However, the use of FPDs can introduce additional operational risks, and it is important that the ship's operating crew is familiar with the operation of the FPD fitted to the lifeboat on their ship. The procedure to follow when using an FDP should be readily available onboard and the crew should receive relevant training.

---

**Inséré 15/09/22 DOSSIER Enlevé 15/10/22**

## **Climate goals: wait for a stricter agreement or take responsibility?**

**Every time there is research done on CO2 pollution by a prominent university or leading independent organization, the conclusion is the same: the shipping industry is on its way to become the most polluting industry there is. Some scientists have projected that maritime shipping could account for 17% of total annual CO2 emissions by 2050. And yet, maritime shipping is one of the few sectors left out of the Paris Agreement (PA) on climate change which states that in 2030 greenhouse gas emissions should be reduced by at least 40% compared to 1990. Mainly because it is deemed too complex.**

The European Union is in the process of including shipping in its emissions trading system, but for now it's pretty much up to the industry itself to take action. And then there is the offshore component of the maritime industry, with their own challenges and goals.

### **Carbon emissions**

Carbon Disclosure Project (CDP) is a nonprofit charity that runs the global disclosure system for investors, companies, cities, states and regions to manage their environmental impacts. They estimate that the oil and gas industry and its products account for 50% of global carbon emissions. At the same time, there's a 'green side' to the offshore industry, i.e. the offshore wind and solar energy. The transition towards these renewables form a critical part of meeting the goals of the Paris Agreement, which aims to limit the rise of global average temperatures to well below two degrees Celsius. Decommissioning offshore installations – the safe removal of property and restoration of the environment – is another more or less green step in the right direction.

Although both the oil and gas industry and the wind and solar energy industry come together under the 'umbrella' offshore, they're two very different worlds. And yet, they were brought together by the Paris agreement and the impact of COVID-19.

### **Offshore wind**

With COVID-19 turning the world's economy on its head and oil prices not as high as they used to and more volatile than ever, the oil and gas industry is accelerating its efforts to adapt and evolve. Many companies are exploring partnerships with the offshore wind sector, seeing an opportunity for both hydrocarbon extraction and turbine emplacement to coexist across a wide range of sites. Some of these oil and gas companies want to invest

in this sector as a subsidiary to their main business as a way to use existing rig infrastructure for power generation. Others want to power the hydrocarbon extraction processes. And there is of course the need for oil and gas companies to build a portfolio that is resilient to both lower commodity prices and longer-term decline in demand. Whatever their incentive may be, offshore wind is becoming more and more attractive.

The future growth trajectory for offshore wind energy is very different to the oil and gas market. In terms of capital expenditure, offshore wind is rapidly growing, whereas in oil and gas it is decreasing. Although the returns are lower for now, growth in wind is more stable – an attractive prospect for fossil fuel giants beset with visions of their core business collapsing in the next couple of decades. Although there are still some improvements to be made regarding the storage of wind energy, there is zero uncertainty about this energy pipeline. Wind is always there. The number of projects in the field of renewable energy, tidal installations, offshore wind and solar energy is growing. Although this is still a small part of the total investment capital, companies are increasingly being forced to invest 'green' instead of 'black'. Whether it's from a profit or climate point of view. Or both.



### **Innovation**

Where before, offshore wind farms heavily depended on subsidies, this has gradually changed over the last years. It is now becoming a self-supporting mature industry and a continuous process of innovation is underway to increase capacity and efficiency. Of all the energy generated by windmills, a significant amount is lost during transport to land. A lot of research is therefore being done on how this energy loss can be limited. Every megawatt that can be saved in this way per year provides companies with enormous profits in the



long run. This also means that the costs of building an offshore wind farm in fewer years can be recouped sooner, which makes these projects more interesting for investors. And because of this optimism, the scale of these projects is getting bigger and bigger, which makes it even cheaper.

An interesting development here, is that the volatile behavior of wind and the solar based energy generation is not an issue anymore. Larger storage capacity and smart grid connections are reducing the impact of non-wind or non-solar periods. In addition, the insurance industry also developed new products to compensate for longer non-wind and non-solar periods resulting into large income losses.

### **Shipping industry**

Where the need for change is getting more and more urgent for the oil and gas industry, that isn't really the case for the shipping industry. And without any big incentive imposed by the Paris Agreement, it is now mainly a question of 'Do we take our responsibility and do what's right, before 'Paris or Glasgow' tell us what we need to do'? When the International Maritime Organization (IMO) was founded, an organization consisting of stakeholders from the maritime sector, this should have been one of the questions. In practice, however, the carbon elephant was acknowledged for years, but ignored. This has significantly changed the past two years and at its June 2021 meeting the IMO agreed to lowering ships' carbon-intensity by 2% a year from 2023 to 2026 and ban the use of heavy fuel oil in the Arctic starting in 2024. But because there is still a waiver-option, allowing some ships to continue using it there until 2029, the net effects are to be seen.

### **A trend going in the wrong direction**

While there has been plenty of talk about the need for the aviation industry to reduce their carbon footprint, there has been less mainstream coverage of the shipping industry. It looks like 'aviation' has better PR, because the shipping industry actually made the biggest progress. But there's plenty more progress to be made. The global shipping industry accounts for more than one billion tons of emissions each year – almost three per cent of the global total – a similar amount to aviation. And considering that ships transport more than 90 per cent of goods that are traded, and include everything from cargo ships and oil tankers to passenger ferries and fishing boats, it is not a huge surprise that the greenhouse gas emissions rose by nearly 10 per cent between 2012 and 2018. Even if this emission increase was corresponding to a similar increase in the volumes of shipping, it is a trend that is going in the wrong direction. If nothing is done, there is no way the emissions will be cut by 45 per cent by 2030, let alone achieve net zero emissions by 2050.

### **Sailing own course**

The Netherlands didn't wait for the IMO or stricter PA-rules. The government, port authorities, maritime sector, shipping and transport organizations, banks and research institutes joined forces to promote sustainability in the shipping sectors. In the Dutch Reflection on the Green Deal these parties have set down ambitious goals for the sea and inland shipping sectors. By 2030, CO2 emissions by the inland shipping sector must be reduced by a minimum of 40 per cent, whilst its operations must be virtually climate-neutral by 2050. The maritime transport sector raised the bar even higher and aims to reduce the sea shipping sector's emissions by 70 per cent by 2050. By comparison: the global goal is 50 per cent.

There are other Dutch initiatives as well, like the construction of the hydrogen vessel – giving more impetus to improving the sustainability of inland shipping – and the collective efforts in the northern border region. There, the Netherlands and Germany (Hamburg region) are fully committed to explore alternative fuels and innovations with 5G, drones and connected and automated mobility. The region has everything to become Europe's testing ground for innovations in the field of green and smart mobility. Cross-border rail links with Germany contribute to regional employment and activity.

At the same time, there is already a significant untapped potential to reduce shipping emissions cost-effectively.

Many technical and operational measures, such as slow steaming, weather routing, contra-rotating propellers and propulsion efficiency devices, can deliver more fuel savings than the investment required. There is also a lot of experimenting done with electrification; zero- or low-carbon fuels such as hydrogen, natural gas, ammonia and biofuels, and power sources such as fuel cells and solar, wind and wave power. Electrifying a ship means replacing its traditional mechanical systems with electrical ones. Some fleets have already electrified propulsion and cargo handling.

Hybrid power systems, on the other hand, integrate different power-generation mechanisms, such as engines and batteries, to leverage their complementary characteristics. Both are key to cleaning up the industry's emissions. It allows engines operating on fossil fuels to be either replaced by alternative power generation technologies, or downsized and modified for low-emissions operation. It also allows ships to connect to electric power while in port, reducing their emissions from idling. The main challenge lies with the electricity grid and infrastructure. Power and boosting stations are not always available.

### **Broaden the perspective**

But no matter where you are in the maritime spectrum, a major stumbling block for the energy transition is financing. Especially after the COVID-19 crisis, there is little to no money available, especially for smaller companies, to make the necessary investments. All working capital is used to keep the business running. It is therefore a challenge for many companies and sectors to think creatively and work together to be able to participate in the energy transition. In order to achieve the climate goals in a cost-effective and efficient way, we must look at what is possible. A first step is to enter into discussions with various parties, such as large cargo owners, investors, risk consultants, entrepreneurs, municipalities and financiers, about the wishes and possibilities for the future. Together you have a better overview of where profit can be made in the entire chain. This broader perspective provides more room for finding creative solutions.

### **'Cross-sector co-creation' companies**

Innovation combined with this 'new' perspective can accelerate the reduction of carbon emissions for both shipping and offshore companies. We see that there is more and more collaboration across sectors on new initiatives. Through this 'cross-sector co-creation' companies can learn a lot from each other about how to deal with the energy transition. For example, in the realization of offshore wind farms, which is a relatively expensive affair. To make these investments profitable, offshore solar farms are increasingly included in the concept of a wind farm. This means that solar panels will be placed in the spaces between the wind turbines. That way, the available space is used much better, because no ships pass between the windmills anyway. In addition, it is more efficient, because the expensive export cable can now also be used for the generated solar energy to bring the energy ashore. You can already see that these export cables are linked to the transport cables for gas or hydrogen. Everything to increase efficiency and reduce costs. But because there are new risks associated with this process, the risk management component should always be taken into consideration.

There is no doubt that the need for 'greenification', and more specifically, the Paris Agreement is the main driver for all the innovations and the new paths that big oil and shipping companies have taken. But it's still business and a major, global one. When there is no fair level playing field, like when China or Russia are ignoring the climate rules for profit, the transition will fail. In addition, it is important to note that there are more drivers than regulation, law and treaties. The consumer is more and more often asking for sustainable and ethically responsible products. And when major companies are greening their supply chains, shipping companies have to follow.

In short, every link in this giant maritime supply chain plays its part. Like they say in sports: a team is only as strong as its weakest link. The same goes the maritime industry: the stronger each link, the sooner we will reach our CO2 goals.

For more information on maritime risk consultancy:

**Peter van der Brink**

**E** peter.h.van.den.brink@aon.nl

**W** www.aon.nl/marin

---

**Inséré 16/09/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 16/10/22**

## **Frontline-Euronav merger: Countercyclical transaction to create long-term value for shareholders**

On 7 April 2022, Frontline Limited (FRO) and Euronav NV (EURN) announced that the companies are in the process of a merger that would create a global leader in the tanker shipping market. FRO will acquire all 201.7mn of issued and outstanding EURN shares with 292.4mn FRO shares (1.45 FRO shares for each share of EURN). As a result of the transaction, existing shareholders of EURN and FRO will own nearly 59% and 41% respectively of the merged entity, which will continue under the name Frontline. It is expected that EURN will pay total cash dividends of nearly USD 0.12 per share before the closing of the transaction, with no impact on the exchange ratio.

Post the merger, the company will be headed by Hugo De Stoop as the Chief Executive Officer. The Board of Directors of the combined group will consist of seven members, including three independent Directors of the Euronav Supervisory Board, two nominated by Hemen Holding (Frontline's largest shareholder) and two additional new independent directors. Presently, the Saverys family (13%) and John Fredriksen (10%) are the largest shareholders in EURN. Frederiksen who controls FRO through Hemen Holding (~39%) will emerge as the biggest single investor in the new combined entity.

### **Transaction to create a giant in the tanker shipping market**

EURN's fleet comprises 46 VLCCs and 30 Suezmaxes, with an average age of 8.7 years. FRO owns a fleet of 23 VLCCs, 27 Suezmaxes and 20 LR2s with an average age of 5.8 years. The transaction will expand FRO's fleet to 146 vessels, including 126 crude tankers (69 VLCCs and 57 Suezmaxes), and 20 product tankers (LR2) with an average age of 7.3 years. On completion, this transaction will create the world's largest tanker fleet with a carrying capacity of over 32.4 mdwt. The combined entity will have an enterprise value of ~USD 8,400mn (~98.5% more than FRO and 101.6% more than EURN).



Post-merger, FRO will control about 8.3% of the fleet in its vessel class and will be nearly four times larger in terms of the market cap than its US peer DHT Holdings. Following the acquisition, we estimate that the fair market value of FRO's fleet will increase from USD 3,385.7mn to USD 6,943.8mn. EURN's stock changed hands at USD 11.24 per share on 6 April. The offer from FRO valued EURN's stock at USD 13.70 per share, which represents a premium of 21.9% over EURN's stock closing stock price. The share closed 6.8% higher at USD 12.00 per share on 7 April after touching a 52-week high of USD 12.53 per share, and is currently trading at USD 12.81 per share, 14% higher than the price prior to the merger announcement.

#### **Leverage to improve post-merger**

As of 31 December 2021, FRO's net leverage (net debt/equity) stood at 136%, a minor uptick because of increased debt during the year. However, post-merger, the net leverage will decline to ~105% as EURN's current net leverage is at ~80%. We estimate post-merger, FRO's net leverage to improve gradually over the next three years as a potential recovery in tanker market will facilitate scheduled debt repayments and increase in shareholders equity because of high retained earnings.

#### **Countercyclical transactions to create shareholders' value in the long term**

We believe the proposed merger is a well-timed move and in line with EURN's countercyclical investments, similar to the acquisition of AP Moller-Maersk VLCC fleet in 2014 and the merger with Gener8 Maritime (GNRT) in 2018. Although the timelines are a tad difficult to predict, history tells us these transactions were closed at the cyclical lows right before a recovery in the tanker market. We believe the proposed merger between FRO and EURN is another countercyclical investment to create a global leading tanker giant ahead of a potential post-pandemic recovery in the market. We believe the market is at its cyclical lows and vessel earnings, as well as asset prices, will recover over the next three years, indicating a consolidation ahead of the potential recovery in the tanker market.

#### **Resistance from key shareholders could hinder the merger**

Although the proposed merger is unanimously approved by the independent members of Frontline's Board of Directors and Euronav's Supervisory Board, Compagnie Maritime Belge (CMB) – the largest shareholder (13.22%) in EURN – indicated that it does not support the proposed merger. The main reason cited by CMB is that this merger will prevent the company's plan to shift EURN's business to clean energy. CMB believes that Euronav should move away from the transport of crude oil and focus on greening and decarbonising shipping and heavy industry. Given the resistance from the largest shareholder of EURN, we believe the completion of the transaction will not be a smooth ride.

## Our view

We believe the transaction, once completed, would create long-term value to FRO's common shareholders as the expanded fleet capacity will substantially boost FRO's operating leverage, customer base and its market share in the global tanker shipping market ahead of a potential recovery.

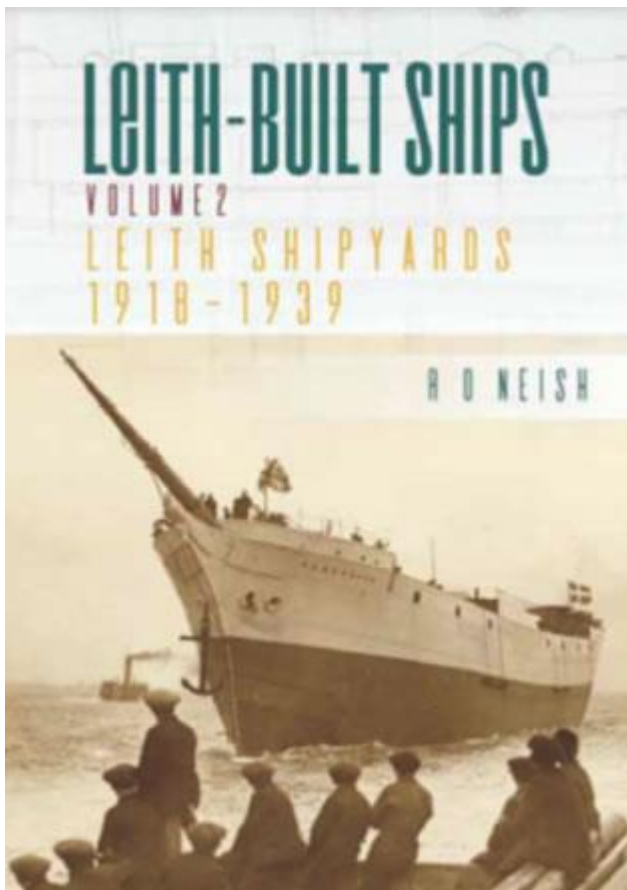
Source: Drewry

---

Inséré 18/09/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 18/10/22

## "Leith-Built Ships. Vol 2"

### BOEKBESPREKING



A new title from Whittles Publishing reads '**Leith-Built Ship. Volume 2. Leith Shipyards 1918-1939**'. Ron Neish signed as the author. 'Leith-Built Ships' is a testimony to the skill of the men who built the ships and to the many men and women who may have sailed or served on them. This history is brought together in a four-volume series about Leith's rich maritime heritage and is the culmination of the author's lifetime experience of shipbuilding.

This second volume includes some very famous ships with tales of adventure and new trade routes, also sadness – the launch and then the loss of the largest sailing ship ever built in a British shipyard, the five-masted auxiliary sailing barque Kobenhavn. It recounts the days when shipbuilding should have flourished and into the tough times of the Great Depression.

The fortunes of the three main shipyards are followed through good times to eventual closure or assimilation by the

man who would open up the shipyard that took his name. Henry Robb Ltd, shipbuilders and engineers, began without a yard, but eventually took over firstly the old S&H Morton Shipyard, now occupied by Hawthorns & Co. Ltd. that gave Robb control of Victoria Shipyard. A few years later he would take over the Cran & Somerville yard, before acquiring the plant and goodwill of the Ramage & Ferguson Shipyard – the cream of the Leith shipyards

Leith Shipyards 1918-1939 continues the chronological story begun in Volume 1 and provides a fascinating illustrated story that reveals the remarkable and ongoing story of shipbuilding for which Scotland and the UK were renowned.

"**Leith-Built Ships Vol. 2**" (ISBN 978-1-84995-481-5) is issued as a paperback. The book counts 158 pages and costs £16.99 or \$22.95. The book can be ordered via every good

**Inséré 18/09/22 DOSSIER Enlevé 18/10/22**

## **Mastering the master pilot relationship**

The working relationship between masters and pilots is very complex, with pilots calling for certain actions while masters take responsibility for their outcomes. A Britannia P&I Club webinar shared advice about how to make it work well.

Most maritime people know about the complexities of the master pilot relationship, where a pilot may call for certain actions while the master takes responsibility for their outcomes. It is a relationship with potential to go very sour. But most of the time it does work very well, we heard in a Britannia P&I Club Loss Prevention Webinar. But there is still a fairly large number of insurance claims made due to accidents when a vessel is under pilotage. Britannia counted 1000 incidents over the last 20 years. The claims were all over \$100,000 (normally the minimum to justify a claim) with an average cost of \$1.74m.

The majority are classified as "fixed and floating object claims", damage caused by a vessel to another object other than a vessel, such as docks, fenders, cranes and buoys.

The second biggest were collision claims, when a ship hits a ship. The third biggest was grounding, although this was only 4 incidents per year (80 over 20 years, or 8 per cent). Of these, a quarter took place in the Suez Canal. One of the main causes is defined as "suboptimal bridge systems management," said Captain Slav Ostrowicki, Loss Prevention Manager, Britannia P&I Club.

By this, the term 'bridge systems management' includes the pilot as a vital member of the bridge team, since the bridge team is defined as the people who are in control of the ship. This defines 'suboptimal' as something which is less than the best possible, not whether it is right or wrong, he explained. For example, if someone has to make a decision under time pressure with less than complete situation awareness, that is a 'suboptimal' situation. A bridge team operating in 'optimal' performance has capacity to manage errors.

Errors themselves are unavoidable. They can result from people's physiological and psychological limits, such as fatigue, interpersonal problems, cognitive overload and poor communications, he said.

"Whether an incident can be ultimately avoided will depend on the bridge team's ability to stop a developing error chain."

The International Chamber of Shipping published a Bridge Procedures Guide, with an updated edition released in January 2022, including sections on pilotage and bridge resource management.

### **Relationship basics**

The pilot is brought onboard because they are an expert on ship handling who also has local knowledge.

They will typically get involved during the most critical phases of the voyage, such as in confined waters, or waters with many hazards nearby, or other reasons why there is an increased possibility of getting into situations which may be dangerous, he said.

Under regulations, the ship's master is ultimately responsible for safety of the ship, crew, environment and cargo when the ship has assistance of a pilot.

But also, the ship is only allowed to enter a port with the agreement of the port authorities, who may demand a pilot.

The pilot can be an employee of the port, and this can have implications. For example, the pilot may be perceived to be also taking operational risk into account, such as a risk which may make a berth un-usable. The master may perceive an instruction from a pilot to anchor in a certain place to be taken as an order from the port.

### **Good BRM**

Bridge resources management (BRM) is "a team skill which needs to be continually practised and rehearsed," he said. It involves soft skills, and as such can't be described in procedures, or replaced by procedures.

The critical elements are allocation of [human] resources, effective communication, assertiveness and leadership, and obtaining and maintaining situation awareness. "All these rely on soft skills," he said.

The next question is how they can be acquired, and how shipping companies can be sure they have been acquired. It could be through formal training, simulation, or experience on the job. Many flag states will only accept an approved course, he said.

The 20 10 amendments to STCW implemented in 2017 introduced requirements for officer training in areas such as leadership and managerial skills. The company's safety and organisational culture is also relevant, including in how it reviews incidents and claims, and cultivates the appropriate leadership behaviour.

Good bridge team management needs both good team interaction and communication, which leads to shared situation awareness and optimal decision making. It also needs people to be comfortable making appropriate challenges to colleagues when they see something which concerns them, and these challenges need to be responded to appropriately.

"We consider a meaningful challenge to any action or non-action should be considered and respected regardless of who is challenging who," he said.

Members cultivate and improve these skills through mutual support and being open to feedback.

People should be able to reflect on their own performance, in achieving and maintaining situation awareness, effective communication and good decision making.

One problem with BRM training is that people sometimes don't do anything differently as a result. "For many people, they go to the course, get the certificate, put it on the shelf, and continue to go as normal. It hasn't changed their outlook," said Fiona Al Hashimi, claims manager with Britannia P+I club and a former deck officer.

Companies decide that after an incident, the appropriate response is to repeat the training, expecting that it eventually embeds the desired behaviours. "No-one has come up with a better idea than repeated training."

"It's hard to make courses based on attitudes instead of courses based on skills," she said.

The International Group of P+I clubs identified that training should be focussed on the master pilot exchange, and making sure pilots and bridge teams are aware of the limitations of the equipment, and the passage plan, she said.

Officers and bridge team members should be taught to question each other and the pilot when they have any uncertainty.

TankerOperator

---

**Inséré 20/09/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 20/10/22**

**La marine de guerre Belge (1830 - 1840) VI**

**De Louis Leconte**

## **Derniers espoirs. La Marine royale est « liquidée »**

Mais la situation économique de notre pays ne s'était pas améliorée. Le gouvernement désira alors rétablir les relations avec La Plata et, dans ce but, H. de Brouckère, ministre des Affaires étrangères, déposa à la Chambre, le 18 janvier 1853, une demande de crédit de 95.000 francs pour réarmer le brick Duc de Brabant.

Le crédit fut voté par 33 voix contre 20. Forgeur, sénateur de Liège, félicita nos dirigeants d'avoir présenté ce projet de loi et proclama qu'on avait engagé le pays dans une fausse voie en réalisant naguère des économies outrancières sur le budget de la Marine. Peu partisan des prodigalités, il affirma qu'il ne s'était cependant jamais rallié aux réductions opérées en 1847 et 1848 ; il estimait que la Belgique devait posséder une marine importante, une armée de mer comme une armée de terre.

Il fit remarquer que notre pavillon avait déjà glorieusement flotté dans plusieurs contrées et formula le vœu de voir accorder à notre corps naval des développements nouveaux, afin de favoriser efficacement l'accroissement de la marine marchande.

A cette époque, notre corps d'officiers ne se composait plus que de quatre capitaines-lieutenants de vaisseau, quinze lieutenants et enseignes et un aspirant de 1<sup>re</sup> classe.

Une loi du 4 mars ouvrit un crédit pour la réparation du brick qui, pendant environ cinq ans, avait été amarré dans les bassins de Bruges. Il quitta les chantiers de cette ville le 1<sup>er</sup> octobre, et fut conduit à Ostende le 8 de ce mois. Le lieutenant de vaisseau Sinkel fut chargé de remettre le gréement en place.

L'armement se fit à l'aide de canons-obusiers de 36 et de pièces de 12 trop longues, dont la manœuvre était presque impossible (en 1856, on fut obligé de réduire le nombre de bouchés à feu). L'équipage comprit : un capitaine-lieutenant (Petit), un lieutenant de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe (second), un lieutenant de vaisseau de 2<sup>C</sup> classe, deux enseignes, un aspirant de 1<sup>re</sup> classe, un chirurgien-major et un aide-major, un officier d'administration et un écrivain, 72 sous-officiers et matelots ; total : 82 hommes.

Ce chiffre était inférieur de 31 à l'effectif voulu ; le ministre de Brouckère opina qu'en diminuant le nombre de canons, il était possible de réduire le personnel, c'était encore imposer à la Marine une économie mal entendue, il fallait s'attendre à de graves mécomptes et le ministère ne l'ignorait pas puisqu'il préconisa de par ailleurs de calculer le budget pour 1854 sur un effectif de cent hommes.

La tentative de réarmement du brick n'aboutit qu'à démontrer que « l'on ne possédait plus la sévérité indispensable pour réussir à former un noyau de sous-officiers et de matelots habitués à la vie rude, prêts à tout, et qui auraient pu dresser les marins », nota un officier avec raison.

Les efforts qu'on effectua pour réunir le cadre nécessaire prouvèrent, en effet, qu'équipages, sous-officiers, tout était à reconstituer par suite des licenciements successifs. Le règlement qu'à cette occasion le capitaine de vaisseau, directeur général de la Marine, Napoléon Lahure, avait élaboré dans son bureau de Bruxelles, avec un manque absolu de connaissances pratiques de la navigation (depuis son entrée au service de la Belgique, Lahure n'avait plus navigué ; il avait été enseigne dans la Marine des Pays-Bas), fut inexécutable ; de là un déplorable manque d'organisation, il fallut se rendre à l'évidence : nous n'avions plus de marine.

On dut pourtant, cette fois encore, marcher par ordre et, le 12 décembre 1853, le Duc de Brabant, remorqué hors du port d'Ostende par la malle Topaze, prit la route de Santo Thomas de Guatemala, notre colonie tombée en pleine décadence ; la mission du brick était de s'assurer si, comme on l'avait annoncé, 500 Américains y avaient débarqué.

Après ce que nous avons exposé plus haut, il est hautement intéressant de consulter le livre de bord de ce voyage que nous laissa l'aspirant Masui : jamais on ne dut distribuer sur nos bâtiments autant de coups de garçette, jamais on ne dut tant y mettre aux fers. Voici quelques motifs de punitions relevés dans ce curieux document : 25 coups à quelques



matelots pour manquement à la discipline, 30 coups au matelot R... pour négligence dans la manœuvre, 25 coups à trois matelots pour ivresse, 50 coups à N... pour avoir coupé un raban de sabord ; aux fers le cuisinier, pour vol, aux fers aussi le quartier-maître (!) et le charpentier pour avoir découché à terre, etc. ; aux arrêts les sous-officiers, suspendus pour un mois de leurs fonctions, les maîtres voilier et armurier. Il était évident que la maistrance n'existait plus, la discipline était morte, nous n'avions plus de vrais marins.

Peu avant d'arriver à Santo Thomas, le 16 février 1854, un homme mourut des fièvres, on atteignit la colonie en traînant dans une yole filée derrière l'embarcation, le cercueil du défunt et pavillon à mi-mât, le moral déjà si bas de nos colons n'en fut guère relevé. Pendant l'escale, le climat fit des ravages, un second décès se produisit à bord.

Après avoir planté une croix sur la tombe du malheureux Palmaert, autre victime de la baie des Mosquitos, on embarqua les archives de la colonie agonisante, ainsi que notre consul général Cloquet et quelques autres passagers heureux de fuir cet enfer. L'ancre fut levée le 29 avril et on mouilla devant Anvers le 13 juin.

Le 12 décembre suivant, remorqué par la malle Princesse Charlotte, le Duc de Brabant reprit mer pour se rendre au Rio Nunez et visiter la côte orientale de l'Amérique du Sud afin de s'enquérir de nos compatriotes émigrés à Sainte-Catherine (Brésil). Le brick ramenait en même temps Sayou Salifou, fils de Lamina, et son neveu Carimon qui avaient suffisamment appris le français et l'anglais.

La discipline ne s'était pas améliorée, tant s'en faut ; comme les peines corporelles avaient été supprimées dans la Marine, le livre de bord ne mentionnait plus que de nombreuses mises aux fers, ce qui réduisait, pendant la durée des punitions, l'effectif déjà insuffisant pour les manœuvres.

Le séjour à l'embouchure du Rio Nunez fut très court, nos intérêts étaient devenus presque nuls dans cette région et les roitelets y vivaient désormais en paix. Après une traversée relativement agitée, Montevideo fut atteint le 8 février 1855, le Duc de Brabant y resta vingt jours ; le 5 avril il mouilla non loin de Sainte-Catherine, endroit bien situé où notre colonie aurait pu prospérer, mais l'organisation en était défectueuse, on n'encouragea pas cette intéressante initiative et la fâcheuse impression qu'avait produite sur le public la malencontreuse affaire de Santo Thomas, ainsi que le mauvais choix des émigrants qu'on y envoya, fit échouer cette nouvelle tentative. Ne disposant pas des fonds nécessaires pour se rendre sur place, Petit dut se contenter de débarquer seul à Desteiro, et d'y recueillir - au hasard des renseignements sur Sainte-Catherine située dans les terres. Les résultats de l'enquête furent cependant assez satisfaisants : grâce à leur énergie, certains colons avaient acquis de l'aisance, ils y cultivaient des produits européens ainsi que du café et de la canne à sucre qu'ils allaient vendre à Rio.

Ces investigations par trop sommaires, terminées, le brick gagna Rio de Janeiro où nos marins séjournèrent pendant un mois et furent l'objet d'un accueil chaleureux, l'état-major fut même reçu par les souverains ; la Belgique cessa d'être inconnue dans le vaste empire. Enfin, après une visite à Bahia et à Pernambouc, on rentra à Anvers, le 3 juillet 1855.

\*\*\*

Il convient de rappeler ici un autre épisode de notre passé expansionniste, incident auquel nos marins furent également mêlés : le 21 octobre 1853, s'était créée à Bruxelles, une compagnie assez audacieuse pour songer à rétablir les rapports avec le Nouveau Monde ; pourtant l'aventure de la British Queen n'était pas encore oubliée, mais la « Société anonyme belge des bateaux à vapeur transatlantiques » dont il est question ici, ne comptait pas tenter l'essai avec un seul navire.

Cette compagnie, disposant d'un capital de cinq millions de francs, voulut établir un service régulier entre Anvers et New-York. Une convention fut signée avec l'État. Les steamers à hélices devaient être d'au moins 1200 tonneaux et la machine d'une puissance maximum de 200 chevaux ; la capacité de chargement ne pouvait être inférieure à 400 tonneaux de marchandises. L'exemption du péage sur l'Escaut et des divers autres droits leur était

assurée, la taxe de mer des correspondances se percevait pour le compte de la compagnie ; au cours de la première année, il devait y avoir un départ tous les mois et, dès la seconde année, les voyages se feraient chaque quinzaine. L'État accordait 1200 francs de subside par traversée, aller et retour. Tout cela fut octroyé sans discussion aux Chambres mais somme toute, l'appui financier était tellement minime qu'il ne constituait qu'un encouragement moral.

Les deux premiers navires de la Société coûtèrent chacun 883.000 francs,, ils furent construits en Hollande et baptisés la Belgique et la Constitution ; ils étaient en fer, jaugeaient 2889 tonnes, leurs machines étaient d'une puissance de 350 chevaux.

Le premier fut lancé le 27 juillet 1855, l'autre quelques jours plus tard. Ils arrivèrent dans notre Métropole plus d'un an après l'époque à laquelle, en vertu de l'accord conclu avec l'État, le service aurait dû commencer ; c'était un mauvais présage.

Tack et Pougin, revenus d'Allemagne, reçurent respectivement le commandement de ces vapeurs. Tack fut secondé par le lieutenant Fix, un Luxembourgeois grand-ducal, également licencié du service fédéral. Enfin, la Belgique partit d'Anvers le 29 décembre 1855, emportant des passagers et une cargaison respectable. Mais arrivé en vue de Blankenberge, l'une des chaudières fut déjà -mise hors service et il fallut relâcher quelques jours à Southampton. Néanmoins de nombreux voyageurs montèrent encore à bord et l'on chargea quelques nouveaux ballots. La traversée fut poursuivie le 5 janvier 1856, avec l'espoir de regagner le temps perdu... Trois jours plus tard, le navire faisant eau et les pompes fonctionnant mal, il fallut se réfugier à Plymouth ; la construction était défectueuse.

Réparations faites, elle reprit mer. Mais assailli par le mauvais temps, le steamer fut obligé de revenir, une autre chaudière étant brûlée, tandis que la seconde était obstruée par le sel ;, de plus la carcasse faisait eau de plus belle et la mâture était disloquée. Il en résulta, pour la compagnie, une dépense imprévue de 500.000 francs.

Finalement le service dut être suspendu jusqu'au 4 octobre, la confiance du public était évidemment ébranlée. Après une escale à Southampton, on arriva à New-York le 26 de ce mois ; on fut obligé d'y renouveler la mâture. Mais à Anvers ce fut une bien autre affaire : il fut constaté qu'il fallait renforcer le bâtiment et lui donner un double fond ; l'examen de la quille démontra combien on avait été trompé par les constructeurs hollandais car on retira d'entre les abouts des tôles, du mastic qui avait servi à masquer l'imperfection des joints, les rivets ne tenaient pas ; les membrures, loin de reposer sur la quille, s'appuyaient sur la virure de gabord et le logement de l'hélice n'était pas disposé dans l'axe du navire.

Le Constitution ne valait guère mieux bien qu'il eût été soumis à l'examen d'une commission d'ingénieurs. Lorsqu'il arriva à New-York, ses machines se trouvèrent dans un état lamentable ; on paya 250.000 francs pour les remettre en état.

Les deux pyroscaphes, comme le British Queen, n'effectuèrent que trois voyages en Amérique.

Mieux avisée cette fois, la Société s'adressa à la firme Cockerill, à Anvers, pour la construction des autres paquebots : le Léopold Ier, le Duc de Brabant et le Congrès, tous trois-mâts-barques à trois ponts et à une cheminée, longs de 88°,39 de tête à tête, larges de 11°,58 et ayant 8°,48 de creux ; les machines, à condensation, étaient de 350 chevaux. Le Léopold Ier, de 2500 tonneaux, fut lancé le 15 octobre et placé sous les ordres du lieutenant de vaisseau Michel qui obtint, à cet effet, un congé d'un an sans solde. La commission de réception du steamer fut nommée par le ministre des Affaires étrangères ; le rapport conclut que le bateau était « un des plus solides navires en fer de l'époque » et il paraît que ses chaudières firent l'admiration des agents du Lloyd anglais ; pourtant, lui aussi, n'effectua que trois traversées.

L'enseigne de vaisseau Masui, esprit curieux et fort actif, qui avait obtenu également l'autorisation d'y faire du service, nous a encore laissé un journal de bord fort suggestif de la première de ces randonnées : le départ de la Métropole s'effectua le 1er janvier 1857 ; on s'aperçut dès Flessingue, que la vitesse était réduite ; il fallut hisser les voiles et forcer les machines. Le 2 au matin, on arriva à Southampton, là un plongeur requis, constata

qu'une des pales de l'hélice était cassée et que les deux autres étaient endommagées. Résultat : il fallut décharger toute la cargaison, envoyer l'hélice à Londres et la remplacer. Le voyage fut poursuivi le 14. Le mauvais temps abîma la voile et la corne fut rompue, l'artimon enlevé, un matelot tomba de la hune et se blessa grièvement ; peu après, un autre marin tomba à la mer et disparut, les batayoles de la poulaine devant à bâbord furent défoncées, un homme de l'équipage devint fou et tenta de se suicider.

A Staten Island, le 8 mars, six matelots désertèrent et il fallut réparer des avaries.

Reparti le 21, le Léopold Ier rentra à Anvers le 5 avril, dans d'assez bonnes conditions.

Le lieutenant de vaisseau Sinkel, alors en demi-solde, obtint de participer à la deuxième traversée qui commença quinze jours plus tard ; sept cents émigrants se trouvaient à bord. Cet officier rendit hommage aux efforts que fit Michel pour obvier autant que possible au manque d'organisation de la ligne ; la description que fit Sinkel du logement des malheureux émigrants est navrante. Au-delà de Southampton., la navigation fut encore ralentie par suite de la défectuosité des machines.

Au retour, le navire emporta peu de passagers et une quantité négligeable de marchandises ; la machinerie donna maints soucis : un tuyau d'exhaustion de la chaudière bâbord se trouvant bouché, il fallut éteindre les feux pour réparer l'avarie ; les vibrations ressenties à l'avant par suite des mouvements du propulseur, empêchèrent de tenir convenablement le beaupré qui était trop long, ainsi que son bout-dehors ; le grément était trop lourd, les pavois de bas-bord trop faibles, etc. — On mouilla devant Anvers le 1er juin.

La Société Cockerill avait consenti à des sacrifices pour imposer cet armement nouveau et elle subit des pertes volontaires sur cette livraison.

Quant au Duc de Brabant et au Congrès, ils n'allèrent jamais à New-York, l'entreprise ayant dû suspendre ses services ; les négociations entamées avec le ministère pour obtenir l'appui, le secours de l'État, n'eurent aucun résultat et ainsi fut abandonnée une exploitation qui aurait pu donner de grands avantages au pays.

Les deux derniers bateaux, lancés en 1857 et 1858, furent loués à l'amirauté anglaise pour transporter des troupes aux Indes. La Société liquida, non sans désastre, en 1859, et, conséquence invraisemblable, on fit retomber inconsidérément la responsabilité de cet échec sur les officiers de la Marine royale !

\* \* \*

Ceux-ci avaient acquis la certitude que la remise en service du brick ne constituait pas un essai sérieux, trop de lésineries s'observaient dans les détails les plus essentiels. Leur zèle finit par perdre son ardeur, leur enthousiasme disparut progressivement et pour cause : l'éducation des équipages était négligée par ordre, on ne les exerça même plus au tir. Nos officiers sentirent que si le Roi et son entourage désiraient une marine et même une bonne marine, le ministère n'osait pas partager ces idées, de crainte de se dépopulariser. La presse commença à s'émouvoir et M. Lahure, le chef suprême de notre flotte qu'il sacrifiait à l'opportunisme, devint l'objet de quolibets et de charges, on le représenta traînant, au bout d'une ficelle, dans un canal, deux petits bateaux pavoisés.

Mais après s'être laissé aller au découragement, le corps d'officiers ressentit un vif mécontentement, il résolut de protester et intéressa à sa cause le capitaine d'état-major Brialmont déjà célèbre. Celui-ci fit paraître, à la fin de 1854, une brochure intitulée : Utilité de la marine militaire belge, qui déclencha de violentes polémiques. Le brillant officier combattit les erreurs qui ne s'étaient que trop accréditées et proposa une réorganisation rationnelle de la Marine royale qu'il voulut placer sous la dépendance du ministre de la Guerre ; il fit remarquer très judicieusement que, ce remaniement permettrait un abondant recrutement de matelots pour nos navires marchands et ceci est un axiome qui, malgré son indiscutable évidence et l'expérience acquise, fut toujours nié par les détracteurs systématiques de la marine militaire.

En avril 1855, Brialmont fit paraître une nouvelle brochure : *Réflexions sur la marine militaire belge, 1830-1855*, qui dénonçait sans détours l'ingratitude manifestée à l'égard des officiers de notre flottille, énumérait les services qu'ils avaient rendus, les engagements que l'État avait contractés envers eux, démontrait l'erreur dans laquelle on versait en se désintéressant des choses de la mer. « Nous n'avons plus de matelots, ajoutait-il, parce que nous n'en formons plus comme par le passé ; nous n'avons plus de novices, parce que nous n'avons plus d'école des mousses ; nos maîtres de profession et la classe si précieuse des maîtres d'équipage en particulier, s'amointrit de jour en jour et finira par s'anéantir. Nous verrons avant peu d'années la Belgique condamnée à n'embarquer sur ses navires de commerce que des matelots étrangers, obligation d'autant plus préjudiciable à ses intérêts, outre qu'elle est antinationale, que nous voyons chaque jour les prétentions étrangères augmenter dans des proportions effrayantes. »

Combien tout cela était prophétique ! Les armateurs finirent par se plaindre amèrement de devoir recourir à la « racaille cosmopolite » des ports pour constituer leurs équipages. Brialmont demandait un effort de raisonnement et de décider si, oui ou non, il fallait une marine de l'État. Il est à peine croyable qu'à cette époque, certaines factions allèrent jusqu'à réclamer la cession, à une compagnie particulière, de la ligne Ostende-Douvres: L'impression produite par ces écrits fut telle que certains quotidiens, notamment le *Journal d'Anvers*, jusqu'alors hostiles à la flottille, se rallièrent aux idées de Brialmont. En outre l'opinion publique fut si profondément émue qu'un conseil des ministres fut convoqué et une commission instituée, le 1er juillet 1855, pour étudier les diverses questions se rattachant à la marine militaire qui ne comptait plus alors que 19 officiers, dont le cadre de la maistrance avait été licencié par raison d'économie et qui ne possédait plus que des matelots ignorants du métier. La commission fut présidée par le comte de Flandre ; Brialmont servit de secrétaire. Le principe de la nécessité de la Marine royale fut admis malgré l'opposition de Orts et de Coomans (un avocat et un journaliste), mais la question fut mal introduite : il eût fallu procéder par ordre, éviter d'entrer dans des discussions à perte de vue sur l'organisation à décréter, décider seulement de l'urgence d'étendre et d'améliorer les éléments existants selon les besoins de la défense nationale et des relations commerciales à créer avec les pays lointains.

Pour avoir embrassé un ensemble de questions insolubles pour le moment, vu le niveau de nos connaissances maritimes et l'état de transformation où se trouvait alors partout la marine, la commission n'aboutit pas. Elle se crut appelée à se prononcer sur des points où elle se trouvait incompétente, elle passa un temps trop long à examiner différents systèmes proposés par plusieurs de ses membres qui furent généralement d'accord pour reconnaître en principe Le besoin : 1° de posséder une flottille capable de défendre les polders et les approches d'Anvers, d'établir en aval de cette place un barrage indispensable pour arrêter une flotte, barrage à faire protéger par la marine et l'armée ; 2° de créer des stations maritimes permanentes à l'instar de celles de la France et d'autres puissances, dans les mers principales. La mission des navires affectés à ces services devait être d'explorer toutes les régions dans le but d'étendre nos débouchés, de nous rendre plus indépendants, de nous mettre à l'abri des crises, de renforcer l'action du corps consulaire, d'éveiller chez nos populations le goût de l'émigration, de fournir à l'émigration et au commerce des données, des hommes, une aide suffisante pour parvenir à fonder des comptoirs, des lignes de navigation nationales nous permettant d'exporter nous-mêmes nos produits et, en étendant peu à peu nos débouchés, de recueillir les bénéfices qui nous échappaient et étaient réalisés par les étrangers.

En suite de l'impressionnant rapport déposé par la Commission de la Marine vers le milieu de l'année 1856, le ministre des Affaires étrangères Vilain XIII résolut de présenter un projet de loi destiné à créer une flotte du coût de sept millions de francs à laquelle on devait attribuer un budget annuel de trois millions.

Cette dépense était minime eu égard au nombre et à la nature des services qui eussent été rendus ; malheureusement, on réclamait, à cette époque, d'énormes dépenses pour la nouvelle organisation de la défense nationale : la politique de Napoléon III inspirait de

sérieuses craintes en Europe et particulièrement chez nous ; Anvers devait constituer un grand camp retranché servant de pivot de manœuvre et de refuge pour l'armée. Et on venait encore de réclamer un nombre considérable de millions en supplément pour parfaire le programme ; dans ces conditions, le ministre Vilain XIII recula et se borna à réclamer le statu quo.

Une nouvelle commission de la Marine fut instituée en 1858, composée essentiellement d'officiers de ce corps ; elle devait examiner les projets de défense de l'Escaut présentés au gouvernement par un comité spécial et par l'inspecteur du génie, le général Delannoy. Il fut conclu en faveur de notre cinquième arme.

Néanmoins, quoique complètement éclairés sur l'utilité d'une marine, les ministres qui furent successivement chargés de son administration s'attachèrent à l'amoindrir aux yeux du public, caressant ainsi les tendances généralement admises. Le Cabinet résolu, dans ces circonstances encore, à ne prendre aucune décision, la Marine devait mourir lentement et on laissa, dès lors, les navires pourrir dans l'Escaut.

Malgré les polémiques les plus ardentes en faveur de notre marine d'État, son démembrement fut tacitement décidé et, au commencement de l'année 1859, à la suite d'une demande de nouveaux crédits, la Louise-Marie fut désarmée et son équipage transféré sur le Duc de Brabant.

Les économies réalisées du fait du désarmement de la goélette permirent l'achat d'un nouveau paquebot de 100 chevaux, à deux cheminées, construit sur les warfs anglais ; il fut baptisé *Emeraude* et servit de remorqueur, de bateau de sauvetage et de transporteur de dépêches. En cas d'emploi, il était monté par des marins de l'une des trois autres malles-postes du service Ostende-Douvres. Peu après, le *Diamant*, de venu trop vétuste, fut mis hors d'usage.

Mais, le 10 mars 1860, comme conséquence des réclamations des sections à propos de la discussion du budget des Affaires étrangères, un projet de loi fut déposé en vue de remplacer les voiliers hors service par deux bâtiments à vapeur : une corvette à hélice, armée de 17 canons de 30, et un aviso-goélette à hélice, à 6 obusiers de 30. Léopold Ier, qui voulait favoriser une nouvelle tentative de colonisation aux îles Hébrides, fit tous ses efforts pour obtenir la régénérescence de notre flottille militaire ; il inspira même une étude intitulée : *Complément de l'œuvre de 1830* (ouvrage anonyme d'A. Brialmont), dans laquelle il demandait la construction de quatre corvettes et de trois bricks, ce qui nous eût permis d'établir des stations navales sur la côte d'Afrique, en Chine, en Océanie et sur la côte occidentale d'Amérique. De vives discussions eurent encore lieu à ce sujet au Parlement et ailleurs, un certain Victor Van Damme voulut faire pièce au Souverain en lançant une brochure : *De l'inopportunité de créer une marine militaire pour stimuler, étendre et protéger le commerce extérieur de la Belgique* ; des flots d'encre coulèrent. Mais l'agrandissement d'Anvers ayant été décidé, la Marine fut complètement sacrifiée aux nécessités de la défense nationale, qu'en réalité elle était appelée à compléter.

Le ministre des Affaires étrangères avait compté sans l'opinion publique à laquelle il fallut bientôt faire violence pour lui arracher les cinquante millions exigés pour la construction de la nouvelle enceinte d'Anvers, somme à peine supérieure à celle que réclamait la construction du nouveau Palais de Justice de Bruxelles, qui ne provoqua cependant aucun murmure. La question de la Marine avait le grand tort, aux yeux de la masse, d'être inconnue ou mal comprise, trop peu défendue et trop ridiculisée par des folliculaires et des hommes politiques qui cherchèrent à étayer leur popularité, par des lazzis plus ou moins spirituels. Nous constaterons plus tard encore les méfaits causés pour ces mêmes raisons : ignorance des choses de la mer, railleries ramies, basse politique.

Le 20 février 1861, Goblet présenta le rapport sur le projet de crédit de 1.500.000 francs pour la construction des deux bâtiments proposés moins d'un an auparavant, et au Sénat, des membres se prononcèrent en faveur de la Marine. Néanmoins, les aveugles passions déchaînées eurent ce décevant résultat que, le 4 avril 1862, Charles Rogier, successeur de Goblet, retira le projet de loi du 10 mars 1860, déclarant -- l'aveu mérite d'être noté -- « que le gouvernement renonçait à la marine militaire, bien qu'il en fût partisan ! »

Le député Van Overloop, adversaire passionné de notre flottille, alla alors jusqu'à émettre le voeu de supprimer les marins en même temps que les navires, afin qu'on ne se prévalût pas, dans la suite, de leur existence pour réorganiser ce malheureux corps dont la spécialité est cependant d'étudier, de préparer l'avenir commercial du pays, de servir de guide aux armateurs dans les entreprises lointaines, dans les essais de longue haleine, de stimuler leur ardeur pour créer des débouchés directs, par suite d'efforts et de sacrifices de toutes sortes.

Bientôt le Duc de Brabant fut désarmé et, le 11 avril 1862, le terme « Marine royale », jugé trop belliqueux, fut remplacé par la dénomination plus débonnaire de « Marine de l'État ».

À ce moment, il n'y avait plus en service que 18 officiers et 250 sous-officiers et marins ; depuis longtemps déjà, les officiers restaient, en quelque sorte, en disponibilité ; le cadre avait cessé d'exister, la maistrance n'était plus qu'un nom.

Le brick eut une belle fin : il fut mis à la disposition de la commission d'expériences des mines sous-marines et, le 18 août 1864, on le fit sauter près de Sainte-Marie.

La goélette, portant encore les traces des balles reçues dans le Rio-Nunez, eut une fin plus misérable : affectée d'abord au service hydrographique sous les ordres du lieutenant de vaisseau Stessels qui dressa des cartes réputées de la côte et de l'Escaut, elle fut bientôt mise à la chaîne au bassin de Mexico, à Anvers, sous la garde de deux fantassins. Des maraudeurs y enlevèrent les ferrures et les cuivres ; on la mit alors en vente et un commerçant la transforma en magasin à charbon.

La plupart des officiers et une partie des marins furent versés dans les services civils de la Marine, d'autres passèrent dans l'armée de terre ou furent envoyés en congé illimité. Il fut décidé, et pour cause, qu'on ne formerait plus d'officiers de marine (de 1832 à 1862, une section de marine fonctionna à l'École militaire — armes spéciales —. Les élèves de l'École militaire se destinant au génie maritime faisaient un stage à l'École spéciale de Lorient, puis à celle de Paris). Les commandants des paquebots et des malles Ostende-Douvres conservèrent néanmoins un certain caractère militaire et les steamers furent considérés comme navires de guerre ; contre toute règle protocolaire, ils continuèrent à battre flamme de guerre ! Nous nous dispenserons de donner la liste de ces malles

## **A SUIVRE**

---

**Inséré 21/09/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 21/10/22**

### **La marine de guerre Belge (1830 - 1840) VII & VIII**

**De Louis Lecomte**

#### **Regrets et vaines tentatives de reconstitution.**

La crise franco-allemande et la mobilisation de nos troupes démontrèrent à nouveau la nécessité d'une marine militaire et, notons-le déjà ici, il en fut encore ainsi en 1914, en 1917 et en 1940 ; la leçon servira-t-elle à l'avenir ?

Le 31 juillet 1870, douze jours après la déclaration des hostilités, le gouvernement se vit obligé de rappeler quelques officiers à l'activité : le capitaine de vaisseau Vanhaverbeke reçut la direction des services maritimes d'Anvers et de l'Escaut ; le capitaine Petit fut désigné pour commander Ostende et les côtes, et le capitaine-lieutenant Roose (nommé à

ce grade le 1er août) fut attaché à l'état-major du général Eenens, commandant la position d'Anvers. Ecrevisse fut le dernier lieutenant de vaisseau de 2e classe, promu le 1er septembre 1870. Malgré la remise de l'armée sur pied de paix, ce poste fut maintenu à la demande du ministre de la Guerre, jusqu'à la retraite de son titulaire nommé capitaine de vaisseau et pensionné le 17 novembre 1876. Cette mesure prouve qu'on estima indispensable d'adjoindre un marin à l'état-major de notre réduit national, au même titre qu'un officier du génie et de l'artillerie.

L'alerte de 1870-1871 eût-elle pour effet d'aveugler plus encore les désorganiseurs de notre flotte et l'expérience n'eut-elle d'autre résultat que de les irriter davantage ? Toujours est-il que l'arrêté organique de l'Administration de la Marine du 5 octobre 1876 stipula formellement « qu'il n'y avait pas lieu de conserver un caractère militaire à aucun des services de la marine » et le commandant maritime d'Anvers Vanhaverbeke fut nommé inspecteur général « pour les fonctions civiles seulement » ; ce capitaine de vaisseau et trois capitaines-lieutenants donnèrent leur démission. Néanmoins, Vanhaverbeke, continua à porter l'uniforme de « général-major de la marine ». Et ainsi, conclut l'avocat Jottrand, « la marine militaire belge disparut presque clandestinement ».

Cependant un arrêté du 5 octobre décréta que les officiers de l'ancienne marine de guerre qui avaient obtenu des emplois dans les services de la marine de l'État, resteraient soumis aux dispositions particulières qui avaient réglé leur position, leur solde et leur avancement ; ce fut ainsi que le lieutenant de 2e classe Ecrevisse prit le commandement d'un paquebot de la ligne Ostende-Douvres tout en conservant son grade. Il importe de noter que, le 28 février 1890, le lieutenant Petit, successeur de Stessels au service hydrographique, fut promu, mais à titre honorifique seulement, capitaine-lieutenant de vaisseau.

Cependant, éclairé sur l'obligation de préserver l'Escaut d'une incursion étrangère, et ayant admis l'importance du rôle de la torpille dans les batailles navales et surtout dans la défense des côtes et des rivières, le gouvernement fit construire la batterie de Sainte-Marie, en projetant d'établir des barrages de torpilles fixes dans certaines passes. En conservant, comme nous l'avons vu ci-dessus, certains officiers de marine, il espérait très probablement, sans oser l'avouer, pouvoir parer un jour à une situation difficile.

Pour compléter la défense du fleuve, il fut procédé, le 30 décembre 1876, à Anvers, à l'adjudication d'un bateau à vapeur de 31 chevaux, avec coque en fer, pour le service des mines sous-marines. Le vapeur la Torpille des pontonniers fut ainsi construit pour la pose des torpilles fixes ; mais cette solution ne constituait qu'une demi-mesure et un autre bateau à vapeur à fond plat et à faible tirant d'eau fut commandé. Conçu dans le but de porter 50 torpilles, il mesurait 32 m. de long et était armé de deux mitrailleuses.

\*\*\*

Depuis la disparition de la Marine royale, le service de garde-pêche fut assuré par le trois-mâts-barque Mathilde, de 248 tonneaux, appartenant à l'armateur E. Cuyl, d'Ostende, et loué par le gouvernement. Mais la Convention de La Haye du 6 mai 1882, autorisant la Belgique à participer à la surveillance internationale de la pêche, ayant été approuvée par une loi du 6 janvier 1884, on affecta à ce service le trois-mâts-barque Ville d'Ostende, de 385 tonneaux, lancé à Baasrode en 1881, et l'avis mixte Ville d'Anvers de 1061 tonneaux et de 950 chevaux, lancé par le chantier Cockerill. Ces deux bâtiments possédaient à bord, vingt fusils Albini ; pas un canon pour répondre aux salves protocolaires, mais on leur faisait battre flamme de guerre, ce qui suscita parfois des incidents ridicules et blessants pour l'amour-propre national.

Le voilier servait en été, le vapeur en hiver ; les premières croisières furent commandées par Ecrevisse. L'équipage de la Ville d'Ostende comptait 74 hommes, celui de l'avis, 85. Ces personnels étaient uniquement composés de fonctionnaires, d'agents et d'employés de l'État ; le médecin du bord était pris dans l'armée.

Sur les instances du baron Sadoine, ancien officier du génie maritime devenu directeur général de la Compagnie Cockerill, cette dernière offrit d'armer la Ville d'Anvers de canons, ce qui aurait permis de faire figure décente à l'étranger, mais l'État refusa sous la pression des timorés.

Et voilà que le représentant le Hardy de Beaulieu, à propos du budget 1884, jeta un cri d'alarme qui donna quelque espoir à ceux qui déploraient la disparition de notre flottille : il affirma, avec beaucoup de raison, que les marins incorporés dans l'armée de terre comme miliciens, « délaissent la navigation, l'abandonnent au retour dans leurs foyers » ; ainsi le nombre de matelots belges diminuait-il sensiblement, au grand dam, répétons-le, des armateurs. Ce député préconisa comme remède à cette triste situation, de placer les miliciens de cette catégorie à la compagnie des pontonniers de place comprenant une section de torpilleurs, unité dans laquelle ils pourraient rendre d'appréciables services.

Pendant la saison de pêche et de cabotage, ces hommes obtiendraient, des congés, à l'instar de ce qui se faisait alors pour les moissonneurs, afin de pouvoir, sous conditions à déterminer, s'engager à bord de bateaux de pêche et de navires marchands naviguant sous pavillon belge. Les paquebots de l'État ainsi que la Mathilde chargée de la surveillance dans la mer du Nord, recruteraient leur personnel parmi les miliciens -marins.

Les matelots momentanément sans engagement seraient embarqués soit sur le bateau-torpilleur du génie qui effectuerait de fréquents voyages, soit sur le bateau-école de l'État, placé sous le commandement d'officiers de la Marine ; les marins nouvellement incorporés s'instruiraient à Anvers pendant les mois d'hiver suivant leur entrée au service militaire, avant de pouvoir naviguer pour des particuliers.

En cas de mobilisation, tous les marins entreraient dans les rangs de la compagnie des pontonniers de place qu'ils renforceraient avantageusement, et si le nombre était insuffisant, on formerait une compagnie de mariniers dont le concours serait précieux pour la défense des passes de l'Escaut, des digues et des inondations, ainsi que pour le ravitaillement en vivres des postes établis en vue de cette défense.

Une note du directeur de la Marine, élaborée pour répondre à le Hardy, reconnu en effet, « qu'à Ostende les bras manquent, que les bateaux de pêche doivent rester au port faute d'équipages », et le directeur confirma que « le métier militaire n'enlève pas seulement les bras à la marine et à la pêche, en ce sens qu'il force les marins à quitter leur métier, mais qu'il les en détourne à jamais ».

En présence de la gravité des faits, le ministre de la Guerre Gratry sembla tout disposé à seconder son collègue chargé de la Marine. Le département de la Guerre résolut d'abord d'assigner Ostende comme garnison aux miliciens sollicitant la fréquentation de l'École des mousses ; ils pouvaient également s'embarquer, avec cette école, à bord du garde-pêche. Il fut bientôt démontré que ce procédé était peu pratique et finalement on proposa l'incorporation dans les régiments d'infanterie résidant à Anvers et à Ostende, des miliciens marins et pêcheurs ; ces hommes devaient être autorisés, après entente avec les commissaires maritimes, à s'enrôler pour un ou plusieurs voyages, ou pendant une certaine période, chaque année, à bord des bâtiments du commerce ou de pêche. Au retour, ils devaient rentrer à la caserne et y faire du service jusqu'à un embarquement ultérieur.

Dans le même ordre d'idées, le département de la Guerre autoriserait l'incorporation dans les régiments, des jeunes gens désireux, tout en remplissant leurs devoirs militaires, de suivre les cours des écoles de navigation pour la formation d'officiers au cabotage et au long cours.

C'est à ce moment qu'intervint encore Sadoine, directeur général de la Compagnie Cockerill, qui consacra toute son intelligente activité à tenter la restauration de notre marine militaire : le 10 janvier 1884, encouragé par le président de la Chambre, il écrivit au ministre de la Guerre pour proposer de former des régiments de marins composés des miliciens de la côte et des rives de nos fleuves ; il invoquait la conduite admirable des marins pendant le récent siège de Paris et dans toutes les guerres modernes.



Ces corps devaient être casernés à bord de vapeurs armés de quelques pièces afin d'exercer les soldats ; ces navires rempliraient des missions d'explorations scientifiques ou commerciales. Grâce au télégraphe, ces régiments seraient aisément rappelés en cas de besoin. Sadoine estimait insuffisante la création des compagnies d'étudiants marins pour aider à procurer des équipages au commerce. Gratry convint du bien-fondé de ces arguments mais il croyait le projet irréalisable, étant donné qu'on trouvait à peine, dans le contingent des militaires côtiers, de quoi alimenter la compagnie des pontonniers, indice certain de la dégénérescence des professions de marin et de pêcheur due à la suppression de la Marine royale.

Mais le baron Sadoine fit observer, preuves à l'appui, en ce qui concerne notamment les officiers, que le personnel de notre ancienne flottille ne comprenait que peu de riverains et de côtiers, que, composée en grande partie de Wallons, de terriens, elle fournit à l'Allemagne des éléments d'élite qui y furent appréciés.

Après bien des pourparlers, au début de mai 1884, le général Gratry se déclara partisan de la création d'une compagnie de mariniers, tout en faisant incorporer dans les pontonniers les miliciens marins et pêcheurs ainsi que ceux admis à suivre les cours de navigation ; des congés leur seraient accordés pour naviguer sous pavillon belge. Après étude de l'organisation à donner aux futurs mariniers, il fut préconisé de réunir en un seul corps les pontonniers de campagne, ceux de place et les 31<sup>e</sup> et 32<sup>e</sup> batteries de côte, ou de former : 1<sup>o</sup> un bataillon dit de mariniers d'environ 1200 hommes, comprenant deux compagnies de pontonniers de campagne, une de place, une compagnie de marins-torpilleurs et deux unités d'artillerie de côte ; 2<sup>o</sup> un bataillon d'infanterie de marine recevant l'instruction des troupes du génie. Tous les incorporés pourraient jouir des dispositions accordées aux miliciens marins ou pêcheurs.

Ces effectifs devraient être exercés aux manœuvres de mer sur l'avis Ville d'Anvers. Le nouveau corps aurait renvoyé annuellement dans leurs foyers 250 hommes aptes à faire de bons matelots, appoint important pour l'armement de nos navires de commerce.

Comme mesure transitoire, 47 pêcheurs pris dans les différents corps de l'armée, furent passés le 14 juin 1884, à l'effectif des pontonniers de place. Mais le ministre de la Guerre Gratry fut remplacé par le général Pontus le 16 de ce mois. Ce dernier dut renoncer à réaliser les projets de son prédécesseur.

Lorsque le baron Sadoine vit échouer le plan qu'il avait soumis « non seulement par patriotisme, mais aussi par intérêt pour nos propres steamers », il s'orienta vers un autre objectif : il obtint l'embarquement de douze aspirants sur l'avis garde-pêche Ville d'Anvers, certains furent recrutés parmi les élèves de l'École militaire et de l'École d'application, les autres dans l'élément civil. Ils n'effectuèrent qu'un voyage et furent remplacés, notamment par le sous-lieutenant d'artillerie comte F. de Borchgrave d'Altena qui dès lors fut mêlé à l'histoire de notre infortunée Marine et finit par en être la victime.

En ces circonstances, l'avis fut commandé par le lieutenant de vaisseau Ecrevisse qui continua à porter la tenue militaire pour faire des visites dans les ports anglais. Les Hollandais, soucieux de ridiculiser nos tentatives de restauration d'une force maritime qui les ont toujours contrariés, profitèrent de la présence à bord d'un officier d'artillerie pour dire que « les Belges avaient constitué une cavalerie navale portant des éperons, destinée à monter des chevaux-vapeur ! »

Malheureusement ces expériences ne donnèrent que de médiocres résultats. En 1887-1888, il ne restait plus que deux ou trois aspirants et les embarquements ne continuèrent pas.

Un courant d'opinion se déchaîna cependant à nouveau en faveur de la Marine. Le National du début du siècle le rappela pour critiquer amèrement, acrimonieusement et verbeusement, l'influence d'une haute personnalité (Léopold II) sous l'inspiration de laquelle avait, entre autres, été écrite une brochure anonyme réclamant la construction de dix torpilleurs de 36 mètres de long pour la défense de l'Escaut, et de dix chaloupes-canonnières de 18m,16, armées chacune d'un canon de 5,7, pour servir d'éclaireurs et d'agents de liaison entre les postes des digues et les ouvrages de la place d'Anvers, et

l'achat de six avisos et de deux croiseurs pour le service des relations extérieures, des stations navales, croisières, voyages d'instruction, la surveillance de la pêche, etc., etc. La presse antimilitariste fut déchaînée pour faire pièce aux partisans de la Marine recrutés au sein des sociétés savantes, parmi les hommes d'action, qui voulaient développer la prospérité nationale.

Quoi qu'il en fût, l'inspecteur général de l'artillerie, le baron Nicaise, estima qu'il importait de donner une instruction maritime technique solide à quelques officiers et on décida d'envoyer en France, de Borchgrave d'Altena, pour y faire un stage dans la marine.

Les négociations entamées à ce propos furent laborieuses, l'administration (civile) de la Marine mit « tant de bâtons dans les roues » que l'on faillit renoncer à ce projet. Mais au grand dam de M. van den Peereboom, le comte de Buisseret, son coreligionnaire, rompit au Sénat des lances en faveur de la Marine militaire, pépinière de matelots pour la marine marchande. Les comtes de Merode Westerloo et d'Oultremont emboîtèrent le pas et réclamèrent l'abrogation d'un arrêté pris en 1864, sous la pression étrangère, autorisant des capitaines non regnicoles à commander sous pavillon belge. Emile Banning, en 1887, avait lui aussi déclaré que le rétablissement d'une marine militaire était une mesure dont la nécessité devenait de plus en plus évidente.

Enfin, en juillet 1889, le lieutenant de Borchgrave partit pour effectuer son stage. En 1894, un second officier d'artillerie, G. Lecointe (qui devint l'un des directeurs de notre Observatoire royal), fut également envoyé dans la marine française. Deux autres Belges, de Meester et Weverberg (qui finit par se faire naturaliser français et fit une belle carrière dans la flotte), reçurent la même licence. Les Pays-Bas furent très mécontents : ils craignaient de voir des vaisseaux de guerre belges dans l'Escaut.

Un peu plus tard, sous l'obsession de l'irritant problème de la défense de notre principal fleuve et de notre réduit national que les antimilitaristes empêchaient de résoudre, on rechercha, faute de mieux, une solution « à bon marché ». Ce fut alors que le capitaine du génie Louis songea à la constitution éventuelle, pour compléter la défense du Bas-Escaut, d'une flottille composée de chaloupes à vapeur réquisitionnées dans différents services, et une commission d'études fut créée le 30 janvier 1901. Le 9 décembre suivant, un autre comité fut chargé de l'armement en canonnières de réserve des chaloupes à vapeur Minerva des Ponts et Chaussées, l'Argus de la Douane, la Police de la rade n° II du Pilotage. Le comte de Borchgrave, rentré de France et membre de ces cénacles, avait proposé également, mais en vain, de militariser le bateau hydrographe et de le pourvoir de canons de 8,7 et de 5,7.

L'armement des chaloupes fut commencé en 1902: elles jaugeaient 220 tonneaux, étaient de la force de 300 chevaux, on les dota de deux canons de 5,7 à tir rapide sur affût à chandelier, sauf l'Argus qui n'avait qu'une pièce. En cas de mobilisation, les équipages en étaient ainsi composés : un officier de la Marine de l'Etat, commandant l'embarcation, des marins de l'État ayant fait leur service militaire, soit un maître d'équipage, un chef de timonerie, quatre matelots, un maître mécanicien, deux chauffeurs ; enfin, des canonnières de l'artillerie de forteresse : deux chefs de pièce, quatre canonnières ; des soldats de la compagnie des torpilleurs : un caporal torpilleur, deux hommes, un clairon ; un cuisinier. Vu l'exiguïté des logements à bord, ces équipages étaient réduits au strict minimum ; on comptait, par chaloupe, sur un demi-équipage supplémentaire pour relever les matelots fatigués.

Dans la suite, une quatrième chaloupe : la Police de la rade n° III du Pilotage, fut construite, armée et mobilisée dans les mêmes conditions.

A partir de 1909, ces frêles esquifs, placés sous le commandement du commandant d'artillerie comte de Borchgrave d'Altena, qui avait quitté la flotte française au moment où il allait y être promu capitaine de frégate, et qui était depuis détaché à notre administration de la Marine, furent quelquefois mobilisés pour des manœuvres et des tirs en mer. La Belgique maritime et d'autres journaux firent l'éloge du personnel mais critiquèrent avec raison le matériel « d'une infériorité scandaleuse », ils exigèrent que l'on fît les sacrifices nécessaires pour la défense du pays. Nous étions alors en 1912, nous venions à peine de

sortir de l'angoisse causée par l'affaire d'Agadir ; la question des fortifications de Flessingue avait ouvert les yeux et personne ne doutait plus de l'imminence d'une conflagration européenne...

Les milieux éclairés s'émurent, les écrits ne manquèrent pas, mais la masse resta indifférente par ignorance, elle était trop préoccupée de jouir des bienfaits d'une paix prolongée au-delà de tout exemple enregistré par l'Histoire : on ne croyait plus à la guerre. La Ligue de la Défense nationale mise en garde par certaines sections de la Ligue maritime, prêta toute son attention à la reconstitution d'une flottille ; un comité spécial composé d'officiers, de marins, de juristes, d'ingénieurs, d'historiens, tenta d'élaborer un plan modeste peut-être, mais acceptable. La presse fit en général bon accueil aux tracts qui furent lancés, seuls trois journaux estimèrent qu'il ne s'agissait en l'occurrence que d'un « accès de mégalomanie ».

## VIII

### **L'expérience de 1914-1918. La Marine militaire renaît et meurt.**

Puis, brusquement nos frontières furent violées. Cette fois, la situation était plus grave qu'en 1870. Que faire ? On mobilisa bien nos quatre « coquilles de noix » et on adressa un long rapport au Roi pour démontrer, ce dont Il était parfaitement convaincu, qu'il fallait une défense maritime. Ce rapport mérite une lecture attentive, nous ne pouvons malheureusement le reproduire ici ; le document est un vrai mea-culpa. On le prit en considération et il fut établi un « Service de défense côtière et fluviale » ayant comme chef un capitaine de vaisseau : on nomma à ce poste le major d'artillerie de Borchgrave qui n'avait cessé de remuer ciel et terre pour éclairer la nation.

Le titre était prometteur, mais les attributions furent limitées à la défense de la côte... pour laquelle rien n'avait été déterminé. Le capitaine de vaisseau ne reçut ni instructions, ni personnel, si ce n'est un capitaine comptable du matériel ; on y adjoignit, comme commissaire de marine, l'avocat Hennebicq, président de la Ligue de la Défense nationale et volontaire de guerre. On avait bien prévu la formation de deux compagnies de marins (pour 64 kilomètres de côte !) et 200 marins s'étaient offerts spontanément pour les constituer, mais on ne fit rien malgré les demandes du comte de Borchgrave qui, en désespoir de cause, se mit en rapport avec les autorités navales françaises et anglaises ; mais son initiative fut enrayée, la Marine civile se montra tracassière comme de coutume en ces temps-là.

Le 22 août 1914, en vertu d'ordres supérieurs, la « défense côtière » se retira sur Dunkerque avec les blessés, à bord de la malle Stad Antwerpen. Le lendemain, ce steamer continua sa route vers Caen avec ses passagers et atteignit finalement le Havre.

Là, après déchargement, le navire prit à bord des munitions pour notre artillerie de campagne et une partie de la 4e division d'armée échappée de la position de Namur ; il gagna Ostende.

Le capitaine de vaisseau « commandant de la défense côtière » proposa alors d'établir, avec la marine anglaise et la 4e D. A., une tête de pont de Zeebrugge à Ostende pour assurer la ligne de repli de l'armée. Mais on mit fin à ce nouvel essai de reconstitution de notre marine militaire en pensionnant le capitaine de vaisseau ; la défense côtière avait vécu.

Quant à nos quatre canonnières de réserve restées à Anvers, on ne put les employer à cause de leur extrême faiblesse. A la reddition de la place, elles descendirent vers la mer ; capturées par les Hollandais, elles restèrent à la chaîne jusqu'à l'armistice de 1918 et leurs équipages furent internés.

L'expérience de la guerre imposa la reconstitution d'une sorte de force navale : le 23 janvier 1917, une dépêche ministérielle ordonna de diriger sur le dépôt de la 4e D. A., à Grand Fort Philippe (Gravelines), tous les militaires ayant appartenu, comme cadets, au personnel du Navire école, pour les faire entrer ultérieurement dans la composition du Dépôt des équipages : on entra dans la voie des réalisations.

Le 5 mai, Le XX<sup>e</sup> Siècle applaudit à cette « excellente mesure ». Ce dépôt était érigé en centre administratif et d'instruction et de formation du personnel marin. Il devait comprendre deux compagnies de marins, un peloton d'artillerie de marine pour assurer le service des canons de côte et de bord, enfin une école pour la préparation scientifique et la formation aux diverses spécialités, le tout, administré comme un bataillon. Des militaires de l'armée de campagne y furent admis, tout simple soldat pourvu d'un diplôme de second lieutenant au long cours y obtenait le grade de quartier-maître ; celui qui possédait le brevet de premier lieutenant au long cours, le grade de second quartier-maître et le capitaine au long cours devait être proposé pour le grade de sortie des centres d'instruction des sous-lieutenants auxiliaires.

Les uniformes, copiés sur ceux de la marine française (pompon bleu au lieu de pompon rouge excepté) furent déterminés, l'effectif du dépôt fixé à 400 hommes et une hiérarchie déterminée.

L'organisation fut assez pénible, il y eut des hésitations, l'enthousiasme de cette nouvelle troupe était cependant fort grand. En 1917, le service des transports par eaux intérieures mit à la disposition de la formation un petit remorqueur, le Blankenberge, affecté jadis à la station balnéaire de ce nom ; on l'arma d'un canon de 3,7 et d'une mitrailleuse Hotchkiss, il reçut un équipage composé d'un second maître et de quatre matelots. Ainsi équipée, la construction servit de vedette à la 6e escadrille française pour la reconnaissance des mines.

Puis notre gouvernement réquisitionna le petit yacht de plaisance Henriette, appartenant à un Belge et stationné au Havre. Cet esquif vraiment trop modeste pour servir à la guerre, arriva à Calais portant deux canons de 3,7 ; une mitrailleuse du Dépôt des équipages y fut placée dans la suite, mais on tergiversa au sujet des moteurs nécessaires ; finalement le yacht fut désarmé et amarré au bassin ouest. Le pétrolier British-Sovereign vint se placer à proximité, l'huile qu'il portait fuyait, la surface du bassin en fut bientôt recouverte et, le 7 septembre 1918, cette nappe prit feu ; il ne resta du yacht que la carcasse en fer.

On mit également à la disposition de notre embryon de marine militaire l'avisomixte Ville d'Anvers, l'ancien garde-pêche, qui resta cependant sous le commandement du capitaine Depierre, de la Marine de l'État. Le bateau reçut à son bord un canon de 9 c., une pièce portugaise de 7,5, une anglaise de 6 livres, une de 3,7, des mitrailleuses et un mortier Van Deuren : un vrai musée d'artillerie. L'équipage se composa d'un aspirant de 2e classe et de 50 à 60 marins. L'avisomixte fut employé au dragage des mines.

On décida, mesure excellente, de mettre une équipe de dix hommes, tirée du Dépôt, sur les dragueurs français du Pas de Calais, une autre de six matelots à bord du Nord, plus, en moyenne, trois marins belges sur chacun des huit torpilleurs de Calais. Certains de nos officiers servirent sur le torpilleur d'escadre l'Oriflamme. Les croix de guerre françaises rapportées par nos officiers et matelots attestèrent leur courage. L'amiral Ronarch fit citer nos marins à l'ordre du jour des armées françaises.

Lors de la réoccupation d'Anvers, trois torpilleurs allemands furent récupérés, réparés et munis d'équipages belges. Le grand quartier général constitua en son sein une commission d'études car il se montra, alors, favorable à la reconstitution d'une marine de guerre nationale.

Au début de l'année 1919, les torpilleurs A. 1 et A. 2 (anciens A. 14 et A. 12 qui avaient été sabordés par les marins allemands mutinés), complètement remis en état, patrouillèrent dans l'Escaut sous les ordres d'enseignes ; l'A. 3 fut envoyé en réparation chez Cockerill, à Hoboken. En outre notre flotte comptait à cette époque, un joli yacht de mer, une vedette de guerre et deux remorqueurs.

Un enseigne de vaisseau fut investi du commandement du sémaphore d'Ostende.

La presse était très enthousiaste : « L'escadrille complète comptera douze unités, constata avec satisfaction La Gazette ; elle sera partagée en trois groupes de quatre torpilleurs établis, l'un à Anvers, le deuxième à Ostende et le troisième à Zeebrugge. Des garde-côtes et des dragueurs de mines compléteront cette minuscule escadre... A Anvers, un établissement va s'ouvrir où, dès à présent, peuvent s'inscrire les jeunes gens désirant prendre du service dans la marine militaire. »

Dans l'entretemps, nos « coquilles de noix » saisies en 1914, furent rendues par les Hollandais ; la Police de la Rade III et l'Argus allèrent sur le Rhin pour y coopérer à la surveillance de la navigation sur la section du fleuve occupée par nos troupes.

Tout semblait donc pour le mieux, mais Le Soir du 21 février 1919 dénonça que « la situation du Dépôt des équipages était lamentable ». Il ne constituait qu'un noyau militaire entraîné sur des bateaux de guerre français et une école pour les recrues maritimes. « A l'heure où notre droit à la défense de la côte et de l'Escaut s'impose, disait ce journal, et où nous avons un urgent besoin d'équipages de commerce pour notre ravitaillement par mer, que fait-on ? On laisse se dissocier, d'une part, les éléments formés pendant la guerre en ne veillant pas à leur rengagement et en ne faisant parmi eux aucun avancement, si modeste soit-il, fût-ce d'un galon de sergent. D'autre part, on ne tolère aucun engagement des volontaires qui affluent pour servir à la mer depuis qu'ils ont vu des uniformes de marins. Des centaines auraient été éconduits. En outre, on ne dirige pas les recrues aptes à la mer vers le Dépôt des équipages, bien que ce soit leur destination. Bref, on dirait que les efforts sont tendus pour nous empêcher d'avoir des équipages à l'heure où la reconstitution économique du pays en dépend. »

Le 27 juin suivant, ce grand quotidien dénonça encore « une incroyable incurie » : « Il y avait à Anvers, au moment de l'armistice, une cinquantaine de bateaux allemands, torpilleurs, dragueurs, etc., qui, en raison du règlement en matière de prise, nous appartenaient. Les Allemands les conduisirent dans les eaux hollandaises. Ils se trouvent encore aujourd'hui dans le canal d'Hellevoet-Sluis. Pourquoi les y laisse-t-on ? Personne ne le sait. » L'Action Nationale et d'autres journaux firent chorus, l'opinion s'émut, cette flottille rentra chez nous et, peu après, nous disposâmes de 11 torpilleurs, 26 dragueurs de mines, 20 chalands et allèges, 4 remorqueurs, un yacht à vapeur et 1 « pont ».

Mais on se scandalisa aussi parce que deux sous-marins et des poseurs de mines qui nous étaient destinés, restaient en Angleterre. Lorsqu'on s'avisait de les inspecter, il fut constaté qu'on les avait laissés trop longtemps sans soins et on recula devant les dépenses énormes qu'aurait entraînées leur remise en service. Un de nos officiers, l'enseigne de vaisseau Pirnay avait cependant été envoyé en stage en France avec huit marins spécialisés, il y conquit brillamment ses brevets, commanda en second le sous-marin Néréide et gagna la Légion d'honneur en sauvant ce bâtiment en perdition dans le golfe de Gascogne.

Les Chambres commencèrent finalement à s'occuper de notre marine militaire, les adversaires y levèrent aussitôt la tête, on accusa le corps naissant de ne servir qu'aux parades et nos officiers, de « ne rien faire ».

Le Roi, par contre, lui témoigna son intérêt en autorisant les A. 1, A. 2 et A. 3 à prendre respectivement les noms de Prince Léopold, Prince Charles et Princesse Marie José. N'oublions pas non plus que le prince Charles avait conquis ses galons d'officier de la marine de guerre ; ne voyait-on pas en lui le futur commandant de notre flottille enfin convenablement mise sur pied ?

Une commission interministérielle fut chargée d'étudier la défense de la côte et l'utilité d'éléments flottants, ses rapports sont restés secrets mais, le 19 novembre 1919, le Dépôt des équipages disparut pour faire place au Détachement des torpilleurs et marins qui absorba non seulement le personnel du corps défunt, mais encore le matériel et certains spécialistes de la Compagnie des torpilleurs du génie.

La nouvelle formation comprit deux compagnies d'instruction plus une école navale dirigée par le capitaine au long cours et hydrographe réputé Nisot, en sus des bâtiments militaires avec leurs équipages. La presse se montra fort intéressée et encourageante car elle voyait là une excellente pépinière de marins notre flottille de commerce souffrait de pénurie de

personnel et, de plus, notre frontière maritime qui avait été trop négligée du temps de la neutralité, allait enfin être défendue. Des officiers des armes spéciales entrèrent comme professeurs dans le Détachement qui reçut comme chef le lieutenant-colonel Vandeputte de l'artillerie. Enfin, l'on était allé prendre dans les canaux hollandais une importante série de bâtiments qui nous avaient été attribués et La Revue de la Ligue Maritime du 20 août 1920, annonça que notre flottille se composait de 9 petits torpilleurs armés de 2 canons, 3 mitrailleuses, un tube lance-torpille, munis de l'installation de T. S. F. et de machines au mazout ; 5 grands torpilleurs armés pareillement mais avec machines à pilon ; 3 remorqueurs, 2 vedettes de rivière, un poseur de mines et en sus un bateau de service, la Torpille, provenant des torpilleurs du génie ; 40 vedettes récupérées dont une dizaine appelées vedettes de mer à essence, poseurs et chasseurs de mines étaient déjà officiellement cataloguées, elles avaient à bord un canon revolver et 2 mitrailleuses. A remarquer que les torpilleurs avaient été spécialement construits en 1915 et 1916 pour la défense de notre côte si spéciale à cause de la multiplicité des bancs de sable.

On envoya trois officiers d'artillerie en stage dans la marine de guerre française, à bord du croiseur Jeanne d'Arc et quatre « jeunes torpilleurs » reçurent une instruction spéciale dans notre Ecole militaire en vue de leur envoi en France, de façon à obtenir bientôt des instructeurs aptes à remplacer ceux que ce pays avait mis à notre disposition. Il fut également fait appel à des officiers de la Marine de l'Etat parce que cinq officiers du Détachement, brevetés au long cours ou issus du Navire-école, venaient de demander leur mise en congé sans solde en raison du manque de statut, partant du manque de sécurité que présentait leur avenir dans notre flottille.

C'est que, malheureusement, nonobstant l'enthousiasme qui régnait dans le pays, des influences malignes se révélaient déjà et, comme l'avocat général de Ryckere l'écrivit plus tard, le Détachement des torpilleurs et marins était manifestement déjà traité « en parent pauvre ou plutôt en véritable Cendrillon » alors que cependant, ainsi que fit remarquer le Journal des Débats, notre admission dans la Ligue des Nations nous obligeait à fournir un contingent national à la flotte internationale, contingent qui ne devait pas être important mais de tout premier ordre.

Bientôt des plaintes amères furent formulées, le colonel Vandeputte passa à l'Etat-major général après un magnifique effort accompli pour organiser ce corps de 900 hommes, et il céda la place au lieutenant-colonel d'artillerie Renaux, l'héroïque défenseur du fort de Wavre-Sainte-Catherine. En fait, les crédits alloués étaient insuffisants, on ne se décidait pas à transférer nos marins à la côte, ils devenaient des marins d'eau douce, n'ayant qu'un court tronçon de l'Escaut et un matériel insuffisant pour s'initier au métier ; aux Chambres certains députés s'agitèrent demandant purement et simplement la suppression d'un organisme certes essentiel mais qui avait le tort, à leurs yeux, d'avoir des instructeurs français et de coûter cher malgré tout. On crut bien faire en envoyant les recrues accomplir leur instruction sur le Rhin, ce qui était insuffisant, la presse et des voix autorisées réclamèrent le déplacement de la base d'Anvers à la côte : Bruges-Zeebrugge fut proposé. La France consentit à nous prêter le vieux croiseur d'Entrecasteaux pour servir de Borda (navire-caserne-école) qui fut — conformément au traité naval de Washington, privé de ses hélices et de ses canons, puis remorqué jusqu'au bassin de Bruges ; l'événement fit sensation. On allait pouvoir transférer bientôt à cette base les éléments trop dispersés, introduire une solide discipline au corps, faire de vrais marins ; le gouvernement semblait prévoir même la construction de nouveaux torpilleurs et une fortification effective de la côte.

Restait maintenant à opérer le transfert des unités mouillant dans l'Escaut. Ce fut une grave et délicate affaire : les Hollandais, jaloux de leur souveraineté sur le fleuve, en refusèrent obstinément la descente à nos bâtiments de guerre ; or ceux-ci ne pouvaient passer, dans nos eaux intérieures, sous les ponts de fortune établis, à côté des ouvrages d'art détruits pendant la guerre ; la perplexité était grande. Finalement, on démonta les superstructures des torpilleurs et on finit — mais à quelles peines — par les ancrer à côté du d'Entrecasteaux, puis l'on se mit à l'œuvre avec entrain.

On ne dira jamais assez l'œuvre vraiment grande et belle qu'accomplirent les commandants et officiers du Détachement des torpilleurs et marins, avec des ressources infimes ; l'esprit de devoir et l'entrain suppléèrent à toutes les carences.

Fin janvier 1924, les deux derniers torpilleurs rejoignirent Bruges et le 12 mars, un de nos bâtiments, le A 42, prit la mer. Le corps avait alors, à l'effectif, 26 officiers en activité, 70 sous-officiers dont 58 à la base de Bruges et 12 à la flottille du Rhin, 585 quartiers-maîtres et matelots, dont 461 à Bruges et 124 en Allemagne ; 3 officiers et 22 maîtres et quartiers-maîtres français y étaient instructeurs. Sur les contrôles étaient inscrits 8 officiers de réserve et 2243 hommes. Mais, à cause du départ des officiers-marins signalé plus haut, sur les 26 officiers et 70 sous-officiers présents, deux seulement possédaient leur diplôme au long cours, trois autres officiers avaient suivi les cours de l'École navale française et un quartier-maître y avait été envoyé. Le mal résultait, répétons-le, de l'insuffisance des crédits affectés à la Marine militaire qui ne put plus envoyer des gradés en stage, et aussi du manque de statut, ce qui décourageait les candidats. Il avait fallu prendre les officiers où l'on pouvait et c'était principalement dans l'artillerie qu'on avait choisi les éléments les plus capables d'être mis à la tête des services spéciaux, puisque le navire de guerre est surtout une batterie flottante.

L'avenir de la Marine et de nos marins était fort incertain, on en était aux économies à outrance et les Annales parlementaires prouvent que notre flottille fut l'objet d'attaques passionnées aux Chambres ; elle y trouva également d'ardents défenseurs s'appuyant sur le bon sens et qui, tous, réclamèrent le statut tant désiré qui, au surplus, était, disaient-ils, tout prêt dans les tiroirs du ministre.

À la suite de ces débats fut constituée la Commission de la Marine militaire composée de partisans et d'adversaires de l'arme spéciale et de personnalités neutres ainsi que des officiers et des fonctionnaires compétents. Cet aréopage devait uniquement étudier le problème suivant : le matériel récupéré après l'armistice doit-il être utilisé, faut-il encourager l'œuvre entreprise et comment, peut-on en attendre une heureuse répercussion sur la formation de nos cadres et nos équipages de la marine marchande ?

La Commission commença par discuter le premier point. Le chef d'État-major général Maglinse et l'inspecteur général de l'artillerie Kestens exposèrent sans ambiguïté qu'il fallait des éléments flottants pour parfaire la défense côtière ; de grandes discussions eurent évidemment lieu, certains adversaires naguère résolus, tel le directeur général Pierrard, se convertirent en toute sincérité, et, finalement, le vote se traduisit par 24 voix en faveur du maintien de la Marine, 2 non (1) et une abstention. Néanmoins, le 9 juillet 1926, parut un arrêté particulièrement laconique portant suppression du Corps des torpilleurs et marins à la date du 31 mars 1927.

Cette décision ne fut portée à la connaissance des membres de la Commission que le 3 janvier 1927. Le ministre comte de Broqueville leur disait que leurs travaux, soigneusement conservés, constitueraient une précieuse documentation pour le jour où, la situation financière du pays le permettant, l'idée de la création d'une Marine militaire pourrait être reprise. Cette déclaration est à rapprocher de celle que fit Charles Rogier, le 4 avril 1862, lorsqu'on condamna la Marine royale à disparaître.

Le colonel Renaux, découragé, avait déjà quitté le corps, cédant la place au commandant en second, le major d'artillerie Fabry. Par mesure d'économie, le d'Entrecasteaux avait été rendu à la France, qui l'avait aussitôt passé à la Pologne (il fut détruit en 1939). On liquida nos vedettes, qui furent rachetées par des sportsmen, quant aux torpilleurs qui n'avaient pas trouvé d'acquéreurs, ils tombèrent bientôt à l'état de vieille ferraille et ainsi se perdit un matériel valant un nombre considérable de millions. Les officiers et les marins passèrent à l'armée de terre où ils n'en coûtèrent pas moins cher. La défense de la côte même fut abandonnée.

(1) Les deux représentants de l'Union des officiers et mécaniciens de la Marine marchande belge avaient reçu le mandat impératif de combattre la Marine militaire ; ils déclarèrent que, nonobstant toute raison même la plus évidente, leur attitude serait irréductible.

Notons que, de tout temps, les officiers du commerce ont manifesté semblable hostilité : en 1856, le capitaine de navire Ch. Sheridan, dans son discours prononcé à l'ouverture du Cercle nautique, à Gand, déclara déjà sans ambiguïté que, seuls, les officiers du commerce possèdent la science nautique, et il malmena ses collègues de la Marine militaire.

## A SUIVRE

---

**Inséré 22/09/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 22/10/22**

### **Jan De Nul installs 80 turbines at the first French commercial-scale offshore wind farm ahead of schedule**

Significantly ahead of schedule, Jan De Nul's Offshore Jack-Up Installation Vessel Vole au vent has successfully completed her mission on the Saint-Nazaire Wind Farm project in France, according to the company's release. The Vole au vent transported and installed 80 sets of 6 MW Wind Turbine Generators (WTG) for the very first commercial wind farm in French waters. This wind farm will have, by the end of 2022, a total capacity of 480 MW, which is equivalent to 20% of the Loire-Atlantique's annual electricity consumption. The **VOLE AU VENT** loaded the 6 MW wind turbines, in sets of four, at the 'Forme Joubert' lock in the port of Saint-Nazaire and then transported the components approximately 12 kilometres offshore for installation on top of the foundations located on the Banc de Guérande seabed, in the northern part of the Bay of Biscay. On 1 April, the first turbine was loaded in the port. On 5 September, the 80th and very last turbine was successfully installed. The Saint-Nazaire Offshore Wind Farm will contribute to achieving the target of 40% renewable energy by 2030 and carbon neutrality by 2050 in France.

The exceptional installation progress has been the result of an extensive engineering process, optimized vessel preparation and planning, and an excellent collaboration with Parc éolien en mer de Saint-Nazaire and the turbine supplier GE. Jan De Nul brought its dredging and offshore wind installation expertise together to develop a unique method of construction consisting of preparatory rock fragmenting operations. The majority of the Saint-Nazaire turbines needed to be installed on an uneven rocky seabed. Since the self-elevating jack-up vessel VOLE AU VENT needs a stable seabed to safely jack on, some additional rock fragmenting operations were required to prepare the seabed for jacking.

In the summer of 2021, Jan De Nul's ocean-going Cutter Suction Dredger Fernão de Magalhães performed these preparatory works. The dredger fragmented the seabed using her rotating cutter head to smooth the seabed that then allows the Vole au vent to perform jacking activities.

---

**Inséré 23/09/22 DOSSIER Enlevé 23/10/22**

### **Doubts cast over LNG's role as future fuel**

**By : Michelle Wiese Bockmann**

EUROPE would need to provide annual subsidies amounting to €17.8bn (\$17.8bn) by 2030



to bridge the cost gap between renewable or synthetic liquefied natural gas marine fuels and conventional, fossil-fuel supplies, according to the International Council of Clean Transport. Without policy support, shipowners could pay as much as €10,000 per tonne for biomethane or €2,350 per tonne for e-LNG or e-methane by 2030, around seven to 30 times more than the estimated cost of the fossil fuel equivalent in eight years' time.

Even so, methane leaks in internal combustion engines fuelled by LNG would still have profound climate change impacts, even for renewably derived e-LNG fuels, a study by the ICCT says.

It calculated that the carbon price in Europe would have to increase nine-fold from its current level to promote any shift to renewable LNG. If all LNG used for voyages came from renewable sources, methane emissions from shipping would still double in Europe. There would be a failure to meet global pledges on methane reduction.

Synthetic drop-in e-diesel or e-methanol produced from either renewable electricity (via electrolysis) or gasified biomass had similar production costs and technical constraints as producing LNG, but were better options, the ICCT said.

LNG has been positioned as so-called bridging fuel as shipping transitions to zero-carbon targets amid strident criticism from international environmental groups, including the ICCT.

About 1,000 vessels are trading that can use LNG, with a further 700 ships on order, said the ICCT, citing statistics from shipbroker Clarksons. Swapping to so-called drop-in fuels such as liquefied biomethane, e-methane — also known as e-LNG or synthetic LNG or methane — produced from renewable sources is frequently touted as the next pathway to lowering greenhouse gas emissions in shipping. However, the council's study concludes that potential European supplies of LNG from renewable sources by 2030 would be low and availability limited by the very high cost, unless the European Union doubled current, equivalent industry subsidies.

"It is important for policymakers and all stakeholders to understand that other fuels could offer low life-cycle emissions without the methane problem," the report said. "Synthetic diesel and green methanol have production costs and technical constraints like renewable LNG, but these liquid fuels are easier to store on board than LNG and could be supplied using existing distribution networks. "Synthetic diesel can be used in conventional marine engines or dual fuel engines, including those on existing LNG-fuelled ships, and methanol can be used in new or modified dual fuel engines. Future work can focus on the potential demand for and supply of non-methane fuels to support the transition to zero-emission vessels".

EU subsidies equivalent to €1,200 per tonne for renewable LNG in the form of biomethane would see a switch to meet 4% of demand forecast global marine fuels in Europe in 2030, according to the ICCT. To bring this figure to 90% of demand via biomass feedstocks, the subsidy would need to rise to €2,400 per tonne, "higher than any other policy incentive in Europe."

Global LNG marine fuel demand was forecast to rise to 36.2m tonnes by 2030, three times higher than 2019 levels, according to the study. The EU's share, based on ship voyages between the 27-member countries' ports, was seen at 20.5%.

E-methane is produced via carbon dioxide hydrogenation at high temperatures, but its viability is uncertain given the large amounts of energy required to first capture the hydrogen, and then combine the carbon dioxide with zero-carbon hydrogen.

The power-to-gas process breaks down water into its component parts using electrolysis to produce hydrogen and oxygen with electricity used generated from renewable sources such as wind or solar.

Biomethane is produced through the gasification of solid biomass followed by methanation with feedstocks used to produce biogas including animal manure, agricultural waste, food and green waste, or wastewater sludge.

FuelEU Maritime policies now being finalised mandate that LNG can be used as a marine fuel until 2040 when shipowners will have to switch to e-methane or biomethane.

A government subsidy of €2,400 per tonne was needed to see the industry switch to synthetic fuels, according to the ICCT report.

The environmental group estimated that 42% of LNG marine fuel demand would be met by e-LNG, with biomethane produced from agricultural residues also at 42% with subsidies at this level. This subsidy was costed at €17.8bn annually, while a €1,200 per tonne subsidy was estimated to cost €8.9bn.

If 90% of LNG marine fuel used in the EU was renewable in 2030, the ICCT estimated a 79% fall in carbon dioxide-equivalent, well-to-wake emissions (based on a 100-year global warming potential) compared with using fossil fuel supplies. Whether LNG used in 2030 was renewable or not, the ICCT said that overall emissions would still rise compared with 2019 levels, because of methane slip in dual-fuelled internal combustion engines. Methane emissions — even with €17.8bn in subsidies annually — would double, the ICCT said, and triple with lower levels of policy support. With 100% renewable LNG, the ICCT assessed methane emissions from engine methane slip in EU shipping at 164,000 tonnes in 2030 and upstream (or production) emissions at 31,000 tonnes.

This would fail to meet targets set at the Global Methane Pledge signed at the COP26 climate change conference last November. Signed by 103 countries. It aims to cut world methane emissions by 30% from 2020 levels over the next decade. LNG-fuelled ships sailing in Europe would need to emit fewer than 70,000 tonnes of methane annually to meet the target, said the ICCT. This could only be achieved if most ships used 'best-in-class' engines. These high-pressure dual-fuel engines accounted for 11% of the current 1,000 vessels on the water and would drop to 7% by 2030 as shipowners favoured ordering ships with cheaper four-stroke engines, according to the study.

"We do not believe it is realistic to think that the existing fleet could or would be modified to achieve the same low methane slip emissions as high-pressure dual fuel engines by 2030.

"We maintain the projected 2030 engine mix and assume that methane slip from low-pressure, dual-fuel and lean-burn spark ignition engines could be cut in half. Total methane emissions would be approximately 114 kilotons, which is still higher than 2019." The International Maritime Organization estimated that international shipping's vessel-based methane emissions in 2018 were at 148,000 tonnes compared with 59,000 tonnes in 2012. Prior industry studies have shown that greenhouse gas emissions were reduced by between 6% to 23% for LNG-fuelled ships compared with marine fuel oils — with the significant variation due to engine type. High-pressure two-stroke engines emitted the lowest methane levels, based on prior industry studies by ICCT, and industry lobby group SEA-LNG. Four-stroke engine medium engines emitted the highest levels of methane. The study did not allow for the possible introduction of technology now under development by marine engine manufacturers that aimed to halve methane slip on the leakiest engine type for new models available by 2025.

**Source : lloydslist**

---

**Inséré 24/09/22 DOSSIER Enlevé 24/10/22**

## **Everything is connected: Enabling the next generation of navigation**

As little as 10 years ago, most ships sailed without a consistent internet connection. Today, myriad connected solutions promise to drive safety and efficiency to new heights.

But the solutions that emerge in the next decade will have even more potential to transform shipping.

The connected vessel has already changed ship operations, says Kay Dausendschoen, Head of Product for the diverse and growing portfolio of solutions based around Wärtsilä Voyage's integrated navigation and optimisation offering, Fleet Operations Solution (FOS). However, the constraints to connected solutions were not purely technical.

### **Technology meets motivation**

Over the past decade, the technical capability and the motivation for better connected solutions have converged. As satellite communications have improved and become more affordable, shipping stakeholders have seen greater need for visibility into vessel and voyage performance. It didn't go unnoticed that increasing transparency puts shipping companies into the position to manage their operations better: to monitor and reduce emissions, enhance efficiency and comply with regulations.

There is further to go. After years navigating the world's most innovative cruise ships and later developing safe navigation strategies across multiple cruise brands, Clayton Van Welter, Head of Product, Future Ship Control Systems, Wärtsilä Voyage, has little doubt that more deeply integrated operational technology systems will be crucial to unlocking future benefits.

The Fleet Operations Solution (FOS) is a shining example of Wärtsilä Voyage's connected approach. FOS integrates multiple navigation and optimisation tools into one system. Combined with a dedicated satellite link to connect with shoreside operations or cloud-based services, the system can utilise data from the bridge and engine room to improve vessel and voyage efficiency.

More remote and automated functionality are within reach thanks to recent technological advances such as the new low- to medium-earth orbit satellite constellations, which Van Welter notes will lead to a significant increase in bandwidth and major cost reduction for maritime satellite internet. The aim for Wärtsilä Voyage is to use this enhanced connectivity to improve safety, reduce emissions and enhance efficiency by enabling ship crews to spend more time on the complex tasks they are trained for, rather than simply amalgamating data from multiple sources.

### **Beyond the basic**

"As you progress beyond what is essential for operating a modern vessel to where we can transform ship operations – whether that is introducing greater automated processes or even further steps into decision making support - connectivity starts to play an ever-more important role."

System design elements like bandwidth requirements, upgradability and integration with other systems will be critical to realising these ambitions. Van Welter and Dausendschoen are two driving forces in a wide project to prepare Wärtsilä Voyage solutions for this future.

One change is the amount of bandwidth that solutions can use. Previously, explains Dausendschoen, the challenge had been how to fit useful data through the very narrow pipeline. This required a large degree of prioritisation – which data is critical to get reported or analysed first – as well as careful selection. Weather data is a good example.



"If you had the same connectivity as you have at home, you would simply send a high-resolution global forecast to the vessel. But with limited bandwidth, you need to make choices, like sending a high-resolution forecast for a narrow corridor, or leaving out areas of the globe. You need to really think about how you design your analytics and your software so that you don't run into a problem with connectivity."

In the next generation of digital navigation solutions, bandwidth will be offering exponentially greater opportunity than before, freeing up designers to concentrate on other areas. One is ease of integration.

Cooperation and data sharing between other systems is the key to unlocking future value from bridge solutions. On one hand, interplay between situational awareness and ship control will be needed to deliver greater autonomy. On the other, asking bridge crew to look at as few systems as possible for the information they need will help them make better decisions.

### **Improving integration**

Van Welter speaks from experience about the challenges of integrating bridge systems. The ability to integrate systems better would reduce cost for ship owners as well as unlocking further areas for optimisation. Van Welter mentions user analytics as one such area. Seeing how and when crews use the tools available to them in a real setting would help to design products that will serve the crew better.

Another important design element in new digital solutions will be 'expandability'. Van Welter explains: "Traditionally in maritime you buy a navigation system, and it has a lifecycle of 10 years. And if you want to do anything different with that navigation system, well we're going to bolt on another screen - another set of hardware and another lot of technicians called out. Only imagine six months from now, you want to get the latest tool."

This single, static design point does not reflect the rapid pace of development or the need for flexibility in modern shipping. Wärtsilä Voyage is in the process of reviewing its entire portfolio with a particular eye on extendibility and integration.

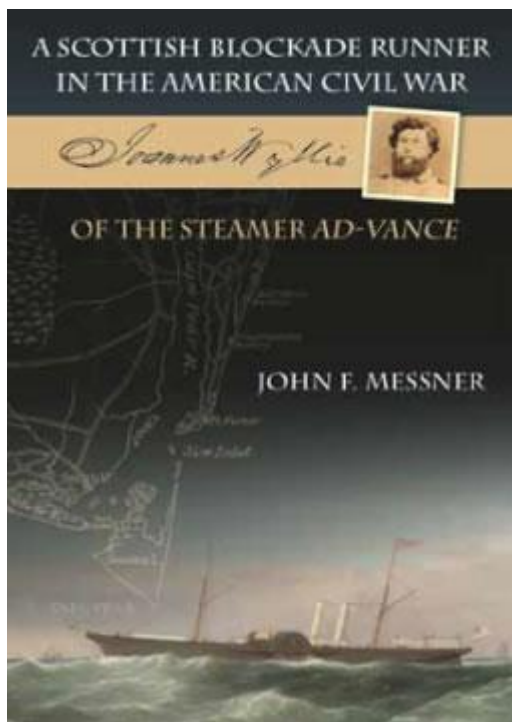
Free from the constraints of poor connectivity, there is an almost limitless potential for digital solutions to help make shipping safer, greener and smarter. Improving design of current systems so that they can work closely together and be upgraded rapidly is a precursor to maritime digital solutions that can offer even greater value to their users. Ultimately, says Van Welter, it comes down to simplification – how to make ship operations easier for crew and management.

---

**Inséré 26/09/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 26/10/22**

## **A Scottish Blockade Runner in the American Civil War**

**BOEKBESPREKING By : Frank NEYTS**



A new title from Whittles Publishing reads '**A Scottish Blockade Runner in the American Civil War**'. John F. Messner signed as the author.

Born in 1828 near Keslo in the Scottish Borders, Wyllie went to sea as an apprentice seaman in 1852 and quickly rose through the ranks. By 1862 he had gained his master's certificate in Liverpool, and there he took command of his first vessel, the "Bonita". He sailed for Nassau, then a booming port involved in running contraband through Union blockade of the Confederate States, at that time fighting in the American Civil War. Sailors from Britain rushed to man these vessels as great fortunes could be made if a successful run was made into a confederate port.

On the return journey, two agents of the State of North Carolina were travelling to Britain on the orders of Governor Zebulon Vance to purchase ships to run the blockade. This set Wyllie's career as a blockade runner on course. Wyllie took

command of the "Lord Clyde", renamed the "Ad- Vance", and was aboard from the start of the vessel's new career until her capture in September 1864.

Two more commands of blockade runners followed; he was captured again and then evaded the American authorities through an ingenious, and at sometimes unbelievable, escape to Scotland. The role that Wyllie played during the Civil War is explored in depth and reveals that he was a constant face, and force, in the crew of the steamer with actions and abilities being greatly appreciated by both crew and owners alike. Many fascinating contemporary passenger diaries, personal recollections from crew, letters and telegrams between Wyllie and Governor Vance, official records of the war and newspaper reports are included. «**A Scottish Blockade Runner in the American Civil War**» (ISBN 978-1-84995-482-2) is issued as a paperback. The book counts 258 pages and costs £18.99 or \$24.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness IKW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: [info@whittlespublishing.com](mailto:info@whittlespublishing.com), [www.whittlespublishing.com](http://www.whittlespublishing.com)

---

**Inséré 26/09/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 26/10/22**

## **Russia keeps pipeline shut as Gazprom, Siemens Energy wrangle**

Pipes at the landfall facilities of the 'Nord Stream 1' gas pipeline are pictured in Lubmin, Germany, March 8, 2022. REUTERS/Hannibal Hanschke/File Photo

Sept 3 (Reuters) - Russia kept one of its main gas supply routes to Europe shut on Saturday, stoking fears of winter fuel shortages and spotlighting differences between Gazprom ([GAZP.MM](#)) and Germany's Siemens Energy ([ENR1n.DE](#)) over repair work on the pipeline.

Already struggling to tame soaring gas prices, European governments had expected the Nord Stream 1 pipeline to resume flows after a short maintenance this week but Russia abruptly cancelled the restart, citing an oil leak in a turbine.

Europe has accused Russia of weaponising energy supplies in what Moscow has called an "economic war" with the West over the fallout from Russia's invasion of Ukraine. Moscow blames Western sanctions and technical issues for supply disruptions.

The latest Nord Stream shutdown, which Russia says will last for as long as it takes to carry out repairs, added to fears of winter gas shortages that could help tip major economies into recession and energy rationing.

The discovery of the oil leak on Friday coincided with the Group of Seven (G7) wealthy democracies proceeding with plans to impose a price cap on Russian oil, intending to shrink President Vladimir Putin's resources to fight the war in Ukraine.

Gas shortages also prompted European Union member Sweden on Saturday to unveil a financial support package for energy firms.

"If we do not act, there is a serious risk of disruptions in the financial system, which in the worst case could lead to a financial crisis," said Prime Minister Magdalena Andersson.

"Putin wants to create division, but our message is clear: you will not succeed," she said.

### **GAS PRICE RALLY EXPECTED**

Gazprom said Siemens Energy was ready to carry out repairs on the pipeline but that there was nowhere available to carry out the work, a suggestion Siemens Energy denied, saying it had not been asked to do the job.

Siemens Energy has also said that sanctions do not prohibit maintenance.

Before the latest round of maintenance, Gazprom had already cut flows to just 20% of the pipeline's capacity.

"Siemens is taking part in repair work in accordance with the current contract, is detecting malfunctions ... and is ready to fix the oil leaks. Only there is nowhere to do the repair," Gazprom said in a statement on its Telegram channel on Saturday.

Siemens Energy said it had not been commissioned to carry out the work but was available, adding that the Gazprom-reported leak would not usually affect the operation of a turbine and could be sealed on site.

"Irrespective of this, we have already pointed out several times that there are enough additional turbines available in the Portovaya compressor station for Nord Stream 1 to operate," a spokesperson for the company said.

Flows through Nord Stream 1 were due to resume early on Saturday morning. But hours before it was set to start pumping gas, Gazprom published a photo on Friday of what it said was an oil leak on a piece of equipment.

Siemens Energy, which supplies and maintains equipment at Nord Stream 1's Portovaya compressor station said on Friday the leak did not constitute a technical reason to stop gas flows.

"Global natural gas prices will likely rally hard on Monday as markets readjust to this latest #Gazprom development," Tom Marzec-Manser, Head of Gas Analytics at ICIS, said on twitter.

"The closure of #NordStream1 reduces overall Russian pipeline flows yet further and will make balancing supply & demand this winter all the more difficult."

Asked about the halt on Saturday, Economic Commissioner Paolo Gentiloni said that the European Union expects Russia to respect its agreed energy contracts but is prepared to meet the challenge if Moscow fails to do so.

The German network regulator said that the country's gas supply was currently guaranteed but the situation was fragile and further deterioration could not be ruled out.

"The defects alleged by the Russian side are not a technical reason for the halt of operations," it said.

Wholesale gas prices have rocketed more than 400% since August 2021, squeezing households already gripped by a cost-of-living crisis and forcing some energy hungry industries, such as fertiliser and aluminium makers, to scale back production. The European Commission has said a full cut-off of Russian gas supplies to Europe, if combined with a cold winter, could reduce average EU gross domestic product by up to 1.5% if countries did not prepare in advance.

Reporting by Riham Alkousaa, Nina Chestney, Supantha Mukherjee and Johan Ahlander; writing by Matthias Williams Editing by Jason Neely, Emelia Sithole-Matarise and Louise Heavens

---

**Inséré 28/09/22 DOSSIER Enlevé 28/10/22**

## **What's going wrong with lifeboats?**

**By : Michael Grey**

Seafarers really shouldn't be afraid of equipment that is supposed to save them, but this is all too often the case, as news of accidents involving lifeboats filters around the seagoing workforce. Lifeboat drills, which are mandated by regulation, ought to be routine, but all too often are an ordeal for those taking part and a source of some apprehension. And while it is too easy to blame the seamanship of those involved in accidents, it is not too hard to suggest that there are other factors at play.



There is a lack of any form of standardisation of lifeboat equipment, while many shipbuilders are guilty of sourcing any components on the sole basis of its cost, with the owner not always involved in the specification. Experts who have looked closely at the equipment often discover components that are incorporated into the launching and recovery equipment that have been installed without any apparent comprehension that they will exist in a corrosive atmosphere, or are difficult to maintain. Then there is plain awful design, with recovery of enclosed boats notoriously difficult after a drill, with crew typically trying to re-attach the suspension links and reset the hook-release gear through a small access hatch at the ends of the boat, while the boat might be moving about in a swell. Free-fall boats are frightening enough to launch, but even more of a nightmare to recover.

"Why are we still producing sub-standard equipment that kills people?"- asks InterManager's Secretary General Captain Kuba Szymanski, who has been campaigning on this scandal for some years and gathering data on lifeboat accidents. It was the lack of any comprehensive picture into the frequency of these accidents which first drove the ship manager's organisation to undertake its own research into the problem. It is a requirement for members of the International Maritime Organization that they report serious accidents to IMO, but this tends to be honoured in the breach. Captain Szymanski suggests that only some 35% of actual accidents are to be found in the IMO database, which leaves 65% unreported. The consequence is that the full measure of a tragedy which has caused death and injury to some 500 people since enclosed boats were widely introduced in the 1980s, fails to properly register.

The InterManager data on lifeboat accidents goes back to 1980, is international and has been properly verified to discover what really happened in tragedies which seriously injured some 325 people and killed 117. Now the organisation has taken their aggregated data to Lloyd's Register, which has used machine learning technology to identify the main causes, hazards and trends and produced a number of important insights. It has concluded that human beings were not the primary cause of these accidents, with almost a quarter directly caused by issues relating to equipment, such as release mechanism, davits and wire rope failure. Most accidents involved enclosed boats or free-fall equipment, with fewer of the older open-boat type. As to when accidents happen, by far the greatest number took place in drills, although a substantial number involved incidents during inspection or survey. Few were found to have occurred during operational use. The data also reveals that one in every five accidents involved the boat and crew falling into the water and one in every 13 took place with the boat stowed. Cruise ships (which use their boats more often) record the most accidents.

There are often problems with port authorities prohibiting ships from conducting drills and putting boats in the water as regulations require, and InterManager has taken the matter up with the International Association of Ports & Harbors to find some resolution. It appears that those operating ports are equally as apprehensive of the difficulties of recovering free-fall boats, once they have been launched onto their water in a drill. The data has also made



it possible to assess the effects of the various attempts to improve safety through regulations, some of which appear to have made matters worse. However, since a peak around 2009, there has been something of an improvement, although hook release problems, wire and brake failures still take place. The accident to a lifeboat on the brand-new research ship Sir David Attenborough was a recent example. These sad, eminently preventable accidents still frighten seafarers, which itself is a scandal that needs to be resolved.

**Source : Seatrade Maritime News**

---

**Inséré 30/09/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 30/10/22**

## **La marine de guerre Belge (1830 - 1840) IX**

**De Louis Leconte**

### **Le corps de marine.1939-1940.**

Comme conclusion à cette histoire en bref de notre marine militaire, nous laissons parler les faits les plus récents, ils nous dispensent de tout commentaire car ils sont eux-mêmes hautement éloquents.

L'ampleur des guerres modernes exige la préparation minutieuse de la mobilisation générale de la nation, ce qui ne se faisait pas avant 1914. En 1931, le général Giron, chef de ce service spécial, se soucia de prévoir des mesures de sécurité pour la navigation et de protection pour notre littoral. Dans ce but, il proposa l'établissement de relations entre l'État-major général et l'administration (civile) de la Marine ; ces contacts firent apparaître clairement l'opportunité d'une collaboration, que cette dernière pouvait apporter à l'armée. Il fut créé alors une Commission militaire de la Marine et l'organisation de l'armée sur pied de guerre arrêtée en 1932 prévoit la constitution en temps d'hostilités, non seulement d'une Commission de la Marine comprenant un personnel civil et un personnel militaire (c'était en quelque sorte l'état-major), mais aussi le service maritime militaire avec un commandant et ses adjoints, le Dépôt des équipages, la base maritime d'Anvers, celle d'Ostende et celle de Zeebrugge, soit en tout 115 officiers, 1040 hommes de troupe, 34 vedettes, 3 unités navigantes, 23 remorqueurs, 48 chalutiers, 7 barges, 4 canots de sauvetage à moteur.

En 1934 naquit également l'idée d'établir une « Liaison Armée-Marine » qui ne fut consacrée qu'au début de l'année 1938. Il importe de remarquer que depuis 1936, époque à laquelle le gouvernement avait jeté les basés d'une nouvelle politique de neutralité, il était apparu que l'éventualité de devoir veiller nous-mêmes à la défense de nos eaux territoriales et de nos navires marchands s'avérait comme devant devenir la plus probable. La « Liaison Armée-Marine » avait pour but d'assurer entre l'État-major général et l'administration de la Marine, une collaboration étroite pour l'organisation des bases navales, l'autorité militaire se réservant de définir le rôle de ces bases dans le cadre de la défense nationale, la Marine devant éventuellement fournir le matériel naval et le personnel marin nécessaires. Avec une grande prévoyance, le directeur général de la Marine De Vos proposa de créer, en temps de paix, une brigade de marine qui aurait assuré la surveillance de nos eaux, la police et autres missions ; il prévoit aussi la mobilisation maritime de cette brigade qui aurait été alimentée en personnel par des éléments inscrits au Rôle de la Marine créé le 15 février 1934. Ainsi serait permise la constitution d'une marine militaire en cas de mobilisation, mais le projet resta dans les cartons. Notons qu'à l'Ecole de marine d'Ostende, on enseignait — en vue de cette mobilisation — le maniement du canon et des lance-torpilles.

En 1938, la « Liaison Armée-Marine » s'inquiéta de préciser le concours de l'administration précitée ; les études furent poussées avec vigueur, un travail judicieux fut établi, deux

officiers de la Marine de l'État furent envoyés en stage dans la Marine britannique ; à leur retour ils devaient être affectés au Dépôt des équipages que l'on espérait pouvoir organiser pour la formation militaire du contingent spécial des marins, à caserner à l'École de Marine d'Ostende ; on établit des bases excellentes mais tout cela se traduisit par une demande de budget établi avec le plus grand souci d'économie et, si les idées furent admises en Conseil des ministres, il ne fut pas moins prescrit que la mise en œuvre du plan ne devait comporter aucune dépense nouvelle.

Alors la Défense nationale passa outre, l'horizon international était sombre, il fallait malgré tout parer aux éventualités et c'est ainsi que le 1<sup>er</sup> décembre, ce département créa pour son compte un Dépôt des équipages qui avait pour but d'organiser un Corps de marine, de rassembler tous les marins qui jusqu'alors étaient rappelables en cas de mobilisation de l'armée de terre, s'occuper de l'instruction des marins rappelés sous les armes et mobiliser en temps voulu le Corps de Marine.

Le commandement du Dépôt fut confié au major d'artillerie Decarpentrie, ancien officier du Corps des torpilleurs et marins qui avait effectué brillamment un stage dans la marine de guerre française. Son siège était à Anvers, il n'avait à sa disposition qu'un sous-officier. La Revue militaire belge jugea avec raison cette mesure excellente, elle prouvait qu'on avait compris l'utilité d'un organisme de Marine militaire, mais le périodique estimait non sans raison aussi que cette mesure était d'un ordre assez symbolique et réclama dès le temps de paix, une réserve de marins instruits, bien encadrés, capables de jouer, dès le début de la guerre, leur rôle de combattants.

Cependant la situation internationale s'aggravait et le ministre de la Défense nationale exprima le désir d'être fixé quant à la collaboration effective que la Marine civile était disposée à lui prêter : le ravitaillement du pays pourrait à un moment donné ne s'effectuer que par nos propres ports et il importait de veiller à ce que les passes y donnant accès demeuraient libres et à l'abri de toute attaque.

La collaboration du directeur général De Vos était tout acquise, il fit des propositions détaillées mais la décision supérieure tardait, la situation financière difficile faisait naître des hésitations, provoquait des atermoiements.

Brusquement le danger fut à nos portes et, le 15 septembre 1939, le ministre de la Défense nationale ordonna la mobilisation partielle du Corps de Marine dont le major Decarpentrie prit le commandement ; le ministre obtint de son nouveau collègue du ministère des Transports, deux bateaux pilotes à vapeur qui furent chargés de la destruction des mines flottantes.

Le 3 novembre, il fut décidé que les miliciens de 1938 et 1939 accomplissant leur terme de service actif et qui exerçaient la profession de marin, devaient être immédiatement passés au Corps de Marine ; on y joignit ceux inscrits au Dépôt des équipages, on les encadra de sous-officiers et, à deux exceptions près, d'officiers de réserve de l'armée ayant servi dans la marine du commerce, porteurs de diplômes de capitaine ou de lieutenant au long cours. Un aumônier fut adjoint à l'état-major mais on oublia le service de santé.

L'effectif théorique était de 30 officiers, 98 sous-officiers, 513 quartiers-maîtres et matelots, il ne fut jamais atteint (il n'y eut que 14 officiers, aumônier compris).

La nouvelle formation comprit un état-major fixé à Ostende, une 1<sup>re</sup> escadrille fixée également à Ostende, une 2<sup>e</sup> escadrille ayant pour base Zeebrugge (elle ne fut formée que le 12 mai 1940), une 3<sup>e</sup> escadrille destinée à Anvers et, enfin, une escadrille de renfort et d'instruction établie à Ostende. La Commission sénatoriale de la Défense nationale proclama bien haut l'utilité de cette troupe spéciale ; nous allons voir ce qu'elle put faire malgré le manque de moyens. Les traditions de notre ancienne Marine royale n'étaient pas oubliées !

Au ministère de la Défense nationale qui sans ambiguïté déclarait que la sûreté de nos ports et côtes exigeait la création d'une Marine militaire, on élaborait maints projets pour se procurer officiers et marins ; le directeur général de l'administration de la Marine se démena pour seconder les efforts de l'armée, multipliant ses notes et ses rapports, notamment pour la cession de navires au Corps de Marine, la mise en état de l'École de

marine pour recevoir le dépôt, attirant l'attention sur l'impérieuse nécessité de nettoyer les eaux belges des mines flottantes qui s'y promenaient, ce dont prouvaient se charger les marins militaires, à condition de réquisitionner des remorqueurs.

La presse se montra à nouveau très enthousiaste devant la réorganisation de cet embryon de force navale, elle affirma unanimement que nous ne pouvions plus nous en passer et blâma la « mesure stupide » prise en 1926 ; une gazette qualifia ces erreurs de « psychologische fouten », mais les affaires n'avançaient pas, une inertie inexplicable les arrêtait.

Pourtant le général Denis ne restait pas inactif, le 26 décembre 1939 il dota le Corps de Marine de tenues de marins et détermina la hiérarchie qui, pour les officiers, était celle de l'armée (depuis le grade de colonel); seules pour les sous-officiers et la troupe, les appellations étaient adaptées à leur véritable occupation. Il y avait eu une sorte de rupture entre les deux ministères intéressés et, fin janvier 1940, on attendait toujours l'adoption du plan dressé cependant de commun accord ; après bien des pourparlers, l'administration de la Marine mit à la disposition de la Défense nationale les bâtiments suivants la Police de la Rade III que nous avons vu jouer un rôle en 1914 et sur le Rhin ; les bateaux-pilotes n° 4, 5 et 6 ; le bateau-pilote à moteur n° 16 ; le bateau-pourvoyeur n° 1 (tender n° 1) ; les vedettes rapides R I et R II venues d'Angleterre depuis peu, et le C 3.

Voyons comment se comportèrent ce personnel et ce matériel : La 1<sup>re</sup> escadrille fut dotée des anciens bateaux-pilotes que nous désignerons désormais par : A 4, A 5 et A 6, servant de patrouilleurs ; chacun fut armé d'un canon de 4,7 et de 2 mitrailleuses, En plus la vedette Prince Charles (offerte par un particulier), armée d'une mitrailleuse, et le C 3, vedette spécialement réservée au service d'arraisonnement : une mitrailleuse.

Cette escadrille fut chargée de la surveillance des eaux territoriales et journallement deux unités croisaient sur la côte. Très vite nos marins se signalèrent, les journaux rapportèrent les actes de haute bravoure accomplis en repêchant, en des circonstances particulièrement périlleuses, des mines qui risquaient d'occasionner de grands dégâts : le major Decarpentrie qui payait largement de sa personne, reçut la croix de commandeur de Léopold II, le lieutenant Graré celle de chevalier et le matelot Debakker la médaille militaire ; il y eut également, par deux fois, des citations à l'ordre du jour de la Base maritime : le sous-lieutenant Van Varenbergh, le second maître Keteleer, les quartiers-maîtres Vercruyssen, Cattoor et le matelot Gauvaert ; ensuite le capitaine-commandant Van Strydonck (commandant la 1<sup>re</sup> escadrille), à nouveau le sous-lieutenant Van Varenbergh et le gardien du Yacht Club de Nieuport, Gonzales. 102 mines furent coulées ou mises à la côte.

La 1<sup>re</sup> escadrille s'occupa également du dragage des mines, bien que dépourvue de dragues : on s'attacha à louer deux chalutiers de 500 tonnes environ qu'on aurait transformés en dragueurs. Il fut question aussi de mouiller des mines mais celles dont on disposait devaient encore être mises au point.

Pour l'arraisonnement, on disposait également d'un canon à Zeebrugge et d'une pièce à Ostende.

L'instruction du personnel quasi improvisé retint, toute l'attention de l'état-major.

Comme nous l'avons dit, la 2<sup>e</sup> escadrille ne fut pas organisée pendant cette période d'attente.

La 3<sup>e</sup> escadrille confiée au commandant Delstanche, ancien officier du Corps des torpilleurs et marins et issu du Navire-école, était à Anvers. Elle aurait dû disposer d'un stationnaire mouillé près de la frontière et d'un système de vedettes rapides pour les arraisonnements et les patrouilles, plus des bateaux de ravitaillement : elle ne reçut que deux mitrailleuses et un camion, aussi ne put-on s'y attacher qu'à l'instruction des hommes.

Le commandant s'occupa d'étudier l'utilisation des filets métalliques récupérés après 1918 dont on comptait se servir pour protéger les grandes écluses de la Métropole, l'un d'eux fut disposé au Kruisschans.

Un peu plus tard cependant l'administration de la Marine passa à cette escadrille la Police de la rade III, carcasse beaucoup trop vieille ayant besoin de réparations ; comme elle était dépourvue de vitesse, on en fit une école d'apprentissage et on l'amarra à proximité de la caserne Falcon servant aux marins, les deux mitrailleuses y furent utilisées pour une mise en état de défense éventuelle contre des parachutistes. Le commandant ne disposait que d'un seul officier, le lieutenant D'Hauwer ; il prépara un plan pour la mobilisation civile des bateaux afin de pouvoir constituer des vedettes et prévoir leur utilisation militaire.

Les événements du 10 mai 1940 entraînèrent la mobilisation générale mais le Corps de Marine n'en reçut l'ordre que le 12. La 2e escadrille fut formée aussitôt (commandant le lieutenant Duchêne et en suite le lieutenant Graré) et dirigée sur Zeebrugge, port qui comme ceux d'Ostende et de Bruges, passèrent sous les ordres du major Decarpentrie.

Chacune de ces deux subdivisions devait comprendre 3 patrouilleurs, 2 dragueurs de mines, 2 arraisonneurs, 1 canot automobile qui, sauf le canot, devaient avoir un canon de 4,7 et deux mitrailleuses. Mais on était loin de posséder ce matériel, on procéda alors par réquisitions pour parer au plus pressé ; la 1re escadrille s'adjoignit les chalutiers en bois O.140, O. 317 et, la 2e escadrille, les Z. 8, Z.25 et H. 75 (O = Ostende, Z = Zeebrugge, H = Heyst) ; on réquisitionna le yacht Aicha pour servir, en cas de déplacement, de logement au personnel du bureau du commandant du Corps.

Puis la 1re escadrille reçut, de l'administration de la Marine, les vedettes rapides R I et R II acquises, pour suivre les tirs de la D T C A et repêcher les aviateurs ayant amerri.

La 2e escadrille réquisitionna le remorqueur de mer Graaf Visart, appartenant au port de Zeebrugge et mit un équipage militaire à bord du remorqueur de rivière Baron de Maere qui avait été abandonné dans ce port.

Quant à la 3e escadrille il lui fallut se contenter de la trop vieille Police de la Rade III ; le commandant Delstanche se tira d'affaire en réquisitionnant les Braire 1, 2 et 3, le premier de l'État et les autres de la Société de pilotage des bassins, le Tolwacht de l'administration de la Marine et le yacht Restless d'un particulier ; il y joignit un yacht abandonné sur la rive gauche du fleuve et qu'il baptisa La Prairie.

Sur l'ordre du commandant du 5e corps, la 3e escadrille dut procéder à la reconnaissance de la côte du Zuid-Beveland ; dans la nuit du 14 au 15 mai, le Brabo I et le Tolwacht partirent à cet effet du Doel vers la frontière hollandaise pour y observer les mouvements des Allemands, les autorités françaises occupant la rive gauche avaient été prévenues au préalable. Les deux unités revinrent sans avoir rien vu, mais en passant devant le fort Frédéric occupé par le poste français relevé récemment et non averti comme il aurait dû l'être, elles essuyèrent un feu violent. Une fusée verte fut lancée de ce fort et alors les troupes belges défendant l'autre rive du Bas-Escaut, ouvrirent également le feu sur les embarcations. Grâce aux précautions prises par le commandant Delstanche qui avait fait border les bastingages de sacs de sable, deux matelots du Brabo I seulement furent blessés ; l'un est invalide de guerre, l'autre rejoignit l'escadrille au bout de peu de jours.

Le Restless qui devait participer à cette opération et qui avait été retenu plus longtemps à Anvers par sa mise en armement, brûla le Doel et fila impétueusement vers la frontière ; il alla s'échouer sur le banc de Saeftingen où il dut attendre la marée et où il fut canonné par une pièce anti-tank ennemie. Il rentra à l'aube, ramenant évidemment des renseignements utiles.

Au Doel il fut bombardé par des avions, subit des dégâts, dut être ramené à Anvers et fut remplacé par la Prairie.

L'ordre de se replier dans le port d'Anvers parvint le 15, pendant deux jours nos marins durent y opérer des destructions dans la rade et organiser le passage des troupes en surface, ils mirent également hors d'usage les bateaux de transbordement et, le 18, au petit matin, la 3e escadrille quitta Anvers pour gagner Ostende par les eaux intérieures. La Police de la Rade III étant trop vieille et d'un trop grand tirant d'eau, fut sabordée au ponton Margerie et, le 20, l'escadrille rejoignit le Corps de Marine, emportant tout le matériel possible.

Voyons ce qui se passa à la côte ; dès lors le récit prend les allures laconiques d'un journal de bord : les installations du port d'Ostende furent mises en 112 état de défense ; le 10 mai, une section de mitrailleurs fut placée sur le toit de l'Ecole de Marine. Le 12, la 2e escadrille se porta au secours de l'allège-citerne Jura de Basel qu'une mine magnétique avait fait couler, seul le patron put être sauvé.

Le 13, les mitrailleurs occupant le Zinnia (garde-pêche) et l'Ecole de Marine d'Ostende reçurent des bombes, le premier groupe força un stuka à amerrir. Au large de Zeebrugge, la 2e escadrille sauva l'équipage du bateau italien Foscolo.

Le 14, cette escadrille prit possession, à Zeebrugge, du s/s Sigurd Faulbaums, steamer letton, prise de guerre dont la machinerie était démontée ; ce cargo fut peu après chargé de plomb par nos marins.

Le 16, la 2e escadrille encore porta secours à un navire grec échoué dans les Wielingen.

Le 17 au soir, les patrouilleurs A 4, A 5 et A 6, de la 1re escadrille, allèrent se faire démagnétiser à Dunkerque, escortant les steamers Turquoise et Améthyste; ils furent soumis dans cette rade à des bombardements intensifs mais revinrent, sans dommage, à Ostende, le 19.

Durant la nuit du 19, le port d'Ostende dut être évacué ; l'amirauté britannique ayant décidé de le bloquer ainsi que celui de Zeebrugge, les bateaux restèrent au large. Mais l'opération projetée fut remise au lendemain et les unités rentrèrent à l'aube du 20. (Cette façon de procéder, commandée par les circonstances, fut reprise journalièrement jusqu'au 22 mai).

Le 21, le A 4 commandé par le lieutenant Van Vaerenbergh, leva l'ancre, chargé de sommes considérables appartenant à la Banque nationale ; il se dirigea sur Dieppe, mais le port étant fermé, l'amirauté britannique lui enjoignit de se rendre à Folkestone. Le commandant du A 4 éprouva bien des difficultés pour obtenir que l'on prît en fin de compte possession de son précieux dépôt : les colis éventrés laissaient couler l'or sur le pont.

C'est au cours d'une des sorties nocturnes mentionnées ci-dessus que, le 22 à 0 h. 25, le yacht Aloha heurta une mine magnétique au large d'Ostende et périt corps et biens.

Ce jour, à l'aube, le commandant Van Strydonck, commandant la 1<sup>re</sup> escadrille, chargé d'une mission spécialement délicate et secrète par le grand quartier général, partit en voiture pour Boulogne, tandis que les O. 140 et O. 348 commandés par les lieutenants Everaert et Duchêne, prenaient la même direction.

Bien entendu, dès l'ouverture des hostilités, nos ports furent soumis à des bombardements intensifs tant diurnes que nocturnes, le Zinnia faillit être coulé, une mine magnétique jetée d'un avion tomba si près du navire que le parachute s'accrocha à la passerelle.

Enfin, le 22 mai, le Corps de Marine reçut l'ordre de se replier.

La 3<sup>e</sup> escadrille arrivée d'Anvers à Ostende le 20, servit à alimenter les autres en personnel, mais lorsque parvint l'ordre de la retraite, le commandant du Corps fusionna les escadrilles en une seule, elle fut confiée au capitaine-commandant Delstanche, ancien second du Navire-école L'Avenir.

Après avoir mis hors d'état tout ce qui ne pouvait être amené : le C 4 et le yacht Prince Charles, les Brabo I, II et III, le Restless, le Tolvvacht et la Prairie, la nouvelle subdivision prit la route de l'Angleterre, emmenant les remorqueurs John P. Best et Valentin Letzer venus d'Anvers.

A l'escadrille de Zeebrugge, il fut décidé d'enlever également le Sigurd-Faulbaums dont la machine avait été réparée tant bien que mal, et de le faire remorquer par le Graaf Visart et le Baron de Maere. On prit la mer péniblement à 23 heures, mais le lendemain, vers midi, tandis que le lieutenant Séron, commandant, se trouvait sur la passerelle supérieure, on entendit une formidable et sourde explosion : le s/s venait de heurter une mine magnétique... Le lieutenant aperçut une immense gerbe d'eau projetant des morceaux de bois, de plomb, etc. L'arrière du navire coupé, disparut aussitôt.

Avant d'avoir eu le temps de sauter par-dessus bord, l'officier fut happé par une lame et projeté dans la cale n° 2. Remontant à la surface, il put saisir les débris de deux panneaux

d'écouille et s'en servir comme flotteur. Un second maître et un matelot trouvèrent un abri sur un radeau, le reste du personnel avait pu prendre place dans un canot.

Tout l'équipage fut sauvé grâce au sang-froid du second maître Vlietinck, patron du Graaf Visart, et au dévouement de ses hommes. Le naufrage eut lieu à environ 5 milles dans le N. O. Q. O. de la bouée du Dijck.

Le Corps de Marine devait gagner la France, mais l'amirauté anglaise le détourna de sa destination et, de Ramsgate, le dirigea sur Dartmouth ; les hommes en surnombre furent, malgré les démarches, on ne sait trop pourquoi, envoyés à Temby, dans un camp de soldats belges isolés.

Le 22 mai, le commandant de la 2e escadrille prête à prendre également le large à Zeebrugge, embarqua à bord d'un chalutier, un général belge et son état-major. Ayant rejoint le Corps dans les Downs, ce général obtint, des Anglais, l'autorisation de se rendre à Caen ; dans la nuit du 24 au 25 mai, il passa avec sa suite sur le A 6 qui avait reçu le personnel du R I, et cette unité se dirigea vers le cap d'Antifer ; il ne put rejoindre notre flottille que bien plus tard, au Verdon, l'avant-port de Bordeaux.

Le 27, le A 4, enfin délesté de son or, rejoignit le Corps à Dartmouth.

Nos marins étaient impatients de reprendre part à la lutte. Le 28 leurs démarches aboutirent, on les autorisa à gagner le Havre, mais à la nouvelle de la capitulation de notre armée, intervint un désespérant contre-ordre. Seulement le lendemain, à dix heures, l'état-major du Corps reçut des instructions émanant de notre ambassade de Londres, en vertu desquelles le A 4 devait se rendre sans retard à La Panne pour y embarquer des forces armées ; le vaillant petit bateau leva l'ancre aux approches de minuit.

Les événements se précipitant, le 30 au début de l'après-midi, il fut enjoint encore au major Decarpentrie de rassembler les chalutiers belges et leurs équipages réfugiés en amont de Dartmouth, d'aller à Douvres et de là à la côte belge pour coopérer au sauvetage. Surgirent alors de sérieuses difficultés : si les patrons étaient tout disposés à exposer leur vie, ils étaient responsables de leur bateau vis-à-vis de leur armateur ; or on ne leur donnait aucune garantie. Il en résulta d'interminables discussions qui ne se terminèrent que tard dans la nuit du 31 : onze patrons de chalutiers seulement répondirent à l'appel.

Nos marins militaires n'avaient pas attendu pour agir. Le 30, à 23 h. 50, les A 5 et Z. 25 auxquels on adjoignit le bateau pilote P 16, non armé, que prêta l'administration de la Marine, prirent le large. Le 31, à 2 h. 30, les O. 3 17, Z. 8 et H. 75 suivirent cet exemple ; les R I et R II étaient indispensables à Dartmouth, et les deux remorqueurs étaient impropres à participer à ces opérations spéciales.

Le 1er juin à l'aube, quelques chalutiers se mirent également en route ; l'un d'eux, le O. 92 dépourvu d'équipage, fut monté par des membres du Corps de Marine.

Le 2 juin, les Z. 8 et O. 317 rentrèrent à Dartmouth. Le chef de groupe informa alors le commandant du Corps qu'il avait été arrêté la veille au large de l'île de Wight par un garde-côte anglais qui lui avait ordonné de rentrer. Ils ne purent donc accomplir leur généreuse mission.

Le 5, les A 5 et Z. 25 revinrent également et signalèrent que le 1<sup>er</sup> juin, à Douvres, ils avaient été détournés aussi de leur mission initiale par l'avis français Diligente qui leur avait enjoint au nom de l'amirauté du Pas de Calais de se rendre à Dunkerque ; ils s'y distinguèrent.

Là, au cours d'un violent bombardement par avions, le A 5 embarqua à son bord 234 militaires, le Z. 25 90 soldats, et le H. 75 plus de 200 hommes appartenant au 142e d'artillerie, au corps de transport et aux troupes coloniales. Pendant ce sauvetage, une bombe tomba près du A 5, blessant le second maître Hermie qui perdit le bras droit, ainsi que cinq Français, tandis qu'elle tuait deux autres Français.

Les A 5 et Z. 25 allèrent débarquer leurs passagers à Ramsgate puis rejoignirent Dartmouth par ordre. Le H. 75 déposa ses rescapés à Douvres et fut renvoyé par la Diligente pour repêcher des naufragés, puis il gagna Cherbourg.

Le H. 75 fut cité à l'ordre du jour des armées françaises et reçut les félicitations de l'amiral. Voici le texte de la citation : A été un des derniers bâtiments à prendre des rescapés à Dunkerque, a embarqué sous le feu de l'ennemi dans la nuit du 2 au 3 juin, 240 officiers et soldats français. »

Le même honneur aurait dû être réservé aux A 5 et Z. 25 qui avaient partagé ces dangers. Nous ne savons pas quel fut le sort des chalutiers volontaires partis de Dartmouth après tant de tergiversations.

Grâce aux incessantes démarches de notre ambassade, au bout de quelques jours, ce qui restait en Angleterre du Corps de Marine put enfin se rendre en France, abandonnant le John P. Lest et le Valentin Letzer à la disposition de l'ambassade de Belgique à Londres.

A Lorient, les unités navigantes sous les ordres du major Decarpentrie furent rattachées au 8e groupe de la marine de guerre française, les Z. 8 et Z. 25, transformés en dragueurs, effectuèrent des besognes périlleuses jusqu'à ce que ce port trop directement menacé et déjà en flammes, dut être évacué ; nos navires partirent alors pour Le Verdon. En route, le A 5 prit à la remorque le bâtiment français la Cherbourgeoise. Signalons que l'amirauté désira conserver les deux remorqueurs Graaf Visart et Baron de Maere ainsi que les vedettes rapides R I et R II qui furent, paraît-il, incendiées.

La flottille fut rejointe au Verdon par le commandant Van Strydonck, à bord du bateau-pilote P. 13.

Ouvrons une parenthèse pour expliquer ce qui était advenu de cet officier et des O. 140 et O. 348 : Ces deux chalutiers, qui avaient quitté Ostende le 23, furent prévenus par signaux en passant au large de Calais, qu'il fallait se rendre dans ce port. Le commandant Van Strydonck avait été pris sous le feu des tanks allemands à l'entrée de Boulogne et avait dû rebrousser chemin ; peu après, sa voiture fut détruite par une bombe, ce qui l'obligea à se replier sur Calais, où il put s'embarquer finalement sur ses chalutiers et continuer sur Boulogne ; mais là, la rade étant en flammes et sous le canon, il prit la résolution d'aller à Fécamp. Il y apprit que sa mission était terminée et qu'il fallait continuer vers Cherbourg, où il retrouva le A 6.

Appelé à Poitiers près du général Denis, notre ministre de la Défense nationale, le commandant fut chargé d'aller recevoir des recrues aux Sables d'Olonne et de se mettre à la disposition de l'amirauté. Dès le 5 juin, on joignit aux O. 140 et O. 348, le A 6, le P 13 et le tender T 1, ces deux derniers de notre administration de la Marine ; le T 1 reçut l'équipage du vaillant H. 75 que l'amirauté réquisitionna également pour le dragage des mines. Ensuite, le commandant reçut la direction du Corps de marine en France : on ignorait l'arrivée du major Decarpentrie et de sa flottille, ce qui prouve le désarroi du moment. Ainsi fut constituée, à Rochefort, le 13 juin, l'escadrille belge du front ouest.

Le 15, les O. 140 et O. 348 durent se rendre au Verdon pour des missions d'arraisonnement, de reconnaissance avec la marine française, et de dragage ; le P 13 partit pour La Rochelle, le A 6 et le T 1 pour La Pallice.

Au Verdon, les O. 140 et O. 348, aux ordres du commandant du front de mer, reçurent l'ordre de se rendre à Bordeaux, où, équipés pour le dragage des mines magnétiques, ils entrèrent aussitôt en fonctions et prêtèrent secours aux s/s français Mexique et Mercedette, qui sautèrent néanmoins.

Le T 1, sans cesse poursuivi par les Stukas, gagna péniblement Le Verdon ; il avait rempli diverses missions ; à La Pallice, le 17 juin, notamment, il avait été chargé de remorquer une vieille péniche chargée de fer et de la promener autour du paquebot Champlain portant du matériel de guerre, afin de détourner les mines magnétiques. Rien n'y fit, le vapeur heurta trois mines et sombra, mais le T 1, le A 6 et le commandant Van Strydonck sauvèrent l'équipage.

Le 18, ces deux bateaux allèrent enquêter en rade des Basques et des Trousses au sujet des mines lancées par avions, puis on leur fit transporter à bord du Golo, en rade d'Aix, des troupes françaises. Le 20 enfin, nos bâtiments purent rejoindre le Corps au Verdon.

Voilà donc ce dernier reconstitué sous les ordres de son chef, il ne restait plus, toutefois, que les unités suivantes : A 4, A 5, A 6, O. 140, O. 317, O.348, Z. 8, Z. 25, P 13, P 16, P

17 et T 1 ; l'on manquait de vivres à ces bords, impossible de s'en procurer suffisamment sur place.

L'invasion se poursuivant avec rapidité, ordre fut donné de partir pour le sud ; le T 1 fut attaqué par l'aviation en sortant de la Gironde ; son commandant, le second maître Rascar, fut blessé à la main par un éclat de bombe d'avion. La mer était mauvaise, la tempête obligea la flottille (sauf le P 13, que nous retrouverons bientôt) à se réfugier à Saint-Jean-de-Luz, le 25. Dans la matinée, on apprit que l'armistice avait été signé entre Français et Allemands ; pour ne pas être faits prisonniers, nos officiers résolurent de gagner l'Espagne, nonobstant l'épuisement du personnel, le manque de vivres, d'eau potable et les avaries des machines, qui n'avaient pu être revisées depuis le 23 mai ; les cartes de navigation faisaient défaut, les compas se dérèglèrent par suite de remagnétisation.

Tous les bâtiments ne purent être sauvés à cause de l'état de la mer : le Z. 25 dut être abandonné car son pont étant ouvert, il ne pouvait affronter une mer démontée et, de plus, le lourd moteur dont il était muni n'était pas boulonné ; à peine sorti du port, le A 6, dont la machine était trop endommagée ou sabotée, dut être évacué et laissé en panne, la partie saine de son équipage passa sur le O. 348 ; le O.317 dut, de même, être laissé sur place, car sous l'influence probable de certains sous-officiers, l'équipage excipant de l'armistice, refusa de continuer sous prétexte qu'il avait le droit de rentrer en Belgique.

Le P 13, portant le commandant Van Strydonok et deux officiers outre son équipage, était parti pour Arcachon le 20 juin, pour y chercher du ravitaillement ; lorsqu'il voulut repartir, le 23, la passe était bloquée et le bâtiment lui-même avait subi des avaries, il ne restait qu'à attendre la capture après avoir accompli tout ce qu'il importe de faire en semblables circonstances.

Pendant ce temps, notre flottille épuisée, voguait vers Portugalette où elle atterrit le 26 et fut internée, sauf le P 16 qui parvint à Lisbonne, ayant à bord le lieutenant Gonze, du Corps de Marine ; l'état-major était celui de l'administration de la Marine, les 45 marins militaires avaient débarqué en France.

Nos équipages retenus en Espagne d'abord au camp de Miranda puis à la caserne d'Orduna tandis que les officiers avaient Bilbao comme prison (le sous-officier Verbrugh décéda à Orduna) furent rapatriés le 23 février 1941. L'équipage du P 13 put déjà rejoindre la Belgique le 4 juillet 1940, sauf son commandant qui ne rentra avec son second que le 21 août ; il rapportait le pavillon de son navire qu'il avait soigneusement soustrait aux recherches de l'adversaire.

Les lieutenants Massart et Van Vaerenberg ainsi que le sous-officier Doutrepont reçurent l'ordre de rester en Espagne pour l'entretien et la conservation du matériel.

Le P 13 fut amené à La Pallice par un équipage français sous les ordres d'un officier allemand, et sérieusement armé : nos marins avaient énergiquement refusé d'accomplir semblable mission.

Les O. 317 et Z.25 restés à Bayonne purent être conservés comme bâtiments civils, le A 6 fut considéré comme prise de guerre, il faisait eau.

Et ceci clôt l'histoire de nos vaillants marins et de leurs petits bateaux. Malgré le découragement que seul, de 1830 à 1940 — pendant cent dix ans — on leur prodigua en récompense de tant de dévouement, les uns et les autres accomplirent toujours leur devoir, improvisant pour suppléer au manque du plus strict nécessaire, peinant sans compter, souriant au sacrifice ; c'est toujours avec des « coquilles de noix » qu'ils surent faire honneur, et combien, au pavillon, à nos couleurs si chères, en maintenant intactes les magnifiques traditions des vrais loups de mer.

---

**Inséré 02/10/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 02/11/22**

**Driving fleet decarbonisation with data-led advice**



As the entry into force of IMO's energy efficiency regulations EEXI and CII rapidly approaches, data-driven assessments and expert advice are essential starting points for any discussion on compliance.

With less than a year until entry into force, it is no surprise that IMO's Energy Efficiency Index for Existing Ships (EEXI) and Carbon Intensity Indicator (CII) are dominating discussions in shipping. Although both address the same challenge – aiming for rapid reductions in greenhouse gas emissions by improving energy efficiency – they are very different concepts; one requires a one-off calculation of theoretical design efficiency, the other is based on real-life measurements and sets ever stricter targets. So, what to do? A quick fix now to comply with EEXI and worry about long-term operational efficiency later, or tackle the vessel's CII compliance across its life today? To comply with EEXI, owners must upgrade vessels and prove their compliance by updating their energy efficiency documentation. These updated values are fed into a formula to create a final number. If the number is below the required limit, you can sail away happy; if not, you either put in the work or permanently drop anchor. CII is based on real-life CO<sub>2</sub> produced versus nautical miles sailed, not design efficiency. What's more, there's no one-off pass or fail; compliance is graded A–E and the goalposts get narrower over time. If your vessel is the class underachiever, with a D rating three years in a row or a single annual E grade, you will need to show plans to whip it into shape.

Nor is regulation the only driver for improving vessel efficiency. As part of a charter known as the Poseidon Principles, banks are beginning to offer sustainability-linked loans where interest rates are linked to Annual Efficiency Ratio (AER) or Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) scores. Charterers too are taking a much keener interest in the sustainability of their supply chains, with big global brands often having CO<sub>2</sub> reduction targets that bite far harder than the IMO's. Put simply, IMO's short-term measures are the tip of a very big iceberg that will necessitate emission reductions across the lifecycle of vessels. A long-term view is essential.

### **A quick fix or a longer-term strategy?**

Engine power limitation (EPL) and shaft power limitation (ShaPoLi) are both cheap, quick-to-implement solutions that enable compliance with EEXI. However, they will only have an impact CII if the vessel reduces real emissions by sailing slower. Because these solutions are likely to be chosen by vessels already sailing at slow speeds, this cannot be taken for granted.

Giulio Tirelli, Director, Business Development, Wärtsilä Marine Power, explains: "A power limitation that affects EEXI but does not assure long-term CII compliance means further investments will likely be needed at a later stage. This can work in some cases – for older vessels, for example – but for many it is not the best choice in the long term."

For most vessels, dealing with immediate EEXI and long-term CII requirements at once makes sense. In 2020, IMO's Fourth Greenhouse Gas Study identified 44 currently available greenhouse gas abatement technologies. These include shaft generators that reduce reliance on auxiliary engines, air lubrications systems that help vessels maintain the same speed with less power, and wind rotors that can generate additional thrust, reducing propulsion power requirements. All these solutions enable compliance with both EEXI and CII while allowing vessels to continue sailing at market speeds, thereby maintaining their attractiveness to charterers and potential buyers.

### **OK, I get it. What next?**

Though the decision to go with a longer-term strategy may seem easy on paper, deciding how to implement it is anything but. Two elements are needed. First is a clear view of current emission performance and compliance status, along with the ability to model the evolution of compliance in the future. Second is the capability to understand and simulate how various solutions will affect future performance.

A trusted expert with a full view of all available technology is invaluable. Pinning hopes on a single technology is rarely the optimal solution; a single vessel may need several solutions to ensure compliance, while suitable technologies may vary even across a fleet of similar vessels.

Tirelli notes: "We have the whole spectrum covered, from multi-fuel engines to shaft generators, hybrid systems, propeller caps and solar power as well as hull air lubrication and rotor sails. This, combined with our technology expertise and project experience, puts us in a unique position to act as an advisor when it comes to mapping out ship owners' routes to decarbonisation."

### **Model, simulate, advise**

Wärtsilä has seen a surge in ship owners requesting evaluations of their vessels in recent months, Tirelli reports. These evaluations provide an understanding of the optimal pathway towards compliance with decarbonisation targets.

One of the key components of Wärtsilä's advisory offer is CII Insight – an internal tool developed over many years that uses machine learning algorithms to harvest a vast data set based on publicly reported emissions data. Combined with internal data resources and Wärtsilä's deep pool of in-house knowledge – as well as understanding installed technology and the impact of other technology options – CII Insight can illuminate how an owner's vessel or fleet can optimally meet EEXI and CII requirements.

Using these capabilities, Wärtsilä can create a digital twin of each vessel and simulate the effects of different combinations of energy saving technologies, power-limitation solutions and future fuels. The result is an unbiased, transparent evaluation – based on highly accurate data modelling – of the optimal solutions for your stated goals. This no-obligation recommendation can range from installing Wärtsilä or third-party solutions – or even doing nothing at all and scrapping your vessel when its time has come. An exercise conducted on the global fleet with the CII Insight tool highlights the challenging situation facing owners. Based on today's fleet and with no changes to installed technologies or operating profiles, by the time CII enters into force in January 2023, 45% of the fleet will be in the D and E categories, meaning they are not compliant with the IMO's target trajectory for 2030. As early as 2024 – just one year after the regulations come into force – more than half of the world fleet will not be compliant without further action.

If the challenge is clear, so too is the solution; an evidence-based, data-driven assessment supplemented by expert advice can help owners find their way through the maze of compliance options to find a solution tailored to their business needs. "Quite simply, consulting with Wärtsilä takes the guesswork out of compliance and provides owners with an actionable plan to start decarbonising based on solid data," concludes Tirelli.

**Source: Wartsila**

---

**Inséré 03/10/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 03/11/22**

## **Ship owners sought CO2 exemption when the sea gets too wavy**

**By : ED DAVEY**

The world's ocean freight shipping companies recently called on international maritime authorities to exclude pollution that their vessels spew in bad weather from new regulations, a condition that would apply almost a third of the time in the Atlantic. But the effort failed Friday. Under international laws due to come into force in 2023, all big vessels will be rated from A to E by how much carbon dioxide flows from their stacks for every

mile traveled and ton carried. The idea is to incentivize owners to install cleaner technologies. Although the proposed rules are currently toothless, nation states might bring in penalties for high-polluting ships in the future. In April, four trade groups, including the World Shipping Council, complained that the new rules would penalize ships that have to sail in rough conditions. This burns more fuel and produces more carbon dioxide, meaning ships in windy seas would get a worse carbon efficiency rating. So the trade groups proposed to the International Maritime Organization in written submissions that periods of eight hours or more undertaken in bad weather be struck from the scoring entirely. They defined bad weather as wind speeds of 28 knots or waves four meters (13.1 feet) high. "It would pretend that ships hardly ever sail in stormy weather and only calculate the carbon intensity of the ship under the most favorable conditions," said Bryan Comer, who heads up the marine program at the International Council of Clean Transportation. The International Maritime Organization, made up of member countries, has now rejected that idea. Going slow is one of the best ways to reduce emissions. If they had won the exemption, ships could have gone as fast as they wanted in bad weather, Comer said, burning more fuel than usual without it showing up in their ratings. This might enable them to hit tougher deadlines and win contracts. "There is actually an incentive if this had gone forward to sail in adverse weather," said Comer. According to the World Shipping Council, waves exceed four meters in the North Atlantic more than 30% of the time. The World Shipping Council argued that factors like extreme weather "distort the picture and make the numbers less effective at driving the change we want."

The trade group conceded it was "logical at first glance" that the proposal might incentive ships to sail into heavy weather, but said the high cost of fuel made this very unlikely. It pointed out sailing in rough seas can use 30% more fuel than in calmer weather, thus saddling ships with a worse rating. Ships that routinely traverse calm waters such as those off Nigeria would more easily win top grades while those that have to cross the Atlantic would automatically look worse.

"Failing to address these inequities... unfairly labels certain ships as 'inferior' because of the routes they serve," the World Shipping Council said.

James Gamble, a program director at Pacific Environment, which works to protect the Pacific Ocean and coastal communities, has also been following the negotiations.

The proposed regulations should be left as they are to achieve 2030 emissions targets, he said. While trade groups can give good advice on cutting emissions, their primary focus is on making members money, he said. What was really at issue, Gamble said, is that "ships that are low-rated will be at a market disadvantage with customers who want to transport their goods with as little emissions as possible." The World Shipping Council represents more than a dozen companies, including the two largest ship owners, Mediterranean Shipping Company (MSC) and Maersk.

Both have made stringent promises to cut greenhouse gases. MSC has pledged to hit net zero by 2050, while Maersk says it will do so ten years earlier. The World Shipping Council said having a carbon intensity score that correctly reflects vessels' energy efficiency is "crucial". Responding to a request for comment, the trade group took a somewhat different position than in its filings. An average rate of fuel use should be applied during rough seas, rather than subtracting these portions of the journey completely, the company said by email. When The Associated Press pointed out the effect would be the same, because carbon efficiency ratings are a ratio and not a measure of total emissions, the company said "recent internal discussions" had led it to reconsider this suggestion. It concluded, "I doubt that we will advance the idea" which "may offer little mathematical difference in the calculation."

For the climate, it's actual emissions that matter. "The regulation would be working if ships that consume more fuel are graded more harshly," said marine emissions expert Bryan Comer. Neither Maersk or MSC returned requests for comment.

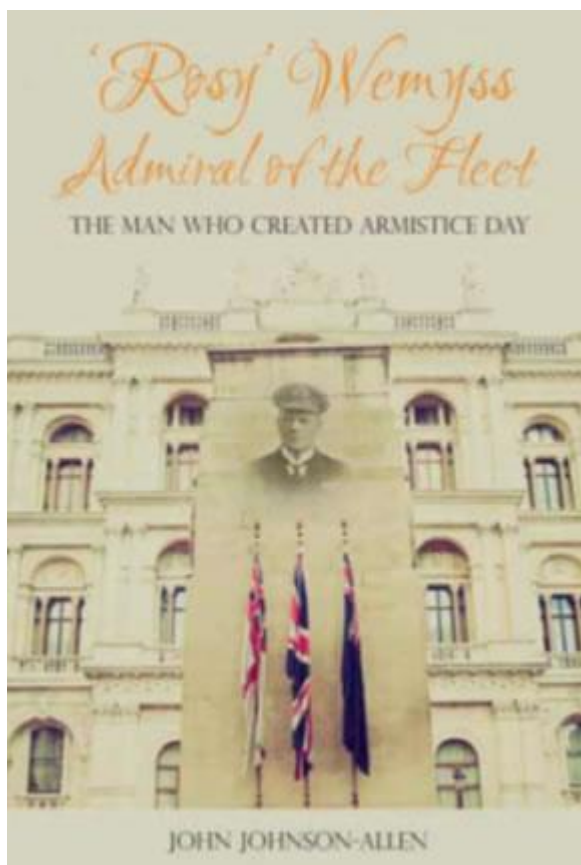
**Source : sheltonherald**

---

Inséré 04/10/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 04/11/22

## BOEKBESPREKING

### “Rosy’ Wemyss Admiral of the Fleet”



A new title from Whittles Publishing reads ‘**Rosy’ Wemyss Admiral of the Fleet**’. John Johnson-Allen signed as the author. Roslyn Wemyss’ life and career was both fascinating and brilliant – a most distinguished admiral who is very little known. He left an indelible mark on the life of his country when he was responsible, with Marshal Foch, for the creation of Armistice Day.

One of the most illustrious of Scottish admirals, he was a member of the Clan Wemyss, whose ancestral seat is Wemyss Castle in Fife, overlooking the Firth of Forth.

Roslyn joined the Navy at the age of 13 in 1877, at the same time as Prince George, the younger son of the Prince of Wales, and they became lifelong friends. In 1915, by then a Rear Admiral, he commanded the Gallipoli landings and then the evacuation of all the troops. The latter was so successful that only one man was lost from approximately 140,000. Then in the Red Sea he supported the Arab Revolt and helped T.E. Lawrence and the Arabs to oust the Turks from all the ports

on the eastern shore of the Red Sea.

Without his support, the Arab Revolt would have collapsed and the legend of Lawrence of Arabia would not have been created. Through Roslyn’s rich archive of letters and reports, this book gives a wonderful insight into the life of a man who became one of the most popular and senior officers in the Royal Navy at the time, and who was known throughout the Navy as ‘Rosy’.

“**Rosy’ Wemyss Admiral of the Fleet**” (ISBN 978-1-84995-485- 3) is issued as a paperback. The book counts 240 pages and costs £17.99 or \$23.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness IKW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: [info@whittlespublishing.com](mailto:info@whittlespublishing.com), [www.whittlespublishing.com](http://www.whittlespublishing.com).

---

Inséré 04/10/22 DOSSIER Enlevé 04/11/22

## Hydrogen Is the Ideal Zero-Emissions Fuel

The maritime industry is at a crossroads. It has reached a point in its history

**where it has to pick the right path to meet its decarbonization targets. Specifically, the International Maritime Organization's (IMO) climate strategy has set out to reduce the total greenhouse gas emissions by at least 50% by 2050. Nevertheless, the shipping world is yet to carve out the strategy on how to achieve that.**

To propel the industry into the future, a large burden has fallen on the engineers and the role of technology in coming up with ingenious solutions to cut emissions, redesign ships and help the industry reinvent itself.

However, the key factor in making the giant leap toward a less polluted future are zero-emission fuels.

World Maritime News spoke with Traver Kennedy, Chairman and CEO of Joi Scientific, on the potential of hydrogen to be the fuel of the future. Joi Scientific, headquartered at the Kennedy Space Center in Florida, is leading the development in efficient extraction technology to produce hydrogen energy from water.

*"The commitment of the IMO to cut the shipping sector's overall CO2 output by 50 percent by 2050 is a vital step to bring the maritime industry in line with the Paris Climate Agreement. For these commitments to be met, it is imperative that the maritime industry look at alternatives to fossil fuels for both propulsion and auxiliary power. While batteries may make sense in some very small craft and nuclear has a role in the very largest, neither is practical for the vast majority of maritime vessels,"* Kennedy said.

*"Hydrogen has a major role to play in the sector's reduction of CO2 emissions and the elimination of sulphur and heavy metals from maritime activities. By weight, hydrogen is a highly energy dense fuel that is entirely clean – with the only by-product being water. It is also highly adaptable; the same source of hydrogen can be used in fuel cells for auxiliary power in addition to internal combustion engines, burners, and turbines for propulsion.*

*"Vessels reliant on heavy fuel oil today should look to switch directly to hydrogen rather than just adapting to compliant low-sulphur bunker oil. The environmental forces are clearly there to render major fuel source changes in the maritime industry, and hydrogen looks to be a big winner."*

### **Could hydrogen be the zero-emissions fuel the shipping industry strives for?**

Kennedy believes hydrogen is the ideal zero-emissions fuel as the product of its combustion is only water vapor. As explained, hydrogen is already fueling various modalities in California, Japan and across Europe—including autos, buses, trains, and aircraft—but its adoption in the marine environment has been slower to date.

Over the recent period there have been some projects exploring hydrogen as marine fuel in the passenger shipping industry, mostly ferries. Most notably, in September last year cruise ship owner Viking Cruises unveiled plans for a liquid hydrogen-fueled cruise ship, and earlier this year Ferguson Marine announced its plans on developing the world's first renewables-powered hydrogen ferry – HySeas III.

However, it appears that the technology is still in its infancy.

Hydrogen has to be kept at minus 253 degrees to prevent it from evaporating

*"It is, indeed, early days but the early trials have been very promising. One of the reasons that ferries have been targeted for hydrogen trials is because they travel to the same ports of call over and over. This is critical, as it allows ferries to load hydrogen when they dock,"* Kennedy said.

One of the key drawbacks in greater uptake of the technology are challenges related to storage and supply because hydrogen has to be kept at minus 253 degrees to prevent it from evaporating.

Keeping hydrogen in a liquid form through cooling and pressurization is both technically challenging and also expensive as the cooling alone uses up 18% of the available fuel.

*"Storage has been one of the most difficult challenges in the broad adoption of hydrogen as a clean fuel. The small atomic size of hydrogen means that highly specialized materials*

*have to be used to contain the molecules, and the low inter-molecular attraction means that the element has a low liquification point," Kennedy said.*

*"In practice, three approaches have been used to store hydrogen: cryogenics where the liquid hydrogen is kept at -253 oC, pressurization of hydrogen gas, and containment or loading of hydrogen in metal hydrides or other molecular solid structure. All suffer major drawbacks. The need to keep liquid hydrogen at such low temperatures means that around 18% of the hydrogen is used just to provide the cooling. Gaseous pressurization requires triple-layer carbon fiber reinforced tanks that are bulky and expensive. While metal hydrides and other containment solids are often difficult and dangerous materials to work with."*

There are three means of using hydrogen for production: the direct combustion in an engine to drive the propellers directly or a diesel-electric drive train, the combustion to power a steam turbine, and the use of a fuel cell. All have been successfully tested, and all have proponents who preach their virtues, Kennedy pointed out. *"For larger vessels," Kennedy continues, "the most suitable combination of technologies today would be a steam turbine for propulsion, a large-scale hydrogen engine, and a fuel cell for auxiliary power (so the turbines and engines do not need to be turning when the vessel is stationary)."*

But there is rapid development occurring in the fuel cell sector, he added.

*"It is quite possible that in the future this will become a standard for propulsion as well in a fuel cell electric or hybrid electric drive."*

Commenting on whether combustion engines powered by hydrogen are a better solution than batteries or fuel cells, Kennedy said different methods have different advantages.

*"A fuel cell on a luxury yacht would be quieter; but an internal combustion engine might be more efficient and lower cost; and a turbine generator may prove to be more reliable with longer life and less maintenance required."*

In conclusion, Kennedy forecasts that many vessels will wind up using a combination of different hydrogen-powered technologies with batteries alongside as an energy buffer.

### **What is the key concept behind Hydrogen 2.0 technology, and could it work on bigger ships?**

Joi Scientific has discovered a new method to produce hydrogen, called Hydrogen 2.0, that is on-demand, eliminating the storage problem. Namely, hydrogen is generated directly from seawater as needed. It is extracted at room temperature and without pressure. What is more, there is no need for shore-based infrastructure is required because the hydrogen is generated on-board.

*"Since the fuel-stock for the on-demand production of our hydrogen system is from untreated seawater, maritime applications are an ideal starting point for bringing Hydrogen 2.0 technology to market," he pointed out. "What will make the most impact is a low-cost source of hydrogen where no storage is required. We believe that Joi Scientific has an answer to that."*

At the end of September, Joi Scientific announced that it had signed its first license agreement for its Hydrogen 2.0 production technology with MarineMax, the world's largest boat and yacht retailer.

The license agreement grants MarineMax the exclusive rights to develop, manufacture, and sell propulsion and auxiliary boat power systems capable of running on hydrogen using Joi Scientific's technology.

*"Together with MarineMax we will work with co-development partners across the industry to bring hydrogen-based energy solutions to leading vendors in the marine industry," Kennedy pointed out, adding that the advantage of Hydrogen 2.0 technology is that it is a modular system.*

*"Units can be scaled to the amount of energy required by each vessel's design and application. As a result, we intend to apply it in ships of all sizes and tonnage. Hydrogen*

*system components can be used in multiples to provide a volume of hydrogen gas required for various applications throughout the ship, whether propulsion, auxiliary or shore power. "For large ships, the design and packaging of the components can be sized for peak energy utilization or can be sized to generate a continuous flow of hydrogen in which storage of hydrogen or electric power can be done during the cruise. In this manner, the stored energy can be used during times when acceleration is required. We realize that this approach appears to be counterintuitive. But think about it: your energy on-board is already topped up when you arrive in port rather than the other way around. There is no reason why the biggest oil tankers cannot be hydrogen-powered in the future, although that might be a little ironic."*

### **Next steps and goals for the future**

As explained, the key focus now is on the productization of the Hydrogen 2.0. Now that the company has proven the system works, the goal is to fit it on board boats and ships in cooperation with MarineMax.

*"We will be working closely together with a growing number of co-development partners to deliver the first boats and ships with on-board Hydrogen 2.0 generation capability.*

*"In terms of our plans for the future, we envision a wide range of marine applications from small to medium to large. Boats and vessels are just the beginning. We already have seen interest in a variety of other applications—from offshore electrical and clean water generation to improving and decarbonizing power for fish farms.*

*"There will be an evolution of uses for Hydrogen 2.0 technology with the ultimate goal of getting to full large-scale propulsion. First uses may be with small outboard engines and auxiliary power. The auxiliary power units can be used to generate heat, cooling, electricity, or water when at anchor or on-the-go without noise or emissions," he concluded.*

Interview by Jasmina Ovcina Mandra

---

**Inséré 05/10/22 DOSSIER Enlevé 05/11/22**

## **A Winter Write Up on the VLCC and LNG Markets**



*The Korean **SM WHITE WHALE 1** navigating the the deepwater route eastbound in the Strait of Singapore*

In today's carbonised economy, where millions of barrels of oil are consumed daily, the transportation of fuel is a crucial cog in the world's energy consumption.

With such large quantities required globally, the oceans are the most cost effective route for moving this cargo to areas that do not have rich natural reserves of fossil fuels. If countries can't extract and refine these fuels locally, cargo vessels do the work in ensuring a stable and secure oil and gas supply. Very Large Crude Carriers (VLCCs) are the largest vessels within the Tanker fleet and are typically primed for the transportation of crude oil from areas of extraction to specialised facilities for refining. Ranging in sizes between 200,000 – 600,000 DWT, these vessels are among the largest found on the world's oceans. As of November 2021, there are 915 VLCCs in operation.

LNG (liquefied natural gas) carriers have a similar role in the transportation of hydrocarbons, however since their product is naturally gaseous, pressurised tanks and extremely low temperatures are required to keep the cargo in a liquid state for efficient trading.

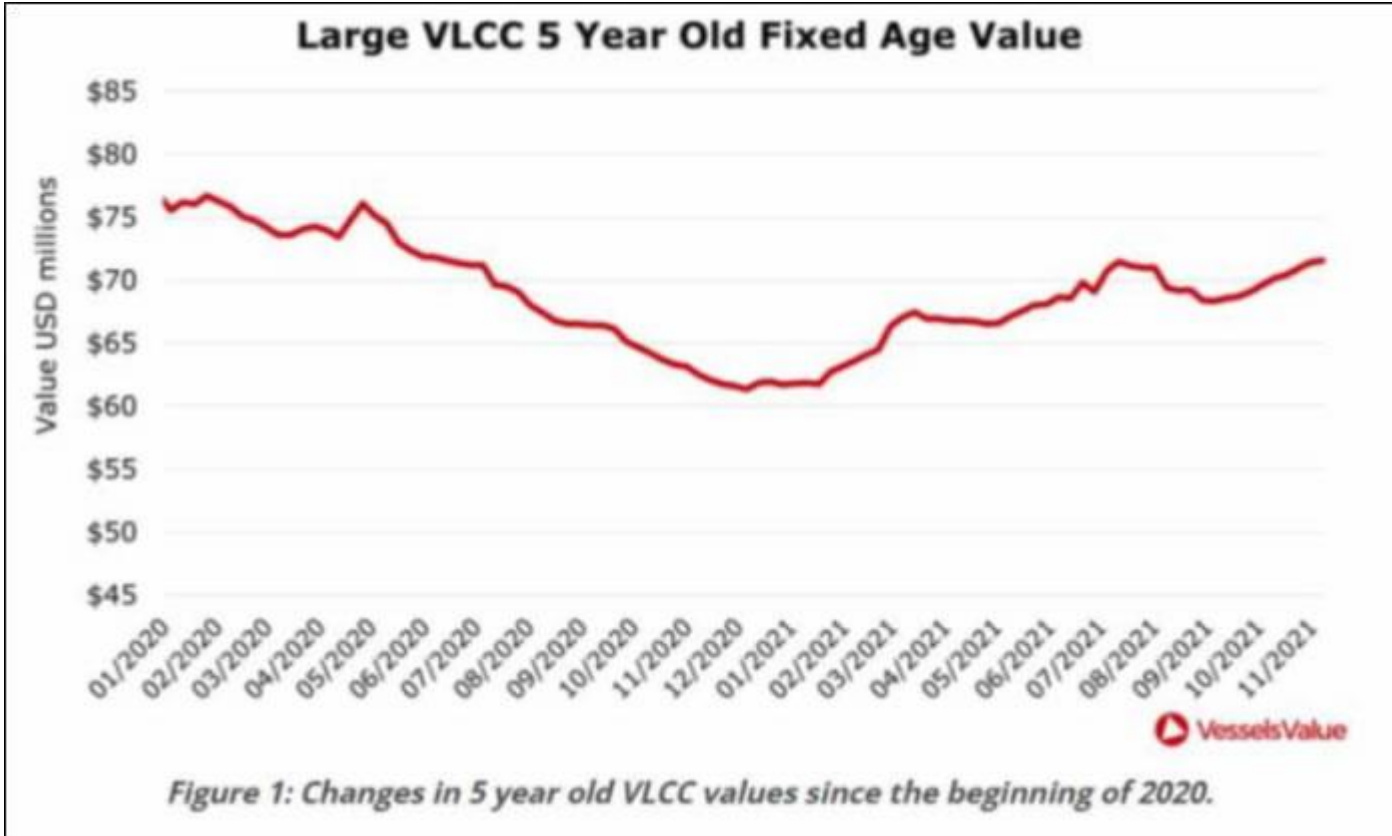
VesselsValue splits LNG carriers by size with "Large LNG" (100,000 to 200,000 CBM (cubic meters) in size) being the most popular on today's oceans, totalling 536 live vessels out of the 644 LNG carriers.

These two types of vessels are crucial in current, but also future, hydrocarbon trade. How have these vessel types fared in response to the Covid-19 pandemic, and with a global push for greener alternatives, what does their future look like?

## **VLCCs**

### **Background**





Since April 2020, the VLCC earnings market has remained at low levels due to a high supply of vessels and a steady demand for oil. This has also been true of the wider Tanker market where earnings have remained relatively constant over the last 18 months. The TD3C-TCE (VLCC spot earnings) reached a low of -6,779 USD/Day in March 2021, as VLCC and other

crude carrying sectors simply lacked the consumer demand for oil. Government responses to Covid-19 forced people to remain at home, reducing the need for crude oil products like petrol, diesel, and jet fuel, not essential in a world under house arrest. An oil price war between Russia and Saudi Arabia resulted in oil supply heavily outweighing demand and a surge in requirement for floating storage. This forced VLCC earnings up to an eye-watering 264,000 USD/Day in March 2020. These rates then plummeted after an OPEC production cut was agreed, and consumer demand reached its Covid-19 induced record low. The earnings have struggled to make their anticipated recovery since.

## **Values**

This is best demonstrated by looking at VLCC values. A five year old generic VLCC saw its value drop from USD 75.39 mil in 2019 to USD 62.47 mil in 2020, a startling decrease in value of 17.1%. The constant threat of Covid-19 outbreaks, particularly following the emergence of the Delta variant, has kept many major economies in flux. Consumer habits pre pandemic, such as driving to work and flying for business regularly, have only made a limited return since.

However, with the pandemic seemingly waning, VLCC values have risen. That same generic five year old VLCC has seen its value increase by 14% from USD 62.47 mil to USD 71.57 mil from this time last year, shown in Figure 1. High steel prices have forced the price of newbuild Tankers up, with the younger live fleet also increasing in value as a result.

## **S&P**

The S&P activity in the VLCC market has continued to increase year on year, despite the effects of low earnings. 77 VLCCs have already changed hands so far this year, up from 70 in 2020, 46 in 2019 and 35 in 2018. Rather than being reflective of a strong market, the increasing activity has likely been driven by owners' desire to position themselves with reliable vessels in the event of a market recovery, capitalising on lower prices for the majority of the last 18 months.

The high S&P activity has also contributed to the recent firming of VLCC values. Some notable sales from 2021 include the Nissos Antiparos and Nissos Santorini (319,000 DWT, Jul 2019, Hyundai Heavy Ind.) from Okeanis Eco Tankers to Frontline Ltd. for USD 90 mil each in June. More recently in October, we saw International Seaways part with six VLCCs on 10 year bareboat charters for a total of USD 375 mil.

## **Owners**

These promising signs bode well for the world's top VLCC owners. Greek and Chinese owners have 458 of the world's 915 live VLCCs with the top two owners being China VLCC and Maran Tankers, owning 53 and 41 vessels respectively. Combined, these two companies have a VLCC fleet worth USD 5.8 billion

## **Demolition and Newbuild Orders**

But for the majority of the last year, lacklustre Tanker earnings and record high steel prices have made older tonnage more attractive for scrapping. The number of VLCCs scrapped in 2019 and 2020 combined was five. There have been 10 demolition sales in 2021 so far, representing a vast increase in the removal of VLCCs from the fleet. Local infrastructure projects have sent sub continent demand for scrap metal through the roof. Consequently, the price has risen to over 600 USD/LDT and has remained at these record levels for several months.

Despite newbuild orders slowing in the past few years, 2021 has seen a total of 30 orders, with Greece's Central Mare and Maran Tankers responsible for four each. Figure 4 shows the difference between scrapping and ordering activity. There are 75 VLCCs on order currently, representing 22.7 million DWT in oil carrying capacity. The future fleet

development looks positive with additions far outweighing the current scrapping rates. The average age of the live fleet is just 9.7 years old, signalling a healthy VLCC sector.



### Outlook

A growing number of VLCCs, despite a poor performance for the entire Tanker sector this past 18 months, is reflective of a wider issue. Even with many government commitments to decarbonisation, oil still seems to have a future at least in the short to medium term. The US alone consumes around 20 million barrels per day, and while this demand is present, the growing fleet of crude carriers will continue to trade.

### LNG

#### Background



The 2016 built **CLEAN VISION** transiting westbound the Singapore Strait enroute from Yung An in Taiwan to Zeebrugge

LNG is a crucial fuel globally and hence its transportation method is vital. Although pipelines are used in some instances, specialised LNG carrying vessels have become the norm for LNG trade. The heaviest routes of 2021 being Australian, USA, and Middle Eastern exports to Asia. Australia to China alone has resulted so far in 234,791 bn CBM-NM.

LNG carriers follow a seasonal sentiment pattern, with the highest earnings coinciding with the northern hemisphere's winter. As the cold sets in, LNG is used as a primary source for heating in many homes. The Covid-19 pandemic has not had a hugely detrimental effect on LNG carrying vessels as the gas required to heat buildings was in firm demand as the 2020/21 winter was particularly cold.

### **Earnings**

The BLNG1 (LNG spot market) reached a high of 230,000 USD/Day in January 2021 as Europe depleted its gas supplies and began importing.

However, as of November, the same spot market is at a three year high of 424,000 USD/Day. This represents a staggering 84% increase and is still rising.

### **Values**

As with VLCCs, increases in earnings led to increases in values for these vessels. Figure 5 shows that in 2020 a generic five year old Large LNG vessel was worth USD 131.31 mil, but in 2021 this has grown to USD 152.74 mil, a 16.3% rise.

These record earnings and values come amid an ongoing global energy crisis.

A perfect storm of unreliable renewable energy sources, diminishing supply of LNG from the globe's largest producers, and freezing conditions that left European reserves diminished, has resulted in the price of LNG soaring. Germany's reluctance to approve the Nord Stream 2 pipeline from Russia, only further encouraged the price rise in Europe.

### **Owners**

This comes as welcome news to some of the largest owners of these vessels as earnings have never been better, and fleet values have rocketed. Figure 6 shows that Greece and Japan lead the way in terms of number of vessels and asset value. There are 142 Japanese owned LNG vessels on the water, with a value of USD 18.4 billion. Greece, meanwhile, has

115 vessels but takes the largest share of value with a fleet worth USD 19.8 billion. The top LNG vessel owners are the Japanese MOL and NYK Line, with 48 and 38 vessels respectively. Combined, their LNG fleets are worth USD 14 billion,

### **Demolition and Newbuild orders**

As for fleet development, the outlook is positive for LNG carriers. The orderbook has expanded hugely in the last five years, from eight newbuild orders in 2016 to 73 so far in 2021. This, when combined with single digit LNG demolition sales year on year (see Figure 8), bodes well for an increasing fleet size with a total of 172 vessels due for delivery in the next four years. This is likely to become more important soon, as for many, LNG is the key in the movement towards net zero.

### **Outlook**

LNG has a far lower carbon impact on the environment when compared to traditional fossil fuels such as oil and coal.

Consequently, it is seen by many as a solution to reducing carbon emissions, whilst waiting for greener energy sources to mature and become viable at a scale like that of hydrocarbons. LNG fuelled vessels have become increasingly common.

### **Future**

With the IMO's aim to reduce carbon emissions by 40% by 2030 and 70% by 2050 compared with 2008 levels, LNG provides a practical short medium term solution. The fuel has a strong supply infrastructure, reduces both the release of carbon dioxide and NOx gases, and prevents vessels from needing to lower speeds to cut their carbon footprints in line with IMO regulations.

The IMO's EEXI (Energy Efficiency Existing Index) and EEDI (Energy Efficiency Design Index) for current and newbuild vessels respectively are relatively new measures designed to regulate vessel emissions and impacts on the environment. With conformity to be required, it seems the shipping industry is finally taking seriously the impact it has on the climate.

### **Conclusion**

To fully replace oil and coal, key drivers of CO2 emissions, a global switch to green energy sources will be required. In the short term, this seems unrealistic and helps explain the forecasted fleet growth of VLCCs. With Tanker rates expected to return with consumer demand, the values of these vessels will likely follow. Hence, we can expect that oil carriers like VLCCs do have a future in the distribution of product globally, with oil still crucial to our current energy consumption.

Environmental concerns are a key component in the increasing size of the LNG fleet. These vessels seem to have a promising future, as natural gas is a far cleaner method of generating energy. With a healthy infrastructure underpinning it, LNG provides a robust shorter term method of reducing our carbon output in anticipation of green energy sources becoming more reliable and readily available in the future.

Data as of December 2021.

**Source: VesselsValue**

---

**Inséré 06/10/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 06/11/22**

**Is ammonia too dangerous to use as a fuel?**

**By : Richard Clayton**

LIQUEFIED natural gas becomes dangerous to human life at about 50,000 parts per million. Ammonia is much more harmful than that. According to an update from a preliminary study conducted by Bureau Veritas and TotalEnergies, ammonia starts to have health effects above 30 ppm when permanently exposed, or about 300 ppm when exposed for one hour. The safety risks associated with ammonia as fuel are clearly considerable. Ammonia is toxic to humans, whether they are crew members or passengers, or bunker suppliers. "Ideally," says the report, "technology will eventually evolve enough to eliminate ammonia leaks completely." Until then, the best course of action for shipowners and designers is to find ways to stop ammonia leaking and discover how to treat it effectively if it does.

The words "ideally" and "eventually" carry a lot of weight. Ammonia is backed by a considerable part of the maritime community because it is the dream fuel: it releases no carbon dioxide emissions into the atmosphere when consumed. When produced renewably — meaning that the processes behind ammonia production, such as electrolysis, use clean energy sources — it can even be a zero-emission fuel.

For this reason, many — including BV and TotalEnergies — believe ammonia has enormous potential to contribute in the long term to the net-zero shipping industry. Shipping has never been and can never be entirely safe. Some attribute this to the fact that there are still humans in the loop; others say it's because humans have been excluded from the loop. Either way, there is potential for error, and where ammonia is involved, error can be catastrophic.

So, it goes without saying that the possibility, however small, of accidental ammonia leaks during ship operations and bunkering must be tackled head-on. More than the challenges of fuel availability, land-side infrastructure, even price, safety of human life will determine whether ammonia can be used for ships other than a handful of hermetically sealed, autonomously driven vessels. BV observes that unless modifications are made to design, safety distances must be much greater for ammonia than LNG. There will have to be better leak management on board, with vapour gas processing to avoid even small leaks reaching manned areas. Further experimentation and analysis are needed before definitive conclusions are reached; however, this preliminary study has identified future areas to explore for de-risking ammonia as fuel. Additional tests could be performed for leak design scenarios, bunkering safety zones, bunkering arrangements and the effect of weather conditions. BV's collaboration with TotalEnergies is part of its work as a classification society to understand, manage and, where possible remove, risk — here, risk of an alternative fuel which many believe has enormous potential on the journey to decarbonisation. The question to be asked is, what level of fatality would make ammonia more dangerous to human life than its potential for zero-carbon shipping would justify? No doubt the question of human safety might be levelled at many aspects of society we now feel comfortable with. It's a proceed-with-caution notification for ammonia.

**Source : Lloyd'slist**

---

**Inséré 08/10/22 DOSSIER Enlevé 08/11/22**

**Marine Fuel Compliance Options as IMO  
Commits to 0.5% Sulphur Global Cap from  
2020**

After much deliberation and consultancy work, the IMO has finally decided that the Global Cap on ship's fuel oil sulphur be set at 0.5% max. This limit shall come into force from 1 January 2020. Furthermore in a parallel action, the Chinese authorities have decided to implement the 0.5% sulphur limit at 11 major Chinese ports with effect from 1 January 2017. These include Shenzhen and Shanghai. It would be interesting to see if this is followed by other countries in the Pacific Rim. As always this 2020 limit will apply to signatory states. We have not yet seen the full list of signatory states, but at the last round in the application of Annex VI we noted that Russia was a significant non signatory. The implications of this global cap are very significant and will have a number of unintended consequences which will only emerge after the passage of time.

### **Refiners**

The refining industry will endeavour to meet the demand for 0.5% sulphur bunker fuel and this will probably be achieved by changing crude oil slate, rather than investing in very expensive heavy fuel oil desulphurisation. The reason for this is, that history has shown that where premiums on new grades are initially high, they tend to reduce markedly within 1-2 year as the industry adjusts to new relative values between grades and blending components. Refiners not already committed to capital investment in upgrading solutions may be wise to adopt a wait and see approach to confirm the economics.

The current sulphur content within the defined ECAs was set at 0.1% max in 2015. There was a lot of debate as to how this was to be met at the time. However the oil industry coped and some of the demand was met from the distillate stream and other refiners were able to extract a compliant fuel from residues via the vacuum distillation route. However the price for this fuel was greater than the price of crude oil, whereas HSFO traded at below the price of crude oil. Refiners are currently most concerned to try and find ways of upgrading heavy fuel oil to lighter and more valuable distillates. We are seeing large investments in upgrading schemes such as cokers and hydrocrackers. The basis for these investments is that fuel oil has been for a long time returning less than the price of crude oil. Furthermore fuel oil has been a price taker, in so far as a refiner just wants to get rid of it. The refiners will not make much effort to blend fuel oils and thus it is left to the traders or bunker blenders to meet the specifications demand by the ship owners. The key issue is that refiners will not invest in storage of components/finished grades and blending facilities for post 2020 Bunker Fuels – Black Oil terminals with modern blending facilities will be in considerable demand from 2019. The result of all this investment activity is to reduce the availability of fuel oil, particularly in mature markets such as ARA and the Middle East and in Singapore. The other potential issue is the fact that the residuals emanating from these sophisticated refineries will be of whatever quality results. Some of these residual will not be compatible with the middle distillates available in the market. If the blends are made by unscrupulous blenders or traders, unwary ship's engineers may end up with serious compatibility problems, even to the point of total engine failure. If these fuels start to appear on the market, it will become necessary to ensure quality control is rigorous and that pre-sampling and sealing of tanks takes place prior to delivery of the bunker parcel.

### **Bunker suppliers are not going to like this.**

#### **Crude oil producers**

One of the ways that refiners have in meeting the ULSFO, would be to change crude oil slates. However as we stated above the refiners objective is always to increase refining margin and unless the ULSFO commands a constant premium to crude oil, it is unlikely that they will make an effort to meet the ULSFO demand. Changing the crude oil slate will also have implications for the crude oil producers. With increased demand for sweet crudes increasing at the expense of sour grades, the sweet-sour differentials could widen substantially giving the sweet producers a boost to income at the expense of the sour producers. This will mean that demand for Algerian, Libyan, Nigerian, Indonesian, Malaysian and Caspian Blends will increase and the Middle East grades will suffer, except

for the condensate producers. It will also benefit the remaining N Sea grades and the WTI exporters. However if this ULSFO is going to be attractive for the refiners to produce, the differential between HSFO and ULSFO will need to widen by about 30% of the price of the crude oil (basis Brent).

### **Bunker Blenders and Suppliers**

It could also mean that bunker blenders who are currently supplied by refineries that run sour grades may be affected – a port such as Fujairah may become disadvantaged when compared to a Houston or Rotterdam.

### **Condensates**

We see a major role for condensate refiners in this regard; as the role of liquid hydrocarbons transitions more and more towards road fuels and chemicals feedstocks, large condensate fields such as the S Pars region of Iran and the Qatar adjacent fields, will be sought after once the bunker markets demand lower sulphur fuel.

### **Alternatives – LNG, Methanol and Scrubbers**

Alternatives to low sulphur fuel are being sought and these are mainly driven by LNG or methanol or by the addition of flue gas scrubbing technology.

**LNG** The proposals for LNG are well advanced and a number of ports are gearing up to supplying LNG bunkers. The use of LNG is particularly suited to point to point business, such as ferry routes and in river transportation. We think this is a very fertile field for the oil companies, as they have the technology and the investment capability. It will be a long haul, as it takes some 30 years to change the world's shipping fleet. However should the price of crude oil rise out of line with LNG, it might be worthwhile to ship owners in retrofitting their fleet. We do not see this happening soon but work on ferries and coasters could be relatively easy to justify.

**It is worth noting that it took more than 30 years to change from coal to oil.**

### **Methanol**

Methanol is in its infancy and a lot of safety issues are involved that may not be easy to overcome. However it is a liquid, it is easy to produce from methane and is sourced from the same fields as the LNG currently being mooted.

**Scrubbing** Finally we come to flue gas scrubbing. On current price differentials between 3.5 % S and 0.5% sulphur the manufacturers of scrubbing units forecast a payback in 2 years. This is fine except, that as we said above, there is no guarantee that the current differentials will stand the test of time. Crude oil differentials would encourage more production of ULSFO and thus we would see the HSFO to ULSFO differentials narrowing as fuel oil demand remains solely the province of the bunker grades. Almost all of the world's primary energy needs are likely to be produced more and more from renewables and or nuclear in the future and the demand for fossil fuels will end up largely in road and aviation transport fuel and chemical feedstock demand. Most forecasters see this transition happening between 2030 and 2050. The big question hanging over scrubbing technology is what to do with the liquor that will have scrubbed out the pollutants extracted by the scrubbers? There is no coordinated view on this and unless this issue is solved, we could end up with this material ending up in our seas in high concentrations. This would surely be an issue of robbing Peter to pay Paul, that is, take it out of the atmosphere and dump it in the sea.

Until such time as this issue is resolved we see very little incentive for principled ship owners to install scrubbers. Even though some owners such as Maersk and others are installing scrubbers on new LR2&LR3. Any data available shows that scrubbers cost around \$2,000 per day to run, take up cargo space and cost around \$250 a tonne to remove the scrubbed liquid.



## **Compliance**

If we take a logical view as to how the marine industry will achieve compliance, then we see three scenarios: Middle Distillate substitution, LSFO supplies, scrubbers and of course there will be rogue owners who will cheat and not comply. This will be in the regions where policing of the specification could be lax or non-existent. Most forecasters think that the likely outcome would be that the demand would split three ways between the distillate, LSFO and HFO to scrubbers, with about 10% noncompliance. On this basis they believe that supplies will be available and there should be no problems for ship owners.

The more severe problems are going to be for the bunkering terminals. A lot of terminals around the world are relatively small and have limited tankage. The usual pattern is to have tankage for HFO, MDO, MGO and in some cases cutter stock. The HFO tankage is usually big enough to accommodate the largest supply tanker that the terminal owner can accommodate or the supply pattern demands.

After 2020 this type of terminal is going to have to split its tankage between ULSFO and HSFO. This will require that supplies are received in smaller quantities or that the supplying tanker is loaded with two grades. In either of these cases it is likely that costs will be higher for this type of operation. If the bunker terminal owner is not able to pass these costs on the ship owner it is likely that they will suffer a reduction in the already thin margins in the bunker supply business.

## **The Future outlook**

The outlook for fuels and distillate prices is confused due to a number of 'known unknowns'.

- Amongst others these are the uptake of renewable fuels
- The uptake of electric cars and their impact on power generation
- The impact of potential Carbon Capture and Sequestration (CCS)
- The growth in coker investments
- The growth in LNG/LPG/Methanol as a bunker fuels.
- The impact of incompatibility of new blended fuels.
- The potential for cheaper scrubber technology
- Other technological breakthroughs.

Just as with the forecast growth of electric and hybrid cars, we already see forecasts being pushed upwards and upwards. The effect of 1.0 million electric cars is to reduce demand by 1.0mmbd. Current forecasts are based on a 2035 horizon. However we are conscious of the fact that car pools are rotated every 7 years. If the fashion for electric cars catches on, then the electric car population could increase at a much higher and quicker rate. As we have seen with the French and UK Governments a major target is to reduce the population of diesel cars in the first instance. A big reduction in diesel engines will have an immediate effect on the price of middle distillate and if the coker investments carry on, then it is possible to imagine a scenario where the differential between diesel and HFO will narrow.

The use of diesel in marine engines is well proven and there are considerable savings to be made by a ship owner using diesel. The savings will come from the lack of need to preheat the fuel oil and a saving in filter cleanliness and the pre filter replacement cycle. We also believe there will be a positive, if small, gain from a reduced displacement from the density of diesel.

However we also believe that from an energy intensity point of view owners will come round to seeing that using diesel is not only simpler but also more economic. The chart below shows the relative cost of energy in \$/mmbtu that a ship owner should be aware of in making his decision for post 2020 fuel. It seems that even if we assume that diesel will increase in price from 125% of the price of crude oil to 140% post 2020, we still see diesel being the more effective fuel.

From the charts below it can be seen that at present HSFO is marginally cheaper than diesel in terms of energy cost but much cheaper than ULSFO. By 2020 HSFO should no longer be an option and the gap between diesel and ULSFO is distinctively in favour of diesel. We believe that the fears of shortage of ULSFO supply are somewhat overdone and that given a value, refiners will make the grade. However it might be that as diesel is shunned as a car fuel, ship owners might find it the best option.

Source: Charles L. Daly, Channoil Consulting Ltd

---

**Inséré 10/10/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 10/11/22**

## **La Flandre Zelandaise ou "Staats-Vlaanderen" depuis ses origines jusqu'à son maintien en 1830-1831**

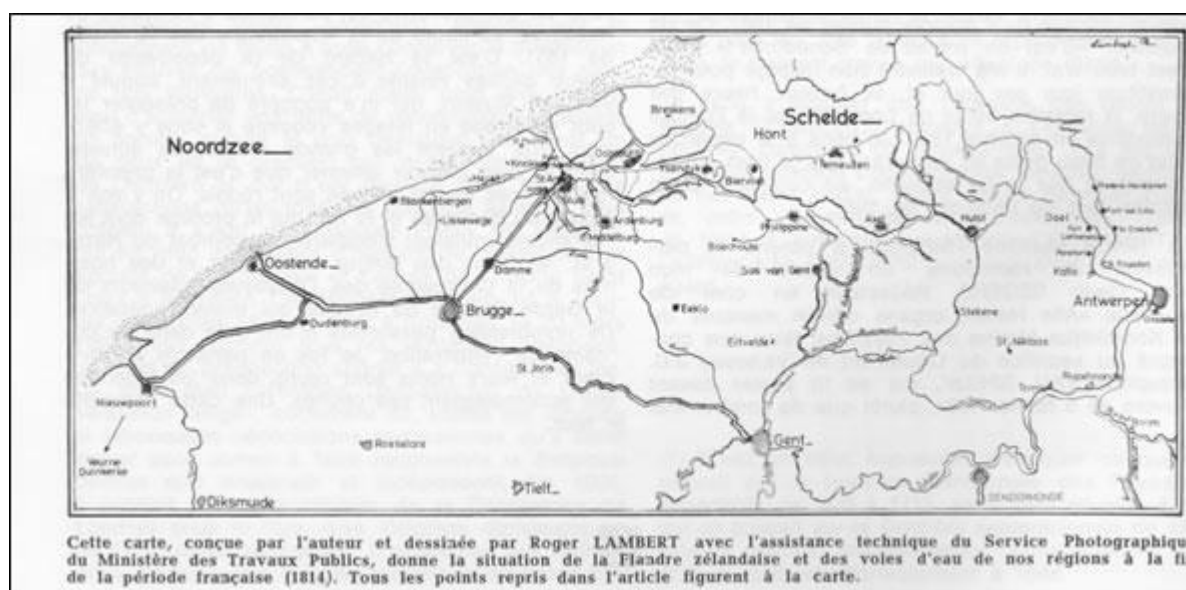
### **Une remarque primordiale au point de vue géographique...**

Avec Dom A. SMITS, il convient de préciser ce qui suit. Durant toute la période que nous allons prendre en considération et, même, durant bien des décades au-delà, le territoire de la Flandre zelandaise se trouva divisé en deux régions nettement distinctes, la région occidentale et la région orientale, séparées par le profond golfe de Braakman. À l'époque que nous allons prendre en considération, il était impossible de se rendre à pied sec d'une région à l'autre. Il fallait, ou bien, traverser le Braakman, ou bien, naviguer sur 'l'Escaut. Autrement, il fallait faire un détour par des territoires qui sont actuellement belges. Cette division naturelle en deux régions aura une profonde répercussion sur l'histoire de ces régions. Celles-ci vont connaître des sorts différents et cette différence de sort eut pu perdurer jusqu'à nos jours Ce n'est que depuis ces dernières décades, par suite de la régression continue du Braakman et, surtout, depuis son endiguement définitif (le 30 juin 1952), que des liaisons commodes par voie de terre ont pu être établies, en territoire néerlandais, entre les deux régions. Malgré tout, dans les plans d'aménagement du territoire des actuels Pays-Bas, ces régions se sont vu attribuer une fonction différente La partie occidentale est réservée à l'agriculture et au délassement tandis que la partie orientale est réservée à l'industrie.

### **La conquête, en deux temps, par les Provinces-Unies...**

Avec Dom A. SMITS, nous allons voir que, dès le début, les deux régions vont connaître un sort différent. À l'ouest, des 1604, année que l'auteur choisit comme nous comme année-pivot, Maurice de Nassau s'empare définitivement de l'Ecluse, d'Oostburg, d'Ardenburg, d'Yzendyke et de Biervliet. Cette dernière ville était encore toujours située sur une île au milieu du Braakman depuis les grandes inondations de la fin du XIVème et du début du XVème siècle. Cette ville portuaire, fondée par Philippe d'Alsace, en même temps que Gravelines, Nieuport et Damme, est la partie du légendaire Gillis BEUKELS auquel on attribue l'invention du caquage du hareng. Charles-Quint s'y rendit en 1556 peu avant son départ pour l'Espagne. Quant à Yzendyke, cette ville avait été complètement submergée par les inondations citées ci-dessus. Mais, en 1604, le Braakman se réduisait déjà lentement et des ruines d'Yzendyke commencèrent à émerger de l'eau. Maurice de Nassau en profita pour y établir un solide fortin. Ainsi, dès 1604, la partie occidentale était solidement et définitivement aux mains des Provinces-Unies. Partout, dès l'arrivée des troupes de Maurice de Nassau, les quelques rares prêtres, religieux et religieuses catholiques, qui n'avaient pas fui, furent chassés avec le peu qu'ils pouvaient emporter sur le dos tandis que les églises et les couvents étaient mis à la disposition de l'Église Réformée

ou affectés à 'd'autres usages comme il en avait été dans les provinces du nord. Seule la religion réformée était admise et tout culte catholique public était rigoureusement prohibé. Bien mieux, de nombreux colons réformés vinrent de Zélande et d'ailleurs pour peupler le pays. Ils ont créé ces magnifiques exploitations agricoles que l'on voit encore, ils ont introduit dans la région l'architecture urbaine du nord comme ces maisons de style hollandais et leur architecture rurale également comme ces granges énormes et cet usage de peindre les portes en vert si Ton est propriétaire de sa ferme et en noir si l'on n'est que locataire de sa ferme. Toutes les communes de la région occidentale se sont donc trouvées peuplées par une grosse majorité de Protestants à l'exception de la petite commune-frontière de Eede qui demeura peuplée d'une très grosse majorité de Catholiques. Et c'est pourtant sur son territoire que, le 13 mars 1945, après cinq ans d'exil, la Reine Wilhelmina devait remettre les pieds sur le sol de sa patrie ainsi qu'en témoigne le monument élevé à 'la «Landsvrouwe»'.



À l'est, la situation 'devait être totalement différente. Il y eut d'abord une période d'incertitude. En effet, la ville forte de Hulst, qui est le centre de cette région et qui en assure la maîtrise, tomba d'abord aux mains des insurgés dès 1577. Elle fut reprise par Farnèse dans sa reconquête en 1583 mais reprise, à nouveau, par Maurice de Nassau le 24 septembre 1591. Toutefois, le 18 août 1596, l'Archiduc Albert, qui venait d'être placé à la tête de nos provinces, reprit la ville après un siège de six semaines. L'Archiduc Albert d'Autriche était encore Cardinal et il n'était pas encore l'époux de notre chère Archiduchesse Isabelle. Ce n'est que le 5 novembre 1645, après un siège de sept semaines, que Frederic Henri reprit la ville aux Espagnols complètement épuisés par la guerre qu'ils devaient mener sur deux fronts, depuis dix ans, contre la France et la Hollande. La Paix de Munster était déjà dans l'air et la reprise de Hulst fut certainement un des éléments qui jouèrent en faveur de la paix souhaitée par le parti des gros marchands d'Amsterdam qui aspiraient à pouvoir profiter des succès obtenus durant cette longue guerre mais dont on ne pouvait rien tirer tant que la guerre durait. La ville de Hulst et ses alentours se sont donc trouvés aux mains des Catholiques durant près de 50 ans, notamment durant tout le règne de nos bons Archiducs, en pleine période de Contre-Réforme. Ainsi donc, pendant que l'on «réformait» à l'ouest, on «contre-réformait» à l'est. Il en est resté que les Catholiques sont demeurés plus nombreux dans la région orientale, constituant parfois la majorité de la population, comme à Hulst, à Hontenisse, à Sint-Jansteen et à Sas-van-Gent. Par contre, ce n'était pas le cas à Ter Neuzen et à Axel. Toute cette divergence au point de vue religieux jouera un rôle en 1830.

Les «Chasseurs Eclaireurs de Bruges» en 1831, toile (endommagée) de 54 x 65 cm. de Adriaan WULFFAERT (1804-1873). La scène représente un corps de garde. On y voit des «Chasseurs» avec le cor de chasse sur le bonnet de police et un homme de la section d'artillerie (près de la cheminée) avec les deux canons croisés sur le bonnet de police. L'auteur s'y est représenté, à droite, près d'un chien qui était peut-être la mascote de l'unité. Comme on le voit, le devoir civique s'accomplit toujours joyeusement, selon une vieille tradition de chez nous. Musée Groeninge à Bruges avec l'aimable autorisation de la Direction des Musées de la Ville.

Cliché A.C.L. Bruxelles



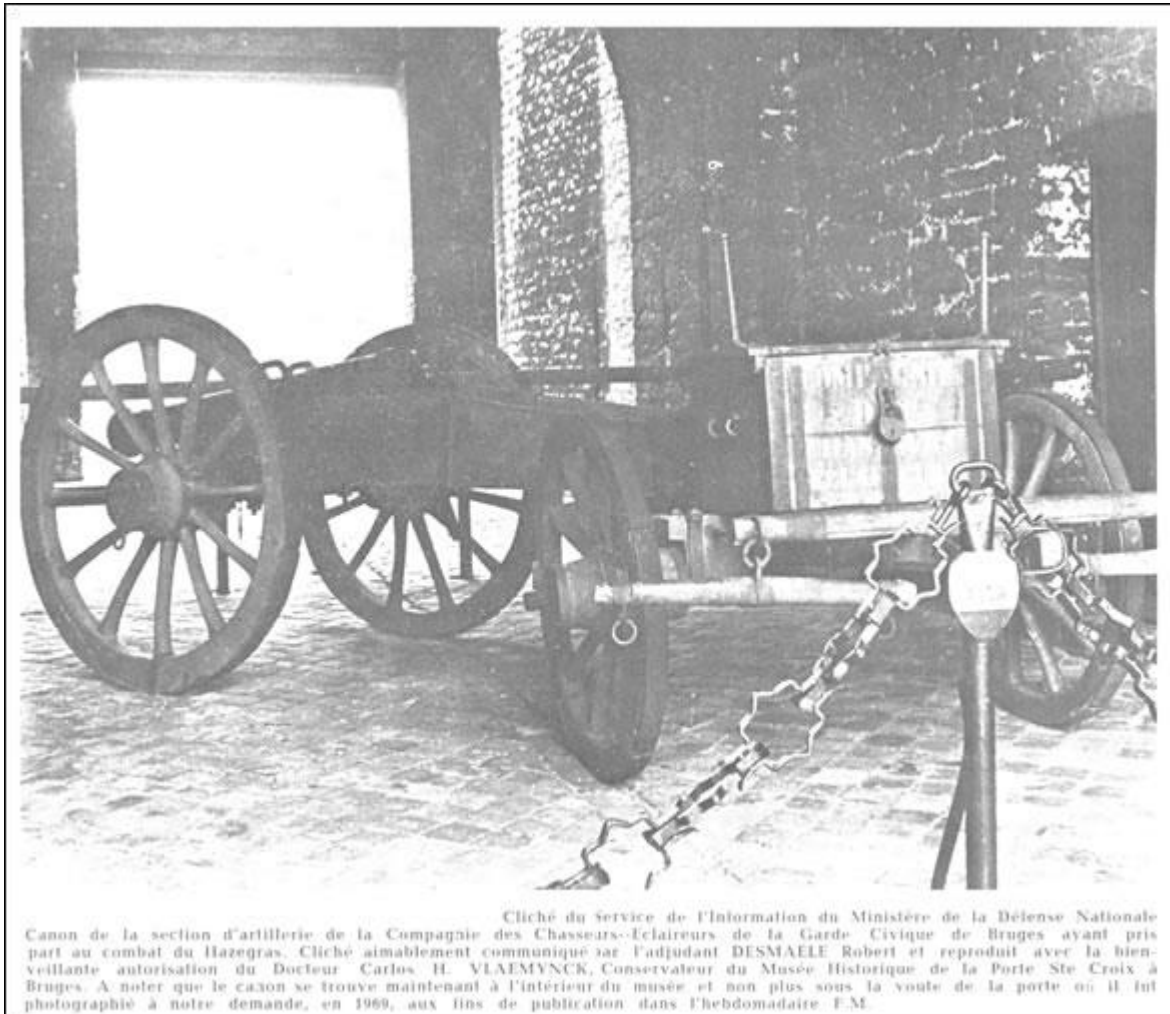
### **La fixation de la frontière entre l'Espagne et les Provinces-Unies...**

Nous allons suivre maintenant Maurits COORNAERT. Il fallut attendre le 21 décembre 1664 pour que la frontière zélandaise soit définitivement fixée par une convention hispano-hollandaise ainsi que le prévoyait l'article 67 du Traité de Munster de 1648. Cet article avait, en ce qui concerne la partie occidentale, donné comme limite provisoire la ligne de front, soit le Zwin prolongé par le «Lapscheure Gat», vaste zone inondée s'étendant vers Moerkerke et épousant, à peu près, le tracé des actuels canaux Léopold et de Schipdonk. La convention de 1664, qui précède de moins d'un an la mort du Roi Philippe IV d'Espagne (17 septembre 1665), a précisé ces limites en tenant compte, notamment, de distance à observer à partir des fortifications. C'est ainsi, p. ex., que Sint Anne ter Muide, bien que située sur la rive sud du Zwin, fut incorporée dans le territoire de nos voisins. Nous allons voir que, ultérieurement, d'autres seront d'un avis différent au sujet de cette ville.

La Flandre zélandaise (ou hollandaise, comme disent de vieux auteurs) était donc bien isolée de nos provinces. Dans les Provinces-Unies, on lui donne souvent la dénomination de «Staats-Vlaanderen» pour bien marquer qu'il s'agit d'un territoire conquis (1. La frontière allait demeurer inchangée jusqu'à la fin de la période espagnole de Charles II et même de la période franco-espagnole de Philippe V. Notons, avec J.B. VIFQUAIN, que c'est à la fin du règne de Charles II, que son Gouverneur général dans nos provinces, l'Electeur Maximilien de Bavière, conçut le projet de relier l'Escaut à Bruges par un canal traversant le Pays de Waes, afin de porter remède à la fermeture de l'Escaut. Ce canal aurait isolé d'avantage la Flandre zélandaise mais le projet fut abandonné à la mort de Charles II.

## La frontière est remise en question de 1715 1718...

À la fin de la Guerre de Succession d'Espagne, la Hollande, dont les troupes opéraient depuis longtemps dans l'arrière-pays de notre Oostkust actuelle, voulut profiter de ce qu'elle se trouvait dans le camp des vainqueurs pour en retirer un avantage comme les Anglais à Dunkerque ou à Gibraltar.



Par l'article 17 de la dernière convention des Traités d'Utrecht et de la Barrière, celle d'Anvers de novembre 1715 (certains auteurs parlent du 15 et d'autres du 16), les Provinces-Unies, tout en lui confiant nos provinces, se firent céder par l'Empereur Charles VI d'Autriche une bande de territoire en deçà de l'actuelle frontière. Cette cession était réclamée dans le but d'améliorer encore la zone de défense et d'inondations destinée à protéger cette tête de pont sur l'embouchure de l'Escaut à laquelle nos voisins tiennent tant.

Cette mesure n'a jamais connu d'exécution complète et sa durée fut même éphémère.

## La République française supprime la Flandre zélandaise..

Au début de l'année 1795, tes armées 'de la République, après avoir achevé la conquête des Pays-Bas autrichiens, achevaient la conquête des Provinces-Unies. Le 19 janvier 1795, Guillaume V d'Oranje, le dernier Stadhouder des Provinces-Unies, devait s'embarquer à Scheveningen sur un bateau de pêche qui devait 'le conduire, 'lui et toute sa famille, en Angleterre. Il avait résisté jusqu'au 'dernier moment au sein de la seconde coalition alliée mais il se trouvait encerclé et ne 'disposait plus de forces en état 'de combattre Il ne devait jamais revoir son pays puisqu'il mourut à Brunswick, le 9 avril 1806. Par contre, son fils, 'le Prince Guillaume d'Orange, devait redébarquer, le 30 'novembre 1813, 'dans cette même localité de Scheveningen et avec l'aide des mêmes pêcheurs de ce lieu. 'I reprenait

ainsi pied sur le sol de son pays en voie de libération et qui t'attendant pour prendre 'le pouvoir, après un peu plus de 18 ans d'exil.

La République française ne perdit pas de temps. Elle conclut avec la 'nouvelle «République batave» le Traité 'd'e 'la Haye du 16 mai 1795 (27 Floréal de l'An IV). Une des clauses de ce traité prévoyait la cession à 'la France de la Flandre zélandaise. C'était un corollaire de l'Affranchissement de l'Escaut proclamé par 'la République française, en novembre 1792, peu après 'la victoire de Jemappes.

Le territoire de 'la Flandre zélandaise fut annexé directement à la France pour ta raison qu'au moment de lia conclusion du Traité de La Haye, nos provinces étaient déjà virtuellement réunies à la République française et que cette annexion fut confirmée par la loi de la Convention Nationale du ter octobre 1795 (9 Vendémiaire de l'An IV). L'ensemble de 'la Flandre zélandaise fut incorporé dans le Département de l'Escaut (actuelle Flandre orientale) à 'l'exception Ide Sint Anna ter Muide qui fut incorporé dans le Département de fa Lys (actuelle Flandre occidentale) pour 'fa raison que cette ville était située sur 'la rive 'sud du Zwin. On avait pensé différemment que lors de la conclusion de la convention hispano-hollandaise du 21 décembre 1664. Maurits COORNAERT a trouvé à ce sujet un petit détail 'bien 'intéressant. Lorsque le Directoire, institué par la Convention Nationale, et qui lui succéda le 27 octobre 1795 (5 Brumaire de l'An IV), mit sur pied une nouvelle juridiction, 'la «Justice de Paix», qui existe toujours, il fallut diviser le territoire en cantons judiciaires. Ces cantons judiciaires existent également encore mais ont subi d'importantes modifications Nous voyons alors que Westkapell'e fut choisi comme chef 'lieu de canton judiciaire et que ce canton judiciaire comprenait, notamment, Sint Anne ter-Muide, le tout 'dans 'l'arrondissement judiciaire de Bruges. En somme, 'le canton de Westkapelle existe toujours mais il est devenu 'le IIIème canton de Bruges.

Dom A. SMITS note, pour sa part, que 'l'autorité française procéda à de nombreuses modifications des limites des communes de ta/région ce qui eut pour conséquence, qu'à 'la fin de la période française, il était 'bien difficile de retrouver exactement le tracé de 'l'ancienne frontière auto-'hollandaise. Nous y reviendrons. Il note également une petite immigration de Flamands en provenance de nos actuelles provinces de Flandre. Il s'agissait de catholiques-protestants dans ce qui avait été et qui devait redevenir 'la Flandre zélandaise.

Quant à J.B. VIFQUAIN, il nous apporte sur cette période quelques considérations sur les voies d'eau. Si Napoléon ne put rien entreprendre pour rétablir la liaison de Gand avec 'la mer, il entreprit, par contre le creusement du canal (important pour l'époque) qui devait unir Bruges à Breskens via Damme et Sluys. Les travaux furent menés de 1811 à 1813 et quantité de prisonniers espagnols perdirent la vie dans ces •régions 'malsaines. A la chute de l'Empire, le canal n'atteignait que Hoeke et il fallut attendre 1858 pour le voir prolonger jusqu'à Sluys qui n'était déjà virtuellement plus accessible par mer via le Zwin et qui devait, du reste, être coupée du Zwin par un premier endiguement réalisé en 1864. J.B. VIFQUAIN nous fournit aussi un très précieux renseignement sur l'état du Braakman durant la période française. Il arrivait que des corvettes de la Marine Impériale, préposées à la garde de •l'embouchure de l'Escaut, se fassent prendre en Chasse par des frégates anglaises, lesquelles, par vents favorables, tentaient de remonter l'Escaut. Les corvettes françaises n'hésitaient pas alors à foncer, toutes voiles dehors, dans le Braakman où elles venaient se placer sous la protection des canons de position fortifiées de Philippine. Par contre, les frégates anglaises ne pouvaient s'engager dans le Braakman, leur tirant d'eau étant plus important que celui des corvettes françaises.

### **Pourquoi la frontière de Flandre zélandaise fut-elle rétablie ?...**

Voilà bien une des questions que l'on peut se poser. Pourquoi Guillaume d'Orange, qui devait devenir roi des Pays-Bas Réunis, a-t-il rétabli cette frontière et rattaché à nouveau la Flandre zélandaise à 'la Province de Zélande? Il semble qu'il faille écarter, de prime abord, l'idée que le futur souverain ait douté de la solidité de son futur royaume et qu'il en eut prévu l'éclatement. Il avait tant besoin pour cela et, même, réussi ce tour de force: d'obtenir la jonction à son royaume de ces territoires qui forment l'actuelle 'province de

Liège et sur lesquels la Prusse s'était réservé des droits et qu'elle occupa jusqu'à la dernière minute en vertu de la convention conclue à Bêle le 12 janv. 1814, entre 'les puissances alliées avant de passer le Rhin et répartissant 'les territoires occupés, pour peu de temps encore, par 'la France en plusieurs gouvernements généraux.

On serait plutôt tenté d'expliquer cette situation par le fait que le Roi n'étendit sa souveraineté sur l'ensemble de son royaume qu'en deux étapes bien distinctes et il n'est pas mauvais de les esquisser brièvement.

Le Prince d'Orange, que nous avons vu débarquer à Scheveningen, le 30 novembre 1813, dut attendre exactement quatre mois pour prêter, le 30 mars 1814, en l'Eglise Neuve d'Amsterdam, le serment constitutionnel qui faisait de 'lui le Prince Souverain des Pays-Bas-Unis. La "Grondwet" (Loi Fondamentale) venait d'être votée la veille seulement. Durant les quatre mois en question, il avait fallu achever la libération du territoire, tout remettre en ordre, réorganiser, préparer la Constitution, tenter de mettre sur pied quelques forces armées nationale, etc. etc. Tout cela dut se faire dans un pays manquant de tout et, de surcroît, durant l'épouvantable hiver 1813-1814. Le tout fut supporté avec une abnégation patriotique formidable.

Le 30 mars 1814, le nouveau chef d'État étendait donc sa souveraineté sur l'ensemble des territoires qui formaient les Provinces-Unies avant l'invasion française. On peut donc dire que c'est ce 30 mars 1814 que, juridiquement, la Flandre Zélandaise était rattachée à nouveau à la Province de Zélande. Les Alliés avaient, en effet, formellement promis au Prince d'Orange de lui restituer la souveraineté sur l'ensemble des territoires sur lesquels son père avait exercé la souveraineté. La première promesse de ce genre fut faite par William PITT junior en 1805, lors de la formation de la 3ème coalition qui fut écrasée à Austerlitz, le 2 décembre de cette même année 1805.

Notons encore que ce même 30 mars 1814, Paris capitulait, que les Alliés y entraient et, que deux jours plus tard, le Sénat Impérial devait proclamer la déchéance de Napoléon et de sa famille.

Nous en arrivons maintenant à la seconde étape qui débute par une période intermédiaire. Dès le 1er août 1814, le Prince Souverain, auquel les Alliés ont promis, dès 1805 également, une amélioration de sa frontière méridionale, est placé par ces mêmes Alliés à la tête du Gouvernement Général de la Belgique qui comprend tous les anciens territoires autrichiens à l'ouest de la Meuse, la ville de Liège non comprise.

C'était un bon pied dans l'étrier mais, au Congrès de Vienne, on discute encore sur l'étendue des territoires supplémentaires à accorder à la Maison d'Orange. Le 13 février 1815, la décision est enfin prise : le Prince Souverain des Pays-Bas-Unis deviendra le Roi Guillaume 1er des Pays-Bas et il règnera non seulement sur les provinces déjà soumises à sa souveraineté mais sur les anciennes provinces autrichiennes en Belgique, sur l'ancienne Principauté de Liège (moins Eupen), sur l'ancienne Principauté Abbatale de Stavelot-Malmédy) et sur l'ancien Duché de Bouillon. Par ailleurs, il est, à titre personnel, Grand Duc de Luxembourg, dont la Prusse a retranché les cantons de Sankt-Vith et de Bittburg. Mais, ce traité sur lequel les Alliés se sont mis d'accord, (le 13 février, il faut le mettre en musique, échanger des textes etc. et il ne sera signé, à Vienne, que... le 31 mai 1815.

Or le futur souverain ne pourra attendre cette date et il va être forcé de prendre les devants. En effet, le 1er mars, Napoléon débarque au Golfe Juan et entame sa marche vers Paris. Aussi, en accord avec les Alliés, le 17 mars, le Prince Souverain et son épouse la Princesse Wilhelmine de Prusse, sont proclamés Roi et Reine des Pays-Bas, simultanément à Amsterdam et à Bruxelles. Il était temps car, le 20 mars, Napoléon fait sa rentrée au Palais des Tuileries à Paris, palais que Louis XVIII avait abandonné la nuit précédente. Le 30 mars, nos nouveaux souverains font leur entrée solennelle à Bruxelles alors que, ce même jour, Louis XVIII et sa Cour, venant de Lille, viennent s'installer à l'Hôtel d'Hane de Steenhuyze, rue des Champs à Gand, pour y passer les «100 jours» tandis que le Duc de Berry amène à Alost ce qui reste de l'escorte militaire royale. Ce n'est que le 14 mai, que l'administration de la future province de Liège est remise, par les autorités prussiennes à des représentants du Roi des Pays-Bas. Voilà, enfin, le territoire

des Pays-Bas réunis, entièrement constitué (un mois avant Waterloo !). Le 3 juin, le Roi et la Reine font leur joyeuse entrée à Liège (quinze jours avant Waterloo !).

On serait donc tenté de croire que ce décalage d'un an entre la prise de souveraineté sur les provinces septentrionales et la prise de souveraineté sur les provinces méridionales, quelque peu bousculée, comme nous avons vu, joue un rôle dans cette question du rétablissement de 'la frontière de la Flandre zélandaise.

Il semble, au contraire, que ce rétablissement de la frontière soit dû à la volonté personnelle du Roi alors même qu'il n'était encore que Prince Souverain. En effet, Dom A. SMITS a retrouvé parmi les pétitions adressées au Roi, en 1830, par les dirigeants de communes à majorité protestante et qui redoutaient un rattachement à la Belgique (nous en parlerons au moment opportun), la pétition du Bourgmestre de Groede (localité située entre Oostburg et Breskens et fusionnée actuellement avec Oostburg). Cette pétition est datée du 9 octobre 1830 et rappelle au Roi qu'en 1814 (alors donc qu'il n'était encore que Prince Souverain), il avait reconnu la «Staats Vlaanderen» comme une partie de 'l'ancienne république (s.c. des Provinces-Unies).

Nous savons aussi que la frontière austro-hollandaise était difficile à retracer par suite de modifications de limites de communes faites par la République française. Or, nous constatons que par un arrêté pris à la Haye, le 19, octobre 1814, et publié au Journal Officiel, que le Prince Souverain en sa qualité de Gouverneur général de la Belgique, s'efforce de retracer cette frontière. Cet arrêté est fort intéressant car il apporte la preuve que les anciennes limites avaient été modifiées sur pratiquement toute la distance séparant le Zwin du Pays de Waes. St. Anne-Termuiden doit céder la partie belge de son territoire qui peut être, soit rattachée à une commune belge voisine, soit former une nouvelle commune belge. Sint-Marguerite, Oud-Waterland, Watervliet, Assenede, Zelzaete et la Clinge sont des communes belges mais doivent céder une partie de leur territoire considéré comme hollandais. Par contre, trois communes hollandaises doivent céder du territoire à une commune belge : Waterdyck à Bouchant, Overslag à Wachtebeke et Coywacht à Moerbeke. Que personne ne se fâche, les noms des communes sont orthographiés comme dans l'arrêté en question.

Le rétablissement de la frontière (intérieure du reste au sein du Royaume) n'a certes pas empêché la réalisation de cette grande oeuvre du Canal de Gand à Terneuzen (inauguré en 1827) mais qui nécessita la collaboration de deux directions provinciales différentes du Waterstaat, celle de Flandre orientale et celle de Zélande. Par contre, est certain que cet état de choses ainsi rétabli contribua grandement à maintenir à la Flandre zélandaise un caractère distinct de celui des deux Flandres méridionales. On devait le voir en 1830 et 1831.

### **Au spirituel, pourtant, la frontière n'était pas rétablie....**

Voilà un élément auquel on ne va accorder de l'importance que lors des évènements et immédiatement après. Sous Napoléon, le Concordat avait rétabli un seul évêché pour les deux départements de l'Escaut et de la Lys avec siège à Gand. Les quelques rares prêtres catholiques de Flandre zélandaise relevaient donc de cet évêché et cette situation fut maintenue après 1814-1815 et jusque 1830 et au-delà. Dom A. SMITS nous dit que ces prêtres étaient souvent originaires de nos Flandres actuelles ce, qui les rendit suspects dès les évènements, et même dès avant. Les Protestants, qui détenaient la richesse et 'l'autorité, se sentaient menacés et redoutaient que 'les Rooms-Katholieiken (qui formaient la partie la plus pauvre de la population) et leur clergé ne soient prêts à faire cause commune avec les insurgés belges. Tous les prêtres catholiques furent soupçonnés et, notamment, ceux de Yzendvke et de Sluis, institués jadis par Mgr. VAN SUSTEREN. Toutefois, comme le note Dom. A. SMITS, ils ne furent pas inquiétés lors d'enquête menée après la reprise en mains de la région par le Roi des Pays-Bas. Par contre, dans la partie orientale, plus catholique nous le savons, trois prêtres jugèrent bon de se réfugier en Belgique. L'un des deux retourna cependant ultérieurement à Hulst. Dom A. SMITS, signale encore que le Diocèse de Gand n'avait pas très bonne presse dans les instances supérieures parce qu'il avait été dirigé jadis par Mgr. le Prince Maurice Jean Madeleine de BROGUE. Ce



noble français était né le 5 septembre 1766. Il avait émigré lors de la Révolution mais était rentré en France en 1803 lors de la tentative de rapprochement avec la noblesse entreprise par Napoléon. Il fut comblé de faveurs par l'Empereur et sacré évêque le 17 novembre 1805. En 1807, il vint occuper le siège de Gand. Très vite, il entra en conflit avec Napoléon qu'il accusait de vouloir asservir l'Eglise sous le couvert du Concordat arraché au Pape Pie VII. Les choses allèrent si loin qu'il refusa la Légion d'Honneur qu'on lui offrait. Il fut arrêté, déporté et détenu. A la chute de l'Empire, il revint triomphalement à Gand, dès le 24 mai 1814. C'était pour entrer en conflit, cette fois, avec le Gouvernement des Pays-Bas auquel il reprochait aussi de vouloir appliquer le Concordat dans nos provinces. Cette fois, il préféra se réfugier en France. C'est ainsi qu'il fut condamné, par contumace, le 8 novembre 1817 par la Cour d'Assises du Brabant Méridional. Il mourut à Paris, le 20 juillet 1821. On peut se demander : s'il exerçait encore autant d'influence sur le clergé et les fidèles en 1830-31, mais l'impression défavorable était demeurée en haut-lieu, surtout à la vue de quelques cas de sympathisation avec les Belges. Aussi, dès la reprise en mains de la situation, des voix autorisées s'élevèrent pour réclamer la disparition de l'autorité de l'Evêque de Gand sur le petit clergé catholique de Flandre zélandaise. La frontière devrait être rétablie dans le domaine spirituel également ! Mais, comme conclut Dom A. SMITS, il fallut encore pas mal de temps pour que cela se réalise. Et maintenant, retournons quelque peu en arrière, sur le terrain...

### **La première quinzaine d'octobre 1830, en Flandre zélandaise...**

Ici, Dom A. SMITS va nous servir de guide. Nous allons retrouver l'ambiance de la période qui suivit la Libération après la dernière guerre, avec ces colonnes mobiles de partisans indisciplinés et qui agissent sans coordination. Le tout a commencé, en Flandre zélandaise, par ce que l'on pourrait appeler la «Grand Peur». Dès la fin du mois d'août de 1830, des troubles très violents se sont produits à Bruges, des troubles à la fois sociaux et politiques. A Maldegem, Watervliet et Middelburg, population est pro-belge et le «drapeau brabançon» flotte. En Flandre zélandaise, les Protestants ont peur d'être rattachés à la Belgique. On trouve que les curés catholiques sont suspects et, pourtant, les Catholiques ne bougent pas. Les Protestants adressent des pétitions au Roi pour le supplier de ne pas les abandonner. Ce qui est curieux, c'est que le Gouverneur de la Province de Zélande, VAN VREDENBURGH, et, après lui, le nouveau Ministre de l'Intérieur, VAN DOORN, qui a succédé au Belge de la COSTE, en début octobre, désapprouvent totalement ces pétitions. Ils disent que cela est dangereux car les «autres» (c.à.d. les Catholiques) peuvent en faire autant. Ils redoutent donc (et sagement) que les régions à majorité protestante (c.à.d. la région occidentale de la Flandre zélandaise qui forme le 4ème district de la Province de Zélande, celui de Sluis), demandent leur maintien dans le Royaume des Pays-Bas, tandis que les régions à majorité catholique (c.à.d. la partie orientale de la Flandre zélandaise qui forme le 5ème district de la Province de Zélande, celui de Hulst demandent leur rattachement à la nouvelle Belgique Comme quoi, on parlait déjà de l'autodétermination des populations à cette époque. Le 5 octobre, le Roi a lancé un manifeste intitulé "te Wapen". On crée partout des «Burgerwachten» sauf dans des communes catholiques comme Eede. Ces gardes sont armées à la diable car on hésite à distribuer des armes. Elles pourraient tomber en de mauvaises mains ! On n'ose même pas mobiliser les hommes de la «Schutterij», ces troupes territoriales de réserve. Bien mieux, on évacue sur Vlissingen les réserves de poudre entreposées dans les forts de Breskens. Dans l'île de Walcheren et dans d'île de Zuid-Beveland, on ne se sent même pas à l'aise, car les quelques éléments de troupes dont on dispose sont des «Belges» c.à.d. des suspects.

Mais, puisque nous écrivons pour des marins, il est une question qui se pose immédiatement : que faisait donc la Koninklijke Marine dans toute cette affaire ? Nous savons, en effet, que, dans sa quasi-totalité, elle était demeurée fidèle au Roi. Et bien, c'est J.A. VAN DER KOOIJ de «Alle Hens», qui nous a apporté très opportunément la réponse à cette question. La Koninklijke Marine en avait plein les bras. Elle avait dû, dès le début octobre, se substituer à l'armée de terre pour assurer la défense du pays. L'armée de terre était réduite à peu de choses car elle était composée d'une grande partie de Belges qui avaient déserté ou qui avait dû être écartés. On redoutait une perse des insurgés (dont

on surestimait la valeur) à travers le Noord. Brabant dont la population grandement catholique était suspecte, Aussi, la Koninklijke Marine organisa aussitôt trois "liniën" van defensie te water», l'une sur l'Escaut occidental depuis l'embouchure jusqu'à Anvers, 'la seconde sur l' Oosterschelde jusqu'au Haringvliet et ta troisième de Willemstad jusqu'à Nimègue !!! Ce n'est donc pas pour rien que Dom A. SMITS constatera, au cours de ses laborieuses recherches, que les interventions de la Koninklijke Marine en Flandre zélandaise furent très réduites.

Au début d'octobre 1830, également et de l'autre côté de la barrière, le Gouvernement Prvisoire belge installe à Gand un Commandement Militaire des Deux Flandres (qui existe toujours). A ce moment, ce Commandement Militaire n'a sous son autorité (???) que des bandes de partisans mais ceci annonce que des opérations militaires vont débiter.

---

**Inséré 12/10/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 12/11/22**

## **In de negentiende eeuw beschikte Nederland over uitgestrekte gekoloniseerde gebieden in Azië en in het Caribisch gebied.**

**De marine was van cruciale betekenis om de verbindingen met deze gebieden te onderhouden en het gezag aldaar te handhaven. Voor deze taken zijn in de tweede helft van de negentiende eeuw tientallen schepen gebouwd met gecombineerd zeil- en stoomvermogen.**



De Nederlandse marine hield tot aan het einde van de negentiende eeuw vast aan het beproefde concept van schroefstoomschepen met stoom- en zeilvermogen die in uiteenlopende tonnages en afmetingen van hout, composiet, ijzer en ten slotte staal werden gebouwd. Ze werden naar gelang de machinevermogens in vier klassen onderverdeeld. De grote schroefstoomschepen eerste klasse onderhielden de verbindingen tussen Nederland, Nederlands Oost-Indië en West-Indië. Het meest talrijk waren de in de vierde klasse ingedeelde kleinste eenheden die de geringste machinevermogens

hadden. Deze kleine schroefschepen, zoals de Bonaire, Suriname en Makassar, volstonden voor de uitvoering van uiteenlopende taken in deze verre streken. Zij werden meestal ingezet als stationsschip in de Oost of de West.

De scheepsbouw veranderde in de loop van de negentiende eeuw volledig door de opkomst van de stoomvaart en de toepassing van ijzer als bouw materiaal. Theoretische grondslagen en rekenmodellen voor efficiëntere stoomwerktuigen en schepen met betere vaareigenschappen versnelden de modernisering. De Nederlandse scheepsbouwers werden door de marine min of meer uitgedaagd te vernieuwen en kwalitatief hoogwaardige schepen te bouwen. Het eisenpakket dat de marine in 1876 samenstelde voor de bouw van de schoener- getuigde schroefstoomschepen vierde klasse Zr. Ms. Bonaire, Suriname en Makassar voorzag in een romp van puddelijzer en de inbouw van een krachtige stoommachine met oppervlaktecondensatie voor schroefvoortstuwing. De ook verlangde houten scheepshuid en drie- mast zeiluitrusting waren welbewust een tussenfase van de houten zeil- naar de ijzeren stoomschepen. Aanvankelijk waren compromissen uit de gecombineerde toepassing van nieuwe techniek en klassieke verworvenheden zelfs noodzakelijk omdat de stoomvaart nog in ontwikkeling was. Schepen moesten immers langdurig op zee kunnen blijven en grote afstanden afleggen.

Jan Klootwijk en Dick Vries hebben niet alleen de geschiedenis van de Bonaire, maar ook van de negentiende eeuwse scheepsbouw in Nederland beschreven. In het boek komen andere schepen van de Koninklijke Marine uit dezelfde periode aan de orde. De Koninklijke

Marine bestelde in 1876 drie vrij- wel identieke schroefstoomschepen: de Bonaire bij de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, etablissement Fijenoord in Rotterdam, de Makassar en de Suriname bij de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen in Amsterdam. De Bonaire is op 12 mei 1877 te water gelaten en op 1 mei 1880 in dienst gesteld. De Makassar is op 16 juli 1877 als eerste in dienst gesteld en de Suriname als laatste op 1 februari 1881.

De Bonaire is in 1902 op de Rijkswerf ingericht als logementschip voor aspirant-machinisten in Hellevoetsluis. In 1915 is de opleiding met de Bonaire naar Dordrecht verhuisd. Toen de school in augustus 1923 werd opgeheven, is de Bonaire teruggesleept naar Hellevoetsluis om te worden af- gevoerd. Een jaar later is het schip verkocht aan de gemeente Delfzijl die het kon gebruiken als internaatschip Abel Tasman voor de zeevaartschool. Nadat het internaat werd opgeheven werden in 1986 plannen ontwikkeld het oude schip te restaureren, maar de gemeente kon dat niet realiseren. Met veel moeite kon de Bonaire voor de sloop worden behoed en op 10 oktober 1995 is de Bonaire door de mslb Regge van Delfzijl naar Den Helder gesleept. Op 20 maart 1997 werd de Bonaire in het gegraven dok uit 1822 van Willemsoord opgenomen en kon de omvangrijke restauratie beginnen.

Dankzij aanzienlijke subsidies van de gemeente Den Helder, provincie Noord-Holland en particuliere fondsen werd het schip in originele staat teruggebracht, waarbij de traditionele technieken werden toegepast. De restauratie, die in 2005 begon, is in het laatste hoofdstuk uitvoerig beschreven.

De Bonaire is het laatste nog bestaande ijzeren stoomzeilschip van de marine. De Suriname werd in 1903 uit dienst gesteld en fungeerde nog enkele jaren als opleidingsschip in Hellevoetsluis totdat het in 1911 werd ge- sloopt. De Makassar werd in hetzelfde jaar uit dienst gesteld en deed nog tot 1919 dienst als munitiechip. Het boek is geïllustreerd met authentieke foto's, tekeningen, algemene plannen en schema's. Ook de bewapening is uitvoerig gedocumenteerd.

*IJzeren schroefstoomschip 4e klasse Zr.Ms. Bonaire, formaat 22 x 28 cm, 160 pagina's, afbeeldingen, ISBN 9789086161522, prijs € 34,95*

**Van de notities en tekeningen van Foeke Roukema hebben de auteurs een onbewerkte selectie gemaakt voor een afzonderlijke publicatie. Deze postuum op naam van J.F. Roukema verschenen publicatie is met name van belang voor modelbouwers.**

De in 2017 overleden Groningse ontwerper van pleziervaartuigen Foeke Roukema verdiepte zich tot in detail in dit schip. Dit boek bevat zijn beschrijvingen en tekeningen van de Bonaire en van het model dat hij van het schip vervaardigde.

*In detail Bonaire schroefstoomschip 4e klasse, formaat 22 x 27,5 cm, 128 pagina's, afbeeldingen, ISBN 9789086163519, prijs € 25,96, info: [www.lanasta.eu](http://www.lanasta.eu)*

---

**Inséré 12/10/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 12/11/22**

## **Belgium Aims to Build World's First Artificial Energy Island**

**by Adnan Durakovic**



Belgian transmission system operator (TSO) Elia has presented draft plans for what the company says "will be the world's first artificial energy island. «The Princess Elisabeth Island will be located almost 45 kilometres off the Belgian coast and will serve as the link between the offshore wind farms in the country's second offshore wind zone, also called the Princess Elisabeth zone, which will have a maximum capacity of 3.5 GW, and its onshore high-voltage grid.

The energy island will also be the first building block of a European offshore electricity grid that will serve as a central hub for new interconnectors with the UK and Denmark, Elia said. Belgium's Maritime Spatial Plan (2020-2026) provides for the development of a new wind power production zone in the Belgian part of the North Sea: the Princess Elisabeth zone. In line with the Belgian Electricity Act, Elia is responsible for extending the transmission grid based on plans that must be approved by appropriate ministers. The draft plans for the first energy island are now ready and the tender process is being prepared, Elia said. The Princess Elisabeth Island will combine both direct current (HVDC) and alternating current (HVAC). The island's high-voltage infrastructure will bundle the wind farm export cables from the Princess Elisabeth zone together, while also serving as a hub for future interconnectors with the UK (Nautilus) and/or Denmark (TritonLink).

These will be hybrid interconnectors that have a dual function and will therefore be more efficient, according to Elia. The energy island will occupy an area of approximately five hectares above the waterline. The artificial island will be constructed in the Princess Elisabeth wind zone and will be constructed from concrete caissons filled with sand. A small harbour and helicopter pad are also due to be built for maintenance teams. In order to connect all future offshore installations to the Belgian high-voltage grid, 300 kilometres of alternating current cables and 60 kilometres of direct current cables will be needed.

**Source : offshorewind.biz**

---

**Inséré 13/10/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 13/11/22**

**Exmar's FSRU almost ready to serve at Eemshaven LNG terminal**

By Sanja Pekic



Belgian shipping company Exmar has informed that the FSRU S188 arrived in the Netherlands from Singapore and is under full preparations to start at the Gasunie-operated Dutch LNG terminal in Eemshaven.

On 20 June, Exmar said in a social media post that the FSRU S188 arrived in the Netherlands. The small FSRU is now moored in Damen Shipyard, Rotterdam.

The company also added that its team is in full swing preparing the FSRU for its start at the Dutch LNG Terminal in Eemshaven operated by Gasunie.

Gasunie will use the FSRU S188 as a floating LNG import terminal at Eemshaven in Groningen, Netherlands.

The FSRU was built in 2017. Previously, commodity trader Gunvor chartered it for the Bangladesh projects in 2018. The charter deal in May 2021, way ahead of the planned date.

Moreover, Gasunie subsidiary EemsEnergy Terminal BV is expanding the new LNG terminal in Eemshaven with this second FSRU. This will increase the terminal's capacity to eight billion cubic meters of LNG.

---

**Inséré 14/10/22 DOSSIER Enlevé 14/11/22**

## **"MSC Zoe" – Container loss in heavy weather - an analysis**

Published on January 15, 2019

**Gunter**

**SchützeFollow**

M.Eng. Ship Guidance, Master Mariner, Captain, Consultant, Author

"MSC Zoe" on the way from Portugal to Bremerhaven via TSS Terschelling - German Bight.

On the night of January 1st to January 2nd, 2019, "MSC Zoe" lost according last information 291 containers in heavy weather on the journey from Portugal to Bremerhaven in TSS Terschelling - German Bight not so far from Borkum Reef, north of the Dutch Frisian Islands. Container losses are always a hot topic in heavy weather, especially if IMDG containers are also connected to them. They constitute a serious shipping hazard that can lead to collisions, serious damage to the ship and can pose a significant threat to the environment and health. However, the loss of 291 containers is an exceptional event and is the second largest known container loss of a ship due to heavy weather. Only "Svendborg Maersk" lost in year 2014 more containers. 517, in result of heavy weather influence.

This article is an attempt to analyze backgrounds and causes and does not claim to be able to answer all questions and leaves room for interpretation. Because there are, of course, a number of unknown factors that could possibly give an answer only at later profound examination. And one can also assume that may be the true causes are kept deliberately hidden the results to be presented. What frequently in past had been practiced.

### **Where do I take my findings from?**

Many years I have served as a Nautical Officer and Captain on container vessels of various sizes, from Feeder to Very Large Container Ships (VLCS) with 8200+ TEU and vessel lengths of 340 m in all weather conditions worldwide. In the past few years, I have been mainly lead VLCS's under my command and experienced numerous extreme weather conditions, without ever having container losses or damages. In addition, I have been working for years on issues of parametric rolling, its causes, its effects on container ships, in order to be able to address these in competent specialist decisions in my profession as Captain on VLCS. In so far I claim that I know what I speak about.

### **Weather conditions as a starting point**

The 6 hourly published Sea Surface weather charts from 31.12.2018 00:00 UTC to 02.1.2019 06:00 UTC from metoffice.gov.uk are available to me and give an overview of the development of the weather during this period.

A depression (978 hPa) with its center over Iceland on December 31, 2018 moved within 24 hours in ENE-ly direction to the Vestfjord / Norway. The moving speed of 35 kt /hr showed that it was a fast-moving depression, which did not further deepening. A high-pressure area (1022 hPa) formed over South Greenland in the same period, shifted in SE-direction and was on 01.01.2019 with its center W-ly of Reykjavik while its air pressure increased to 1035 hPa. In the course of 01. January 2019, 12:00 UTC, the depression moved from the Vestfjord with its center (979 hPa) in SE direction over the Gulf of Bothnia, while the high pressure area with its center shifted in SE-ly direction via the Faroe Islands and thereby further increased its air pressure (1042 hPa).

In the afternoon and evening hours of January 01, 2019, both systems continued to relocate to SE. On 02.01.2019, 00:00 UTC, the depression system with its center over the Baltic (Latvia / Estonia) and the high-pressure area with its center (1044 hPa) over NW Scotland (Outer Hebrides / Isl. Of Skye), where the depression began to slowly fill up. Until 02.01.2019, 06:00 UTC it could be seen that both pressure systems remained almost stationary, whereby the depression system continued to fill up (990 hPa) and thus a noticeable reduction of the wind forces occurred.

Such fast-moving depressions are not unusual in the winter season in the northern hemisphere. They are able to reach enormous wind speeds, until Hurricane Force, due to extreme air pressure opposites. It develops by the opposite rotation of both systems a kind of chimney effect. In addition, in the North Atlantic, the Norwegian mountain masses form a kind of wall and strengthen this effect, because the isobars are further compressed.

### **Wind condition analysis**

During the period in question, over the North Atlantic between Iceland and Norway, winds from NW up to N prevailed, with winds speed of about 40 to 60 knots (8-11 Bft), and gusts

with hurricane force (12 Bft). Wind speed is based on roughly calculation of the distance between the 4 hPa Isobars. In the central North Sea, on the South Norwegian coast and the Skagerrak, in the period from 01.01.2019, 00:00 UTC until 02.01. 2019, 00:00 UTC prevailed wind from NW up to N with wind speed from 40 to 55 kt (8-10 Bft).

In the area of the southern North Sea, the Dutch and German Frisian Islands, from 31.12.2018, 12:00 UTC, the surface analysis showed wind from WSW with 10-15 kt (3-4 Bft). Later will be apparent from the weather charts wind from W-ly direction, with wind speed increasing 16 to 25 kt (5-6 Bft). After the passage of the cold front over the Frisian islands on 01.01.2019 at about 06:00 UTC, the wind turned noticeably towards NW, later N and increased significantly to wind speed from 35 to 45 kt (8-9 Bft) and in gusts up to 50 kt (10 Bf). The climax can be read out from the weather charts for the 01.01.2019 12:00 UTC to 02.01.2019 00:00 UTC, then a waning of the wind began.

### **Sea State analysis**

The wave heights in the area of the Frisian Islands were reported up to 10 m. Under consideration of wind fetch, wind direction, wind duration of effect, prevailing water depth in the area of the Dutch Frisian Islands and the Borkum Reef and tidal current, it which is difficult to envisage but can't be ruled out. The average water depth of TSS Terschelling - German Bight is between 17 m - 26 m. It should also be noted that the striking 40 m depth line runs approximately 40 - 50 nm northerly of the TSS and Borkum reef (N-tip of the new wind farm "Veja Mate"), which in any case equates to a natural breakwater and thus the wave length from the approaching waves from the North Atlantic will reduce.

With the concomitant reduction of the wavelength, the wave period is also reduced, what in turn can be expressed in steeper waves in the transition to the 40 m depth line. However, that is only a limited effect, which should not have a major impact on the TSS Terschelling. From my experience, I assume that the wave height by the NW up to N swell was not more than 8 m. With a wave period of 8-11 seconds. In the area of the accident 8 seconds rather realistic are due to the above water depths. In addition, it is difficult to estimate the wave height in the dark. Whereas 8 m waves are always high enough to develop resonances.

These wind and sea conditions are not really a major problem for ships of this size. Wind speed of up to 40 kt and related swell fields with wave heights of 6 -10 m are not an uncommon rarity, especially in the winter and transitional months on the North Atlantic. They are by no means pleasant, but manageable, if you follow the basic principles and safety criteria for to go to sea in heavy weather.

Certainly, voices will now come up that say that wave heights of 25 m and more can occur in the North Sea. This is not denied, but it requires several factors: Longer-lasting storms in storm / hurricane force, several superimposed waves of waves from different directions, long wind fetch, greater water depths, strong ocean currents. They are the prerequisite for the now undoubtedly recognized and by Prof. Alfred Osborne (2010) scientifically proven phenomenon about nonlinear wave systems, based on the Schrödinger equation from quantum mechanics. What are now considered as one of the main prerequisites for formation of freak waves. Until then, the assumption had always been that there are only linear wave systems. All these factors can be excluded with great certainty for the sea area of the Dutch Frisian Islands and the TSS Terschelling - German Bight that night.

The passage along the coast of The Netherlands via TSS Off Vlieland with a true course of 024° includes a course alteration by 50° to the eastbound lane of TSS Terschelling to a true course of 073° until Borkum Riff, from Borkum Riff, then 076° to buoy Jade Weser. From the course in TSS Terschelling it becomes apparent that for "MSC Zoe" the sea initially came from WNW, later NW to N direction that means from portside abaft beam to port beam of the ship.

This constellation is interesting in that it can cause resonance phenomena especially in stern quarter seas and beam seas. Which does mean that the period of encounter cycles between sea and ship coincides with its own rolling period.

## **Resonance phenomena and their effects**

In the literature, a distinction is made between simple (1:1 resonance) and double-natural roll period (2:1 resonance). In which by the 2:1 resonance a greater danger comes from since each roll period coincides with two pitch periods, which has the effect that the wave crest is always at the main frame line amidship, when the ship is floating upright. Due to the resulting loss of stability, the ship has the desire to roll immediately to one side. When the maximum roll angle is reached, the wave is at the front and aft end of the ship and it will be uprighted very quickly. The background to this is the fact that in longitudinal waves all ships based on their shape have their lowest stability on the wave crest, and their greatest stability in the wave trough. If the sea is now irregular, extreme roll angles are possible within a short time. Thereby the wave-induced lever arm fluctuations between wave trough and wave crest act as essential influencing factors.

Basically, it is necessary that the lever arm variability must take critical values in order to achieve the effects described. This is the case when the wavelength equals 0.7 -2.0 times the ship's length (the data in the technical literature varies in values), with the shorter wavelengths often representing the more dangerous wavelengths.

## **Behavior of container ships in the stern quarterly sea.**

According to present knowledge, shipbuilding experts and scientists take the view that a 2: 1 resonance when riding with the stern sea can only occur at "relatively low speeds" and low stability. This is partly reflected in extreme roll angles, which lead may be that ships are capsizing too. Likewise, it is important to know that in the stern-sea state the ship's natural roll period is subject to great fluctuations, because not the lever arms acting in calm water can be used, but the wave crest and wave trough levers only.

The consequence is that the natural roll period adjusts to the respective excitation, the more the stability changes between waves crest and wave trough. Special attention must be paid to cases where negative stability occurs on the wave crest. Unfortunately, the term "relatively low speed" is not defined further. From the practical experience in extreme weather conditions and sea conditions, especially in sea from aft, I would consider there the range of 6 to 12 knots as realistic area, depends from how fast the sea from aft is moving, which would be assigned as definition for "relatively low speed". But it can certainly be discussed. I emphasize once again that I'm particularly referencing in container shipping and especially in Postpanmax container ships.

It follows, also confirmed by practical experience on board, that in the irregular aft seas no sharp resonance prevails, in contrast to regular sea state. It has been repeatedly found at sea that there are areas with course or speeds where large roll angles can occur. The dimension of these areas increases with decreasing stability on the wave crest, because, as previously stated, then the ship increasingly tends to modulate its roll behavior to the sea state excitation.

## **Parametric Rolling**

It is often used the term "Parametric Rolling", but it should be noted that many nautical officers, the meaning of this term and especially causes and characteristics of the parametric rolling are not known. Which means that in such situations wrong decisions may be not excluded which can cause loss of cargo, damage to the ship and even total loss of ships. So here is an explanation of what "Parametric Rolling" means. I rely on Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger from the Hamburg University of Technology, Institute for Ship Design and Ship Safety.

Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger has it in his interesting article: **„Zur Frage des Erkennens von gefährlich großen Rollwinkeln im praktischen Bordbetrieb“** ("On the question of recognizing dangerously large roll angles in practical on-board operation"). It is also explained to non-professionals very understandable and I would like to quote him:



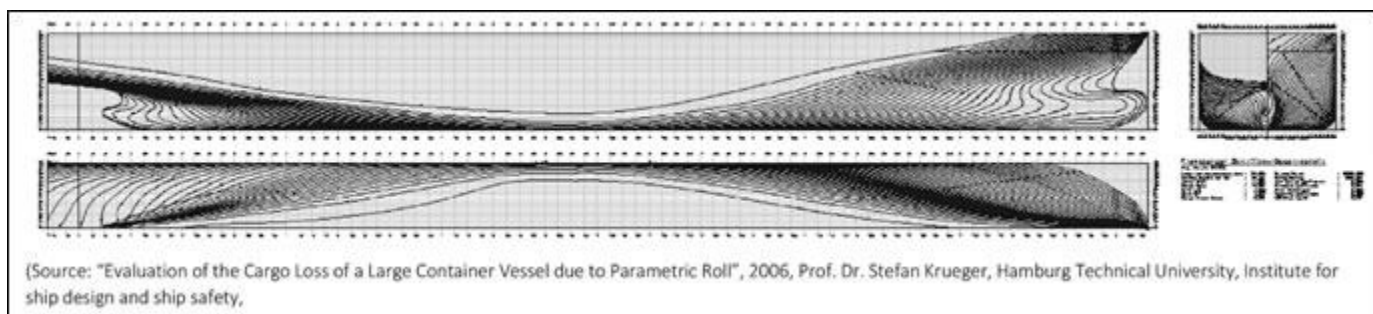
"In heavy seas, ships are essentially at risk when the sea comes from the front or aft. These lies essential (but not alone) at the periodically in sea changing lever arms. The ship will thereby not directly excited to roll motions (how e.g. in beam-sea), but indirectly over the periodically changing lever arms. However, it is important to note that in addition to the parametric excitation, always a direct sea excitation through in the ship introduced sea moments take place, which be superimposed on the parametric excitation. Only in the case of the ship traveling exactly in the longitudinal direction of regular waves, the direct sea excitation is not present. Put simply, the direct sea excitation changes the current width center of gravity of the displacement and thus directly introduces a moment into the ship, whereas the parametric component changes the height center of gravity of the displacement and therefore does not directly introduce a moment into the ship, but rather via a parameter. Both effects are inherently forced vibrations, and in practice it depends on which effect is dominant in which situation. "

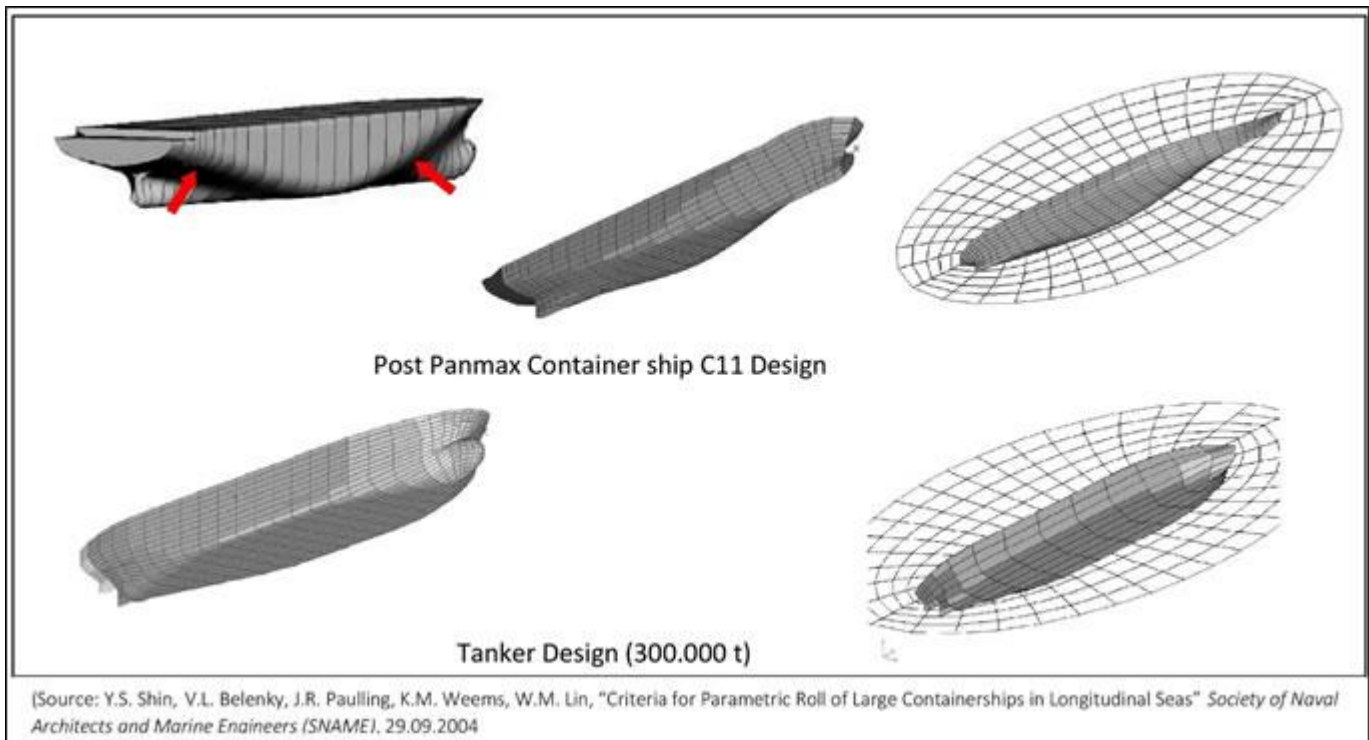
(Source: Prof Dr. Ing. Stefan Krüger, Hamburg University of Technology, Institute for Ship Design and Ship Safety in „Hansa“ 2007: „Zur Frage des Erkennens von gefährlich großen Rollwinkeln im praktischen Bordbetrieb“).

It must also be pointed out that "parametric rolling" is a very special behavior of container ships, almost exclusively of container ships.

It has been known since the 1990s that container ships have a special feature due to their underwater design, which is unique in any other type of ship in this dimension. This refers to the phenomenon of parametric rolling. Container ships were optimized in their underwater ship design in that they were geared primarily to speed. Especially the end of the 90s and in the 2000s initiated competition, who crossed the ocean the fastest, reached the next port first, was for a long time a trademark of container shipping.

Speed and maximum payload resulted in underwater design, which was very slim to minimize water resistance and a hull design was in the width outer drawn. This made it possible to create large cargo storage possibilities in holds and on deck. Slim long drawn bulb bow designs should additionally optimize the fast forward movement. While stern sections above waterline are designed as mirror and wide overhanging side walls to maximize storage capacity in holds and on deck, is the design of the underwater stern section very slim. Such an extreme design we find only on container vessels and it explains why with head / stern sea this type has such roll/ pitch motion problems in heavy sea.





Even in the technology euphoria of increasing gigantism in container shipping, voices from engineers and scientists who demonstrated in shipbuilding research institutes, simulation channels and maritime research facilities that these ships pose a risk that should not be underestimated, the risk of parametric rolling.

The first time I heard about parametric rolling, I felt like many others, I had no idea what that meant. One reason to deal with it. Because it frames a very important essential basis for working as a nautical officer aboard container ships to correctly assess ship behavior on the basis of existing stability criteria and the associated risks in bad weather under the influence of heavy seas and associated decisions to avoid extreme situations.

In technical scientific publications are numerous graphics, e.g. Polar diagrams, from tests and simulations to sea effects under different stability states in ship technical test plants and simulation centers impressively demonstrated. They show which impressive effects have significant wave heights at different wavelengths, on container ships with small and large GM, different speeds, different seaward angles of inclination to the ship on rolling motions and roll angles have and which resonances to wear come. For this reason, I abstain from making representations of polar diagrams, which are usually used for this purpose, and give references to relevant engineering researches and Articles, disquisitions in specialist panels and technical literature, as well as scientific papers from maritime universities and institutes for ship design/ ship safety and classification societies.

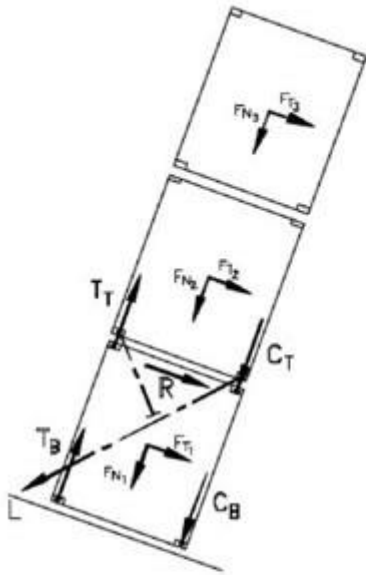
### **Conclusions**

The facts I have described, at least in broad terms, show that in the case of "MSC Zoe", when cruising with wind and waves abaft beam at low/ medium speed and wave heights of up to 8 m and an angel of encounter from port 0° to 90°, there is a real danger may to be exposed to extreme roll angles, which lead to enormous centrifugal forces, especially in the high container tiers on deck, as is known take effect the largest forces in the uppermost container tiers on deck. That may lead to container damages or loss of containers, caused by broken lashing rods / turnbuckle or twistlocks, when the effecting forces are the safety force many times over the maximum exceed. The maximum transverse accelerations acting on a container are usually introduced when the vessel is at an extreme roll angle. Maximum rolling normally occurs when the vessel encounters heavy beam or quartering stern seas.

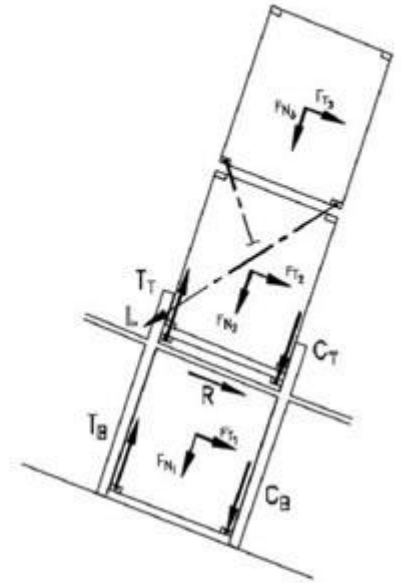
### **Effects by large roll angle and fast uprighting moment on the forces acting**

Newton's law:  $F = m * a$ , is also valid in the seafaring. The acceleration "a" defined as a speed change in a certain time interval, illustrates which enormous forces can act at large roll angles and quick-uprighting moment in a short time interval. It is interesting to consider the effective weight force G, which is calculated from  $G = m * g$ , the mass of the object and the acceleration due to gravity ( $g = 9.81 \text{ m/s}^2 = 1 \text{ g}$ ). This can be explained by the example of a 20 t container. If a 20 t container has a weight force G in 1 "g" of about 20 tons and if now "g" will multiplied 5 times, this results in a weight of 100 tons. Since this calculation must be taken into account for each individual container, it becomes apparent which weight forces in a row, with 8 tiers are act. 160 t become 800 t weight. This notion is necessary to understand what tremendous powers multiply when large roll angles and quick upright moments coincide. The consequence: The load securing, is no longer able to absorb these forces and the lashing material is literally torn apart. No man on land has any idea of what the sea can unleash for incredible powers. Especially considering that today's VLCS / ULCS are stiff ships due to their width, which means nothing else, that they have a high stability, a big GM, hence they have a strong uprighting moment. To reduce the stability of heavy containers are therefore not only stowed in the holds, but also on deck, even at higher altitudes, to lift the center of gravity and thus to reduce the GM. If we talk about lifting forces, compression forces, and tension forces in container shipping, then experienced loading officers and captains know what forces they talking about that can be in the multiple G range. If they do occur, you have no way to effective encountering them. Only course and speed alterations are in such case helpful measures

But that's only half truth. Improper load securing, i.e. not lashed or insufficiently tighten lashing rods and turnbuckles, not according Cargo Securing Manual corresponding lashing rods placed, not closed twistlocks, invite in extreme situations to be destroyed by the forces which acting and thus lead to container damages or container losses and to damages on ships too.



**Reactions into Containers  
(with containers lashed to the hatch cover)**



**Reactions into Containers  
(with containers lashed to a lashing bridge)**

- R ... Racking force
- L ... Tension
- $T_T$  ... the corner-post on the uphill side is normally subjected to a tension
- $T_B$  ... tension at the bottom of the container is resisted by the twistlock
- $C_B$  ... compressive force acts at the bottom of the first tier container
- $C_T$  ... corner-post on the downhill side experiences a compression

(Source: William N. France, Marc Levadou, Thomas W. Treake, J. Randolph Paulling, R. Keith Michel, and Colin Moore, "Investigation of Head-Sea Parametric Rolling and its Influence on Container Lashing Systems", SNAME Annual Meeting 2001 Presentation)

**And other more? – Yes, Heavy Weather Preparations!**

- Loading and stowage plan must meet all the required stability criteria, including compliance with the limits set by the classification society in the Cargo Securing Manual/ loading program for lash forces and stack weights. It should always be considered for to get a GM reserve and not to take the allowed minimum values as a basis for voyage planning, since they can lead to too soft a ship. A higher GM can be a helpful way to reduce roll motions during heavy weather.
- Proper load securing and lashing, usually by external stevedore service, according to the Cargo Securing Manual during the loading work and their checking after end of loading by the crew, is an important part of the preparation for departure. The protocol on proper load securing by the stevedore service is to be only countersigned by Chief Officer if the crew inspection found no deficiencies.
- While the journey periodically all lashings should be checked and tightened (every 3-4 days on longer transits). Consider that pitch and roll motions at sea and the motions in torsion and in bending moments by the vessel caused by influence of sea and changed tank conditions may loosen lashing rods and turnbuckle.
- In good time BEFORE passage of heavy weather areas, a check of the lashing status is absolutely necessary and to tighten up if required. Bad weather situations are coming not without typical signs. It is always enough time to prepare everything. Simple measures, with the effect of being able to prevent cargo losses, which incidentally should even be recorded in ship's log book and thus documenting the well done bad weather preparations. The record is also always an add insurance protection remark in case if eventuate cargo/ vessel damages.

- It is important to prepare his ship for heavy weather. Especially on large ships is this sometimes neglected criminally, in the belief that they are not vulnerable to heavy weather. A big mistake!
- This means above all to secure all freely movable objects against slipping in all areas of the ship (especially in mess rooms, galleys, every kind of stores, service rooms, gymnasiums, cabins, chart rooms and bridges, stores in deck area/ engine room area). Swimming pools should be emptied. Unsecured free movable objects pose a tremendous potential for injuries. They can become projectiles in large roll/ pitch motion and can cause devastating damage.
- In principle the ship close condition has to be made, all outer bulkheads should be closed and secured, ventilation flaps, doors on foredeck / quarterdeck / main deck should be closed. Bad weather passage ways under deck have to be closed! Man wholes on deck have to be closed and secured. The lashing of the rescue equipment on deck must be checked and tighten up if necessary (Liferafts / lifeboats / rescue ladder / lifebuoys). Anchor devices should be checked for secured brakes and chain stopper, secured anchor lashing, ropes should be stowed below deck.

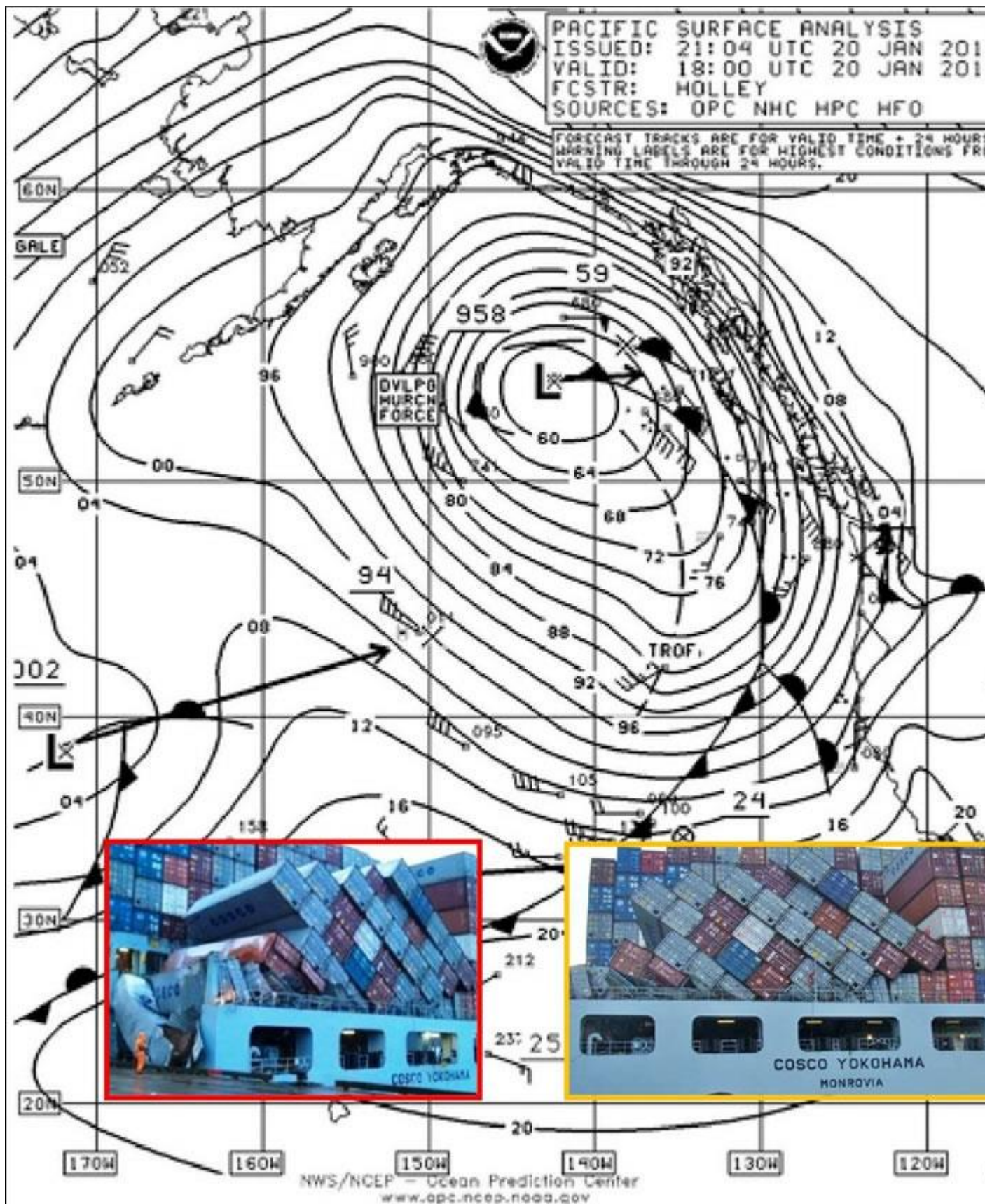
### **Behavior in Heavy Weather Conditions**

- The bridge has to be manned with an additional lookout.
- It is a good idea to manning the ECR during heavy weather in case to quick reaction in unexpected events.
- Entry to the upper deck is prohibited. Only in exceptional cases an access to upper deck is allowed with the expressed permission of the Captains. Never inspect the upper deck without taking any precautionary measures, such as weather protecting clothes, putting on safety belts with a safety line, secured on strained safety wires or railings, wearing a lifejacket, helmet, safety gloves, two way UHF communication, and always minimum two persons (mutual safety escort).
- Weather routing recommendations by routing services should be checked by own continuously receipt weather faxes (surface analysis, 500 hPa chart, 24/48/72 hr forecast/ sea state forecast - wave height, direction, period, ocean current maps), NAVTEX Warnings, if they can be received. If necessary, are route diversions to arrange. Always remember, even a routing service is not perfect. I was always well advised to do so and was able to change some weather routing in the past in good time. The clear rule also applies to weather routing: The Captain has the last decision, routing service is a recommendation and not an instruction to the Captain! Captain's decisions should be always well sound justified.
- During the darkness, it is often difficult to get an overview of the true sea state conditions in heavy weather. However, it is possible to use the 3 cm radar in a small distance range (3 nm, 1.5 nm and 0.75 nm) with proper manual adjustment of the radar image (Sea clutter off, Rain clutter off, manual Tune, manual Gain). It is a helpful sea state analysis tool. With the help of the radar are wave directions and with some exercise even the approximate wave length and approximate wave period can be determined, which may helpful in the analysis of possible course alterations or speed changes of the ship in relation to the sea state situation to reduce roll/ pitch motions in rough/high sea. I have used it many times and have had good experiences. That have really helped in some decisions. The big art for well experienced senior officers and Captains is the capability to read the sea visual and technically and to act accordingly.
- It should also be noted that rough / high seas have a serious impact on the steerability of the ship. Especially in stern quarterly seas and beam seas. It is recommended under such conditions to transfer the rudder guidance from trackpilot (Track Mode / Heading Mode / Course Mode) to autopilot of the steering

gear. Background is: track pilots are sometimes very sensitive. Predefined Sea-State settings (1-10) ensure effective steering up to moderate conditions; in heavy seas, they run in danger of getting out of hand. The sea state settings are nothing more than a damping factor for the steering sensitivity (1 largest, 10 smallest) of the default values (RoT / Yawing/ rudder limit/Counter rudder) related to a given track, with fixed XTD value (in track mode). These damping effects are nice to illustrate graphically on sinus curves where the different damping effects can be well demonstrated. Autopilots have a technical inertia that causes them to react much softer and not abruptly when properly adjusted. The condition is that the operator has knowledge of the values to be set and their effects, such as loading condition, yaw, rudder limit, counter rudder. This requires system knowledge, because in the new AP systems RoT is adjusted by means of Yaw. For older AP systems Yaw and RoT have to be set separately. Limit values for rudder positions and counter rudder should be chosen carefully. Always remember, ships are subject to mass inertia depending on the load, which must first be overcome.

- And most importantly: in heavy weather it's not from interest to stick on the track. It makes absolutely no sense. Crucial in the first place is safety of crew, ship, cargo and environment. ETA's and tracks are in this moment's negligibility and can always be again adjusted when the situation comes clear.
- Based on sea conditions and the sea behavior of the ship in heavy weather, courses and speed must be adjusted or changed. Especially the adaptation of the speed pursues two goals: First, it spares the propulsion system and secondly are just medium speed ranges, around 14 kt, from the practical experience out effective and help to reduce roll motions. Of course always dependent on the stability criteria. There is no nostrum, all is in dependence from existing conditions but there is good seamanship. It is important to be able to read the sea, with all your senses.

*I would like to give a practical example of how different decisions have different effects in one and the same situation*



In January 2012, we were with "Hanjin Geneva" a Postpanmax container ship (LoA 278.8 m, width 40 m, 6078 TEU) on the voyage from Pusan / Korea to Prince Rupert / Canada, West Coast via Unimak. The weather forecasts for the Gulf of Alaska and the northeastern Pacific Ocean were anything but pleasing and could be expected to us hurricane storms expected, with all the associated effects on the sea state and wave patterns. Since departure Pusan, I had issued a permanent written duty order where I gave to all my bridge officers clear instructions to receive every 6 hour weather facsimiles from the Japanese Meteorological Service and later US weather services NOAA Kodiak / Point Reyes

(surface analyzes / height analyzes / 24- / 48- / 72 h forecasts, sea state, ice maps). A complete package for the analysis, what allowed to get an excellent overview about the weather development. The really good thing in the North Pacific is excellent gapless weather facsimile coverage by top weather services. So, very early on, we were able to respond to the current warnings and expected weather developments and prepare the ship for heavy weather and low air temperatures.

The permanent comparison with route recommendations, the routing services recommended by the charterer, enabled early reactions to changes. Until Unimak there were no problems, but then the routing service was of the opinion to send us on a route, which made no sense from the current weather charts and would lead us directly into the center of the ENE -ly shifting storm low. In several requests, the routing service confirmed that we should follow their recommendations. I refused. With my nautical officers, we analyzed intensively, the expected weather conditions. This was also used for training in the interpretation of weather charts. As a result, a new route proposal was submitted by us, but was discarded by the routing service. I turned to the routing service used by the shipping company and asked for external verification of our route planning. We were confirmed in all aspects and expressly encouraged to implement our plans. Charterer, whose routing service, shipping company, agency in Prince Rupert were informed of our route diversion and to expect 2-days delay of ETA. We altered course to the opposite course, moved away from the storm, and in 280 nm W-ly to the center of the low we turned east and followed with half ahead speed of the low pressure area, which shifted in front of us with about 20 kt in direction ENE.

While we were on the opposite course, we did meet "COSCO Yokohama", underway with 21 kt speed, eastbound, destination port Prince Rupert, ETA 21.01.2012, and she seemed to run obvious in extreme danger to passing through the center of storm (12 Bft). By us given information on VHF were ignored. What was the result? Although "Cosco Yokohama" reached Prince Rupert on schedule on January 21, 2012, but at what price? 29 containers were lost, 43 containers were damaged, damages to the ship, which required a repair in a shipyard in Vancouver.

Our result? No damage to ship and cargo, 2 days delay. Judging by the cost of damage from "Cosco Yokohama", absolutely negligible. Our agent in Prince Rupert did ask me how it could be, that we had no damage and that COSCO Yokohama was hit so hard. I gave her the Solomonic answer: That every Captain has it in his own hands to analyze the risks and to decide. Safety has for me the highest priority and is the basis for my decisions. I have not the right to judge the professionalism of other Captains. That are doing the results.

The "Cosco Yokohama" case has impressively confirmed how right I am with my understanding of responsibility to the shipping company, business partners, crew, ship and cargo. Like other qualified and experienced Captains who see their profession as a vocation.

### **My personally view to this incident**

Therefore, I believe that the container losses and cargo damage on "MSC Zoe" would have been avoidable. If with the necessary sense of duty and due responsibility, the vessel had been prepared for the expected weather conditions. If there had been a consequent check of the lashing status of the deck containers in fore field. That does not seem to have been the case. An assessment of why the Bays 10/26/38/42/46/50/54 and possibly 58 lost containers according to the available images, can only really conclude that the lashing status was problematic. All other bays seem well secured. I did read in some reports that Antwerp was the port of departure for "MSC Zoe". From Wandelaar Pilot to Weser Pilot it would be with 14 kt a sea passage of approx. 19 hours. According Dutch sources the incident had been happen on 01.01.2019 between 17:00-19:00 UTC, the by weather charts covered time window with highest storm intensity in the west part of TSS Terschelling. The 13.20 m draft reported by AIS shows that MSC Zoe was not fully loaded.



But that's not surprising, because the Eurogate Container Terminal in Bremerhaven has a max. water depth of 14.50 m (including UKC).

According to information that I received from Bremerhaven after board inspections, are in the affected bays in large numbers lashing rods broken. This is rather an indication that the container lashing was insufficiently executed in the affected bays and/or turnbuckle were not well tightened. Loose lashing rod invite literally to container losses and container damage in large rolling movements. Professional lashed lashing rods are able to compensate the acting forces while larger rolling and pitching motions of ships and to fix containers in their position. This has sufficiently shown the experience.

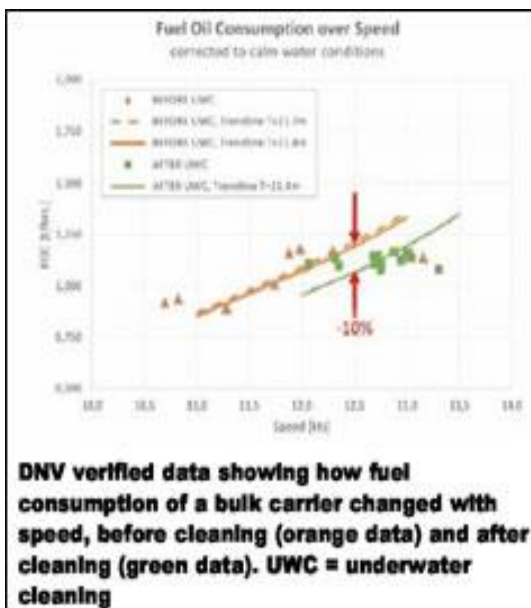
I emphasize very clearly, I give my position in this case, based on my experience in container shipping on VLCS again. Other Captains, surveyors, investigators will possibly come to other findings or share my point of view. My analysis makes no claim to completeness, unfortunately some information are only incomplete. I refer to publicly available facts. So there is certainly enough space for additional interpretations.

---

**Inséré 15/10/22 DOSSIER Enlevé 15/11/22**

## **Shipshave's In-Transit Cleaning of Hulls**

**Shipshave of Stavanger has developed a system for cleaning hulls during a voyage, using a semi- autonomous robot tethered to a winch.**



ShipShave of Stavanger has developed a relatively low-tech device for cleaning vessel hulls during transit, which has already been extensively trialled by Klaveness, an operator of tanker/dry bulk combination vessels based in Oslo.

The system is called In Transit Cleaning of Hulls (ITCH).

Its device could be roughly defined as a brush on a rope, with fins, rudder and camera attached. The "long brush" is about 1.5m long, weighing 5kg.

It is tethered via a rope and a winch on the ship's forecastle deck.

A fin attached to the brush means that the water flowing over the whole device, as the vessel moves through the water, pushes the brush onto the hull in a controlled manner.

A rudder causes it to move up and down the hull vertically. This rudder is controlled by signals from a pressure sensor. It will move upwards until reaching a water depth of 1.5m, and will move downwards until it detects the curvature in the hull above the bilge keel.

The rope is gradually released using a winch, so that the vertical side of the hull is cleaned. The device is fitted with a video camera, which can record an image of the fouling on the hull, and the fouling being removed by the brush. The video is stored onboard the device for viewing later. The camera is "4k" (4 x HD resolution).

It can be supplied to the vessel in a pack of components, to make it easier airfreight. The components can be put together by a crew member, involving 3 bolts and one nut.

The whole cleaning is managed by crew, no specialists are needed.

The equipment is only used in transit, not in port.

The brush stiffness has been chosen so it will remove micro fouling with the expected pressure of sea against a vessel at 10-15 knots, while not damaging the antifouling coating. The lifespan of the brushes will depend on how often it is used and the condition of the hull.

The device works best on vessels with a high block coefficient hull shape, which most tankers have.

### **Usage so far**

The device has been tested or used on 31 vessels so far, with lengths of 70 to 335m, up to 3 years after the last hull cleaning, at speeds of 7-19 knots.

15 systems have been delivered so far as a commercial arrangement, including 4 repeat sales, where customers were pleased enough with the results on one vessel, they bought the system for another.

In the tanker segment, customers include operators of chemical tankers, product tankers, VLGCs and combination carriers. While most shipping companies like to keep their cards close to their chest, Eirik Eide, sales and marketing manager, is able to mention Norwegian combination (wet/dry) vessel operator Klaveness, which is using the system on four vessels. This includes a vessel trading between Europe and South America. Also, Odfjell has once again been an early mover.

Another customer has used the device only on the starboard side not the port side, so it could compare fouling growth when in dry dock after approx. 3 months of use.

"Very convincing images have been obtained from the vessel in question," Mr Eide says.

After applying a fresh coat of paint, it will now use the device on both sides of a vessel, where it can compare with a sister vessel on the same trade, not using the device.

A verification test was recently conducted on on a bulk carrier verified by DNV.

"We need more user data to convince evaluators sitting on the fence, today we don't have enough of that," he says. To sell to large fleets we need to present hard data. This is a step of paramount importance to meet our sales targets.

### **Operating it**

To use the device, you need to secure a portable winch to a strong point, such as a bollard on the forecastle deck such as with a rope. It does not need to be bolted to the deck. It can be removed and stored between operations. The winch weighs 50kg.

For vessels carrying explosive cargoes which cannot use an electric winch on the deck, a pneumatic winch, powered by the vessel's compressed air supply, can be used.

In operation, there is normally one person operating the winch, and another person monitoring progress along the side.

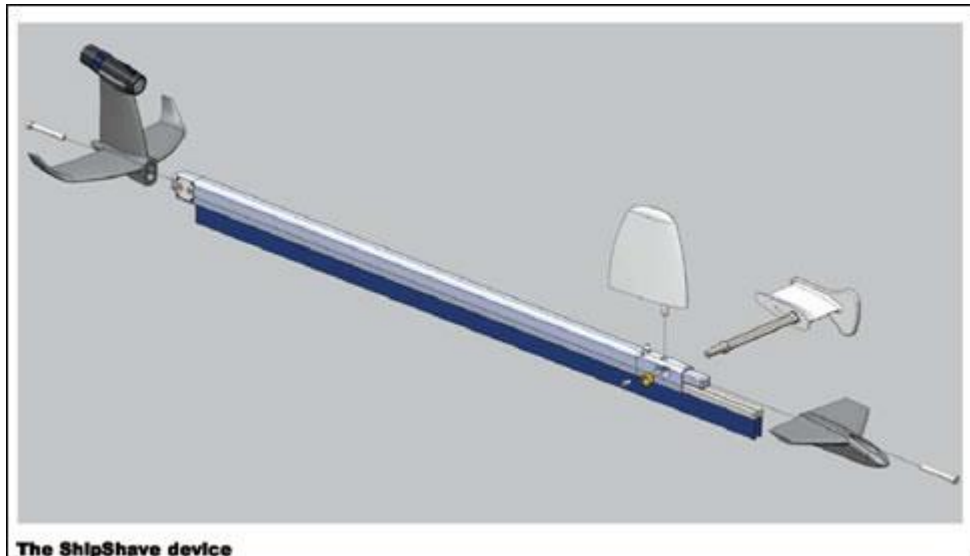
The winch is let out slowly but continuously while the cleaning is taking place to ensure overlapping vertical movements. Typical speeds are 1-3 metres per minute. This would enable the device to groom one side of a 190m vessel, with 11 m draft, in an hour.

Once you have completed cleaning one side of the ship, you bring the device in using the winch, and then launch it off the other side of the ship.

Some companies have expressed concerns of dangers or serious damage if the device should become detached from the rope and then caught in the propeller.

Mr Eide says that provided all mitigating measures in place fail, the device would quickly get crushed in the propeller and offer little resistance which may damage the propeller. "It is made with aluminium, so thin you could split it with a hand-held axe," he says.

But of course, this should never happen, the device is attached by a rope to the winch, and the rope length should be limited so that it will never be able to reach the propeller even if the whole rope was let out.



The ShipShave device

Shipshave first

tried using the device using the fairlead on the side (exit point mounted on the boat to guide a rope) used for vessel mooring but found that with the mooring fairlead typically used for the spring line, it was limiting the device's coverage in the foreship.

Now we are promoting the use of the "Panama fairlead" (an exit point in the centreline of the vessel) and is achieving improved coverage.

### When it is used

It is designed to be used in calm seas, although it has been used in swell with long periods of up to 3-4m high.

The system is designed to be used proactively at micro level fouling – this point is important because if fouling has reached the point where it is having a large impact on fuel consumption, there is probably too much fouling for it to be removed with this device. We are testing alternative brushes and other mediums to be able to remove macro fouling for ITCH v.2, says Eide.

Perhaps it can be understood in the concept of kitchen cleaning, it is the equivalent of a soft sponge rather than a scouring pad.

Shipping companies are used to using aggressive cleaning equipment on hulls. But if the hull is never allowed to get dirty to begin with, the aggressive cleaning equipment is not required, just as you can wash up all of your dishes using a soft sponge (it would be a different matter if you did not wash them for a year of heavy usage).

A light cleaning system is also good for your ship hull. Powerful cleaning systems can be damaging, like cleaning your home saucepans regularly using scouring pads. For ship hulls, this means paint roughness and increased drag.

The system cannot be used when the vessel is stationary, because it relies on the hydrodynamic force between the vessel and the water to push the brush onto the hull, and this force is only present when the vessel is moving.

The system is designed for vessel speeds of between 10 and 15 knots. At these speeds, the device has a high enough pressure against the hull to remove slime.

At a higher speed, the pressure the brush makes against the hull is higher, making it difficult for the ITCH to sweep uninterrupted in a controlled manner. Although Shipshave is currently experimenting what may be possible, since container ships often go at higher than 15 knots.

You may know the rule of thumb that a vessel's fuel consumption is the cube of its speed. A similar rule of thumb can be used for the pressure the vessel makes on the water. This is the same pressure which 'pushes' the brush onto the vessel. So, at higher speeds, the pressure on the brush gets much higher. "This is why we can't accommodate 20 knots per today – the pressure is too great," he says.

But with introduction of IMO's CII the days of steaming at such high speeds could be passé. The system is designed to be used around 12 times a year, but the best frequency will depend on how fast fouling is growing. This depends on the temperature of seas the vessel is operating in, how much time it is stationary, and what anti-fouling coating it has. A vessel trading in the northern hemisphere may have to groom the hull at a lower frequency than a vessel trading in "hot spots" not limited to Brazil, West Africa and India.

### **Future development**

Shipshave is developing supplementary tools to cover other parts of the vessel, such as a device to clean the propeller in port. It is also developing devices for removing small barnacles, up to 10mm, using rollers rather than brushes. A pilot customer is currently testing this tool on an ITCH.

The company is exploring how ITCH could be used with paints more susceptible to mechanical wear such as silicone coating, working together with manufacturer Hempel.

The system does not contain any data analytics technology which could calculate or determine when the hull cleaning should be done. But this may come in future versions. It does not have any inspection / hull evaluation technology, but the company is exploring ways to do this with a laser to be able to establish the hull's roughness of a moving vessel.

---

**Inséré 16/10/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 16/11/22**

## **Euronav's Net Loss Deepens as Omicron Hits Crude Tanker Recovery**



EURONAV's 2011 STX built 323183 t DWT SARA eastbound navigating the Singapore Strait

Euronav deepened its quarterly net loss as the spread of the highly contagious Omicron variant of the coronavirus dragged on the recovery of the crude tanker market, the Belgian shipping group said on Thursday. «We believe this is a temporary pause,” Chief Executive Hugo De Stoop said in a statement, predicting a rebound in oil supply, restocking requirements of global crude inventory and consumption to pre-pandemic levels in 2022. Output cuts by the OPEC+ group of oil-producing countries have constrained global crude oil exports during the pandemic, while restrictions to curb the spread of the coronavirus have slowed demand for fuel, piling pressure on the tanker industry. Euronav had pointed to a recovery in freight rates in its third quarter, but demand for crude oil and export cargoes slowed again as governments brought in new restrictions as the Omicron variant emerged last year. OPEC+ agreed to stick to moderate rises in its oil output when it met

on Wednesday despite calls to hike exports as economies recover from the pandemic. Rotterdam-based Euronav, which provides crude oil shipping and storage services, also flagged positive developments, saying cargo volumes improved during the second half of the year and appeared “encouraging” for 2022. The group reported a fourth-quarter net loss of \$72.6 million after a loss of \$58.2 million a year earlier.

**Source : Reuters (Reporting by Valentine Baldassari; Editing by Jason Neely and Jan Harvey)**

---

**Inséré 18/10/22 DOSSIER Enlevé 18/11/22**

## **Independent paint inspectors vital to a successful coating application**



**Beaux Ackx**, Coating Inspector for **SCICON** worldwide checks the DFT of the first coat of Ecoshield

The Ecospeed family of coatings which in addition to Ecospeed include, Ecospeed Ice, Ecoshield, Ecolock and Ecolast, are all extremely high performance coatings. They come with a 10-year warranty (as long as a qualified paint inspector is present to monitor the application and assist the applicator or shipyard) but in fact are expected to last the life of the vessel without need for replacement.

“The reason Subsea Industries always advises shipowners to have a qualified inspector representing us as coating manufacturer present on every project is to ensure that all the specifications and quality requirements are followed precisely,” explains Andi Hermans, Production Manager at Subsea Industries and himself a qualified paint inspector.

“The coatings must be applied on a correctly prepared surface, which is crucial for a proper result, and they must be applied according to the standards and specifications of the coating itself,” Andi continues.

“Another reason it’s very important to have a knowledgeable and experienced inspector on site is so that they can guide the application,” he adds. Paint is not always given correct importance in shipyards when multiple operations are vying for priority, all under time pressure. The paint inspector will make sure that the application of the coating is given the importance it deserves.

To this end, over the years, Subsea Industries has built up a network of qualified and reliable paint inspectors who can be called at short notice to attend coating applications and ensure that these are correctly done in all cases.

**According to Andi, the paint inspector's key functions include:**

- Ensuring the surface has been properly prepared: roughness of at least 75µm, clean to SA 2 1/2.
- Checking the equipment to make sure the pump, hoses, spray gun and tip meet the requirements. Also that tools are available in case anything comes up that needs rapid repair.
- In the case of applicators new to the products, the inspector offers them brief but necessary training to familiarize them with the actions necessary for a correct application.
- The inspector guides the applicators as needed with the mixing so that it is according to specs.
- During the spraying, he checks that the desired wet film thickness is achieved and that overspray is kept to a minimum and provides guidance as needed.
- After the first coat is applied, the inspector checks the DFT and notes where it has to be compensated for on the second coat. He also makes note of any sags that must be ground down before the second coat is applied.

"Ecospeed is a good coating for shipyard application," Andi says. "It's really flexible. You can apply the second coat just three hours after the first. Not many paints can do that. And you can also wait for a couple of days or even weeks to apply the second coat." This permits great flexibility in the shipyard's schedule."

It is not only the inspector's knowledge of the materials, the surfaces, equipment, and standards that are key. Andi considers that flexibility and the ability and willingness to communicate with all the different people involved in the application are vital to the success of the project. "It's a team effort and only cooperation between all involved can obtain the premium result we are striving for on every application," he says.



The finished hull of the **MIRVA VG** with two coats of Ecospeed. The inspector helps ensure that the applied coating will last the life of the vessel without the need for replacement.

**Network of inspectors**

In order to get the full picture, several of the top independent paint inspectors who regularly attend applications of Ecospeed, Ecoshield and Subsea Industries' other coatings were interviewed. These are all independent – not Subsea Industries' employees – and their experience covers a wide range of coatings and applications. One of the interviews is included in this article. Even though this inspector has attended many full hull Ecospeed applications, to focus was on Ecoshield and Ecofix in the interviews. Ecofix is a superior,

tested and proven filler. Because it uses the same basic resin as Ecoshield, the coating can be applied just one hour after the filler.

### **Gunnar Ackx**

Gunnar Ackx is the Managing Director of SCICON worldwide. His impressive credentials include NACE Level III Certified Coating Inspector, SSPC Level III Certified Protective Coating Inspector, SSPC Certified Protective Coating Specialist and SSPC Past President (2016-2017). Based in Beernem, Belgium, Gunnar and his team cover the globe and a wide range of coating inspection and consulting projects. Gunnar was kind enough to provide detailed feedback regarding his experience with Subsea Industries coatings. "SCICON worldwide has been inspecting Ecospeed projects since the early 2000s. We have seen that the further development of additional specialty products such as Ecoshield and Ecofix has helped to strengthen the corrosion protection of ship hull components, which are often as difficult to protect as they are critical to the ship's operations.

"Rudders, Kort nozzles, bow thruster tunnels are all essential to the reliable operation of any vessel. At the same time they are in close proximity to the propeller blades which often causes significant cavitation challenges, on top of an already challenging corrosion protection problem.

"In our 25+ years of having inspected a wide range of ship coating projects as an independent coating inspection and consulting company, we can honestly say that we have never come across a product equal to Ecoshield. Not only does the 1000 µm of glass-platelet reinforced coating provide for excellent barrier corrosion protection, but more importantly (and that's where we have seen many 'similar glassflake' coatings fail) outstanding resistance against long term cavitation and mechanical impact (ice, debris, etc...). In that respect, Ecoshield really is in a class of its own.

With regards to application, he says, "While Ecoshield and related products may require some 'special attention' during application that not all shipyards are used to, they are equally easy to apply if the applicator sticks to the Application Guidelines. In fact, if you play by the rules, Ecoshield is actually much easier/quicker to apply and much more efficient in a drydocking, because you can literally go from final blasting to final touch-up and inspection within roughly 36 hours. And 24 hours later you're good for undocking. "The required attendance of an Ecoshield paint inspector at each application means problems are very rare. It also results in an even better product for the owner.

"Not surprisingly, we have seen vessels coated with Ecospeed and Ecoshield, often sailing in harsh (icy) conditions, coming back into drydock multiple times over a period of 10 to 15 years without requiring any significant touch-up other than for very localized (heavy) mechanical damages. We have not seen any other hull coating system come near to this performance.

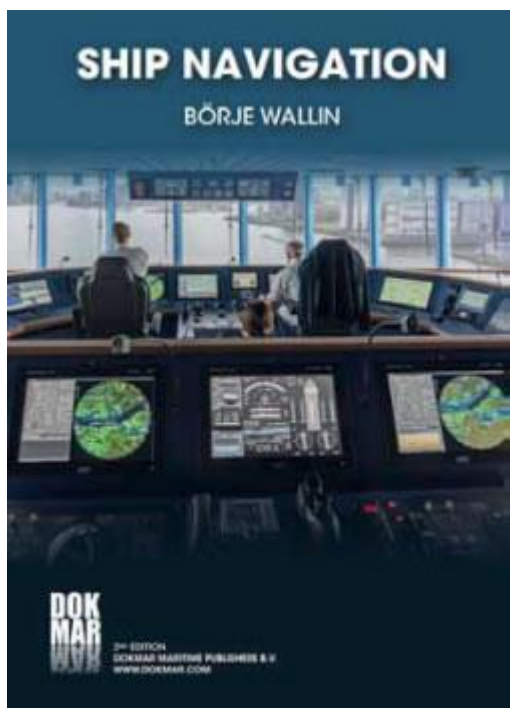
"An added advantage of Ecoshield is that it is 100% compatible with the sister hull coating product Ecospeed, so wherever on the hull cavitation damage is observed, you can very easily switch from Ecospeed to Ecoshield to provide that extra bit of cavitation protection.

"And similarly Ecofix is 100% compatible with Ecoshield, so it is the perfect solution for filling up the cavitation pitting and damage first, prior to overcoating with Ecoshield."

### **Conclusion**

These are the observations of one of the many independent paint inspectors Subsea Industries contract with to ensure that each Ecospeed, Ecoshield, Ecolock or Ecolast application is carried out to the correct specifications and standards which will ensure that they perform at optimum for the life of the vessel. Subsea Industries considers the paint inspectors to be an essential element in the delivery and they frequently receive glowing feedback from their customers. They are an essential part of the team.

# Ship Navigation



**BOEKBEPREKING by : Frank NEYTS**

**Dokmar Maritime Publishers BV** in Holland recently issued the 2nd edition of '**Ship Navigation**' written by Börje Wallin. The contents of the book have been completely updated. "Ship Navigation" is intended for new and experienced deck officers alike. In addition to navigational theory, it describes the many challenges facing the professional navigator in the electronic age. Particular attention is given to the correct use of modern navigational aids avoiding dangers. With this knowledge the navigator is well-equipped to bring the ship safely to its destination.

'**Ship Navigation**' (ISBN 978 90 715000 58 9), a 304-page hardback publication costs €58.00, incl. shipping. It can be bought in the specialized bookshop or direct with the publisher, [www.dokmar.com](http://www.dokmar.com). Phone +31(0)612.506150, e-mail: [info@dokmar.com](mailto:info@dokmar.com),

---

**Inséré 20/10/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 20/11/22**

## Le naufrage du Pamir

La voile est, depuis quelques années, de nouveau à l'ordre du jour. De Transat en courses autour du monde, des noms, des techniques et des méthodes se sont imposés. Aujourd'hui, les exploits des Tabarly, des Colas, des Kersauzon et bien d'autres permettent d'envisager le lancement de grands voiliers commerciaux, héritiers des clippers du siècle dernier. La voile, disent même certains spécialistes, c'est l'avenir de la marine. Et pourtant voici 23 ans, un drame effroyable sembla marquer la fin définitive des lévriers des mers : le naufrage du Pamir.

Le 21 septembre 1957, le Pamir filait douze noeuds en direction de l'Allemagne. Le temps était couvert sur l'Atlantique. En fin d'après-midi, le vent, qui avait jusque-là soufflé modérément, augmenta de violence. A bord du voilier chargé d'orge embarquée à Buenos Aires, se trouvaient 51 élèves de la Marine marchande allemande âgés de 16 à 18 ans. Ils effectuaient leur premier voyage au long cours. L'équipage proprement dit comptait 35 hommes sous les ordres du commandant Johannes Diebitsch, 61 ans. Tous les gens de mer le tenaient pour un navigateur de valeur. Diebitsch n'était d'ailleurs pas le véritable commandant du Pamir. Celui-ci, le capitaine Hermann Eggers, n'était pas à bord du navire pour la première fois depuis son entrée en fonction. Malade, il avait dû se faire remplacer. Le Pamir était, en 1957, une survivance d'une époque révolue. Ce grand quatre-mâts — barque de 3 103 tonneaux et de 105 m de long pour 14 m de large — avait été construit en 1905. La superficie totale de ses voiles atteignait 3 600 m<sup>2</sup>. Équipé d'un moteur auxiliaire pour les manoeuvres au port et la génératrice d'électricité, il disposait pour l'époque des instruments de navigation les plus modernes, ce qui ne l'empêchait pas d'être, de l'avis des experts, une « dangereuse extravagance », tout comme le Passat, autre navire-école de la Marine marchande allemande, également construit au début du siècle. Ces deux grands voiliers en fer avaient été acquis après la Deuxième Guerre mondiale par



une compagnie finlandaise puis, alors qu'ils étaient sur le point d'être livrés aux ferrailleurs, avaient été découverts dans le port d'Anvers par un amateur de Hambourg qui les avait rachetés. En 1947, le Pamir avait d'ailleurs battu le record de vitesse pour voiliers sur le parcours Nouvelle-Zélande—Angleterre en accomplissant la traversée en 80 jours. Malheureusement pour lui, l'armateur hambourgeois avait fait de mauvaises affaires. Le Pamir et le Passat avaient été saisis à plusieurs reprises. Les équipages n'étaient pas toujours payés. Du reste, il était difficile de trouver des volontaires, officiers ou matelots, pour embarquer à bord de ces navires anachroniques en un temps où la Marine marchande offrait déjà un confort certain à son personnel. Finalement, un consortium d'une quarantaine d'entreprises maritimes de Hambourg avait racheté les deux bâtiments pour en faire des navires-écoles, sous l'égide d'une « Fondation Pamir-Passat ». A chaque voyage, une cinquantaine de pilotins découvraient ainsi un aspect tout à fait passéiste de leur métier.

Il était 20 h 10. Les Açores se trouvaient à 600 miles nautiques environ au nord-est. Il y eut un coup de vent extrêmement violent. La sirène retentit. Les hommes entendirent la voix du commandant Diebitsch amplifiée par son porte-voix. Il hurlait : « Carguez tout. » Un des élèves de la Marine marchande, Hans-Georg Wirth, grimpa dans la mâture. Le vent gonflait les voiles. Il semblait que le Pamir allait s'envoler. Les lames déferlaient avec violence sur la coque. Le navire s'inclinait progressivement sur bâbord. Les voiles commencèrent alors à se déchirer dans un craquement sinistre tandis que les élingues et les aussières cassaient comme des cordes de violon trop tendues. Wirth dégringola rapidement sur le pont.

Diebitsch essayait de maintenir le Pamir face au vent. Pourtant, même lorsque toutes les voiles furent abattues, le voilier fut pris par le travers et se coucha sur le côté. L'eau recouvrait complètement le bastingage. Des vagues déferlaient sans cesse sur le pont. Dans la chambre de navigation, un officier annonçait la gîte d'une voix monotone : « 30, 38, 40 degrés... ».

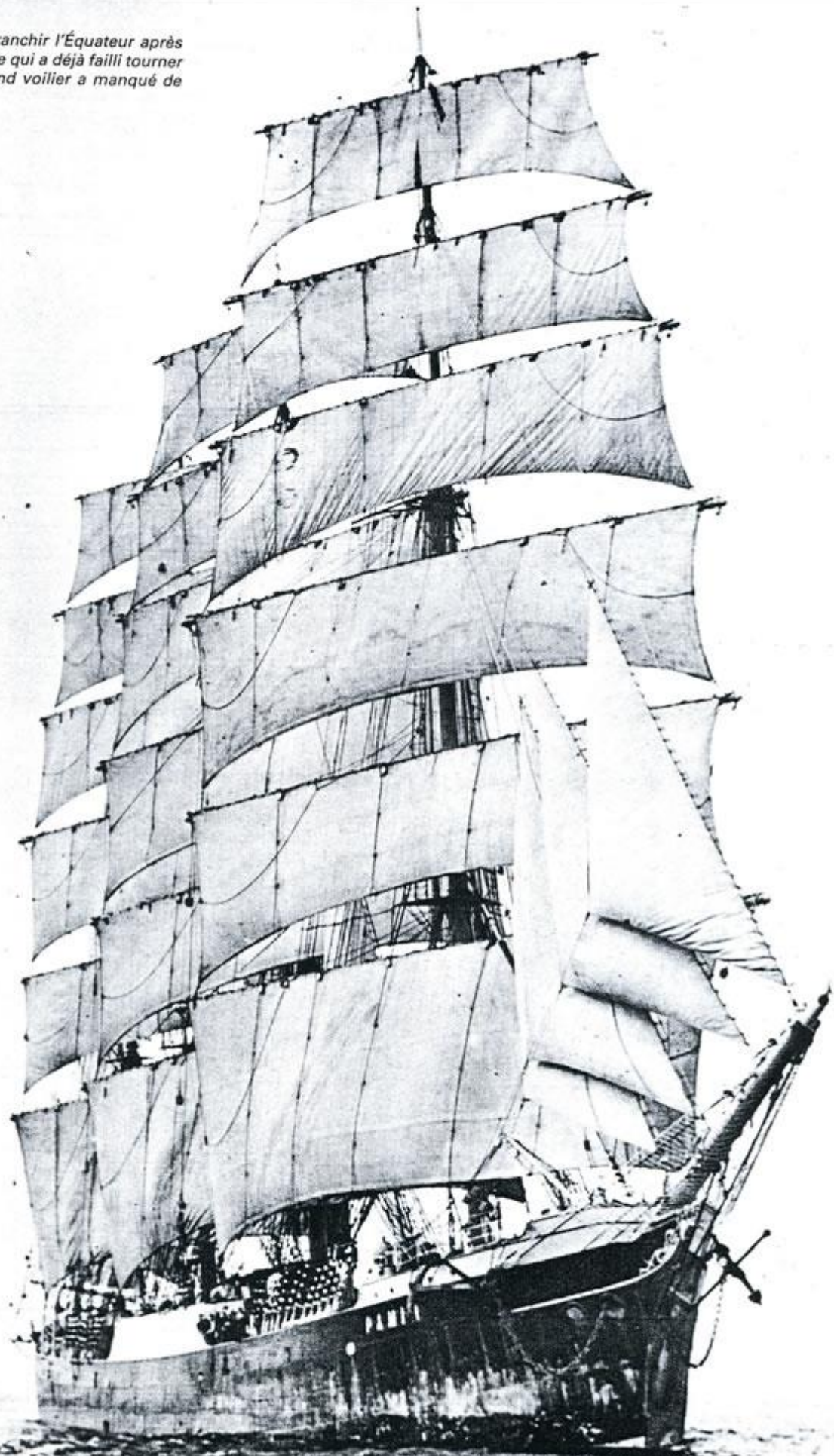
Il apparut bientôt que le Pamir ne se redresserait plus. Diebitsch donna l'ordre d'émettre un S.O.S. Cet appel fut enregistré à 21 heures par la station maritime de Nord-Deich, près d'Emden, en Allemagne. Le commandant indiquait la position suivante : 50° de latitude nord et 40° de longitude ouest. La communication fut brutalement interrompue. Le vent avait sans doute emporté l'antenne. Plusieurs navires avaient également capté le S.O.S. du voilier et annonçaient qu'ils se rendaient sur les lieux. A 23 h 5, le cargo américain Président Taylor signala qu'il avait aperçu des signaux lumineux provenant peut-être du navire en perdition. Le vapeur libérien Penntreader fournissait de son côté des indications semblables. Les signaux de détresse ayant été aperçus en deux endroits par deux navires différents, on pouvait supposer qu'une partie de l'équipage avait pu quitter le bord et faire des signaux à partir des canots de sauvetage. Pendant ce temps-là, la 57e escadrille de sauvetage américaine essayait de faire décoller un avion de sauvetage du terrain de Lagos. Elle n'allait y parvenir que le 22, à 5 heures du matin. L'appareil, un SC 54, commandé par Vito Longo, aperçut deux canots de sauvetage vides et les débris d'un radeau, mais ne vit aucun survivant. A court d'essence, il fut obligé de se poser aux Bermudes. Les recherches s'intensifiaient. D'autres cargos et des navires garde-côtes américains gagnaient les lieux présumés du naufrage. Le pétrolier britannique San Silvestre faisait savoir qu'il avait aperçu un canot de sauvetage, l'étrave brisée. Le nom du port d'attache était inscrit sur la coque. Il n'y avait personne à bord. Le San Silvestre indiquait que les vagues atteignaient trois mètres de hauteur mais que la visibilité était bonne.

Quelques heures plus tard, le consulat d'Allemagne aux Açores diffusait un communiqué annonçant que le voilier « avait probablement sombré ». De son côté, l'un des armateurs du navire, M. Zerssen, déclarait à Hambourg que « tout espoir n'était pas perdu, que le Pamir avait peut-être été dans l'incapacité de donner de nouveau sa position à la suite de la destruction de sa radio et que la découverte d'un canot de sauvetage vide ne prouvait rien aussi longtemps que l'on n'avait pas retrouvé d'autres épaves ».

Que s'était-il passé à bord, après le S.O.S., Diebitsch avait fait sortir les ceintures de sauvetage. Tout le monde était calme. Le cuisinier ne cessa de préparer du café que lorsque son installation fut hors d'usage. On procéda à une distribution de cigarettes et de bouteilles de whisky puis les hommes tentèrent d'atteindre les canots de sauvetage. Il y en avait six en tout, trois de chaque côté du navire. Malheureusement, les embarcations de babord étaient submergées. Il fut impossible de mouiller celles de tribord en raison de l'inclinaison du pont.



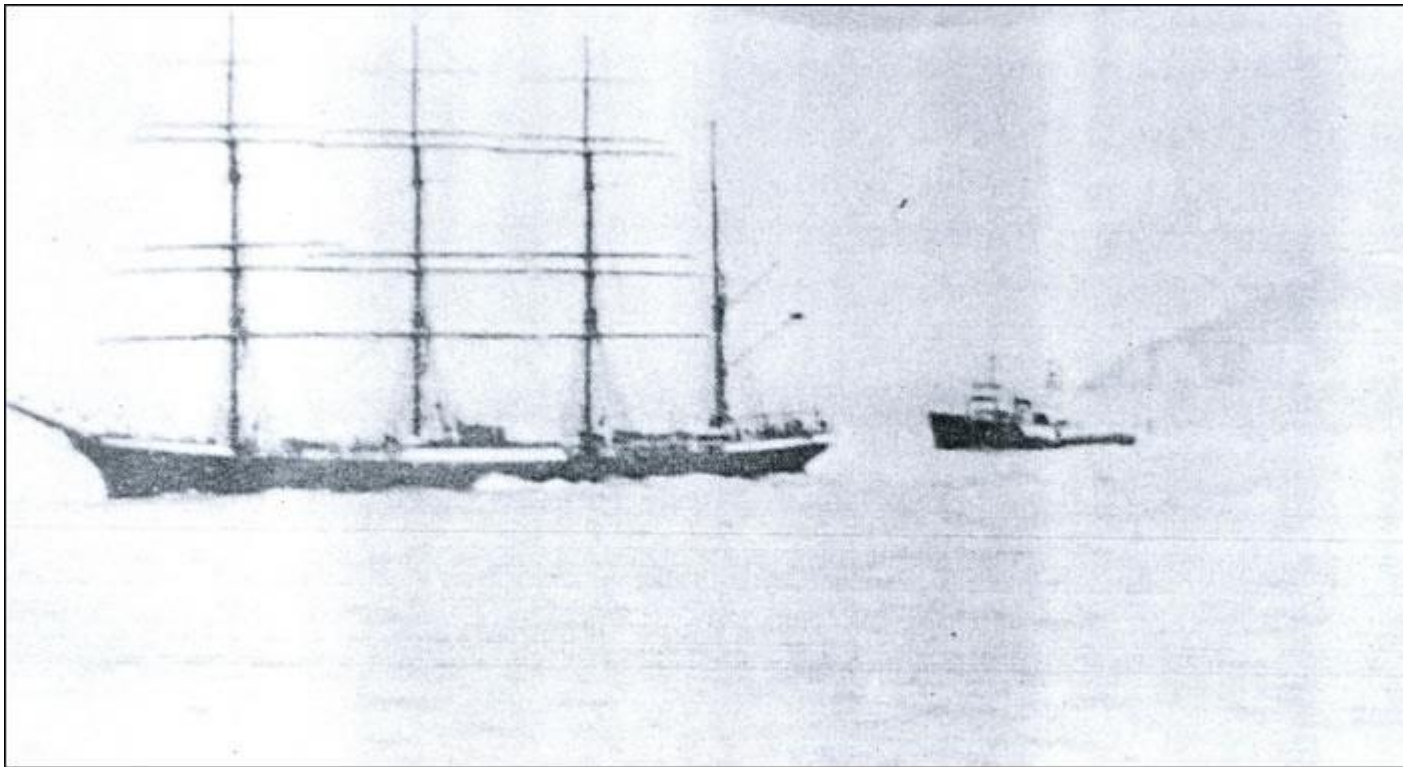
*Le Pamir vient de franchir l'Équateur après un début de croisière qui a déjà failli tourner au tragique : le grand voilier a manqué de faire naufrage...*



Le Pamir possédait également trois radeaux pneumatiques mais deux d'entre eux étaient inaccessibles. On mit le troisième à l'eau. Vingt hommes s'y cramponnaient. Le navire était maintenant complètement couché sur le côté.

« Éloignez-vous en vitesse! », cria Diebitsch. « Tâchez de rester les uns auprès des autres et que Dieu vous protège! » L'équipage sauta à l'eau. Les vagues déferlaient sur les hommes.

Hans-Geor Wirth se trouvait au centre d'un groupe d'une quinzaine d'hommes. En attachant ensemble des débris d'épaves, des bouts d'avirons, des ceintures de sauvetage, ils parvinrent à fabriquer une sorte de radeau. Le Pamir s'était retourné complètement. Cinq hommes s'accrochaient à sa coque en espérant qu'elle se maintiendrait à flot. Les passagers du radeau improvisé aperçurent un canot de sauvetage renversé qui s'était décroché et se mirent à nager dans sa direction. Dix d'entre eux seulement parvinrent à l'atteindre. L'embarcation était dans un triste état : l'étambot avait été emporté, l'avant n'existait plus et les avirons manquaient. Sans ses caissons étanches, le canot aurait coulé à pic. Wirth constata avec désespoir que la boîte contenant les fusées de détresse avait disparu. En revanche, on découvrit sous un banc une boîte de rations et un baril d'eau douce. Il faisait froid. Certains matelots qui, pour nager plus facilement, avaient quitté leurs bottes et leurs pantalons étaient frigorifiés. Ils claquaient des dents et leur peau se hérissait sous l'effet des vagues qui déferlaient sans cesse. L'embarcation tanguait. Pendant ce temps, le Pamir sombrait, entraînant avec lui les cinq hommes qui s'accrochaient à sa coque. Wirth et ses compagnons virent une autre chaloupe chargée d'environ 25 marins. Ils supposèrent que le canot avait pu se décrocher, comme le leur, du bâtiment. Bientôt, pourtant, cette embarcation disparut à leurs yeux. Quelques heures plus tard, la chaloupe fut renversée par une vague plus violente que les autres. Ses passagers, au prix d'efforts pénibles et de multiples écorchures, parvinrent à la retourner et remontèrent à bord. D'un commun accord, le commandement avait été confié à l'aide-boulangier, Karl Dummer. Encore qu'il n'eût que 25 ans, c'était le plus ancien matelot et le plus âgé. Il avait conservé sa vareuse et tira de sa poche une bouteille d'alcool dont chacun but une gorgée sauf lui, car elle lui fut arrachée des mains par une vague au moment où il allait se servir. Quelques instants plus tard, l'embarcation chavira de nouveau. Lorsque les naufragés l'eurent redressée, ils constatèrent que leur tonnelet d'eau douce avait disparu. Vers minuit, ils aperçurent les feux d'un navire à quelques centaines de mètres. Ils hurlèrent aussi fort qu'ils purent mais en vain. Leur embarcation était trop basse sur l'eau pour qu'on pût l'apercevoir du pont du bateau. On n'a jamais pu identifier avec certitude le bâtiment en question, mais il est vraisemblable qu'il s'agissait de l'un des navires partis à la recherche du Pamir.



Quelques minutes plus tard, on s'aperçut que l'un des marins, Gunther Schinnagel, était mort. Dummer lui ôta sa ceinture de sauvetage, récita une prière et balança le corps par-dessus bord. Plus tard dans la nuit, il y eut un grain et les hommes essayèrent de recueillir un peu d'eau de pluie mais l'averse cessa trop vite. Un des élèves, Manfred Holst, s'affaiblissait de minute en minute. Sa tête ballottait sur ses épaules. Karl Dummer le suppliait d'attendre le jour... Mais il n'y avait rien à faire et Holst mourut à bout de forces. A l'aube, les naufragés étaient glacés'. Un pilotin nommé Folkert Anders décida de prendre un peu d'exercice en nageant autour de l'embarcation. A peine était-il dans l'eau qu'apparut un requin. On hissa Anders à bord mais le requin ne se décida à partir que longtemps plus tard. Dans la matinée, les naufragés aperçurent un pétrolier, peut-être le San Silvestre, mais une fois encore les espoirs des malheureux furent déçus : le navire entrevu continua sa route au sud. Plus personne ne parlait. Karl Dummer décida d'ouvrir la boîte de rations. Les naufragés dévorèrent avidement chocolat, biscuits, lait condensé et tablettes de glucose. Wirth a raconté par la suite aux journalistes qui lui demandaient ce qu'il pensait ce jour-là qu'il était incapable d'imaginer autre chose que survivre. Non pas survivre pour garder sa vie, ce qui aurait été pourtant normal, mais simplement pour tenir une promesse faite à sa petite soeur. La perspective de passer une seconde nuit dans de pareilles conditions effrayait les malheureux survivants. Ils n'ignoraient pas qu'on ne pouvait les retrouver que difficilement dans l'obscurité. Une nouvelle fois, le canot chavira, et Meine, autre élève-officier, devint fou. Il hurla : « Je vais rejoindre le commandant Diebitsch! » Il s'éloigna à la nage en riant. Les autres passèrent leur nuit en prières. Des gémissements montaient dans l'air froid. « Je n'ai pas chaud! », dit une voix qui paraissait normale.

L'homme continua sur le même ton : « Je vais chercher mon chandail. »

On entendit un bruit de plongeon : c'était Peter Frederich qui était, lui aussi, devenu fou. On essaya de le retenir mais c'était trop tard. Il n'y avait plus que six survivants à bord.

Les recherches se poursuivaient. Des patrouilles aériennes tentaient de repérer d'éventuels survivants. Plus au nord, au large des côtes bretonnes, un autre grand voilier se trouvait en difficulté. Il s'agissait de l'Amerigo Vespucci, navire-école de la Marine italienne. Ce trois-mâts, de 3 545 t et de 83 m de longueur, avait à son bord 26 officiers, 40 officiers mariners, 79 cadets et 260 marins. L'un de ses deux moteurs était tombé en panne et le commandant avait mis le cap sur Brest pour y trouver un havre provisoire.

Dans le canot, les survivants du Pamir souffraient d'hallucinations collectives. Ils voyaient la terre, des hommes, des villes. Le soir du lundi 23 septembre tomba. C'est à ce moment-là que le jeune Klaus Driebold se mit à l'eau. Malgré les requins qui tournaient autour du canot, il l'avait fait souvent pour éviter de se rouiller les articulations, disait-il.

« Pas de sottises! », lui cria-t-on.  
« Ne vous en faites pas pour moi! » Il s'éloigna.  
On ne le revit plus.

Les cinq hommes qui restaient se demandèrent si c'était un suicide délibéré ou bien s'il s'agissait d'un accident. Ils préférèrent penser que c'était un accident...

Tout à coup, parut un navire. Sur le pont se trouvaient des hommes qui faisaient des signes aux naufragés. Ceux-ci étaient sauvés. Quelques instants plus tard, ils se retrouvaient à bord du vapeur Saxon, appartenant à la compagnie Isbrandsten de New York. Selon les premières informations diffusées par la radio allemande, qui interrompit toutes ses émissions pour annoncer la nouvelle, les cinq hommes recueillis étaient montés à bord du Saxon à 21 h 30, heure française, par 35° 22' de latitude Nord et 40 21' de longitude Ouest. Soit à mille kilomètres environ des Açores.

Les recherches ne cessèrent pas pour autant. Et cela d'autant plus que les rescapés avaient parlé de l'autre chaloupe qui, d'après leurs dires, portait 25 hommes environ. A l'aube du 24, un groupe de 10 avions américains fouillait la zone du naufrage, mais c'était au navire américain Adsecon que devait revenir la chance de retrouver l'autre canot. Chance toute relative d'ailleurs puisque sur les 25 passagers supposés de cette embarcation, il ne restait qu'un survivant : Gunther Haselbach.

L'aviation américaine poursuivit ses recherches pendant une dizaine de jours. Vainement. On ne retrouva plus rien. Pas même un cadavre.

80 morts! Tel est le tragique bilan d'une catastrophe d'autant plus douloureuse qu'elle aurait pu être, sinon évitée, du moins réduite au minimum, c'est-à-dire aux seules pertes matérielles. Le docteur Bombard l'a écrit dans sa préface au livre de M. Tunstall-Behrens paru sous le titre Pamir, « les survivants du naufrage sont morts non de faim ou de soif, ni même de froid, mais de peur! ». « Il est inadmissible », poursuit Bombard, que des jeunes gens vigoureux et bien entraînés ne résistent pas à trois ou quatre jours de navigation un peu difficile ». Et le célèbre médecin de citer à l'appui son exploit de l'Hérétique.

A l'époque, la tragédie fit beaucoup de bruit. On se demanda pourquoi on embarquait encore des élèves de la Marine marchande à bord de voiliers. On se demanda aussi comment il se faisait que le commandant par intérim n'ait pas mis les embarcations à la mer plus tôt. On se demanda encore si le temps des grands voiliers n'était pas définitivement révolu. La lecture des journaux de l'époque est d'ailleurs assez instructive à cet égard. Vingt-trois ans plus tard, tout le monde a oublié la fin tragique du Pamir et beaucoup de spécialistes pensent à mettre de nouveau en service ces lévriers des mers qu'étaient les grands voiliers. Crise du pétrole oblige...

François Lourbet

---

**Inséré 22/10/22 DOSSIER Enlevé 22/11/22**

## **P&O Ferries: Backwash drags politicians under**

THE ultimate consequences of the illegal mass sackings at P&O Ferries were never going to be borne by that company alone. The past fortnight has seen a political backlash that could have left rival ferry operators, UK ports, the British shipping industry collectively,

employers in other sectors, other European governments, and even the industry globally perilously open to punishment for another's misdeeds. As things stand, we can breathe a collective sigh of relief. On any objective assessment, the measures announced by transport secretary Grant Shapps in the House of Commons probably aren't going to hurt too much. His proposals bear all the hallmarks of a hasty political response, devised by civil servants who lack a deeper understanding of the way the maritime world works. Nevertheless, it was a direct statement of intent, and the rough edges the package displays can doubtless be smoothed out in the consultation process.

The desired headline was the news that the national minimum wage, already payable by most other operators in UK waters, will be extended to take in ferry concerns, which are presently exempted.

That will have some impact round the margins, especially for lower-cost operators focused on the freight-only trade. But the big consumer-facing brands such as DFDS and Stena all pay at least that much already.

There will be new primary legislation giving ports the power to exclude ferry companies that do not pay the national minimum wage. Until it reaches the statute books, Mr Shapps says he has "instructed" them — a revealingly imperious turn of phrase — to commence the ban immediately.

There are two obvious snags here.

First, ports have bluntly stated that they do not want these powers. They lack the expertise, the resources and the inclination to take on the task.

The enforcement of the National Minimum Wage Act is the statutory responsibility of HM Revenue and Customs, it is not the job of port operators to act as pay police.

Some UK ports are owned by groups that also have ferry affiliates. In such instances, a rival ferry company using the port will have justified objections in handing over sensitive information on pay scales that could find its way into a competitor's hands unless data protection is rigidly observed.

Second, ports do not have the right to turn vessels away, even where they are minded to do so. Legislation dating back to 1847 expressly provides that ports be open to all-comers who can pay the berthing fees.

There is a workaround when existing contracts come up for renewal, at which point an additional clause could be inserting, attesting that crews are paid the national minimum wage. Even so, that is not going to happen overnight.

For British shipping, P&O Ferries' actions have also been an untrammelled public relations disaster. The picture is painted of a hole-in-the-corner industry that treats its employees shoddily.

It's all very well tweaking the training requirements attached to the tonnage tax in the hope of boosting cadet intake, as Mr Shapps has pledged. But frankly, few among a generation of young people far more socially conscious than its predecessors will want to give an industry already perceived as a polluter a second if P&O Ferries exemplifies what they can look to in terms of career prospects. Mr Shapps is also seeking the head of the company's chief executive on a plate, asking the Insolvency Service to disbar him from being a director. We hope for Peter Hebblethwaite's sake that his golden parachute arrangements are more ungrudging than the redundancy terms he put on the table his seafarers.

The issue of "hire and fire" has been making its way up the political agenda, with the UK opposition Labour Party and trade unions pointing to the free use such employers as British Airways, British Gas, Tesco and Go North West have made use of the tactic.

P&O Ferries, of course, fired but did not rehire. Nevertheless, the Shapps' proposals include the provision for a 25% uplift in unfair dismissal payouts in these circumstances. That's probably no bad thing, if only of minimal comfort to those at the sharp end. Governments of countries connected to Britain by ferry routes — and they include France, Denmark, the



Netherlands, Ireland and Germany — will be approached to agree “minimum wage corridors” for ferry staff.

Simple as that sounds in principle, there may be insuperable jurisdictional difficulties, especially where a ferry is flagged in a third country where lower pay scales are the norm. The practical consequences will be mixed. Irish Ferries pioneered the use of east European crews on half the Irish minimum wage as early as 2005, and the Irish government has not to date intervened. At a time when horns are already locked over the Northern Ireland Protocol and the UK is threatening to invoke article 16, Dublin’s quid pro quo for a deal may be uncongenial for a British government keen to present Brexit as an unquestionable success. By contrast, French-owned Brittany Ferries has a reputation for remunerating seafarers well and can afford a suitably insouciant approach to les pauvres anglais. Finally, Britain will approach the International Labour Organisation to seek a binding international minimum wage for seafarers. Good luck with that.

The question of how much seafarers from third world countries should get has long been a heated debate between unions and shipowners. Owners point out that for many ratings, earnings are on a par with senior professionals in their home countries. For some governments, remittances are a vital source of foreign exchange.

The ILO already sets a benchmark of \$648 a month, and it is hard to envisage agreement being reached on any materially higher sum. The key difference is that the pay level would be obligatory rather than voluntarily.

Even getting that far will be the work of years, and perhaps over a decade. In other words, this is not something likely to be happening any time soon, or even at all. It would be unfair to describe this week’s UK government shake-up as nugatory. But not wildly unfair. It’s even a fair bet that some of the goods seemingly on offer will be quietly deep sixed.

This was more spin than substance, designed to placate public and media outrage while doing little to address the root causes at work. That would entail a complete revision of the current framework of employment law, rectifying some of the imbalances that have grown up in recent decades. And that takes us far beyond the realm of shipping policy.

**Source : Lloydslist**

---

**Inséré 23/10/22 Dossier Enlevé 23/11/22**

## **UniCredit loses US\$24.7mn damages claim against shipper over missing oil cargo**

**BY JACOB ATKINSO**

A UK judge has rejected an attempt by Italy’s UniCredit to claim US\$24.7mn in damages from shipping company Euronav after an oil cargo it was financing went missing amid the demise of oil trader Gulf Petrochem.

The bank’s German subsidiary UniCredit AG financed the sale of fuel oil to BP from Gulf Petrochem, a subsidiary of GP Global, in April 2020 through a letter of credit as part of a broader credit facility. The oil, which was the security for the financing, was to be on-sold to approved buyers that would then pay UniCredit directly. Euronav, the owner of the vessel carrying the cargo, allowed it to be discharged by ship-to-ship transfers to various buyers in late April of the same year. UniCredit argued that in doing so the shipper breached the contract contained in the bill of lading, which BP was in the process of endorsing to the bank and which was not produced at the time of discharge. But in a UK High Court judgement published on April 28, Justice Moulder dismissed the bank’s claim, ruling that the bill of lading underpinning the cargo stopped containing the contract of

carriage between Euronav and BP after Gulf Petrochem replaced BP as the charterer in early April 2020.

Justice Moulder rejected UniCredit's argument that a new contract had "sprung up" when BP novated the charterparty agreement and held that the bill of lading represented a "mere receipt" at that time. The judge also agreed with Euronav's alternative defence to the suit: that UniCredit was so keen to sell the cargo amid the market turmoil in the early stages of the coronavirus pandemic, that had it been asked, the lender would have approved the transfer of the cargo by ship-to-ship without presentation of the bill of lading despite the unusual circumstances. The judgement does not say what came of the cargo, only that it "disappeared" and the bank incurred a US\$24.7mn loss and never received payment from the buyers.

The judgement suggests that at least some of the buyers may have been related parties to Gulf Petrochem, which may have invalidated the trade credit insurance covering the transactions, according to evidence produced in the judgement. Gulf Petrochem's parent company, GP Global, is a Dubai-based commodities trader which ran into financial strife in mid-2020, along with a string of other traders in the Middle East and Asia.

The company said in July of that year that it had filed criminal complaints against some employees for defrauding its customers, Reuters reported at the time. In February 2021 the consultant in charge of restructuring GP Global's Singaporean subsidiary, GP Apac, said he found evidence of "irregular commodity trades and/or fictitious trades where there was no actual transfer of any underlying cargo", according to a court document seen by GTR at the time.

The same document listed UniCredit as a top three creditor to GP Apac, alongside UBS and Credit Suisse. GP Global could not be reached for comment and its website is no longer operational. UniCredit and Euronav did not respond to requests for comment.

### **'Significant event' for UniCredit**

Justice Moulder said the case "was a significant event for the bank both in terms of the fraud and the size of the loss which it suffered". Patrick Cotasson, a managing director for UniCredit in Switzerland, said in evidence that "the sale of a cargo pursuant to a bank's security rights is very rare. This is not something which I have experienced personally."

The judgement says that when UniCredit agreed to finance the cargo purchase from BP in April and May 2020, the lender "had no specific concerns" about Gulf Petrochem defaulting, but that according to the bank's evidence "things changed completely and rapidly in July... once the market started to have suspicion of wide scale fraud". During the course of that month the bank suspected "fraudulent behaviour" at the trader and was aware it had "liquidity distress".

Correspondence between Diana Bodnya, UniCredit AG's director of commodity trade finance, Switzerland, and a Mr Agarwal of Gulf Petrochem, reproduced in the judgement, shows that the lockdowns and shipping chaos wrought by the early months of the coronavirus pandemic had a significant impact on the transaction.

The judgement shows Bodnya repeatedly asked Gulf Petrochem for updates on the deal due to congested ports in the UAE, full storage tanks and the slowdown in documentary trade processes as offices remained shuttered. In emails to Gulf Petrochem, Bodnya accepted that the original bill of lading would not be available until after discharge to buyers had occurred, but said there was a letter of indemnity in place.

The cargo was supposed to be discharged into storage at the port of Fujairah in the UAE but in late March Gulf Petrochem told UniCredit it planned to sell the oil "in small clips of 5,000-6,000 [metric tons] to regular customers", providing a 10% cash margin to the bank for each sale. Gulf Petrochem also said that the new offtakers were not related parties to the trader.

The judgement shows that Bodnya then asked for the original bill of lading to be endorsed to the bank, but this was delayed because of the pandemic. By the end of April UniCredit's

emails grew more insistent, as the sale was continually delayed and Gulf Petrochem failed to disclose the location of the discharge.

Bodnya wrote: "Where are the original [bills of lading]? They should be endorsed to our order. Why delivery has not yet taken place, as envisaged? Will the clients agree to accept the goods with the March pricing period [which] is significantly higher? What is alternative scenario and what is the reason for delay?"

Since the sale had been agreed with the original buyers, the price of oil had plummeted, with US benchmark prices even dropping below zero around the same time that Bodnya queried the buyers' willingness to pay.

Agarwal responded that the buyers would pay March prices for the cargo because they were long-term customers, an explanation that Justice Moulder said "does not appear to have any commercial logic".

Bodnya emailed the trader again when she noticed that the vessel, the MT Sienna, had departed the United Arab Emirates and sailed to the port of Sohar in Oman. Under cross-examination, Bodnya said she was not aware the vessel was discharging via ship-to-ship transfer at Sohar.

Bodnya told the court she would not have agreed to a sale to the sub-buyers without production of the bill of lading if she had known that the method of discharge was ship-to-ship transfers. But Justice Moulder found that the bank "would have permitted discharge at Sohar" and that "the loss would have occurred in any event".

In a note published after the judgement, Euronav's solicitors Preston Turnbull say Justice Moulder's decision challenges the "legal fiction" that a bill of lading automatically "springs up... due to the fact there has been a novation of the voyage charter".

Along with other recent court decisions in London and Singapore, Justice Moulder's judgement shows that the courts "are now increasingly open to questioning whether a shipowner will always be liable where cargo has been delivered without production of original bills of lading", the lawyers say. Instead, according to the note, the cases signal that courts are willing to examine in more detail the factual background to the discharge of the cargo and the "understanding/expectation of those involved in the financing arrangements underpinning the delivery of the cargo".

**Source : Global Trade Review**

---

**Inséré 24/10/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 24/11/22**

## **Saverys family splashes more cash on Euronav shares**

**Adis Ajdin** October 12, 2022



### *Euronav*

The Saverys family's Compagnie Maritime Belge (CMB) has further increased its stake in Euronav, intensifying the battle with Norwegian magnate John Fredriksen for control of the tanker giant and its merger with Frontline.

Between July and October 10, the Saverys' purchased around 2.8m shares in Euronav for \$44m, taking their stake in the Antwerp-based owner to 21.67%.

The fight for Euronav has been active since April when Fredriksen-controlled Frontline initiated a merger plan in a stock-for-stock deal despite opposition from the Saverys family, who have controlled the company since 1997.

Frontline and Fredriksen investment vehicles who have also in the meantime strengthened their position in Euronav, proposed a combination based on an exchange ratio of 1.45 Frontline shares for every one Euronav share, for which a definite deal was signed in July and approved by both companies' boards.

CMB has been publicly opposing the deal while pressing for a combination with its hydrogen technology developer CMB Tech, also warning that the new structure would be dilutive to Euronav shareholders.

The proposed combination is structured as a voluntary conditional exchange offer, due to kick off in Q4 this year, possibly followed by a simplified squeeze-out, to then propose a merger of Euronav into Frontline.

CMB tried to block the merger in May by getting three of its representatives on Euronav's board but was voted out by more than two-thirds of the shareholders. Still, in July, following the definitive combination agreement, CBM claimed that without its backing, a squeeze-out would be "impossible" and a legal merger of the two tanker giants "highly unlikely".

Meanwhile, the two tanker players maintained that the merger plan is on track. The combined group will be named Frontline, incorporated and headquartered in Cyprus and will be listed in Brussels, Oslo and New York. Euronav boss Hugo De Stoop will serve as the CEO of the merged company, with Frontline CEO, Lars Barstad, joining the board.

---

**Inséré 25/10/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 25/11/22**

## **Frontline and Euronav sign combination agreement to create global independent oil tanker operator**

### **Transaction structured as a voluntary conditional registered exchange offer initiated between Frontline and Euronav**

HAMILTON, Bermuda and ANTWERP, Belgium, 11 July 2022 – Frontline Ltd. (“FRO” or “Frontline”) (**NYSE: FRO - OSE: FRO**) and Euronav NV (“EURN” or “Euronav”) (**NYSE: EURN & Euronext: EURN**) are pleased to announce that they have entered into a definitive Combination Agreement for a stock-for-stock combination based on an exchange ratio of 1.45 Frontline-shares for every 1.0 Euronav-share (the “Combination”), which was unanimously approved by all the members of Frontline's Board of Directors and by all members of Euronav's Supervisory Board. The agreement memorialises the principal aspects of the previously announced term sheet that was signed on 7 April 2022.

The combined group will create a leading global independent oil tanker owner and operator with the management, capabilities, resources and scale to successfully capitalise on the opportunities presented by the new era in the sustainable shipping industry.

With its complementary platforms, financial strength and skills, the combined group will be particularly well placed to provide innovative, clean and sustainable oil shipping solutions in a highly competitive environment. The combination of the two organizations will create a single best-in-class, highly competent and experienced team. The enlarged fleet will enable the combined group to provide better service to customers on a global basis. Additionally, and in view of rapid technological changes, including digitalisation and new “low carbon fuels” adoption, the combined group will be able to mobilise more resources and achieve meaningful scale to meet these challenges and opportunities from the energy transition.

Commenting on the transaction, Mr. John Fredriksen said: “This transaction creates a clear market leader in the tanker market and will position the combined group for continued, sustainable shareholder value creation and the realisation of significant synergies. Frontline, with a fleet of 146 vessels, will be able to offer value enhancing services for our customers and increase fleet utilisation and revenues which will benefit all stakeholders. I am very excited and give my full support and commitment to this combined platform.”

Mr. Hugo de Stoop, CEO of Euronav said: “The proposed Combination is a huge opportunity to take a leading position in the tanker industry as we seek to master the transition to a world of clean, safe and sustainable shipping. This transaction represents a unique opportunity to deliver substantially better service to our customers, enhanced returns to our shareholders, and to provide a unique platform where people can fully express their talents while advancing our ambitious sustainability strategy towards decarbonisation of the shipping industry.”

Mr. Lars H. Barstad, CEO of Frontline said: “Frontline believes this transaction will form a powerful combination at an exciting point in the cycle. We are amalgamating a strong operational, technical and commercial platform to enhance shareholder value.”

---

**Inséré 26/10/22 DOSSIER Enlevé 26/11/22**

## **Will the real owner please stand up?**

In **ECHO STAR** 's ex Gas Infinity [2020] SGHC 200, the action in rem was brought pursuant to the plaintiff's maritime lien for damage done by another ship following a collision in the Strait of Hormuz. A maritime lien survives a change in ownership of the vessel. An action in rem is an action against a ship itself. The practice is to describe the defendant in the writ as "Owners of [X] ship" without naming the owners. The owners themselves then enter an appearance in the proceedings, at which point the claim converts from an in rem action to an in personam action.

### The facts

In April 2019, the **ECHO STAR** (then known as Gas Infinity) collided with another ship – **ROYAL ARSENAL** – in the Strait of Hormuz. At the time of the collision, the vessel was owned by Sea Dolphin Co., Ltd. In July 2019, Sea Dolphin sold the vessel to Cepheus Limited, following which the vessel was renamed the **ECHO STAR**. It was common ground to all parties that Cepheus was in no way involved in the collision.

On 6 November 2019, the owners of **ROYAL ARSENAL** ("the plaintiff") commenced proceedings in the Singapore Court for collision damage, by way of an admiralty action in rem against "the vessel Echo Star (ex-Gas Infinity)" and the defendant was named as: 'Owner and/or demise charterer of the vessel **ECHO STAR** (ex-Gas Infinity) (IMO No. 9134294)'

Following the arrest of the vessel, on 15 November 2019 the lawyers acting for the new owners Cepheus, filed a Memorandum of Appearance (MOA) entering appearance for Cepheus as defendant, being the owners of the vessel as described in the writ Cepheus furnished security by way of a payment into court on 20 December 2019 and the vessel was released from arrest on the same day. On 20 January 2020, the same lawyers also entered an appearance in the action on behalf of Sea Dolphin (the owners of the vessel at the time of the collision but no longer the owners) as defendant. They then wrote on behalf of Cepheus to the plaintiff's lawyers requesting the plaintiff's consent for:

- Cepheus to be granted leave to withdraw its MOA as defendant (because it was alleged to have been mistakenly filed); and
- Cepheus instead to be granted leave to intervene in the proceedings and enter an appearance as intervener.

The plaintiff's lawyers refused to consent, so Cepheus applied to the Court for an order granting the leave sought.

The Assistant Registrar allowed the application, and the plaintiff appealed the decision, as a result of which it came before the High Court.

The issues before the Court

The Court was required to determine two issues in the appeal:

- 1 - Who was the correct party to enter appearance as the defendant in the circumstances of this case?; and
- 2 - Whether leave ought to be granted to Cepheus to withdraw its appearance as defendant and to intervene in the action.

In cases involving maritime liens when there is no change in ownership of the subject vessel, the correct party to enter an appearance as a defendant is simply a matter of identifying the owner or demise charterer of the vessel on the day the in rem writ was issued. However, what about owners of the vessel in this case, which had been sold to Cepheus after the date of the collision but before the date on which the in rem writ was issued?

As will be familiar to those involved in the marine claims field, in the wording of an admiralty in rem writ the defendant is not named specifically but generically. For example, the defendant can be described as 'The owners of the ship [X]'. A similarly generic wording was used in the present case to describe the owners of the vessel.

The plaintiff's lawyers argued that Cepheus had correctly entered appearance as the defendant and was the relevant owner for the purpose of the action because it was the

owner“correctly so described at the date when the writ [was] issued” on 6 November 2019. Even though that post-dated the sale, the maritime lien was still effective. Counsel acting for Cepheus contended that the proper defendant to which ‘Owners’ referred was Sea Dolphin, the former owners, and not Cepheus.

### **The decision of the Court**

The Court deemed it necessary to examine the core features of a maritime lien when determining who was the proper defendant to the claim being described as ‘Owners’ on the writ. Citing *The Halcyon Isle*, the Court considered a maritime lien to have two key features:

- 1 - The ‘Procedural Aspect’: Firstly, it survives changes of ownership (unless via a judicial sale), even if the vessel is transferred to a bona fide purchaser without notice. The offending ship may be validly arrested by an injured claimant to obtain security to enforce its claim despite the change in ownership, and to compel appearance by the wrongdoer.
- 2 - The ‘Crystallisation Aspect’: Secondly, the maritime lien accrues simultaneously with the cause of action but lies inchoate until it is carried into effect by an action in rem. When the in rem action is commenced, the maritime lien crystallises and relates back to the period when it first arose.

In relation to the maritime lien for collision damage specifically, the Court considered it well-established that the lien arises as a result of the fault or negligence on the part of the servants of the offending ship (for example, the Master), as attributable to the shipowner. The personal liability of the shipowner is a necessary requirement for the accrual of this specific maritime lien when it arises upon the collision. The Court referred to this further factor as the ‘Fault Aspect’ of a maritime lien arising from collision damage done by another ship.

The Court held that when all three ‘aspects’ described above are considered together, it is logical that where an in rem writ is issued for a claim for collision damage, the action is in fact addressed to the owner (or demise charterer if applicable) of the ship at the time of the collision, even where the ownership of the offending ship has changed between the date of the collision and the issuance of the writ.

An action in rem commenced against a ship is an action against the ship itself. If the defendant does not enter an appearance and judgment is obtained, the judgment is enforceable only against the ship. However, if the defendant enters an appearance, the defendant (the owning company or demise charterer, as the case may be) submits personally to the jurisdiction of the court, and renders itself liable in personam such that if judgment is obtained by the plaintiff, it may be enforced in rem against the ship and in personam against the defendant. On the facts of the case, it was the former owner, Sea Dolphin, whose servants or agents were navigating the vessel at the material time and against whom any fault would have to be established by the plaintiff in relation to the collision. The Procedural Aspect of a maritime lien, the Court reiterated, allows the offending ship to be arrested by the injured party to obtain security for the damage suffered and to compel the wrongdoer to answer the claim. The wrongdoer can only be the owner (or demise charterer) of the offending ship at the time of the collision.

The Crystallisation Aspect of a maritime lien also reinforced the Court’s view that the proper in personam defendant is the owner of the vessel at the time of the collision. The maritime lien in question arises as soon as the collision causing the damage occurs and then crystallises upon the commencement of the in rem proceedings, at which point it relates back to the time it was first created.

### **Conclusion**

The court found that the relevant point in time for the identification of the proper in personam defendant is when the collision occurred, even if the offending ship has changed ownership before the in rem writ against it has been issued.

The proper party to enter an appearance as defendant was therefore the owners at the time of the collision, Sea Dolphin, not Cepheus.

Further, as the current owners of the vessel and the party who had furnished security in respect of the plaintiff's claim in order to secure the release of the vessel from arrest, but also in no way involved in the collision itself, the Court held that Cepheus was plainly 'a party with an interest in the property under arrest against which an action in rem is brought'. Accordingly, the Court agreed with the decision to grant Cepheus leave to intervene in the action and enter an appearance as intervener.

The principal issue before the Court in this case may appear to be a simple one at its core, however the matter of the correct identity of 'the Owners' is one which arises with surprising frequency in practice and can be fatal to the claim if not properly understood. In all cases, a maritime claimant's successful, timely, and cost-efficient recovery will depend on a solid understanding of the identity of the proper recovery target, and professional legal guidance on this issue is crucial.

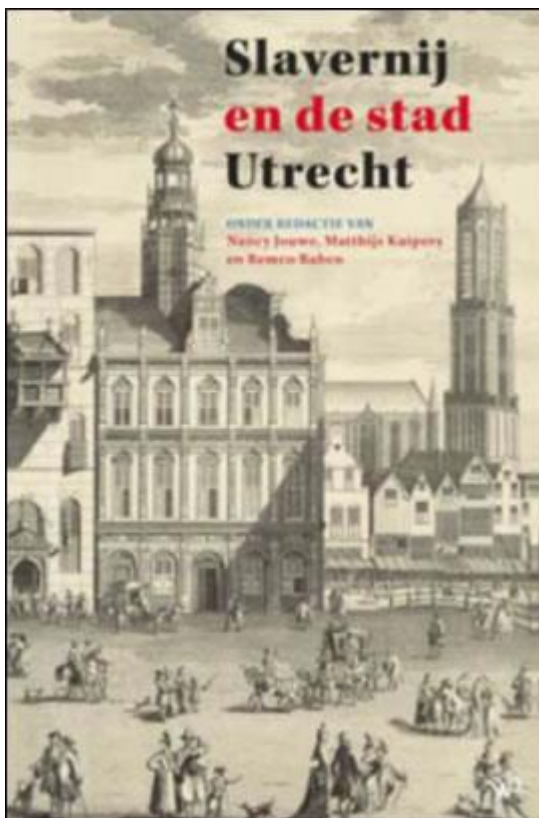
**Source: Clyde & Co.**

---

**Inséré 28/10/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 28/11/22**

## **"Slavernij en de stad Utrecht"**

### **BOEKBESPREKING**



Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen het interessante boek "**Slavernij en de stad Utrecht**". Het werk kwam tot stand onder redactie van Nancy Jouwe, Matthijs Kuipers en Remco Raben. Het boek werd gerealiseerd met medewerking van de Gemeente Utrecht.

Naast bekende Hollandse bestuurs- en handelscentra, was ook de stad Utrecht nauw betrokken bij de mondiale slavenhandel en slavernij. Maar hoe zag die verwikkeling, in de schaduw van steden als Amsterdam en Rotterdam, er eigenlijk uit? Hoe profiteerde Utrecht van de slavenhandel en de producten die uit slavenarbeid voortkwamen? Welke invloed had de bovenlaag van stedelijke bestuurders en investeerders, en de kerk, op de levens van de vele tot slaaf gemaakten in Oost en West? Waarom werd Utrecht een centrum van abolitionisme? Welke sporen draagt de stad vandaag de dag nog van het koloniale verleden? En hoe gaan Utrechters nu met de geschiedenis van slavernij om? Deze en andere vragen komen aan bod in de twintig artikelen in deze bundel,

waarin de auteurs vanuit steeds wisselende perspectieven laten zien hoezeer de geschiedenis van de stad Utrecht verknoopt is met het Nederlandse Slavernijverleden.

**Net als alle publicaties van Walburg Pers een aan te raden titel! "Slavernij en de stad Utrecht"** (ISBN 9 789462 497689) telt 328 pagina's, werd als softback uitgegeven en is rijkelijk geïllustreerd. Het boek kost 24.99 euro.



Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers website.

In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, [www.boekenbank.be](http://www.boekenbank.be), E-mail: [admin@agorabooks.com](mailto:admin@agorabooks.com)

---

**Inséré 28/10/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 28/11/22**

## **US joins humanitarian, disaster readiness exercises in Palawan**

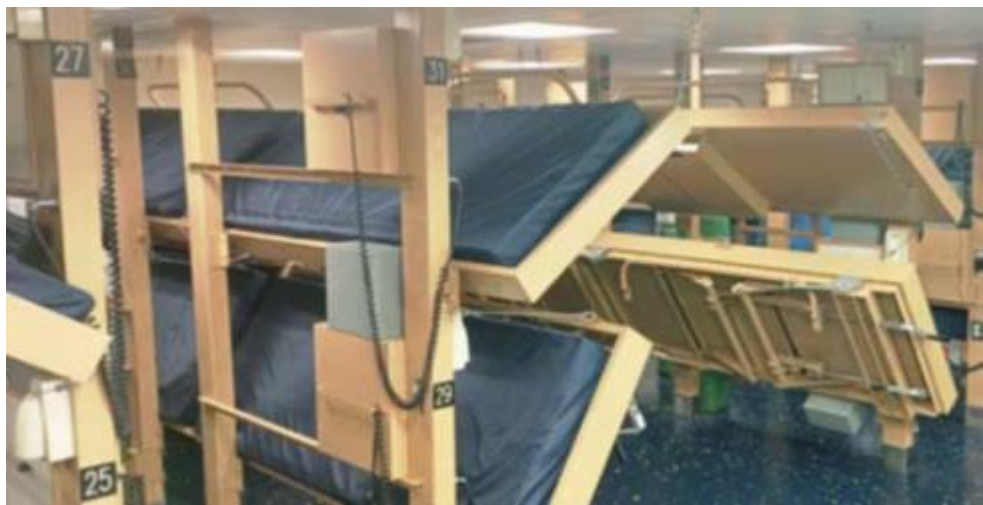
**Compiled By Piet Sinke**



The United States joined Australia, South Korea, the United Kingdom and other partners to officially launch the **Pacific Partnership 2022** (PP22) on Wednesday, August 3, in Puerto Princesa, Palawan. According to the US Embassy in the Philippines, **PP22** is the largest annual multilateral humanitarian assistance and disaster preparedness exercise conducted in the Indo-Pacific



United States Naval Ship (**USNS**) **MERCY** was built as a San Clemente-class oil tanker, **SS WORTH**, by National Steel and Shipbuilding Company, San Diego, California, in 1976. Starting



in July 1984, she was renamed and converted to a hospital ship by the same company. Launched on 20 July 1985, **MERCY** was placed in service on 8 November 1986. She has a raised forecastle, a transom stern, a bulbous bow, an extended deckhouse with a forward bridge, and a helicopter-landing deck with a flight-control facility. The conversions from oil tankers cost \$208 million per ship and took 35 months to complete. Patient transfers to / from the ship are performed by helicopter or with the much larger/faster **MV-22 Osprey**, small boat and pier-side embarkings /disembarkings. The heat resistance deck is special installed so that the **USNS MERCY** can handle the **MV-22 Osprey** tiltrotor military aircraft with both vertical takeoff and landing (VTOL) and short takeoff and landing (STOL) capabilities.



The **Mercy-class hospital ships** are the third largest ships in the US Navy Fleet by length, Surpassed only by the nuclear-powered Nimitz- and Gerald R. Ford-class supercarriers. Her primary mission is to provide rapid, flexible, and mobile acute medical and surgical services to support Marine Corps Air/Ground Task Forces deployed ashore, Army and Air Force units deployed ashore, and naval amphibious task forces and battle forces afloat. Secondly, she provides mobile surgical hospital service for use by appropriate US Government agencies in disaster and humanitarian relief, and limited humanitarian care incident to these missions and to peacetime military operations On July 27, 2022, PP22 activities began with the arrival of the **USNS MERCY (T-AH 19)**, a 1,000-bed hospital ship commissioned in 1986 to provide medical services to support US disaster relief and humanitarian operations worldwide. Welcoming the PP22, Puerto Princesa City Mayor Lucilo Bayron said this is "an amazing program that not only brings assistance and services, but more importantly, strengthens the bond between partner nations." In 1987, the **USNS MERCY** first docked in Palawan to conduct a training and humanitarian cruise to the Philippines and to the South Pacific, treating over 63,000 patients alongside medical personnel from the Armed Forces of the Philippines.



## MERCY MISSION



Military officials from the United States and partner countries joined Vice Mayor Nancy Socrates of Puerto Princesa City and Col. Rey Bes, Armed Forces of the Philippines Western Command deputy commander, during the arrival of the military sealift command hospital ship **USNS MERCY (T-AH 19)** in Palawan to kick off the activities of Pacific Partnership 2022 on Wednesday, Aug. 3, 2022. The ship is equipped with mobile and acute medical facilities and offers hospital services to support United States disaster relief and humanitarian operations worldwide. **PP22 Mission Commander Capt. Hank Kim** said the impact of

disaster emergencies transcends borders and requires comprehensive coordination among nations for an effective response. "I am confident that the planning and hard work that we have invested with our partners will have a long-lasting impact here in the Philippines," Kim said. US Navy **Capt. Jeffrey Feinberg** said growing their collective capability for disaster response is an important aspect of this mission, which elevates their ability to respond to any hazard that may come their way. The embassy said this year's **Pacific**

**Partnership** military exercise is taking place in Palawan and includes military and civilian personnel from the Philippines and from six PP22 partner countries. It added that they are leading several activities together to promote interoperability among forces and strengthen the Philippines' capacity for disaster preparedness and response. The embassy said it will also work with local medical professionals to provide treatment for 7,000 patients and conduct more than 200 surgeries. Several teams were going around to the Barangays (Villages) for first aid lessons at the schools as seen in photo top left and several evenings the **US Navy Pacific band**



in combination with the **Philippine Airforce band** of Palawan gave live concerts at several locations in Puerto Princesa City and the surrounding Barangay's (villages). After the Philippines, the PP22 team will conduct missions throughout Oceania and the Western Pacific.



---

**Inséré 30/10/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 30/11/22**

**Fire onboard Surf City (I)**



**February 20 1990**, the American product tanker "**SURF CITY**" departed from Kuwait, carrying a full load of refined products, destined for the Far East. The **SURF CITY** was loaded with 47,151 m<sup>3</sup> naphtha and 23,801 m<sup>3</sup> gas oil. On February 22 the **SURF CITY** was located about 30 miles North of Dubai, United Arab Emirates. During work in the non-gasfree ballast tank on starboard (SB4), a spark in the gas-rich tank caused a very violent explosion. The ballast tank was completely ripped open, the adjacent cargo tanks were damaged, sprangleaks and the leaking naphtha and gas oil flowing from the damaged cargo tanks ignited. Within a very short time the **SURF CITY** was seriously on fire. As the raging fire was so intense and the risk of further explosions so threatening, the crew had to leave the ship. The explosion killed the two crew members working in the ballast tank. Of the two unfortunate victims, nothing has ever been recovered.

The **SURF CITY** crew were taken on board by the American frigate **USS SIMPSON**, which was already escorting the **SURF CITY** in view of political tensions in the Persian Gulf.

At the time of the accident **Piet Sinke**, editor of this **Shippingnewsclippings**, was captain on the self-propelled work barge **TAK300**. **TAK300** was involved in a wreck removal offshore United Arab Emirates. He saw the actual explosion and subsequent blaze. Immediately he called **Smit Tak Salvage**, the salvage department of **Smit International** in Rotterdam. Next thing he did was dispatching **SMIT SUMATERA**, which was working on the same project, towards the casualty.

Very soon **Smit Tak Salvage** department was in contact with the owner of the **SURF CITY**, K.O.T.C. (Kuwait Oil & Tanker Company) and concluded a salvage contract on the basis of Lloyd's Open Form.



In the years 1984 - 1988 I had gained experience with tanker fires in the Persian Gulf during the Iran - Iraq War. February 22 at 1400 hours I received a call from **Smit Tak Salvage** department and was requested to go to the Persian Gulf as salvage master to coordinate the firefighting and extinguish the fire, with the informal remark to at least try to save the ship's scrap value. It was thought unlikely that the fire could be extinguished. Naphtha and gas oil are amongst the low-flash fuels. Very easy to ignite but very difficult to extinguish. At that moment I was just 2 weeks home from a 3 month trip as captain on the tug Smit Belait in the Far East. As I was a person with an adventurous streak, I agreed to Smit Tak Salvage's request. The same evening I flew with a 4 men team from **Smit Fire & Loss** via London to Dubai.

February 23. At 0635 we landed at Dubai Airport. Our local agent quickly guided us through Immigration and Customs. At 0850 we departed from Dubai Creek, aboard the crew boat **ARCTIC EXPRESS**, to the position of the **SURF CITY**. At 1100 we arrived at the position of **SURF CITY**, which was ferociously on fire. Mainly on SB, at the level of the ripped-open ballast tank SB4.



Around the **SURF CITY**, four tugs were fighting the fire using their water fire monitors. This had little to no effect as to extinguish the fire, more of a cooling effect to prevent the fire from spreading. The **HUNTER** and **STRIKER** were anchor handling tugs, owned by K.O.T.C. **SMIT SUMATERA** was a tug of Smit International Singapore and the **IMSALV LION** (a beautiful old tug) was the former **PACIFIC** (built in 1962) of the (once famous) tugboat company Bugsier from Hamburg. We boarded the **SMIT SUMATERA** with our gear. The coordination of the fire fighting started immediately. Everyone was in a random place where it wasn't too hot. In relation to the wind, the **SURF CITY** was in a wrong position. That was first corrected by turning the **SURF CITY** 180 degrees with the help of the **STRIKER** and **SMIT SUMATERA**. After having given each tug a location alongside to cool more efficiently, we boarded **SURF CITY** at 1220 for an initial inspection.

On board the **SURF CITY** I met the representative of K.O.T.C. and a surveyor of the Salvage Association (representative for insurance). Together we made a round over the ship. From ballast tank SB4, the top (the deck) and side shell plate were completely blown away by the explosion. From the adjacent cargo tanks C5 and C6, burning naphtha flowed into the open ballast tank. Burning gas oil flowed out of SB3 into the ballast tank. The Surf City's accommodation was



approximately for 70% damaged by the fire. In the engine room there was about 2 m of water. I was told **HUNTER** and **STRIKER** had carried out a unsuccessful foam attack in the early hours of the morning. Both vessels were out of stock of foam. More foam was ordered through the Smit base in Sharjah. That was supposed to be brought the next morning.

During the afternoon the wind started to increase from a WNW'ly direction bft 5. The **SURF CITY** turned with the bow on the wind, causing the flames and heat to blow from bow to stern over the vessel and tank C7, loaded with gas oil, to start heating up. **STRIKER** was asked to push the **SURF CITY** around so that the wind was coming in abeam from the portside (PS). With the increasing sea state, it was no longer possible to stay alongside for the **HUNTER** and **IMSALV LION** on the windward side. They casted off and manoeuvred near **SURF CITY** to continue their cooling activities. During the night, despite the strong breeze and sea, the cooling continued as effectively as was possible.





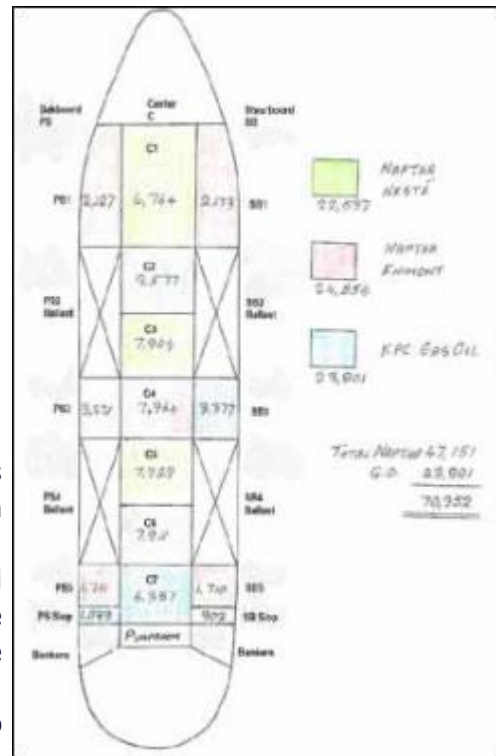
Most of the night I stayed on the **SURF CITY**, giving directions to the tugs to stay in the best possible position so that the cooling remained effective. Winter nights in the Persian Gulf can be cold when winds blow from a NW'ly direction. Tiredness made me cold and

occasionally I crept a little closer to the fire to warm myself. Occasionally I would board the **SMIT SUMATERA** to have something to eat and drink and contact **Smit Tak Salvage** in Rotterdam to report. From 0100 onwards, the crew of the tugs alongside were preparing for the foam attack that was planned for the next day.

February 24. At 0600 **ARCTIC EXPRESS** arrived with 10 tons of foam forming agent. During the morning, the preparations for the foam attack continued. The wind had increased to WNW bft 7/8. The **SURF CITY** was drifting towards the coast of the United Arab Emirates. The sea became rough and the swell began to build up from the NW. At 1000 I decided to turn the **SURF CITY** so that the sea and swell would run into the burning ballast tank SB4 and thus create additional extinguishing capacity. This plan didn't work out because the tugs were moving too violently by the rough sea state and therefore could not push the **SURF CITY** around without causing significant damage to themselves. Shortly afterwards, a few violent explosions took place in tanks C5 and C7. The three people who were at that moment still on board the **SURF CITY** requested to be taken off. I asked them, before disembarking, to drop the **SURF CITY's** anchor. So preventing that the burning ship would drift further to the coast. A burning tanker on the coast of the Emirates would not be appreciated by the authorities.



Because of the weather today's foam attack was called off. The **SURF CITY** was now with the bow in the wind and all flames and heat were going backwards. The tugs couldn't get alongside to cool down. This situation should not last too long. There was a danger that the aft tanks would also explode and caught fire. Thereafter also the engine room, which was still intact, would be damaged and the ship would be fit for demolition.



Earlier today, when alongside the **SURF CITY**, **SMIT SUMATERA's** firefighting pump motor was irreparably damaged and definitely out of order. I asked the captain of the **SMIT SUMATERA** to get ready for towing and put me on board the **SURF CITY's** stern. After I embarked on board I connect the **SMIT SUMATERA's** tow sling on a bollard.

I asked the **SMIT SUMATERA** to pull the **SURF CITY** around with the SB beam on the wind so that the rough sea and swell would run into tank SB4 and the burning tanks. That gave an extra cooling effect and also the heat and flames would no longer blow to the aft. In addition the other boats in the lee on PS could continue their cooling activities.

Later that evening, the strength of the wind abated. At 2230 we boarded **SURF CITY** for inspection with 3 men from the salvage team. The situation was reasonably under control as we could cool effectively, with help of the sea and swell. The tanks around the ballast tank SB4 were fairly warm, not hot. From cargo tank C7, fully loaded with gas oil, the tank cover was blown off by one of the explosions. Luckily, the tank didn't catch fire. We stayed on board all night. Occasionally there were explosions in tanks SB3, C5 and C6. The deck above tanks C5 and C6 began to show cracks on several places. This night also we moved a little closer to the fire because of the cold and fatigue. Around 0300 there was a huge explosion from tank C7 that aroused us from dreaming. Luckily the tank didn't ignite, but the deck above this tank had gotten pretty hot. Striker changed position and concentrated cooling on C7.



February 25. In the course of the night the weather improved, sea and swell quickly subsided. Early in the morning, anchor handling tug **NICE TANGO** arrived on the scene. An anchor handling tug with firefighting capabilities and a full tank of foam forming agent.

In recent days it had been a coming and going of various types of boats that wanted to participate in the salvage, but they were either not suitable or useless and were sent away.

At 0930 there was another heavy explosion in tank C7. Over an area of 8 m2, several cracks had appeared in the deck above C7. This time, tank C7 caught fire. The fire was

quickly contained. Three more times that morning tank C7 ignited, all times we could extinguished the fire in time before it went out of control.

At 0930 there was another heavy explosion in tank C7. Over an area of 8 m<sup>2</sup>, several cracks had appeared in the deck above C7. This time, tank C7 caught fire. The fire was quickly contained. Three more times that morning tank C7 ignited, all times we could extinguished the fire in time before it went out of control.



During the morning it was decided to start at noon a foam attack. At 1200 the tanks C5 and C6 were attacked with the hand foam monitors that had been installed at strategic locations on the deck of **SURF CITY** and were fed from the tugs alongside. After the smoke and flames were reduced **NICE TANGO** and **STRIKER** started to take part at 1245 with their main foam monitors and laid a large foam layer in ballast tank SB4. Through the cracks in the bulkheads of the adjacent cargo tanks foam was sprayed into the burning tanks. At first we thought we were successful with that. But the tugs had difficulties to stay in position and therefore couldn't aim well through the cracks in the bulkheads. Flames continued to leap out of the burning cargo tanks. This couldn't go on much longer. Our foam supply wasn't infinite. By 1330, the foam attack had to be stopped. As the foam layer in the tanks slowly decreased the fire intensified again. All ships went back to cooling deck and tanks. A new plan had to be thought up.

That afternoon, while being on deck of the **SURF CITY**, I saw on the horizon a familiar silhouette of a tug passing by. A Smit ocean going tug towing a jack up oil rig. Later that afternoon, when I was in contact with the manager of the Smit branch in Sharjah, I heard the tug was the **SMIT NEW YORK**, towing a rig to Dubai. I urgently requested that, after delivery of the tow, the **SMIT NEW YORK** be sent as soon as possible to us. I could use the **SMIT NEW YORK** very well. I was familiar with the ship, its capabilities, the salvage equipment that was on board and the Dutch officers. I told him I



would take this up further with **Smit Tak Salvage** department for the official permission. The answer was that I could forget about that. De **SMIT NEW YORK** had to start next month a contract with an offshore company in India. That was more important for Smit than putting out a fire. I was flabbergasted by his answer and very angry about it. **Smit Tak** was a towing & salvage company, not a boat rental company.

In the evening the wind suddenly changed to SE and increased to bft 5. The **SMIT SUMATERA** had to swing around the **SURF CITY** and the vessels alongside had to change their position. During the night an unexpected irregular current appeared and it was very difficult to keep the **SURF CITY** in position and for the cooling tugs to stay in position. I was the whole night busy to give **SMIT SUMATERA** heading directions and reposition the firefighting tugs. That was accompanied by a lot of effort and grumbling by the boat handlers. People worked long hours and got tired. Me too. The situation got dire. The bunker tanks, C7, C6, C5, SB5 and PS4 became very hot. If one of these tanks would flare up, a chain reaction would follow and more tanks would catch fire. I started thinking about plans to move the **SURF CITY**. We were so close to shore and shallow water. It would cause a disaster if the fire got out of hand and the **SURF CITY** would sink here. I called for consultation with the salvage department in Rotterdam to discuss the situation and my plans. I brought up the use of the **SMIT NEW YORK** and called on them to make it free for the **SURF CITY**. They would go higher up in the Smit organization to argue my case.



February 26. During the night, it was also reported from shore that the authorities of the United Arab Emirates were concerned about the burning tanker so close to the coast of Sharjah. Moreover, it was just in front of the palace of the Sultan of Sharjah, who was already starting to ask questions. At 0400 I informed all ships that in the course of the morning we would leave with the **SURF CITY** from the Persian Gulf, into the Gulf of Oman. In the Gulf of Oman there was deeper water and if

the **SURF CITY** was lost and would sink, it would be less harmful than so close to the coast in view of the Sultan of Sharjah. I asked the **IMSALV LION** to prepare for towing. There was an unexpected reply. They couldn't tow, their tow winch was under repair. That was a big setback. The **HUNTER** was asked to prepare for towing. She also reported problems with her tow winch.

Eventually I decided to disconnect the **SMIT SUMATERA** from the stern and use her as towing tug. At 0600 **SMIT SUMATERA** had made a towing connection on the bow of the **SURF CITY**. The **STRIKER** came alongside under the bow, with her stern against the PS anchor chain. Striker's crew were afraid to burn with a cutting torch through the anchor chain. It was too dangerous in their opinion. I climbed down from the forecastle of the **SURF CITY** through the haws pipe along



the anchor chain, took over the cutting torch from **STRIKER** and cut through the link of **SURF CITY**'s anchor chain. After the chain was buoyed off and let go, the **STRIKER** connect her tow line to the Surf City's loose end of the anchor chain. The **HUNTER** was left behind to recover the cut off chain and anchor. She wouldn't come back. **IMSALV LION** stayed behind to take bunkers and provisions and would meet us later.

At 0900 the towage out of the Persian Gulf started in a NE'ly heading, direction Strait of Hormuz. The American frigate **USS THACH** took over the escort services from her sister frigate **USS SIMPSON NICE TANGO** went alongside the **SURF CITY** at SB and cooled the deck of **SURF CITY** as much as possible. The **SURF CITY** followed reasonably, yawing out to one side. The speed was about 3 knots. The fire gradually increased again because there was not enough cooling and occasionally loud explosions occurred. During the morning **Smit Tak Salvage** department informed me of the positive news that **Smit International** top management had whistled back the manager of **Smit Sharjah** and that **SMIT NEW YORK** was available for us. I was a happy man.



As we proceeded towards Strait of Hormuz, many passing vessels came very close to have a look-see, despite regular warnings to all shipping from **SMIT SUMATERA**. I asked the commander of **USS THACH** if he could transmit the warnings for us. That had a good effect, no ship got too close anymore. Another problem occurred. The **STRIKERS**'s tow winch gave problems, hertow

winch brake slipped when more than 30% pulling force applied. She continued towing with limited bollard pull. **SMIT SUMATERA** had to increase to full power to keep sufficient speed in the transport.

1615 the **IMSALV LION** arrived back at the transport, when moving closer to the Surf City she reported that PS and SB slop tanks were on fire, as well as PS5 tank. That was a worrying situation. I had **NICE TANGO** cast off and the 2 towing tugs pulled the **SURF CITY** around so that the sea and swell could run in the burning ballast tank SB4. In this way, lee was created on PS and **IMSALV LION** and **NICE TANGO** could come alongside PS to tackle the fires that flared up. Large quantities of burning naphtha and gas oil washed out of the cargo tanks and into the sea. At 1845, shortly before the manoeuvre was completed, the tow connection of the **SMIT SUMATERA** parted. Around this time, also the news came to me that **SMIT NEW YORK** would arrive at the transport later this day. I decided not to connect the **SMIT SUMATERA** anymore and to wait for **SMIT NEW YORK**

At 2245 the **SMIT NEYW YORK** arrived on our location. There was a change out of people and equipment. I went over to **SMIT NEW YORK** with part of the salvage team. Two men from the salvage team went permanently to the **NICE TANGO**. There had been several miscommunication problems and no orders follow-up from the **NICE TANGO** crew. **SMIT NEW YORK** took over the tow connection from **STRIKER**. **SMIT SUMATERA** was thanked for her services and dismissed. She went back to her original job with **TAK 300**, before heading head over heels to the **SURF CITY** salvage.

At 2330 **SMIT NEW YORK** had connected to the anchor chain and the voyage to deeper water continued. The weather was good. A light Westerly wind, flat sea, no swell. **STRIKER**, **IMSALV LION** and **NICE TANGO** went alongside in strategic places to keep cooling and thus prevent further expansion of the fires. When all this was arranged, I was able to start charging my own battery. I hadn't slept since arriving at the **SURF CITY** on February 23 AM. Before my head hit the pillow, I was asleep.

## To be followed

---

**Inséré 02/11/22 DOSSIER Enlevé 02/12/22**

## **Climate goals: wait for a stricter agreement or take responsibility?**

Posted by savannahweeda

**Every time there is research done on CO2 pollution by a prominent university or leading independent organization, the conclusion is the same: the shipping industry is on its way to become the most polluting industry there is. Some scientists have projected that maritime shipping could account for 17% of total annual CO2 emissions by 2050. And yet, maritime shipping is one of the few sectors left out of the Paris Agreement (PA) on climate change which states that in 2030 greenhouse gas emissions should be reduced by at least 40% compared to 1990. Mainly because it is deemed too complex.**

The European Union is in the process of including shipping in its emissions trading system, but for now it's pretty much up to the industry itself to take action. And then there is the offshore component of the maritime industry, with their own challenges and goals.

### **Carbon emissions**

Carbon Disclosure Project (CDP) is a nonprofit charity that runs the global disclosure system for investors, companies, cities, states and regions to manage their environmental impacts. They estimate that the oil and gas industry and its products account for 50% of global carbon emissions. At the same time, there's a 'green side' to the offshore industry, i.e. the offshore wind and solar energy. The transition towards these renewables form a critical part of meeting the goals of the Paris Agreement, which aims to limit the rise of global average temperatures to well below two degrees Celsius. Decommissioning offshore installations – the safe removal of property and restoration of the environment – is another more or less green step in the right direction.

Although both the oil and gas industry and the wind and solar energy industry come together under the 'umbrella' offshore, they're two very different worlds. And yet, they were brought together by the Paris agreement and the impact of COVID-19.

### **Offshore wind**

With COVID-19 turning the world's economy on its head and oil prices not as high as they used to and more volatile than ever, the oil and gas industry is accelerating its efforts to adapt and evolve. Many companies are exploring partnerships with the offshore wind sector, seeing an opportunity for both hydrocarbon extraction and turbine emplacement to coexist across a wide range of sites. Some of these oil and gas companies want to invest in this sector as a subsidiary to their main business as a way to use existing rig infrastructure for power generation. Others want to power the hydrocarbon extraction processes. And there is of course the need for oil and gas companies to build a portfolio that is resilient to both lower commodity prices and longer-term decline in demand. Whatever their incentive may be, offshore wind is becoming more and more attractive.

The future growth trajectory for offshore wind energy is very different to the oil and gas market. In terms of capital expenditure, offshore wind is rapidly growing, whereas in oil and gas it is decreasing. Although the returns are lower for now, growth in wind is more stable – an attractive prospect for fossil fuel giants beset with visions of their core business collapsing in the next couple of decades. Although there are still some improvements to be made regarding the storage of wind energy, there is zero uncertainty about this energy pipeline. Wind is always there. The number of projects in the field of renewable energy, tidal installations, offshore wind and solar energy is growing. Although this is still a small part of the total investment capital, companies are increasingly being forced to invest 'green' instead of 'black'. Whether it's from a profit or climate point of view. Or both.



### **Innovation**

Where before, offshore wind farms heavily depended on subsidies, this has gradually changed over the last years. It is now becoming a self-supporting mature industry and a continuous process of innovation is underway to increase capacity and efficiency. Of all the energy generated by windmills, a significant amount is lost during transport to land. A lot of research is therefore being done on how this energy loss can be limited. Every megawatt that can be saved in this way per year provides companies with enormous profits in the long run. This also means that the costs of building an offshore wind farm in fewer years can be recouped sooner, which makes these projects more interesting for investors. And because of this optimism, the scale of these projects is getting bigger and bigger, which makes it even cheaper.

An interesting development here, is that the volatile behavior of wind and the solar based energy generation is not an issue anymore. Larger storage capacity and smart grid connections are reducing the impact of non-wind or non-solar periods. In addition, the



insurance industry also developed new products to compensate for longer non-wind and non-solar periods resulting into large income losses.

### **Shipping industry**

Where the need for change is getting more and more urgent for the oil and gas industry, that isn't really the case for the shipping industry. And without any big incentive imposed by the Paris Agreement, it is now mainly a question of 'Do we take our responsibility and do what's right, before 'Paris or Glasgow' tell us what we need to do'? When the International Maritime Organization (IMO) was founded, an organization consisting of stakeholders from the maritime sector, this should have been one of the questions. In practice, however, the carbon elephant was acknowledged for years, but ignored. This has significantly changed the past two years and at its June 2021 meeting the IMO agreed to lowering ships' carbon-intensity by 2% a year from 2023 to 2026 and ban the use of heavy fuel oil in the Arctic starting in 2024. But because there is still a waiver-option, allowing some ships to continue using it there until 2029, the net effects are to be seen.

### **A trend going in the wrong direction**

While there has been plenty of talk about the need for the aviation industry to reduce their carbon footprint, there has been less mainstream coverage of the shipping industry. It looks like 'aviation' has better PR, because the shipping industry actually made the biggest progress. But there's plenty more progress to be made. The global shipping industry accounts for more than one billion tons of emissions each year – almost three per cent of the global total – a similar amount to aviation. And considering that ships transport more than 90 per cent of goods that are traded, and include everything from cargo ships and oil tankers to passenger ferries and fishing boats, it is not a huge surprise that the greenhouse gas emissions rose by nearly 10 per cent between 2012 and 2018. Even if this emission increase was corresponding to a similar increase in the volumes of shipping, it is a trend that is going in the wrong direction. If nothing is done, there is no way the emissions will be cut by 45 per cent by 2030, let alone achieve net zero emissions by 2050.

### **Sailing own course**

The Netherlands didn't wait for the IMO or stricter PA-rules. The government, port authorities, maritime sector, shipping and transport organizations, banks and research institutes joined forces to promote sustainability in the shipping sectors. In the Dutch Reflection on the Green Deal these parties have set down ambitious goals for the sea and inland shipping sectors. By 2030, CO2 emissions by the inland shipping sector must be reduced by a minimum of 40 per cent, whilst its operations must be virtually climate-neutral by 2050. The maritime transport sector raised the bar even higher and aims to reduce the sea shipping sector's emissions by 70 per cent by 2050. By comparison: the global goal is 50 per cent.

There are other Dutch initiatives as well, like the construction of the hydrogen vessel – giving more impetus to improving the sustainability of inland shipping – and the collective efforts in the northern border region. There, the Netherlands and Germany (Hamburg region) are fully committed to explore alternative fuels and innovations with 5G, drones and connected and automated mobility. The region has everything to become Europe's testing ground for innovations in the field of green and smart mobility. Cross-border rail links with Germany contribute to regional employment and activity.

At the same time, there is already a significant untapped potential to reduce shipping emissions cost-effectively.

Many technical and operational measures, such as slow steaming, weather routing, contra-rotating propellers and propulsion efficiency devices, can deliver more fuel savings than the investment required. There is also a lot of experimenting done with electrification; zero- or low-carbon fuels such as hydrogen, natural gas, ammonia and biofuels, and power sources such as fuel cells and solar, wind and wave power. Electrifying a ship means

replacing its traditional mechanical systems with electrical ones. Some fleets have already electrified propulsion and cargo handling.

Hybrid power systems, on the other hand, integrate different power-generation mechanisms, such as engines and batteries, to leverage their complementary characteristics. Both are key to cleaning up the industry's emissions. It allows engines operating on fossil fuels to be either replaced by alternative power generation technologies, or downsized and modified for low-emissions operation. It also allows ships to connect to electric power while in port, reducing their emissions from idling. The main challenge lies with the electricity grid and infrastructure. Power and boosting stations are not always available.

### **Broaden the perspective**

But no matter where you are in the maritime spectrum, a major stumbling block for the energy transition is financing. Especially after the COVID-19 crisis, there is little to no money available, especially for smaller companies, to make the necessary investments. All working capital is used to keep the business running. It is therefore a challenge for many companies and sectors to think creatively and work together to be able to participate in the energy transition. In order to achieve the climate goals in a cost-effective and efficient way, we must look at what is possible. A first step is to enter into discussions with various parties, such as large cargo owners, investors, risk consultants, entrepreneurs, municipalities and financiers, about the wishes and possibilities for the future. Together you have a better overview of where profit can be made in the entire chain. This broader perspective provides more room for finding creative solutions.

### **'Cross-sector co-creation' companies**

Innovation combined with this 'new' perspective can accelerate the reduction of carbon emissions for both shipping and offshore companies. We see that there is more and more collaboration across sectors on new initiatives. Through this 'cross-sector co-creation' companies can learn a lot from each other about how to deal with the energy transition. For example, in the realization of offshore wind farms, which is a relatively expensive affair. To make these investments profitable, offshore solar farms are increasingly included in the concept of a wind farm. This means that solar panels will be placed in the spaces between the wind turbines. That way, the available space is used much better, because no ships pass between the windmills anyway. In addition, it is more efficient, because the expensive export cable can now also be used for the generated solar energy to bring the energy ashore. You can already see that these export cables are linked to the transport cables for gas or hydrogen. Everything to increase efficiency and reduce costs. But because there are new risks associated with this process, the risk management component should always be taking into consideration.

There is no doubt that the need for 'greenification', and more specifically, the Paris Agreement is the main driver for all the innovations and the new paths that big oil and shipping companies have taken. But it's still business and a major, global one. When there is no fair level playing field, like when China or Russia are ignoring the climate rules for profit, the transition will fail. In addition, it is important to note that there are more drivers than regulation, law and treaties. The consumer is more and more often asking for sustainable and ethically responsible products. And when major companies are greening their supply chains, shipping companies have to follow. In short, every link in this giant maritime supply chain plays its part. Like they say in sports: a team is only as strong as its weakest link. The same goes the maritime industry: the stronger each link, the sooner we will reach our CO2 goals.

---

**Inséré 03/11/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 03/12/22**

# LNG traders absorb huge losses after supply outages

**By Ron Bousso and Marwa Rashad**

Major energy traders are taking hundreds of millions of dollars in losses as they scramble to plug a liquefied natural gas (LNG) supply gap after several outages hampered efforts to fill European storage ahead of the winter heating season. Unplanned disruptions at LNG plants in the United States, Nigeria and Australia have wrong-footed traders, including BP and Shell, forcing them to pay inflated costs for alternative supplies.

In a market already struggling to meet global demand for natural gas after Russia sharply reduced pipeline supplies into Europe, the lost LNG cargoes which can be transported by ship, have pushed global prices sharply higher in recent months. BP (BP.L) took a more than \$500 million hit to replace LNG cargoes lost after a sudden shutdown of the Freeport LNG plant in Texas in June, industry sources told Reuters. Freeport, the second-biggest U.S. LNG export plant, supplies BP with 4 million tonnes per year from a total portfolio of 18 million tonnes, BP Chief Financial Officer Murray Auchincloss told Reuters. "Freeport does create an impact in the quarter and we've provided for that for the year," Auchincloss said. The company had deducted the expected costs from its second-quarter profit, but Auchincloss did not specify costs. A BP spokesperson declined to comment on the loss figure.

France's TotalEnergies also said it would replace eight cargoes of LNG it was scheduled to receive from Freeport by buying in the spot market in the third quarter of the year. It was unclear how much the replacement cargoes would cost TotalEnergies. Freeport produces 15 million tonnes of LNG per year. Traders typically sign long-term offtake agreements with LNG producers and agree on separate deals to supply consumers with cargoes from their global portfolios. It's rare to use plant outages to justify not supplying consumers through what is known as force majeure.

Shell, the world's largest LNG trader with a 20% market share, cut its LNG production volumes in the second quarter by 4%, mainly due to supply losses from the Sakhalin-2 plant in Russia, where it exited operations after Moscow's invasion of Ukraine in February. The company continues to receive LNG cargoes under existing long-term deals with Sakhalin-2, a company spokesperson said. But the future of the contracts is shrouded in uncertainty after Russia gave foreign investors in the project one month to claim their stakes in a new entity that will replace the existing one. Shell Chief Executive Ben van Beurden said it was "highly unlikely" Shell would join the new entity. The supply loss impacted Shell's second-quarter profit by around \$200 million in the quarter, according to estimates by industry sources. Shell declined to comment on the figure. On top of that, Shell and its partners lost LNG production at the giant Prelude floating LNG off the western coast of Australia after shutting it down amid a pay dispute. Nigeria's huge LNG export terminal on Bonny Island has also seen output declines in recent months as a result of a shortfall in natural gas supplies due to rampant theft and sabotage to oil and gas pipelines. The money lost is dwarfed by enormous profits both BP and Shell recorded this year on the back of soaring refining margins and high oil and gas prices. But lower availability of LNG has pushed benchmark prices to record highs as Europe sought to ramp up imports rapidly to replace lost Russian pipeline natural gas. At current prices, an average cargo of LNG would cost around \$100 million in the spot market. European LNG imports from January to July surpassed a record 100 billion cubic metres (bcm), or 75 million tonnes (Mt), almost reaching the level observed through the entire 2021, according to Nnenna Amobi, senior LNG analyst at Refinitiv. Around 35% of total European imports were received from the United States in July, versus 43% in June, mainly due to the loss of Freeport cargoes. The global LNG market reached 380 million tonnes in 2021, according to Shell.

**Inséré 04/11/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 04/12/22**

## **Nieuwpoorts schip Watson heeft nu werkende motor**



De restauratie van de Nieuwpoortse Reddingboot 2 komt in een stroomversnelling terecht. Met de herinstallatie van de volledig gereviseerde motoren werd een belangrijke mijlpaal bereikt.

Nu wordt gefocust op de schilderwerken aan de houten scheepsromp. Na de zomer volgen vaartesten. Wie de scheepswerf nog wil bezoeken, kan dit nog gratis doen vandaag 14 augustus 2022.

De twee Ferry-dieselmotoren terug doen draaien, was van bij het begin van de restauratie een prioriteit. Alleen met vlot werkende machinerie kan het schip opnieuw varen en wordt het meer dan een statisch museumobject. De bakboordmotor was in 2021 verwijderd om door specialisten ter zake te worden nagekeken. Zij hebben de motor volledig gedemonteerd, hersteld, gereinigd en tenslotte in elkaar gezet vóór de terugplaatsing. Hierbij werden vervangstukken gebruikt van de motoren van de Zeebrugse Reddingboot 1, het zusterschip van de Nieuwpoortse Watson. Doorheen de hele restauratie bleef het andere exemplaar, de stuurboordmotor, in de Reddingboot 2 zitten. Met heel veel geduld werd geprobeerd om deze ter plekke aan de praat te krijgen. Na het veel gesleutel kwam deze motor langzaam terug tot leven. Naast het belang van de motoren om het schip terug aan het varen te krijgen, is het behoud van deze ingewikkelde stukken techniek ook belangrijk voor de erfgoedwaarde van de Reddingboot 2, verklaart burgemeester Geert Vanden Broucke: "Stap per stap krijgt de Nieuwpoortse Watson zijn grandeur van weleer terug. Er wordt voortdurend gekeken om elk mogelijk detail te doen kloppen, zelfs wanneer dat extra werk vergt. Zo zou het gemakkelijk geweest zijn om de bestaande motoren te vervangen door splinternieuwe exemplaren. Maar de motoren zijn het kloppende hart van het schip. Ze ondoordacht verwijderen, zou compleet afbreuk doen aan het authentieke karakter van de 'Reddingboot 2'. We willen immers terug naar de meest oorspronkelijke versie van het schip."

---

**Inséré 06/11/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 06/12/22**

## **Strand Gidsje. Vlaamse Kust Van Gravelines tot Cadzand**

**BOEKBESPREKING door : Frank NEYTS**



### **Nieuwe strandgids uit met 100 meest voorkomende aanspoelsels**

Op vrijdag 2 juli stelde de Belgische Provincie West-Vlaanderen haar nieuwe pocketgids over strandvondsten voor. De pocketgids werd vanuit het Provinciaal Bezoekerscentrum Duinpanne in De Panne uitgewerkt en bevat heel wat informatie, foto's en tekeningen over de 100 meest voorkomende aanspoelsels op het strand. Met de vernieuwde gids richt de Provincie zich op toeristen, leerkrachten en natuurgidsen die interesse tonen in de vloedlijn en strandvondsten.

De eerste gids over het strand werd 15 jaar geleden uitgebracht en is nu volledig herwerkt in samenwerking met lokale partners en experts,

zoals De Strandwerkgroep België, natuurgidsen en CPIE Flandre Maritime uit Frankrijk.

### **100 soorten**

De gids bevat info over schelpen zoals Zaagje en Nonnetje of over het rugschild van de Zeekat. De gids telt 100 beschreven soorten, aangevuld met actuele info en tips over strandafval, rustende zeehonden, gewonde vogels en wilde dieren. Bijzonder is dat er ook heel wat nieuwe soorten opduiken in dit gidsje. Het bewijst dat de klimaatsverandering en grote bedrijvigheid in de Noordzee heel wat invloed heeft op het onderwaterleven.

### **Nederlandstalige, Franstalige en Duitstalige versie**

De Nederlandstalige versie van de nieuwe pocketgids telt 94 pagina's en kost 5 euro. Hij kan aangekocht worden in het Provinciaal Bezoekerscentrum Duinpanne (De Panne), in het Zwin Natuur Park (Knokke-Heist), in het Provinciaal Informatiecentrum Tolhuis (Brugge) en de toeristische diensten van De Panne, Koksijde en Veurne. Lezers uit het buitenland die een exemplaar willen bestellen, kunnen dit via deze link: <https://webshop.west-vlaanderen.be/strandgidsje.html>. Er komt sowieso €2 verzendkosten bij, binnen- of buitenland

**Een Franstalige en Duitstalige versie volgen in het najaar (herfstvakantie 2021).**

**[www.duinpanne.be](http://www.duinpanne.be)**

---

Inséré 06/11/22 DOSSIER Enlevé 06/12/22

## Russia Hands Over 'World's Largest, Most Powerful' Nuclear-Powered Icebreaker To State Atomic Energy Corporation

Russia's first serial project 22220 nuclear-powered icebreaker known as **SIBIR**, was handed over to state atomic energy corporation Rosatom for exploitation on Friday.



"On

December 24, the ceremony of signing of the Delivery-Acceptance Act of the first serial universal **Project 22220 SIBIR** nuclear-powered icebreaker took place in Baltic Shipyard, St. Petersburg," the corporation said in a statement. After necessary documents are completed and preparations for the winter-spring navigation are made, the icebreaker will leave St. Petersburg for the port of Murmansk, according to the statement. The keel laying of the ship took on May 26, 2015, and the icebreaker was floated on September 22, 2017. Universal nuclear-powered icebreakers **URAL, YAKUTIA**, and **CHUKOTKA** are currently under construction at Baltic Shipyard too, with all of them named after Russia's regions. Project 22220 nuclear-powered icebreakers are to date the most powerful and the largest in the world. The ships ensure Russia's leading position in the Arctic. The icebreaker is 173.3 meters (568.6 feet) long and 34 meters broad with a 33,500-tonne displacement.

### Can Russia's Arctic Game-Plan Outdo US' In The Indo-Pacific?

While global headlines continue to focus on Russia's "aggressive postures" against Ukraine, Moscow seems to be slowly and steadily playing its geopolitical game in the Arctic, by emphasizing the importance of the accessibility to Arctic ports and further developing the shipping lanes of the Northern Sea Route (NSR), connecting the Pacific and Atlantic.

With the active support of China in this game, Russia is now wooing Japan and South Korea, with the obvious aim of weakening the US plans in the construct of the Indo-Pacific. As luck would have it, the Russian game-plan has got a further boost with the recent week-long jam of the Suez Canal that began on March 23, when the ultra-large Golden-class container ship Ever Given (weighing 250,000 tons), en route from Malaysia to the Netherlands, ran aground cross-ways, resulting in the lodging of the massive vessels along both embankments of the waterway.

It is said that every day the blockage costs the global economy approximately \$9.6 billion. Besides, as the Suez Canal serves as the main transportation route for hydrocarbons being

shipped from the Middle East to the European Union and the United States, the blockage of the tankers temporarily raised global oil prices and bred uncertainty among investors.

### **The Northern Sea Route**

Russia defines the Northern Sea Route as a shipping lane from the Kara Sea to the Pacific Ocean, specifically running along the Russian Arctic coast from Kara Gates strait between the Barents Sea and the Kara Sea, along Siberia, to the Bering Strait. The Northern Sea Route has a number of alternative passages and routes between Novaya Zemlya and the Bering Strait.

The NSR is expected to give Russia enormous strategic and commercial benefits. For instance, as compared to the Suez Canal route, the estimated shipping through the NSR will reduce the distance between Shanghai and Rotterdam (Europe's largest commercial port in the Netherlands) by almost 2,800 nautical miles or by 22 percent. This route is also likely to reduce the transportation cost by 30 to 40 percent.

Similarly, while a container ship from Tokyo to Hamburg (Germany's major port city) sails for about 48 days via the Suez Canal, it can cover the same distance by about 35 days via the NSR. Russian analysts say that while an estimated 12 percent of world maritime trade passes through the Suez Canal and although this proportion cannot be ignored, the route must not be made indispensable; the world cannot be over-dependent on the Suez and must have alternative ways.

Of course, there is the Israel-UAE alternative canal plan to connect Israel's Red Sea port of Eilat to the Mediterranean, but it will prove very costly. According to experts, digging canals along the approximately 250-kilometer (155 miles) eastern end of the Sinai peninsula by cutting through hills hundreds of meters high will take an investment of over \$100 billion.

In contrast, the Suez Canal is 193 km. In fact, Egypt, which owns the Suez Canal, can build a new canal parallel to the Suez Canal or expand the existing one at a third of the Israeli-UAE project cost. Citing the above factor, Russian analysts like Alexei Zubets, the director of the Institute of Socio-Economic Research at the Financial University Under the Government of the Russian Federation, argue that although the Suez Canal has heretofore been the world's most reliable transportation artery, its reputation has now been shaken, giving opportunities to the NSR.

### **Climate Changes Challenges**

Of late, Moscow is also minimizing the uncertainties related to the seasonal state of the northern polar icecap and the Arctic transit capabilities of shippers. It says that global climate change has gradually boosted the competitiveness of the NSR. According to a Russian study, the year 2020 broke yet another record in terms of temperatures, and the Arctic icecap has decreased by five to seven times in comparison with the 1980s. As a result, the area of ice coverage in the Arctic Ocean reportedly shrank to a record low of 26,000 square kilometers last year. This, in turn, has made the NSR more and more navigable, with lesser need of the icebreakers, of which Russia, incidentally, has the largest fleet in the world. In any case, almost all the merchant ships of today are well-equipped with ice-breaking capabilities, enabling them to make their voyages over the Northern Sea Route by themselves, Russians argue.

They are pointing out how a Russian ship transporting LNG from Yamal, one of Russia's largest natural gas fields on its northern coast, to China, made its return journey between January 27 and February 19 last year, in the middle of winter and without the need for icebreaker assistance.

They also say that despite Western shipping companies showing their hesitance, the world's largest container shipping company, Denmark's Maersk, started using this route three years ago.

## **China's Interest In The Northern Sea Route**

Similarly, China, one of the first countries to try this route for commercial purposes, has been sending an increasing number of ships to Europe via the Northern Sea Route since 2013. Japan and South Korea, two of the leading industrial nations in the region, have also started using the northern route. In sum, Russians argue that the NSR is no longer an obstacle for maritime transport and that it has become increasingly attractive. They are confident that as per President Putin's plan, announced in 2018, the average annual cargo volume transported via the Northern Sea Route will be 80 million tons by 2024 and may reach its full capacity by about 2030.

Obviously, as is the case with Egypt because of its Suez Canal, Russia will gain the most once the NSR becomes fully functional throughout the year, not only during the summer months as is mostly the case at the moment. It will attract foreign investments in the Arctic region that is believed to have 13 percent of the world's unexploited oil, 30 percent natural gas, and 20 percent of liquid gas, not to talk of other minerals and rich bio-resources.

With Russia's growing ties with China, it is not surprising that Beijing has shown great interest not only in the development of the Arctic region but also NSR. With the incorporation of the Polar Silk Road into the Belt and Road Initiative (BRI) network, China is rapidly emerging as the major non-Arctic actor in the region. Contributing to the development of commercial shipping in the North, China aims at the diversification of its trade routes and linking itself with Arctic countries by a network of maritime corridors through the NSR. That will bring it closer to European as well as American markets and lessen its vulnerabilities in the Indian Ocean and make the Malacca straits that much less vital.

## **Will Indo-Pacific Lose Relevance?**

In other words, a fully functional NSR may alter the strategic balance between the Indian and Arctic Oceans, by making the availability of oil and gas cheaper for the main consumers in Europe and East Asia (China, Japan, and South Korea). Once this happens, the Indian Ocean, or for that matter the Indo-Pacific, may have reduced global relevance.

However, the above scenario is still in the realm of possibilities because of three questions for which there are no easy answers:

First, the NSR will be economically attractive provided there are good local infrastructures, for developing which Russia does not have adequate funds of tens of billions of dollars (based on conservative estimates). Will China help Russia in this, without attaching strings. Secondly, will not the expanding US sanctions on Russia make the Bering Strait, which separates Russia from the United States physically, a dangerous bottleneck and thus minimize the commercial competitiveness of the NSR? Thirdly, is it safe to make the NSR an important transportation artery in a region of ecological tragedies because of the melting of the permafrost in the High North?

**Source : eurasiatimes**

---

**Inséré 07/11/22 DOSSIER Enlevé 07/12/22**

## **Burning questions remain over fire safety**

**By : James Baker**

LARGE fires on containerships are newsworthy events that gain attention even outside the world of shipping.



In the past year, however, there has been a dearth of these incidents. With the exception of the fires on board X-Press Pearl and Zim Kingston, the news has been mercifully free of containership conflagrations.

"In one sense, if I was in a particularly optimistic mood, I could say the situation must have improved because we've seen really high volumes of containers moved and no spike in incidents," TT club risk management director Peregrine Storrs-Fox told Lloyd's List.

Yet while there has not been a rash of larger incidents, there are plenty of reports of small-scale fires and of the misdeclarations that often lead to fires still going on. "We get anecdotal evidence of misdeclarations and also hear through various sources of a number of small fires continuing to happen, any one of which could be a large one, which is always a problem when you have a ship full of containers," Mr Storrs-Fox said.

In 2019, the number of major incidents was close to one a month. However, amid all the chaos in the containerised freight sector, this appears to be one metric that has improved in the past two years. Yet supply chain disruptions have brought about their own set of risks. "The operational constraints we see all over the world are not actually preventing or causing container fires, but they have brought up a new kind of risk, which is that of long-standing dangerous goods containers," said Hapag-Lloyd senior director Ken Rohlmann. As supply chains have snarled up, increasing volumes of cargo are sitting in transit for ever-longer periods. While this is a logistical nightmare for an inert cargo such as sports shoes, when it comes to dangerous goods, delays can be more perilous. "I have asked chemical manufacturers how long-standing affects their commodity and there was no answer," Mr Rohlmann said.

"No one had really thought about that. And it is not just commodities that are stabilised for a certain period of time, but also generic commodities like paint. What happens to 20 tonnes of paint if it is standing for 60 days in the sun in the Middle East?" It is a valid question.



The casualty report into the fire on board **MSC FLAMINIA** found that one of the contributory causes was the storage of a chemical compound for 10 days in hot weather conditions that hastened its deterioration.



And while it is more likely that poor packaging caused the fire on board **X-PRESS PEARL**, the container responsible is understood to have been held at port for 60 days before it was loaded. The delays represented a “new kind of risk”, Mr Rohlmann said. “It is a question that has not been asked before because the problem did not exist,” he said.

“Now, with these interruptions to the supply chain, we see more and more stranded dangerous goods containers. You have a commodity where you don’t know how the delay may affect the chemical properties. We need to discuss and evaluate the risk.” Mr Storrs-Fox is also concerned about the delays in shipping and their impact on safety. “Unless delays have been taken into account up front, there is a risk that cargo that is protected by a chemical inhibitor or refrigeration might deteriorate to the extent that it becomes more hazardous,” he said. “Chemical inhibitors are time-based. If they take that into account, knowing a container is going to be held off for 50 days, and add the right amount, that may be fine. But it is not the most straightforward calculation and you need to be careful, as with all aspects of dangerous goods.” On top of the new risks from delays, the problem of undeclared and misdeclared cargo remains a threat to safe shipping. With the massive volumes that carriers handle, it is impossible to check every container has the contents declared on its bill of lading. Hapag-Lloyd pioneered the use of software to check documentation against key words that could identify potential risks and has recently moved over to using Exis Technologies’ Hazcheck Detect, a screening tool that checks booking data to identify suspicious items. “We found that what was good for us as Hapag-Lloyd was only half the truth, as it was an industry-wide problem,” Mr Rohlmann said. “The containers that I rejected because they were detected could just go with another carrier and, because of compliance laws, I am not allowed to warn that competitor.” As Exis is the software arm of the US National Cargo Bureau, however, this problem of not being able to warn partners and rivals has been eliminated. “By using one common industry solution hosted by a neutral body, we can overcome the compliance issue of naming and shaming fraudulent customers,” Mr Rohlmann said. “I report my findings to that neutral software provider and, when that customer goes to another user of the software, the provider can feedback that the container has already been detected without sharing any competitive information. That way we can warn others about a container that has been misdeclared.” Mr Storrs-Fox is also in favour of wider adoption of this sort of solution.

“This is an industry solution and there is value in everyone having the same platform and doing the same checks because then we’re less likely to be caught out,” he said. “If carriers are on the same page, using the same methodologies, they are likely to be able to stop shippers getting away with misdeclarations.” However, he adds that the real work comes with the follow-through process. «It is not just rejecting the box, but working with the shipper to ensure there is an improvement process,” he said. “Screening is valuable, but it is how much resource and effort can be put in to ensure there is that full circle that brings improvement. «Mr Rohlmann would also like to see more done to prevent the problem at source. “We have started developing best-practice guidelines in order to reach out to the

smaller shippers, those that are putting a steel coil in a container or who don't know how to stuff charcoal," he said. "We are not gaining any safety by just rejecting commodities. We only gain safety by opening the doors and finding good, safe solutions with everybody in the supply chain. "The cargo will find its way, independent of what we do or don't do, so we need to guide people in the right direction. «Knowledge is key and the more transparent we are, the more we can take precautions and prevent container fires. «source : lloydslist

---

**Inséré 08/11/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 08/12/22**

## **In Botlek Stores konden zeelieden in Rotterdam terecht voor snacks, souvenirs en erotica: 'Het is ten onder gegaan aan hebzucht'**

**Door : Irene de Zwaan**

Botlek Stores, hét warenhuis voor zeelieden in Rotterdam, is failliet. Daarmee verdwijnt een winkel waar een allegaartje aan spullen werd verkocht en die bovenal diende als ontmoetingsplaats voor mannen ver van huis.

Het was een uitstapje dat bemanningsleden van containerschepen steevast bovenaan hun lijstje hadden staan als ze aanmerden in de Rotterdamse haven: een bezoek aan Botlek Stores. Het in alle uithoeken van de wereld bekende warenhuis 'aan de wal' had alles in huis waarvan een zeemanshart sneller gaat kloppen. Snacks en alcohol, maar ook fitnessapparatuur, koffers, tabak en seksspeeltjes. Voor het thuisfront waren er souvenirs te koop in de vorm van barbiepoppen of parfum – allemaal belastingvrij.

Botlek Stores was, kortom, een begrip. Op YouTube zijn filmpjes te vinden van Filipijnse en Chinese zeelieden terwijl ze opgetogen in de pendelbusjes stappen die speciaal door de winkel beschikbaar werden gesteld, om vervolgens nóg opgetogener met hun buit weer aan boord te gaan.

Aan al die blijheid is nu een einde gekomen: Botlek Stores is niet meer. Op 2 augustus is door een aantal medewerkers met succes het faillissement aangevraagd, nadat er achterstanden waren ontstaan in de uitbetaling van de lonen. 'Het onderzoek naar de oorzaak hiervan loopt nog', is het enige dat curator Justin de Vries van het Rotterdamse advocatenkantoor LVH erover kwijt kan.

### **Goede zaken**

Botlek Stores werd in 1960 opgericht door Harrie Dekker ('H.G. Dekker senior'), een handige ondernemer die tijdens de wederopbouwjaren in eerste instantie met het winkeltje Toko Sint Job was neergestreken in de Rotterdamse Sint Jobshaven. 'In dat gebied stonden veel kranen en daartussen liepen allemaal mannen, met name Aziaten, die voor een broodje, havenarbeidspulletjes of souvenirs in de toko terecht konden', zegt Tom Dekker (67), een zoon van Harrie.

Toen het naburige industrieterrein de Botlek werd uitgebreid met een petroleum- en chemiehaven, rook Harrie Dekker nieuwe kansen. Hij liet kort na elkaar twee panden bouwen, een aan de Botlekweg en later aan de Theemsweg, waar hij volgens hetzelfde 'seamen shop'-concept een winkel runde. De zaken liepen zo goed dat de winkel werd uitgebreid met een extra verdieping. Na het overlijden van Harrie nam de oudste zoon Peter in 1984 het roer over. Ook Tom bleef vanaf de zijlijn betrokken: Botlek Stores was de trots van de familie.

Maar na decennia van succes begon de klad erin te komen. Rederijen hadden het personeelsbestand flink teruggeschroefd om het hoofd boven water te houden. 'Van de tien à vijftien man die nog aan boord verbleven, was de ene helft aan het werk en de andere helft lag een beetje te slapen, want die had er dan net een nachtdienst op zitten', zegt Tom Dekker. 'De spoeling werd erg dun.'

Schepen lagen bovendien steeds korter in de haven, waardoor de bemanning minder tijd had voor uitstapjes naar de wal. En toen brak tot overmaat van ramp de coronapandemie uit en mochten de zeelui helemaal niet meer van boord. Botlek Stores sloot tijdelijk zijn deuren.

### **Casino, nachtclub, dames**

Eigenaar Peter Dekker had zijn winkel al verkocht voor die laatste crisis. Nadat jarenlang niemand zich had gemeld, was hij uiteindelijk uitgekomen bij Bas van Poppel, een zakenman uit Wassenaar. Van Poppel wilde een nieuwe koers varen, die zich volgens Tom Dekker het best laat omschrijven als 'megalomane plannen die niet uitvoerbaar waren'. 'Een casino, nachtclub, dames – alles is de revue gepasseerd.'

De prijzen werden volgens Dekker omhoog gegooid en personeelsleden kregen hun salaris nog maar voor een deel of helemaal niet meer uitbetaald. Een oud-medewerker, die uit angst voor represailles, niet met zijn naam in de krant wilt, bevestigt dit verhaal. Het bedrijf, zegt hij, is bezweken door mismanagement.

Uit verslagen van de Rechtbank Rotterdam blijkt dat ten minste twee medewerkers langs juridische weg voor elkaar kregen dat hun achterstallige salaris alsnog werd uitbetaald. Bas van Poppel was dinsdag niet bereikbaar voor commentaar; de nummers die op de website van de winkel staan vermeld, zijn uit de lucht gehaald. Op 22 februari van dit jaar bracht de Fiod een persbericht naar buiten over doorzoekingen in een woning en drie bedrijfspanden in Wassenaar, Rotterdam en Valkenswaard. Er werden twee verdachten aangehouden, onder wie 'een 57-jarige eigenaar van een bedrijf dat schepen en hun bemanning bevoorraadt'. De Fiod vermoedt dat de verdachten btw-vrije goederen die op papier aan schepen werden geleverd, in werkelijkheid tegen een zacht prijsje aan supermarkten, nachtwinkels of particulieren doorverkochten. 'Met deze frauduleuze constructie is de Nederlandse staat mogelijk minimaal 1,6 miljoen euro aan accijns en btw misgelopen', staat in het persbericht. Een woordvoerder van de Fiod, die niet wil bevestigen of het inderdaad om Botlek Stores gaat, laat weten dat het onderzoek nog loopt en dat de verdachten inmiddels op vrije voeten zijn gesteld.

### **Hebzucht**

Dat Botlek Stores uit het Rotterdamse havengebied verdwijnt, is 'heel erg triest', zegt Dennis Woodward, die zich als havenpastor om het lot van de zeelieden bekommert. De winkel vervulde volgens hem een belangrijke sociale functie, in een tijd dat het isolement onder bemanningsleden juist almaar toeneemt. Hij wijst op het teruglopen van het aantal zeemanshuizen: ontmoetingsplaatsen aan de wal, waar zeelieden terecht kunnen voor een kop koffie, een luisterend oor en gratis wifi. 'Voor bemanningsleden was Botlek Stores echt een uitje: even weg van het schip.' De welzijnsfunctie die zeemanshuizen vervullen, heeft de winkel volgens Woodward onder het nieuwe management niet op zich willen nemen – ondanks zijn pogingen om de pendelbusjes ook in te zetten voor uitstapjes in de omgeving of door een praathoekje in te richten. 'Ze waren vooral geïnteresseerd in dollars, niet in de mens', zegt Woodward. 'Botlek Stores is helaas ten onder gegaan aan hebzucht.' Dat de winkel die zijn vader ooit met zoveel verve heeft opgezet op deze manier aan zijn einde is gekomen doet pijn, zegt Tom Dekker. 'In al die jaren hebben we nooit een boze klant gehad en nu is de winkel dicht. Het zal een groot gemis zijn voor zeelieden.'

**Bron : de Volkskrant**

---

Inséré 10/11/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 10/12/22

## Fire onboard Surf City (II)



During the night the wind picked up and became Easterly bft 5/6. Flames and heat gushed over the PS aft of the **SURF CITY** It was not possible to alter course to a more favourable heading in the Strait of Hormuz because the transport was very close to the Oman coast. An Omani navy vessel joined the **USS THACH** in escorting us.

February 27. At 0200 it was reported that SB5 cargo tank and PS slop tank were on fire. **STRIKER** went PS alongside and noticed that the tanks were not on fire but that gases from these tanks escaped through the tank head and flared. 0600 the wind was NE'ly bft 6, a rough sea and light swell. Not all tugs could stay alongside, also the course could not be changed because of our position.



At 1230 we finally could change course and the tugs could come back alongside to start cooling more efficiently.

In the course of the afternoon an inspection round was made on the Surf City. The result didn't look good. Fire in C5, C6, C7, PS5, PS slop tank, SB5 and SB slop tank. The steel deck began to collapse in various places due to the heat. The cracks in the deck got larger. The level of water in the engine room had increased by 30

cm. There was a fuel oil leakage from PS bunker tank in the engine room due to a crack in the bunker tank. Probably caused by one of the tugs lying alongside during the firefighting. That didn't always went smooth and easy.

By the end of the afternoon we were out of the Strait of Hormuz. The wind had weakened to NE bft 3 and the tugs were able to remain alongside again. The danger now was that the flames and heat swept over tank C4. This tank was still intact, and I wanted to keep it that way.

Just after 2000, a violent explosion occurred in tank C6. The longitudinal bulkhead between C6 and the adjacent ballast tank SB4 was gone and the deck above C6 collapsed. Burning naphtha now floated on the water and along the ship's hull backwards. The **NICE TANGO** had to leave its position at SB aft because of the burning naphtha on the water. With a lot of encouragement I was able to keep the **NICE TANGO** nearby to still be of some use. The fire in C6 increased in intensity as more oxygen was available in that open tank. Tank C4 was now in danger of overheating and ignition. I asked **SMIT NEW YORK** to change course towards the Iranian coast, reduce speed and eventually stop. With the transport stopped in the water around 2200 **NICE TANGO** was able to continue cooling SB aft in place of the engine room and the tanks just before the engine room. Stopped in the water, the tugs were able to cool again in an efficient way.



Myself also had to pay the toll for being on my feet for so long a time without resting. I could barely walk anymore, my feet were sore and so swollen that I couldn't wear shoes or boots anymore. Medical advice was sought from our escort ship **USS THACH**. I was invited by the **USS THACH**'s ship's doctor to his sickbay.



I was diagnosed with cellulites (infection of subcutaneous connective tissue). The doctor didn't find it surprising after walking around for such a long time without taking a rest. He advised me to stay on board the **USS THACH** for a few days, for treatment and rest. That wasn't going to happen and with a bag of medicine and explicit advice to take a few days off I went back on board the **IMSALV LION**, to coordinate matters from a chair.

When I was lying in the sickbay, as a matter of courtesy and interest the commander of the **USS THACH** came to visit me. He was very impressed with our fight against the blazing inferno on the **SURF CITY** and followed it with great interest. During our conversation I asked him if he could be of service to us with his helicopter during the times when there would be no people on the **SURF CITY** due to unsafe situations. They could report us on eventual hot spots and threatening situations. Also whether too close were visited by the helicopter and urged to keep their distance. Also whether he wanted to keep an eye on the sea area around us because of our proximity to the Iranian coast. "No problem, we'll take care of that" he said. **USS THACH** was already watching movements of a number of boats heading our way from the Iranian coast and had sent his helicopter over there. After that, every day the **USS THACH** helicopter flew a number of reconnaissance flights over the **SURF CITY**. Ships that got too close were visited by the helicopter and urged to keep their distance. February 28. During the night, there was effective cooling and the Iranian coast got closer. Around 0600 we were drifting within the 12 mile zone and the Smit New York had to tow again to distance ourselves from the Iranian coast. We were also advised by the commander of **USS THACH** to do so. The weather was reasonable, because of the wind and with the tugs alongside we sailed South, gradually distancing ourselves from the Iranian coast. The tugs were able to stay alongside and the cooling work could effectively continue.



At 1100, the **GRAY RANGE** arrived on location. This tug brought 20 tons of foam forming agent and a heavy diesel

firefighting pump for the **IMSALV LION**.

Unfortunately, due to a technical fault, this pump could only be used for 50%. The foam went to the Striker's foam tank. At 1315 came the message from the **NICE TANGO** that their foam tank was contaminated and they could no longer supply good foam. At 1400 **NICE TANGO** reported that one of their fire pumps was broken and could not be repaired.

A engineer of the **SMIT NEW YORK** boarded the **NICE TANGO** and managed to get the pump working again around 1700.



By 2015, gas oil tank SB3 had caught fire again. From time to time SB slop tank, SB5, C6 and C7 caught fire. When the tanks were cooled again with sufficient capacity, these fires were brought under control again fairly quickly. Tank C5 burned continuously and could not be brought under control, only contained. During the night we kept going like this, further distancing ourselves from the Iranian coast. I was eager to get back on my feet again and tried every hour if I could put my boots

back on. The **Smit Fire & Loss** team, with which the co-operation was excellent, meanwhile kept the ships around the **SURF CITY** in the right position to keep control of the fires as best as possible.



March 1. At 0530 I was able to put my boots back on and I boarded the **SURF CITY** from **IMSALV LION**. Tanks C5 and SB3 were still on fire. The rest of the tanks were under control, but the decks were fairly hot to hot. Again the weather played up and around 0900 there was a strong NW'ly wind blowing with bft 8. The tugs at SB had to shift to PS. At 1145 there was a violent explosion in tank C7 with the result that C7, C6 and SB5 were on fire again. During the day **SMIT NEW YORK** continued to tow further South. Explosions and fires followed each other up and the tugs had their hands full to control them. Around 1630, the weather improved again. At 1645 I was called to the radio by the commander of **USS THACH**. To his regret, he had to report that he had received orders from his admiral at headquarters and had to leave. He would have liked to stay with us to see how this battle against the fire would end. But orders are orders, especially in the Navy.



The American destroyer **USS MERRILL** would take over the escort service from **USS THACH** and would execute the same tasks to inform and protect us. Since we now had enough distance from the Iranian coast and the weather had improved well, I decided to stop the transport and play all or nothing to get the fire under control. By 1730 the **SMIT NEW YORK** had stopped the transport and with the tow wire still connected she came alongside to PS of the **SURF CITY**



Salvage equipment was transferred to the **SURF CITY**. **SMIT NEW YORK**'s large salvage pump was started and hundreds of tons of seawater were pumped over the deck of the **SURF CITY**. All ships were strategically positioned alongside to cool as effectively as possible and put out starting fires. By 2100, only tanks C5 and SB3 were still on fire. Of the huge amount of extinguishing water, a lot of seawater flowed through the cracks in deck in the cargo tanks C5, C6 and SB3. Naphtha and gas oil flowed from these tanks into the open ballast tank SB4 and into the sea. Nice Tango, which was SB in front of it, had to put one of its water monitors on the surface of the water to keep the burning naphtha and gas oil away from its stern. Striker's fifi pump engine stopped due to technical problems. Again an engineer from **SMIT NEW YORK** boarded **STRIKER** to assist. This way we went into the night and made plans to carry out a foam attack the next day.

March 2. During the night the necessary preparations were made by the various tug crews. 0600 the salvage team completed an inspection round. Except for the decks of C5 and SB3, all decks were cool to warm. Despite the many explosions and fires in tank C7, it was still almost full of gas oil. Preparations for the foam attack were all in place. The waiting was for the repair to the Striker's fifi pump. At 1515 it was time and the foam attack began. Tank SB3 was quickly out and the fire in C5 had reduced significantly. **STRIKER** and **NICE TANGO** foamed with their monitors through the holes and cracks in the longitudinal bulkhead between C5 and ballast tank SB4.



They could not get as close as they wanted to as during the explosion the deck and the ship's shell plate had been blown away, bent over and protruded outside underwater. In addition, by the continuous moving tugs during manoeuvring, it was not possible to aim their fire monitors properly. A lot of foam was wasted and the effect was disappointing. Several times no flames were observed and we thought the fire was out. But again and again, new flames came through the cracks and holes. By 1720, we had run out of foam and the attack was stopped. After a meeting with the salvage team and the captain of the **SMIT NEW YORK** a new plan was made. It was almost impossible to get the naphtha fire under control through the openings in deck with foam. The plan was now to fill and overflow tank C5 with **SMIT NEW YORK**'s salvage pump and so push the naphtha, which had a lower specific weight than seawater, out of the tank by bringing the water under the naphtha. At 1800 we started to pump seawater in tank C5. When the water started to rise in C5, large quantities of naphtha were flooded out of the tank through the cracks and holes in the bulkhead, in the open ballast tank SB4. That was accompanied by a huge blaze and an extreme amount of radiation heat. The **IMSALV LION**, at that time SB alongside **SURF CITY** suffered a lot from the radiation heat and was also threatened by the outflowing burning naphtha and had to keep it at bay with a monitor. **Smit New York** slowly used its propellers backward. As a result, more of the burning naphtha flowed backwards along the **Surf City** and less towards the **IMSALV LION**. **STRIKER** and **NICE TANGO** continued to cool the ship's hull from a distance with their monitors. This lasted until 1855. Then the radiation heat for **IMSALV LION** became too much and she had to cast off. When she was gone **SMIT NEW YORK** stopped her propellers and **SURF CITY** was stopped again in the water. On the **SMIT NEW YORK**, the superstructure and windows in it became extremely hot. The crew rigged up fire hoses and sprayed to cool the superstructure and windows. This continued until 2130, when it got too hot for the **SMIT NEW YORK**. Water injections was stopped in C5. The salvage pump was put on the fire monitors and a water screen was created around the tug, which reduced the radiation heat.



March 3. During the night, **SMIT NEW YORK**'s superstructure was cooled down sufficiently. The fire had also eased, but there was still a significant amount of naphtha in tank C5. At 0600 again seawater was pumped into C5. This lasted until 0735, when the radiation heat became too much again and water screen cooling was resumed. Alternately, cooling and water was pumped into C5 every hour. Around noon the wind started to increase and at 1415 there was a strong Westerly wind

bft 7. Sea and swell began to build up. It was becoming too rough for the **SMIT NEW YORK** to remain alongside, she had to cast off. The **STRIKER** was also struck by bad luck. One main engine broke down and she could no longer manoeuvre properly.

Part of the **SMIT NEW YORK** crew stayed on the **SURF CITY**. They rigged lighting in the engine room, re-plugged the fuel oil leak from BB bunker tank into the engine room and rigged up transportable pumps to pump water out of the engine room at a later stage. At 1700 the swell was about 3 m high. I decided to let **SMIT NEW YORK** pull the **SURF CITY** around and let the sea and swell come in from SB. This had a great result. The waves ran freely and high in the open ballast tank SB4 and from there in the burning tanks C5 and SB3. Huge clouds of steam rose up and as the waves retreated for another attack,



burning naphtha and gas oil flowed out of C5 and SB3. The intensity of the fire decreased. I asked the **NICE TANGO** to get closer to hand out the final blow to the fire. Unfortunately, she couldn't use her fiifi monitors to aim properly. The **STRIKER** was also unable to assist, still on one main engine and limited in manoeuvring. **IMSALV LION** was an old-fashioned tugboat, with one propeller, and was limited in manoeuvring. It seemed the fire in SB3 was out by now. The fire in C5 had eased and occasionally flames came out of C6. **IMSALV LION** was PS alongside aft of **SURF CITY**. **NICE TANGO** and **STRIKER** had both solved their technical problems in the early evening.

**NICE TANGO** went behind **IMSALV LION**. **STRIKER** was on SB aft cooling the **SURF CITY**'s hull as floating burning naphtha flowed along the ship's hull.

March 4. Shortly after sunrise the wind dropped sharply and not long after that the sea and swell had diminished as well. During the morning another inspection round was made on the **SURF CITY** According to soundings with the interface detector meter, there was still 4.5m naphtha in tank C5 above the water. Certainly our plan worked. As soon as the sea state permitted, which was at 1130, **SMIT NEW YORK** was back in its previous position on PS alongside **SURF CITY** and continued to pump seawater in C5. **STRIKER** and **NICE TANGO** were on the SB side and kept an eye on the outflowing naphtha and cooled the ship's hull. Alternately, seawater was pumped into tank C5 and interrupted only for cooling **SMIT NEW YORK** and keeping the outflow of burning naphtha under control. At 2145, there was a another setback. One fire pump engine from **STRIKER** stopped permanently and **STRIKER** could now only use one of her 2 fiifi monitors. The wind was Westerly bft 2-3. No sea and swell. The wind came in from PS to the **SURF CITY** so the radiation heat was less of a problem on the **SMIT NEW YORK**.



March 5. During the night, nothing much changed, the situation was more or less under control. Large amounts of burning naphtha flowed out of tank C5. It was like everyone was getting used to it. At 0800, the salvage team boarded **SURF CITY** for inspection. Soundings and temperatures were taken of all cargo tanks. After measuring with the interface detection meter in tank C5 there was still 0.5 m of naphtha above the water. It was also observed less naphtha was flowing out of C5 and the intensity of the burning naphtha was lessening. The deck was warm but no longer hot. Only the deck above C5 was hot.

During the morning, various salvage works continued. Many cracks and openings in cargo tanks were sealed. Lighting was rigged up on the deck of the **SURF CITY**. At 1030 it was observed that water and burning naphtha flowed through the cracks in the bulkhead between C5 and SB4. It was obvious we were winning and our tactics worked out well.



At 1600 it was observed that tanks C1 and C3, loaded with naphtha, began to overflow. Boggling our mind for a little while. After giving this some thought we stopped pumping water in C5. Soon after that, the naphtha overflow stopped from tanks C1 and C3. We found the reason of the problem. Tank C5 leaked through the tank valve in the common pipeline running through the duct keel in tanks valves of C1 and C3. Water has a higher specific gravity than naphtha. The higher level of seawater in tank C5 pushed through the leaking tank valves in the duct keel into tanks C1 and C3 the level of naphtha up. After the water level in C5 dropped again, the naphtha levels in C1 and C3 also dropped.

Tank C5 was still on fire because it still had some naphtha in it. The fire was significantly less than in the days before. Around 1900 we had 2 water hoses rigged up and 2 men kept

a continuous watch at C1 and C3 tank heads. Water was sprayed into C1 and C3 to prevent naphtha from leaking back to tank C5 through the leaking tank valves in the duct keel. This way only seawater seeped through to C5 and that didn't matter. During the evening and night we continued cooling. **SMIT NEW YORK**, **STRIKER** and **IMSALV LION** on PS from **SURF CITY** and **NICE TANGO** on SB. The fire in C5 was reduced, the deck became cooler. This night the weather remained favourable to us. March 6. Gradually the fire in C5 diminished and even sometimes the flames were gone. At 0625 there was a gas explosion in C5 with huge flames. When the flames dissipated, there was no more fire in C5. Now all the cooling focused on tank C5 and its direct surroundings. At 0700 the signal was given that the fire was extinguished.

At 0800 the workboat from **SMIT NEW YORK** went to the **USS MERRILL** to pick up 2 butterworth pumps (tank washing pumps). The helicopter had collected these pumps for us from shore. The pumps were installed immediately. These butterworth pumps were suitable for lowering through special holes in the deck in order to accomplish tanks washing. With these pumps, tank C5 could be cooled internally. Water injections in C1 and C3 were temporarily stopped. Regularly we monitored that C1 and C3 did not overflow due to too much water in C5.

After sunrise, it had gradually become windless. For the tugs alongside that was fine, but a gas cloud began to form above and around the **SURF CITY**. That created a dangerous situation. At 1010, **SMIT NEW YORK** casted off and began to tow the **SURF CITY** towards the coast of the United Arab Emirates. **Imsalv Lion**, **Striker** and **NICE TANGO** stayed alongside to keep a continuous water curtain over **SURF CITY**. **SMIT NEW YORK**'s workboat was in the water several times to ferry materials and people back and forth. There was plenty work to do. In the engine room fuel oil from the leaking PS bunker tank was pumped over to another tank. The engine room was further pumped out. Many cracks and holes in deck and tank heads were patched up and closed. The crew of several tugs worked for hours emptying and jettison the content of the cold store rooms into the sea. All the provisions had melted, perished and rotten. The people in the fridges and freezers were working with breathing apparatuses because of the strong ammonia fumes. A bunch of sharks and other fishes had a great banquet that day.

March 7. During the night a message came from **Smit Tak Salvage** department that the authorities of the United Arab Emirates had assigned an anchorage for the **SURF CITY**, 21 miles East of Khor Fakkan. We were not far from that position. **SMIT NEW YORK** towed us to the assigned position and stopped the transport. At 1010 the SB anchor of the **SURF CITY** was presented. A very excited and difficult salvage was successfully accomplished. It had been the most satisfying salvage for me in my career at sea. Later, I was told by **Smit Tak Salvage** department that it had not been done before to bring under control a naphtha and gas oil ship blaze, extinguish it and salvage such a substantial part of the cargo.



March 8. The salvage was over, but the work not. Later that morning a large **Smit Tak salvage** team arrived from Rotterdam. With an reliever for me. After an extensive hand over to my successor I left the **SURF CITY** by crew boat to Khor Fakkan. I arrived at 1700 in the Hilton Hotel and took a delicious beer. I flew home March 9.

The newly arrived salvage crew prepared the **SURF CITY** for the next step of the operation. Discharge of the remaining cargo. The salvaged naphtha and gas oil was pumped into a lightering tanker in the following week. About 65% of the cargo was salvaged. The **SURF CITY** was then towed to Dubai. There she was made seaworthy and prepared for towage to the Far East. That was where the ship was repaired and under a new name, she sailed for many more years.

**I would like to thank Capt Kees Pronk (retired) for compiling this special report for the shippingnewscippings readers world wide**

---

**Inséré 12/11/22 DOSSIER Enlevé 12/12/22**

## **Seafarer Happiness - Survey Q4 - worsening**

**The results from the Q4 Mission to Seafarers Seafarers Happiness Survey showed a drop people's self-reported 'general happiness' from 6.8 to 6.56**

The 2021 Q4 Seafarers Happiness Survey, conducted by Mission to Seafarers and

supported by Wallem and Standard Club, showed people's self-reported happiness dropping from 6.8 in Q3 to 6.56 in Q4. An average of all responses also dropped from 6.59 to 6.41.

Mission to Seafarers' interpretation was that "there are worrying signs that the unpredictable nature of COVID is having a serious impact on mental health and is driving negative sentiment on board."

It said that many seafarers "raised concerns about the draconian nature of repeated testing and expressed concerns about the quality of quarantine provisions."

Seafarers responding were 41 per cent on bulk carriers, 28 per cent on tankers, 13 per cent container ships, 8 per cent general cargo ships, 5 per cent ro-ro, and 4 per cent offshore. Happiness by ship sector was 7.37 for offshore, 7.18 for bulk carrier, 6.55 for ro-ro, 6.33 for tanker and 5.08 for container ships.

12 per cent of respondents were aged 16-25, 44 per cent were 25-35, 24 per cent were 35-45, 15 per cent 45-55, 5 per cent older. In terms of their answers, the happiest were 45-55 and 16-25, the least happy were 25-35. The happiest rank / role was 'catering department' and the least happy was 'electrical dept' followed by 'chief officer.'

These are some comments from respondents: "All I can think about is going on vacation, the stress and fatigue after 6 months on board are too much."

"This was the last time I go to sea. My career of over 40 years came to a stop. Who wants this way of life?"

"Until seafarers feel certainty about their freedom of movement, until they feel they have the same access to vaccination as the wider populace, and until they feel accepted and recognised as key workers, then there is a seafaring storm brewing."

## **Workload**

The happiness about workload declined from 6.61 to 6.3.

"From nowhere we are suddenly expected to keep 6 on 6 off watch patterns. This is not sustainable, and I am already feeling exhausted. There will be accidents".

"We do not have the people to do all that is stated and required. Some things are recorded, but they are not done fully".

Companies "just keep piling responsibilities and paperwork on the officers."

"We have no Sunday or even half-day. No offs, 12 hrs/day normal work and most of the time 18hrs/day work".

"When I joined the company five people used to do the same job as two do now in my department. There is no way to comply with hours of rest when the vessel is on operations".

"Duties from Third Mate have been transferred up to Second Mate, and duties from Chief mate have been transferred down to Second Mate. However, the salary and working hours for Second Mate have remained the same. It is impossible to conduct all those duties properly without working additional hours."

Some officers are having to use "stop work authority as there is too much going on to be handled. Especially in port".

"Everyone thinks seafarers are superhuman with 4 hands and 4 legs".

## **Interaction onboard**

Happiness with interaction onboard declined from 7.63 to 7.42

Mission to Seafarers' interpretation is that "relationships onboard have become strained as uncertainty and concerns have risen, while they have improved when seafarers felt more certain with regards to reliefs and leave."

"The Omicron COVID variant situation appears to have a significant impact, as relationships and interactions onboard have become more strained towards the closing weeks of the year."

There were accusations that crewmates were "selfish, vain and lazy".

Some responses spoke of bullying onboard, and an underlying feeling of tension, stress and victimisation.

One respondent said that their trips were punctuated by "board games, bingo, movies on Saturday, TV and karaoke, even monthly BBQ on deck. We have lots to look forward to and it makes life enjoyable."

### **Training**

Happiness with training rose, from 7 to 7.2 1. "Our drills and exercises are pathetic. It seems that no one is interested, and we go through the motions."

"We log and show we have done many things for safety training; the truth is not always the same."

### **Health and exercise**

Happiness with health and exercise reduced from 7.12 to 6.78.

"Our company always says it is about to deliver new gym equipment, but it never comes".

"Management needs to draw up a proper plan of what we have, and what we need onboard. They just treat welfare as a hassle, they would not like to live like this".

"Every trip I seem to gain more weight, and my colleagues feel the same. It is not uncommon to see 10kgs or more gain per trip. A combination of poor food and lack of movement".

### **Food**

Happiness with food increased from 6.6 to 6.66.

"Cultural and religious backgrounds are seldom taken into account. It can be incredibly challenging for the cook however it is completely unfair that the same dishes repeat themselves day in / day out."

### **Wages**

Happiness with wages made a big drop from 6.78 to 6.29.

"Salary is generally good – until you compare it relative to profits. My workload and stress have increased over the last four years, company profits increased yet my wages remain the same."

"Wages/ salary have not been increased at all. We are running the ships day and night 24x7 without any break. We deserve a salary increase".

"For me what I earn is not enough for totally stressful work, but yes if I don't like I should leave".

"When I initially went to sea, senior officers were paid similarly to doctors, dentists and lawyers. However, over the last thirty years, seafarers have endured below-inflation pay increases and, in many years, pay freezes along with employing other nationalities who will work for less, driving down wages. After a full career at sea, I am looking at a very frugal retirement, and will likely have to work way beyond the age I originally planned to retire".

### **Shore leave**

Happiness with shore leave rose slightly from 4.6 to 4.63.

"At the moment due to the pandemic, being a seafarer means you are in full lockdown on the vessel the period you are on board".

"Every seafarer understands that if the local population is locked down, then a vessel in that port should also be locked down. However, when local authorities are allowing shore leave, yet shipping companies still hold personnel onboard against their will, then we have serious problems to address".



“Hopefully all ports consider giving us shore leave when the pandemic decreases”.

### **Connectivity**

Happiness with connectivity grew from 6.6 to 6.92

Mission to Seafarers says the data could show higher levels of happiness for seafarers working on vessels which provided free or inexpensive internet access. Also, seafarers increasingly stated that they always check whether what access they will have before accepting new contracts.

“Today internet on board is vital. Nobody will stay onboard with poor, expensive, or 190mm wide x 130mm ineffective network systems.”

TankerOperator

---

**Inséré 13/11/22 DOSSIER Enlevé 13/12/22**

## **How Russian invasion of Ukraine could impact ocean shipping**

**Military action could cause ship fuel prices to spike, create tanker wild cards**

**By : Greg Miller, Senior Editor**



*The **P YANBU** (ex Kalamas) arriving at Marsden Point*  
Ukraine is on a knife's edge. Russian troops are amassed at its border. The U.S., EU and U.K. warn of severe consequences if Russia attacks, which the U.S. believes could happen at any moment. How could a Russian invasion impact ocean shipping?

### **Spiking fuel costs**

The first potential consequence, which would affect all shipping segments, would be higher fuel costs. The price of marine bunker fuel follows the price of Brent crude. “With the clear potential for an invasion of Ukraine, this would only further exacerbate any perceived squeeze on oil markets,” said Maritime Strategies International in its January tanker outlook, adding, “Such geopolitical volatility typically pushes up prices.” If Russian exports are targeted by sanctions, the oil price effect could be extreme. “The major impact of any sanctions on Russia’s exports would be soaring crude prices, which could potentially exceed \$100 per barrel,” wrote Alphatanker in a recent report. (Alphatanker was subsequently rebranded BRS Tanker.) JP Morgan cautioned on Friday that oil prices could rise as high as \$150 per barrel.

If there are sanctions, wrote Poten & Partners in a report on Friday, “Oil prices will skyrocket in the short term because Russia is such a big producer and the oil markets are already quite tight.” Rising fuel prices are a negative for tanker and dry bulk spot rate

indexes. For container lines, fuel is one of the largest costs but is ultimately passed along to cargo shippers via bunker adjustment factor surcharges. The Ukraine crisis comes at a time when marine fuel costs are already historically high. The Ship & Bunker price for 0.5% sulfur fuel known as very low sulfur fuel oil (VLSFO) hit an all-time peak of \$694.50 per ton on Thursday. That was even higher than in January 2020 when the price of VLSFO was artificially inflated by the transition to low-sulfur fuel during implementation of the IMO 2020 fuel rule. Prior to 2020, ships burned 3.5% sulfur fuel known as high sulfur fuel oil (HSFO). According to Ship & Bunker historical data, the last time HSFO was as expensive as VLSFO is today was in May 2012, almost a decade ago.



The 2004 built 299031 t DWT [LUCKY CENTURY](#) enroute the Malacca Anchorage before heading for Angola

### **Product tanker effects**

Sanctions targeting Russian energy exports are seen as unlikely, but even so, analysts are now going through “what if?” scenarios. If sanctions target Russian exports, Poten said, “Europe will need to find alternative sources of crude oil and/or products. Although there may be a transition period, one would expect that European countries will boost product purchases to prevent shortfalls. This will provide a significant short-term boost to the trans-Atlantic product tanker markets.”

Poten hypothesized that “MRs in particular will benefit.” Medium-range (MR) vessels are smaller tankers with capacity of 25,000-54,999 deadweight tons (DWT) that handle regional and intrabasin cargoes. “Additional supplies may be sourced from the Middle East and Asia, favoring LR1s [capacity: 55,000-79,999 DWT] and LR2s [80,000-199,999 DWT],” Poten added. BRS agreed on the larger product tanker classes but disagreed on the MR outlook. BRS said, “Russia is a significant diesel exporter to Europe and if those flows were backed out, Europe would have to import from East of Suez refineries. This

would see less diesel carried by MRs in and around Europe and more being carried on LRIs moving east to west.”

### **Crude tanker effects**

Poten put current Russian crude exports at 6.5 million barrels per day, with most of that moving by pipeline: the East Siberia Pacific Ocean pipeline to Chinese markets, and the Druzhba pipeline to Eastern Europe. Most Russian crude tanker cargoes are loaded in the Baltic Sea (to Northeast Europe) and the Black Sea (to Southern Europe). In the case of an invasion of Ukraine and sanctions, “European refiners will need to turn to OPEC countries in the Middle East,” continued Poter. “This creates an interesting dilemma for OPEC: Are they willing to increase deliveries to Europe when one of their partners, Russia, is the target of sanctions?”

If so, Poter predicted that demand for very large crude carriers (VLCCs; tankers that carry 2 million barrels) would rise and demand for Aframax (750,000 barrels) and Suezmax (1 million barrels) “would suffer.” VLCCs carrying Middle East crude to Europe would supplant smaller tankers carrying such volumes from Russia. BRS concurred. “Crude flows would shift as sour crude would become scarce, as most of Russia’s output, especially in western Siberia, is sour. This could see Middle Eastern producers attempt to plug the gap left by Russia and hike their exports. This would help lift large crude tanker hire rates in the Middle East versus elsewhere. “On the other hand, it seems like that Aframax demand in the Baltic and Black Sea would be obliterated, which would likely lead to a ripple effect across other Aframax markets as units would swiftly ballast elsewhere in search of cargoes,” said BRS. Some of those displaced tankers may not have to ballast (reposition) that far, according to Poter, which sees some of them serving Russian crude exports to Asia instead of Europe. “Russia will have to look for alternative customers for its crude, some of whom will likely be in China. This will mean more long-haul trips from the Baltic and the Black Sea. Russia’s loading infrastructure does not support VLCCs, so Suezmaxes and to a lesser extent Aframaxes will be utilized, boosting ton-mile demand,” said Poter.

### **LNG shipping effects**

Europe’s dependence on Russian natural gas is a key reason why sanctions against Russian exports are viewed as unlikely. Around 35%-40% of Europe’s natural gas comes from Russia, including gas in pipelines through Ukraine. Germany obtains around 50% of its natural gas from Russia. The new Nord Stream 2 pipeline connecting Russia and Germany has yet to be certified; its future flows have become a bargaining chip in the Ukraine crisis. Military action in the Ukraine would increase the European spot price for liquefied natural gas (LNG), drawing more U.S. export cargoes to Europe. Multiple media outlets have also reported that the U.S. is in talks with LNG exporter Qatar about shifting more supply to Europe in the case of a Russian invasion of Ukraine. When Russia decreased pipeline flows to Europe in December, the European spot price for LNG jumped higher than the Asian LNG spot price, attracting U.S. export cargoes to Europe that would have otherwise gone to Asia — the same dynamic that would hypothetically occur if Ukraine were invaded. When diversions happened last month, the shift toward European destinations shrank average voyage distance and thus demand for LNG spot carriers, and LNG spot shipping rates sank.

**source : Freightwaves**

---

**Inséré 14/11/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 14/12/22**

**“Significant Small Ships of 2020”**

**BOOK REVIEW by : Frank NEYTS**



In July 2021, The Royal Institution of Naval Architects published the 22nd edition of its annual Significant Small Ships journal, profiling approximately 26 first-in-class, innovative and/or unique vessels sized between 5-100m and delivered during 2020. The publication assesses entries from across the globe, with featured vessels ranging from yachts and small recreational craft to fast ferries, patrol boats, workboats, CTVs, AUVs, tugs and even tankers. Approximately 3,000

copies are distributed worldwide, sold through bookshops and RINA. As part of a well-established series, highly regarded by the marine industry, Significant Small Ships of 2020 will offer the ideal opportunity to promote your involvement in the marine sector to an audience of vessel owners, operators, builders, designers and equipment manufacturers.

"**Significant Small Ships of 2020**" include a wide cross-section of vessel types, focusing on deliveries that stand out from the pack. Each two-page ship presentation includes: a concise technical description of the vessel; an extensive set of technical particulars (such as ship dimensions, engines, propulsion units and bridge systems); a detailed general arrangement plan; and a colour photo of the featured vessel.

"**Significant Small Ships of 2020**", a softback of 70 pages, lavishly illustrated, can be ordered with The Royal Institution of Naval Architects (RINA), 8-9 Northumberland Street, London WC2N 5DA. Tel +44(0)20 7235 4622. Fax: [Publications@rina.org.uk](mailto:Publications@rina.org.uk). Website [www.rina.org.uk](http://www.rina.org.uk). Also available via the better bookshop

---

**Inséré 14/11/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 14/12/22**

## **Vissers niet aansprakelijk voor schade aan kabels op bodem Noordzee**

Op 23 maart heeft de maritieme kamer van de rechtbank in Rotterdam in 2 verschillende zaken beslist dat vissersschepen die met hun vistuig internetkabels op de Noordzeebodem kapot hadden getrokken, niet aansprakelijk zijn voor de schade, per kabel bijna een half miljoen euro.

### **Bodem van de Noordzee**

Op de bodem van de Noordzee liggen veel verschillende kabels, voor onder meer internetverbindingen, windparken en boorplatforms. Deze kabels zijn weergegeven op zeekaarten en vissers moeten daarmee rekening houden. De kabels in deze zaken waren na aanleg ingegraven in de bodem. De Noordzeebodem is echter beweeglijk, en onder invloed van getij en stroming kunnen kabels dicht onder of op de oppervlakte komen te liggen. En daar kunnen ze worden geraakt door vistuig dat over de bodem wordt getrokken.

### **Botsende belangen**

Het belang van de visserij om over de zeebodem te kunnen vissen, botst dus met het belang van de kabelbedrijven dat hun kostbare kabels niet worden beschadigd.

Vissen over kabels mag, tenzij bijzondere gevaren bekend zijn

De rechtbank neemt als uitgangspunt dat de visserij over de zeebodem mag vissen, tenzij het - in specifieke gebieden - is verboden of er beperkingen gelden. Dat was hier, in het Engelse deel van de Noordzee, niet het geval.

De rechtbank overweegt dat de aanwezigheid van kabels onderzee grote gevaren voor de scheepvaart en in het bijzonder de visserij kan meebrengen. Het is daarom de verantwoordelijkheid van de kabelbedrijven om het risico dat een schip een kabel raakt zoveel mogelijk te voorkomen. Bijvoorbeeld door kabels diep genoeg begraven te houden, en door te waarschuwen als zich een concrete gevaarssituatie voordoet.

De enkele bekendmaking dat ergens een kabel ligt, betekent niet dat de visserij daar moet wegblijven. Ook niet als de visser weet dat beschadiging van die kabel grote schade oplevert. En ook niet als bekend is dat de kabel omhoog kan spoelen door beweeglijkheid van de bodem.

### **Goed zeemanschap**

Alleen als vast staat dat de kabel diep genoeg in de zeebodem vast zat toen de aanraking plaatsvond, wordt vermoed dat het schip schuld had ('fout zat') toen het de kabel raakte.

Wel mag van de visser worden verwacht dat hij zich 'als goed zeeman' gedraagt. Als er een concrete waarschuwing is gegeven voor een actueel gevaar, moet hij zijn gedrag daarop afstemmen. In deze gevallen waren er geen specifieke waarschuwingen.

### **Niet aansprakelijk**

De rechtbank is van oordeel dat de vissers zich naar de eisen van goed zeemanschap hebben gedragen toen zij over de kabels heen visten met hun netten. De vissers hoeven de schade dus niet te betalen. Bij de gepubliceerde vonnissen zitten Engelstalige samenvattingen.

### **Bron : De Rechtspraak**

---

**Inséré 16/11/22 DOSSIER Enlevé 16/12/22**

## **NTSB report - \$72.9m accident 'due to fatigue'**

A report by the US National Transportation Safety Board directly blamed an incoming captain's fatigue for contact with an offshore platform, costing \$72.9m. There were also anchor issues.

A report by the US National Transportation Safety Board, on a tanker 'Atina' making contact with an offshore platform offshore Louisiana, directly blamed the fatigue of an incoming captain.

The incident led to \$72.9m of costs, with nearly all of the damage on the offshore platform. The incident happened on Oct 17 2020, shortly after a replacement captain joined the vessel, having travelled from Turkey, and said he had not slept for 50 hours. Being tired, he wanted to anchor as quickly as possible.

The investigation noted that the company's safety management system required a minimum one-day turnover between senior personnel aboard a company vessel if the

oncoming senior person worked for the company, and seven days if the senior person was new to the company.

The incoming master had never been aboard Atina but had worked for the company in the past.

But the incoming master boarded the vessel when it was underway to the anchorage, only seeing the departing master on the tanker's deck.

"The National Transportation Safety Board determines that the probable cause .. was the Atina's operating company not ensuring sufficient time for the master's turnover, which resulted in the master's acute fatigue and poor situation awareness during an attempted night-time anchoring evolution," it stated in the report.

"Vessel operating companies should ensure that joining crewmembers/ personnel are given the opportunity to obtain a sufficient handover period and adequate rest before taking over critical shipboard duties, such as navigation, that could impact the safety of crew, property, and the environment," the report said.

In this case, "an overlap would have allowed for the incoming master to rest and receive his counterpart's handover information."

Other factors were that the previous captain wished to leave the vessel after problems with a vetting inspection. There were 25 knot winds and difficulties anchoring at the time of the contact with the platform. There was also a river current. The incident happened at night time.

The vessel was also asked to change anchoring location by authorities, and in doing so lost track of the location of the platform.

There were problems with navigation situation awareness, with the vessel anchored 0.7 miles from the offshore oil and gas production platform, while its intended anchorage was 3.2 miles northeast of the platform.

## **The contact**

Estimated damages to the platform were \$72.3 million. A fractured and bulged leg, and severed, buckled, and crushed structural members above and below the waterline.

Damages to the ship were \$598,400 – the starboard accommodation ladder and indentations to hull plating in ballast tanks 3-starboard and 5-starboard.

The platform's four crewmembers and one technician evacuated to a nearby platform by helicopter after activating the emergency shutdown device to shut in wells. No pollution or injuries were reported.

**More details**

The vessel, Atina, is a crude and products tanker, owned by Hanzhou 1 Ltd. and operated by Beşiktaş Group, and flagged in Malta. It has a double hull, a fixed pitch propeller, and no thrusters.

A SIRE inspection report was carried out 2 days before the accident on Oct 15, 2020.

Before joining the vessel, the incoming master visited the company office in Istanbul, Turkey, and learned that the master on board had "issues with the vetting [SIRE] inspector" and that he intended to leave. The incoming master said that he had to "urgently" join the vessel to relieve him.

According to Atina's passage plan, dated October 16, one day before the accident, the tanker's intended anchorage was about 3.2 miles northeast of platform SP-57B and about 5.5 miles southeast of a sea buoy.

The master told investigators that he didn't want to spend a lot of time finding a place to anchor in the middle of the night on a vessel he wasn't familiar with.

He also told investigators that he wanted to anchor the tanker soon after the pilot's departure, because he was tired from having no sleep for over 50 hours while traveling to join the ship.

He checked the electronic chart display and information system (ECDIS) and planned to drop the anchor in the Fairway Anchorage area, in what he deemed was a safe place, about 7 cables (0.7 miles) from the platform SP-57B.

### **Accident details**

The master, second mate, able seafarer, helmsman, and ordinary seafarer lookout were on the bridge at the time of the accident.

At 0400, radar and ECDIS images captured by the ship's VDR showed the vessel south of its easterly voyage plan trackline and moving farther to the south.

At 0402, with the vessel heading 115° at a speed over the ground of 2.8 knots and a course over the ground of 170°, the master ordered Atina's bosun, who was on the bow of the tanker, to begin lowering the port anchor.

The tanker was in about 167 feet of water and within the boundaries of the Southwest Pass Fairway Anchorage area.

At 0409, there were 2 shots (180 feet) of chain in the water, and the chain was taking a lead of about 9 o'clock. At that same time, SP-57B was about 0.8 miles off the tanker's starboard beam, and the wind was just forward of its port beam.

At 0413, as the vessel's crew continued to lower the port anchor to 5 shots (450 feet) in the water, Atina's master asked the second mate for the distance to a vessel that the master believed had not been visible a few minutes ago.

At 0414, the master told the second mate he believed the target was "6 cables" (0.6 miles), and the second mate replied that it was 1.5 miles.

Nineteen seconds later the master replied, "Okay, but what is that thing we see at 5 cables?" The second mate replied, "Bearing 210, range 1.5 miles." The master asked if the target was moving; the second mate said it was anchored and again confirmed this after the captain asked, "Anchored, right?"

At 0416 the bosun reported there were 5 shots in the water and the anchor chain was leading 8 o'clock. About the same time, SP-57B was about 0.7 miles off the tanker's port bow.

About 0417, with the sea buoy bearing 310° at 2.34 miles from the Atina, the Southwest Pass pilot station called Atina on VHF radio and asked if they were going into the anchorage; the vessel's crew replied that they were "dropping anchor now."

The pilot station then stated, "Move more than 4 miles from the sea buoy," and then repeated, "more than 4 miles from sea buoy."

At 0420, the master stated, "There is no sleep for me, it has been three days straight," and at 0421, he ordered the anchor to be heaved up.

At 0431, the bosun reported the "chain was grinding the hull." The master ordered hard starboard rudder with SP-57B on the Atina's starboard quarter at 0.7 miles and the wind dead ahead of the vessel at 24 knots.

At 0437, 20 seconds after the bosun reported 3 shots (270 feet) on deck, the master asked the second mate to confirm that they "will have no problem with that ship," that they would clear it. At the same time, SP-57B was about 0.7 miles on the vessel's starboard bow bearing 174°.

The master then asked the second mate for the distance from the other vessel, and the mate replied, "One mile bearing 175°." At 0440, after first remarking that it looked like the ship was "closing in," the master asked the second mate what the ship was doing, to which the second mate replied, "She is speeding with 5.3 knots at this moment."

At the same time, Atina was making a speed over ground of 5 knots. About 0441 the master asked the second mate for the name of the ship, and the second mate replied, "Leader, sir, at starboard."

[Leader was an offshore supply vessel in the vicinity].

The master replied, "This is not a ship, it is a platform."

About 0442, parametric data obtained from the tanker's VDR showed the rudder went from midship to 32° to port.

At 0444, the master stated, "We are hitting," and, according to parametric data from Atina's VDR, at 0446 the starboard side of Atina struck the northern side of SP-57B at 3.8 knots.

After notifying the company and Southwest Pass pilot station of the strike, the tanker went to anchor in the Southwest Pass Fairway Anchorage.

Post accident alcohol and other drug testing was conducted with negative results for all crewmembers.

According to the 96-hour work/rest history form for the master, he had no sleep in the 24-hour period before the accident and 19 hours of sleep during the 96 hours before the accident.

Ninety-six-hour work/rest history forms for the second mate, helmsman, and lookout indicated that all were in compliance with work/rest requirements.

### **Navigation**

At the time of the accident, there was a current at about 247° and a drift of about 1.5 knots.

Atina's radar displays showed the wind out of the northeast at 25 knots.

The master told investigators that he was aware of the 25-knot wind.

Atina's VDR information included data from the S-band and X-band radars. At the time of the accident, the S-band radar was set to a 3-mile range.

The S-band radar screen showed the offshore supply vessel "Leader" as an automatic identification system (AIS) target.

The alarm "AIS COLLISION" was visible in red text under "AIS ALERT" on the S-band radar screen.

The X-band radar was set to a 1.5-mile range and did not show any alarms or AIS information.

The second mate told investigators that an alarm was activated on the radar he was referencing in the time leading up to the accident.

### **NTSB analysis**

NTSB's analysis and assessment was that the bridge team lost track of the platform's location, as they were heaving the anchor to comply with the change request. Based on the VDR audio, it appears that the master believed the platform was another vessel.

When the master asked what the vessel at 6 cables was doing (platform SP-57B was at that approximate distance), the second mate gave the master distances and information for the offshore supply vessel Leader, which was located 1.5 miles away from the tanker, 0.9 miles beyond SP-57B.

The S-band radar was the only radar that included vessel names and the only radar showing an alarm.

Because the second mate informed investigators that an alarm was activated on the radar he was using, it is likely that the second mate was looking at the S-band radar.

The S-band radar was set at a scale of 3 miles, making platform SP-57B difficult to see because it was lost in radar clutter close to the Atina. The master was likely looking at the X-band radar, on which the scale was set to 1.5 miles, making the SP-57B easily visible at 0.5 miles.

Also, the master did not adequately account for the westerly setting current and north-easterly wind that pushed his vessel toward the platform.

"Likely preoccupied with bringing the anchor in clear from the hull, the master ordered hard starboard rudder while the platform was on the Atina's starboard quarter and with the wind coming from dead ahead," NTSB said in its report.



“By doing so, he ended up pivoting Atina toward SP-57B and putting the wind and current on the Atina’s port side, which caused the vessel to set toward the platform.”

“As the platform’s relative position to Atina shifted from the tanker’s starboard quarter to the starboard bow and the ship pivoted about the anchor chain, the combination of set and Atina moving ahead brought the tanker in contact with the platform as the amount of chain in the water lessened and the ship gathered speed.”

TankerOperator

---

**Inséré 17/11/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 17/12/22**

## **One is the loneliest number – the enduring practice of the “on board bill of lading”**

An original bill which has been carried on board has no practical value as evidence of title and the practice remains inherently risky because of the difficulty in verifying which party is entitled to possession of the cargo if none of the negotiated bills are available.

A fundamental premise of international trade is that a shipowner can deliver against presentation of original bills of lading safe in the knowledge that they are good evidence of the bill of lading holder’s title to the goods. However, one of the corresponding problems with which the shipping industry continues to grapple is delay to original bills of lading as they pass through banking chains. Although electronic bills of lading or the use of blockchain might offer elegant and safe solutions to this challenge, their use continues to be relatively limited despite the emergence of several different platforms within the industry. Currently, the International Group of P&I Clubs cover liabilities arising from the use of Bolero International Ltd, E-Title Authority Pte Ltd, GlobalShare S.A. (edoxOnline platform), CargoX, WAVE (WAVE Application), TradeLens (TradeLens eBL) and essDOCS (CargoDocs platform). However, new platforms continue to emerge such as Covantis (February 2021) and Minehub Trade Finance (November 2021).

Traditionally, bills of lading are produced in sets of three originals. The practice of carrying one original bill on board was developed as one of the solutions to delays in the arrival of original bills and the practice continues to this day. Superficially, it enables owners to “deliver against an original bill” and, in theory, might therefore be thought to satisfy this technical legal requirement. However, precisely because it has not passed through the banking chain nor will it have been negotiated and endorsed, an original bill which has been carried on board has no practical value as evidence of title. In essence, this practice remains inherently risky because of the difficulty which owners continue to face in verifying which party is entitled to possession of the cargo if none of the negotiated bills are available on arrival at the disport. In practice, if the other bills are stuck in the banking chain, it will most probably be a bank rather than a local receiver who is the lawful holder of the bill as demonstrated by recent misdelivery litigation, for example – The Navig8 Ametrine [2021] EWHC 3132 (Comm), The Miracle Hope [2021] Lloyds Rep Plus 54, and The Nika [2020] EWHC 254 (Comm).

The International Group Clubs have issued a number of member circulars over the years recommending that Members resist agreeing to this practice and making it clear that P&I cover is, at best, discretionary for misdelivery claims where this practice has been adopted. If Members feel compelled, for commercial reasons, to agree to the practice the clubs recommend annotating all the original bills to ensure that anyone coming into possession of the other bills is aware that delivery may be made against the bill that remains on board, rather than the bills in their possession. In this regard, Members should ensure that the following annotation is noted on all the original bills:

“One original bill of lading retained onboard against which bill delivery of cargo may properly be made on instructions received by shippers/charterers.” Upon receipt of delivery instructions, Members should also be careful to exercise due diligence to verify the identity of the party to whom the cargo is delivered and to secure appropriate evidence that they have delivered to the party identified by the shippers or charterers.

However, there continues to be a material increase in the risk of misdelivery which will be for the full value of the cargo in question because of the Master’s inability to verify the entitlement of the party to whom he is delivering the cargo. While the International Group Clubs have agreed to and produced recommended wording for a Letter of Indemnity (LOI) for delivery of cargo under a negotiable bill of lading without production, there is no International Group recommended wording for an LOI for delivery against an onboard original bill. Members therefore continue to be encouraged to resist requests to follow this practice so far as practicably and commercially possible. Until digital bills of lading become the norm, Members will continue to face pressure to discharge cargo either without production of the original bill(s) against a Letter of Undertaking or, as described, carry one of three originals and provide such bill to the party designated by the shipper and/or the charterer and deliver once the original is “presented” by that party. Whether delivery is without presentation against an LOI or against an onboard bill – remember that in either event, such practice may prejudice P&I cover.

**Source: GARD,**

---

**Inséré 18/11/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 18/12/22**

**The FSO SAFER is a decaying oil tanker moored off the Red Sea coast of Yemen.**



The **SMIT HUNTER** seen in 1992 under command of **Capt Piet Sinke** Editor of this newsletter seen assisting the **SAFER** offshore Hodeidah as seen by **Capt Jan de Bokx** from the **SMIT SULAWESI**

The United Nations (UN) announced this week that it is urgently working to raise money for the Safer tanker project. “Several contributions, totaling \$5.4 million, were announced

in the last month, bringing total pledges to about \$63 million," Ghada Mudawi, a senior official in the UN humanitarian office OCHA, said in a UN statement. Mudawi added, however, that the UN needs \$144 million to implement the full operational plan for the tanker, including \$80 million to start emergency work to transfer the oil off the tanker as soon as possible. The **FSO SAFER** is a decaying oil tanker moored off the Red Sea coast of Yemen, the UN highlights, adding that, since the start of Yemen's civil war seven years ago, it has had "virtually no maintenance". It was constructed in 1976 as an oil tanker and converted to a floating storage and offloading facility a decade later. Back in June, the UN launched a social media campaign which "aims to bring the world closer to preventing a decaying supertanker, anchored off Yemen, from causing an oil spill that could spell disaster for the region and beyond". The goal is to raise funds to start the \$80 million emergency operation to transfer oil from the **FSO SAFER** to a temporary vessel. According to the UN website, the **FSO SAFER** vessel holds four times the amount of oil spilled by the **EXXON VALDEZ**, which the UN highlights is enough to make a Safer oil spill the fifth largest from a tanker in history. "If we do not act now, the result will be an environmental and humanitarian catastrophe centered on the coast of a country already devastated by seven years of war," the UN website states. "A massive spill from the Safer would destroy pristine reefs, coastal mangroves and other sea life across the Red Sea, expose millions of people to highly polluted air, and cut off food, fuel and other life-saving supplies to Yemen, where 17 million people already need food aid," the UN site adds.

"Coastal communities would be hit hardest. Hundreds of thousands of jobs in the fishing industry would be lost almost overnight. It would take 25 years for fish stocks to recover. The cost of cleanup alone would be \$20 billion," the site continues. In June, U.S. Secretary of State Antony J. Blinken announced that the Department of State was working with Congress to provide \$10 million in support of the UN plan to address the "imminent threat" to the Red Sea ecosystem from the FSO Safer in Yemen. In May, a joint statement from representatives of the U.S. and Netherlands governments warned that the "rapidly decaying" supertanker in the Red Sea could explode at any time.

---

**Inséré 20/11/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 20/12/22**

## **De Antwerpse noorderpolders in de 16de-17de eeuw(I)**

P. Guns

### **1.1 De Kwade Zaterdag of Sint-Felixvloed – 1530**

Rond het jaar 1526 had Antwerpen zich economisch tot een welvarende stad ontwikkeld. Zij was niet alleen de metropool van de Nederlanden, maar op velerlei gebied ook een van de meest toonaangevende steden van Europa.

Deze uitzonderlijke bloei wordt duidelijk geïllustreerd door de bevolkingsaan groei. In een tijdspanne van 30 jaar werden er bijna 2000 huizen meer geteld.

Het aantal inwoners steeg van ±6.000 in 1496 tot ±60.000 in 1526, om in 1568, volgens een volkstelling, de 100.000 te overschrijden.

Dit zelfde verschijnsel, zij het dan niet zo spectaculair, deed zich voor in de Antwerpse Noorderpolders.

In 1526 noteerde men voor de dorpen Lillo, Berendrecht en Oorderen samen, ongeveer 130 huizen meer dan in 1496.

De Polder voer in het kielzog van Antwerpens gouden eeuw.

Het jaar 1530 werd nochtans, zowel voor Antwerpen als voor de polderstreek, een jaar van beproeving. Na een besmettelijke ziekte die in de stad en in de polderdorpen talrijke slachtoffers eiste, brak in de maand november een zware noordwestenstorm los die Noord- en Zuid Nederland teisterde.

De grootste schade werd aangericht op de Zeeuwse eilanden die onder water liepen. Maar ook in Friesland en langs de beide oevers van de Schelde braken de dijken door.

Volgens Kummer begaven de dijken langs de linkeroever nabij Saaftinge en het water drong door tot de 'Kouter van Kieldrecht'.

Daartegenover zegt K.L. Torfs dat naast het onder water staan van 36 polders in het Hulsterambacht en 9 op het eiland Cadzand, er nog 21 parochiën verdrongen in de richting Gent, en tussen Antwerpen en Bergen-op-Zoom de polderdorpen Lillo, Stabroek, Zandvliet, Berendrecht en Ossendrecht hetzelfde lot ondergingen.

Floris Prims treedt deze versie bij en verklaart dat de Friese overstromingen niet alleen Zeeland en de Vlaanderse en Antwerpse polders teisterden maar dat zelfs een gedeelte van de stad Antwerpen hierdoor onder water liep.

Volgens Jacobus Ermerins zouden van deze vloed geen aantekeningen gevonden zijn. Hij schrijft hierover slechts: 'daar alleen van gewaagd wordt, dat die van Antwerpen tot Bergen op Zoom toe, alle de Dorpe hebbe doen verdrinken, verwoest en geheel bedorven.'

Ernest van Bruyssel in zijn 'Histoire politique de l'Escaut', handelend over de rampen die de bewoners van Antwerpen en poldergemeenten overkwamen in het jaar 1529, in het bijzonder over de 'zwetende' ziekte, citeert ondermeer dat deze besmetting nog voortwoedde in de stad, toen rampspoedige overstromingen, zich uitstrekkend over de ganse lengte van de Vlaamse en Hollandse kust, het lijden van de bevolking nog kwam verhogen.

Tobias Gutberleth, de beschrijving der watervloeden volgend van Simon Abbes Gabbema, vermeldt ten slotte dat deze watervloed plaats had op de 5de van de 'Slagtmaand' (november).

Uit de '*Beschrijvinge van de Forestiers ende Graaven van Flaanderen*' van Johan Berthaut van Loo, haalt hij een aantekening aan, waaruit het volgende werd overgenomen: '*... totten eynde vander Schelde wast water seer extraordinaris onstuymigh, soo dat den dyck van Vlaenderen bij Antwerpen ten drie plaetsen inbrack, ende daer verdroncken veele beesten die in de weyde ware.*'

Verder citeert hij nog Marcus van Vaernewyck met zijn '*Spiegel der Nederlandsche Ouidheyd*':

*'... in 't selve jaer, vijf daghen naer Alder Heylighen dach soo is daer gheweest een groote vloed in Hollandt, Zeelandt ende Brabandt, tot Antwerpen toe, die treffelickste en rycste Coopstadt van geheel Europen, waar door veel menschen ende Dorpen ende ander gheuchten ende beesten verdroncken ende vergaen zijn, wel tot drie hondert Prochien.'*

Zoals hij zelf zegt, voegt hij er om de '*vermaardheid des vloed*' nog de woorden van Oudenhoven uit '*Cimberie oudtheeden*' bij: '*... anno 1530 op den 5 november is de Zee soo hoogh gevloeyt door eenen Noordt-Westen ende swaren stormwindt dat bij nae alle de Dijeken in braken in Hollandt, Zeelandt, Vrieslandt ende de omliggende landen. 't Antwerpen quam eenen Watervloedt met eenen stercken Windt over de Dijeken ende Schutten in Vlaenderen, alsoo dat het altemael vol waters liep, ende bij de twee mijlen alle de Beemden onder liepen. Van Antwerpen tot Bergen op den Zoom toe, aen de Scheldt zijn alle Dorpen 't samen met de Menschen, Beesten, ende al wat daer in was verdroncken, verwoest en geheel verdorven...'*

Door Emanuel van Meteren wordt deze overstroming in zijn '*Nederlandse historiën*' (blz. 59) de St.-Michielsvloed genoemd.

Omdat de inundatie plaats greep op de 5de november, feest van St.-Felix, ging zij nochtans als de St.-Felixvloed de geschiedenis in.

Volgens oude kronieken zou deze vloed in de volksmond ook algemeen bekend staan als de vermaarde 'Kwade Zaterdag'.

Een nog bewaard vers luidt:  
*'Hollandt ende Zeelandt wel beklaghen mach, Sint Felix quaden Saterdag.'*

## 1.2 De overstromingen van 1532 en 1551

In de jaren 1532 en 1551 teisterden overstromingen opnieuw de Antwerpse polders.

Weinige en soms nog tegenstrijdige gegevens zijn hierover beschikbaar.

Floris Prims zegt in zijn *'Geschiedenis van Antwerpen'* dat de landen na de overstroming van 5 november 1530 nog niet van het water bevrijd waren toen op 2 november 1532 een nieuwe watersnood insloeg.

In een kroniek vindt men hierover:  
*'Op den 2en van november heeft het binnen Vlaenderen een soo groot tempeest gemaekt, dat de zee in verscheyde plaetsen is doorgespoelt.'*

Tobias Gutberleth vermeldt in dit verband:  
*'Deeze overvloeyinge heeft haar den 11e in Slagtmaand geopenbaart, en viel bijzonderlijk voor Zeeland, zeer bezwaarlijk door het vernielen en ooverwaateren van de meeste deel haarder eylanden.'*

De hevige stormwind die de hoge vloed in de hand werkte, hield aan van Allerheiligen tot de 11de november.

De grootste schade werd in Noord- en voornamelijk in Zuid-Beveland aangericht, terwijl Vlaanderen evenmin werd gespaard. De stad Antwerpen liep gedeeltelijk onder, maar de Noorderpolders bleven grotendeels gevrijwaard.

Een tiental jaren later, nl. in 1542 werd onder de regering van Keizer Karel V de bouw van de omwalling van Antwerpen aangevat, dit volgens de plannen van de Italiaan Donato Buono, maar aangepast door de Antwerpenaar Peter Frans. Dit gigantische werk was de voorloper van een reeks forten en versterkingen die later langsheen de Scheldeoevers zouden worden opgericht.

In het politiek en strategisch kansspel van de volgende jaren zouden al deze 'sterkten' een belangrijke rol spelen en bijdragen tot het onoverzichtelijke inundatieterrein, dat, kunstmatig verwekt, twee vijandelijke groepen moest scheiden, maar de polderbevolking in een enorme waterellende zou dompelen.

In 1551 hadden er nogmaals overstromingen plaats. Zeer waarschijnlijk waren ze, voor wat de Antwerpse Noorderpolders betreft, eveneens zoals deze van 1532, van geringe omvang.

Kummer en Ermerins spreken beiden van een inundatie maar citeren zowel verschillende plaatsen als data van gebeuren.

Kummer heeft het over een overstroming van de Borgerweertpolder met vorming van het Grote Wiel en van de polders van Hingene, Bornem en Weert, op 16 januari, terwijl Ermerins deze ziet plaats grijpen op 15 februari en dit te Zandvliet en Ossendrecht.

Dr. G. Hasse maakt melding van een dijkdoorbraak in de Borgerweertpolder, maar vermeldt slechts het jaartal 1551, zonder dag of maand te bepalen.

Volgens een Antwerpse kroniek richtten verschillende hoge vloed, zowel in januari als in februari plaatselijke schade aan, waardoor de verschillende versies verklaard worden:  
*'Den 13 January, 't woensdags 't savonds ten vijf uren is tot Antwerpen geweest den 4en hoogen vloet, daer men aff wist te spreken...'*  
*'Den 15 Februarij 's maendaghs ten 10 uren is geweest tot Antwerpen die vijfde hooge vloet die veel meer schaede dede dan die vierde...'*

## 1.3 De Allerheiligenvloed – 1570

In oktober 1555 deed Karel V afstand van de 17 Provinciën en een jaar later van de Spaanse troon, ten voordele van zijn zoon Filips II. Door deze abdicatie werd Filips II nu tevens hertog van Brabant en markgraaf van Antwerpen.

Op 18 januari 1556 werd hij luisterrijk in de stad ontvangen.

Rond dit tijdstip besloten de Domeinen, om een betere financiële stabiliteit te verkrijgen, zekere lenen te verkopen in plaats van ze nog langer in pand te geven of te laten. Op 20 november 1559 kocht de stad Antwerpen, bij wijze van belening, Oorderen, Wilmarsdonk en Oosterweel en kreeg derhalve het zeggenschap over deze polderdorpen.

In 1614 werden deze dorpen overgedragen aan Jean van Nevele, maar op 6 augustus 1626 kwamen ze terug in leen aan de stad door verzaking van rechten door diens erfgenamen.

Een betrekkelijke rust kenmerkte het begin van het beleid van Filips II.

In 1561 werd te Antwerpen een aanvang genomen met de bouw van het stadhuis en in hetzelfde jaar huldigde men de vaart van Willebroek naar Brussel in.

Maar met Filips II kwam ook het geleidelijke verzet van de Nederlanden op het politieke toneel. Een verzet dat geïnspireerd werd, enerzijds door het nastreven van Filips II van een vorstelijk absolutisme dat formeel indruiste tegen het Nederlandse particularisme, en anderzijds door de gewetensvrijheid en de hervormingsgedachte die zich stilaan in onze streken een weg baande (protestantisme) en waartegen Filips II, als verdediger van de katholieke Kerk, zich met man en macht verzette (contrareformatie).

Daarbij kwam nog dat hij na 4 jaar verblijf in onze gewesten het bestuur overliet aan zijn zuster Margareta van Parma, en verder de Nederlanden bleef regeren vanuit Madrid.

Ingevoerde veranderingen, het in het leven roepen van diverse instellingen, hadden geleid tot een volkse revolutionaire overmoed die oversloeg in de beelden- storm. In Oosterweel werd een eerste kleine slag geleverd waarbij Kapitein Thoulouze (Jan Marnix), aanvoerder van een rebellenlegertje, het leven liet. Verder verliet Willem van Oranje het land na geweigerd te hebben een loyaliteitsverklaring af te leggen.

Verward geraakt in het labyrint van troebelen en onhandige reactie op de Hugenoots – Calvinistische reformatieve perikelen, zou dit tot ontslag van de regentes leiden en vervanging door de Spaanse hertog Ferdinand Alvarez de Toledo, beter bekend als de hertog van Alva (1567).

De gespannen toestand en de wens om bestraffing van de schuldigen van de beeldenstorm en om vonnissing van de majesteitsschenners (o.a. de edelen van het eedverbond) leidden tot de oprichting van Alva's '*Raad van Beroerten*', door het volk '*Bloedraad*' geheten.

Rond die tijd begonnen de Oranjes met steun van Duitse huurlingen een effectief gewapende strijd tegen Alva te voeren.

Als een voorbode van het naderende onheil stak op 1 november 1570 een hevige storm op, gepaard gaande met een woelige zee die in Nederland een geweldige overstroming veroorzaakte waardoor duizenden mensen het leven verloren. Volgens Kummer werd de rechteroever van de Schelde eveneens door de overstroming getroffen en dit vanaf de stadswallen van Antwerpen tot aan de Kauwensteinse dijk.

Hij vermeldt echter dat deze inundatie plaats had op 28 november 1570. Klaarblijkelijk is deze datum onjuist, omdat alle kronieken en geschiedschrijvers 1 november citeren en deze vloed daarom algemeen bekend werd onder de benaming '*Allerheiligenvloed*'.

Van Bruyssel beweert dat deze storm en hoge springtij buiten Zeeland en Gent, weinig schade veroorzaakte in Brabant, op uitzondering van de stad Antwerpen zelf .

In de '*Nederlandse Watervloeden*' van Tobias Gutberleth R.G. vindt men hierover het volgende:

*'In Brabant was wel de minste noodt; nochtans groote armoede tot Antwerpen, met het berghen van kruydery, suyker, oly, en andere koopmanschappen, die, voor een goedt deel, nat en door de brakheyt bedorven werden: behalven den afbrek aan sluyzen, kaayen en muyren der stadt; en dat'er etlijke luyden, zich in kelders onthoudende, smoorden. '*

Deze versie volgt die van Van Meteren in zijn '*Nederlandse Historiën*':  
*'Op Aller Heylighen dagh heeft 't Antwerpen soo hooghe ghe-vloeyt, 's avonts ten neghen*

*uren, dat wel eenen voet passeerden boven den Vloet van Anno 1530, alser 72 pro-chien verdroncken, ende wel twee voeten hooger dan het was anno 1552, (in Vlaanderen en Friesland) ende soude aldaer (soo het schijnt) veel hooger gevloeyt hebben, hadde het niet in de Nieuwstadt of elders ingebroken; maer het heeft alle de Stadtskelders, Beemden binnen ende buyten de Stadt, ende alle leeghten gevult, so datter ontallijcke beesten ende oock menschen verdroncken. Oosterweel, Kiel ende Hoboken stonden al onder water. Gheladen schepen, ja een Hulck van hondert ende vijftich vaten, werdt op de Engelsche Kaye ghestelt. Dese vloet dede ontallycke Schade alle de Stadt, in alderhande Koopmanschappen die nat werden, dies werdt de schade meer dan hondert duysent guldens gerekent. Aen der Stadt gemeyn gebouwsels, als Sluysen, Kayen ende Stadts-mueren, acht men de gheleden schaden oock wel hondert duysent guldens...'*

Lodewijk Torfs schrijft in een poëtische stijl: *'De geweldige Allerheiligenvloed die den 1e november al de Nederlanden beliep, teisterde ingsgelijks Antwerpen en verkeerde zijn korte min of meer gekunstelde vreugde in lang nawee; onze handel alleen leed bij dit opwater voor 100.000 guldens schade...'*

Dagboeken, memorieboeken en kronieken verhalen bijna meestendeels dezelfde historie. Hieruit kan men besluiten dat buiten Antwerpen en omgeving, deze stormvloed het Antwerps polder - landschap weinig teisterde.

## **1.4 De strategische overstromingen van 1584-1585**

### **1.4.1 Politiek voorspel**

Een eerste militair succes werd op 1 april 1572 door de door Oranje gesteunde Watergeuzen geboekt bij de inname van Den Briel, een havenstadje aan de Brielse Maas. Belangrijker nog was het in opstand komen van geheel Holland en Zeeland.

Via de stedelijke calvinistische machtsgreep en de erkenning van de Prins van Oranje als stadhouder, eigenden de gewestelijke Staten zich de soevereiniteit over Holland en Zeeland toe.

Omwille van de strategische waarde van de eilanden Walcheren en Beveland ten opzichte van de doorvaart op de Schelde, wilde Alva tot iedere prijs de bezetting van gans Zeeland door de opstandige steden verhinderen.

De onbedwingbaarheid van de opstand enerzijds en de langzame ontredding van een muitend Spaans leger anderzijds, zouden op het einde van 1573 leiden tot Alva's ontslag. Medina Celina, die als opvolger aangeduid werd, weigerde deze functie en uiteindelijk werd Don Luis de Requesens door Filips II als plaatsvervanger aangesteld. Op 23 december deed hij zijn plechtige intrede te Antwerpen.

Omdat zijn veldheer Mondragon nog steeds de door geuzen belegerde vesting Middelburg bezet hield, besloot hij deze te ontzetten. De poging mislukte echter en de Westerschelde bleef, na overgave van de stad, door Oranjegezinde eenheden gecontroleerd.

Tijdens een aanval op Zierikzee, die tot doel had de Oosterschelde te beheersen, bezweek Requesens op 5 maart 1576, aan een koortsaanval.

Bij ontstentenis van een landvoogd nam de Raad van State het bewind in handen. In die Raad zetelde ook de Spaanse bevelhebber Roda, die in tegenstelling tot de andere leden die een gematigde koers voerde, uitsluitend de koning politiek trouw bleef.

Diverse intriges, o.m. een mogelijk akkoord van de Staten met Oranje en het verlangen tot wegzending van de Spaanse troepen, noopten hem tot versterking van het fort over het Veer en tot het bouwen van de forten bij Oosterweel en Dambrugge.

Op 4 november 1576 brak te Antwerpen de Spaanse Furie los waardoor honderden het leven verloren, huizen afgebrand werden en plundering schering en inslag waren.

Toen Don Juan van Oostenrijk, aangesteld als landvoogd in de plaats van Requesens, op 12 februari 1577 door het 'Eeuwig Edict' grosso-modo de bepalingen van de 'Pacificatie van Gent', op 8 november 1576 door de Staten-Generaal gesloten, erkende, en zijn

troepen uit de Nederlanden terugtrok, betekende dit het hoogtepunt van de politieke activiteit van Willem van Oranje. Hij verwierf hierdoor het gemeenschappelijke verzet van alle 17 provinciën tegen de macht en het gezag van Filips II.

Het sein van de algemene opstand werd echter gegeven op 24 juli 1577 wanneer na herhaalde druk van Oranjegezinde eenheden, Don Juan plots bezit nam van de vesting Namen en zijn Spaanse troepen terugriep.

Na een reeks intriges werd de citadel van Antwerpen door de Staatsgezinden bezet.

De grootste verwarring heerste in de Nederlanden wanneer de Prins van Parma, Alexander Farnèse, na de dood van Don Juan deze als landvoogd opvolgde op 1 oktober 1578.

Mathias van Oostenrijk, zoon van de Duitse keizer, waarop door de katholieke adel uit het Zuiden beroep was gedaan om het bewind in handen te nemen, nam op 7 maart 1581 ontslag. Dan droegen de Staten-Generaal de soevereiniteit der Nederlanden op aan de hertog van Anjou die al eerder met de titel: '*Défenseur de la liberté des Pays-Bas*' was vereerd.

Door een zekere machtseerzucht geprikkeld wilde deze met zijn troepen verschillende Vlaamse steden bezetten, waaronder Antwerpen.

In februari 1582 deed hij er zijn intrede. Farnèse was echter intussentijd begonnen aan zijn veroveringstocht in Vlaanderen en overmeesterde de ene stad na de andere. Na Maastricht vielen Doornik en Oudenaarde.

Nieuwe Franse troepen werden uit Frankrijk naar onze gewesten gedirigeerd en Anjou wilde hierdoor eigenhandig de macht zonder de Staten in handen zien te krijgen. Dit lukte o.m. te Duinkerken, Diksmuide en Dendermonde, maar te Antwerpen was men de 'Spaanse Furie' indachtig en bij de eerste schermutselingen was gans Antwerpen in de weer. De 'Franse Furie' werd in de kiem gesmoord en na een gedwongen terugtocht naar Dendermonde moest hij uiteindelijk ons land verlaten.

Op 30 november 1583 werd Marnix van St.-Aldegonde, burgemeester van Antwerpen. Het gevaar inziende van een Spaanse aanval op de stad werden in allerijl forten en verdedigingswerken opgericht.

De vesting van Lillo, waarvan de verdediging opgedragen werd aan de Statenbevelhebber Odet de la Noue van Taligny, voorzag men van geschut, en aan de linkeroever werd het fort van Liefkenshoek gebouwd. Het fort van Thoulouze en het fort van Oosterweel werden versterkt. Verder werden de Boereschans en de Boerinnenschans opgetrokken.

Al de forten die hun ontstaan dankten aan deze troebele oorlogsjaren werden niet willekeurig gebouwd. De meeste werden volgens een gebastioneerd plan opgetrokken, op strategisch gunstige- en militair verantwoorde plaatsen, o.m.:

1. aan de oevers van de stroom zelf, dit om het verkeer op de Schelde te kunnen controleren;
2. bij sluizen, om inundaties te veroorzaken of te voorkomen;
3. bij dijkbressen, om een vaarweg tussen rivier en geïnundeerde polder veilig te stellen of te belemmeren;
4. aan kunstwerken zoals brug, kanaal enz. om deze tegen vijandelijke aanvallen te beschermen;
5. op de dijken, omdat deze tussen twee geïnundeerde gebieden dikwijls als aanvalswegen werden benut.

Als volgende maatregel gold het doorsteken der dijken langs de rechteroever van de Schelde bij het kasteel van Antwerpen, met als gevolg de overstroming van de polder van Hoboken.

Deze polder viel, buiten de Borgerweert- en Melselepolder die op de linkeroever al vroeger onder water gezet werden, als eerste slachtoffer langs de rechter Scheldeoever.

Dan kwamen de dijken van de Rupel aan de beurt die heel de streek vanaf Ruisbroek, Willebroek, Blaasveld tot Heffen blank zetten.

#### **1.4.2 De belegering van Antwerpen**



In 1584 vergrootten de oorlogsgebeurtenissen de reeks overstromingen.

De krijgspolitiek van Alexander Farnèse behelsde voornamelijk het terugwinnen van het land dat de Staatsen onder hun bevoegdheid hadden. De hoofdmacht van deze laatste lag echter te Antwerpen dat buitengewoon strategisch gunstig gelegen was, nl. door de nabijheid der polders in het noorden, die geïndeerd een natuurlijke hindernis konden vormen en zo een specifieke bescherming aan Antwerpen boden.

In juli 1584 richtte hij zijn hoofdkwartier op in Beveren, en besloot Antwerpen aan te vallen. Een eerste vereiste hiervoor was de stad af te snijden van Holland en Zeeland en te beroven van de hieruit komende bevoorrading. Hiertoe staken zijn veldheren Mondragon en Mansfelt de Schelde over en trokken hun kamp op te Stabroek.

Waar de markies de Richebourg meer geluk had met de inname van het fort Liefkenshoek, moest Mondragon, na heel wat manschappen verloren te hebben, zich tevreden stellen met een omsingeling en belegering van de vesting Lillo.

Volgens F. Strada zou deze laatste, op bevel van de hertog van Alva nog, het fort van Lillo vóór 1573 opgetrokken hebben.

Als onrechtstreeks bewijs wordt aangevoerd dat Mondragon zelf in 1584, sprekende over de bestorming van het fort, zou gezegd hebben dat hij bewust was van de sterkte van deze schans die hij zou aantasten *'dewijl hij haar zelfs gebouwd hadt'*.

Dit zou hierop neerkomen dat de Spanjaarden dit bolwerk oprichtten en dat na hun vertrek uit de Nederlanden in 1577, de Antwerpenaren het herstelden en weer in een volkomen weerbare staat brachten.

In 1582 nam de hertog van Anjou, uit Zeeland naar Antwerpen reizende, in dit fort zijn intrek en verder kan men opmerken dat een schans, in zeven haasten bij de belegering van Antwerpen opgetrokken, onmogelijk een dergelijk zwaar beleg van Mondragon kon doorstaan.

Vele geschiedschrijvers citeren echter dat het fort van Lillo in 1583 of 1584 door de Antwerpenaren werd gebouwd. Wat de juiste toedracht ook moge zijn, er dient toegegeven dat velerlei bronnen al op een bestaan wijzen in 1580.

Volgens sommigen duidde Oranje op 8 juli 1579 de plaats aan waar het fort diende opgetrokken te worden. In oktober 1579 was het in volle constructie en het zou in de zomer van 1580 klaar zijn gekomen.

*'Opgetrokken'* mag men nochtans niet in de letterlijke zin van het woord interpreteren. Het is immers mogelijk dat de eerste schans slechts uit verstevigde aarde bestond en dat Oranje slechts nadien de aanstoot gaf tot het bouwen van een degelijk militair bolwerk.

Lillo werd tevens door de benoeming van een bezoldigd super-intendent door de magistratuur van Antwerpen, een Antwerps fort, opgericht ter beveiliging van deze stad.

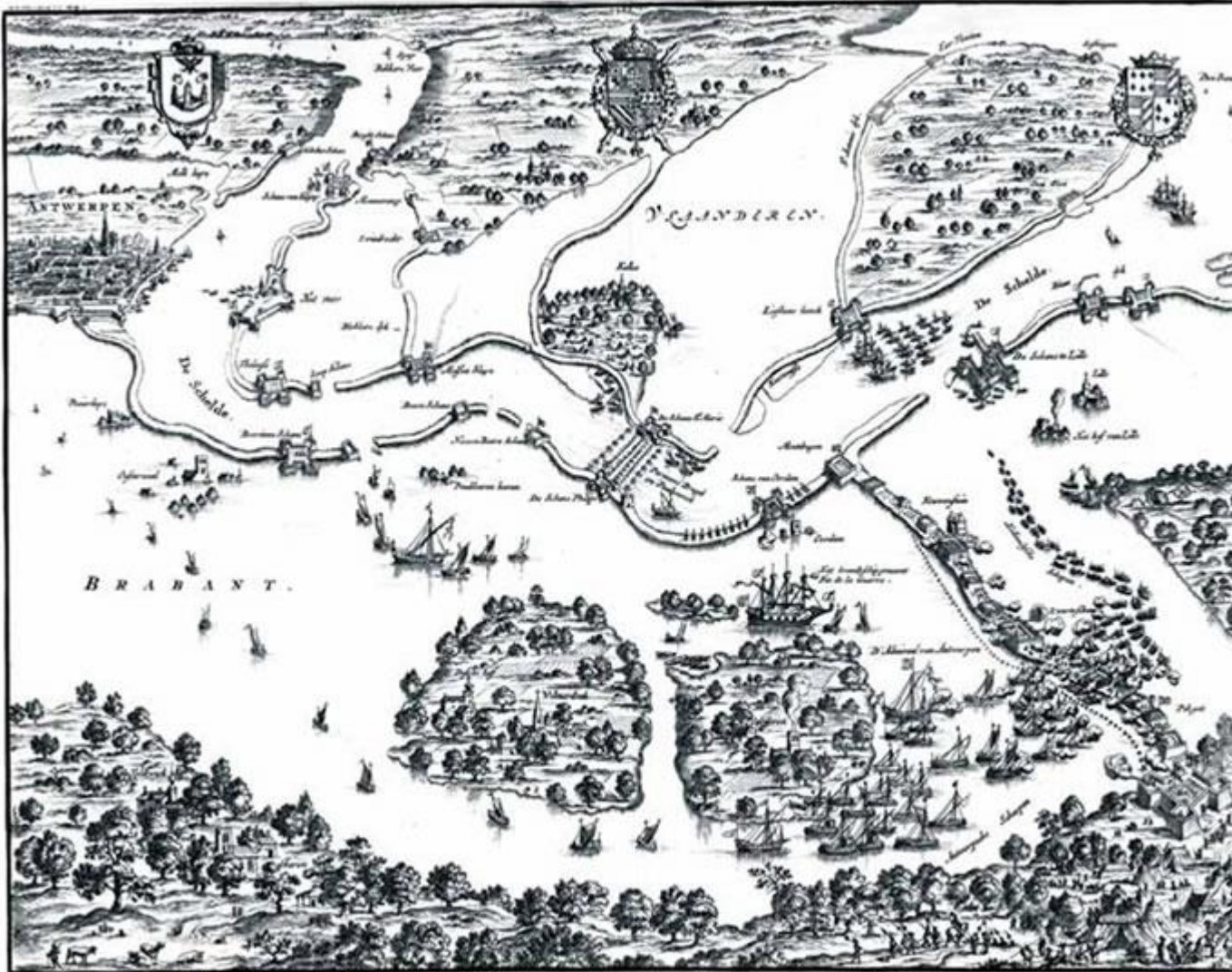
De oorzaak der mislukking van Mondragon tot inneming van de vesting is eveneens een graag bediscussieerd onderwerp.

Buiten alle polemieken om, kan met zekerheid aangenomen worden dat één der grote redenen, het enorme overstromingsgebied is geweest dat door de Hollanders en Antwerpenaren verwekt werd door de door middel van de sluizen op 8 juli 1584 onder water gezette polders.

Deze overstroming strekte zich uit, enerzijds van noord naar zuid, vanaf de polder van Zandvliet tot de Kauwensteinse dijk, en anderzijds van oost naar west, vanaf de hoogten van Stabroek en Berendrecht tot aan de Schelde.

Zij vormde een uitstekende kunstmatige bescherming voor Lillo en vertraagde onomstotelijk de opmars en aanvalskracht van Mondragons troepen, die zich verplicht zagen zich te Berendrecht en Zandvliet terug te trekken.

Tevens werden de sluizen van de Boereschans en Boerinnenschans opengezet waardoor de polder van Oosterweel bij hoog water inundeerde. Deze maatregel werd genomen uitsluitend ter verdediging van de stad Antwerpen.



Met behagh der Stadt Antwerpen in den Jaeren MDLXXXIV en MDLXXXV.

figuur 2



Volgens een *collegiale acte van de magistraat* zouden al in 1582 drie gaten in de Oosterweelse dijk gemaakt zijn, nl. het Spaanse gat, het Boerinnegat en het Boeregat, dit onder voorwendsel van algemene beveiliging.

Nochtans werden, na de aanstelling van Marnix van Sint-Aldegonde tot burgemeester van Antwerpen in 1583, slechts de eerste preventieve maatregelen ter beveiliging van de stad genomen.

Verder raadde de Prins van Oranje in 1584 Marnix aan, de Blauwgarendijk, noordwaarts Lillo, en de Kauwensteinse dijk door te steken, ten einde een kunstmatig overstromingsgebied te bekomen om te allen tijde een verbinding tussen Antwerpen en Holland te verzekeren.

Hierop reageerden de beenhouwers zo heftig, dit niet alleen wegens de schade die hieruit voor de landbouwers zou voortspruiten, maar ook wegens de vrees voor een onvoldoende ravitaillering van de Antwerpse bevolking die aangewezen was op het vee dat uit deze streken betrokken werd, dat van dit voornemen toen afgezien werd.

Het is dan ook twijfelachtig dat de polder van Oosterweel al in 1582 aan het water zou zijn prijs gegeven.

Men kan zich afvragen of aan de sommatie van de overheid wel degelijk gevolg gegeven werd.

Farnèse wilde tot elke prijs de Scheldedoorvaart volledig afstoppen en hierdoor ook automatisch Lillo volkomen afsluiten.

Zijn eerste werk was het bouwen van twee forten: St.-Marie op de linker- en St.-Filip op de rechteroever van de Schelde. Tussen deze twee forten werd vervolgens een vlottende brug gebouwd.

De plaats van deze brug was gunstig gekozen, omdat enerzijds langs de linkeroever een ondiepte de Schelde introk en zo de breedte van de stroom enigszins gereduceerd werd, en anderzijds de kronkeling in de Scheldeloop, hier een werkelijke hinder uitmaakte voor het manoeuvreren van zeilschepen.

Een staketsel langs beide oevers en daartussen 32 grote aaneengeschakelde schepen, vormden de brug.

Noordwaarts van deze brug werden nog opgericht: de schansen St.-Barbara (Oordam), ietwat meer landinwaarts St.-Andrea (St.-Andries) en om de Blauwgarendijk te beschermen, de redoutes Trinitatis.

Na de bezetting van de Kauwensteinse dijk werden hierop gebouwd: het fort St.-Kruis (Kruisschans of Santa Cruz) waarvan de eerste benaming 'Mondragon' zou geweest zijn, naar de opdrachtgever, verder de schansen of redoutes: St.-Joris (de la Motte), Paalschans (Victoria), St.-Jacob (St.-Jago, St.-Jaak, of Santiago), en het Pekgat bij Stabroek.

Sommige historici situeren echter de St.-Jacobsschans naast de Kruisschans, hoewel de meeste oude kaarten de eerste versie aannemen.

Al deze werken, zowel de bouw van de brug zelf, als de verschillende bastions vergden een ontzaglijke hoeveelheid materiaal dat uit Vlaanderen en zelfs uit Noord-Frankrijk afkomstig was.

Via de Schelde en het overstroomde gebied langs de linkeroever, veroorzaakt door dijkdoorsteken te Burcht en van de Uitgebrande Dijken en Blokkerdijken, geraakten de schepen ter bestemming.

Door een aanval van Téligny, bevelhebber van de Staatsen, en het bouwen van een fort te Burcht werd deze vaarweg nochtans afgesneden en de bevoorrading van de brug in gevaar gebracht. Hierop reageerde Farnèse door het laten graven van een vaart, de Parmese vaart of het Parmakanaal genaamd, lopend noordwaarts Kallo en Beveren tot in de omgeving van Stekene, met aansluiting op de Moervaart (arm van de Moer) naar Gent.

Het is bij de monding van dit kanaal in de Schelde dat hij het fort 'De Parel' liet bouwen. In maart 1585 was de doorvaart op de stroom volledig geblokkeerd. In april viel het fort Liefkenshoek, de redoutes van de Noord, Terventen, St.-Antonius en gans de Doelpolder in handen van de Hollanders, terwijl te Antwerpen op bevoorrading werd gewacht van een konvooi dat zich aan de noordzijde van de brug klaar hield.

Aan een Italiaans ingenieur Gianibelli (Genibelli of Giambelli) werd daarop door Marnix van St.-Aldegonde opdracht gegeven de brug te vernietigen, wat hij zou trachten te verwezenlijken door middel van met kruit gevulde schuiten die met het tij meegedreven tegen de brug zouden ontploffen. De poging mislukte echter en de schade was zeer gering en vlug hersteld.

Terugdenkend aan een al veel vroeger beraamd plan, besloot men uiteindelijk een poging te wagen om via de overstromde polders de bevoorrading van Antwerpen te verzekeren door middel van lage schuiten .

Hiervoor werden de Schelde- en binnendijken zuidwaarts de Kauwensteinse dijk op verschillende plaatsen doorgestoken.

Het inundatieterrein, zich uitstrekkend over de polders van Zandvliet, Berendrecht, Lillo en Stabroek, breidde zich verder uit over de polders van Oordam, Oorderen, Wilmarsdonk, Ettenhove, Muisbroek, Oosterweel en Ekeren.

Volgens een kaartje van Luyken (figuur 1), het beleg van de stad Antwerpen voorstellend in de jaren 1584-1585, waren er drie bressen in de Scheldedijk: twee respectievelijk ter hoogte van de Oosterweelse- en Wilmarsdonkpolder, nl. ten noorden van de Boerinnenschans en Boereschans, en één ten zuiden van de Nieuw Boereschans, soms St.-Petrus genaamd.

Bewaarde rekeningen over de herstelling van de Scheldedijk in de jaren 1589-1592 bevestigen het bestaan van deze gaten<sup>33</sup> door vermelding van het aanvoeren naar- of het opslagen bij deze plaatsen van zinkrijs, houtwerk en dergelijke. Naast Luyken bevestigen Verbiest en later in 1691 Van Lyere in een kopij van voornoemde, getiteld 'Obsessio Antverpiae Alexandro Imperante' (figuur 2), deze dijkdoorbraken en duiden tevens de grote doorsteek bij Lillo aan.

Volgens al deze auteurs bleven alleen de hoogten van Wilmarsdonk en Oorderen boven het omliggende water uitsteken.

De overstroming werd in oostelijke richting begrensd door de hoogten van Berendrecht, Stabroek, Hoevenen en Ekeren.

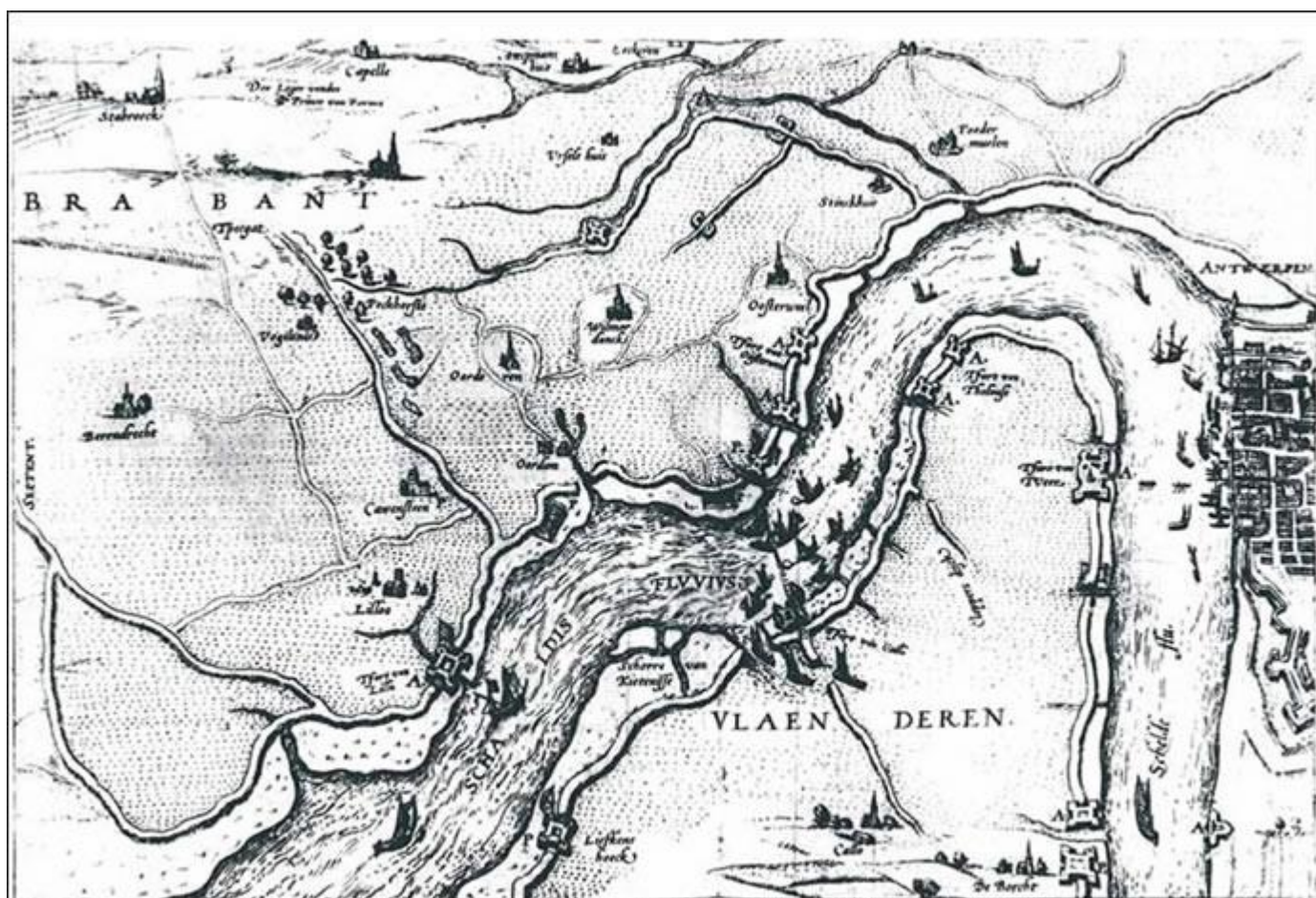
De Oostenrijker Aitzinger, die vele jaren in de Nederlanden verbleef, en zijn befaamde 'De Leone Belgico' uitgaf, beschrijft hierin in een kaartje wat aan beide zijden van de Schelde in 1585 tijdens Farnèses belegering van Antwerpen voorviel.

Buiten voornoemde bressen vermeldt hij nog het 'Groot Gat' bij de Kruisschans (figuur 3). Hij situeert dit nochtans dicht bij het fort van Oordam dan bij genoemde schans.

Uit een rekening van penningmeester Merten Mermans aan aannemer Adriaan Gheens 'om te vullen en te stoppen 8 gaten staande tussen de Oordamse schans en de Kruisschans', kan aangenomen worden dat hier alleszins een grote doorbraak tot stand kwam.

Een ander kaartje van Aitzinger (figuur 4) getiteld 'Wie und wass gestalt die diecken vor Antorff durch gestochen, und mit vielen blochusern so woll von dem Princen von Parma, als von der Statt Antorff besatz seindt'. (anno 1585) toont ons ten slotte een vierde bres in de nabijheid van Antwerpen, ter hoogte van de huidige Royerssluis. Het is deze doorsteek die de naam kreeg van Spaansgat, terwijl de overigen genoemd werden naar hun respectievelijk fort, nl. Boeregat en Boerinnegat.

In het uitgestrekte overstromingsgebied vormde de Kauwensteinse dijk de enige hinderpaal voor een doorvaart van Holland tot de grens van de stad Antwerpen.



71. Eigentliche Contrafactur und abryß, wie, und was gestalt die von ANTOERPE das Landt beyder seite, des Scheldes in wasser gestalt, sich mit Schanzen und bleichbezer auff vielen ortern versehen. Da, was mit A. verzeichnet, die Sten, wofft aber mit P. der Trins von Parma inhaet. Anno Dni. (M. D. LXXXXII) XXII Decemb.



## Word vervolgd

Inséré 22/11/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 22/12/22

## “Verdwenen Zwinhavens”

BOEKBESPREKING Auteur : Frank NEYTS



'Verdwenen Zwinhavens' brengen middeleeuwen terug tot leven. Brugge, Damme, Monnikerede, Hoeke, Sint-Anna-ter Muiden en Sluis waren ooit dé tophavens van Europa. Maar de Zvingeul verzandde en de havens verdwenen. Een nieuwe fietsroute met virtual reality kijkers en een belevingsexpo in het Zwin Natuur Park in Knokke-Heist (België) wekken de middeleeuwse Zwinhavens vanaf 3 juli terug tot leven.

#### **Van archeologie tot virtuele realiteit**

Brugge ontwikkelde zich tot dé laatmiddeleeuwse metropool van Europa. Dat had alles te maken met haar voorhavens, gelegen langsheen de Zvingeul. De expo en fietsroute is gebaseerd op het jarenlange interdisciplinair archeologisch onderzoek van de Universiteit Gent. Professor Wim De Clercq: "Een lang verdwenen wereld wordt via virtuele realiteit terug tot leven gewekt in het grootst mogelijke detail. Het is voor ons als onderzoekers een uniek sluitstuk in een lang traject, maar terzelfdertijd een uitdagend begin en inspiratiebron". Het bijhorende publieksboek "Verdwenen Zwinhavens" werd uitgegeven door de Provincie West-Vlaanderen (België). Als auteurs tekenden Wim De Clercq, Jan Trachet en Maxime Poulain. Het boek biedt het rijkelijk geïllustreerd verhaal en het historisch belang van de Zwinhavens. Het boek telt 231 pagina's en kost 24,90 euro. Bestellen kan via de link : Verdwenen Zwinhavens - Provincie West-Vlaanderen. Uiteraard kan men het boek ook kopen in het Zwin Natuur Park in Knokke-Heist (info@zwin.be).

- Toegang tot het Zwin Natuur Park is inbegrepen in de ticketprijs.
- De belevingsexpo loopt tot 7 november 2021.
- De fietsroute met de virtual reality-kijkers is er van 3 juli 2021 tot oktober 2023. De totale route bedraagt 60 km, je kan ook kiezen voor 31 of 44 km. De gratis fietskaart en webapp met archeologische weetjes tonen de weg. • De expo wordt georganiseerd volgens de geldende coronamaatregelen. De kijkers zijn coronaproof dankzij een behandeling met PhotoACTIVE®-beschermingstechnologie.

Alle info via [www.verdwenen-zwinhavens.be](http://www.verdwenen-zwinhavens.be)

---

**Inséré 22/11/22 DOSSIER Enlevé 22/12/22**

## **More commercial ships utilize wind technologies to cut emissions**

Ship watchers in ports around the world are beginning to wonder: What are those funny-looking structures on the deck of some vessels? Tall columns looking like over-dimensioned funnels, or appendages reminiscent of airplane wings?

They are looking at modern sails – innovative designs using the latest scientific findings to propel ships. A surprising number and variety of wind-assisted propulsion system (WAPS) projects, often supported by government programmes, are taking shape, driven by the



realization that the shipping industry must decarbonize. While it remains unclear what fuels and technologies will be available to power the ships of a carbon-neutral future and what the costs will be, wind-assisted propulsion is one of several technologies available to forward-looking stakeholders today to reduce the carbon footprint of ships and buy time to identify and develop the next-generation power source.



The "**ANNIKA BRAREN**" navigating the Oude Maas (NL) enroute Ronnskar (Sweden). The vessel, built in 2020, last year provided with an Wind-Assist Rotor at the foreship.

### **New interest in wind-assisted propulsion**

"A lot of WAPS development work has been done in recent years, largely unnoticed by the mainstream," says Uwe Hollenbach, Principal Engineer at DNV. "Now the industry is beginning to realize that there are limits to what you can achieve with slow steaming and other efficiency-enhancements – you have to think beyond."

Initiatives and joint projects dedicated to wind are springing up everywhere. Conferences, studies and papers urge the shipping world to embrace wind-assisted propulsion. IMO recently updated the calculation modalities for the EEDI and EEXI to give WAPS systems a higher, more realistic benefit. New rig materials and virtual modelling maximize efficiency levels. There is definitely a new dynamic in this segment, and indeed a new sense of seriousness. "Wind is an inexhaustible energy source – a bit random perhaps, but definitely powerful enough to re-consider," says DNV's top sailing expert, Senior Principal Engineer Hasso Hoffmeister. "You basically can't go wrong with wind – it's free, it's zero-carbon, and there are any number of retrofitting options available today with many of them quite easy to install. What is more, wind will always be available in suitable regions at no cost – it gives you a certain planning reliability and independence from the supply and price fluctuations of combustible fuels."

Sailing and fluid dynamics experts, especially those working in the Yacht racing sector, have been developing and refining innovative sail systems. Advanced, light-weight materials and virtual modelling and simulation have enabled them to achieve and demonstrate record efficiency levels. Sensor systems and computers optimize the handling and control of sophisticated modern wind propulsion devices. Mature technologies available today make auxiliary wind propulsion a realistic and viable option for cargo vessels.

### **Essential considerations for wind propulsion**

There are a few basic factors to consider when contemplating wind-assisted propulsion, says Uwe Hollenbach:

- The operating region should be windy enough. Winds in tropical waters tend to be less dependable than those in middle and higher latitudes.
- Some ship types are better suited for WAPS than others. Smaller ships can choose from a wider range of systems. Larger ships are often more restricted due to the air drag

reducing the efficiency of sail systems. Ships carrying deck cargo require new concepts for arranging sail systems efficiently.

- Weather routing increases the efficiency gains from WAPS.
- A Hazard Identification study (HAZID) is highly recommended before launching a WAPS project. Masts and sails must clear bridges and cranes and be protected against severe weather and sea conditions. They will influence the operation and handling of the ship, the line of sight, and safety.
- Planning newbuilds for WAPS is better than retrofitting; it allows designers to include stability and efficiency considerations and electric power needs, and include the WAPS as part of a hybrid propulsion system to make the most of the investment

Fuel savings and emission reduction values reported by existing vessels with wind-assisted propulsion systems range widely due to these factors. "DNV has comprehensive wind expertise and simulation tools. As an independent third-party we can predict the auxiliary propulsion power and fuel savings of a proposed design and calculate the EEDI or EEXI," says Hasso Hoffmeister. DNV has developed a standard for certification of WAPS systems and awarded Class Approvals in Principle (AiP) to a number of WAPS systems on the market.

### **Rotor sails – a proven technology**

The most popular and least-risk WAPS technology available for commercial ships today is rotor sails, also called Flettner sails after their 1920's inventor, says Hoffmeister. State-of-the-art, computer-controlled implementations have delivered fuel savings between 4.5 per cent and have the potential to reach 25%, on smaller vessels. Rotor sails are relatively easy to retrofit on ferries, car carriers, multipurpose vessels, bulk carriers and tankers.

For example, Norsepower retrofitted two DNV-certified rotor sails on a product tanker, enabling fuel savings of 8.2 per cent. Since then, two hybrid ferries have received DNV certified Flettners, and the biggest vessel fitted with rotor sails to date, a bulk carrier, has five units, which can be tilted down for cargo operations. Its estimated fuel savings is 8 per cent. The DNV-classed RoRo carrier SC Connector's two Flettners, expected to reduce the ship's emissions by 25 per cent, can likewise be tilted to let the ship pass under bridges. Verification measurements are in progress.

### **Eco Flettner achieved average fuel savings of 10–20%**

Eco Flettner's first project, the MPV Fehn Pollux with a single rotor sail, surpassed all expectations with measured average fuel savings of up to 10–12 per cent. Another player in the Flettner community, London-based Anemoi Marine Technologies Ltd., has retrofitted four rotor sails on a bulk carrier and will also run through the certification process of DNV. Mounted on sliding rails, the rotors can move out of the way of dock cranes. The Flettner principle is gaining in popularity: DNV recently awarded an AiP to a rotor sail system developed by DSME in Korea.

### **Racing technologies cut CO2 emission of commercial ships**

Meanwhile, innovative sail types originally invented for racing have arrived in the cargo shipping arena, and major shipping companies are showing a willingness to give these technologies a chance. BAR Technologies in Portsmouth, UK and Yara Marine Technologies have developed a solid wing sail system called WindWings, which received a DNV AiP in November 2021. Modelled after airplane wings, WindWings are designed to be installed in groups of two to five and are fully computer-controlled. According to BAR Technologies, they can reduce a vessel's CO2 emissions by up to 30% on average.

"Developing new wind propulsion technology for the marine industry, where safety is of course of paramount importance is not a simple task. Working with DNV on the earliest installations of WindWings has been extremely important and beneficial to us. The professional approach and structure to the AiP and design approvals has focused our work on reliability and safety in addition to performance," says John Cooper, CEO BAR

Technologies.

WindWings are collapsible to allow the ship to pass under bridges and ensure free access to cargo hatches. BAR Tech, the multinational food company Cargill and others have formed a partnership to retrofit the first WindWings on a large Cargill dry-bulk carrier late 2022. Cargill has announced plans to charter at least 20 new wind-assisted ships over the coming years.

### **Wing sails can reduce environmental footprint by up to 45%**

DNV also granted an AiP to the AYRO Oceanwings 3.6.3 wind-assisted propulsion system developed by VPLP Design. A 121-metre RoRo vessel scheduled for delivery in 2022, will feature four automated Oceanwings wing sails. They are expected to reduce the vessel's environmental footprint by 20–45 per cent.

AlfaWall Oceanbird, a joint venture between Wallenius and Alfa Laval, develops airplane wing-type rigid wing sails for wind propulsion and wind assistance. The whole Oceanbird concept, which includes wing sails, a specially designed hull and speed/route recommendations, is able to reduce emissions by up to 90 percent. "So much has changed with technology since we last looked at sail power for propulsion," Niclas Dahl, Managing Director, AlfaWall Oceanbird reflects. "Automation, sensors, material technologies, route planning, weather forecasts, all of this together makes it possible to look at wind propulsion in a totally new light. It allows us to do things that we could not have done 15 years ago."

Suction wing sails increase the "lift" effect of the airfoil by using a fan inside the wing to suck air from the boundary layers around it through a matrix of small holes. The technology, first implemented successfully by Jacques-Yves Cousteau on his ship Alcyone, has been optimized by eConowind. Two mobile, container-mounted units have been furnished for two general cargo ships, and similar projects have been realized in Spain.

Kites are back Kites are seeing a renaissance: A six-month sea trial of an innovative automated kite sail is to begin some time in 2022 when Airseas, an Airbus spin-off, will deploy a half-sized "Seawing" demonstration kite onboard a RoRo vessel. An LNG-powered bulk carrier with a Seawing kite system is scheduled for delivery in 2024.

### **Green financiers like wind propulsion**

As performance data from all these and other WAPS projects come in, it will be fascinating to see the monetary benefits black on white. What is more, wind-assisted propulsion can make a newbuilding project more attractive for green financing schemes. Carbon taxation and tightening decarbonization goals will enhance the appeal of wind propulsion. The good news, says Jan-Henrik Hübner, Global Head of Shipping Advisory at DNV, is that the economic feasibility limit has already been reached and crossed, considering today's fuel prices and the maturity of WAPS technologies: "Every tonne of fuel an operator doesn't have to buy is extra profit." Wind, after all, is money!

**Source: DNV**

---

**Inséré 24/11/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 24/12/22**

**Inséré 25/11/22 DOSSIER Enlevé 25/12/22**

**Inséré 26/11/22 DOSSIER Enlevé 26/12/22**

**Inséré 27/11/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 27/12/22**

**Inséré 28/11/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 28/12/22**

**Inséré 30/11/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 30/12/22**

**Inséré 30/11/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 30/12/22**

**Inséré 02/12/22 DOSSIER Enlevé 02/01/23**

**Inséré 04/12/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 04/01/23**

**Inséré 06/12/22 DOSSIER Enlevé 06/01/23**

**Inséré 07/12/22 DOSSIER Enlevé 07/01/23**

**Inséré 08/12/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 08/01/23**

**Inséré 08/12/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 08/01/23**

**Inséré 09/12/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 09/01/23**

**Inséré 10/12/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 10/01/23**

**Inséré 12/12/22 DOSSIER Enlevé 12/01/23**

**Inséré 16/12/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 16/01/23**

**Inséré 16/12/22 DOSSIER Enlevé 16/01/23**

**Inséré 17/12/22 DOSSIER Enlevé 17/01/23**

**Inséré 18/12/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 18/01/23**

**Inséré 19/12/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 19/01/23**

**Inséré 20/12/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 20/01/23**

**Inséré 22/12/22 DOSSIER Enlevé 22/01/23**

**Inséré 24/12/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 24/01/23**

**Inséré 24/12/22 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 24/01/23**

**Inséré 26/12/22 DOSSIER Enlevé 26/01/23**

**Inséré 27/12/22 DOSSIER Enlevé 27/01/23**

**Inséré 28/12/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 28/01/23**

**Inséré 29/12/22 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 29/01/23**

**Inséré 30/12/22 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 30/01/23**

**Inséré 01/01/23 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 01/02/23**

**Inséré 01/01/23 DOSSIER Enlevé 01/02/23**