

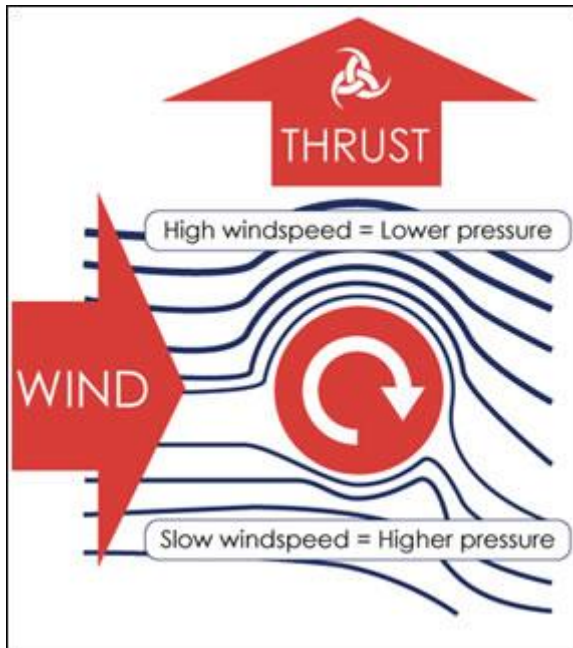
Inséré 02/02/17 DOSSIER Enlevé 02/03/17

Technology : Magnus effect

The principle on which the Norsepower Rotor Sail operates is known as the Magnus effect. When wind meets the spinning Rotor Sail, the Rotor Sail accelerates air flow on one side of the Rotor Sail and restricts the air flow on the opposite side of the Rotor Sail. The resulting pressure difference creates a force that is perpendicular to the wind flow direction – a lift force. The circulatory flow, created here by the skin friction, is the same phenomena that creates lift for an aircraft wing. The same principle applies to rotating spheres and cylinders. This can also be observed for example in golf, tennis or football, where spinning balls curve in flight.

Norsepower Rotor Sail

The thrust induced by the Magnus effect can be utilized in ship propulsion by placing a cylinder on the open deck of the vessel and by rotating it around its main, vertical axis. An electric drive system that is powered by the auxiliary grid in the vessel is used for rotation of the Rotor Sail.

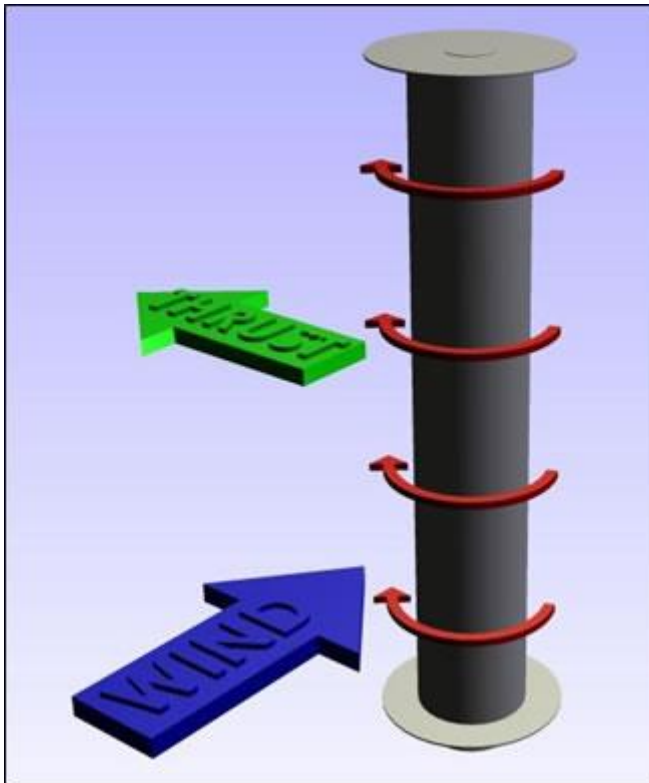


The Magnus effect-based solution has the potential to be ten times more efficient than a conventional sail because more lift is produced with a much smaller sail area. Due to its simplicity, it requires no reefing or crew. It is "push button wind propulsion" from the bridge. This allows the main engines to be throttled back, saving fuel and emissions while providing the power needed to maintain speed and voyage time. The technology was originally invented by Finnish engineer Sigurd Savonius and was later demonstrated by Anton Flettner in an Atlantic crossing that took place in 1926.

The original basic engineering solution has a limited degree of sophistication, but Norsepower has created various new improvements for which patents have

recently been granted.

Installation requirements



The required number of Norsepower Rotor Sails, the size of the sails, and the position of each sail are based on the following vessel-specific factors:

- Total thrust to be achieved with the Rotor Sails.
- Aerodynamic properties of the vessel i.e. location of superstructures, cranes, etc. and potential interference between the rotors.
- Existing support structures in the vessel for the rotor foundations
- Influence of the Rotor Sails on the stability of the vessel.
- Influence of the Rotor Sails on control and maneuverability of the vessel.
- Vessel-specific requirements for cargo handling
 - working areas of cranes and

gantries, loading and unloading of cargo

- Navigational requirements
 - visibility from the bridge, and the potential effect on radar and navigational lights
- Safety requirements
 - fire hazard from dangerous cargos, icing in winter, safe working area for crew on deck
- Maintenance requirements and accessibility to the Rotor Sails

Norsepower Rotor Sails are available in three different models. They come with a Rotor Sail height of 18, 24 or 30 metres. The Norsepower Rotor Sail Solution is typically delivered as a full-service solution that includes both delivery and maintenance of the hardware and software.

Key advantages

The key advantages of the Norsepower Rotor Sail Solution are:

- Fuel costs are reduced from 5% to 30% without lowering the operating speed of the vessel.
 - Rotor Sail operation is highly automated and it can be controlled by the crew from the bridge.
 - The solution is tested in co-operation with a leading classification society to ensure that it is robust, durable and safe to use.
 - Rotor sails can be installed in new vessels or they can be added to an existing ship.
- The Norsepower Rotor Sail Solution is the first commercially available auxiliary wind propulsion solution.



Example of a vessel-specific installation of six Norsepower Rotor Sails on a tanker vessel.



Example of a bulk carrier with three Norsepower Rotor Sails on the port side

Inséré 04/02/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 04/03/17

Maersk Slammed for Sidestepping EU Ship Recycling Law

Indian and international environmental groups are taking Danish container ship giant Maersk to task for its statement that the company is considering flagging its end-of-life vessels out of Danish or any other European registry to circumvent the European Ship Recycling Regulation and break the ships in India. Owners of ships flying the flags of EU Member States must ensure that their ships are recycled only in ship recycling facilities that comply with strict requirements and are included on the European List. The European List will be officially published by the end of 2016. Maersk says it will have to scrap more vessels in the coming years due to oversupply and low freight rates in the container market, and the company estimates it can earn an additional US\$1-2 million per ship by using beaching yards in Alang, India. After "Maersk Group's recent announcement of its long-term commitment to create more responsible recycling options in Alang, India, an agreement has been reached for the landing of the first two vessels," the company announced last month. Two Maersk Line container vessels, the MAERSK WYOMING and the MAERSK GEORGIA, will be recycled over the next few months at the Shree Ram yard in Alang, which is certified to the standards of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, but is not on the European List. Until now, the Maersk Group has recycled its ships in selected yards in China and Turkey. The Maersk Group's policy is to only recycle ships responsibly, the company says.

In his Foreword to Maersk's 2015 Sustainability Report, CEO Nils Andersen wrote, "Today, the majority of ships are dismantled and recycled at facilities on beaches. Here, the standards and practices often do not adequately protect the people working at the facilities and the natural environment. We have decided to play a role in changing this situation. Alone and in partnership with others, we will work to upgrade conditions at recycling facilities on the beaches in the Alang area, India, while we remain committed to responsibly recycle our own ships and rigs." Annette Stube, head of sustainability for the Maersk Group, said, "By initiating recycling of vessels in Alang at responsible yards, we ensure further development of financially feasible and responsible recycling options to the benefit of Alang and the shipping industry. This development will take time, but we are determined to work with the yards for the long haul," she said.

"We will also have staff on-site at Shree Ram. They will be working closely with the yard to further upgrade practices, processes and facilities to ensure that the recycling of our vessels complies with our standards," said Stube. Stube said conditions are improving in Alang's ship recycling yards. Following several audits at upgraded facilities in Alang last year, the Maersk Group concluded that responsible recycling can be accelerated in the area, if the company works with the yards now. "The Alang plans come at a cost for us, but we will invest money and human resources to ensure we can already now scrap our vessels in compliance with the Hong Kong Convention provisions as well as international standards on labor conditions and anti-corruption," said Stube. But the environmental groups are not reassured by the company's statements. They say that the European Community Shipowners' Association, ECSA, and its members have found "a convenient

solution" in referring to the Hong Kong Convention, an International Maritime Organization Convention that is unlikely to enter into force anytime soon. The Hong Kong Convention was adopted in May 2009, but it will not enter into force until 24 months after the date of ratification by at least 15 states representing a combined merchant fleet of at least 40 percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping whose annual ship recycling volume during the previous 10 years is at least three percent of the gross tonnage of the combined merchant shipping of the same 15 states. The IMO says the Hong Kong Convention is aimed at ensuring that ship recycling "does not pose any unnecessary risk to human health and safety or to the environment." But the NGOs argue that the Hong Kong Convention does not ban the beaching method, nor does it introduce strict rules on downstream waste management. Moreover, they warn that anyone can hand out Statements of Compliance to shipbreaking yards claiming they operate in line with the convention.

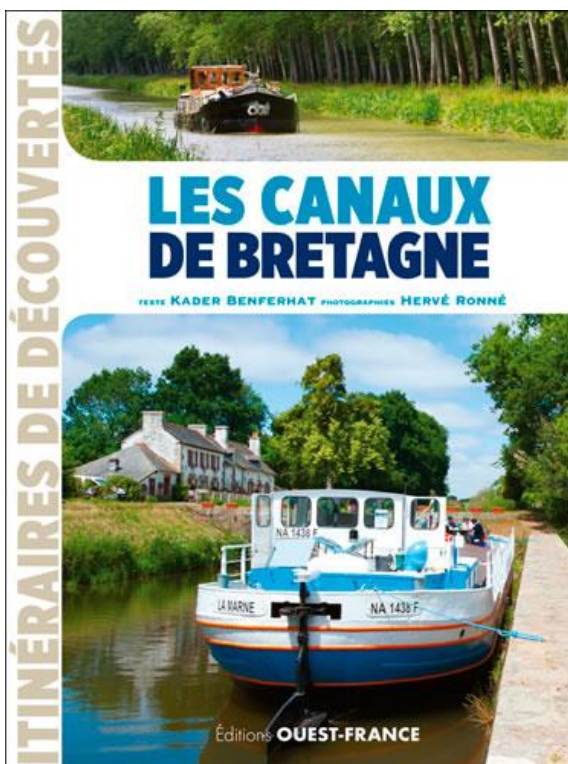
Patrizia Heidegger, executive director of the NGO Shipbreaking Platform, said, "Maersk has sent a clear signal: either European environmental regulation accommodates for its practices in India, or the world's largest ship owner will just ignore the Ship Recycling Regulation by flagging out," says Patrizia Heidegger, director of Shipbreaking Platform, a nongovernmental organization. "The threat to resort to non-European flags amounts to blackmailing lawmakers who seek to ensure that European ship owners have to maintain European standards in their business activities around the world," said Heidegger. The Clean Shipping Coalition, the only global environmental organization that focuses just on shipping issues, decries pollution caused by shipbreaking on beaches. The pollution is caused by the dispersal of debris, including toxic paint chips, into the intertidal zone; improper downstream disposal of toxic waste; cracked concrete areas for final demolition; poor accommodations for workers; and an absence of proper environmental impact assessments and permits. The Coalition's nine members are: the Air Pollution & Climate Secretariat; Bellona Foundation; Clean Air Task Force; Environmental Defense Fund; Nature and Biodiversity Conservation Union; Oceana; Seas at Risk; the North Sea Foundation; and Transport & Environment. Coalition president John Maggs said, "Maersk is a European company and should abide by European laws. Suggesting that it might use a flag of convenience to escape EU shipbreaking rules designed to protect the environment and worker safety is scandalous, and will seriously undermine its credibility as a responsible ship owner and operator." Maggs also serves as a senior policy advisor at Seas At Risk, a marine protection umbrella organisation of environmental NGOs from across Europe that includes 30 member groups in 16 countries. Sotiris Raptis, shipping officer at Transport & Environment, said, "While Maersk supports innovation in reducing air polluting emissions, this move shows a cavalier attitude towards the environmental impacts of dismantling ships in the intertidal zone. Maersk needs to reverse course on practices that it previously denounced and that would never be allowed in Europe. "The Seattle-based nonprofit Basel Action Network, BAN, has been working against shipbreaking on beaches for years. The group describes what happens on these South Asian beaches. "At high tides each month, companies sail huge vessels at full speed up onto the shores. When the tides recede, local workers begin tearing the ships apart, piece by piece. Without safety gear – in baseball caps and flip flops, or boots if they're lucky – boys and young men cut wires, blast through ship hulls with blowtorches, and haul huge pieces of scrap metal using their bare hands," says BAN. Without basic occupational health and safety precautions, the number of injuries and deaths among workers is high. The International Labour Organization considers beach shipbreaking one of the most dangerous jobs in the world. Local wildlife suffers too. In Bangladesh alone, 21 species of fish have gone extinct and 11 are endangered due to shipbreaking, BAN has documented. Indian NGOs most recently expressed their concern

about the beaching of end-of-life vessels in Alang after an April visit to the Alang shipbreaking yards organized by the European Community Shipowners' Association, ECSA. The European ship owners invited government representatives from France, Germany, Belgium and the European Commission on the tour. NGOs, including the NGO Shipbreaking Platform and its Indian members, were not allowed to join the visit. The European ship owners did not make time to meet with the local trade union or the affected workers. Ritwick Dutta from the NGO Legal Initiative for Forest and Environment, based in New Delhi, said, "ECSA should be aware of the fact that environmental groups in India remain very critical with regards to the state of the shipbreaking industry in Alang. None of the yards in Alang have to undergo an environmental impact assessment even when they open new yards or set up new infrastructure." "EIAs are required by the law," said Dutta, "and they would ensure a transparent process, including a proper assessment of the environmental impacts of the industry, as well as allow for civil society and local communities such as fishermen to express their views. "We share the Gujarat-based NGOs' concerns and demand that European ship owners do not settle for double standards," said Heidegger. "Ship owners should only use facilities that operate at a level which is accepted in the European Union. We and our Indian partners believe that the environment, local communities and workers in India deserve the same level of protection which is reflected in the European Ship Recycling Regulation. "To accelerate the upgrade of more yards in Alang, the Maersk Group said it is building a broader collaboration with other ship owners to increase demand for responsible ship recycling and to find sustainable solutions. A first step is a planned dialogue with Japanese ship owners in collaboration with the Japanese Ship Owners Association.

Source: Environment News Service

Inséré 04/02/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 04/03/17

La Bretagne des canaux



Benferhat Kader

L'histoire de la navigation intérieure et de la construction des canaux en Bretagne. Une découverte de Saint-Malo à Arzal, de Nantes à Brest, de Pontivy à Lorient, le long de ses canaux ou en franchissant les portes de ses écluses dévoilant les paysages et les territoires d'une Bretagne préservée.

Éditeur : Ouest-France
Collection : Itinéraires de découvertes
Publié le : 25 mars 2016
ISBN : 978-2-7373-7100-4
Reliure : Broché
Description : 127 pages; (26 x 20 cm)

Inséré 06/02/17 DOSSIER Enlevé 06/03/17

Recruiting and Retaining Top Talent at Sea

By Alastair Fischbacher, Chief Executive, Sustainable Shipping Initiative

With shipping accounting for 90% of global trade, the need for numerous and highly-qualified seafarers is a constant. A recent IMO study revealed that the current officer shortfall stands at about 16,500 officers and if trade increases, this may get worse.

There can be no doubt that seafarers and crews are the lifeblood of the shipping industry. It is therefore vital that they have a safe environment to work within, and a quality of life that is appropriate and in line with the welfare standards that we expect for ourselves within the modern workplace. Not only is this important because it is the right thing to do for seafarers themselves, it is also central in enabling shipping to market and position itself as an industry of opportunity; one that attracts and retains talented people, where they can develop a rewarding career and achieve their full potential. Providing such a workplace for seafarers is a key component in ensuring the long-term sustainability of the shipping industry. While progress has been made in the last two or three years, with the ratification of the Maritime Labour Convention (MLC), there is certainly more that can be done to raise standards on a global basis beyond the minimum of the MLC mandatory requirements. Over a million seafarers from multiple nationalities work onboard vessels, and many millions more personnel are employed within the industry onshore. The welfare of these people is one of the six core areas of the SSI's Vision, which is to create a truly sustainable shipping industry by 2040.

Welfare

From a welfare perspective the industry still needs to see significant development; from improvements in safety standards and labour conditions, progress in training, equality and other areas of best practice, there are a wide range of important elements that need to be addressed. In achieving this, the ultimate goal is that shipping becomes a recognised, sought after and highly-ranked sector, where people can enjoy rewarding careers, and where labour conditions are assessed on a level playing field across all segments of the industry, and where accident rates are reduced to be at least in parity with other relevant land-based industries. People don't understand how much shipping materially and commercially contributes to the global and local economy. So what are the immediate challenges the industry faces, and what needs to be done?

A crucial first step is tackling the negative associations that shipping attracts from outside of the industry. In 2015, the SSI partnered with Southampton Solent University for a programme of research called the Shipping Awareness Project. The project is still in progress, but a summary of initial results confirmed a significant lack of understanding of shipping among the general public, even within well established port towns. At a basic level, respondents could recognise vessels from the cruise sector, as well as military ships, which feels somewhat inevitable. However, the majority of respondents could not identify a container vessel, an oil tanker or bulk carrier, let alone know what the vessels and shipping as a whole do for them. This visual lack of awareness is a significant factor in the lack of knowledge or understanding of the industry. People don't understand how much shipping materially and commercially contributes to the global and local economy. If people don't understand how important the industry is or that it is there at all, why would they be

motivated to become part of it? Taking this a step further, not only is there a lack of understanding of shipping, or its positive contribution to society and worldwide trade, but whenever shipping is reported or profiled within the general public, the content is mostly negative. Think back to recent news stories: shipping's unknown contribution to global warming and of course, the Costa Concordia disaster, spring to mind. When you add this to the recurring stories about ship recycling and the lack of environmental, social and health and safety standards in Bangladesh and India, it becomes easier to understand the negative connotations the industry can attract. Indeed, it is hardly surprising that the industry is not widely seen as a bedrock of opportunity, or a place where someone might want to develop a rewarding career. This must change, but of course, the critical elements of improving welfare and opportunity must also be created and implemented in order to drive the change that is required.

Social Sustainability Working Group

In pursuit of this, and in terms of tangible action for seafarer welfare, the SSI established a Social Sustainability Working Group to investigate ways of informing and driving change. As part of this we initiated a survey to delve deeper into the quality of life of seafarers, in order to help create the context for establishing what more can be done to enhance living conditions on board vessels.

The survey highlighted that seafarers often experience stress while at sea, both in their day-to-day work, conducted in sometimes harsh environments, as well as the emotional challenges of being away from their friends and families for long periods of time. Seafarers, like anyone else, require suitable living spaces for relaxation and rest, with, means of appropriate social distraction and access to positive and empathetic support while on board. The need for a proper work schedule and adequate shore leave when in port were also highlighted in the survey. As I mentioned above, the Maritime Labour Convention was implemented to tackle some of these issues. It is fair to suggest that since it came into force in 2013, and now covers 80% of the global fleet, this 'bill of rights' has had a genuine impact in ensuring that the majority of seafarers have the right, at a minimum, to a basic safe and secure workplace, fair terms of employment and relatively decent living conditions. This includes minimum age, employment agreements, hours of work or rest, payment of wages, paid annual leave, repatriation at the end of a contract, onboard medical care, the use of licensed private recruitment and placement services, accommodation, food and catering, health and safety protection and accident prevention, and seafarers' complaints handling.

Much has been achieved, but more can and needs to be done.

Seafarers on-board Charter

To that end, as part of the SSI's Social Sustainability Working Group, we have been developing a 'Seafarers on-board Charter', a best practice charter that can be adopted by ship owners, operators and managers and others in the industry. For those that adopt it, it demonstrates that they recognise the value of the seafarer to the enterprise, and in addition to the mandatory requirements of the Maritime Labour Convention, are also implementing some of the voluntary aspects within the Part B provisions of the MLC. It is this principle of going 'beyond the basics' that is the fundamental premise of the charter, which is then split into five subcategories. These are:

- **Accommodation:** signatories to the charter would strive to enhance habitability through indoor Environmental Quality Factors, such as light, heat, moisture, noise, vibration, air

quality and colours to promote rest and relaxation. Recreational and social activities: including providing and equipping recreational spaces that encourage social activities on board vessels; providing a welfare fund to each vessel to be spent as decided by the seafarers; encouraging a cohesive onboard community through regular social activities; ensuring that port agents provide information on available shore facilities when requested by the Master; and encouraging shore leave wherever practical and possible in port and at anchor.

- **Communication and support:** providing internet connectivity to seafarers; conducting seafarer satisfaction surveys to monitor developments, capturing concerns, as well as progress, and responding to feedback with actions as appropriate; they should also consider the opportunity of engaging and aligning themselves with a charity such as the Sailors' Society that promotes seafarer well-being.

Food and catering: Ensuring that potable water is of suitable quality, is fit to drink and is tested regularly.

- **Management and policy:** Signatories must ensure that there are equal opportunities for seafarers and shore staff; encourage a harmonious workplace on board vessels led by senior officers; encourage and value the retention of seafarers; and review manning procedures to encourage industry best practice as far as is practical. The Seafarers On-board Charter is voluntary - a statement of best practice and intent that can be adopted by progressive and sustainability-conscious owners and operators. Given this, some may question how its uptake can be driven across the industry.

Our argument for taking up the standard is that those who adopt it, and have or create a better working environment, will have a more productive business, more efficient operations, and will generate more commercial benefits and profitability. There is a connection between crew experience, crew satisfaction and efficient operations – forward-thinking companies have seen this and already put a great deal of effort into developing and retaining crews. They will be seen as the best employers, and will have the best people working for them. This is the hallmark of sustainability.

Furthermore, we must take learnings from other areas of sustainability within shipping. We've seen an uptake in clean technologies and improved vessel design as a means of increasing operational efficiencies and reducing fuel consumption and associated emissions. These improvements come from the need for competitive advantage – owners, operators and customers want to see improvements in efficiency and sustainability within their shipping supply chains. The owners and operators that deliver sustainable options create a competitive advantage for themselves within the market, so the same principle can be assumed with the adoption of new standards for seafarers that encompass the voluntary aspects of the MLC. Indeed, the SSI expects that rating schemes will increasingly recognise and favour owners and operators who adopt more progressive approaches to crew welfare. In addition, there is the possibility that seafarers will wish to see which progressive companies place additional value on their sailing and shore staff, which will inevitably provide those companies with the opportunity to attract the best people. While change is happening, there is clearly a still long way to go until we achieve our goals for ensuring widespread excellence in standards of welfare for seafarers. There is undoubtedly a realisation that seafarers are central to the long-term sustainable success of the shipping industry. Many companies already work hard to retain their services and the excellence that they provide, and strive to create an environment of opportunity that brings new skills into the industry. We must build on this and encourage wider uptake of improving standards and improving the industry.

Basic regulations have been put in place that act as a foundation. However, in order to create a continuous and natural culture of welfare that is truly sustainable shipping needs to go further. Ultimately this will serve to build a profile and a reputation for shipping as an industry of opportunity, and in which people aspire to be a part of, and thrive within. From the perspective of the Sustainable Shipping Initiative, we will continue to work hard to ensure that the key milestones within our Roadmap are achieved. Our members are committed to investing their energies to this end, but it is critical that we have support from the many other factions of the industry. Only by creating a true culture of sustainability will the shipping industry be able to attract and retain top talent in the competitive market we find ourselves in.

- About the Sustainable Shipping Initiative The Sustainable Shipping Initiative (SSI) is an independent charity, comprised of ambitious leaders spanning the whole shipping value chain from charterers and ship owners, to ship yards, class societies and technology companies. The SSI's objective is to make sustainability mainstream; working with its members and other shipping stakeholders to create a more environmentally responsible, socially conscious, safer, accountable, and more economically profitable industry. One that is truly sustainable by 2040, as outlined in its Vision. The SSI was founded by global sustainability non-profit organisation Forum for the Future in conjunction with WWF, the global conservation NGO. Forum for the Future and WWF remain as SSI NGO members.

Alastair Fischbacher Began his career at sea as a qualified Master Mariner, Alastair's experience spans from operational to board-level roles. Most recently - before becoming Chief Executive of SSI in June 2014 - he held the position of General Manager, Fleet Management at Rio Tinto. In addition to his work at SSI he is also a member of the Lloyds Register Classing Committee, and Chairman of the Sailors' Society. To contact the editor responsible for this story email us at editor@shipandbunker.com **Havila and DeepOcean**

Inséré 08/02/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 08/03/17

Filips van Kleef, admiraal van de Bourgondische landen (1485-1489)

door R. Degryse

L'histoire de l'amirauté en Belgique est encore à faire. Il n'y eut d'abord que l'amirauté de Flandre, dont les origines remontent jusqu'au début de la Guerre de Cent Ans. Ce fut Louis de Male, qui, en 1382, fit de l'amiral ou commandant de la « westvloot » (flotte marchande venant de La Rochelle), un officier au service du souverain. L'amiral de Flandre fut chargé de la défense de la navigation maritime le long des côtes et dans le Swin. Le premier des amiraux en pleine possession de toutes les prérogatives, dont jouirent plus tard les officiers de ce nom, était Jean Buuc, courtier et bourgmestre de la ville de l'Écluse. Il exerça la fonction d'amiral de 1382 jusqu'à 1387. Les ducs de Bourgogne, dont les aspirations maritimes sont bien connues et qui étendirent l'amirauté à toutes leurs provinces situées entre le comté de Boulogne et la Frise, considérèrent dorénavant « l'amiral de la mer » comme de leurs plus hauts fonctionnaires. Ce fut cependant seulement en 1488 que l'archiduc Maximilien, en réorganisant l'amirauté, la dota d'un statut militaire digne de ce nom. Celui qui concourut le plus à l'édification de ce statut, était Philippe de Clèves, prince bourguignon et amiral des Pays-Bas de 1485 à 1489. Il se rendra plus tard célèbre par la

rédaction du traité militaire « Instructions sur Toutes Manières de Guerroyer' tant par Mer que par Terre données à Charles, Roi de Castille (depuis Empereur) ».

Op de drempel van de geschiedenis van de Belgische oorlogsmarine staat de figuur van Filips van Kleef, heer van Ravestein, achtereenvolgens admiraal van de Bourgondische landen en van Napels en schrijver van ,een tractaat over de oorlogvoering te land en op zee (1456-1528).

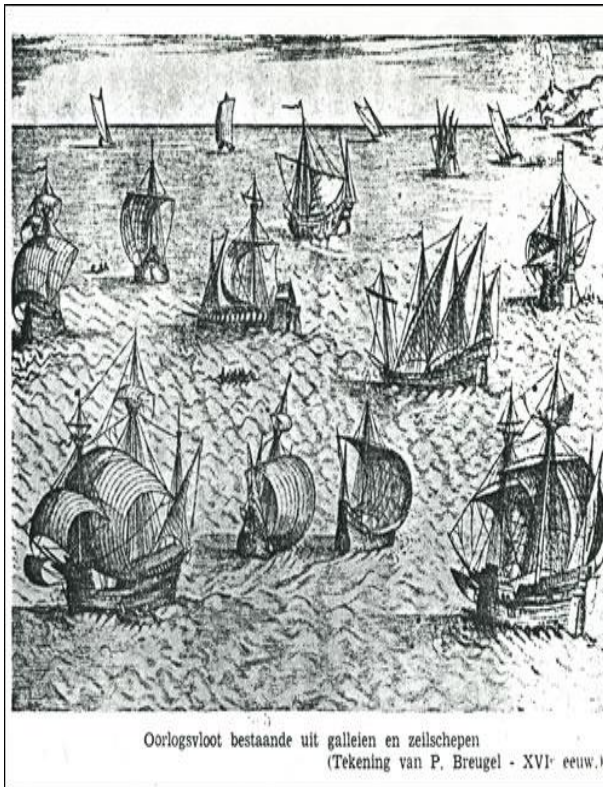
Filips van Kleef werd in '1456 te Le Quesnoy, nabij Valenciennes, in het oude graafschap Henegouwen, als zoon van Adolf van Kleef, heer van Ravestein, geboren. Gesproten uit een jongere tak van het hertogelijk huis van Bourgondië — zijn grootvader was Jan zonder Vrees — werd hij samen met zijn nicht, Maria, dochter van Karel de Stoute, aan het hof van Filips de Goede opgevoed. Reeds vroeg begon, zoals het toen een toekomstige ridder paste, zijn militaire loopbaan. Onder de hoede van Jacques Galliot, heer van Chanteraine, verrichtte hij zijn eerste krijgsdaden. Deze getrouwe vriend zou ook naderhand nog lange tijd in zijn dienst blijven. In 1477, na de dood van Karel de Stoute, die op 5 januari van dat jaar in de strijd tegen Frankrijk vóór Nancy sneuvelde, ontving de toenmaals een en twintigjarige Filips van Kleef zijn eerste belangrijke politieke opdracht. Zijn nicht, die even oud als hem was, hertogin Maria van Bourgondië, benoemde hem op 11 april tot haar luitenant-generaal, belast met de verdediging van haar landen tegen Lodewijk XI, de Franse koning. Wel is waar oefende Filips van Kleef deze waardigheid slecht uit onder het gezag van zijn vader, die tot hetzelfde ambt verheven geworden was. Zo begon evenwel meteen zijn militaire loopbaan.

Reeds vóór zijn benoeming tot bevelhebber, had Filips van Kleef zijn belangstelling voor de zeemacht laten blijken, toen hij in maart 1477, op het, ogenblik dat de Fransen in Artezië binnen gevallen waren, van uit Sluis aan zijn vader signaleerde, dat er in die haven talrijke Deense schepen aangekomen waren. Hij was inderdaad van mening dat men deze vaartuigen zou kunnen bewapenen tot oorlogsbodemns, om ze op zee tegen de vijand in te zetten, temeer daar men ook over de houding van de Engelsen in de_ onzekerheid verkeerde. Wellicht was het als gevolg op dit voorstel, dat de hertogin op 21 april 1477 aan de toenmalige admiraal van haar landen en aan de tolmeester te Brugge het bevel gaf gezamenlijk over te gaan tot de uitrusting van een zestal oorlogsbodemns en dit ter beveiliging van de scheepvaart en de zeevisserij. Op te merken valt dat Jacques Galliot, de raadgever van Filips van Kleef, in deze bewapening betrokken werd. In welke hoedanigheid dit, gebeurde, hebben we evenwel niet kunnen uitmaken. Wat er ook van zij, een schip werd te Nieuwpoort op last van de heer van Chanteraine bewapend om van uit die haven in de Noordzee te worden ingezet. Zijn bemanning maakte zich evenwel schuldig aan zeeroverij ten nadele van Engelse kooplieden en moest op 25 september 1477 uit dien hoofde tot betaling van schadevergoeding aan de slachtoffers veroordeeld worden. Heel waarschijnlijk was Filips van Kleef op de hoogte van deze gebeurtenis. Eveneens kan hij daarna, in de jaren 1479-1482, niet onwetend geweest zijn van het feit, dat de zeesteden Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke toenmaals eik jaar gezamenlijk een drietal konvooschepen in de vaart brachten.

Filips van Kleef werd in '1456 te Le Quesnoy, nabij Valenciennes, in het oude graafschap Henegouwen, als zoon van Adolf van Kleef, heer van Ravestein, geboren. Gesproten uit een jongere tak van het hertogelijk huis van Bourgondië — zijn grootvader was Jan zonder Vrees — werd hij samen met zijn nicht, Maria, dochter van Karel de Stoute, aan het hof van Filips de Goede opgevoed. Reeds vroeg begon, zoals het toen een toekomstige ridder paste, zijn militaire loopbaan. Onder de hoede van Jacques Galliot, heer van Chanteraine, verrichtte hij zijn eerste krijgsdaden. Deze getrouwe vriend zou ook naderhand nog lange tijd in zijn dienst blijven. In 1477, na de dood van Karel de Stoute, die op 5 januari van

dat jaar in de strijd tegen Frankrijk vóór Nancy sneuvelde, ontving de toenmaals een en twintigjarige Filips van Kleef zijn eerste belangrijke politieke opdracht. Zijn nicht, die even oud als hem was, hertogin Maria van Bourgondie, benoemde hem op 11 april tot haar luitenant-generaal, belast met de verdediging van haar landen tegen Lodewijk XI, de Franse koning. Wel is waar oefende Filips van Kleef deze waardigheid slecht uit onder het gezag van zijn vader, die tot hetzelfde ambt verheven geworden was. Zo begon evenwel meteen zijn militaire loopbaan.

Reeds vóór zijn benoeming tot bevelhebber, had Filips van Kleef zijn belangstelling voor de zeemacht laten blijken, toen hij in maart 1477, op het ogenblik dat de Fransen in Artezië binnen gevallen waren, van uit Sluis aan zijn vader signaleerde, dat er in die haven talrijke Deense schepen aangekomen waren. Hij was inderdaad van mening dat men deze vaartuigen zou kunnen bewapenen tot oorlogsbodemns, om ze op zee tegen de vijand in te zetten, temeer daar men ook over de houding van de Engelsen in de_ onzekerheid verkeerde. Wellicht was het als gevolg op dit voorstel, dat de hertogin op 21 april 1477 aan de toenmalige admiraal van haar landen en aan de tolmeester te Brugge het bevel gaf gezamenlijk over te gaan tot de uitrusting van een zestal oorlogsbodemns en dit ter beveiliging van de scheepvaart en de zeevisserij. Op te merken valt dat Jacques Galliot, de raadgever van Filips van Kleef, in deze bewapening betrokken werd. In welke hoedanigheid dit, gebeurde, hebben we evenwel niet kunnen uitmaken. Wat er ook van zij, een schip werd te Nieuwpoort op last van de heer van Chanteraine bewapend om van uit die haven in de Noordzee te worden ingezet. Zijn bemanning maakte zich evenwel schuldig aan zeeroverij ten nadele van Engelse kooplieden en moest op 25 september 1477 uit dien hoofde tot betaling van schadevergoeding aan de slachtoffers veroordeeld worden. Heel waarschijnlijk was Filips van Kleef op de hoogte van deze gebeurtenis. Eveneens kan hij daarna, in de jaren 1479-1482, niet onwetend geweest zijn van het feit, dat de zeesteden Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke toenmaals eik jaar gezamenlijk een drietal konvooschepen in de vaart brachten.



Oorlogsvloot bestaande uit galleien en zeilschepen
(Tekening van P. Breugel - XVI eeuw.)

Filips van Kleef
(Tekening in rood krijt - Arras, Bibliotheek.)

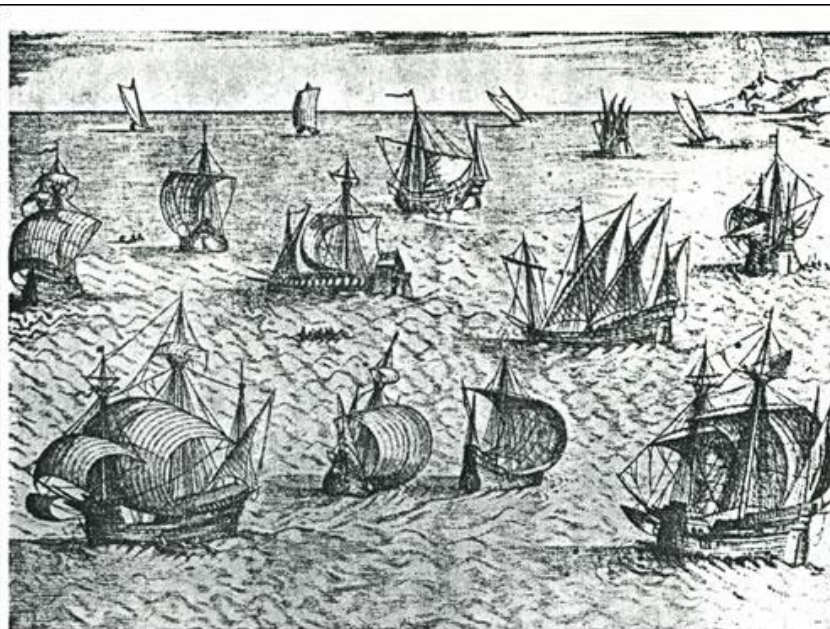
De jonge Filips van Kleef blijkt van 1477 af in zijn opeenvolgende politieke en militaire opdrachten, eerst in dienst van Maria van Bourgondië, en, na de dood van de ongelukkige hertogin, in die van haar echtgenoot, aartshertog Maximiliaan, volledig te zijn opgegaan. Aldus nam hij in 1479 deel aan de krijgsverrichtingen tegen de Fransen in Artezië en Zuid-Ilenegouwen, o.a. aan de zegenrijke slag bij (Buinagate, waar hij, wegens de vlucht van de formaties waarmede hij streed, zich evenwel minder schitterend wist te gedragen.

Na de dood van Maria van Bourgondië in 1482, stelde zich ook voor Filips van Kleef de moeilijke kwestie van de voogdij over de beide minderjarige kinderen van de hertogin, de vierjarige Filips, later bijgenaamd de Schone, en de driejarige

Margaretha, later genoemd van Oostenrijk. Er werd inderdaad door de Staten van Vlaanderen een voogdijraad samengesteld, bestaande uit de edellieden verwant met het huis van Bourgondië. Tot deze « heren van den bloede » behoorden ook Adolf en Filips van Kleef. Deze laatste blijkt zich evenwel met deze kwestie nog niet ernstig te hebben ingelaten. Hij bleef de trouwe dienaar van Maximiliaan van Oostenrijk, wiens tegenstanders hij met de wapens bleef bestrijden, o.a. in de Luikse oorlog. Hij wist inderdaad Wiliem van der Marck, regent van het prinsbisdom Luik, tot vrede te dwingen. Tijdens deze oorlog werd hij tot ridder geslagen en verwierf hij nieuwe waardigheden. In 1483 en in 1484 braken evenwel, eerst in het Noorden, daarna in het Zuiden van de Nederlanden, in verband met het regentschap, beroerten uit en zag Maximiliaan zich verplicht Vlaanderen te verlaten.

De opstand, waarmede Filips van Kleef nog steeds geen uitstaans had, bereikte een hoogtepunt in 1485. Dat jaar stelden de Vlaringen zich ander de leiding van de stad Gent en riepen ze de hulp van de Franse koning in. Deze stuurde troepen naar Vlaanderen, maar Maximiliaan wist de Fransen met de steun van een Duits leger, hem door zijn vader geleverd, terug te drijven. In juni 1485 trok de aartshertog zegevierend Brugge binnen en kort daarop sloten de Staten van Vlaanderen met hem de vrede. Op te merken valt, dat, sedert het begin van dat jaar, de oorlogsvloot van de regent vòôr het Zwin opereerde en in juni te Sluis voor anker ging. Best mogelijk had Filips van Kleef met deze krijgsverrichting op zee reeds iets te maken gehad. Hij was inderdaad op 19 januari 1485 door de aartshertog tot admiraal van de Bourgondische landen benoemd geworden. Naderhand werd hij ook nog commandant van Sluis en van de beide kastelen van die versterkte stad. Zeker is het dat hij voortaan, als admiraal, zich bezighield met de kwestie van de konvooiëring van de scheepvaart. Volgens de Nieuwpoortse stadrekening van 1485, zonden de zeesteden reeds in juni hun afgevaardigden naar Gent « ten beschrevene van meynen heere van Ravesteyn ende den Staten van den lande (van Vlaanderen)... omme te hebben provisie ter zee ter bewaernesse van den visschers ». Deze besprekingen, die

ook de volgende maanden werden voortgezet, gingen weldra over « de toereedinghe van zekere scepē ter zee ». Er dreigde inderdaad meer en meer oorlogsgevaar van de zijde van de Fransen. Het zou evenwel duren tot oktober, toen de haringvisserij reeds volop aan de gang was, vooraleer de zeesteden voldoening kregen. Inderdaad op 3 oktober kwamen de afgevaardigden van Nieuwpoort en de andere visserijhavens te Brugge bijeen « by mynen heere den admirael van der zee », om er met hem de schikkingen te bespreken in verband met de « toereedinghe van 8 scepē van oorloghe » met een gezamenlijke bemanning van 1.000 koppen. De admiraal blijkt de volledige uitvoering hiervan op zich te hebben genomen. De penningen, nodig voor de bekostiging van de bewapening en opgebracht door Brugge, het Brugge Vrije en de zeesteden, werden hem inderdaad naderhand ter hand gesteld. Of Filips van Kleef zich ook op zee heeft begeven om er de leiding van de expeditie op zich te nemen, is niet uit te maken. Veeleer zou men geneigd zijn het tegenovergestelde aan te nemen. In november 1485 werd de heer van Ravestein immers ook nog aangesteld tot hoofd van de regeringsraad die aartshertog Maximiliaan moest vervangen, tijdens diens kroning tot Rooms koning in Duitsland. Veeleer zouden we mogen aannemen, dat Filips van Kleef zich (alleen) met het administratief aspect van het admiraalschap heeft kunnen bezig houden.



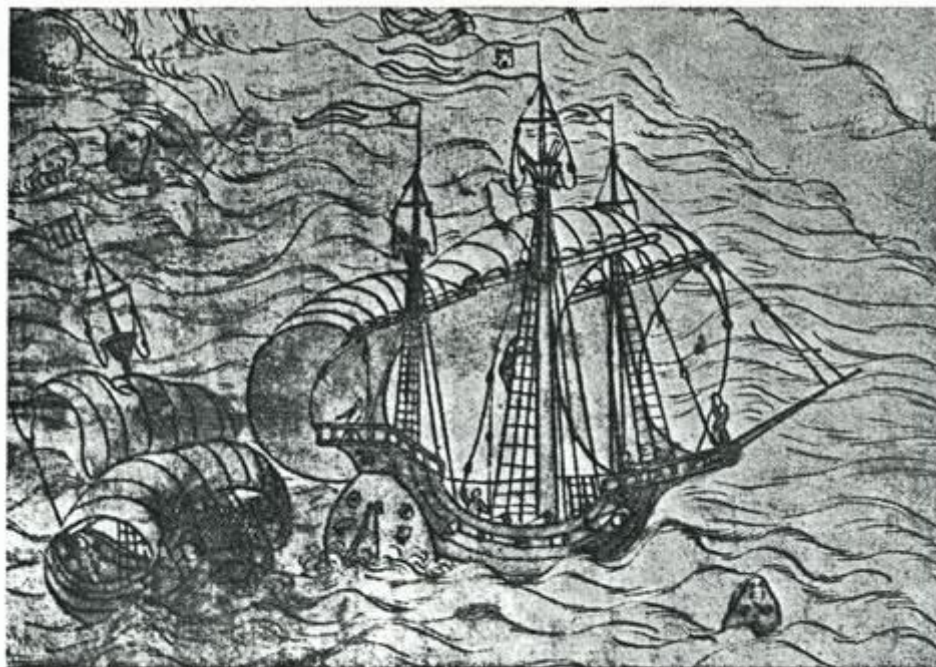
Oorlogsvloot bestaande uit galleien en zeilschepen
(Tekening van P. Breugel - XVI eeuw.)

Over het optreden van de 'heer van Ravestein in 1486 tasten we zelfs volkomen in het duister. Dat jaar, in de loop van de maanden juni, juli en augustus, werden nochtans tussen de vertegenwoordigers van de zeesteden enerzijds en die van koning Maximiliaan anderzijds, besprekingen gevoerd over de « toereedinghe van den scepē van oorloghe » en over de « anticipatie » of vervroeging van deze bewapening. Hiervan schijnt ten slotte niets in huis te zijn gekomen. Op 19

augustus 1486 inderdaad werden de vissers aangemaand « dat zy niet er zeylen en zouden ». Men gaf inderdaad er de voorkeur aan met de Fransen te onderhandelen, ten einde van hen vrijgeleiden te bekommen, wat kon bereikt worden. In 1487, en dit van maart tot augustus, zien we Filips van Kleef opnieuw gewikkeld in de kwestie van de beveiliging van de vissersvloot. Toch belette dit hem niet verder deel te nemen aan de krijgsverrichtingen tegen de Fransen. In juni 1487 onderscheidde hij zich door de manier waarop hij Terwaan (Thérrouanne) wist binnen te dringen en te bevoorraden. In juli evenwel, als gevolg van verraad, mislukte zijn aanslag op Béthune en leed hij vóór die stad een zware nederlaag. Tussen deze beide gebeurtenissen in vinden we hem te Oostende, waar hij met de schepenen komt spreken over de zaak van de « sauveconduiten » of vrijgeleiden. De eigenlijke besprekingen tussen de vertegenwoordigers van de Vlaamse, Zeeuwse en Hollandse zeesteden grepen evenwel eerst plaats in augustus te Middelburg, in Zeeland, waar

de admiraal zich toen bevond. Deze wist inderdaad ten slotte van de Franse admiraliteit nogmaals de zo begeerde vrijgeleiden te bekomen. Ook dat jaar kwam er dus van de uitrusting van een vloot niets terecht. Ondertussen was Filips van Kleef door Maximiliaan tot steeds hogere waardigheden benoemd geworden. Zo werd hij onder meer ook aangesteld tot kapitein-generaal van Vlaanderen en tot bevelhebber van een nieuw aangeworven leger.

De gebeurtenissen in de noordelijke provinciën, waar de opstand voortwoedde, bracht Maximiliaan in het begin van 1488 er toe, betreffende het admiraalschap, een uiterst belangrijke maatregel te nemen. Op 6 januari 1488 vaardigde hij, uit naam van zijn zoon Filips de Schone, een edict uit, dat voor de eerste maal duidelijk en nauwkeurig de bevoegdheden, plichten en rechten van de admiraal omschreef. Volgens de inleiding van de desbetreffende ordonnantie, was de aanleiding tot deze maatregel het feit, dat « onder 't dexele van der oorlooge ende tweedrachtiche... eenighe hemlieden vervoordert hebben uyt heurlieden selfs auctoryteyt zekere schepen van oorloghe op te stellen ende op zee te houden », waardoor de zeeroverij in de hand gewerkt en aan het gezag van de admiraal afbreuk gedaan werd. Dit eerste wettelijk statuut van de admiraliteit bepaalde stellig de bevoegdheden van de admiraal, zoals Filips van Kleef deze tot dan toe, volgens de bestaande traditie, uitgeoefend had. Het verbood aan gelijk wie nog op eigen houtje, zonder de toestemming van hoger hand, oorlogsschepen te bewapenen en uit te rusten. Alles wat verband hield met de oorlogsmarine, als de konvooiëring en de kaapvaart, hing voortaan af van de vorst en van diens plaatsvervanger, de admiraal. Het edict formuleert verder uitvoerig de verschillende voorrechten van de admiraal inzake uittreiking van vrijgeleiden, inning van boeten, aandeel in de "prisen" of tiende penning, inrichting van admiraliteitsraden, aanstelling van vice-admiraals en kapiteins en zo meer. Filips van Kleef zou, na de uitvaardiging van de ordonnantie van 6 januari 1488, maar enkele



Type van vijftiendeuws oorlogschip
(Uit een gekleurde tekening, de loop van de Brugse Reie voorstellende.)

manden meer de vertrouwensman en de eerste dienaar van koning Maximiliaan blijven. Het geschil nopens de voorgedij over de jonge Filips de Schone nam opnieuw scherpe vormen aan. De Roomse Koning werd zelfs op 2 februari 1488, na zijn intrek te Brugge, door de opstandige Bruggelingen gevangen genomen en al-

daar in het huis Kranenburg geïnterneerd. Filips van Kleef ging evenwel over tot de bezetting van de kastelen van Sluis en tot de blokkade van Brugge. Hij maakte zich ook meester van het kasteel van Namen en, begin mei, veroverde hij ook het kasteel van Middelburg. Heel waarschijnlijk heeft hij zijn voornemen om Maximiliaan met geweld te

bevrijden moeten laten varen, omdat deze laatste liever onderhandelde. De bevrijding van de Roomse koning op 12 mei, nadat deze een waar vredetractaat had moeten aanvaarden, betekende tevens een keerpunt in de verdere loopbaan van Filips van Kleef. Maximiliaan werd inderdaad slechts in vrijheid gesteld onder zware voorwaarden, waaronder de gijzeling te Gent van zijn vertrouwensman, de admiraal, als Borg voor de naleving van de eden, die hij onder dwang had moeten afleggen. Toen Filips van Kleef op 16 mei 1488 deze uiterst delikate taak op zich nam, was dit slechts na lang aandringen van de Roomse Koning en onder beding van al zijn verbintenissen ontslagen te zijn, zo deze zijn gegeven woord en eed verbrak.

Reeds op 24 mei gebeurde datgene, waarvoor Filips zozeer had gevreesd : Maximiliaan herriep zijn eed en trof de nodige voorbereidselen voor de hervatting van de strijd tegen de opstandige Vlaamse steden Gent en Brugge. Het antwoord van Filips van Kleef op deze woordbreuk liet niet lang op zich wachten. De admiraal stelde zich aan het hoofd van het opstandige Vlaanderen en nam het besluit zich in dienst van zijn enige natuurlijke vorst, de jonge Filips de Sshone te wijden aan de verdediging van het land tegen de Duitse troepen van Maximiliaan. Aanvankelijk verliep alles goed. Filips van Kleef wist inderdaad de meeste steden aan zijn kant te krijgen en met hen akkoorden te sluiten. De Roomse Koning, gesteund door zijn vader, keizer Frederik III, concentreerde evenwel zijn zee- en landstrijdkrachten op de Vlaamse kust. Hij wist er reeds einde augustus Nieuwpoort voor zijn zaak te winnen en weldra ook Duinkerke. In deze beide havens zouden voortaan zijn schepen kunnen komen aanleggen. Alleen Oostende - bleef aan de zijde van de opstandelingen. Deze bouwden Sluis uit tot het centrum van hun weerstand op zee. Van uit deze haven vertrokken de kapers, die in dienst van Filips van Kleef getreden waren, om de schepen van Maximiliaan en van Frederik III op hun vaart naar Antwerpen aan te vallen, te beroven en op te leiden. Aldus zouden, volgens de chronijkschrij vers, op 1 november 1488, de Oostendse zeeroovers niet minder dan twaalf Nieuwpoortse schepen, bestemd voor de Roomse koning en varende met levensmiddelen en andere goederen naar Antwerpen, op zee genomen en naar het Zwin opgebracht hebben. Met de geroofde schepen vormden de aanhangers van Filips van Kleef te Sluis een oorlogsvloot. Deze telde weldra 43 vaartuigen, die onder bevel van Frans van Brenderode op de Maas werden ingezet en bijdroegen tot de inneming van Rotterdam.

Tot in de lente van 1489 bleef Filips van Kleef in Brabant en in Vlaanderen met succes weerstand bieden. Dan begonnen de tegenslagen. Eerst ging Veere verloren, toen Filips van Bourgondië-Beveren, heer in die havenstad, naar de partij van Maximiliaan overliep. Deze benoemde hem dan ook kort daarna tot admiraal in vervanging van Filips van Kleef. In juli trokken de Fransen zich uit Vlaanderen terug en in Augustus onderwierpen zich de Brabantse steden aan Albert van Saksen, de Duitse opperbevelhebber. Veel Vlaamse steden sloten dan ook met Maximiliaan de vrede en Filips van Kleef moest Brussel, waar hij tot dan toe verbleef, verlaten. Hij trok achteruit op. Sluis, waar hij nog gedurende Brie jaar alleen de strijd zou voortzetten.

Inséré 10/02/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 10/03/17

Termination of Suezmax JVs Affects Euronav's Profits

Antwerp-based tanker owner and operator Euronav NV has recorded its first half of 2016 earnings at USD 153.7 million, against USD 173.2 million seen in the first half of 2015. Proportionate EBITDA for the same period was USD 298.6 million, compared to USD 316.1 million reached a year earlier.



The decrease is mainly attributed to the termination of the joint ventures with Bretta Tanker Holdings, Inc. covering four Suezmax vessels on May 20, 2016, according to the company.

Euronav assumed full ownership of the two youngest vessels, the Captain Michael (2012 – 157,648 dwt) and the Maria (2012 – 157,523 dwt) in early June. The company said that it has compensated Bretta Tanker Holdings, Inc. for the difference in value due to the younger age profile of the

ships it took over as well as the voyages in progress and has paid the sum of USD 15.1 million upon closing the transaction.

Toward the end of the quarter the anticipated seasonal adjustment in tanker market freight rates has been exacerbated by a combination of factors acting simultaneously to press freight rates lower, Euronav said, adding that these are *"likely to persist through Q3."*

"Notwithstanding short term headwinds Euronav anticipates a seasonal rate recovery into the winter supported by recent upgrades in anticipated crude demand (IEA)" and current disrupting market factors dissipating, Paddy Rodgers, CEO of Euronav, said.

Rodgers added that medium and longer term prospects for the tanker market remain constructive, *"underpinned by a solid recurring demand for crude, structural change in financing likely to constrain future vessel supply growth and a likely acceleration in the retirement of older ships from 2017 onward."*

At the beginning of June Euronav entered into a commercial joint venture, called Suezmax Chartering, with Diamond S Shipping LLC and Frontline Ltd, with an aim to create a single point of contact for cargo owners to access a fleet of 43 modern Suezmax vessels, including newbuildings, operated on the spot market.

Inséré 12/02/17 DOSSIER Enlevé 12/03/17

EU-led ship recycling regulation could reverse positive effect of Hong Kong Convention on South East Asian scrapyards says GMS

Scrapyards in South East Asia are in the midst of a significant change, as they are constantly improving their operations, adhering to the norms which have been set in motion by the Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. However, as Dr Nikos Mikelis, non-executive director, GMS, says on an exclusive interview with Hellenic Shipping News Worldwide (www.hellenicshippingnews.com), the European Union's Ship Recycling Regulation will see European flagged vessels only be permitted to be recycled at yards reviewed, accepted and published in the European List of approved ship recycling facilities. "GMS is very concerned that this regulation appears to re-enforce the idea that, when implemented, it will be interpreted by the European Commission as a total ban on beach recycling for European flagged vessels. If imposed in this way, the legislation will set the global recycling industry on a knife-edge and threaten a reversal of the sustainable progress set in motion by the HKC. Dividing the market with an interpretation of the EU Regulation as a ban on beaching will create precisely the false dichotomy that they say they are working to solve; poor conditions on beaches and higher standards elsewhere", said Dr. Mikelis.

Ship recycling in South Asia has long been the "elephant in the room" for the shipping industry, at least in the eyes of many non-profit organizations and independent observers. Why has this been the case and what has been done over the course of time, to reverse this negative view?

Ship recycling plays a vital role in the lifecycle of a ship, and is fundamental to the industry. For the last twenty years the ship-recycling yards in Bangladesh, China, India, Pakistan and Turkey have been recycling 97% to 98% of all the tonnage that is recycled in the world. The economies of these five countries are characterised by a great appetite for scrap steel for their steel making needs.

Of these, the three South Asian countries are less developed and poorer, and this ensures that the local ship recyclers have the market to sell virtually every part of the ship: steel, machinery, fittings, equipment and even furniture. Consequently, the three South Asian countries are the most competitive in terms of the prices they pay for buying end-of-life ships and in the last ten years have dominated the international market by recycling more than two thirds of the world's recycled tonnage.

On the other hand, underdevelopment and poverty are usually linked to lower safety, social welfare and environmental standards, giving rise over the years to pressures for the development of an international convention to regulate safety, health, environmental protection. This led to the adoption of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (HKC) by IMO in 2009.

The HKC has not yet entered into force, and so, for the time being, the growth of sustainable ship recycling is reliant upon the market dynamics between ship owners and yards. However, the scrutiny that the industry came under during the development and introduction of the HKC is part of what has been driving change. As the shipping industry becomes aware of its responsibility to improve its sustainability, ship recycling has been developing accordingly.

The demand for responsible ship recycling now exceeds supply in South Asia. As yards that invested in achieving the standards of HKC now see growth for their services based on good health, safety and environmental practices, this has incentivised other yards to also improve standards and consider HKC Statements of Compliance, ISO and OHSAS certification.

With the fifth Hong Kong Convention-compliant yard having been approved in Alang and fifteen more currently going through the Statement of Compliance process, the progressive change in the ship recycling market is clear to see. High levels of safety and environmental

standards are being introduced and achieved in Alang. To keep progressing towards improvement we need to make sustainable ship recycling the 'norm' and for shipowners across the world to be holding recycling yards to these standards. In this way we can continue the virtuous cycle.

Can one say that ship recyclers' malpractices are the exception and not the rule, i.e. some noted companies hurting the reputation of those who are working in accordance with globally accepted rules and can this be deemed as unfair competition?

Not all yards have yet achieved desirable safety and environmental standards, and unfortunately there are many yards that still use poor practices during the ship recycling process. GMS has long been a supporter of the entry into force of the HKC so that compliance with its rigorous safety and environmental standards becomes mandatory. This would introduce a level playing field for all yards to work from. Until this is achieved, owners have the power to drive change by choosing yards that exercise good standards for safety and environmental protection (known as responsible recyclers, or "green yards"). This sends a strong market message that unsafe practices are no longer socially or environmentally acceptable, or economically prudent, and that the market will hold them accountable for such practices.

Sustainable recycling of ships is the primary goal of the international community. What do we mean in particular when we say sustainable recycling, in the terms of the practices and processes deployed when dismantling a vessel? Sustainable ship recycling is the systematic prevention, and where practicable, elimination of safety and environmental risks through yard facilities, procedures and operations supported by preparatory work by shipowners, flag states and classification societies. The standards of the HKC and its guidelines are designed to be a best-practice approach to sustainable ship recycling and, although it is yet to enter into force, it defines the basis of what we mean when we talk about sustainable ship recycling.

HKC compliant recycling requires shipowners to carry and provide an Inventory of Hazardous Materials (IHM) detailing the location and approximate quantities of hazardous waste on board. The specific hazardous materials that must be covered by this IHM are specified in the two appendices in the Convention. This part of the process is also part of what is currently required from shipowners by voluntarily certified HKC-compliant yards.

A sustainable and HKC-compliant ship recycling yard will also have a Ship Recycling Facility Plan (SRFP), documenting the yard's systems and processes for ensuring safety and environmental protection. They have safe removal procedures for hazardous wastes, and have installed advanced hazardous waste handling facilities at their yards (for example, negative pressure asbestos handling units) and specialist employees have been trained and equipped for handling hazardous wastes. Each recycling project is then planned out in advance and managed according to a ship-specific Ship Recycling Plan (SRP). The SRP is developed by the yard using the design particulars of the vessel and its Inventory of Hazardous Materials provided by the shipowner to plan a safe and environmentally friendly recycling sequence.

In the period before the HKC enters into force, a shipowner who chooses to follow the standards set by the HKC will need to send his ship to a HKC-compliant yard and ensure contractually with the cash buyer that his ship will be recycled in accordance with the technical standards of HKC. The shipowner should also consider agreeing with the cash buyer the appropriate level of supervision and/or reporting to ensure that the recycling has taken place in the appropriate way.

Can this be achieved in South Asia, or at least in part of it?

Sustainable ship recycling can be and is being achieved in South Asia. It is all a matter of management. It is just as possible to have clean, safe and sustainable recycling on a beach

as it is to create an unsafe and polluting environment by recycling alongside a pier. The five yards that have been awarded Statements of Compliance with HKC and the fifteen yards currently progressing through the process are testament to that fact.

How has the Hong Kong Convention helped towards this direction? As I stated earlier the scrutiny that the industry came under during the development and introduction of the HKC is part of what has been driving change. In addition to this, GMS's aim is for sustainable ship recycling to become the norm, rather than an exception. The only way to achieve this across the world, is to have a single practical and workable global standard, and that is HKC.

Do you see a possibility of negating the positive effects seen so far towards the direction of sustainable recycling? A significant concern in this area comes from the European Union's Ship Recycling Regulation. This will see European flagged vessels only be permitted to be recycled at yards reviewed, accepted and published in the European List of approved ship recycling facilities.

GMS is very concerned that this regulation appears to re-enforce the idea that, when implemented, it will be interpreted by the European Commission as a total ban on beach recycling for European flagged vessels. If imposed in this way, the legislation will set the global recycling industry on a knife-edge and threaten a reversal of the sustainable progress set in motion by the HKC. Dividing the market with an interpretation of the EU Regulation as a ban on beaching will create precisely the false dichotomy that they say they are working to solve; poor conditions on beaches and higher standards elsewhere. Regulation that drives progressive change is a good thing. However, the EU regulation risks to do the reverse. If the regulation is interpreted as banning beaching, this will just create an unfair and damaging geographic gap between the beaching yards in South Asia and non-beach ship recycling yards elsewhere. It will create a two-tier and less sustainable market. In particular, it will be detrimental to the local areas surrounding the yards in South Asia, and it does not align with the HKC's high goals of raising standards at all yards across the world. Furthermore, if the European Commission in exercising its powers to interpret the EU Regulation makes the mistake to exclude from its list of approved recycling facilities all yards in South Asia, then the most likely consequence will be that it will cause large scale flagging out of end of life ships away from European flags. This way the Commission will not only have failed to improve conditions in the countries that it matters most, but will also fail to enforce the EU Ship Recycling Regulation to EU ships.

A number of Indian yards with HKC Statements of Compliance have been verified by IRClass as meeting the requirements and standards of European Union Ship Recycling Regulation and have submitted applications for inclusion in the EU approved yards list. We sincerely hope that these yards will be accepted, putting to bed this potential and absurd "beaching ban" and committing the European Union to supporting the ideal of raising standards at yards, wherever in the world they happen to be.

With demolition activity reaching peak levels once again this year, how do you expect the market to behave in the coming months?

Ship recycling is a natural and inevitable part of a vessel's lifecycle, and many people rely on this vital market, both directly and indirectly. The shipping industry as a whole is experiencing significant pressure to increase its sustainability, and it is important that the ship recycling sector also develops accordingly. Commodity traders are in the midst of the worst market downturn on record and as a result the dry bulk sector is experiencing one of the worst times it has seen in recent years. The Baltic Dry Index is unpredictable, and as of June 2016 was hovering around the 600 mark, down nearly 95 per cent from its peak in 2008, with too many ships to transport the supply of cargoes currently being produced. As a result of this, the number of ships that are redundant and heading to the hands of

recyclers is steadily growing, highlighting the need for this vital part of the industry. How keen are ship owners to offload older vessels? As you find that ships headed for recycling are getting younger and younger, how does that affect your day-to-day operations? Following a succession of newbuildings being delivered after the boom of 2012, charterers have their pick of newer, more economically viable and efficient vessels. This is a theme throughout the industry, not just in the dry bulk sector. However, in the dry bulk sector in particular there is now a trend for younger vessels to be scrapped, with vessels as young as 7-years-old being recycled in exceptional cases. This just highlights the current market complexities, and the pressure that is on shipowners and charterers to survive in this volatile and unpredictable market. The heightened demand for scrapping, the increase in volume through recycling yards, and impending decisions by the European Commission on the EU's Ship Recycling Regulation mean that the need for companies who specialise in recycling to adhere to the upmost highest standards of sustainability and safety is more scrutinised than ever before. GMS, as the world's largest cash buyer of ships and offshore assets for recycling, is committed to leading corporate social responsibility and pioneering sustainability within the ship and maritime recycling field.

Source: Nikos Roussanoglou, Hellenic Shipping News Worldwide

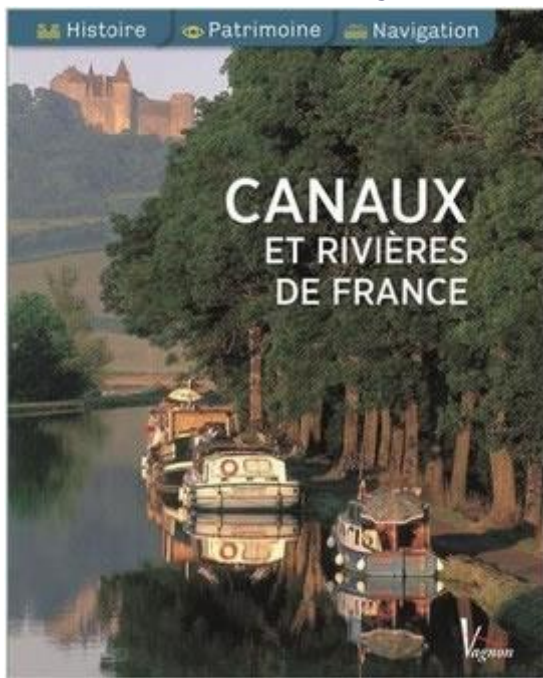
Inséré 12/02/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 12/03/17

CANAUX ET RIVIERES DE FRANCE

de Catherine Zerdoun et Gilles Plazy

Prix : 29,00 €

Histoire, Patrimoine et Navigation



Ce beau livre, qui souffle un vent de fraîcheur sur la ligne "fluviale" de Vagnon, est un véritable guide de tourisme à l'attention des plaisanciers naviguant sur les voies intérieures françaises.

On y trouve des données de navigation essentielles (cartes, situation des écluses, kilométrage des voies d'eau, tirants d'eau et d'air, locations de bateaux...), mais aussi nombre d'informations sur les lieux où s'arrêter, les sites à visiter ou encore l'histoire des régions traversées...

Illustré de magnifiques photos, plein de renseignements utiles et d'anecdotes passionnantes, ce beau livre de plus de 200 pages ravira à coup sûr tous les amateurs de belles navigations !

Pour chaque voie navigable, un encadré pratique et une carte du parcours permettront de situer:

Les villes ou villages qui proposent des locations de bateaux ou des croisières
Les écluses et les ouvrages d'art les plus étonnants
Les musées liés au patrimoine fluvial ou maritime
Les monuments à visiter: châteaux, remparts, églises...

Inséré 14/02/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 14/03/17

BIMCO/ICS Manpower Report

BIMCO/ICS Manpower Report predicts potential shortage of almost 150,000 officers by 2025 Launched yesterday evening at the International Maritime Organization, the latest five-year BIMCO/ICS Manpower Report forecasts a serious future shortage in the supply of seafarers. The report identifies:

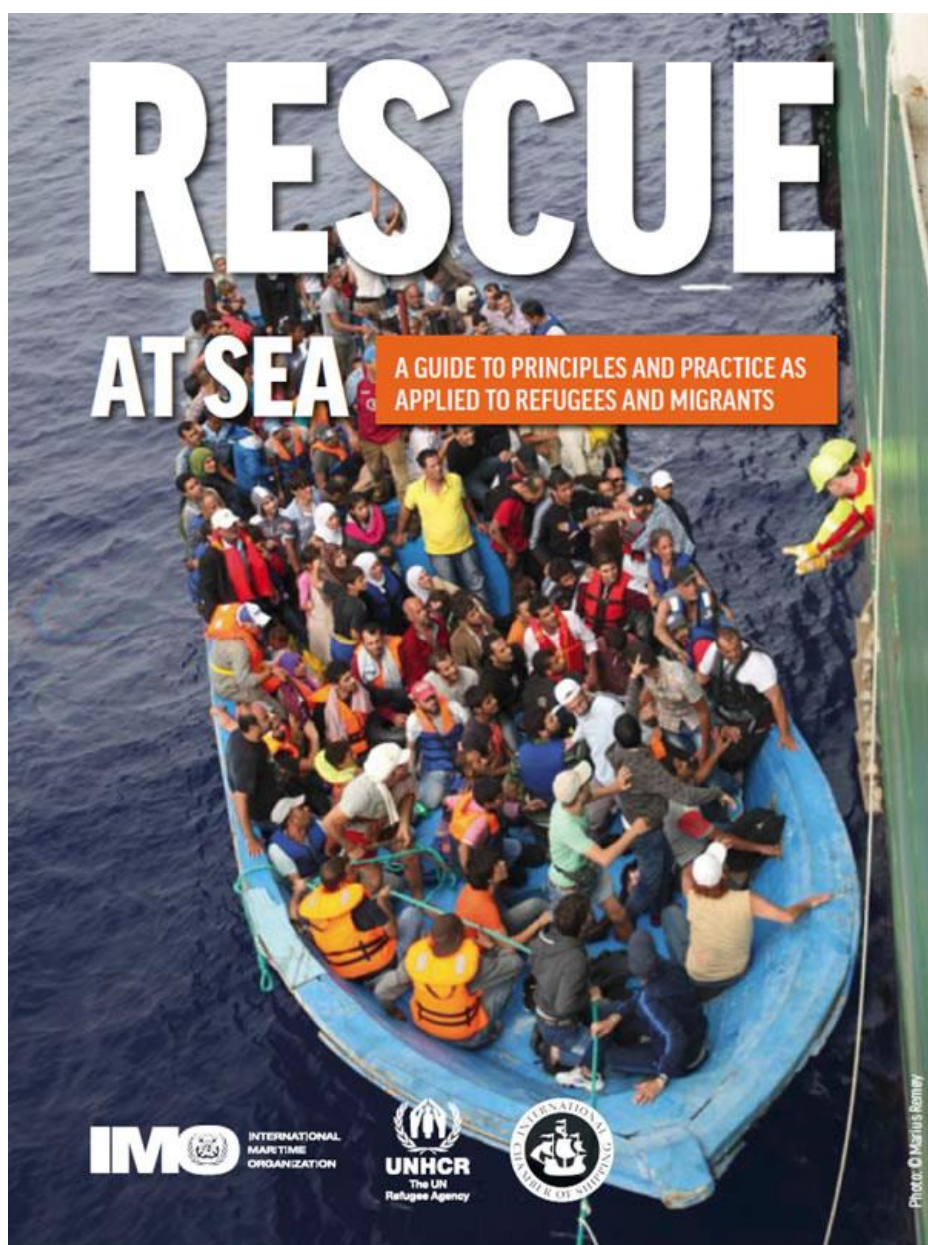
- A current shortfall of about 16,500 officers (2.1%), but
- A need for an additional 147,500 officers by 2025 to service the world merchant fleet.

The global supply of officers is forecast to increase steadily, but this is predicted to be outpaced by increasing demand. Some officer categories are in especially short supply, including engineer officers at management level and officers needed for specialised ships such as chemical, LNG and LPG carriers. The report suggests that in the past five years the industry has made good progress with increasing recruitment and training levels and reducing officer wastage (i.e. retaining qualified seafarers and increasing the number of years which they serve at sea). But the report indicates that, unless training levels are increased significantly, the growth in demand for seafarers could generate a serious shortage in the total supply of officers. However, the report estimates there is a current surplus of about 119,000 ratings (15.8%), with demand only having increased by about 1% since 2010.

Significantly, China is thought to have overtaken the Philippines as the largest single source of seafarers qualified for international trade (although the Philippines is still the largest source of ratings). However, data from international shipping companies suggests that the extent to which Chinese seafarers are available for international service may be more limited, with the Philippines and Russia seen as equally important sources of officers, followed closely by Ukraine and India. BIMCO CEO, Angus Frew, said: "BIMCO and ICS have once again collaborated closely to produce valuable in-depth analysis of maritime manpower trends. The industry can put this report to good use by ensuring we can continue to operate the world merchant fleet with sufficient numbers of qualified and competent seafarers." ICS Secretary General, Peter Hinchliffe commented: "Without continuing efforts to promote careers at sea and improve levels of recruitment and retention, the report suggests it cannot be guaranteed that there will be an abundant supply of seafarers in the future." A summary of the key figures in the report can be downloaded free of charge from home pages of the BIMCO and ICS websites.

Inséré 16/02/17 DOSSIER Enlevé 16/03/17

RESCUE AT SEA A GUIDE TO PRINCIPLES AND PRACTICE AS APPLIED TO REFUGEES AND MIGRANTS



INTRODUCTION

Migrants and refugees travelling by sea are not a new phenomenon. Desperate people in all parts of the world have long risked their lives aboard unseaworthy ships and other craft. Some do so in search of work, better living conditions or educational opportunities. Others are seeking international protection against persecution, conflict or other threats to their life, liberty or security. Often this means placing their fate in the hands of unscrupulous,

criminal smugglers. In addition to the dangerous conditions in which they travel, many face exploitation, abuse and violence during their journey.

Search-and-rescue (SAR) services throughout the world largely depend on international shipping to assist anyone in distress at sea.

Nowadays, distress signals can be rapidly transmitted by satellite and terrestrial communication techniques both to search-and-rescue authorities ashore, and to ships in the immediate vicinity. The rescue operation can be swift and coordinated.

Nonetheless, rescue and disembarkation to a place of safety are complex operations involving a range of actors, each of which has particular obligations under international maritime law, as well as other bodies of international law such as refugee and human rights law.

Even when the rescue has been accomplished, problems can arise in securing the agreement of States to the disembarkation of migrants and refugees. Recognizing this problem, member States of the International Maritime Organization (IMO) adopted amendments to two of the relevant maritime conventions in 2004.¹ Just as Masters have an obligation to render assistance, Member States have a complementary obligation to coordinate and cooperate so that persons rescued at sea are disembarked in a place of safety as soon as possible.

INTERNATIONAL MARITIME LAW

Obligations of the Master



The Master has an obligation to render assistance to those in distress at sea without regard to their nationality, status or the circumstances in which they are found. This is a longstanding maritime tradition as well as an obligation enshrined in international law. Compliance with this obligation is essential to preserve the integrity of maritime search-and-rescue services. It is based, inter alia, on two essential texts:

RELEVANT OBLIGATIONS AND DEFINITIONS UNDER

INTERNATIONAL LAW

The 1982 UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA (UNCLOS) provides that 'Every State shall require the master of a ship flying its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers: (a) to render assistance to any person found at sea in danger of being lost; (b) to proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress, if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him' (Article 98(1)).

The 1974 INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS CONVENTION) obliges the 'master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving information² from any source that persons are in distress

at sea, ... to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so' (SOLAS regulation V/33.1).

Obligations of Governments and Rescue Coordination Centres (RCCs)

Several maritime conventions define the obligations of State Parties to ensure arrangements for distress communication and coordination in their area of responsibility and for the rescue of persons in distress at sea around their coasts:



UNCLOS imposes an obligation on every coastal State Party to '... promote the

establishment, operation and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and, where circumstances so require, by way of mutual regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose' (Article 98(2)).

The SOLAS CONVENTION requires each State Party to '... ensure that necessary arrangements are made for distress communication and co-ordination in their area of responsibility and for the rescue of persons in distress at sea around its coasts. These arrangements shall include the establishment, operation and maintenance of such search and rescue facilities as are deemed practicable and necessary ...' (SOLAS regulation V/7).

In addition, the 1979 INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE (SAR CONVENTION) obliges State Parties to '... ensure that assistance [is] provided to any person in distress at sea ... regardless of the nationality or status of such a person or the circumstances in which that person is found' (Chapter 2.1.10) and to '... provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety' (Chapter 1.3.2).

INTERNATIONAL REFUGEE LAW

If people rescued at sea claim to be refugees or asylum-seekers, or indicate in any way that they fear persecution or ill-treatment if disembarked at a particular place, key principles prescribed by international refugee law need to be upheld. The Master is not responsible for determining the status of rescued persons. Some basic definitions and core obligations of Governments and RCCs are set out below.

The 1951 CONVENTION RELATING TO THE STATUS OF REFUGEES defines a REFUGEE as a person who 'owing to [a] well-founded fear of being persecuted for reasons of race,

religion, nationality, membership of a particular social group or political opinion, is outside the country of his [or her] nationality and is unable or, owing to such fear, is unwilling to avail himself [or herself] of the protection of that country' (Article 1A(2)).

An asylum-seeker is a person who is seeking international protection and whose claim has not yet been finally decided. Not every asylum-seeker will ultimately be recognized as a refugee. Refugee status is 'declaratory'—that is, determining refugee status does not make a person a refugee, but rather recognizes that a person is a refugee.

The 1951 REFUGEE CONVENTION prohibits refugees and asylum-seekers from being expelled or returned in any manner whatsoever 'to the frontiers of territories where [their] life or freedom would be threatened on account of [their] race, religion, nationality, membership of a particular social group or political opinion' (Article 33(1)).

This refers not only to the country from which a person has fled, but also includes any other territory where he or she would face such a threat.

Rescued persons who do not meet the criteria of the 1951 Refugee Convention definition of a 'refugee', but who fear torture or other serious human rights abuses or who are fleeing armed conflict may also be protected from return to a particular place ('refoulement') by other international or regional human rights or refugee law instruments.⁴

GUIDANCE ON PROCEDURES

ACTION BY THE MASTER



When requested to provide assistance to the rescue of persons in distress at sea and diverting to the location, the Master of the ship should, if possible:

- identify the ship's equipment and life-saving appliances that may be appropriate for the rescue operation;
- determine if any special arrangements, additional equipment or assistance may be required for the rescue operation;
- implement any plans and

procedures to safeguard the safety and security of the crew and the ship; and

- inform the ship's owner/operator and agent at the next intended port of call of the rescue operation.

When rescuing persons at sea, the Master of the ship providing assistance should, following a request, provide the Rescue Coordination Centre (RCC) responsible for the search-and-rescue region with the following specific information, if possible:

- details of the assisting ship, including: name, flag and port of registry; name and address of the ship's owner/operator and agent at the next port; position of the vessel, maximum speed, and next intended port of call; current safety and security status, and endurance with additional persons on board;

- details of the rescued persons, including: total number; name, gender, and age; apparent health and medical condition (including any special medical needs);
- actions completed or intended to be taken by the Master;
- the Master's preferred arrangement and location for disembarking or transferring the rescued persons, mindful that rescued persons should not be disembarked or transferred to a place where their life or safety would be at risk;
- any help needed by the assisting ship (i.e. due to limitations and characteristics of the ship's equipment, available manpower, stocks of supplies, etc); and
- any special factors (e.g. safety of navigation, prevailing weather conditions, time-sensitive cargo).

Masters who have embarked persons in distress at sea should treat them with humanity, within the capabilities of the ship.

If rescued persons appear to indicate that they are asylum-seekers or refugees or that they fear persecution or ill-treatment if disembarked at a particular place, the Master⁵ should inform the rescued persons concerned that the Master has no authority to hear, consider or determine an asylum request.

ACTION BY GOVERNMENTS AND RESCUE COORDINATION CENTRES (RCCS)

Governments have to coordinate and cooperate to ensure that Masters of ships providing assistance by embarking persons in distress at sea are released from their obligations with minimum further deviation from the ship's intended voyage, and have to arrange disembarkation as soon as reasonably practicable.

- As recognized in the Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea,⁶ the Government responsible for the SAR region in which the rescued persons were recovered is primarily responsible for providing a place of safety or ensuring that such a place of safety is provided.
- The first RCC contacted should immediately begin efforts to transfer the case to the RCC responsible for the region in which the assistance is being rendered. When the RCC responsible for the SAR region in which assistance is needed is informed about the situation, that RCC should immediately accept responsibility for coordinating the rescue efforts, since related responsibilities, including arrangements for a place of safety for rescued persons, fall primarily on the Government responsible for that region. The first RCC, however, is responsible for coordinating the case until the responsible RCC or other competent authority assumes responsibility.
- A place of safety is a location where rescue operations are considered to terminate, and where: the rescued persons' safety of life is no longer threatened; basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met; and transportation arrangements can be made for the rescued persons' next or final destination.
- While an assisting ship may serve as a temporary place of safety, it should be relieved of this responsibility as soon as alternative arrangements can be made.
- Disembarkation of rescued asylum-seekers and refugees in territories where their lives or freedoms would be threatened must be avoided
- Any operations and procedures such as screening and status assessment of rescued persons that go beyond rendering assistance to persons in distress should not be allowed to hinder the provision of such assistance or unduly delay disembarkation.⁷
- RCCs have to maintain effective plans of operation and coordinating arrangements (interagency or international plans and agreements if appropriate) in order to respond to all types of search-and-rescue situations, notably: recovery operations; disembarkation of rescued persons from a ship; delivery of rescued persons to a place of safety;

arrangements with other entities (such as customs, border-control and immigration authorities; the ship owner; or the flag State), while rescued persons are still aboard the assisting ship—with regard to nationalities, status or circumstances of the rescued persons, including temporary provisions for hosting rescued persons while such issues are being resolved; and measures to relieve the ship as soon as practicable, avoiding undue delay, financial burden or other difficulties incurred by assisting persons at sea.

As well as RCCs and other State agencies and services, State-controlled vessels (such as coastguard vessels and warships) have direct obligations under international refugee law (notably, the obligation not to engage in or allow refoulement) which bear upon their obligations under international maritime law.

ADDITIONAL CONSIDERATIONS

Rescued persons may include asylum-seekers or refugees. Care should therefore be taken to ensure that:

- arrangements for the disembarkation of rescued persons do not result in their return to a place where they risk persecution or ill-treatment; and
- personal information regarding possible asylum-seekers or refugees is not shared with the authorities of their country of origin or any country from which they have fled and in which they claim a risk of harm, or with persons who may convey this information to the authorities of those countries.

International data-protection principles are to guide any sharing of personal information.⁸ UNHCR should be contacted if there are difficulties reaching agreement regarding arrangements for the treatment or disembarkation of rescued people who may be asylum-seekers or refugees.

Asylum-seekers and refugees have a right to contact UNHCR. This would usually take place as soon as possible after disembarkation.

INTERNATIONAL ORGANIZATIONS AND USEFUL CONTACT INFORMATION

The International Maritime Organization (IMO) is the United Nations agency responsible for safe, secure and efficient shipping and the prevention of pollution from ships.) +44 207 735 7611 : www.imo.org * info@imo.org Details of RCCs are available via GISIS at <https://gisis.imo.org>. GISIS provides public access to selected data collected by the IMO Secretariat.

The Office of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) is the United Nations agency entrusted with the global mandate to provide international protection and assistance to asylum-seekers, refugees, stateless persons and others of concern to the Office, and to find, together with Governments, solutions to their predicament. UNHCR is also responsible for supervising the implementation by Governments of their obligations under international refugee law. State Parties to the 1951 Refugee Convention are obliged to cooperate with the High Commissioner.) +41 22 739 8111 : www.unhcr.org Contact details for UNHCR field offices are available by selecting the relevant country at www.unhcr.org/contact.

The International Chamber of Shipping (ICS) is the principal international trade association for the shipping industry, representing ship owners and operators in all sectors and trades. ICS is concerned with all technical, legal, employment affairs and policy issues that may affect international shipping.) +44 20 7090 1460 : www.ics-shipping.org

The Office of the High Commissioner for Human Rights (OHCHR) is mandated to promote and protect the enjoyment and full realization of all human rights by all people, and works to ensure the enforcement of universally recognized human rights norms. : www.ohchr.org

The International Organization for Migration (IOM) is committed to the principle that humane and orderly migration benefits migrants and society. It acts with its partners in the international community to assist in managing migration, advance understanding of migration issues and uphold the human dignity and well-being of migrants. : www.iom.int

The Office of Legal Affairs (OLA), Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea promotes the wider acceptance of UNCLOS and assists States in the uniform and consistent application and effective implementation of its provisions. : www.un.org/depts/los * doalos@un.org

1 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea; and 1979 International Convention on Maritime Search and Rescue. Amendments were adopted in May 2004. They entered into force on 1 July 2006.

2 The word 'signal' was replaced by 'information' as part of the May 2004 Amendments.

3 Or, for stateless persons, the country of former habitual residence.

4 For instance, an obligation not to return a person where there are substantial grounds for believing that there is a real risk of irreparable harm derives from international human rights law (e.g. Articles 6 and 7 of the 1966 International Covenant on Civil and Political Rights). The 1984 Convention against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment explicitly prohibits return where there are substantial grounds for believing that a person would be in danger of being subject to torture. The 1969 Organization of African Unity (OAU) Convention Governing the Specific Aspects of Refugee Problems in Africa prohibits return to a territory where a person's life, physical integrity or liberty would be threatened because of persecution, external aggression, occupation, foreign domination or events seriously disturbing public order.

5 Note that Masters of State-controlled vessels have additional obligations flowing from international refugee law which are not considered here.

6 Resolution MSC.167(78).

7 Note that screening or status-determination procedures to assess whether or not a person is a refugee should at any rate not take place at sea.

8 See e.g. Guidelines for the Regulation of Computerized Personal Data Files, UN General Assembly Resolution A/RES/45/95 of 14 December 1990.

Inséré 18/02/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 18/03/17

OVER DE CONSTRUCTIF EN HET GEBRUIK VAN DE JACOBSSTAF

door drs H. Jaspers, luitenant ter zee der eerste Masse Schrijver

In 1931 geboren te Breda, alwaar hij het stedelijk gymnasium bezocht werd na de opleiding op het Koninklijk Instituut voor de Marine te hebben doorlopen in 1953 benoemd tot officier. Hij diende aan boord van jagers, de beide kruisers, fregatten en Hr. Ms. Poolster

in Nederland, voormalig Nederlands Nieuw Guinea en de Nederlandse Antillen. Gedurende een jaar was hij geplaatst bij het Korps Mariniers. Verder verrichtte hij functies bij de marinestaf te 's-Gravenhage. In 1967 legde hij het doctoraal examen internationaal recht af aan de universiteit te Leiden. Een algemeen bekend zeevaartkundig instrument uit het verleden is de jacobsstaf of graadstok.

Wanneer we zo'n jacobsstaf bezichtigen de meeste grote zeevaartkundige musea hebben er wel een te kijk — doet de vorm ons onwezenlijk aan. Het is op het eerste gezicht nauwelijks voor te stellen dat een eenvoudige houten stok waarover een aantal dwarslatten kunnen schuiven, voor hetzelfde doel dient als onze sextanten en octanten, instrumenten van een geheel andere en veel gecompliceerder constructie.

In dit artikel wil ik trachten de jacobsstaf te beschrijven en het gebruik ervan uit te leggen. Alvorens hiermee aan te vangen is echter een korte geschiedkundige plaatsbepaling onmisbaar.

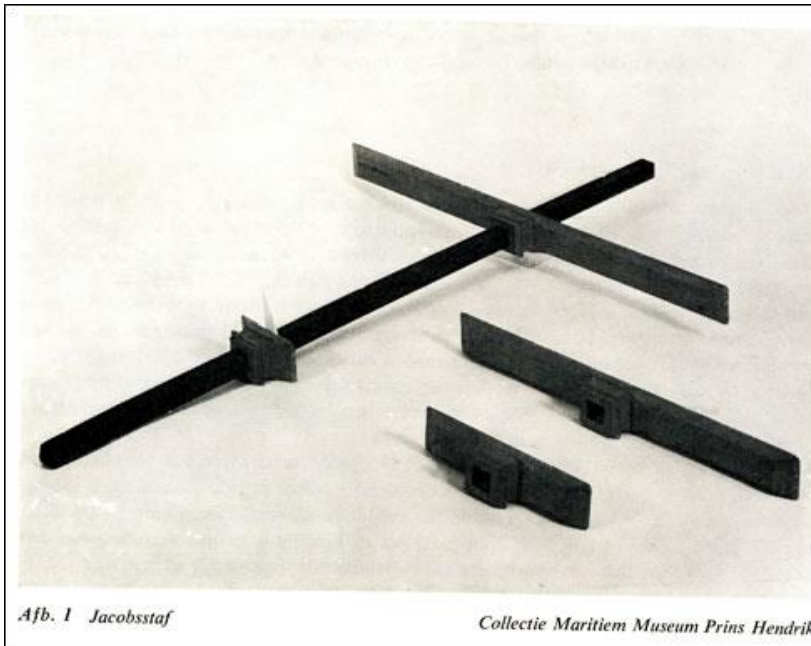
Geschiedenis van de jacobsstaf

Instrumenten voor het meten van hoeken zijn reeds zeer lang bekend. Zo bediende men zich in de oudheid soms van een eenvoudige stok voor het doen van landmetingen. Hieruit zou de naam jacobsstaf zijn te verklaren. Deze jacobsstaf werd al spoedig ook gebruikt voor het meten van de hoogte van hemellichamen. De astronoom Levi ben Gerson (omstreeks 1300) wordt in verband hiermee als uitvinder genoemd.

Uit oude literatuur blijkt dat in 1581 het instrument de vorm had gekregen, die het zou behouden tot aan het moment van zijn verdwijnen toe. Verder blijkt dat in het begin van de 16e eeuw de graadstok op zee in gebruik kwam voor de plaatsbepaling. Langzamerhand waren inmiddels door de opkomst van sneller en nauwkeuriger middelen de meeste andere toepassingen in onbruik geraakt.

Als navigatie-instrument bleven zeelieden de jacobsstaf echter trouw, tot ze in de loop van de 17e eeuw ook op zee meer en meer werd verdrongen door modernere instrumenten. In het midden van de 18e eeuw verdween ze volgens Daumas vrijwel geheel. De in mijn bezit zijnde Duitse, in 1765 uitgegeven, vertaling van het bekende boek van Bion over wiskundige instrumenten vermeldt echter nog steeds uitvoerig de constructie en het gebruik ervan. Cox deelt mede dat Hollandse zeelieden nogal behoudend van aard omstreeks 1800 de graadstok nog steeds gebruikten.

Constructie van de jacobsstaf

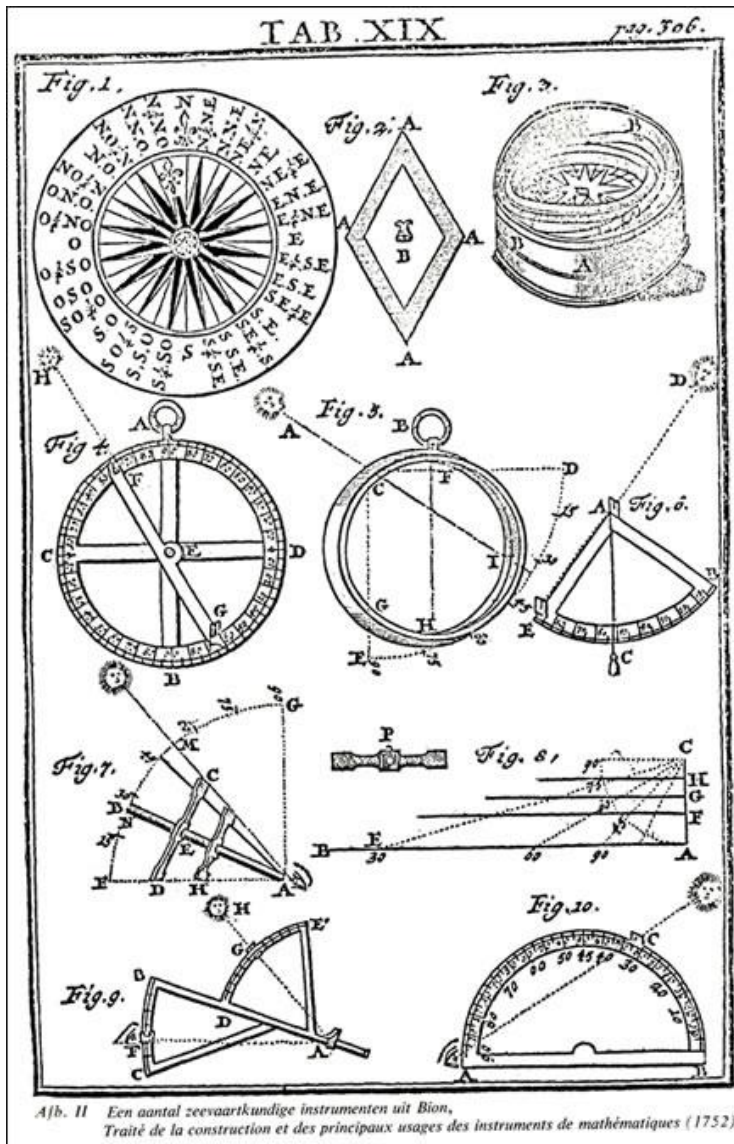


Het belangrijkste onderdeel van de jacobsstaf is een 75 tot 130 cm. lange houten „stok" met vierkante doorsnede (zie afb. I). Hierover kunnen Brie, soms vier, houten dwarslatten, die aan een zijde geheel vlak zijn, schuiven. Daartoe zijn ze in het midden voorzien van een vierkant gat van zodanige grootte, dat ze gemakkelijk langs de stok kunnen worden verplaatst, maar overigens ten opzichte van de stok onwrikbaar zijn; dit is van groot belang voor de

nauwkeurigheid der metingen. De dwarslatten, genaamd „schuiven", hebben volgens de astronoom Coignet, die in 1581 de eerste in het Nederlands gestelde beschrijving van de jacobsstaf publiceerde, een lengte van 12, 6 en 3 duim en een breedte van 12 duim; volgens Bion bedragen hun lengten omstreeks 10, 7, 5 en 22 duim. Op iedere zijde van de stok is een schaalverdeling in graden en kwart graden of tientallen minuten ; elke schaalverdeling correspondeert met een der schuiven. Bion beschrijft uitvoerig twee methoden van aanbrengen van de schaalverdeling. Bij de eerste methode begint hij met het merken van het 90°-punt. Dit geschiedt door de helft van de lengte van een schuif uit te zetten vanaf het beginpunt van de schaalverdeling. Dit beginpunt ligt buiten de stok, ongeveer een halve centimeter in het verlengde ervan, en dient overeen te komen met de plaats waar het oog zich bevindt tijdens de meting. Op deze wijze wordt het optreden van de excentriciteitsfout vermeden. Indien men de jacobsstaf uittekent met de schuif ingesteld voor een hoek van 90°, valt gemakkelijk in te zien dat deze werkwijze juist is.

Met eenvoudige goniometrische berekeningen kan vervolgens voor de overige hoeken de plaats van de merkingen ten opzichte van de merking van de hoek van 90° worden gevonden.

De tweede door Bion aangegeven werkwijze vangt aan met het tekenen van een quadrant met als straal de lengte van de jacobsstaf, zie afb. II, fig. 7. De boog wordt verdeeld in graden en tientallen minuten. Volgens Bion legt men vervolgens het einde A van de jacobsstaf nauwkeurig op het middelpunt van het quadrant. Mijns inziens is deze werkwijze fout en moet men A leggen op ongeveer een halve centimeter van het middelpunt, daar



het punt vanwaaruit de schaalverdeling wordt afgezet immers overeen moet komen met de plaats waar het oog zich tijdens de meting bevindt. Vervolgens legt men het benedeneinde D van de op de lineaal geschoven schuif CD op de straal AF, het bovineinde C op de straal AM, dit is de straal van de hoek, waarvan men de merking op de schaalverdeling wil aanbrengen.

De grootte van de kleinste hoek wordt uiteraard bepaald door de lengte van de kleinste schuif. Bion vermeldt dat de schaalverdeling van de kleinste schuif bijvoorbeeld kan lopen van 10° tot 90° , van de grootste schuif van 40° tot 90° . Coignet geeft op: grootste schuif $90^\circ - 30^\circ$, middelste $30^\circ - 10^\circ$, kleinste $10^\circ - 2^\circ$. Vergeleken met de waarden die Bion opgeeft, constateren we dus een aanzienlijk verschil. Daar waarnemingen op hemellichamen met een hoogte kleiner dan 10° weinig zin hebben in verband met de grote, wisselende fouten die optreden ten gevolge van de astronomische straalbuiging, was het instrument van Coignet, naar

ik vermoed, ook bestemd voor landmeetkundige waarnemingen.

Reeds werd vermeld dat de afmetingen van de jacobsstaf gedurende de 17e en 18e eeuw vrijwel gelijk zijn gebleven, evenals het materiaal waaruit ze werd gemaakt. Hout had vele voordelen : het is gemakkelijk te bewerken en voldeed, indien het voldoende Nard is, aan de eisen van nauwkeurigheid die aan de waarnemingen met het instrument werden gesteld. Gevernist of in de was gezet vereist het weinig onderhoud. Andere bruikbare materialen waren nog niet bekend. Instrumenten die men in de band moest vasthouden, maakte men dan ook veelal van dit materiaal. Voor instrumenten die als luxe voorwerp wel eens ten geschenke werden gegeven, bezigde men dikwijls ivoor.

De voordelen van de jacobsstaf waren de eenvoudige constructie, de daaruit voortvloeiende geringe aanschaffingskosten en het ontbreken van de noodzaak het instrument verticaal op te hangen, zoals dat dient te geschieden bij het astrolabium, de zonnering en het quadrant. De eenvoudige constructie leidde er zelfs toe dat sommige zeevaarders de jacobsstaf zelf vervaardigden door haar te kopiëren van een bestaand instrument; hieruit vallen de fouten te verklaren, die sommige van de bewaard gebleven jacobsstaven schijnen te vertonen.

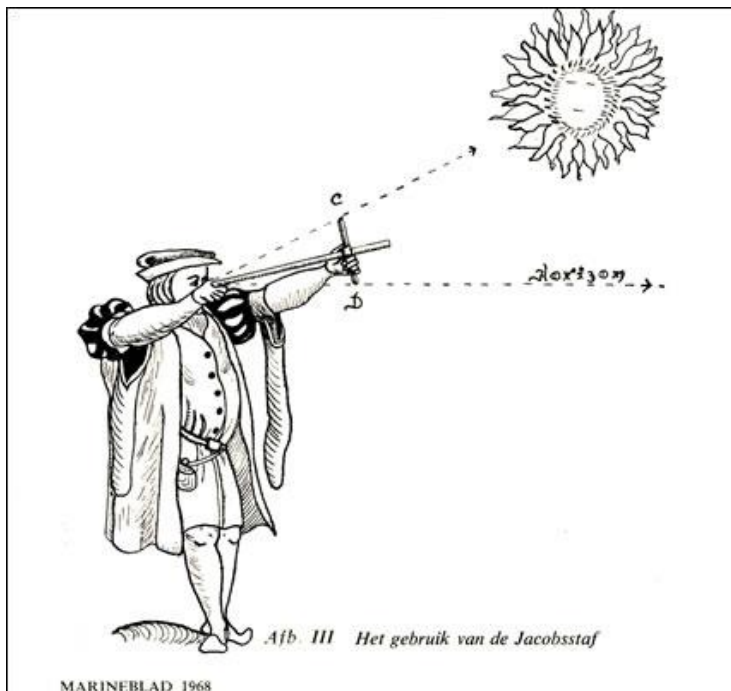
Een nadeel was de wisselende excentriciteitsfout die ontstaat door het zich gedurende de metingen niet steeds op dezelfde plaats bevinden van het oog. Brewington beschrijft een

aantal hier en daar in gebruik zijnde wijzen van juiste plaatsing voor het oog teneinde de excentriciteitsfouten zo klein mogelijk te houden.

Een ander nadeel was het ongeschikt zijn voor het meten van hoeken groter dan 60° . Hoe groter de hoek, hoe dichter de schaalverdelingen op elkaar liggen en hoe kleiner de nauwkeurigheid is. Dit beperkte het meten van de zon's middaghoogte dan ook tot de hogere geografische breedten, daar nabij de aequator de zonshoogte bij meridiaansdoorgang groter is dan 60° .

Gebruik van de jacobsstaf

Indien men goed op de hoogte is van de constructie van de graadstok, valt de wijze waarop het instrument werd gebruikt om de hoogte van hemellichamen te meten, gemakkelijk te begrijpen.



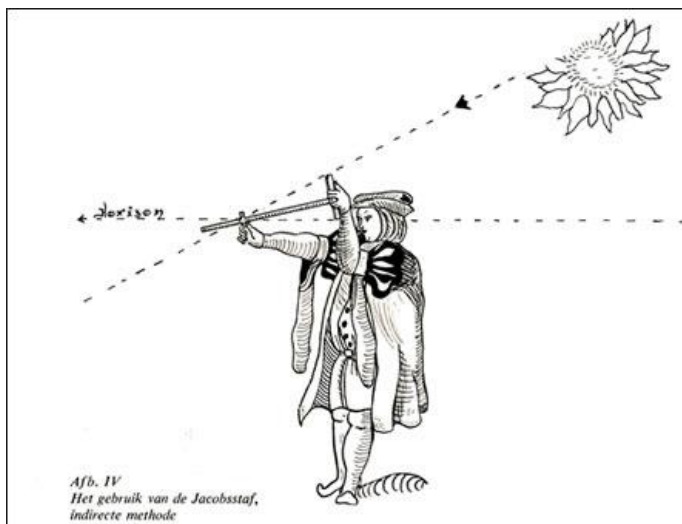
Men schuift op de stok een schuif met de vlakke kant naar de zijde van het oog. Men kiest steeds een zo groot mogelijke schuif. Met een grote schuif kunnen nauwkeuriger waarnemingen worden verricht dan met een kleinere, omdat de schaalverdelingen verder uit elkaar liggen. Voor kleinere hoogten moet men gebruik maken van de kleinere schuiven in verband met het groter meetbereik.

Men houdt het uiteinde A (zie afb. II, fig. 7 en afb. III) voor het oog en draagt ervoor zorg dat de schuif zich in het verticale vlak tussen oog en hemellichaam bevindt. Vervolgens beweegt men het instrument z \hat{o} , dat het

benedeneinde D van de schuif de horizon raakt. Dan schuift men de schuif over de stok naar voor of naar achter tot het bovineinde C het hemellichaam raakt, er steeds voor zorg dragend dat de schuif in het verticale vlak blijft en het benedeneinde D de horizon blijft raken, hetgeen niet eenvoudig is. Nu kan de gemeten hoogte op de corresponderende schaalverdeling worden afgelezen.

Bij deze methode van waarnemen is de meting van de zonshoogte alleen mogelijk, indien het licht wordt getemperd door wolken of door een donker, op het bovineinde van de schuif geplaatst glas, daar men recht in de zon dient te kijken.

Al spoedig kwam een andere, de zogenaamde indirecte methode van waarnemen in gebruik (zie afb. IV). Men plaatst een schuif op het uiteinde A van de stok waar de schaalverdeling begint. Aan het benedeneinde van deze schuif bevestigt men een vizier. Vervolgens plaatst men een kleine schuif, die in het midden van een horizonmerk is



voorzien, op de stok. Het denkbeeldige verlengde van dit horizonmerk loopt door de lengteas van de stok. Men stelt zich op met de rug naar de zon en brengt vizier en horizonmerking op één lijn met de horizon die zich recht tegenover de zon bevindt.

Vervolgens beweegt men de kleine schuif zo, dat het uiteinde van de schaduw van de grote schuif op de horizonmerking valt. Men kan nu ter plaatse van de kleine schuif de gemeten hoogte aflezen op de bij de grote schuif behorende

schaalverdeling. Een belangrijk voordeel van deze tweede methode is dat de waarnemer slechts in één richting — die van de horizon — behoeft te kijken, terwijl hij bij de eerste methode afwisselend naar de horizon en naar de ver daarboven staande zon moet kijken, hetgeen moeilijk is en de nauwkeurigheid der waarneming niet ten goede komt.

Het gebruik van de graadstok was dus geen eenvoudige zaak. Men moest immers tijdens de meting : letten op horizon en hemellichaam; schuif bewegen tot hij zich in de goede positie bevond; denken aan de juiste stand van het oog ten opzichte van de stok ter voorkoming van de excentriciteitsfout; de graadstok in het verticale vlak houden. Hier komt bij dat men bij het meten van zon's middaghoogte gedurende betrekkelijk lange tijd waarnemingen diende te verrichten teneinde al metend de maximum hoogte van de zon te kunnen bepalen. Dit was nodig ten gevolge van het feit dat het tijdstip van meridiaansdoorgang van de zon niet nauwkeurig bekend was. Gedurende al die tijd moest men recht tegen de zon in kijken. En dit alles op een slingerend schip, veelal niet groter dan 50 ton!

De nauwkeurigheid die met het instrument kon worden bereikt was dan ook niet groot. Volgens Cox wordt zij geschat op 15'. Op grond van een aantal proefmetingen en rekening houdend met boven opgesomde moeilijkheden, ben ik van mening dat die nauwkeurigheid echter niet veel beter dan 30' kan zijn geweest.

Het berekenen van de geografische breedte uit de gemeten hoogte

Het waarnemen van hemellichamen beperkte zich in de 16e en 17e eeuw tot het meten van poolhoogte, zonshoogte bij meridiaansdoorgang en stershoogte bij meridiaansdoorgang voor het bepalen van de geografische breedte.

Het bepalen van de ware lengte was in die tijd nog niet mogelijk. De hiervoor onmisbare nauwkeurige scheepschronometers waren nog niet uitgevonden.

Bion geeft, na een verwijzing naar vroegere publicaties voor een volledige beschrijving van de wijze waarop uit de gemeten hoogte de geografische breedte wordt berekend, een rekenvoorbeeld uitgaande van de gemeten middaghoogte van de zon¹⁰). Deze berekening komt in feite overeen met de tegenwoordig gebruikte $(90^\circ - h = b \pm d)$, weshalve ik er hier niet nader op inga.

Aangaande toe te passen correcties schrijft Bion „Indien men de hoogte met het gezicht naar de zon toe waarneemt, verkrijgt men een meting die te groot is en indien men de hoogte indirect waarneemt, een meting die te klein is; de ene fout is gelijk aan de andere, maar is groter naarmate men zich hoger boven het zeeoppervlak bevindt". Op de aard van deze fout gaat Bion niet in. Ik neem aan dat zij empirisch werd bepaald en overeenkomt

met de fout die wij schijnbare kimduiking noemen). Blijkbaar verwaarloost hij de excentriciteitsfout. Immers, gezien de constructie van het instrument, moet bij indirecte meting voor de excentriciteitsfout worden gecorrigeerd en bij directe meting niet.

Bion geeft voor een aantal ooghoogten de volgende fouten op:

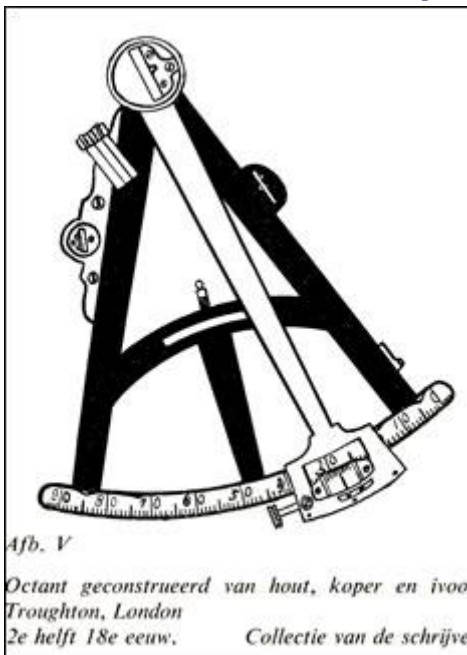
hoogte in voeten	fout in minuten
1	1
5	2
10	3
17	4
25	5
40	6

Deze fouten komen inderdaad overeen met de schijnbare kimduiking.

Nergens blijkt dat Bion rekening houdt met de overige hoogteverbeteringen, te weten astronomische straalbuiging, verschilzicht in hoogte en zon's halve middellijn. Uit zijn beschrijving van het astronomisch quadrant — een

instrument voor het verrichten van nauwkeurige sterrekundige waarnemingen voorzien van een micrometer — blijkt echter dat hij deze hoogteverbeteringen wel kende en toepaste. Blijkbaar achtte hij voor zeevaarkundige waarnemingen toepassing van deze correcties niet nodig. Waar het betreft astronomische straalbuiging en verschilzicht in hoogte is deze conclusie niet onaannemelijk, gezien de geringe nauwkeurigheid van de graadstok en de geringe grootte van deze correcties. Bij metingen op zon's boven- of onderrand heeft men de correctie voor zon's halve middellijn natuurlijk niet verwaarloosd. Daar de poolster zich op enige afstand van de hemelpool bevindt — in de 16e eeuw omstreeks 3° , nu omstreeks 1° — dient men op de gemeten poolsterhoogte nog een extra correctie toe te passen. Afhankelijk van de plaats waar de poolster zich op zijn weg rond de hemelpool bevindt, varieerde deze correctie van $+3^\circ$ tot -3° . Men bepaalde die plaats door de stand van het sterrenbeeld Kleine Beer te observeren en vond aan de band daarvan in tabellen of met een instrumentje de grootte van de correctie. Tenslotte zij nog vermeld dat de zeeman de declinatie van de zon en van een aantal sterren eveneens in tabellen op kon zoeken.

Andere instrumenten op zee in gebruik voor hoogtemeten



De graadstok was omstreeks 1700 niet het enige instrument dat op zee werd gebruikt voor het meten van de hoogte van hemellichamen. Men kende ook nog het zeeastrolabium (afb. II, fig. 4), volgens Bion zelfs het meest gangbare instrument voor dit doel. Hewson deelt dienaangaande mee dat op hogere breedte de graadstok het meest werd gebruikt. Op lagere breedten, waar de zon hogere standen bereikt en waar de zee één minder woelig zijn, prefereerde men het astrolabium (schaalverdeling in halve of in kwart graden). Verder kende men de zonnering (fig. 5) (schaalverdeling in graden); het quadrant (fig. 6) (schaalverdeling veelal in 5 minuten); het Davis-quadrant (fig. 9) (schaalverdeling in 5 minuten).

Het Davis-quadrant of „back-staff“ is nauwkeuriger dan de graadstok (nauwkeurigheid omstreeks $5'$); toch was het betrekkelijk goedkoop en overal uit voorraad verkrijgbaar. In de 18e eeuw tot omstreeks 1770 was het Davis-quadrant dan ook het meest

verkochte instrument voor het verrichten van hoogtemetingen op zee.

In 1731 vond Hadley de octant uit (afb. V). Dit instrument, geconstrueerd volgens dezelfde principes als de tegenwoordige sextant en octant, is veel nauwkeuriger en makkelijker hanteerbaar, maar ook veel kostbaarder dan de graadstok en back-staff. Na 1770 kwam hij echter meer en meer in gebruik.

Door het verschijnen van de back-staff en octant raakte de graadstok in de loop van de 18e eeuw vrijwel geheel in onbruik. Vermelding van deze twee instrumenten vormt dan ook een logisch besluit van dit artikel.

Rest mij nog het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam dank te zeggen voor de welwillendheid een foto van de tot de collectie van het museum behorende graadstok voor publicatie in dit artikel af te staan.

Inséré 20/02/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 20/03/17

Iran eyes Nicaragua rival to Panama Canal

Foreign Minister Mohammad Javad Zarif says Iran is interested in a massive project to build a canal across Nicaragua which will link the Pacific and Atlantic oceans. Zarif visited Nicaragua along with representatives of Iranian companies and discussed their possible involvement in the 50-billion-dollar project which is groomed to rival the Panama pathway. China's HKND group is tasked with carrying out the megaproject, with the construction about to begin at the end of this year. At 172 miles (278 km), Interoceanic Grand Canal is over three times the length of the 100-year-old Panama Canal, which was completed by the United States 34 years after French engineers began it. The new route is also deeper and wider than the Panama Canal, triggering a flurry of resentment from the US and its allies which have tried to cast doubt on the project and question its viability. Moreover, China's involvement would be a direct challenge to the United States, which controlled the Panama Canal until 1999.



Zarif is on a landmark tour of six Latin American nations to boost trade relations following the lifting of US-led sanctions on the Islamic Republic. He started his visit in Havana where he met Cuban leaders, including President Raul Castro in what they described a new chapter in

bilateral ties. More than 100 representatives of state and private companies are accompanying Zarif in the visit which also includes trips to Chile, Bolivia and Venezuela. Iran has good relations with almost all Latin American countries, including with Nicaragua where Zarif discussed investment opportunities in a variety of areas. Zarif told reporters aboard the flight to Cuba that promoting diplomatic and economic relations with Latin American countries is among Iran's fundamental policies. "The Islamic Republic of Iran has had strong and age-old relations with the Americas and Latin American states and is determined to expand its relations with and political and economic presence in this important region of the world," he said. Zarif said Iranian firms have implemented several projects in Latin American countries over the past few years, and Iran has diplomatic relations with nearly all the counties in the region. Among the Latin American countries,

Iran has developed more advanced ties with Venezuela. The country is involved in a series of joint ventures worth several billion dollars in energy, agriculture, housing, and infrastructure sectors in Venezuela. In June, Venezuelan President Nicolas Maduro said the Islamic Republic had agreed to a \$500 million credit line for his country to finance joint investments there. Iran's main industrial projects in Venezuela include a car assembly plant, a tractor manufacturing complex and a cement factory. It has also built more than 3,000 residential housing units for less privileged citizens in Venezuela, with 7,000 more to be completed. Most Latin American states and Iran have shared grievances toward the US because of Washington's history of supporting authoritarian regimes and engineering coups in those countries and pressuring them through sanctions and other means. On Monday, Zarif was told in Cuba that US sanctions on the Latin American country and Iran have opened a common ground for the two countries to forge special trade ties. "Both Cuba and Iran have reached a roadmap after years of sanctions which they should use to explore new economic opportunities and take advantage of each other's capabilities," Cuban Minister of Foreign Trade and Foreign Investment Malmierca Diaz said. The first Iran-Cuba economic forum opened in Havana on Monday, with Diaz telling Iranian companies that they could become the engine of economic growth and dynamism in his country. **Source: PressTV**

Inséré 20/02/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 20/03/17

"Engels-Nederlandse Oorlogen"

B O E K B E S P R E K I N G door : Frank NEYTS

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "**Engels-Nederlandse Oorlogen**. Door een zee van bloed in de Gouden Eeuw". Anne Doedens en Liek Mulder tekenden als auteurs. Het boek is het tweede deel in de serie 'Oorlogsdossiers'. Een drama in drie bedrijven, binnen een kwart eeuw: 1652-1674. Over de moordende concurrentie en hevige zeeslagen tussen beide mogendheden. De ondertitel 'Door een zee van bloed in de Gouden Eeuw' duidt op de harde en wrede praktijk van deze zeeoorlogen. Die was ongekend bloedig. Aan de hand van eigentijdse bronnen wordt aandacht gegeven aan de vele duizenden slachtoffers, de vernietiging van honderden schepen en de zorg en het verdriet bij het thuisfront. Ook wordt ingezoomd op techniek en tactiek van de oorlog: de inzet van grote aantallen scheepskanons, nieuwe typen oorlogsschepen, andere strategieën bij het manoeuvreren en de oprichting van het Korps Mariniers. Niet alleen wordt aandacht gegeven aan De Ruyter, vader en zoon Tromp en de tocht naar Chatham (1667). Ook over minder bekende zaken als de ramp op het Vlie (1666) en een zeeheld als Witte de With, wordt door ooggetuigen verteld. Informatie over spionage en politieke manoeuvres completeren het verhaal van deze zeeoorlogen. Het boek bevat afbeeldingen van pentekeningen en schilderijen van vader en zoon Van de Velde, die als ware oorlogsfotografen gebeurtenissen tijdens deze drie oorlogen vastlegden.

187 "**Engels-Nederlandse Oorlogen**" (ISBN 9 789462 491052) telt 187 pagina's, werd als softback uitgegeven. Het boek kost 19.95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel.

+32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. . 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, E-mail: admin@agorabooks.com

Inséré 22/02/17 DOSSIER Enlevé 22/03/17

Are we ready for the new ECDIS standards?

One of the most important issues currently ongoing with ECDIS is the technical revision of the S-52 standards.

Tom Mellor, UKHO head of OEM support & digital standards and also the Chairman of the IHO's ENC working group, explained: "Much is being written about the mandatory carriage of ECDIS, but one of the most important initiatives currently underway is the revision to the technical standards for ECDIS.

"Shipowners are encouraged to contact their ECDIS manufacturer and to plan early for the transition to the updated ECDIS standards, in order to ensure a smooth switchover and to take advantage of the benefits that the new editions will bring to the bridge.

"The upgrade requirements will vary between different ECDIS makes and models, so it is important that owners work together with their ECDIS manufacturers to identify the steps that need to be taken for all ECDIS systems across their fleet," he stressed.

In addition, the UKHO said that problems with counterfeit ENCs had been encountered.

Damian Bowler, UKHO Chief Commercial Officer, warned: "The UKHO has recently observed an increase in the number of counterfeit ADMIRALTY charts and publications.

While some of the counterfeits are very easy to spot, others are more difficult to detect.

"The UKHO continues to urge all purchasers, users, inspectors and regulators to look out for counterfeit ADMIRALTY charts and publications. Counterfeit versions have not been through the same rigorous checking procedures as official ADMIRALTY charts and publications and cannot be trusted for voyage planning or navigational purposes. They are unsafe, unofficial, non-compliant with SOLAS and illegal to carry or sell. Buyers also carry the considerable risk of failing port state inspections.

"We are continuing to seek and stop the production and sale of counterfeit copies of ADMIRALTY products and have raised our concerns with the IMO, the IHO and flag states. We also encourage anyone that suspects they may be in possession of counterfeit products to get in touch with us," he said.

On recent flag state approvals, Christine Trickett, senior product manager (software and publications) at the UKHO, commented: "We are delighted that Italy has become the latest flag state to approve the use of e-NPs and ADP to meet SOLAS carriage requirements. This means that all ships under an Italian flag can now benefit from e-NPs and ADP, and the speed, security and accuracy they provide to bridge crews.

"Furthermore, 81% of the global fleet can now draw upon the benefits of the digital versions of these vital publications, further reinforcing the UKHO's commitment to supporting safe and efficient navigation around the world," she said.

The UKHO is continuing its successful seminar programme this year. Mellor explained: "Over the last four years, the UKHO has provided ECDIS advice to thousands of people around the world. From our first 'Are You Ready for ECDIS?' seminar to the latest 'Living with ECDIS' seminar, we have sought to ensure that the guidance we offer reflects the

progress that shipowners and operators have made in their own use of ECDIS and the challenges they face at each stage.”

At this year’s Posidonia exhibition, the ‘Living with ECDIS’ seminar will address the constant awareness needed to the changes in legal requirements and maintenance issues.

Presented by Capt Paul Hailwood and Mellor, the seminar will highlight the responsibilities of the shipping company in relation to key issues. The issues include -

- Legal requirements.
- ECDIS maintenance.
- Chart data considerations.
- ECDIS management.

In another move, the UKHO and the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) have inaugurated a new bursary training scheme in Marine Cartography and Data Assessment. Organised jointly by the UKHO and MPA over a five-week period, it started on 18th April, 2016 at the MPA Academy in Singapore. The course will train attendees on compiling and maintaining navigational charts. Drawn from 10 countries, the attendees will comprise employees of their national hydrographic offices, port authorities and/or related national agencies involved in the production and maintenance of navigational charts.

The course will equip students with skills to create and maintain paper and digital charts utilising computer-aided cartography applications, the UKHO said.

Rear Admiral Tim Lowe, National Hydrographer and UKHO deputy CEO, explained: “The UKHO and MPA have a well-established relationship on hydrographic training and we are very proud of this bursary training scheme in partnership with MPA. Our support for this course reflects the UKHO’s deep commitment to raising the standards of hydrography, cartography and hydrography around the world.

“The course will bring together employees from government hydrographic offices within Southeast Asia, Australasia and the Pacific Island Community who will undoubtedly benefit from this professional development opportunity,” he said.

TankerOperator

Inséré 24/02/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 24/03/17

LNG Could Solve Emissions Issue in EU Ports

A new regulation requiring the gross mass of a container to be verified before it is loaded onto a ship, which entered into force on July 1, will assist in ensuring that the millions of containers carried on ships each year are optimally stowed, thereby helping to prevent container stacks collapsing and containers being lost overboard, and the associated injury and loss of life.

The International Maritime Organization (IMO) began to develop measures to prevent the loss of containers in 2011, in response to concerns expressed by Member States and the shipping industry following a number of incidents involving loss of containers and container ships.

The aim was to develop further measures to complement the existing provisions aimed at the stability and safe operation of ships, including the safe packing, handling and transport of containers.

In light of the amendments to SOLAS regulation VI/2, World Maritime News turned to the European Sea Ports Organisation (ESPO) to find out more on the effects of the new rules.

As it has been monitoring the implementation of the amended SOLAS in the different Member States, ESPO believes that *"the verification of container weight may indeed enhance maritime safety."* Although this is mainly an issue between shippers and carriers, the new rules *"could have a significant impact on terminal operators and ports,"* through refused containers, weighing in ports causing costs and delays, according to ESPO. *"There are significant concerns over the current lack of clarity on how implementation of the new rules is made in each port/country. In addition, shippers/freight forwarders have to deal with different solutions in each port, such as timing and electronic message to deliver the VGM,"* ESPO said.

Furthermore, ESPO said that its main concern is to ensure that the implementation of the new legal requirements does not create competition distortion through a patchwork of varying national measures; Member States should pursue a coordinated European approach, taking into consideration the national guidelines of other Member States when deciding on national rules.

"Supply chain actors and national authorities should work towards commonly accepted guidelines in order to minimise distortion of competition and ensure smooth functioning of the logistics chains," ESPO said.

Regarding innovations to secure further improvement of air quality in ports, ESPO said that it currently considers LNG as the most promising and holistic medium term solution to tackle the ship exhaust emissions issue, while other alternative fuels, such as methanol, appear also to have such good potential.

LNG – most promising medium term solution for emissions issue

There are various ongoing port projects targeting the development of LNG bunkering facilities in ports. The latest ESPO/EcoPorts environmental review 2016 highlighted that one out of 5 European ports could already today make the necessary arrangements upon request for LNG bunkering (in most cases though by trucks).

It should be noticed however that the currently low oil prices make the business case of LNG bunkering more challenging and have an impact on the pace of development of LNG projects in ports.

As LNG is becoming ever more popular among industry stakeholders as marine fuel, LNG bunkering and cold-ironing services in ports are becoming more popular.

According to the ESPO/EcoPorts environmental review 2016, one out of five European ports provides Onshore Power Supply (OPS) for sea going commercial vessels at least at one of its berths.

ESPO said that, although it actively promotes OPS as one of the solutions for improving local air quality, it is not a "one size fits all" type of solution that can be applicable in a sustainable way to all ports and types of traffic.

In an effort to further reduce the carbon footprint, in December 2015, ESPO joined the Think Climate coalition under the umbrella of PIANC.

"Through an unprecedented collaboration, the partners in PIANC's Think Climate coalition have committed to work together to help the inland and maritime navigation infrastructure sector respond to climate change."

By furthering understanding, providing targeted technical support, and building capacity, the coalition's 'Navigating a Changing Climate' initiative will encourage the owners, operators and users of waterborne transport infrastructure to reduce greenhouse gas

emissions and shift to low carbon maritime and inland navigation infrastructure, and to act urgently to strengthen resilience and improve preparedness to adapt to the changing climate.

Further to this, ESPO has been long supporting the World Ports Climate Initiative (WPCI) under the umbrella of IAPH. Various concrete projects targeting climate change and air quality have been developed under this framework, always with a dominant participation of the European ports.

World Maritime News Staff

Inséré 26/02/17 DOSSIER Enlevé 26/03/17

Standardisation drives tankers' BWTS control

Moves to standardise control panels for tanker Ballast Water Treatment Systems (BWTS) are being stepped-up as final ratification of the IMO convention approaches.

Ian Hamilton, BWTS project leader at marine electrical wiring control and instrumentation specialists, CMR Group, explains. Used to maintain balance and stability when a ship is empty of cargo, ballast water can also be responsible for bringing invasive species of micro-organisms into non-indigenous environments, causing a major threat to marine ecosystems.

All vessels involved in international voyages are required to manage their ballast water and sediments under the BWM Convention, adopted by the IMO in 2004. This requires a reduction in the concentration of aquatic organisms in ballast water to below certain levels (D-2 Standard) before discharge in order to prevent across boundary movement of harmful aquatic organisms and pathogens that unmanaged ballast water discharge may cause.

This year will see the convention finally ratified, which will have a significant impact on the marine sector, In particular, the US Coastguard's approval of the new standards are being seen as a major big step towards the final implementation of the regulations. It is estimated that more than 60,000 vessels worldwide, including 5,000 tankers, will need to be retrofitted with BWTS to ensure compliance.

But when it comes to specifying BWTS to manage this process there are different considerations facing newbuild vessels and existing ships. Yards need to identify the options for installing BWTS in original specifications – both within the construction programme or through retrofitting.

This, as advised by Lloyd's Register, may involve providing system drawings to show how a selection of different treatment options could be fitted, ensuring that sufficient space has been allocated for retrofitting treatment systems, if they are not included in the initial build. Service connections should also be fitted to ballast systems in preparation for retrofitting of the selected treatment equipment.

For existing vessels, operators will need to be aware of all modifications necessary to fit systems and it could be necessary to obtain schematic arrangements and equipment drawings from the system supplier in order for the technical department to develop a work plan. This may alternatively be provided by the supplier but the ship operator will still need

to provide the vessel's BWTS drawings, functional requirements and details of compartmental spaces where the equipment is to be fitted.

Careful thought

Selecting a treatment system should involve a number of key steps to ensure success. The first is to consider initial aspects, such as vessel type and characteristics, ballast capacity and flow rate requirements before moving onto technical and operational considerations.

These include the time required for treatment to be effective, ballast and treatment pumping rates, characteristics of ballast system, health and safety, in-service operational requirements, explosion proof equipment (particularly apposite for tankers), power requirements and on board systems, controls and alarms, and space constraints.

Following these steps, treatment options need to be considered. For example, will the requirement be for filtration or treatment or a combination of both? What chemical options are required? Will mechanical means such as cavitation (the formation of vapour cavities in a liquid) be required and what about UV radiation and ultrasonic? Careful thought needs to be given to choosing a supplier and reviewing specifications before moving ahead to the final stage of purchase and installation. And here, experience in the sector counts – the benefit of opting for a supplier that understands the legislation, has established marine experience and expertise with a worldwide reach and can ramp up volumes very quickly as the regulations kick-in cannot be overstated if project systems are to be designed and delivered on-time and supported on a global basis.

Shipowner/managers will need to provide a tender specification for the potential BWTS, which includes control suppliers detailing technical requirements covering pump flow rates and diagrams of the pipework with connection details, pumping capacities and valve sections clearly shown. Compartment details, available power supply and routing for control cabling and certification requirements also need to be included.

Furthermore, in addition to price, installation and commissioning costs need to be taken into account in the tender alongside training requirements, forecast operating costs, maintenance and support, delivery times for supply and installation and any special yard facilities or ship modifications for equipment installation.

BWTS should also include an integrated visual alarm for the purposes of cleaning, calibration and, if necessary, repair and maintenance – and these events should be recorded by control equipment integrated with, or certainly located close to, the ship's BWTS.

Control technology

Total investments of over \$30 bill are expected to be made in BWTS over the current decade, according to a Frost & Sullivan study. This will involve thousands of vessels requiring a system to be installed between now and 2020, driving massive requirements for orders. However, all these systems will need control and monitoring systems to ensure proper performance and prevent time consuming and costly damage to components.

The two main water handling methods for BWTS are either systems for treating the water before it reaches the ballast tanks (In-Line) or 'In-Tank', which treats the water in the tanks during a vessel's voyage. Vessel size will affect panel specification but there is also a need for a degree of flexibility for BWTS OEMS and their customers - vessel owners/managers - who will need to blanket-fit thousands of installations with different configurations.

The key to meeting requirements here is to adopt a modular approach - close co-operation with OEMs to modularise and standardise control panels. This can reduce costs and cut

delivery manufacturing lead times, allowing OEMs to focus on core components, such as the UV lamps or chlorination while taking advantage of standard parts and consistent pricing as they build their BWTS.

Standardised panel systems, such as CMR Group's Goldfinch are being developed with OEMs, simplifying the process from specification to final delivery and contributing to improving BWTS time-to-market.

Following ratification of the BWM convention, this market will grow significantly, which in turn, is likely to create an extremely competitive market for associated technologies and allied systems. So panel control standardisation and the capacity to cut delivery times, are going to be critical factors in the battle to secure overall system sales.

Shared working in partnership will be important to expanding BWTS OEMs' offering and maximising sales potential, as if it's beneficial for one, then it could be advantageous for all OEMs working alongside companies, such as CMR, who can build common types of panels which ultimately aids industry standardisation.

Control panels are also geared to cover off the requirements for explosion-proof type equipment for tankers. Many OEMs Ex-certify the whole BWTS system and this would incorporate any control panels supplied by CMR.

CMR can add value by bringing its panel building experience and expertise to bear with the capacity to globally source products and components for compliance with classification societies.

This enables the firm to design and develop high quality, cost effective solutions for supply into local marine markets – these are steel constructed local operating panel-based solutions, which provide protection from dust and water ingress (to a minimum of IP54) and incorporate industry standard PLC-based control systems, HMI user interfaces and are suitable for a supply voltage range 380 – 690 V, 3- Phase, 50/60 Hz.

Following manufacture, all panels are subject to rigorous inspection, including high-voltage flash testing to ensure the panels meet customer requirements and class rules.

Tanker Operator

Inséré 28/02/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 28/03/17

Problèmes navals de l'histoire des croisades (partie 2)

Cette condamnation, formulée au III^e concile œcuménique du Latran (1179), et reprise par le concile provincial de Montpellier (1195), fut renouvelée au XIII^e s., spécialement au IV^e concile du Latran (1215) et au I^{er} concile de Lyon (1245). Celui-ci précisa que l'avertissement ainsi donné serait publié dans les églises des ports de la Chrétienté tous les dimanches et jours de fête.

La difficulté de réunir les tonnages nécessaires se manifesta avec une gravité nouvelle lors de la troisième croisade. Ce fut l'une des raisons de l'option de Frédéric Barberousse en faveur de la voie continentale ; au contraire, Henri VI de Hohenstaufen put choisir la mer en 1197 parce que son mariage avec Constance avait mis à sa disposition les ressources navales du royaume de Sicile, Richard Cœur de Lion réussit à emmener d'Angleterre cent huit nefes (dont le tiers fourni par les Cinq Ports) ; à Marseille, il nolisait dix busses, à

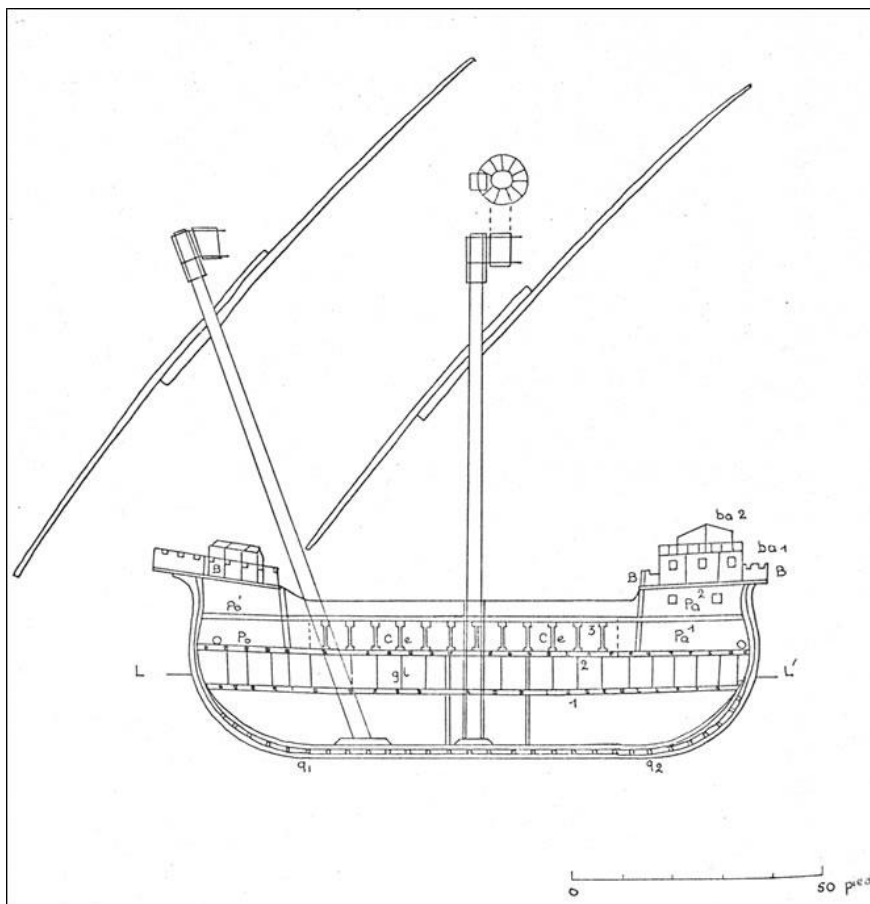
Gênes, vingt galées ; à Messine, vingt autres galées et quatre huissiers. Ce n'était cependant pas trop : en 1192, le roi, ayant perdu plusieurs galées et barges, par gros temps, au cours d'opérations de ravitaillement à Ascalon, ne négligea pas d'en utiliser les débris, faute de bois, pour construire d'autres bateaux, sans grands résultats, d'ailleurs. Philippe Auguste eut plus de peine. Sans le concours de Gênes, il n'eût pu réunir la centaine de vaisseaux nécessaires au transport de 650 chevaliers, 1.300 écuyers, 1300 chevaux, avec des vivres pour huit mois". Une étude méthodique de la constitution des flottes de la quatrième croisade permettrait de constater la même pénurie, révélée par les négociations de Villehardouin, et de même pour les deux croisades de saint Louis. Il y avait trop d'hommes à embarquer en 1248 par rapport au nombre de navires disponibles à Marseille et à Gênes. Il fallut solliciter Venise et encourager les armements privés de quelques barons. Le moindre des problèmes n'était pas celui des délais de construction. Faute de trouver immédiatement et sur place, dans les ports méditerranéens, des navires adaptés à de longs voyages, on utilisait des bâtiments simplement propres au cabotage. Autrement, il fallait en mettre sur le chantier sans délai. On le fit pour la quatrième croisade. Nous en avons des exemples précis pour 1248 : les délais de construction à Marseille et à Gênes retardèrent d'environ un an (et c'était normal) le départ pour l'Orient ; mais on dut recourir à d'autres chantiers moins surchargés de besogne : Alphonse de Poitiers fit construire un bateau en Bretagne, le comte de Saint-Pol en commanda un en Écosse, à Inverness ; on comptait sur la Norvège, mais son roi n'envoya rien.

La qualité des navires soulève un autre problème. Vieux vaisseaux ou navires construits à la hâte, peut-être avec des bois trop frais ou inadéquats, exigeaient plus de surveillance et d'entretien encore que les bâtiments en bon état. On accusa le cardinal-légat Pélage d'avoir négligé l'entretien de la flotte embossée devant Damiette pendant la cinquième croisade ; il est certain que, faute de navires, l'évacuation des captifs chrétiens libérés, après la chute de la ville, s'acheva en 1221 par un pèlerinage terrestre aux Lieux saints, sous escorte musulmane, au prix de souffrances aisées à imaginer, à travers le désert du Sinaï. Mais que valait la flotte de Pélage ?

La déficience des tonnages réagissait inévitablement sur les modalités de l'armement. Les conditions juridiques en sont connues. Il fallait être assez grand prince pour posséder des navires de fort tonnage ou en nombre élevé. On a vu ce que Richard Coeur de Lion put tirer de son royaume et que saint Louis, en 1247 et en 1267, fit construire à ses frais une partie des vaisseaux dont il avait besoin. Avant Philippe le Bel, Louis IX fut ainsi le précurseur de la marine royale française. Cependant, le nolisement était le procédé le plus courant de la formation des flottes. Les organisateurs de croisades déléguaient généralement des mandataires pour négocier avec les armateurs ; ce fut le cas de la mission du duc de Bourgogne à Gênes au nom de Philippe Auguste, et de celle de Villehardouin à Venise au début de la quatrième croisade. On traitait de diverses manières. Ce pouvait être sur la base d'un tarif unitaire par personne et par cheval transportés et par unité de poids ou de volume pour les marchandises ; la détermination des marchandises et du nombre des personnes et des chevaux était faite par l'affréteur ; l'armateur décidait du choix des navires, et, le contrat passé, prenait en charge la direction du voyage, avec la responsabilité de toutes décisions éventuelles ; c'est ce qui survint en 1204 quand les Vénitiens firent prendre à la croisade la direction de Zara, puis de Constantinople. L'affréteur pouvait aussi louer le corps du navire, avec ses apparaux, sans restriction ; en ce cas, la décision de l'emploi du vaisseau, des dates et des lieux de son départ et de sa destination lui était dévolue. C'est de cette dernière façon que saint Louis fit affaire avec les Génois. A défaut d'informations précises sur les nolis de Philippe Auguste, les contrats passés par saint Louis sont devenus célèbres. On a pu interpréter les données techniques qu'ils contiennent pour définir les caractéristiques des bâtiments, pour les plus connus, par exemple la Rocheforte, fournie par Venise, et le Bonaventure, par Gênes. Ce dernier était

typique du bâtiment de charge. On faisait jouer la concurrence ; ainsi Gênes, meilleur offrant, emporta la préférence de Louis IX sur Marseille et sur Venise. L'étude comparative des conditions financières, proposées ou acceptées, est très intéressante, et fructueuse, si l'on tient compte de toutes les circonstances et stipulations ainsi que des caractéristiques des bateaux. Voilà donc qu'on peut connaître, avec les modalités économiques, financières et techniques des armements navals des croisades, les marchés de fret méditerranéens. Les marchands des grands ports méditerranéens n'étaient pas seuls à procurer aux pèlerins et aux croisés passage vers la Terre sainte. Le rôle naval des Ordres militaires, celui de Saint-Jean surtout, bien qu'encore à son début vers 1190, ne doit pas être oublié. Ils avaient commencé par se charger, au nom des voyageurs, des formalités et démarches en vue de leur passage ; ils les accueillent et prenaient soin d'eux. A cette fin, leurs maisons d'Occident furent situées d'abord dans les ports, par exemple à Otrante, Bari, Messine, Pise, Saint-Cilles. A Marseille, l'Ordre reçut des franchises en 1178, et en 1216 il disposait d'une liberté complète de navigation. Peu à peu les Hospitaliers acquirent la possession de navires ; à partir de 1234 environ, chaque année, deux bâtiments chargés de trois mille pèlerins appareillaient du port que l'Ordre possédait à Marseille, et dont le fort Saint-Jean conserve le souvenir. On peut espérer que, dans un avenir proche, lumière sera faite sur l'ensemble de cet aspect essentiel de l'histoire des croisades, jusqu'à leur terme.

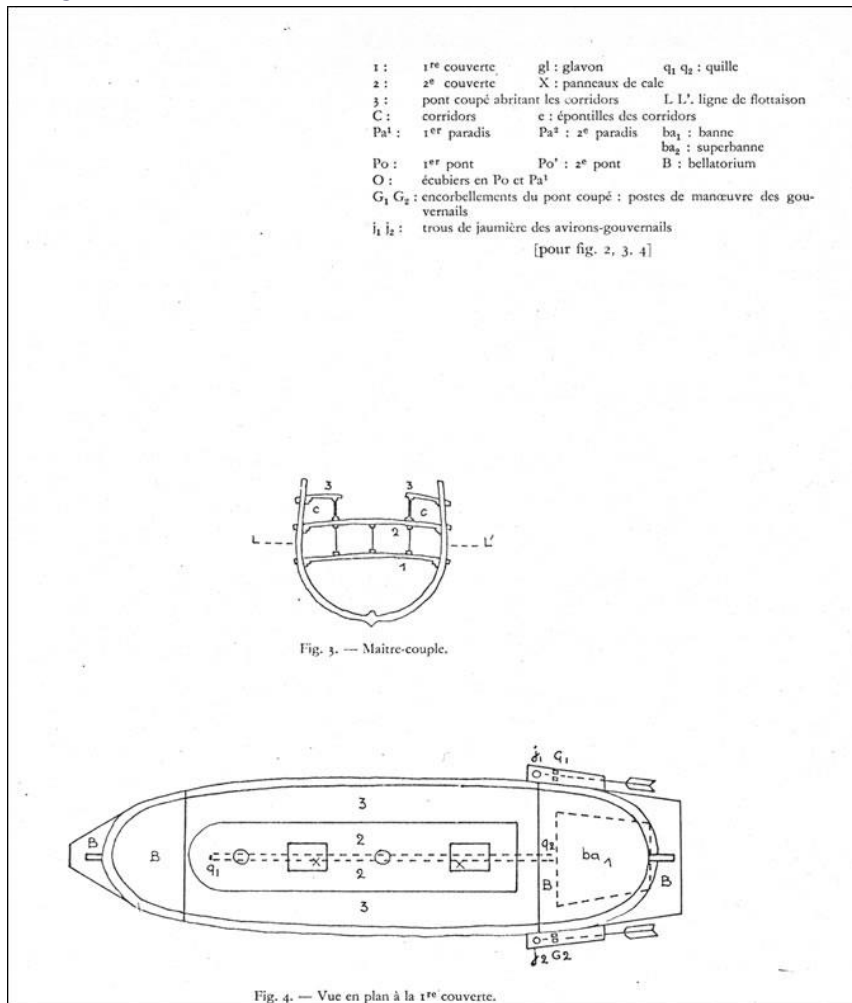
* * *



Les ramifications lointaines de l'organisation des armements navals ont commencé, dès la fin du XIIe s., à traduire deux autres séries de problèmes, logistiques et stratégiques.

Du fait de la distance entre les points de départ et la destination, la logistique des croisades est, inévitablement, née avec elles, sur mer comme sur terre. Sur terre, avant leur premier

départ, les barons avaient compris la nécessité de suivre des routes diverses, parce qu'ils savaient qu'une seule n'aurait pas offert de possibilités suffisantes de ravitaillement pour l'armée tout entière. Sur mer, on peut faire état, d'abord, des escales techniques effectuées, avec ou sans l'autorisation des seigneurs locaux, dans les ports chrétiens de la péninsule ibérique, en Sicile et dans quelques îles grecques par les Flamands, les Anglais et les Scandinaves de la première croisade, par les Norvégiens, les Frisons et les Anglais de la deuxième. A son tour, Richard Cœur de Lion s'arrêta au Portugal. Plus tard, en 1267, le roi Haakon fut autorisé par saint Louis à se ravitailler dans les ports français. Toutefois ces étapes, occasionnelles et intermittentes, n'ont rien de commun avec le dispositif des bases et lignes de communication accoutumées en Méditerranée.



La logistique navale des croisades s'appuyait sur un dispositif en trois zones. Le développement de cette logistique s'est fait d'est en ouest, au fur et à mesure des besoins de l'Orient latin ; le repli ultérieur des forces chrétiennes s'effectua dans la même direction. La logique historique invite donc à la considération successive des postes avancés, des étapes rapprochées, puis des bases de concentration et d'armement. La valeur navale des « échelles » sur lesquelles reposait, on l'a vu, le sort des États latins, était loin d'être égale. Elle dépendait, naturellement, de la qualité nautique des ports. Les contemporains, dans leurs observations fondées sur l'expérience, ne s'y sont pas trompés : Guillaume de Tyr, Albert d'Aix, Ibn Djobaïr, Joinville, entre autres, ne se contredisent pas. La disposition des sites ne favorisait pas également tous les ports. Le site le plus favorable, classique, peut-on dire, de la côte syro-libanaise, est celui du port double, ouvert au nord et au sud, protégé par un îlot, un cap ou une digue. Malgré la faiblesse du tirant d'eau des navires médiévaux, l'accès n'était pas partout aisé ni favorable. Les très bons ports n'étaient pas

nombreux ; peu bénéficiaient simultanément des meilleures conditions, et toujours l'art des hommes compléta les dispositions naturelles. L'entrée des ports fut aménagée de façon à en préserver l'accès de la violence de la mer et des attaques ennemies : resserrée à Tyr et à Sidon, orientée au sud-est, presque le dos au large, à Acre. Partout, une chaîne, selon l'usage, pouvait être tendue en travers de la passe. Chaque port fut muni d'une double défense : château de mer et château de terre. Acre, savamment protégé, n'était pas d'un accès aussi aisé que Jaffa et Tyr. Comparant Acre et Tyr, Ibn Djobair jugeait que le port d'Acre était aussi bien disposé, mais ne pouvait recevoir que les bâtiments de faible tonnage, et les grands navires devaient mouiller au large ; de Tyr était bien plus complète. La position avancée de Beyrouth était aussi vulnérable que provocante. Tripoli bénéficiait d'un site favorable.

Les aptitudes naturelles des ports, sur les rivages montagneux de la Méditerranée, demeurent inexploitablement en l'absence d'ouvertures vers l'arrière-pays. On a vu à quel point les ports commandaient les lignes de communication intérieures des États latins. Les liaisons entre les ports n'étaient pas moins vitales. A cet égard, on notera l'importance de la distinction établie, au royaume de Jérusalem, entre les routes royales et communes et les routes littorales (*viae maritimae*). Si le dispositif des bases portuaires était riche de sites liés par des articulations au front, trop proche, des châteaux qui les protégeaient vers l'intérieur, c'était de la mer qu'en cas de pénurie ou de péril ces bases attendaient ravitaillement et secours. L'observation est banale, mais le fait doit être souligné en raison des problèmes navals qu'il comporte.

La troisième croisade, parce qu'elle fut la première à donner la prééminence à la voie maritime, a mis en évidence l'importance et l'avenir des étapes, dans le bassin oriental de la Méditerranée, entre Chypre et les détroits italiens. Une certaine réflexion a peut-être prévalu sur l'empirisme et l'« au-jour-le-jour » antérieurs. Certes, l'importance de Chypre, « bone terre et plenteive », « de quoi maint bien sont venez à la terre de Surie », n'avait pas plus échappé à Guillaume de Tyr qu'elle n'échappa, deux siècles plus tard, à Ludolphe le Chartreux. La décision capitale, ayant valeur de vue prospective, vint de Richard Cœur de Lion lorsqu'il détacha l'île de l'influence grecque au profit des entreprises de croisade. L'*Itinerarium* explique ses motifs et expose ses actes. Le roi d'Angleterre pria celui de France d'excuser le retard de son arrivée en Terre sainte parce qu'« il lui semblait essentiel, dans l'intérêt général, de conquérir Chypre tellement nécessaire au royaume de Jérusalem ». Les agréments de l'île, au printemps, ne furent donc pas les seuls motifs du séjour de Richard ; il en fit, délibérément, une base d'approvisionnement en armes et en vivres ; le témoignage de l'*Itinerarium* ne laisse, à cet égard, aucun doute⁴⁹. Ce fut un précédent. Cinquante ans plus tard, saint Louis en suivait l'exemple et justifiait la sagacité de l'initiative. Il constitua en Chypre une base de ravitaillement par l'envoi, préalable à sa croisade d'Orient, d'une commission d'achats, chargée de « lui faire atrait de viandes et d'autres qui mestier li pooient avoir ». Voici en quels termes Joinville témoigne de la prévoyance royale :

Quan nous venismes en Chypre, trouvasmes grant foison de la porveance le roy, c'est assavoir les celiers et les greniers. Li celier le roy estoient tel que sa gent avoient fait, emmi les chahs, sur la mer, gratis moyen de tonniaus de vin que il avoient acheté de dous ans devant que li roys venist, et les avoient mis les uns sus les autres, que, quant on les veoit devant, il semblait que ce fussent Branches. Les fourmens et les orges, ils les ravoient mis par n'onciaux emmi les d'ans, et quant on les veoit, il senibloit que ce fussent montaignes.

Les stocks, en plein air, verdissaient déjà !

Le rôle joué par Chypre à partir de la fin du XII^e s. fut, plus tard, celui de Rhodes et, à un moindre degré, de la Crète ; mais on ne peut pas oublier la part prise par les comptoirs génois et vénitiens des mers Égée et Ionienne Elle mériterait qu'on en examinât l'activité

navale et commerciale dans une perspective logistique ; mais le cadre limité d'une position des problèmes permet seulement d'en déterminer les données initiales. Déjà, le retrait vers l'ouest conduit à la troisième ligne, celle des bases arrière.

Au centre de la Méditerranée, la zone des détroits italiens, canal d'Otrante, détroit de Messine, canal de Sicile, a joué un rôle capital dans la logistique des croisades. La présence des Hospitaliers à Malte en est demeurée le témoin jusqu'au terme du XVIIIe s. Puisque là est le seuil entre l'Occident et l'Orient, les preuves abondent du rôle des ports de l'pire, de Corfou et surtout du royaume de Sicile. Les ports de Pouille, Bari en tête, eurent la priorité aussi longtemps que la majorité des croisés chercha à réduire la longueur de la traversée maritime. La mer, pourtant, est parfois dure dans le canal d'Otrante, les naufrages étaient fréquents, et saint Nicolas, malgré sa popularité croissante, n'en préservait pas toujours ; on trouvait pratique, malgré tout, pour les troupes montées, un transbordement relativement rapide. Au contraire, du jour où la technique, l'adoption des huissiers notamment, facilita les plus longues traversées, la Sicile prit l'avantage. C'est là que Philippe Auguste et Richard concentrèrent leurs forces, car ils savaient pouvoir y trouver des approvisionnements en vivres, en fourrage et en chevaux. Richard y embarqua aussi des engins, par exemple la fameuse « pierre infernale », une grosse pierrière qui effraya beaucoup les Sarrasins d'Acire. L'étape sicilienne devint une habitude. Peu avant le passage de Richard et Philippe, la croisade pisane de 1188/89 y avait séjourné un long moment. La cinquième devait s'y concentrer. Louis IX s'y ravitailla. Messine fut ainsi une porte de l'Orient latin participant, au premier plan, au rôle joué par les ports du royaume de Sicile depuis les Normands jusqu'aux Angevins, sinon plus tard encore.

Enfin, une étude d'ensemble de la logistique des croisades devrait longuement faire état de ce que l'on sait, dans le domaine économique et militaire, du rôle de leurs bases arrière, c'est-à-dire, avant tout, de leurs ports d'embarquement. Mais cela ne suffit pas, car une vue synthétique du problème doit, également, connaître la fonction des maisons des Ordres militaires. On perçoit, bien déjà comment ceux-ci accueillent et groupaient, parfois transportaient pèlerins et croisés. On a démontré leurs procédés de transfert de fonds. Mais comment se faisait la mobilisation des revenus fonciers des commanderies au service des dépenses d'armement naval, de nolis et de frais de voyages ? L'étude de la logistique maritime des croisades n'est qu'un élément d'un secteur de l'histoire économique.

* * *

La question débouche sur le plan, cette fois immense, de la stratégie. Ici encore, la fin du XIIe s. inaugure des orientations nouvelles. Quelle fut, en l'occurrence, la place faite à la mer ? Essentielle, à cause de l'importance militaire de l'Egypte. Certes, les plans des chefs de la quatrième croisade résultent d'une conception stratégique à grande échelle, apparentée au projet antérieur — prêté par Nicéas Choniata à Frédéric Barberousse — d'une coalition des forces maritimes occidentales contre Byzance. L'expérience de 1204 prouve que ces plans n'avaient qu'un rapport indirect avec la libération de la Terre sainte. Au contraire, l'attaque de l'gypte par la mer s'inscrit tôt, et longtemps, dans la perspective stratégique de la défense et de la reconquête des Lieux saints.

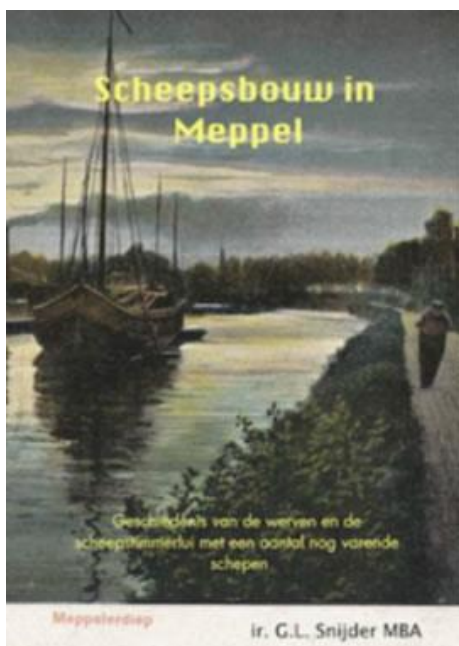
Dès le XIIe s., la Chrétienté perçut fort bien que la mer était le moyen direct pour atteindre en son centre l'hostilité musulmane, même si l'on passait par une voie détournée. En 1146, deux cents navires, avec Georges d'Antioche, attaquèrent Tripoli d'Afrique. En 1167, Amaury de Lusignan, aidé par les Pisans, s'en prenait à Alexandrie ; peu après, il opérait contre le delta avec les Grecs, et en 1174 il revenait à la charge avec le concours des Normands de Sicile. Enfin, sur un troisième front, les raids de Renaud de Châtillon, en 1182, dans le golfe d'Akaba et en mer Rouge, suscitaient, dit-on, une véritable panique

depuis le Caire jusqu'à Aden : il prenait à revers le royaume ayyoubide. Est-ce que les Francs auraient déjà pris conscience de la vulnérabilité de l'isthme égyptien ?

Par la suite, les plans et les campagnes ne trouvèrent pas d'autres théâtres d'opération, et quand on prévoyait — ou imaginait — grand et loin, c'est toujours à la mer que l'on demandait la voie du succès projeté. Les croisières les plus efficaces et les plans les plus simples menaient les flottes au delta du Nil. En attaquant Tunis, saint Louis renouvelait, avec la méconnaissance, alors coutumière, des distances, le geste de 1146 contre Tripoli ; mais Ramon Lull imaginait une immense offensive, navale et terrestre, de Gibraltar à Alexandrie. Des quatre armées que Pierre Dubois, dans son *De recuperatione Terrae sanctae*, proposait de lancer contre l'Islam, trois devaient emprunter la mer. Tout n'était pas rêve. A la fin du XIIIe s., des Génois, avec leur sens pratique des affaires, n'hésitèrent pas à construire et lancer dans le golfe Persique, chez le khan mongol de Perse, des navires destinés à contourner l'Arabie pour opérer en mer Rouge ; Guillaume Adam s'inspira de cette expérience pour élaborer, dans son *Directorium* (vers 1320 /30), un vaste plan d'encerclement naval de l'Egypte. Ce qui avait été la « folie » de Renaud de Châtillon prenait les dimensions d'un rêve fantastique.

* * *

Tous les auteurs de plans de croisade fondèrent leurs projets sur la puissance navale. Celle-ci devait faire la percée, puis effectuer les débarquements prévus par un Charles II d'Anjou. Pour le grand-maître du Temple, Jacques de Molay, la décision était attendue d'une action maritime. Marino Sanudo comptait sur les ressources navales de Venise. Fidence de Padoue estimait nécessaire, avant toute autre chose, d'acquérir la suprématie sur mer à l'aide d'une escadre de galères. Pour en être arrivé là, alors que la croisade était, originellement, un pèlerinage collectif et armé par la voie continentale, une somme d'expériences avait été nécessaire. La mer, sans aucun doute, ne fut jamais qu'une des circonstances géographiques des croisades, un obstacle à surmonter, une voie d'accès. Les navigations de croisades ne résument pas la croisade. Mais, composante qu'il est de ce phénomène historique, le point de vue naval mérite qu'on examine pour elles-mêmes ses relations avec les autres composantes. Nuances et proportions devraient ainsi être saisissables avec un surplus de vérité.



Inséré 28/02/17 BOEKEN LIVRES
BOOKS Enlevé 28/03/17

SCHEEPSBOUW IN MEPPEL

Vrijdag 23 oktober j.l. is het boek 'Scheepsbouw in Meppel' gepresenteerd bij de Stichting Oud Meppel. Auteur is George Snijder, die onderzoek heeft gedaan naar de Meppeler scheepswerven en de scheepstimmerlui. Daarnaast beschrijft hij in zijn boek 24 nog varende schepen, die in Meppel zijn gebouwd en inmiddels tot het Nederlandse varende erfgoed

behoren. Meppel ligt op een kruispunt van waterwegen en is van oudsher nauw verbonden met het vervoer over water, vooral van turf. Vervoer over water vraagt om schepen, die gebouwd, maar ook onderhouden moeten worden. In de loop van de negentiende en begin twintigste eeuw verdienden veel Meppelaars hun brood in de scheepsbouw op de verschillende scheepswerven in de stad. In 1897 wordt het eerste ijzeren schip gebouwd in Meppel en dan volgen er pramen, tjalken, klippers en motorschepen. De scheepswerven liggen in het centrum van de stad. Waterwegen worden verlegd en gedempt, economische factoren beïnvloedden de scheepsbouw, scheepswerven worden verplaatst, opgeheven of juist opgericht. De scheepsbouwers van de families Worst, Van Goor, Van der Werf ("De Kaap"), Drewes, Hazelaar, Timmerman, Smit en Broek waren in Meppel actief. Met name de scheepswerf van Van Goor had nauwe familiebanden met de scheepswerven in Hasselt, Kampen, Monnickendam, Zwartsluis en Zwolle. De sloopstimmerlui die in Meppel werkten kwamen niet alleen uit deze stad, maar brachten hun kennis ook van buitenaf mee en sommigen vertrokken met de opgedane ervaring weer naar andere plaatsen met scheepswerven. In Meppel zijn nog twee middelgrote scheepswerven voor nieuwbouw en reparatie ten behoeve van de beroepsvaart in bedrijf, te weten B.V. Scheepswerf "De Kaap" (sinds 2003 voortzetting van Scheepswerf "De Kaap" v/h Firma W. van der Werf) en Scheepswerf Wout Liezen B.V. (sinds 1999 voortzetting van Scheepswerf Worst). De gegevens voor het boek komen uit de gemeentelijke archieven van Meppel, uit de rijke fotocollectie van de Stichting Oude Meppel, de bevolkingsregisters en uit de kadastrale archieven. De titel luidt: Scheepsbouw in Meppel, Geschiedenis van de werven, van de sloopstimmerlui met een aantal nog varende schepen. Het boek is 15 x 23 centimeter, 92 pagina's dik en bevat veel illustraties. Uitgegeven in eigen beheer via printing on demand. ISBN 978-90-814366-4-9, prijs € 17,95 exclusief verzendkosten van € 2,76. Bestellen door overboeking van €20,70 op rekening NL47 SNSB 0913 8582 34 t.n.v. G.L. Snijder met vermelding van het adres waar het boek heen moet.

Inséré 02/03/17 BML- NIEUWS LMB- NOUVELLES Enlevé
02/04/17



CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE
KONINKLIJK MARINE KADETTENKORPS
KÖNIGLICHES MARINE KADETTENKORPS

Reisverslag van Xeno Sienack
Tall Ships Races 2016 - Challenge Wales
Race 1: 10 juli – 22 juli 2016
Antwerpen - Lissabon



Het Koninklijk Marine Kadettenkorps-België (KMK) wenst de Koninklijke Vereniging BELGISCHE MARITIEME LIGA en de Sail Training International Host Country Bursary Scheme 2016 (Gosport, Verenigd Koninkrijk) te bedanken voor hun sponsoring waardoor de kosten voor deelname zo laag mogelijk gehouden werden.

In het bijzonder, voor de verleende hulp bij het organiseren en faciliteren van zijn deelname, ook een woord van dank aan:

- Koen Cauwelaerts van Sail Training Association Belgium (Antwerpen, België);
- Aleida, Janine en Monique Touw van Windseeker (Amsterdam, Nederland);
- Manon Eken van Travel Counsellors Nederland B.V. (Den Haag, Nederland);
- Dirk Gunst (Bredene, België), schipper van de zeilboot TOMIDI.

Charles Debouvry

Voorzitter van het Koninklijk Marine Kadettenkorps-België

TALL SHIP RACE 2016

Ik heb de kans gekregen om dit jaar deel te nemen aan de Tall Ships Race 2016. Dit is mogelijk geworden door het Koninklijk Marine Kadettenkorps, waar ik hun heel dankbaar voor ben. Ik neem deel aan de 1ste race van de editie 2016, deze zal plaatsvinden van 10 Juli t.e.m. 24 Juli. Op 9 Juli scheid ik in Antwerpen en vanaf 10 t.e.m. 20 Juli ben ik onderweg naar Lissabon + 4 dagen in de stad Lissabon zelf.



Op 8 Juli reisde ik van Oostende naar Antwerpen om er te overnachten en de volgende dag zeker op tijd te kunnen zijn. De volgende dag werd ik om 16:00 aan boord verwacht, we waren één uur te vroeg en dit gaf me de gelegenheid om al eens rond te kijken. Alles was goed georganiseerd en er waren zoveel mensen wat een fantastisch gevoel gaf. Om 16:00 was iedereen van de deelnemers aangekomen. Na een korte kennismaking kregen we een rondleiding en een veiligheidsbriefing. We stapte met 3 Belgische deelnemers aan boord, de andere deelnemers waren van de UK en waren met het schip van Cardiff naar Antwerpen gereisd. Eens we ons geïnstalleerd hadden gingen we terug naar de andere deelnemers om te praten over hun eerdere ervaringen. Ze waren positief over alles, we besloten om de rest van de avond samen te blijven om de groepsband te versterken en hun het beste van België te laten zien/proeven. Conclusie, Belgische frieten en bieren zijn de beste. We gingen de schepen bekijken, we beklommen Het Mas en we gingen naar het vuurwerk op oosteroever kijken.



De volgende dag stonden we om 07:30 op om te ontbijten, daarna moest iedereen zich klaarmaken om uit te varen. Vanaf 08:00 begonnen de schepen één voor één de sluis binnen te varen. Om 09:16 lagen we vast in de sluis. Om 10:00 konden we uit de sluis en zijn we een stuk stroomopwaarts gevaren om daar te met de andere schepen te wachten tot de ship parade om 14:00 . Tijdens het wachten nuttigde we onze eerste lunch en brachten we de zeilen aan dek en sjoorde we deze vast aan de reling. De schipper gaf me ook de mogelijkheid mee te helpen aan het passage plan. Om 14:00 was het dan zover en begon de schip parade langs alle grote schepen en duizenden mensen die ons kwamen uitzwaaien. Na de ship parade hezen we het grootzeil wat toch wel een werk was, het woog bijna 500 kg. Op motor zette we onze reis verder naar Vlissingen, onderweg kwamen we zelfs een schip tegen waar Kato haar vader op werkte als rivierloods. Eenmaal Vlissingen gepasseerd nam de wind snel toe tot 25-30 kn en sommige begonnen zich ziek te voelen. Tegen de avond kwam de weather forecast binnen en die voorspelde niet veel goeds voor de komende uren.



We handen heel de nacht van 11 Juli doorgevaren langs de Belgische kust en tegen de morgen begonnen we aan onze oversteek naar Dover. De rest van de dag was een hel voor nagenoeg hele bemanning. De wind was toegenomen tot 35 knopen en gaf ons golven van 6-7m. De wind zat heel de dag recht voor ons waardoor we in zigzag het kanaal moesten oversteken, hierdoor deden we er de rest van de dag over om het kanaal over te steken bij Calais en Dover. Tegen de vroege avond bereikte we Dover en de schipper besloot te ankeren in de beschutte haven om de bemanning wat tijd te geven om op adem te komen. De bemanning was uitgeput van de omstandigheden waar we in hadden geleefd de afgelopen 36u. De volgende haven zou Portsmouth worden en na enkele uren lichte we het anker om zo snel mogelijk daar aan te komen zodat we inkopen konden doen en een welverdiende douche te nemen.



We zijn de hele nacht en dag van 12 Juli blijven doorvaren om Portsmouth te bereiken. Gelukkig was het weer verbeterd en was er afwisselend zonneschijn met regen. Zeker 's nachts was de temperatuur zeer laag gebleven en bij dag werden de golven groter waardoor slapen of verplaatsen in het schip een hele onderneming werd. Gelukkig was ik niet van wacht om te koken, het moet een hele challenge geweest zijn om die avond een heerlijke stoofpot op tafel te zetten. Tegen de avond bereikte we Portsmouth wat ons nog de gelegenheid gaf om een welverdiende douche te nemen en verdere inkopen te doen voor we de race starten morgen. De rest van de avond genoot iedereen samen van een tas koffie of thee om wat bij te praten of zich voor te bereiden op de race. Een ding waren we het allemaal over eens, een zeereis laat je de kleinere dingen echt appreciëren.



De volgende morgen stonden we om 04:30 op om snel iets kleins te eten en zo snel mogelijk uit te varen. Terwijl we onder motor de haven uitvoeren hezen we de zeilen en borgen we de trossen terug op. Hierna gingen de gewone wachten weer van start en om 08:00 stond er een English Breakfast klaar maar vele lieten dat omdat het te zwaar was zo vroeg. Voor de lunch maakte we wraps en sandwiches met een chocoladetaart een cake want één van de deelnemers Ella verjaarde vandaag, ze werd 20 jaar. Rond 04:00 bereikte we de startlijn bij Torgey, we schakelde de motor uit en we zeilde triomfantelijke en geluidloos over de finish. Iedereen wilde de race echt winnen en we wiste dat we een goede kans maakte.





We zeilde de hele nacht van 14 Juli door en in de morgen begonnen we zuidwaarts te draaien naar de golf van Biscay. Iedereen was benieuwd, niemand van de deelnemers was er ooit geweest maar we kenden wel de naam die bekend stond voor zijn grote stormen. Toen we rond Brest draaide kwamen we enkele onverwachte gasten tegen, onze eerste dolfijnen, ze waren zo fantastisch en al snel stond heel de crew aan dek om te zien. Ze zwommen nog een stuk mee aan onze boeg maar bleven niet lang. Rond de middag was de wind gaan liggen en we haalde nauwelijks nog 1 knoop snelheid. We mochten tijdens de race geen motor gebruiken dus lagen we enkel te dobberen. Als roerganger was het zeer frustrerend om met zo'n snelheid te varen, koers houden was ook bijna onmogelijk. Heel de bemanning geraakte gefrustreerd en lag de rest van de dag te zonnebaden aan

dek, er was niemand aan de horizon te zien.



De nacht van 15 Juli was het de rest van de nacht windstil gebleven. Het probleem tijdens de nachtwachten was dat alleen de roerganger iets te doen had en de rest soms in slaap viel aan dek. De windstilte zorgt voor een lager moraal aan boord. We zijn een schip van 50 ton waardoor we net niet achteruit gingen maar onze concurrenten die lichter wogen haalde ons langzamerhand in omdat zij nog net vooruit gingen, hierdoor verloren we onze goede plaats in de race. De enigste schepen die we nog inhalen zijn de grotere zeilschepen die achteruit aan het driften waren. Iedereen profiteerde wel van de kalme zee en genoten van de zon aan dek, ook de dolfinen en walvissen die ons passeerde zorgde voor wat nodige sensatie. Tegen de avond nam de wind lichtjes toe tot 10-12 kn en probeerde iedereen het beste uit de zeilen te halen om terug de afstand tussen de andere schepen te verkleinen. De wind vond iedereen fantastisch, het voelde goed. 's Avonds aten we Scottisch Pie gemaakt door Harold en Marcel, fantastisch. Onze groep had de wacht van 8u-11u en we konden nog profiteren van een gigantische groep dolfinen, ze waren met tientallen en ze bleven maar komen, ze zwommen mee in de boeggolven van het schip.

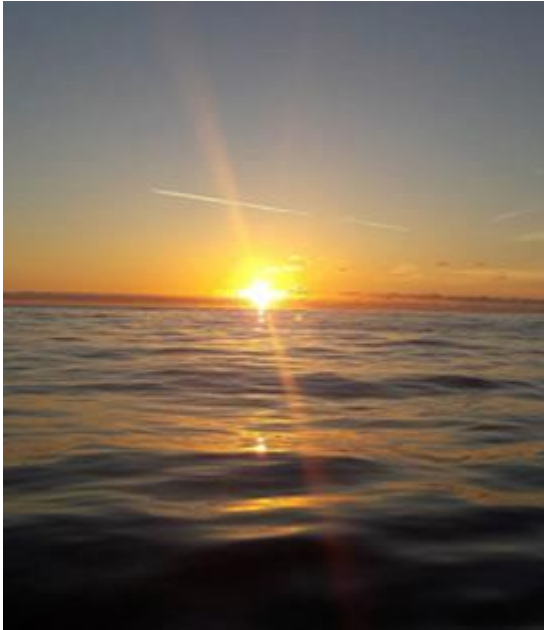


Tijdens de nacht van 16 Juli nam de wind terug toe tot 15-20 knopen wat fantastisch was voor ons en zo maakte we weer goede vooruitgang. Tijdens de dag nam de wind zelf terug toe tot 30-35 kn en mensen werden weer ziek maar niemand vond het erg omdat we eindelijk goede vooruitgang maakte en Ocean spirit weer inhaalde. Het feit dat we Ocean

spirit weer inhaalde was belangrijk voor ons want heel de race draaide voor ons rond Ocean Spirit en Spaniel, een schip uit Letland. De golven beukte langs het achterschip op ons in wat het moeilijke maakte op koers te houden, soms nam de bemanning zelfs over omdat het te moeilijk werd voor ons. In de avond nam de wind terug af jammer genoeg maar de Spaanse kust was wel al in zicht, we waren eindelijk de golf van Biscay over.



Tijdens de nacht van 17 Juli was de wind weer volledig gaan liggen, de kust was zo dichtbij wat het weer frustrerend maakte. Tijdens onze wachten hielden we ons bezig met uit te rekenen hoe lang we er nog over zouden doen met de huidige snelheid en afstand (wat 3 maand en 3 dagen en 11u was) en om hoe laat we zouden finishen. We kregen het idee om een wedstrijdje te organiseren, iedereen mocht raden op welke dag we zouden finishen en om hoe laat, wie er het dichtst bij zat won. In de morgen gaf de schipper ons de kans om te douchen omdat het schip toch niet bewoog en we nog genoeg water aan boord hadden. Wij hadden zelf douches aan boord wat ons een extra luxe gaf tegenover andere kleinere schepen. Ons schip was eigenlijk vrij luxueus omdat wij douches aan boord hadden, een salon en muren en deuren wat veel schepen niet hadden. Overdag beterde het weer niet en tegen de avond begon er mist op te steken. Een paar uur later was alles potdicht en konden we nog maar enkele meters ver zien. Die avond kookte ik zelf, mijn stoofpot waar Britten duidelijk van houden viel bij de bemanning in de smaak.



's Nachts zat iedereen gespannen te luisteren en rond het schip te kijken. Er waren veel schepen die ons passeerde maar we zagen ze alleen niet. Er was totaal geen geluid dat tot ons doordrong behalve schepen die hun misthoorn luidde en het motorgeluid van schepen die ons heel dichtbij passeerde. Redelijk angstaanjagend om het motorgeluid te horen van schepen die ons passeerde op enkele meters maar dat je ze niet kunt zien. We dachten dat de mist zou verdwijnen bij zonsopkomst en dat daarmee de wind terug zou aanwakkeren maar niets, de mist bleef even dik en hield de rest van de dag aan. Gelukkig stond er op het einde van de wacht toch een lekker English Breakfast klaar wat altijd goed was voor het moraal. De wachten waren niet echt interessant maar gelukkig kwamen we goed overeen met iedereen en zorgde dat voor hilarische gesprekken. We hadden deze dag maar 30 zeemijl afgelegd maar toch amuseerde we ons aan boord.



Ook in de nacht van 19 Juli hield de mist nog aan maar toen de morgen aanbrak brak de zon eindelijk door de mist heen en kwam de wind terug. we haalde terug een snelheid van 4-6 knopen waar wij al heel blij met waren. De finish begon nu dicht bij te komen en iedereen keek uit naar een haven waar we ons konden douche. Met onze gematigde snelheid zeilde we langs de Portugese kust. Vandaag was ons eten aan boord wel bijna op dus voor ontbijt was het verdelen, gelukkig waren er nog genoeg bonen aanwezig... en voor lunch aten we crackers met kaas. Het avondeten was helemaal improviseren, de laatste verse groenten werden gebruikt in een soort ovenschotel van aardappelpuree met corned beef en natuurlijk bonen. Gelukkig werd er verwacht dat dit ons laatste avondmaal op zee zou zijn.



Tijdens de nacht van 20 Juli waren we zo gespannen omdat de finish nog maar enkele mijlen van ons verwijderd was. Toen onze wacht van 5 tot 8u begon kwam de schipper naar ons toe en zei: "Guys I know it was difficult but dont let the world pass you by" iedereen keek hem verbaasd aan " yeah it's going to happend on your watch!" niemand begreep wat hij daarmee bedoelde. Tijdens onze wacht plotten we een schip via de AIS (Automatic Identification System), het was een cruisschip en het lag voor anker bij de finishlijn, zijn naam was "The World". Nu wist iedereen wat de schipper daarmee bedoelde en konden we er wel om lachen. We finishte die dag om 06:10 in de morgen tijdens onze wacht, we hadden niet zo'n goed plaats behaald maar we waren toch allemaal blij met de finish. Ironisch genoeg, toen we over de finish waren nam de wind opeens enorm toe en hadden we terug 20 knopen wind. We waren nu aan de riviermonding naar Lissabon en er lagen veel grote olietankers en bulkschepen voor anker. Met onze onverwachte snelheid was het opeens alle hens aan dek om zo snel mogelijk de zeilen naar beneden te halen terwijl we tussen de schepen door zeilde. Daarna besliste we om voor een dag aan te meren in Cascai, een stadje aan de riviermonding met een mooie jachthaven en baai met kleine strandjes. Nadat we aangemeerd waren en het schip hadden gekuist ging iedereen een douche gaan nemen. Het leek alsof we in de hemel terecht waren gekomen, na ons enkele dagen niet meer te hebben kunnen douche kwamen we in prachtige doucheruimtes terecht met een heerlijke limoengeur. Na de douches zijn we de stad ingegaan om iets te gaan eten en daarna naar het strand gegaan. we genoten van een heerlijke duik in de ijsskoude Atlantische oceaan. We gingen ons terug douchen en daarna iets drinken in de stad en daarna terug naar het strand voor een duik in de koude Atlantische Oceaan. Daarna gingen we terug ons douchen en ons klaarmaken om 's avonds met heel de crew te gaan dineren. We genoten duidelijk van de douches en de mogelijkheid om te gaan zwemmen.



De volgende morgen stonden we vroeg op om nog een laatste keer te gaan zwemmen en te profiteren van de zalige douches. Toen we terugkwamen wachtte de schipper ons op en zei hij dat hij nog ging ankeren in de baai en dat we dan nog rond het schip konden zwemmen als we wilde. Daar zeiden we natuurlijk geen nee tegen. In de vroege middag vaarde we dan door, verder op de rivier maar voordat we de baai verlieten vaarde we nog langs alle deelnemende schepen die daar ook voor anker lagen. Na enkele uren kwamen we aan in onze ligplaats in Lissabon. De organisatie in Lissabon had al de schepen van onze klasse in een verlaten jachthaven gelegd waar geen bezoek was toegelaten en de wc's en douches in heel slechte staat waren. 's Avonds was er een bijeenkomst over wat ze gingen doen want alle schippers waren niet te spreken over de situatie waar ze nu in zaten. Onze schipper had het voorstel om naar het centrum te verhuizen en daar langs één van de grotere schepen te gaan liggen. Slechts 2 schepen wilde met ons meegaan, de rest besliste in het dok te blijven, Pijnlijk om de rest van de schepen uit onze klasse te moeten achter laten maar anders was het een minder leuke Tallships ervaring geweest voor ons.

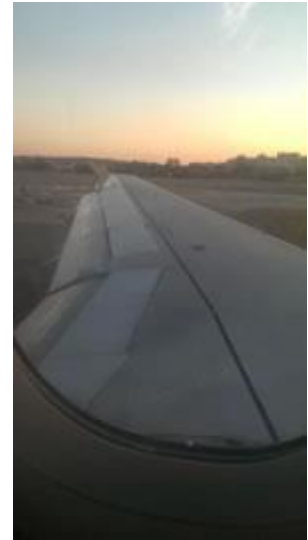


De volgende morgen vertrokken we naar het centrum, we zouden langs de Ocean Spirit liggen. Na het te vragen aan de kapitein mocht ik het schip uit het dok laten varen en naar het centrum varen. Nu we in het centrum lagen zagen we pas hoe een feest het was. We maakte vrienden bij de andere bemanningen en we gingen de andere schepen bezoeken. We lagen voor het de gigantische Amerigo Vespucci, het grootste zeilschip te wereld, dat was fantastisch om te zien. Alle grote zeilschepen waren daar aanwezig en er waren duizenden mensen die de schepen kwamen bezoeken, het was fantastisch. We waren nu vrij in wat we deden zolang we maar om 01:00 thuis waren of de bemanning lieten weten waar we zaten als we later waren. We wilde op onze laatste dagen vooral veel van de stad zien. We vertrokken elke morgen heel vroeg samen en wandelde door de stad, je was nooit uitgekeken, Lissabon is een prachtige stad. We bezochten alle schepen, we gingen naar monumenten kijken en we zochten naar goede restaurants waar niet te veel toeristen kwamen. Op zaterdag de 23ste was er crewparade die wat chaotisch was georganiseerd maar we hadden wel een prijs gewonnen voor onze derde plaats in onze klasse. 's Avonds was er crewparty maar die was onvoldoende georganiseerd voor het grote aantal mensen dat ernaartoe kwam, spijtig genoeg vertrokken veel mensen nadat ze hadden gezien dat er maar één kraam voor drank en eten aanwezig was. Wij bleven nog voor de goed muziek. Onze dagen in Lissabon zijn voorbij gevlogen, op zondag vlogen we al terug naar België, een moment waar iedereen tegen op keek.





De deelnemers die terug naar de UK gingen vertrokken heel vroeg dus gingen we onder elkaar nog snel een laatste trip naar Belem. Daar kochten we de beroemde pastais de Belem om mee te nemen naar huis. Onze trip liep een beetje uit waardoor we bijna onze bus naar de luchthaven misten. We aten met enkele andere Belgische deelnemers op de luchthaven en onze vlucht vertrok om 20:10 en om 00:13 landen we op Zaventem. We waren terug in België en wat was het koud hier. We namen afscheid en gingen naar huis.



Groepsfoto van de bemanning

Het einde van een prachtige reis

Inséré 04/03/17 DOSSIER Enlevé 04/04/17

Tank coating technology discussed

Although often thought of as a commodity, coatings used in the marine industry are highly complex but robust products. They are developed by the paint manufacturers supported by a large number of high level paint researchers/chemists and in general, they include coatings to protect structures against corrosion; coatings to overcome fouling and coatings to support the operation of cargo tanks on board tankers.

In a continuous process of marine coatings research & development, existing products are being improved and new products created on an ongoing basis to ensure the highest performance and value-for-money. This article taken from a presentation given by Jotun's Global Director - Tank Coating, Marc Giesselink at the Navigate/IPTA Chemical and Products Tanker Conference earlier this year, looks at the state-of-the-art tank coating technology.

What has changed regarding cargo tank coating, since most of the applied cargo tank coating systems are still based on epoxies, such as -

- Pure epoxy
- Phenolic epoxy
- Bimodal epoxy
- Novolac epoxy
- Siloxirane (epoxy).

Other typical cargo tank coating systems seen are Zinc Silicates and rarely encountered Polyurethane. Zinc Silicate is an ideal cargo tank coating system used typically for regular and dedicated shipment of solvents, such as Methanol and Aceton.

The question is then - what can the various epoxy coating technologies offer, since stainless steel or even uncoated mild steel offers a wider chemical resistance than the typical epoxy systems?

The key word is turnaround time. And whereas well treated stainless steel would be outperforming any coating system depending on the intended cargoes to be carried the cost can prove prohibitive today, despite it being the most versatile form of coating. However, when shipping acids, the cargo owners will normally opt for a stainless steel tank vessel.

As mentioned, Zinc silicates are best for solvents, since they will instantly release any absorbed cargo but this cargo tank coating may be challenging to clean, and is not acid or alkali resistant.

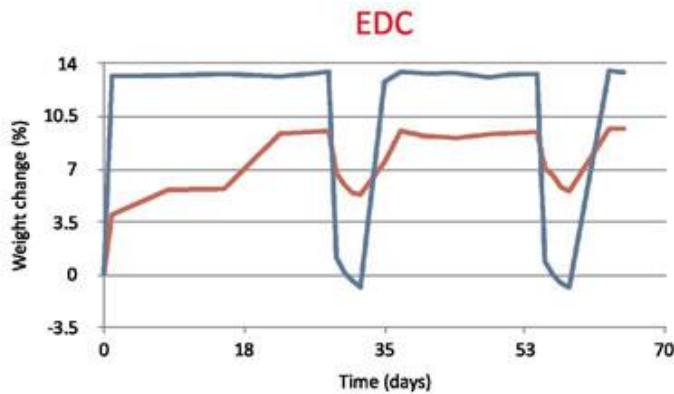
This brings us back to the various epoxy cargo tank coating systems. Giesselink mentioned that the intended vessel's trade has to be well communicated and understood to arrive at the required cargo tank coating system to optimise the use of the vessel. How long will the particular coating perform with different cargoes, ie the coating's life expectation and how many cargoes are needed to be shipped when a coating system is under consideration?

Recovery time

The recovery time in the cargo tanks from a coatings perspective also needs to be taken into account and the maximum temperature that can be accepted by the considered cargo tank coating system, which obviously depends on the cargo.

Turn-Around time

a. Absorption / Desorption



Absorption-desorption in tank linings

G. RELAN*

Jotun Coatings R&D, Jotun AS, Sandefjord, Norway

Abstract

The absorption-desorption of different cargoes in two different novolac epoxy tank linings has been investigated. It was shown that the degree of absorption is highly dependent on the specific cargo and its chemical functionality. It was also seen that absorption-desorption testing alone can not help one differentiate between the quality of different coatings.

Keywords: absorption, desorption, tank, lining, coating, novolac, epoxy, chemical, solvent, water.

A chemical/product tankers owner or operator will earn money with more cargo flexibility, faster turnaround times, longer stowage times and a longer life time expectation for the coating.

Top 15 chemicals shipped

JOTUN	IP	PPG	APC	Proper Shipping Names
R	R	R	R	METHYL ALCOHOL
R	R	R	R	LUBRICATING OILS AND BLENDING STOCKS
NR	NR	NR	R	PHOSPHORIC ACID
R	R	R	R	SODIUM HYDROXIDE SOLUTION
NR	NR	NR	R	SULPHURIC ACID
R	R	R	R	METHYL TERT-BUTYL ETHER
R	R	R	R	ETHYLENE GLYCOL
NR	NR	NR	R	ACETIC ACID
R	R	R	R	UNLEADED GASOLINE
R	R	R	R	ETHYL ALCOHOL
R	R	R	R	SOYABEAN OIL
R	NR	NR	R	ACRYLONITRILE
R	R	R	R	XYLENES
R	R	R	R	BENZENE AND MIXTURES HAVING 10% BENZENE OR MORE
R	R	R	R	FATTY ACID METHYL ESTER (m)

Key suppliers - Jotun = Tankguard Special Ultra; IP = Interline 9001; PPG = Sigma Phenguard; APC = MarineLine 784. Based on information in the public domain. Source: Jotun.

But when looking at the top 15 chemicals being shipped, there is not too much difference in cargo flexibility between the four cargo tank coatings system mentioned overleaf, taking into consideration that cargo owners would prefer strong acids to be shipped in stainless steel

tanks. Hence, what are other important differentials when choosing the appropriate cargo tank coating system?

Stowage time, maximum accepted temperatures etc means that recovery time must be considered. The cargo tank coating systems recovery time has a direct influence on the turnaround time of the cargo tanks.

Often the absorption of cargo is considered the most important key pointer, but as Giesselink explained, the desorption is actually more important. Or, as he jokingly put it: "It is not important how wet my shirt is, but more so when it is dry."

As can be seen on the graph on the previous page, of more importance is how long it takes for the coating system to release the absorbed cargo, which is influenced by the composition of the cargo tank coating system. Typical cargoes that tend to be absorbed by coating systems are, but not limited to - Methanol; Vinyl acetate (VAM); Styrene monomer; Diethyl ether; Water; 1,2-dichloroethane (EDC); Ethyl acetate; Benzene; Toluene; Hexane and Xylene.

Regarding the high-end products, there is no immediate link between low absorption & coatings' life-time cycles. Sometimes, it will work the other way around when a low(er) absorption may lead to an earlier breakdown. Absorption beyond the cargo tank coating's flexibility may lead to an early breakdown (micro-cracks).

JOTUN	IP	PPG	APC	Proper Shipping Names
180 days	45 days	180 days	180 days	METHYL ALCOHOL
JOTUN	IP	PPG	APC	Proper Shipping Names
65°C	60°C	60°C	100°C	PFAD – Palm Fatty Acid Distillate

Stowage times and maximum temperatures can influence a cargo tank coating.

A common cyclic methanol/water fatigue test shows that the number of cycles between the four coatings systems mentioned vary from five cycles to more than an impressive 20 cycles.

For example for Methanol cargoes, a direct consequence of today's technologies used in the cargo tank coating systems has led to a pre-wash immediately after unloading Methanol to remove the residue. Rather than having to ventilate the residual Methanol out of the tank, the pre-wash makes it possible to clean the cargo tanks much faster, which could save days.

Challenges

When physically cleaning, overspray, resulting in a rough surface, may create substantial challenges to cleaning certain cargoes, such as vegoils; PFAD and certain fuels. The cause of overspray could be inherent in the cargo tank coating, but even more important is the actual application conditions. However, high-end products that have been introduced during the past 10~15 years, using the latest raw material technologies have mostly overcome this challenge, he said.

Surface roughness could play a role, but microscopic differences do not result in improved cleaning; same can be said for glossiness. Of more significance will be the coatings composition, optimised cleaning procedures; and as Guy Johnson of L&I Maritime explained in his presentation at the same conference, the use of improved technologies to accept cargo tanks away from the wall-wash test.

Methanol use

And regarding the wall-wash test; if it is undertaken with Methanol why is cleaning the tank not also done using Methanol? It is not likely to happen, but it is possible from today's coating technologies, Giesselink said.

Stowage times and maximum temperatures can also strongly influence the choice of cargo tank coating system, although as shown in the table above, the limitations may be manageable.

Giesselink commented that the ease of application also needs to be taken into account, ie two or three coats; the minimum application temperature plus overspray and flow. Two coats may be preferred over three coats, but a three coat application may enable better control to stay within the stringent maximum film thickness limits. Maximum film thickness control is required to ensure speedy desorption of absorbed cargo.

Wide range

In conclusion, Giesselink said that a coating with cargo flexibility was key with a wide enough range to handle the common cargoes shipped. Fulfilling today's requirements for stowage times and the system's life time expectation in that coating flexibility reduces cargo fatigue, hence giving a longer life and finally, the application itself which should give further product optimisation.

Key words in this respect are turnaround time and desorption, he stressed.

Inséré 06/03/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 06/04/17

Too many ships chasing cargoes

Paul Slater is Chairman and CEO of First International Corporation

Since the New Year shipping markets in all major sectors have continued to decline. Simultaneously the world's stock markets have also dropped sharply.

And while the 50 plus publicly-listed shipping companies only reflect a small percentage of the various world fleets, they are highly indicative of the problems that all owners face today.

The simple facts are that we have far too many ships in the water chasing cargoes that have sharply diminished over the last three years.

Shipping is a long-term business that will continue to carry 90% of physical world trade for centuries to come. It needs long-term investment to build and buy the ships that are comparatively short-term assets that depreciate physically and financially over an average of 20 years.

Historically, it has been the close relationships between owners and cargo interests that have stabilised freight rates and focused the spot markets on the variances of cargo interest demand. Thus owners have been able to replace ageing ships with newbuilds or expand their fleets to meet cargo interest demands.

The Chinese boom of the last decade produced extraordinary profits for some owners but encouraged others to falsely believe that this was the new norm and raise huge sums of new investment capital and debt to build thousands of new ships. The focus of the new money was not only the future stock market prices but the gamble that ship values would also rise.

When the China boom ended and was followed by a recession the speculation on future values collapsed and the spot market's rates followed on as the supply of ships greatly exceeded the demand for their services.

Thus we now have a huge ship owner's mess that needs to be managed to a new level of stability, which cargo interests and other charterers also need.

Ships cannot continue to trade at rates of income that do not cover all operating expenses. The single voyage spot markets do not deal with these issues and owners who are trading their ships in these markets will become insolvent when the essential costs cannot be met. The ship values will almost certainly not have risen and many will not even meet the debt levels secured on them.

Owners that report their earnings on an EBITDA basis are failing to recognise all the essential costs of ownership including debt service and depreciation and also need to mark their ship values to market at least semi-annually.

There are no simple solutions except to recognise that shipping will always be a demand driven business and the survivors will be the ones who manage their finances prudently and take their ships out of service when rates continue to not cover their costs.

The public companies can play with their finances, reverse split their stock, cut their dividends, reduce costs to unsafe levels and fail to reserve cash for future dry-dockings and associated surveys. However, their investment banks cannot do anything to increase revenues or ship values, and neither can their private equity or hedge fund shareholders.

The majority of private shipping companies are not involved in the financial manipulation of the public companies and certainly not quarterly reporting which only serves to encourage short-term decisions. The majority of the public investors are stock traders who are only interested in the volatility of stock prices which are moved on rumours and speculation.

The facts are that the sharp reduction in the demand for moving cargoes colliding with the doubling of the size of sectors of the world fleet can only be stabilised by the laying-up of a large number of ships particularly in the dry-cargo and container sectors.

Dry cargo ship owners, should unite through their national owners and trade associations, and inform their brokers and all the cargo interests that they will no longer carry any cargoes at rates that do not cover their essential costs. Increased scrapping will have little impact as most of the older ships can trade profitably at lower rates than the newbuildings. The markets will not recover in any sectors including oil for at least the remainder of this decade and even that is dependent on a majority of shipyards closing down. |

Inséré 08/03/17 DOSSIER Enlevé 08/04/17

Making a drama out of a crisis

A rather different approach to training has been devised by Fidra Films, part of the Fidra Group

This is drama-based training films, rather than the prescriptive and purely educational types of training films currently on the market. After six months of behind-the-scenes discussions, presentations and developments, the first project is now underway and many more are planned.

In another rather unique approach, the company is asking for sponsorship to distribute the first film to every seafarer and those likely to enter an enclosed space through the course of his or her duties, rather than sell it outright.

Fidra has chosen 'Confined/Enclosed Spaces' as the first subject to be tackled, in an effort to reduce the human and financial cost of incidents that frequently result in multiple fatalities.

By using a story telling technique to tackle the behavioural issues that lead seafarers and others on board ship to take unnecessary risks prior to and during enclosed space entry. This includes frequently-fatal rescue attempts, as over half of those that die in an enclosed space do so during an impulsive and lethal rescue attempt, the company said.

As far back as 2008, the UK's MAIB identified four likely contributing factors to incidents in confined spaces:

- Complacency leading to lapses in procedure;
- Lack of knowledge;
- Would-be rescuers acting on instinct and emotion rather than knowledge and training.

It is now 2016, and since that report was written numerous seafarers, frequently experienced and apparently well-trained, have succumbed to the risks of dangerous spaces.

It is clear from the numerous investigation reports that on many occasions the crew members' perception of risk simply didn't fit their situation. Although they may have – indeed should have – known the risk, for whatever reason(s) they chose to minimise it to themselves.

Fidra's solution, to be used alongside existing training and drills, is an educational resource that tackles the behavioural aspects of these incidents; to tackle the instinct, emotion and complacency that is so frequently fatal.

Solution

The company is working towards the development of an educational drama to address these issues – the complacency that leads someone to take a risk in the first place, and those instincts and emotions that lead so many to their unnecessary deaths in the vain attempt at a rescue.

Drama is a very powerful medium. In films that we might have watched many years ago, we remember the characters, the plot, specific scenes. We can more than likely repeat lines, on the spur of the moment, from programmes we watched 20 years ago. Drama has the power to plant a seed, to embed a memory or response, to change our behaviour, the company said.

'Traditional' training films tend to 'push' information onto the audience. Facts, figures, do this, don't EVER do that! But if we push toward a closed mind, then the information is wasted.

Drama works the opposite way. The viewer is drawn in; they empathise with the characters, and they become receptive. They 'pull' the information – the 'learning' if you like – from the content. It doesn't need to be rammed down their throats. They learn without realising it. Good drama will elicit an emotional response that no drill is ever likely to do.

Fidra's idea is to gain sponsorship rather than fund the production internally, as then the company would have to commercially sell it and that raises a serious barrier to adoption.

By having the freedom of universal distribution, it can be distributed to as many seafarers as possible, not just the privileged few. "We will create something that seafarers will share

with their colleagues, that they will talk about. Crucially, they'll remember it. And they'll remember the message," the company said.

Stevedores, inspectors, shipyard workers, as well as employees in other industries beyond maritime could also benefit from an insight into the risks and likely consequences of these dangerous spaces, Fidra said.

Once produced, the film will be freely delivered to the world's one million seafarers, through all available channels - primarily internet-based. The film will also be promoted and made available for distribution in other industries.

Fidra is looking to secure pledges for six blocks of £20,000 maximum sponsorship from industry stakeholders and organisations. Those who may wish to be associated with this project, include P&I Clubs, shipowners and operators, maritime legal practices, port state control organisations, class societies and regional and international maritime organisations. When all six pledges are received, Fidra will develop a working creative concept and advise sponsors of the working budget, including likely expenses. This will be lower than the total amount pledged by the sponsors.

The project is being led by director Chris Young, who has had experience with film distributors Walport, now part of KVH.

A question of safety?

Young told Tanker Operator that the tanker industry has a safety record it can be justifiably proud of.

"But just how safe are the world's tankers when they are in close proximity to other vessels?" he asked.

There are many vessels plying the world's shipping lanes that are operated by owners and managers whose first priority is not the safety of their crews and vessels, but generating revenue.

"How often do we read of poorly-maintained vessels suffering a steering failure or power blackout at a critical time? Of general cargo vessels being detained for the inhumane living conditions on board? Or of the owners who vanish, apparently without trace, when the authorities start digging in the aftermath of an incident?", he continued.

"If we consider the above examples as just a few of the ills that the shipping industry suffers, we have to wonder just how safe our ships really are. For the owner who won't provide a washing machine for their crew, never mind fresh food and other basic supplies, we have to wonder what their views are on training and crew education.

"Are they likely to be supplying the vessel with the latest on board training resources, encouraging the carrying out of effective drills and rigorously vetting the certificates of their officers?"

Having highly trained and qualified crews on board vessels should eliminate the possibility of seafarers being the instigators of a company's downfall, but this might not be enough to prevent them being involved in an incident of someone else's making.

The provision of, or at very least access to, effective, quality training and educational resources (the two should be differentiated) should be the right of every seafarer, not just the privileged few. Two of the market leaders in the supply of on board maritime training resources claim about 30% of the world's merchant fleet between them. "Open a web-browser, visit one of the many vessel-tracking sites available, zoom in on the Dover Strait for example and ponder that 30% figure for a minute. Does it give cause for concern?" he stressed.

"Like rogue waves, they are out there:

under-manned, tired, stressed and poorly prepared physically and mentally, waiting for fortune and circumstance to complete the all-too familiar chain that leads to an incident,” Young continued.

On board training provision is costly to the industry; it’s estimated that the market is worth in excess of \$50 mill per annum. “It is lucrative, but does it deliver value to the industry as a whole? Does the system in effect create a two-tier safety environment – one where we have owners who can (or will) invest in crew education and those poor souls who are largely left to fend for themselves?”

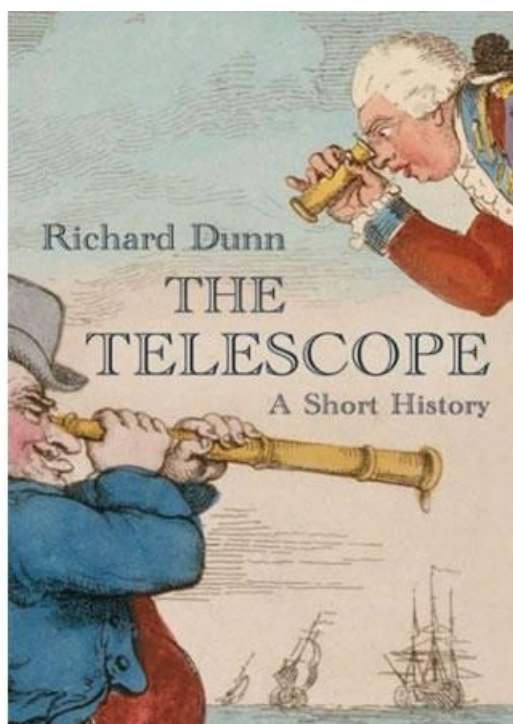
An alternative model for funding and creating training resources would take a slice of the \$50 mill pie and deliver it to the hungry. For a modest investment on the part of shipowners, maritime organisations and authorities, class, P&I clubs, etc, the industry could develop and distribute a wealth of knowledge and training, delivered free at the point of use. No costly multi-year subscription contracts or other purchase fees, just the latest resources available for all seafarers and shore-side staff to benefit from, across the industry.

By utilising all the available distribution channels, the industry can deliver materials to those seafarers who need them most. Distribution will primarily be via the internet, but as access is a long way from universal, this could also be achieved through arrangements with the many seafarers missions and other regular on board visitors to get the materials to those vessels whose owners cannot or will not make provision themselves, thus creating ‘Safer, Smarter Seafarers’, regardless of who they are employed by.

The new model also allows for the creation of management-level resources (on safety culture, effective inspection procedures, crew welfare issues, etc) of the kind that commercial producers are reluctant to tackle because of low sales volumes.

Tanker Operator

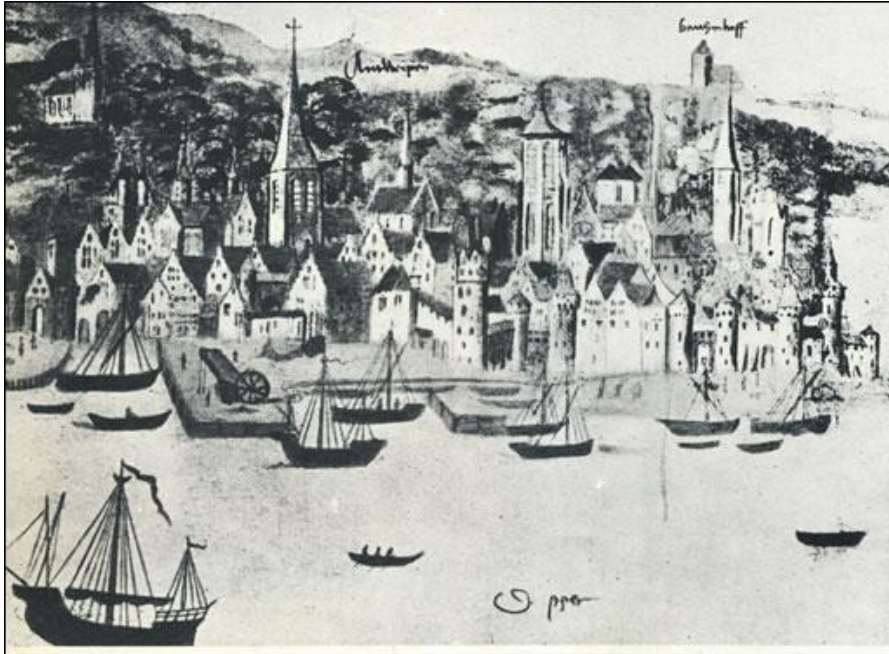
Inséré 08/03/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 08/04/17



The Telescope: A Short History

by Richard Dunn
The invention of the telescope in 1608 marks a turning point in the progress not just of science but also of astronomy and philosophy. This book introduces us to the world of innovators and adventurers who created, and have subsequently shaped, the story of the telescope: unsurprisingly Galileo and Newton are players, but the author revels in revealing why the most advanced telescopes in the world owe much to the

duidelijk, dat de stad niet kapituleerde om het vuur van Admiraal Jacob Buuc's ribaudekens, maar meer om het resultaat van de slag bij Scheut die verder verzet nutteloos maakte. Toch geeft de aard van het bericht waarmee Antwerpen's magistraat een boodschapper naar Buuc's vloot op de Schelde zond, zekere aanwijzing ten aanzien van de schade, en misschien ook wel van de wijze waarop men in de stad dit eerste kanonvuur opnam.

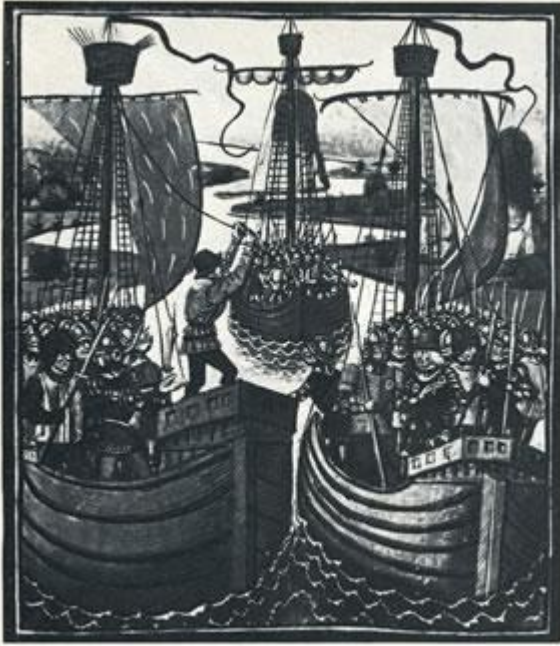


2.
Antwerpen omstreeks 1494;
fragment van de kaart van de loop der Schelde
van de Noordzee tot Rupelmonde.
(Rijksarchief Brussel.)

De boodschap hield geen zakelijke aanvraag van voorwaarden in, maar een verzoek „aan de vlote biddende dat men heur no mer scade doen wilde". Er was schade. Er was brand. Zowel aan Antwerpen's waterfront als elders domineerde de houten gevel. Een uitlaande brand aldaar, in die tijd, bij die blusmiddelen, was meestal onvoorstelbaar, katastrofaal. Daarbij kwam wellicht ook nog het psychologisch effect. Of zal de donder van het volkomen onverwachte, volkomen nieuwe wapen dat de morgenstilte verscheurde, de emotionele middeleeuwse geest volkomen onberoerd gelaten hebben? Maar nogmaals: Scheut was de hoofdzaak.

Door deze merkwaardige, weinig bekende kanonnade geniet de stad Antwerpen de faam de eerste stad in de Nederlanden te zijn geweest die met kanonvuur werd aangevallen. De schaarse details hiervan zijn eerst bekend geworden door de vondst van de vergeelde vlootrekening te Brussel. Direkte aanleiding tot deze operatie was de uiterst moeilijke verdeling van de zwaarbelaste erfenis van Jan III, hertog van Brabant, tegen een gekompliceerde achtergrond van politieke, dynastieke en commerciële belangen. Tot zekerstelling van zijns gade's deel scheurde 's hertogs schoonzoon, Vlaanderen's graaf Lodewijk van Male, met territoriaal en maritiem geweld Antwerpen totaal los uit haar aloude Brabantse huishouding, en ontnam haar belangrijke stapelrechten ten gunste van het van de Sinjorenstad afhankelijke Mechelen, van welks steun hij zich tevoren (met commerciële beloften) verzekerd had. Antwerpen werd tijdelijk een Vlaamse stad, welke transformatie de handelskurve der Schelde-metropool een steile en zeer diepe daling

bezorgde.



3

3. Zo ongeveer kan Buuc's vloot de Schelde zijn opgevaren. Miniatuur, die een episode uit de Honderdjarige Oorlog illustreert; een vloot met landingstroepen die een rivier opvaart: voor op het meest rechtse schip Messire Jehan Chandos, bevelhebber der oorlogsvloot.



4. Afbeelding van de zeeslag bij Sluis (achtergrond) op 24 juni 1340. Deze slag was rampzalig. Slechts 24 van de 190 deelnemende schepen ontkwamen. Illustratie uit de Kronieken van Froissart, deel 1, 15e eeuw.

Terwijl heer Lodewijk te land oprukt, heeft eind juli Anno 1356 te Sluis „briefing”, formatie en uitrusting dezer

naar tijdsbegrip sterke task force plaats. Interessant is het uit de dorre vlootrekeningposten — oudste maritiem stuk der Brusselse archieven — het beeld van deze middeleeuwse operatie te zien oprijzen. Opperbevelhebber is de Admiraal van Vlaanderen, Jacob Buuc. Zijn broer Pieter Buuc beveelt over het smaldeel dat Lilloo zal tuchtigen. De omvang is twaalf schepen; acht grote en vier kleinere. Het zullen voor het merendeel koggen en kraken zijn geweest. Het admiraalsschip is het grootst, telt 148 man; de kleinere gemiddeld 43 man. Totaal-generaal ruim 1300 man. Onder Vlaams-Zeeuwse kapiteinsnamen als Pierre Beveland, Everdey van Inghelant e.a. ressorteert Brugse militie (o.a. „vleschauwers ende vischcopers”), schutters en sergeanten uit Aardenburg, Oostburg en Sluis, maar ook een aantal voetboogschutters uit Holland. Een imposante zaak, deze vloot! Men heeft groot vertoon in de zin: er wordt aanzienlijk betaald voor „banieren, standaerden ende pingoenen ghebeseghet in de voorceide vlote”. Ook is er betaald voor twee verspieders en drie minstrelen. Deze laatsten ter opbouw en/of onderhouding der krijgshaftige stemming. Men is bewapend met „springalen, bancboghe, voetboghe, handboghe, glavien(lansen)”; het normale middeleeuwse arsenaal. Maar er is ook nog iets anders. Iets nieuws. Bijzondere, historische rekeningposten zijn die waarin verantwoord worden kosten van „iij Rebaudekine te makene ende van al der stoffe diere toe ghinc”, van „poedre ende Iode ghebeseghet ten bussen”, van het transport „vanden ghescombe van Dorneke” naar Sluis en van de salarissen van twee op het admiraalsschip gedetacheerde „meesters van engienen”. Het is het klapstuk van het machtsvertoon waarmee men het trotse Antverpia zal pogen te intimideren.

Wat waren ribaudekens? Het was, allereerst, landgeschut. Scheepsgeschut bestond nog niet. Maar de ribaudeke of ribaudequin bewees dat er al verschil was in de geschutvormen. Het was een primitieve uitvoering van de Katiouchka of het Stalin-orgei uit de Tweede



Wereldoorlog, namelijk enkele gietijzeren kanonnetjes of donderbussen, meestal drie of vier, naast elkaar gemonteerd op één houten affuitje op met ijzeren banden beslagen wielen, die kort na elkaar werden afgevuurd. Froissart spreekt van brouettes, kruiwagens. Inderdaad zagen primitieve modellen er zo uit, compleet met handbomen. Het afvuren ervan was voor specialisten niet onveilig. Voor niet-insiders meestal zelfmoord. Goed busgieten vond men nog zeer moeilijk. De juiste buskruitmengverhouding was vakgeheim. Menig stuk doodde zijn bediener.

Ze kwamen dus uit Doornik. Was daar een geschutfabriek? Volgens Gachard leverde Doornik ook de artillerie aan de Franse koning voor de slag bij Roosebeeke, 1382. De stad zelf bezat reeds stukken in 1346. Dat overigens de Vlaamse steden vooraan

stonden in het modernste krijgsmaterieel, volgt uit hun positie als Europese cultuur- en handelscentra.

Begin augustus 1356 verzeilt de vloot uit Sluis. Op de wateren der Schelde wapperen de wimpels vrolijk in de wind. Ook beluisteren de op de dijken te hoop gelopen Scheldeoeverbewoners het krijgshaftig minstreelied. En de konstabels poetsen hun loden ribaudekensballen.

Men vaart eerst tegen Lilloo. Dat verwoest zijnde, zet men van de linkeroever Waaslandse krijgers over, die schanden en branden in het polderland en de sluiswerken vernielen. Zo zijn het het wassende water, de rookzuilen der hoeven en huizingen van Oordam en Oosterweel en de op de poortdeuren bonzende vluchtelingen die de Antwerpenaren de aantocht van de vijand aankondigen. En als op het Scheld voor de stad, tussen Sint Pietersvliet en Verlorencost, Buuc's vloot geankerd is, wordt het beieren der noodklok en de litanie der monniken van Sint Michiels overstemd door de scherpe, korte knal van een nieuwe stem van geweld. Een kanonschot.

Zijn de stukken vóór het gebruik gedebatteerd? De vraag is maritiem-historisch van belang. Volgens Prims stonden de ribaudekens opgesteld op het achterkasteel van Buuc's kogge. Goovaerts, publicist en commentator der vlootrekening, meent tot debarkatie te moeten besluiten op grond van posten betreffende extra uitgaven voor planken en ribben. Te bewijzen valt er niets. De beschikbare gegevens suggereren naar onze mening echter toch, dat deze kannonnade -primeur van maritieme aard is geweest. Dat de stad overigens

niet door de „meesters van enginen“ op de knieën is gebracht — hoewel het effect onmiskenbaar is — is reeds vermeld.

Inséré 12/03/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 12/04/17

LESS AUTHORITY BUT MORE RESPONSIBILITY: A GROWING PROBLEM FOR SHIP MASTERS?

The position of the Ship Master, apparently enshrined in centuries of law, custom and practice, is showing evidence of strain in the light of 21st century ship operation and management. The Master's traditional authority is widely perceived as being diminished while responsibility is being increased, frequently in matters over which he has little or no control. Is the role of the Master under attack? How has his authority and responsibilities been affected in an age of instant communication between ship and shore, and a growing volume of laws and regulations affecting the way the Master runs his ship? These are the core questions for the 14th Cadwallader Debate and Dinner to consider at Drapers' Hall, London on October 26th. The event is being organised by the London Shipping Law Centre (LSLC) Maritime Business Forum.

Michael Grey, LSLC Council member and former seafarer, has no doubts about the growing difficulties facing Ship Masters. He cites external interference in loading and stowage, course, speed and performance decisions, sometimes overriding the Master's safety concerns and backed by bullying. There are increasing instances where the Master is held as a 'legal hostage,' when local and port authorities, sometimes corrupt, find something wrong with the ship, its operations and its cargo. With an estimated 150,000 new merchant officers required in the global shipping industry by 2025, Mr Grey is concerned that these factors could well discourage those contemplating a career at sea and ultimate command. He said: "Ambitious and bright officers need to be attracted to the Ship Masters' role. However, there are worrying signs that senior officers are being deterred from this aspiration when they observe first-hand the burdens borne by those who command the ships they sail in. "Under the chairmanship of Lord Clarke of Stone-cum-Ebony, the speaker's panel will be led by Captain Kuba Szymanski, Secretary-General of Intermanager, as moderator. He will be supported by Michael Kelleher, Director, West of England P&I Club; Faz Peermohamed, Global Head of Shipping, Ince & Co; Michael Chalos, Partner, K&L Gates (New York); and Jeff Lantz, Director of Commercial Regulations and Standards, US Coast Guard. Captain Szymanski said: "Hierarchy is vital to a vessel's performance, as clear decisions are fundamental to a ship's performance and the safety and integrity of crew, cargo and the environment. Ever since all shipping companies had to adopt the ISM Code, we have seen a transfer of authority from ship to shore personnel who are making more key decisions. Yet the Master remains formally responsible for factors which he does not control. **"The Master must continue to be the voice of the vessel, just as he has always been."**

Mr. Grey added: "The debate is designed to tease out areas of real concern within the industry, ashore and afloat. The issue is that modern legal developments and the communication technology, which binds ship and shore more closely together require the traditional role of the Ship Master to be revisited." A few places for the debate and dinner

are still available. Contact Gerard Matthews at LSLC. Tel. +44 (0)20 7936 3417. Email: Shipping@ShippingLBC.com

Inséré 14/03/17 DOSSIER Enlevé 14/04/17

Biofuels – meeting today's needs

With emissions now firmly on the agenda for the shipping industry, shipowners and operators are increasingly looking for ways to ensure that both existing fleets and newbuilds maximise their business potential.*

These projects are being evaluated while at the same time keeping up with industry regulations and initiatives to combat climate change.

To support this, a rapidly growing plethora of technologies and solutions have been steadily emerging onto the market, and they are not only providing opportunities for shipowners and operators, as charterers are also poised to both create momentum for, and reap the rewards of a more eco-efficient industry.

For charterers everywhere, the business case for taking vessels that are more sustainable than their counterparts is more powerful than ever.

The tanker sector is no stranger to this appetite for conscientious chartering. Charterers are increasingly seeking the opportunity to transport liquid cargo in a more sustainable way.

These charterers are the vanguard – in many ways ahead of the curve – so it stands to reason that tanker owners are turning to clean technologies to address this growing market demand.

Sustainable marine biofuels are steadily emerging as a one such solution that is able to achieve significant emissions reductions.

Small, specialised tanker fleets already have the potential to take advantage from biofuels, especially those with regular port calls and relatively predictable routes. For shuttle tankers that travel from A, to B, to C, and back to A, biofuels could immediately become a solution to reduce emissions.

And the emissions reduction potential is significant; sustainable marine biofuels offer ship operators a way to reduce vessels' CO₂ emissions by 80-90%. They eliminate SO_x emissions. They cut NO_x emissions by 10% and cut particulate matter (PM) expelled in the ship's exhaust by 50%.

The business case for tankers transiting ECAs and sailing on a regular route between ports is clear. Not only do biofuels enable ECA compliance, shipowners are also able to take advantage of schemes like the Environmental Ship Index (ESI), which rewards greener vessels with a reduction in port dues. More than 40 ports across the world, but especially in Northwest Europe and the Baltic, have adopted the scheme.

Local advantages

The advantages of biofuels also work on a local scale - reducing emissions when at a jetty where gasoil would normally be used. These smaller-scale initiatives also receive support from ports, who want to reduce the impact of GHG emissions to the population living nearby.

Environmentally-conscious chartering policies for tankers have already been seen to reshape the market. For example, Terntank Rederei, a Danish-based tanker owner, has recently reaped the rewards of exercising options on LNG dual-fuel vessels.

Charterer's needs

This move was as a direct result of the specific needs of the charterer, who stipulated certain vessel environmental requirements before chartering a vessel. The vessels were delivered and immediately entered into long-term timecharters.

This was part of a conscientious effort by the charterer to reduce current emission levels in the Baltic Sea's ECA. The Terntank case was just one of many in recent years that display a growing trend towards eco-friendly chartering.

The benefits of biofuels extend further when considering the amount of tanker tonnage already in operation. For the majority of these vessels it does not make sense to undergo a costly retrofit to make a vessel LNG-ready.

This process costs both time and money – costs that operators can scarcely afford to incur given the current market conditions, especially when low oil prices have now elongated payback projections.

Any time spent in drydock is time not spent at sea – and this is notwithstanding any losses in capacity that may come from refitting a new system, permanently diminishing the profit margin of operating the vessel on every future journey.

No investment

Biofuels require none of this investment – all that is required are standard fuel tanks and already existing port infrastructure. This presents a risk-averse, OPEX solution, enabling tanker owners and operators to remain competitive by meeting the needs of today's charterers without a CAPEX investment.

Owners, operators and charterers seeking to keep their options open - particularly given the volatility in oil prices - can turn to biofuels as an interim solution that provides immediate and tangible benefits to the emissions profile of a vessel.

What biofuels provide, then, is surety of mind. They are a commercially-viable solution to meet the needs of today's charterers and current environmental regulations, without the cost or risk of trying to predict the future.

* This article was taken from comments made by Dirk Kronemeijer, CEO, GoodFuels Marine.

**Inséré 16/03/17 BML NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé
16/04/17**

CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE

KONINKLIJK MARINE KADETTENKORPS

KÖNIGLICHES MARINE KADETTENKORPS

Rapport d'activité de Rodrigue Arcq
Tall Ships Races 2016 - Statsraad Lehmkuhl
Race 1: 10 juillet - 22 juillet 2016
Anvers - Lisbonne



Le Corps Royal des Cadets de Marine-Belgique (CRCM) remercie la Société Royale LIGUE MARITIME BELGE et le Sail Training International Host Country Bursary Scheme 2016 (Gosport, Royaume-Uni) pour leur sponsoring qui a permis de tenir les frais de participation aussi bas que possible.

Pour le support lors de l'organisation et pour avoir facilité sa participation, en particulier un grand merci à :

- Koen Cauwelaerts du Sail Training Association Belgium (Anvers, Belgique) ;
- Aleida, Janine et Monique Touw de Windseeker (Amsterdam, Pays-Bas) ;
- Manon Eken de Travel Counsellors Nederland B.V. (Den Haag, Pays-Bas) ; Dirk Gunst (Bredene, Belgique), skipper du voilier TOMIDI.

Charles Debouvry
Président du Corps Royal des Cadets de Marine-Belgique

Rapport d'activité Tall Ship Race 2016

,Rien ne fait autant rêver que la vie de marin...



STATSRAAD LEHMKUHL

Antwerpen Lisbonne

Vendredi 8/07/2016 16h00
J'arrive au Port d'Anvers et je découvre d'immenses bateaux à voiles, fin prêt pour cette fabuleuse course qu'est le Tall Ship Race 2016.

Le Simon Bolivar est vraiment impressionnant, mais le plus beau à mes yeux c'est le Statsraad Lehmkuhl.

J'embarque sur ce voilier norvégien le 10 juillet, mon rêve va se réaliser, grimper dans des mâts, contempler entre les voiles le coucher du soleil et parcourir les mers... Voici mon histoire..

Rapport d'activité Tall Ship Race 2016



Dimanche 10/07/2016

12h00

J'arrive sur le bateau avec mes bagages, c'est l'heure du départ, je ne connais personne, mais très vite l'ambiance monte, malgré la barrière de la langue tout le monde se parle.

J'ai le casier 36, j'y décharge mes affaires et installe mon hamac..

Un lieutenant nous fait découvrir le bateau, cuisines, chambres, toilettes etc...

13h00

Le travail commence, un magnifique travail d'équipe, pour remettre les amarres et tout doucement se préparer au départ. Nous partons vers 14h00.

La surprise, c'est l'arrivée à bord des cadets de Marine de Bruxelles avec le staff, ils sont venus me saluer et me souhaiter « bon vent ». La météo est plutôt bonne, plein soleil et une légère brise¹

14h00 Le grand départ, je découvre doucement les jeunes qui m'entourent, des liens se créent, Marcus, Carneel, ils sont dans le groupe rouge, moi je suis dans le groupe bleu.

Nous sommes montés dans le mât, mais pas tout en haut, une partie n'était pas encore sécurisée.

La vue était splendide de la première plateforme, le vent soufflait fort.

Je distinguais le Commandant qui donnait ses ordres au barreur. Je découvre les sanitaires et les douches tout est propre, mais la porte oppose une sacrée résistance.

18h00

Je viens de finir mon repas, au menu lasagne, petits pains aux olives, pudding au chocolat, crème anglaise.

20h00

Pause-café, escorté par le A960 Godétia. Dans deux heures, nous grimperons à la deuxième plateforme.

22h00

Trop de vent, pas de deuxième plateforme ...

23h00

La journée se termine nous regardons le match Portugal – France avec les amis. J'aperçois les feux des bouées cardinales, les autres bateaux scintillent, la mer est belle

Demain, debout à 06h50, je vais dormir.

Lundi 11/07/2016

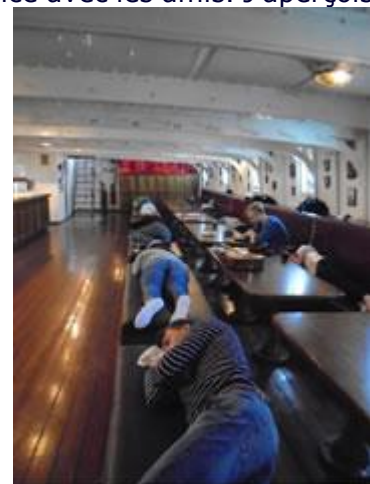
06h50

Le hamac est rangé, nous passons par les sanitaires et nous commençons la journée par un excellent petit-déjeuner avec un nouvel ami, Zéca, étudiant en médecine.

Ensemble nous serons de quart pendant une heure.

A l'avant du bateau nous assurerons la vigie. Si nous apercevons à bâbord quelque chose, nous sonnons 2 coups de cloche, à tribord 1 coup, droit devant 3 coups.

Notre quart terminé, on était libre, tout le monde en a profité pour dormir.





Nous croisons beaucoup de navires marchands

Note personnelle: nous ne faisons que manger, matin, 11h00, midi, 16h00, repas du soir, 2e repas du soir, repas de nuit et avant de dormir, pause-café, chocolat, thé. La cuisine est excellente



Cela fait deux jours que nous naviguons, au moteur. Il n'y a pas assez de vent.

Nous avons tous reçu notre passeport afin de pouvoir noter nos différentes destinations 22h00

Je suis de quart jusque 23h00 avec Aristos, de vigie à l'avant comme ce matin, RAS. Le planning est distribué, nous connaissons notre routine de bord.

Nous sommes également familiarisés au vocabulaire du bord, les termes, look-out, fire watch, buoy watch, etc. n'ont plus de secret pour nous.

La mer est houleuse, les vagues sont de plus en plus fortes et nous ne sommes pas encore en Atlantique.

Mardi 12/07/2016

Rituel du matin, le levé, rangement du hamac et « hop » les bleus sont de quart de 08h00 à 12h00, pour ma part avec Léa nous sommes « Buoy watch » surveillance « homme à la mer ».



Apprentissage du norvégien, pour le maniement des voiles et cordages, révision des nœuds, les choses sérieuses vont commencer.

Après le repas de midi, douche, repos et petite collation au bar, le prochain quart est à 20h00.

Un coup d'œil sur les baleinières du Statsraad Lehmkuhl, elles sont vraiment belles et bien entretenues....



14h00

Une averse arrive alors qu'une équipe est dans les mâts pour mettre les voiles. La couleur de l'eau de mer est d'un bleu !

Note personnelle : Je remarque, qu'il est vraiment désagréable et inconfortable d'aller aux toilettes quand le bateau tangue.

16h20

La boutique « souvenir » ouvre sa porte. Je trouve que les prix sont vraiment exagérés, € 75 pour un écusson, € 285 pour une sweet-shirt.

En réalité il s'agissait des prix norvégiens, je devais diviser par 10 afin de connaître le prix en Euro. J'ai choisi l'écusson et un badge pin's.

Ce soir, notre équipe, les bleus sont de quart sauf moi, mais je dois rester par contre disponible sur le pont de 20h00 à 00h00. Je suis content de mes horaires même si je ne dors pas beaucoup.

18h00

Le Statsraad Lehmkuhl n'avance plus qu'avec 2 voiles, lentement, mais cela nous permet d'apercevoir des dauphins, magnifique, fantastique.

En soirée nous participons à une compétition, « rapidité pour faire des nœuds » Je fais de nouvelles connaissances, Wouters par exemple.

Nous regardons une vidéo du Statsraad Lehmkuhl par tous les temps, avant d'aller dormir, nous essayons de connaître tous les prénoms de notre équipe, « les bleus ».



Mercredi 13/07/2016

De quart à la cafétéria avec Eva, Thérèse et Victoria, je dois vérifier si tout se passe bien, laver et ranger les assiettes et frotter les tables. Il y a une chouette ambiance avec la musique.

Après trois jours de croisière, la course va commencer à 10h00.

Nous serons sur la ligne de départ avec les autres voiliers. Le temps est magnifique.

Le départ est donné, les voiles sont hissées le Statsraad Lehmkuhl se penche sur bâbord.

J'ai aidé en cuisine toute la journée.

Au soir, nous avons travaillé les épissures, personne ne parvenait à réaliser les épissures.

A midi Benjamin, m'a proposé de venir manger à leur table. Je me fais de plus en plus d'amis.

Je comprends tout ce que l'on me dit en anglais et/ou néerlandais, mais j'ai du mal à faire des phrases.



22h50

Ça y est, j'ai fait ma première phrase en néerlandais et j'ai tenu la conversation 10 minutes.

Je vais dormir dans une heure, car demain on devrait dépasser le bateau russe qui est actuellement en tête.

Jeudi 14/07/2016

Routine de bord classique avec Aristos, vers 11h00 nous avons eu une formation, comment se repérer avec le méridien de Greenwich et l'équateur.

18h00

Le repas est délicieux, saumon, riz et ratatouille de légumes froid suivi d'une bonne glace au « cactus ».

Nous avons revu les dauphins, séance de bronzage.

L'Océan Atlantique est calme pour l'instant. Je me fais de plus en plus d'amis, à chaque repas je change de table.

Le soir, je ne suis pas de quart, sur le pont je ne vois que de l'eau

J'ai une petite pensée pour les cadets qui sont à Londres pour le Cénotaphe.

Fin d'après-midi sur le pont, nous avons regardé le couché de soleil accompagné d'un morceau de guitare, quelque part entre l'Europe et l'Amérique, ce n'est pas beau ?

23h00



Je passe dans les chambres de Karl et Henry, ils sont morts de rire, je comprends rapidement pourquoi en attendant le ronflement d'un de leur compagnon de chambre.

Note personnelle : Je comprends de mieux en mieux l'anglais et le néerlandais...lol

23H30

Comme d'habitude, la journée se termine par une séance de sport-yoga avec Marina.

Vendredi 15/07/2016

La nuit ne fut pas bonne, hier soir nous avons dû faire appel à l'électricien, il a cherché pendant plus d'une heure comment éteindre la lumière dans notre chambre...

De 09h00 à 10h00 j'assure la vigie avec Léa, pas grand-chose à regarder, l'Océan est calme et les odeurs de la cuisine nous rapproche du repas de midi. J'observe la taille des poulies et palans en me rappelant les cours du Corps des Cadets de Marine à Bruxelles.

Le soleil commence à taper fort, nous bronçons très vite sur un bateau en mer.

La journée est riche en émotion, nous avons croisé trois baleines et un requin.



Premier
exercice
d'incendie,
nous
avons mis
les gilets
de



sauvetage et avons pu tester les
équipements de l'équipe d'intervention.

Le soir la routine, un air de guitare et le
coucher du soleil.



La visite du bateau a été plus technique, visite de la salle des
machines, locaux techniques et le
centre de commandement du bateau.

Nous avons pu déterminer la
profondeur de l'océan, la plus petite
était de 90m et la plus grande de
723m.

Nous avons pu voir le carré et de salon
des officiers, leurs chambres, c'était
très luxueux et propres.



Quant à la course, nous sommes actuellement en tête. La
journée a été très dure, nous n'arrêtons pas de bouger les

voiles afin d'aller encore plus vite.

Samedi 16/07/2016

Routine de bord, Vigie.



Il y a énormément de vent, de vague et nous filons à plus ou moins 12 noeuds.

C'est très rapide nous devrions arriver à Lisbonne demain vers 10 heures.

Seulement, nous sommes attendu au port de Lisbonne le 22 juillet, pas avant.

Nous nous dirigeons vers une île où nous pourrions nager.

17h00

La vitesse du Statsraad Lehmkuhl est de 15 noeuds, nous penchons très fort vers tribord, nous avons du mal pour tenir debout, nous glissons tous dans le grand salon, lorsque l'on regarde par les hublots sur tribord on est en dessous du niveau de la Mer, c'est super beau.

Dans 3 heures nous sommes en Espagne.



21h00



Nous apercevons la Corogne en Espagne, je m'arrête maintenant et vais dormir.

Cette nuit vers 04h00, nous irons regarder les constellations et les planètes.

04h00

Super beau, nous avons aperçu la voie lactée et quelques constellations

Dimanche 17/07/2016

08h00

La routine habituelle pendant une heure « Buoy watch » avec Léa, RAS à part des dauphins sautant. Le soleil est à nouveau présent, le temps est superbe. Ce soir, je pourrai barrer le Statsraad Lehmkuhl.



Entre temps, par petit groupe de trois, nous avons droit à un cours d'allemand et d'espagnol, vraiment chouette. Ensuite une autre routine, sieste, bronzage, petits gâteaux citron-chocolat, brownies avec nappage caramel...

21h00

Pendant une heure, après d'explications, j'ai barré le Statsraad Lehmkuhl, cap de 185°, vitesse 4 noeuds, pas évident la première fois, mais je l'ai fait et j'en suis content.

Puis, soirée cinéma, plusieurs films nous ont été présentés dont les Tall Ship Race précédents

Une bonne douche et hop au lit, mais avant d'aller dormir, une vingtaine de dauphins nous ont fait le grand show.

Lundi 18/07/2016

Premier jour de pluie et un épais brouillard nous accueille sur le pont, nous ne voyons pas à 50m.

Routine de bord habituelle « buoy watch » mais avec un autre partenaire.

Lors du petit déjeuner j'ai rencontré Lucas, il rentre à l'ERSO, j'avais mis mon T-shirt des Cadets de Marine et c'est lui qui est venu vers moi, nous avons bien sûr parlé « cadets ». Lucas souhaite rentrer au Génie.

16h00

J'ai grimpé au mât, deuxième plateforme, c'était à 40m de haut, nous nous sommes bien amusés avec les amis allemands et nous avons chantés et même fait quelques pas de danse.



Mardi 19/07/2016

08h00

Changement dans la routine, « fire watch » avec Léa. Nous arrivons au Portugal dans quelques heures et à Lisbonne en soirée, le Statsraad Lehmkuhl doit être impeccable.

11h00

Grand nettoyage de notre chambre, salon et salle à manger etc.

16h30

Encore un cours, ou nous avons parlé de l'importance de la posture dans le succès.

« Ce n'est ni le plus fort de l'espèce qui survit, ni le plus intelligent qui survit. C'est celui qui est le plus adapté à changer. Darwin »





« Personne ne peut pas changer la direction du vent, mais nous pouvons ajuster nos voiles pour atteindre toujours notre destination ».

C'était vraiment très intéressant.

Ce soir, pleine lune, des reflets sur l'eau, c'est vraiment beau. Nous avons fait du Limbo en musique

Nous avons terminé la soirée en jouant aux cartes et en écoutant la musique.

Mercredi 20/07/2016

08h00

Routine « fire watch »



Le vent s'est levé, nous arrivons à Lisbonne, j'ai grimpé sur la deuxième plateforme.

La vue est magnifique, premiers cours de Finlandais et de Danois.

Ce soir, « boat Party » le top, musique, BBQ et les amis et amies, de plus 30° et plein soleil, c'est génial

Jeudi 21/07/2016

Beau soleil portugais, le bateau est au mouillage, nous allons enfin pouvoir mettre un pied sur la terre et visiter Lisbonne.

Dans le salon nous avons la carte de la ville pour avoir un aperçu, Alberta a fait ses études ici.

Le voyage arrive tout doucement à la fin et les gens sont tellement gentil et super sympa, nous pouvons même laisser nos GSM et appareil photo pour les charger et personne n'y touche, c'est vraiment incroyable.



14h00

Nous pouvons sauter à l'eau, dans la mer, c'est super chouette, bien que l'eau est un peu froide.

Une équipe de télévision monte à bord pour présenter le 500.000.000 bacalhau, un poisson et un plat portugais.

20h00

Nous mettons le pied sur le sol, on fait des photos, on se promène et nous buvons un coup avec une



sur la ville de Lisbonne, d'un côté les collines et de l'autre la mer

Vendredi 22/07/2016



Ce matin nous participons au chargement de la nourriture pour le prochain voyage.

Ensuite nous nous sommes promené en ville et avons mangé dans un resto.

A peine de retour sur le bateau, nous nous changeons pour repartir pour visiter le Castelo de São Jorgen, c'était vraiment chouette.

23h45

Après un nouveau resto nous avons gouter tous les cocktails, de retour à bord nous avons assisté à un concert privé.



Samedi 23/07/2016

A peine levé et le hamac rangé nous repartons à Lisbonne pour une promenade en tram et en tuktuk pour visiter le musée de l'armée. Le tuk-tuk est vraiment chouette, on a découvert un petit parc très sympa avec une vue imprenable sur Lisbonne.

16h00



Nous avons participé à la grande parade des équipages, très impressionnant, tous les équipages étaient représentés, nous avons chanté au centre de la ville.

de la course ont été annoncés.

A la fin les résultats



20h00

Nous avons une nouvelle fois quitté notre navire pour aller au port, une équipe nous attendait avec un superbe BBQ. Nous avons décidé de changer d'endroit et de retourner au bar comme tous les soirs. Ensuite à quatre nous avons été à la plage pour nager.

02h30

Je suis resté seul sur la plage avec Sophie (Scout marin) et nous avons discuté jusque 03h30.



Dimanche 24/07/2016

09h00

C'est le jour du départ, nous nous préparons pour rentrer à la maison. Le voyage était superbe mais ce n'est pas encore fini.

16h00

Notre coach nous a appelé pour nous remettre nos billets d'avion, nous avons embarqué dans le bus qui nous a conduit à l'aéroport.

19h00

Nous profitons d'un dernier repas ensemble au KFC Macdo Starbucks.

21h00

Nous embarquons et nous constatons que l'avion est réservé rien que pour nous. Pendant le voyage nous pouvions changer de place et mettre de la musique.



Zaventem, un dernier au revoir avant de se quitter...

Inséré 16/03/17 BOEKEN LIVRES BOOKS NEWS Enlevé 16/04/17

“Van Machinist tot scheepswerktuigkundige”

BOEKBESPREKING door : Frank NEYTS

Bij **Auk Boom Producties** verscheen recent het interessante boek “**Van Machinist tot Scheepswerktuigkundige**”. De geschiedenis van de opleiding tot SWTK in Amsterdam. Opgetekend door oud-studenten van het Technisch Maritiem Onderwijs ‘Amsterdam’”. Het

boek werd samengesteld door **A. Boom, G.W. Bruins, W.B Grund, G. Steen** en **J. Stuijbergen**. Ieder van ons zal vast en zeker herinneringen bewaren aan zijn schooltijd. Vaak staan die diep in ons geheugen gegrift. Boeken of publicaties die ons terugbrengen naar die tijd kunnen dan ook – zonder uitzondering – op bijzondere belangstelling rekenen. Bij maritieme beroepen is dat niet anders. Het boek "**Van Machinist tot Scheepswerktuigkundige**" staat garant voor heel wat nostalgie, waarin we vaak onszelf terugvinden. Ook de buitenstaander krijgt een goed inzicht in de wereld van het maritieme. Het samenstellen van het boek liet wel een hele tijd op zich wachten. Er was niet alleen de tijd nodig voor grondige opzoekingen, opchecken en dubbelchecken, het groot aantal gesprekken met oudleerlingen nam uiteraard ook de nodige tijd. Het boek bleek lange tijd "nooit af te zijn" waardoor publicatie steeds vooruit werd geschoven. Toen de Vereniging van Oud-studenten Technisch Maritiem Onderwijs 'Amsterdam' en de Vereniging van Oud-leerlingen van de Hogere Zeevaartschool Amsterdam in 2012 fuseerden, ontstond de wens om het boek nu werkelijk te doen verschijnen. En zo kwam het er toch. Niet, zoals gepland, bij het 25-jarige bestaan van de oud-studentenvereniging maar door het ontstaan van de nieuwe Vereniging van Oud-studenten Maritieme Opleidingen Groot Amsterdam (VOSMOGA). De geïnteresseerde lezer zal er zonder twijfel veel plezier aan beleven! "**Van Machinist tot Scheepswerktuigkundige**" (ISBN 978-90-78006-10-7) werd als hardback uitgegeven en telt 256 pagina's. Het rijkelijk geïllustreerde boek kost in de winkel 25 euro. Het is te verkrijgen via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Auk Boom Producties, Warmoesstraat 12, 1521 CK Wormerveer. Tel. +31(0)75-6401440, e-mail info@aukboom.nl, website www.aukboom.nl

Inséré 18/03/17 NEWS NOUVELLES NEWS Enlevé 18/04/17

Seized cargo ship remains in outer harbour by Shannon Lough - The Northern View

Crew members and baby knitwear, among many other cargo items, remain stranded on the **HANJIN SCARLET** container ship in Prince Rupert's outer harbour since the vessel was seized on Sept. 14. The Hanjin Shipping Company sent waves around the world when it filed for receivership on Aug. 31 after its creditors decided to not offer it any more financial support. Once the cargo destined for Prince Rupert was arranged to be unloaded, DP World arrested the vessel to claim unpaid bills from the shipping company. While the legal process continues, and the Christmas season edges closer, Carol Lavinthal, who runs a baby clothing store called Huggalugs out of the Seattle area, says she is desperate. "I have cargo on that ship that's destined for Seattle and seriously there is no information that we can get our hands on. Our shipper can't give me anything. No one can tell me anything other than it's under arrest," she said over the phone. Lavinthal shared a container with another person through her shipper and when her cargo was only two days away from coming into the Seattle port she heard that the Hanjin Scarlet had been seized. "It is screwing up my shipments so badly I'm so desperate for that merchandise. It's sweaters that coordinate with all these cute little hats that I have and we sell to retail stores and they don't want their shipment without it being complete. They don't want the hats without the sweaters," she said. Her other concern is that once the ship is released

and arrives in Seattle, it may be seized again. However, she received a letter of warning from DB Schenker, the freight logistics services provider, on Aug. 31 stating that they "are working diligently to take possession of all of our customer's shipments as they arrive and become available at destination or as they are awaiting vessel at origin points." The only update available from the Port of Prince Rupert is that the same 22 crew members are still aboard the Hanjin Scarlet but they've had supplies delivered to them. The captain of the vessel hired a chandler to purchase five pallets of supplies and food that was delivered to the crew, confirmed Monika Côté, a communications officer for the port. "The vessel has been given permission by the port authority to burn some fuel in order to run its onboard generators for electricity and heating, as well as to run the onboard desalination facility. So they can at least make water," Michael Gurney the manager of corporate communications for the port, said. He added that he's heard the crew are in good spirits. Once the legal issues have been remedied between DP World and the Hanjin Shipping Co. the Hanjin Scarlet's next scheduled ports of call after Prince Rupert is Seattle, Vancouver and back to Tokyo. "Of course, this is under normal circumstances — what happens next with the vessel has yet to be determined," Gurney said.

Source: thenorthernview.

Inséré 20/03/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 20/04/17

Le Convoi De La Pêche A Dunkerque Aux XVe Et XVIe Siècles

I LES ORIGINES DU CONVOI.

C'est au cours du XVe siècle que la pêche maritime flamande, grâce aux procédés nouveaux de l'encaquement des harengs, devint une grande pêche, dont l'activité se concentra dans les trois ports côtiers de Dunkerque, Nieuport et Ostende. Comme on encaquait sur les lieux mêmes de la pêche, les marins devaient rester plus longtemps en mer, sur des bateaux de plus fort tonnage. Ils s'en trouvaient plus exposés aux coups des pirates et des navires ennemis. Les ducs de Bourgogne avaient bien instauré, dès leur avènement en 1384, une amirauté dépourvue pourtant de force navale propre. En cas de conflit sur mer, elle mobilisait simplement un certain nombre de vaisseaux marchands, qu'on transformait en navires de guerre pour la durée des opérations. Les ducs délivraient en outre des lettres de marque aux pêcheurs et se servaient d'eux pour la course.

Cette tactique devint courante lorsque, sous le règne de Jean sans Peur, eut repris la guerre franco-anglaise. Dès 1404, les marins de Dunkerque et des autres villes maritimes prenaient part à l'expédition, organisée par Victor, bâtard de Flandre, contre les vaisseaux anglais venant de Calais. Les Anglais ripostèrent l'année suivante par une démonstration navale devant les places fortes de Dunkerque et Nieuport, et par le pillage des navires marchands qu'ils trouvèrent au Swin. Il est vrai qu'au début de 1407, Flamands, Français et Anglais conclurent une trêve, qui rétablit la liberté de la pêche et interdit la piraterie ; cette convention renouvelée annuellement par la suite n'empêche pas les hostilités de continuer, situation qui ne prit fin qu'en 1420, avec la conclusion du traité de Troyes. Pendant les quinze ans qui suivirent, les marins couraient encore des risques, mais la pêche pouvait enfin s'exercer librement. Maître, entre-temps, des provinces maritimes de

Zélande et de Hollande, Philippe le Bon rompit avec l'Angleterre en 1435 et se réconcilia avec le roi de France : l'événement qui mit fin à la bonne entente entre Anglais et Flamands, favorisa la création d'une force navale commune aux Pays-Bas, au moment précis où l'on commençait à utiliser l'artillerie à bord des navires de guerre. Dès 1436, en effet, le duc, voulant reprendre Calais, fit appel à ses sujets pour la constitution d'une flotte. L'entreprise échoua, car les bateaux flamands, sous les ordres de l'amiral Jean de Hornes, ne surent ni bloquer le port de Calais, ni empêcher l'ennemi d'envahir la Flandre maritime et de s'emparer de Dunkerque . L'amirauté bourguignonne s'étant montrée manifestement insuffisante, les Dunkerquois résolurent de se défendre eux-mêmes.

En 1438, alors que les Hollandais s'engageaient dans une guerre maritime contre la Hanse, Dunkerque équipa plusieurs bateaux pour le convoi de ses pêcheurs, mais sans aucune entente préalable avec les autres villes côtières; politique particulariste qui se maintint par la suite. En effet, bien que la paix eut été rétablie avec l'Angleterre en 1439, et avec la Hanse en 1441, les pêcheurs avaient encore à se protéger contre les pirateries des marins de Brême et de Dieppe. Or, lorsque les villes maritimes de Flandre, de Zélande et de Hollande résolurent en 1445 d'armer en commun quelques navires convoyeurs, Dunkerque demeura à l'écart, et elle s'abstint également en 1457, quand s'organisa la défense contre les pirates anglais : après d'infructueuses négociations, la ville refusa de coopérer avec Nieuport et Ostende, qui équipèrent de concert un vaisseau de guerre. Il est probable que Dunkerque préférait assurer elle-même sa sécurité.

La situation changea sous le règne de Charles le Téméraire, prince conscient de l'appui qu'une force navale pouvait lui apporter dans ses démêlés avec Louis XI. En 1471, pour mettre fin aux pirateries du comte de Warwick, alors au service du roi de France, le duc ordonna aux États de Flandre d'armer à leurs frais quatre bâtiments de guerre, dont un à Dunkerque. Dès lors, chaque année, ou presque, vit l'armement de bateaux convoyeurs. En 1474, chacune des trois villes maritimes arma un navire, Nieuport et Ostende travaillant en coopération, tandis que Dunkerque gérait seule son propre armement. Ces trois bâtiments furent incorporés, l'année suivante, par le Téméraire dans la flotte qu'il destinait à forcer le blocus français. Deux ans plus tard, en 1477, pendant la crise qui suivit le désastre de Nancy, Marie de Bourgogne se vit obligée de satisfaire aux exigences des États de Flandre en faisant équiper par l'amirauté six vaisseaux de guerre pour convoier la pêche et résister aux Français. Ces bateaux furent, comme à l'ordinaire, armés à Dunkerque et dans les deux autres ports. Bien que la duchesse leur eût défendu la course et eût aboli les lettres de marque, les hostilités n'en continuèrent pas moins sur mer. En 1480, les États de Flandre eurent de nouveau recours à l'armement de trois navires convoyeurs probablement un pour chacune des villes maritimes. Il en alla de même les années suivantes

Après la mort de Marie de Bourgogne, en 1482, l'amirauté reprit la haute main sur le convoi de la pêche. En 1486, elle employait en tout, à cette tâche, huit bâtiments en mer. L'année suivante, l'amiral Philippe de Clèves obtint des Français des sauf-conduits en faveur des pêcheurs flamands; mais la guerre civile qui éclata en 1482 en Flandre divisa les villes maritimes : Dunkerque et Nieuport prirent le parti du régent, l'archiduc Maximilien, secourus par les Anglais, tandis qu'Ostende et Bruges se prononcèrent contre lui, aidés par les Français. Les pêcheurs flamands s'attaquèrent sur mer -et employèrent leurs navires convoyeurs à faire la course. Pour mettre fin à ces excès, Maximilien rendit en 1488 à l'amiral toutes ses anciennes prérogatives militaires, judiciaires et fiscales. A l'exclusion de toute autre instance, il reçut dans ses attributions la garde des côtes et le convoi de la pêche ; son intervention devenait indispensable dans l'armement des bâtiments de guerre et de convoi, et il devait recevoir sa part légale des profits de la course

28. Une fois les luttes civiles apaisées en 1492, les trois villes côtières se rapprochèrent et

formèrent bientôt une entente politique et économique, dite des Trois Villes Maritimes de l'Ouest

II. L'ESSOR DU CONVOI 'DE LA PÊCHE.

Pendant les vingt premières années du XVI^e siècle, la sécurité sur mer fut assez stable et la vigilance de l'amirauté assez ferme pour que les villes maritimes flamandes n'eussent plus à recourir au convoi de la pêche. La nécessité s'en fit toutefois sentir de nouveau après le couronnement de Charles-Quint, quand la guerre eut éclaté entre la France et l'Empire. Bien qu'elle ait pu, en 1521, mobiliser une flotte de guerre de dix vaisseaux, l'amirauté ne resta pas à la hauteur de sa tâche. Les villes côtières furent donc obligées d'équiper elles-mêmes quelques navires convoyeurs. En 1522, elles obtinrent des États de Flandre la permission d'armer six bâtiments, dont deux le furent par la ville de Dunkerque. Les frais furent couverts par une subvention et par un impôt qu'elles furent autorisées à lever sur le hareng caqué que débarquaient les pêcheurs. La mission d'escorte de ces six bateaux se poursuivit en 1523, tandis que, l'année suivante, leur nombre, était réduit à quatre, dont un au moins qu'avait équipé Dunkerque. Après la défaite de François Ier devant Pavie, une trêve générale, conclue en juillet 1525, rendit inutile l'escorte de la pêche et permit la démobilisation des vaisseaux convoyeurs. Les trois villes côtières obtinrent néanmoins de l'Empereur la permission de lever l'impôt sur le hareng jusqu'à la liquidation complète de l'affaire. Une nouvelle alerte intervint en 1528, lorsque se rallumèrent pendant quelques mois les hostilités entre la France et l'Empire ; c'est alors que des navires convoyeurs, armés par les États de Flandre, furent placés sous l'autorité du capitaine Gérard Van Meckeren, bourgeois de Bergues-SaintWinnoc.

En 1536, lorsque s'ouvrit le troisième conflit entre François Ier et Charles-Quint, les États de Flandre équipèrent d'abord deux bateaux de guerre, puis, ceux-ci ayant été endommagés par les Anglais, quatre autres navires l'année suivante, dont deux furent armés et cédés par la ville de Dunkerque. Après avoir fait quelques prises sur des Français de Dieppe et des marchands de Campen, port du Zuyderzee, cette flottille fut démobilisée à la fin de 1517, ensuite à la trêve de Bomy.

L'armistice fut de brève durée. Dès 1540, en vue de la reprise des hostilités, l'Empereur réorganisa l'amirauté pour en faire un véritable instrument maritime, militaire et judiciaire au service de l'État.

La vice-amirauté de Flandre ayant été fixée à Dunkerque, les Dunkerquois purent désormais armer des vaisseaux de guerre pour leur propre compte et se livrer à la course. Une fois la paix rompue avec la France en 1542, la gouvernante des Pays-Bas, Marie de Hongrie, ordonna aux États de Flandre de subventionner l'équipement de cinq navires d'escorte. L'un d'eux, le *Serpent*, construit par la ville de Dunkerque, poursuivit avec deux autres bateaux de la flottille le convoi de la petite pêche pendant l'hiver 1542-1543. Cinq navires convoyeurs furent à nouveau envoyés par les États de Flandre pendant la harengaison de 1543, dont le *Serpent* et l'*Aigle*, qui avaient été équipés par Dunkerque. Les habitants de cette ville avaient en outre armé à leur compte le *Hazewind* (Lévrier), avec lequel ils prirent pendant l'été, le *Cerf-volant* de Dieppe. Cette prise, rachetée par les États de Flandre, servit l'hiver suivant, en compagnie du *Hazewind* et de trois bâtiments, au convoi de la petite pêche. En 1544, les États de Flandre maintinrent le même nombre de navires de guerre, et le convoi de la grande pêche fut partiellement subventionné par les villes, qui reçurent l'autorisation de lever un impôt sur le hareng débarqué, caqué ou frais, au taux de cinq escalins par lest : la taxe produisit 4681. 16 s. 7 d. gros à Dunkerque, contre 1521. 16 s. 2 d. gr. à Nieuport et 2241. 11 s. 7 d. gr. à Ostende, ce qui correspond à 1.875 lests de hareng débarqués dans le premier port, contre un total de 1.509 lests dans les deux autres ; ces chiffres en disent long sur la prospérité de la pêche et du convoi

à Dunkerque au milieu du XVI^e siècle. Mais les Dunkerquois en profitèrent pour se livrer à la course avec leurs vaisseaux de guerre, et faire des prises sur les Dieppois, prises dont leurs échevins rendirent compte en septembre 1544 à Nieuport devant les délégués des Trois Villes Maritimes. En juin 1545 enfin, après la conclusion de la paix, de nouveaux pourparlers s'ouvrirent entre les villes et le vice-amiral, Bourbourg, en vue d'assurer la sécurité de la grande pêche ; car la flotte ayant été démobilisée, la plupart des bateaux convoyeurs, dont le Serpent, avaient été vendus.

De nouvelles difficultés surgirent en 1547, quand l'Écosse eut déclaré la guerre à l'Angleterre. Dès lors menacée par les pirates britanniques, la pêche dans les eaux écossaises de la mer du Nord devint impossible. Pour les préserver des attaques des Écossais, l'Empereur défendit aux pêcheurs d'appareiller avant le 1^{er} septembre, date après laquelle on put encore pêcher dans la partie méridionale de la mer du Nord. Il ordonna aussi à l'amirauté d'équiper une flotte de guerre, à laquelle les villes maritimes durent contribuer en payant une taxe sur le hareng débarqué et en armant leurs propres navires d'escorte. C'est ainsi que Nieuport et Ostende armèrent chacune un vaisseau, et Dunkerque, comme de coutume, probablement deux. Tel est du moins le nombre qu'on trouva l'année suivante, la ville ayant successivement lancé l'Aigle pour son propre compte, et le Dragon pour celui du gouverneur d'Artois et de Flandre, Adrien de Croy, comte de Roeulx. En 1549, la flotte impériale, comptant huit vaisseaux, fut placée sous le commandement de Gérard van Meckeren, qui croisa dans la mer du Nord tant pour faire la course que pour escorter les bateaux de pêche. On voit en 1550 le surintendant de la marine, le nieupoitais Scepperus, s'occuper personnellement de la flotte et donner ses ordres à Van Meckeren, qui prit la mer en juillet avec sept bateaux. Il s'y ajoutait toujours d'autres" bateaux armés par Dunkerque et les villes maritimes pour le convoi de la pêche. Les pirateries cessèrent quand Charles-Quint fit sa paix avec l'Écosse.

Mais les hostilités reprirent avec la France en 1551. L'Empereur résolut de maintenir sa flotte de guerre et d'y faire contribuer toutes les villes côtières de Flandre, Zélande et Hollande. Cette fois, pourtant, les villes maritimes montrèrent leur mauvaise volonté en ne voulant équiper que trois navires convoyeurs, et en refusant d'acquitter l'impôt qu'on leur avait imposé sur le hareng. Néanmoins, l'amiral ayant pu rassembler dans l'hiver de 1551-1552 une flottille de treize unités, les villes maritimes acceptèrent ses propositions en 1552 et armèrent les vaisseaux exigés d'elles, contre une subvention de 12 000 florins et l'autorisation de lever une taxe sur le hareng débarqué. Dunkerque contribua à cette oeuvre en lançant la Lévrière et le Cerf-volant et Nieuport, deux navires de guerre pour l'escorte des pêcheurs. Le surintendant de la marine et l'amirauté purent ainsi rassembler dix-huit vaisseaux qui firent quelques prises; mais le Cerf-volant se laissa capturer par l'ennemi. De nouveau, le convoi de la petite pêche, pour la campagne 1552-1553, fut assuré par trois bateaux qu'armèrent et équipèrent les villes maritimes, indemnisées d'un subside de 5 000 florins. En 1553, ce furent vingt vaisseaux de guerre qui escortèrent une flotte de pêche de 140 buysses, tandis que les navires de convoi dunkerquois, l'Aigle et la Lévrière, capturaient plusieurs bateaux français et les ramenaient au port. Dunkerque avait en outre armé des navires de guerre, dont l'Hirondelle, vaisseau du commandant des forces navales, Van Meckeren, lequel, devenu vice- amiral en décembre 1553, eut l'année suivante quatorze navires sous ses ordres et effectua cinquante-huit prises. En 1555 encore, la flotte des buysses 600 unités fut protégée par dix-huit convoyeurs : les Français, avec vingt-huit navires, tentèrent une attaque infructueuse, une tempête ayant dispersé les deux flottes. Finalement, au début de 1556, une trêve, conclue après l'abdication de Charles-Quint entre Philippe II et Henri II de France, permit l'abandon du convoi de la pêche.

Pourtant, quand s'ouvrit en 1557 la sixième et dernière guerre entre l'Espagne et la France, les villes maritimes équipèrent aussitôt de nouveaux navires de convoi qui furent, l'année

suiuante, incorporés dans la flotte royale, forte en tout de vingt vaisseaux .La ville de Dunkerque, avec ses deux bateaux de convoi, n'en tomba pas moins aux mains des Français en 1558, et ses pêcheurs se retirèrent à Nieuport; et si la ville, délivrée par les Espagnols, put accueillir le retour de ses habitants, en 1559, les bateaux de pêche dunkerquois durent, l'année suivante, se ranger sous l'escorte du navire de guerre nieupoitois; la guerre était alors terminée avec la France, mais son alliée l'Écosse se livrait encore à la course contre les pêcheurs flamands

III. LE DÉCLIN DU CONVOI DE LA PÊCHE.

Dunkerque se rétablit tant bien que mal du désastre de 1558. Sa pêche prit même, pendant quelques années, un tel essor que la production, en 1566, atteignit un total de 33 600 barils de hareng caqué et que, malgré les pirateries des Anglais, le convoi des bateaux de pêche fut temporairement délaissé. En mars 1568, toutefois, c'est-à-dire au moment où la guerre entre l'Espagne et l'Angleterre fut sur le point d'éclater, de longs pourparlers s'engagèrent entre le vice-amiral Antoine de Bourgogne-Wakken et les provinces maritimes ; en fin de compte les Flamands, faute d'entente avec les Hollandais, effectuèrent la pêche sans escorte. La confusion empira l'année suivante : Dunkerque et Ostende proposèrent à Nieuport, qui refusa, d'armer en commun quelques navires de convoi. Aussi, sans attendre le concours de Nieuport, les deux autres villes lancèrent-elles chacune, en 1570, un vaisseau d'escorte, obtenant du gouvernement l'autorisation de lever un impôt sur le hareng. En 1571 enfin, les trois villes s'accordèrent pour armer de concert trois bâtiments de guerre.

Malgré l'éclaircissement de la situation internationale, un nouveau danger, plus grave que les hostilités entre Anglais et Espagnols, apparut bientôt : le 1^{er} avril 1572, les Gueux de Mer, rebelles néerlandais, chassés par la reine Élisabeth des ports d'Angleterre, s'emparèrent du port hollandais de la Brielle et, de là, commencèrent la guerre contre les Espagnols et les Flamands, restés fidèles à Philippe II. La question du convoi se posa dès le 16 avril, à la réunion des États de Flandre, sans qu'on pût toutefois parvenir à une organisation effective ". Pourtant, les pêcheurs dunkerquois, d'ailleurs réduits à sept équipages, osèrent encore s'aventurer sur mer et, à défaut de harengaison, faire quelques prises sur les pirates. Mais la grande pêche dans la mer du Nord devenant impossible, il ne leur resta plus que la petite pêche dans le Pas de Calais, et encore y furent-ils constamment attaqués par les corsaires hollandais, surtout ceux de Flessingue. En 1573, en un suprême effort, les Dunkerquois armèrent à leur compte le Hazewind (Lévrier) pour le convoi de la pêche, avec Cornille Wieux comme capitaine et Antoine Bard pour maître. Néanmoins, telle était la peur- des pêcheurs qu'ils n'osèrent se rendre sur les lieux de pêche et que le bateau de convoi dut regagner son port d'attache. L'année suivante, les pêcheurs flamands, bien que tous rangés sous l'escorte du navire de guerre dunkerquois, furent implacablement pourchassés par les pirates néerlandais. La flotte royale ou armada de sept navires, que la vice-amirauté rassembla à Dunkerque en 1575, ne leur fut pas d'un plus grand secours, car elle ne sortit que pour se réfugier dans les ports de la côte. Seul le corsaire anglais Guillaume Cotton, qui avait reçu du gouverneur espagnol, Don Luis de Requesens, des lettres de marque, donna la chasse aux rebelles et ramena de nombreuses prises à Dunkerque et à Nieuport.

La pêche devint de nouveau possible en 1576, quand les XVII Provinces eurent conclu la fameuse Pacification de Gand et quand les États Généraux se furent accordés pour établir à Dunkerque un Conseil ou Cour d'Amirauté. Dès 1579, pourtant, la sécession des provinces du Nord rendit de nouveau nécessaire la protection de la pêche. Les villes maritimes flamandes, qui s'étaient prononcées pour les rebelles, résolurent en 1580 d'utiliser à cette fin deux navires de guerre équipés par Dunkerque. Mais Dunkerque,

comme Nieuport, tomba en 1583 aux mains du nouveau gouverneur espagnol, Alexandre Farnèse, tandis qu'Ostende restait au pouvoir des rebelles. Et si Farnèse laissa subsister à Dunkerque le Conseil d'Amirauté, ce fut pour en faire un instrument de guerre, d'abord contre les insurgés néerlandais, ensuite contre l'Angleterre. Les Hollandais n'en restèrent pas moins maîtres des terrains de pêche dans la mer du Nord, et le désastre de l'Invisible Armada (1588) marqua, pour Dunkerque, la fin du convoi de la pêche.

Pendant cent cinquante ans, les Dunkerquois s'étaient efforcés, d'abord suivant les nécessités, ensuite presque annuellement, de convoier leurs pêcheurs en équipant un ou plusieurs navires de guerre, qui s'étaient également adonnés, à l'occasion, à la course. Bien que ces bateaux eussent souvent été incorporés dans la flotte des États de Flandre ou dans celle de l'amirauté impériale ou royale, les Dunkerquois avaient pourtant conservé, comme les autres villes maritimes, le contrôle et la gestion de leur force navale. Ainsi, au cours des générations, s'étaient formés des pêcheurs intrépides et de vaillants capitaines, forts d'une tradition maritime et militaire qui survécut au convoi de la pêche. Après la libération d'Ostende (1604) et le trêve de Douze ans (1609- 1621), apparut une nouvelle génération de marins dunkerquois, désormais entièrement adonnés à la guerre de course, aux dépens de ceux qui leur avaient enlevé la grande pêche. Telle est l'origine de l'épopée maritime dont l'apogée devait être atteinte sous Jean Bart. .

Roger VEGRYSE.

Inséré 22/03/17 DOSSIER Enlevé 22/04/17

ECDIS laid bare

One of the major problems with ECDIS is that today there are some 38 manufacturers producing systems with no standards.

Many of the systems are totally different in how the displays are shown and what level of knowledge is required to operate them.



At a seminar organised by ECDIS Ltd, managing director Mark Broster explained that due to the influx of suppliers, by 2010 it had become evident that type specific training had become more important than generic training

ECDIS Ltd offers type specific training at its Hampshire UK headquarters as well as worldwide.

in the company's training portfolio, mainly due to the IMO mandate.

Broster had started the company a year before seeing a niche in the market for ECDIS training.

In 2011, mobile training was introduced whereby the company would offer its service wherever it was needed worldwide and today very little is conducted in the UK, partly due to the decline in the number of UK flag vessels. The vast majority of training is now conducted overseas.

This year, ECDIS Ltd is looking at computer based training (CBT) methods, but Broster said that the company was not too comfortable with this type of training just yet.



In general, the technology to train navigators, such as the use of simulators, is becoming much cheaper, as are the ECDIS and ENC's themselves, as the industry embraces the new technology. For example, an ECDIS can cost between €7,000 and €20,000 per unit, while ENC's have come down significantly from

around €22 per cell while the cost of sending ENC's and other information to vessels has also reduced dramatically on the back of VSAT and Fleetbroadband.

Broster warned that the use of ECDIS breeds laziness as many navigators copy routes when voyage planning or just download plans from the office. Not all the ECDIS are intuitive with navigators having to drag certain information out of some systems, which is often not easy to find.

The IMO has advised on four steps as to how to reduce groundings and collisions through route planning on an ECDIS. Basically this is -

- Appraisal- Gathering of information.
- Planning - Route creation and checking (signing off a chart).
- Execution - Interpretation.
- Monitoring - Cross checking.

Broster said that grounding principles have not changed by using an ECDIS. One of the problems is that despite being introduced as long ago as 1987, the ECDIS will only show what is dangerous for you when checking a route. It will not take into account the most practical route when voyage planning or the environmental conditions that could be faced en route. He asked; "Have the supporting appraisals been introduced into an ECDIS?" He showed an example of a safety contour but said this was only for use in coastal waters.

"Can you show an inspector how to insert a pencil alarm on an ECDIS? They all have this additional function, but some are better than others to understand," he said. "Has the system been designed by software engineers or navigators?"

Assisted collisions

He said that groundings were becoming less of a problem with an ECDIS, however, collisions were more likely, as everyone uses the same sea lanes as shown in the system going back to the comment about the most direct route. "The system can work if it is set up properly," he stressed.

Turning to the threat of Port State Control detentions- ECDIS Ltd is currently training MCA and OCIMF inspectors, among others. There are instances where an ECDIS is no longer an ECDIS with the wrong ENCs inserted. Broster said that some systems give no indication as to which ENC is being used at a particular time. "Once again no standards are in place," he said.

Seafarers need to be able to prove that chart corrections have been included to PSC inspectors. With the new S-52 version 4 IHO standard, will the system be able to tell a user that chart corrections have been included? The IMO has given the new version another year - to 2017 - before it is mandated on a new ECDIS, as some systems won't support it. The UKHO advised that from August, 2015, the new edition of S-52 will be the reference for the type approval of new ECDIS. Existing ECDIS will have to be now upgraded to the latest Presentation Library by August, 2017.

It is worth noting that the IMO stated in Circ.266/rev1 'ECDIS that is not updated for the latest version of IHO Standards may not meet the chart carriage requirements as set out in SOLAS', the UKHO warned.

Broster also warned that since about 2013, PSC had been and still is taking more of an interest in the use of ECDIS/ENCs. In response, ECDIS Ltd started a global PSC course in 2014, which is becoming more popular with organisations and administrations.

Today most countries have different ENC standards while before most people followed the UKHO. Temporary and Preliminary (T&P) ENCs might or might not have been highlighted in the Admiralty Information Overlay (AIO) system on an ECDIS. "Some don't have it and if they don't have an AIO, then navigators won't know what changes were made to the ENCs," Broster said. "The navigators will have to interrogate each ENC cell individually." The AIO can be switched on or off as necessary, he advised.

He asked; "Do we have the capacity to take in several overlays on an ECDIS?" He thought operating an ECDIS is sometimes more of a generation problem in that today's younger generation were used to mobile devices with apps, etc, while the older navigators were more used to looking out of the window and using paper charts.

Trials are also underway to gauge how easy it is to mount a cyber attack on navigational software at the company's Hampshire, UK headquarters. Broster warned of the dangers of putting a voyage plan on a USB stick, which is then inserted into an ECDIS and also of third party information downloads. ECDIS Ltd is currently compiling a paper on the subject. Malware could close down a navigation system or cause a complete blackout. "Should we be concerned?" Broster asked.

Inspectors course

As mentioned above, fast becoming one of its most popular courses, ECDIS Ltd recently welcomed the 400th student to attend its Inspectors Course.

This course has evolved over the last five years to be exactly what the inspector needs, namely relevant questions to ask, and reasonable expectations from the bridge teams on the practical understanding of their navigation system, the company said.

It aims to give the inspector the right level of understanding of the minimum standard expected over all 38 ECDIS manufacturers and practical questions to ask the team ensuring the ship can safely use its ECDIS, regardless of what certificates are being held.

It was recently summarised by Harry Williams, an inspector during an OCIMF course, as "The best practical training course relating to the job I have ever attended."

Broster commented "Our key focus on the Inspectors course was to pro-actively help the industry learn what specifics to look for when dealing with observations, detentions and recent groundings that could have been avoided. We have seen considerable take-up from all sectors of the industry as they have seen the true potential in this course as a means of helping mitigate risk"

ECDIS Ltd now offers 30 STCW courses and has a wide portfolio of courses, ranging from deck to security, The company has a growing client base of 150 large commercial shipping companies, governments and military clients worldwide.

Broster advised those involved in the operation of an ECDIS to visit www.ecdisregs.com where comprehensive lists contain various information on the manufacturers, rules and regulations pertaining to systems operations.

The Safety Management System (SMS) manual has around 500 pages so he advised the use of a flip chart outlining the salient points, which could be placed next to an ECDIS with page references to the manual. About a dozen or so procedures could also be housed near the ECDIS.

Of the 38 manufacturers, in a few years we will probably be left with just six or seven, Broster said.

Inséré 24/03/17 NEWS NOUVELLES NIEUWS Enlevé 24/04/17

Serious concern raised over available fuel data ahead of MEPC 70

BIMCO has voiced serious concerns about some of the official data that the MEPC will use to determine the implementation date of the 0.5% global sulphur cap.

In the organisation's view, the official IMO study, which assessed the relevant availability of fuel oil, has failed to fully address the IMO's terms of reference in several critical areas:

- On fuel oil quality. A significant amount of the fuel oil that the IMO study concludes will be available for marine use is unsafe to store and use on board ships.
- On how an assessed shortage of sulphur removal capacity in refineries will be resolved so that capacity would be in place by 2020.
- The study fails to model the disruption that an overnight introduction of the global cap (from 31st December, 2019) would cause.

As a result, BIMCO said that it was not possible to determine whether the global refining industry will have the capacity to produce enough marine fuel by 2020. BIMCO also raised

concerns that the supply of fuel to other sectors of the global economy could face major disruption if the scenario is not addressed beforehand.

BIMCO, among others, have funded an independent supplementary study (carried out by EnSys and Navigistics) to assess the availability of marine fuel, which addresses all the above issues.

This study concluded that it is unlikely that there will be sufficient low sulphur fuel available in 2020, while maintaining uninterrupted supply of fuel to all other sectors of the global economy.

Lars Robert Pedersen, BIMCO deputy secretary general, said: "It is clear that the IMO study is flawed, meaning it is not possible to determine from the study that there would be sufficient fuel available in 2020. On that basis, our opinion is that it would be irresponsible for IMO to make the decision to go for 2020 at MEPC 70 in October.

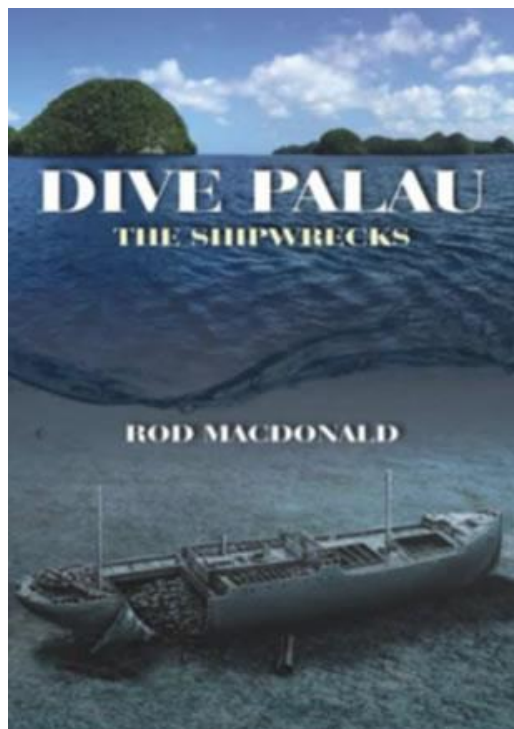
"There is clearly a need for additional analysis to ensure the supply chain for global trade is not seriously disrupted and developing nations are not hit hard by a lack of affordable energy.

"This is not about the cost of low sulphur fuel for ships – that has long been known. We know that the shipping industry will buy the fuel they need. But if it is in short supply, the cost will rise not just for shipping but for all users of the fuel. This will price those in poorer economies out of the market.

"It's a complex issue – but the difficulties in ensuring sufficient refinery capacity and the disruption caused by an overnight introduction have to be thoroughly taken into account," he concluded.

Inséré 24/03/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 24/04/17

"Dive Palau. The Shipwrecks"



BOEKBESPREKING By : Frank NEYTS

Whittles Publishing recently released a new maritime title, "**Dive Palau. The Shipwrecks**", written by **Rod Macdonald**. Recounted with his usual level of meticulous historical research, Rod weaves an easily readable account of the build-up to and implementation of Operation Desecrate 1 – the raid undertaken to destroy Japanese ships and aircraft in the lagoons of Palau. He uses his intimate knowledge of shipwrecks to reveal in glorious detail each of the 20 major Japanese WWII shipwrecks lying at the bottom of the Palauan lagoons today. On 30th March, 1944, Palau was neutralized as a Japanese naval and air base when successive group strikes of torpedo bombers and dive-bombers swept over the lagoon, sinking the shipping and destroying the airfields in a repeat of the same Task Force 58 raid, Operation Hailstone, on Truk Lagoon 1,000 miles to the east just six weeks earlier. Today, 20 major Japanese WWII shipwrecks lie in the beautiful clear waters of the tropical paradise of Palau. A number of long-

lost wrecks have recently been relocated including a Japanese freighter filled with depth charges and Army helmets. This was found in 1989 and after painstaking research Rod reveals her identity for the first time. Each wreck is covered in detail and is supported by underwater photography and by fabulous illustrations by renowned artist Rob Ward. The shipwrecks of Palau are now revealed. "**Dive Palau**" (ISBN 978-1-84995-170-8) is issued as a hardback. The book counts 303 pages and costs £40.00 or \$44.95. 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, www.whittlespublishing.com.

Inséré 26/03/17 DOSSIER Enlevé 26/04/17

Tankers challenged by US regulatory environment

With tougher emission standards and a projected increase in US tanker traffic, engine management issues will be an increasing challenge for tanker operators.*

It's been 16 months since vessels sailing within ECAs worldwide have had to burn fuel with a sulphur content of 0.1% or less. More recently, vessels sailing within the North American and US Caribbean Sea ECA-NOx areas (NECAs), whose keels have been laid on or after 1st January, 2016 – in essence all newbuilds – have been subject to Tier III NOx emission limits. The number of tankers needing to comply with these regulations is on the rise.

We understand that changing oil flows, with an increasing amount of oil being shipped from West Africa to US refineries, and the end of the US ban on exporting crude (which came into effect on 18th December, 2015) means that tanker movements in US waters are projected to increase in the coming years.

Shipbrokers are expecting an 8:1 ratio of newbuilding tankers to tankers being scrapped this year.

Jones Act tankers will be among the newbuildings, and will sail mainly in US waters. The trading patterns of many other new tankers will take them in and out of US waters on a regular basis. The operators of these new tankers will have to comply with SOx, NOx and EPA VGP regulations at all times.

SOx and NOx regulations present a particular challenge to marine engineers, who will have to operate their vessels' modern, demanding 2- stroke engines in compliance with these regulations. Currently, vessels entering and exiting ECAs have to carry several lubricants to enable safe engine operation with high sulphur heavy fuel oil and 0.1% sulphur distillates.

The NOx emission limit constitutes an 80% reduction of current levels of emission permitted outside of NECA zones. This reduction can only be achieved by using NOx reducing technologies – primarily selective catalytic reduction (SCR) systems – as there is no form of marine diesel oil with inherent properties that emits NOx within the emission limits upon combustion.

The composition of conventional high BN lubricants that mainly use calcium carbonate basic chemistry means that if they are used in conjunction with low sulphur fuel and there is little sulphuric acid to neutralise, build-up of CaCO₃ deposits can occur. This build-up, along with other by-products of combustion, can cause breakdown of engine cylinders' oil films and rapid engine wear. In addition, SCRs can potentially become clogged, along with other newly developed components of modern 2- stroke engines.

A low BN lubricant can be used to help solve this situation, but this involves changing lubricant at the same time as changing fuel and poses a particular risk when exiting an ECA. Managing several lubricants for a single vessel creates additional process and workload for its crew and shore-based management.

New lubricant

To solve these problems and dispose of the need for ships to carry several types of lubricant, Total Lubmarine has developed and is in the advanced stages of testing a new lubricant, Talusia Optima, which uses ash free neutralising molecules chemistry (ANM), to efficiently control CaCO₃ deposits when a low sulphur fuel is being used.

Talusia Optima is a BN100 lubricant designed to lubricate the most modern Tier III 2- stroke engines. It can be used in conjunction with fuels ranging from 0.1%-3.5% sulphur content. In the future, if a deepsea vessel uses Talusia Optima, it will not need to change lubricant when sailing in and out of ECAs and NECAs.

The pending global sulphur cap, which could come into force in either 2020 or 2025, and the focus of OEMs on engine efficiency make the continuing development of flexible, high neutralising potential lubricants essential, to enable straightforward engine operation using a wide range of fuels. ANM chemistry has the ability to facilitate this development in a way that conventional cylinder lubrication chemistry cannot.

While Talusia Optima undergoes the final rounds of development and testing, Total Lubmarine would encourage the use of its Tech'Care iron test kit to help crews manage the use of several lubricants at once.

The portable test kit makes it possible for a ship's crew to quickly and accurately measure iron content in drain oil, allowing for effective feed-rate optimisation and huge cost saving. It can also save up to five hours when testing an average six cylinder engine, compared to other equipment currently available on the market.

Regulation and the design of modern ship engines are certainly complicating the business of shipping.

*This article was written by Serge Dal Farra, global marketing manager, Total Lubmarine.

Inséré 28/03/17 NEWS NOUVELLES NIEUWS Enlevé 28/04/17

Preparing For The MRV Regulation

The MRV (Monitoring, Reporting and Verification) regulation aims to quantify and reduce CO₂ emissions from shipping and will create a new kind of benchmarking system in Europe. DNV GL has prepared an overview of how MRV will affect the maritime industry and what shipping companies need to do to achieve compliance. This is an update of the T&R News, No. 19, 2015.

The regulation in a nutshell

The European Commission (EC) is bringing emissions from shipping into its 2009 climate and energy package. MRV is designed to progressively integrate maritime emissions into the EU's policy for reducing domestic greenhouse gas emissions (EU regulation 2015/757). MRV requires ship owners and operators to annually monitor, report and verify CO2 emissions for vessels larger than 5,000 GT and which call at any EU port. The results will be published on a regular basis. Entered into force on 1 July 2015, the regulation will become fully effective on 1 January 2018. Shipping companies will need to prepare a monitoring plan by 31 August 2017 at the latest for each of their ships that falls under the jurisdiction of the regulation. They will have to monitor and report the verified amount of CO2 emitted by their vessels on voyages to, from and between EU ports and will also be required to provide information on energy efficiency parameters. Data collection on a per-voyage basis will commence on 1 January 2018. Once the data is verified by a third-party organization and sent to a central database, presumably managed by the European Maritime Safety Agency (EMSA), the aggregated ship emission and efficiency data will be published by the European Commission by 30 June 2019 and then every consecutive year.

Timeline

31 August 2017 – Companies are to submit ship-specific monitoring plans to verifiers for approval

1 January 2018 – Per-voyage monitoring to start

30 April 2019 – Verified annual emission reports submitted to the EC

30 June 2019 – Emission data made publicly available by the EC. This cycle will then repeat for subsequent years.

Monitoring and reporting

Ship owners will have to monitor the following parameters on a per-voyage basis:

- Port of departure and port of arrival, including the date and hour of departure and arrival
- Amount and emission factor for each type of fuel consumed in total CO2 emitted
- Distance travelled
- Time spent at sea
- Cargo carried
- Transport work

In addition to the companies reporting annually aggregated figures for the parameters, the data is to be used to calculate and report average energy efficiency. The basis for the calculation of CO2 emissions will be the fuel consumption for voyages starting or terminating at any EU port. Fuel consumption shall be determined and calculated using one of the following methods:

- Bunker Delivery Note (BDN) and periodic stock takes of fuel tanks
- Bunker fuel tank monitoring on board
- Flow meters for applicable combustion processes
- Direct CO2 emission measurements

Verification

Accredited verifiers will have three key tasks:

1. To verify ship-specific monitoring plans (completeness, accuracy, relevance and conformity)
2. To verify that the annual ship-specific emission reports comply with the monitoring plans

3. To verify that the figures contained in the annual ship-specific emission reports are accurate. Presently, no companies have been granted accreditation, as criteria remain under development by the EC. DNV GL, along with other companies, is in the process of becoming an accredited verifier for the EU MRV regulation.

Outstanding issues

At the end of July, the EU published the legal documents, i.e. implementing and delegated acts for the public hearing process. These documents contain most of the practical details necessary for the regulation to work. They include, for example, the content of the electronic templates for monitoring plans and emission reports, and practical information on implementation that vessels and verifiers will have to fulfil.

Final versions are expected to be published towards the end of the year. You will find updated information on our EU-MRV webpages. As the legal documents do not cover all practicalities, the EC will also work on additional guidelines (within the ESSF) to clarify the remaining issues in the period up to summer 2017. Industry stakeholders, including DNV GL, have been providing feedback to the EC through the European Sustainable Ship-ping Forum (ESSF) and will continue to do so as the guidelines are developed.

What about the IMO?

This spring the IMO agreed to implement a global system for fuel consumption data that will provide global CO2 emissions data. Monitoring and reporting on a per-ship basis is expected to start on 1 January 2019. While detailed technical development is still ongoing, the system and the date of its entry into force is expected to be agreed to in October of this year.

The IMO system has many similarities to the EU system and may trigger an EU review of the MRV regulation, conceivably leading to changes aimed at aligning the EU MRV with the IMO systems. This process is politically complicated and will take time; we expect to see both systems operating in parallel, at least for some years. Recommended actions for our customers. The practical impact of the MRV regulation on owners and operators is becoming clearer with the publication of the EU legal documents. However, some issues are not yet fully clear and will likely not be so before summer 2017. Nevertheless, it would be advisable for ship owners and operators to prepare for MRV ahead of time and start considering how to best fulfil the forthcoming monitoring and reporting obligations for their own ship as well as their shore systems and routines. Steps such as developing the mandated monitoring plan (due at the end of August 2017), as well as examining how to best collect, aggregate and report fuel consumption and transport work data, are particularly important.

Source: DNV GL

Inséré 30 /03/17 HISTORIEK HISTORIQUE HISTORIC Enlevé 30/04/17

Les Ancêtres De Notre Force Navale (partie I)

LA MARINE ROYALE

On ignore généralement qu'un des grands soucis de notre premier Roi fut de créer, au-delà des mers, des débouchés pour notre industrie qui, sous le régime hollandais, avait compté d'importants clients aux Indes orientales.

La révolution de 1830 nous avait privés de cet exutoire commercial; en outre, nos anciens frères du Nord avaient gardé pour eux la flotte de guerre pourtant constituée à frais communs.

Les efforts de Léopold I- en vue de relever notre prospérité furent persévérants; s'ils n'atteignirent pas des résultats notoires, c'est à cause de l'incompréhension des timorés; ils eurent cependant le mérite d'aiguiller les vues de l'illustre successeur du Trône qui, malgré les plus vives oppositions, devait nous doter d'un vaste empire colonial que nous envient maintes grandes puissances.

Quoi qu'il en fût, notre premier Souverain, pour réaliser le plan économique qu'il avait conçu, usa largement de notre Marine royale : bien que très modeste, elle rendit les plus grands services; ceux-ci furent malheureusement toujours l'objet de la plus ingrate indifférence et sont depuis longtemps tombés dans l'oubli. Ecoutez la brève niaise courageuse histoire de nos marins de jadis et de nos petits « sabots »; ils méritent que nous saluions leur mémoire : ils furent de bons, de loyaux, de vaillants serviteurs.

* * *

L'idée de constituer une marine de guerre germa, dès le début de notre insurrection, dans des cerveaux entreprenants et avisés.

L'héroïque ruée de nos pères, à peine armés, vêtus de blouses et presque dépourvus de cartouches, avait rejeté les troupes du roi Guillaume au-delà des frontières. Seul, le général Chassé, ce vieux soldat de l'Empire qui avait gagné naguère le glorieux surnom de « colonel baïonnette », s'était accroché dans la citadelle d'Anvers après avoir fait pilonner longuement la ville par ses obusiers. L'Escaut était toujours tenu par une escadre hollandaise qui, croisant également sur nos côtes, entravait toute activité commerciale.

Cette intolérable situation provoqua de vives réactions : d'aucuns proposèrent de nettoyer notre grand fleuve en y lançant, de nuit, des brûlots qu'on aurait fait partir de Boom, avec la marée; d'autres offrirent d'armer des corsaires : les traditions populaires avaient conservé le souvenir de ces hardis écumeurs de mer ostendais qui cueillirent des brassées de lauriers pendant les longues guerres d'autrefois.

Le Gouvernement provisoire, se trouvant devant des caisses vides et de lourds problèmes à résoudre, n'osa se prononcer. Cependant, à la fin du mois de janvier 1831, on ordonna la construction de deux brigantins de 25 mètres de long et armés chacun de six canons : « Le Congrès » et « Les Quatre Journées ». Mais, par manque d'expérience, ils furent mal construits et ne purent jamais prendre la mer : on finit par les vendre, comme bois à brûler, en 1842 et en 1845.

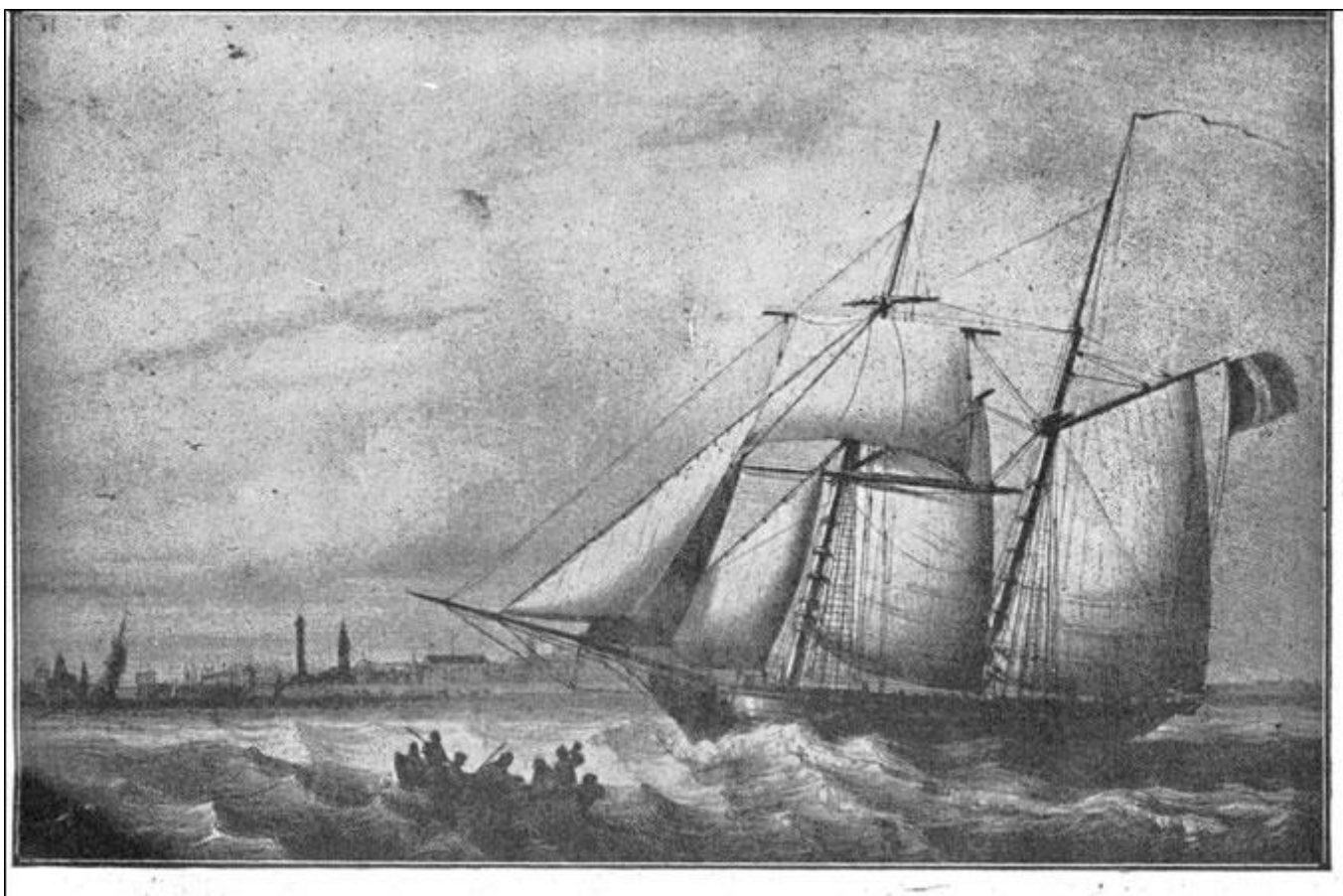
Le 7 juin 1831, le régent Surlet de Chokier, voulant renforcer la défense maritime de la Métropole, empêcher la fraude et protéger la douane, arrêta encore la construction de quatre canonnières-goëlettes portant chacune quatre canons c'étaient presque des barquettes. Et que de lenteur ne mit-on pas dans l'achèvement de ces coquilles de noix dont l'adversaire se moqua agréablement en leur assignant comme champ d'action le grand bassin du parc de Bruxelles !

Le corps de marine fut péniblement recruté : les Belges avaient été, sous le régime hollandais, systématiquement écartés des cadres de la marine comme de ceux de l'artillerie et du génie. Néanmoins, les officiers que l'on commissionna avaient de brillants états de service et eussent été capables de donner de l'impulsion à l'embryon si mal venu. Malheureusement, la représentation du pays ne comprit pas l'utilité d'une marine militaire.

* * *

Les Français avaient été chargés par les grandes puissances (décembre 1832) d'assiéger la citadelle d'Anvers. Après sa capitulation, nos officiers de marine allèrent quérir au fond de l'Escaut une dizaine de chaloupes canonnières hollandaises sabordées par le commandant Koopman qui n'avait pas voulu se laisser comprendre dans la capitulation. C'est avec ce bric-à-brac radoubé à grand 'peine que nos premiers marins gardèrent notre grande artère fluviale jusqu'à la fin des hostilités avec Guillaume I- (1839).

Cependant, en 1833, le personnel de la « flotte » comptait cinq cents hommes; il protégeait la pêche au hareng (activité tombée en désuétude et que le Roi voulait ranimer) ; un vieux « sabot », cutter de trente tonneaux et dénommé « aviso », monté par nos aspirants qui y faisaient leur apprentissage, se rendait régulièrement aux îles Feroë et aux îles Shetland; le cutter cumulait plusieurs fonctions : il servait également d'infirmerie et de cachot aux pêcheurs malades ou indisciplinés.



Dès 1834, sous l'influence éclairée du Roi, toujours soucieux de faire connaître nos produits au loin et de sortir ainsi notre industrie du marasme, des équipages entretenus aux frais de l'État furent prêtés à des navires de commerce; c'est ainsi qu'on vit le sloop « L'Eclair », d'Anvers, se rendre à Alger, et le trois-mâts « Le Robuste », de Bruges, cingler vers l'Égypte; ce dernier bâtiment se perdit devant Alger au cours d'une tempête persistante : nos officiers et nos matelots suscitèrent l'admiration des populations pendant ce tragique événement.

En 1835, le brig bruxellois « La Caroline » alla à Rio-de-Janeiro dans les mêmes conditions, tandis que « Le Météore », d'Anvers, tenta d'atteindre Tunis : il périt également dans la fatale rade d'Alger.

En 1836 et en 1837, le trois-mâts « La Clotilde », d'Anvers, fut dépêché au Brésil puis sur les côtes d'Afrique; peu après son retour, il fut englouti au Suikerplaat.

En 1839, des marins de la flottille furent prêtés à plusieurs bâtiments de commerce dépourvus d'équipages.

Au cours des années 1839, 1843, 1846, 1847 et 1848, le trois-mâts « L'Emmanuel », appartenant à une compagnie anversoise mais monté par la Marine royale, se rendit aux Grandes Indes pour y répandre nos échantillons manufacturés. Au cours du voyage de 1843, se produisit un incident curieux qui démontra l'utilité d'une marine disposant de canons : le mandarin de Canton, qui ignorait totalement l'existence de la jeune Belgique, refusa de reconnaître notre pavillon; l'officier chargé de palabrer avec ce fils du Ciel, à bout d'arguments, lança à cette tête dure ornée du bouton de cristal, un service à thé complet; puis, nouveau Jupiter tonnant, il menaça de faire bombarder la résidence. Cette fois, le mandarin reconnut tout ce qu'on voulut. « Point n'est besoin, écrivit un de nos officiers de marine des plus expérimentés, de grands vaisseaux ni de gros canons pour imposer, montrer avec honneur le pavillon et pour donner une idée avantageuse des hommes et de la nation. »

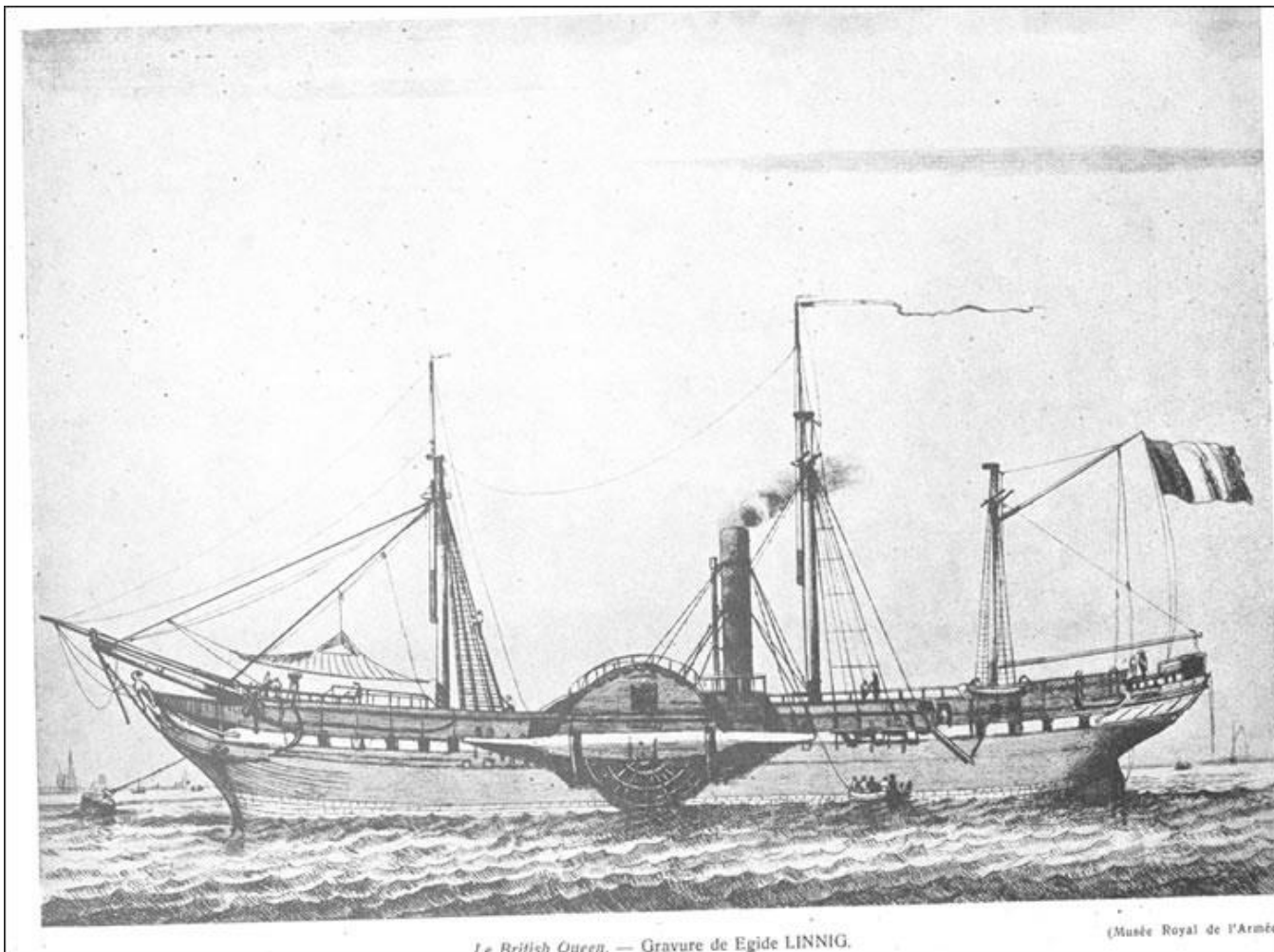
De 1840 à 1843, le brig « Le Charles », d'Anvers, militarisé pour la circonstance, s'en fut également aux Grandes Indes faire bonne réclame pour nos usiniers. Assailli par des pirates supérieurement armés, il se perdit dans le détroit de Macassar. Mais les nôtres purent tirer une éclatante revanche des sultans pillards.

De 1842 à 1847, les trois-mâts « Le Macassar », « De Scheide » et « L'Ambiorix », appartenant tous à des armateurs de la Métropole, effectuèrent une dizaine de voyages aux Indes; le dernier de ces bâtiments visita aussi la côte du Chili.

Les résultats de tant d'efforts furent peu brillants : les états-majors chargés de ces missions étaient à la hauteur de leur tâche, certes, mais les entreprises mêmes étaient mal conçues et l'on n'exportait que des produits dont les régions lointaines n'avaient que faire.

* * *

Dans l'entretemps le Gouvernement s'était soucié d'établir des relations régulières avec les Etats-Unis. En 1840, le ministère obtint l'autorisation d'accorder un subside annuel considérable pendant quatorze ans pour la création d'une ligne de navigation à vapeur Anvers-New-York. On acquit deux pyroscaphes monstres : « Le Président » et « La British Queen »; le premier périt au cours d'une tempête avant de nous être livré; le second, confié à notre Marine royale, dut bientôt cesser de naviguer, son état étant trop précaire. L'affaire tourna au scandale; nos braves marins n'étaient pas responsables de cet échec mais ils n'en subirent pas moins les conséquences.



Un consortium de firmes reprit l'idée et mit en service, de 1855 à 1858, les vapeurs « Constitution », « La Belgique » et « Léopold Ier »; nos marins furent encore mis à contribution. Mais la Société dut bientôt liquider et vendre ses bâtiments en Angleterre.

Toutes les entreprises auxquelles fut mêlée la Marine royale n'échouèrent cependant pas; c'est elle qui créa la ligne Ostende-Douvres dont on vient de célébrer le centenaire : on s'attacha à la prospérité de cette ligne pour la faire rivaliser, en la maintenant à la hauteur du progrès, avec les lignes étrangères reliant également l'Angleterre au continent. Cette réalisation prouva notre vitalité et permit à la Belgique de participer aux bénéfices d'une entreprise fondée sur les rapports internationaux. C'est en 1846 que le Gouvernement acquit en Angleterre notre première malle-poste : elle fut baptisée « Le Chemin de fer belge » et confiée à nos officiers et marins militaires. « La Ville d'Ostende », « La Ville de Bruges », « Le Diamant », « Le Rubis », « La Topaze » et « Le Comte de Flandre » vinrent petit à petit renforcer la ligne dont s'affirma bientôt la bonne réputation.

* * *

Parlons maintenant des deux bâtiments de guerre qui portèrent notre flamme.

Outre les deux brigantins et les douze canonnières qui servirent presque exclusivement sur l'Escaut, nous eûmes une goélette, « La Louise-Marie » et un brig, « Le Duc de Brabant ».



Uniformes de la Marine Royale (1832-1833). — Litho de Madou. (Musée Royal de l'Armée.)

En 1838 déjà, il fut proposé aux Chambres d'envisager la construction de deux brigs, respectivement de dix-huit et de vingt-cinq canons, ainsi que d'une corvette de vingt-quatre pièces, ce qui eût permis de faire dignement connaître et respecter nos couleurs dans toutes les parties du monde. Le roi Léopold Ier savait que, sans marine de guerre, il était impossible — surtout à cette époque — de mener à bien les projets de colonisation qu'il avait conçus. En 1839, profitant des troubles suscités en Egypte par la révolte de Méhémet-Ali contre son suzerain, le sultan de Turquie, notre Souverain envoya dans ces parages, sous le couvert de missions militaires, des officiers chargés de s'enquérir des possibilités d'une action colonisatrice sur les bords du Nil et les rivages de la mer Rouge : il avait pressenti l'importance mondiale du percement de l'isthme de Suez dont il était déjà question.

L'Egypte s'étant révélée peu propice à ses vues, Léopold Ier fit étudier la possibilité de créer un établissement belge dans la baie d'Amphila, où aboutissait l'ancienne route conduisant des hauts plateaux d'Abyssinie au littoral. De 1840 à 1843, un de nos diplomates, célèbre par son activité, Blondeel van Cuelebroek, explora diverses régions de l'Empire des Abyssins; on envisagea même l'opportunité de l'organisation d'un corps militaire qui, avec l'appui de nos vaisseaux et et de la Société Générale, devait constituer dans ces parages une véritable colonie. Le Ministère réduisit à néant les espérances conçues pour s'attacher hélas ! à un misérable essai en Amérique Centrale, qui tourna finalement au désastre.

D'autre part, Léopold Ier avait suivi avec sagacité les efforts de la France pour conquérir l'Algérie. Possédant d'utiles renseignements, il espérait obtenir un lopin de ce vaste et fertile territoire que les armées de son auguste beau-père conquéraient au prix de lourds sacrifices.

La méthode employée en l'occurrence fut semblable à celle que l'on avait esquissée en Egypte : dès janvier 1834, un journal annonçait que plusieurs officiers de notre état-major avaient sollicité, sous prétexte de se perfectionner dans l'art de la guerre, l'autorisation du maréchal Soult, ministre de la guerre, de participer au titre de volontaire à l'expédition de Constantine; il fallut attendre six années pour obtenir l'assentiment du gouvernement de Louis-Philippe.

C'est ainsi que, de 1840 à 1851, vingt-quatre officiers belges furent envoyés dans le Nord-africain. La plupart partirent avec l'unique souci de se distinguer sur les champs de bataille et ils y réussirent fort bien; mais quelques-uns reçurent des missions spéciales et confidentielles. Une feuille, « La Vedette », donna la clef du mystère en révélant en 1847 et en 1848 que notre Cabinet avait tenté de nombreuses négociations relatives à l'établissement d'une colonie belge en Kabylie et que l'on était près d'aboutir. On négocia ensuite la cession d'un vaste territoire situé autour de Bône, mais les prétentions de nos voisins du Sud en empêchèrent la réalisation. On jeta également des vues sur les îles Philippines, sur Madagascar, sur Pinos, sur Cosumel et même sur l'Islande; notre marine militaire fut mêlée à ces tractations vouées d'avance à l'échec à cause des difficultés financières.

On se rabattit, en 1848, sur la constitution d'un comptoir franco-belge sur les rives du Rio-Nunez (côte occidentale d'Afrique), après une entente établie par le lieutenant de vaisseau Vanhaverbeke avec Lamina, roi des Nalous. Peu après, on engagea encore certains de nos compatriotes à fonder une colonie à Sainte-Catherine, au Brésil; mais, par économie mal comprise, on les abandonna bientôt à eux-mêmes.

Toutes ces entreprises rendaient indispensables l'extension de notre Marine royale; le pays et les Chambres ne le comprirent pas; au lieu d'acquérir les deux brigs et la corvette estimés nécessaires, on se contenta, en 1840, d'armer à l'aide de caronades provenant de deux canonnières désaffectées pour cause de vétusté, une goélette marchande de 200 tonneaux, construite à Bruges pour le transport de légumes, et dont la compagnie qui l'avait commandée refusait de prendre livraison pour vice de construction. L'occasion avait semblé belle aux amateurs du « gouvernement à bon marché ». Cependant le modeste bâtiment mérita de la Patrie grâce au dévouement et à la science de ses états-majors ainsi qu'à la bravoure de ses équipages.

Voici un bref aperçu des services que rendit cette goélette, baptisée « Louise-Marie » du nom de notre première Reine : elle surveilla la pêche dans le Nord (Shetland, Doggersbank, Faeroe) et sauva plusieurs voiliers mis à mal par les tempêtes; elle accomplit une mission diplomatique au Portugal où les Belges étaient estimés : deux corps de volontaires avaient, de 1832 à 1834, guerroyé avec honneur pour la cause de la reine Dona Maria II, spoliée par son oncle Don Miguel.

Le frêle mais vaillant esquif fut mêlé ensuite au malencontreux essai de colonisation entrepris par des particuliers imprudents à Santo-Thomas de Guatemala (1840-1845) et mal soutenu par l'État; la « Louise-Marie » fut envoyée sur place pour étudier le terrain; ses officiers conclurent à l'impossibilité de vivre et de prospérer dans l'insalubre baie des Mosquitos. On passa outre : nonobstant les appuis que notre marine donna annuellement à la colonie, la tentative sombra déplorablement.

Dans l'entretemps, la goélette continuait ses croisières dans le Nord.

Narrons encore un autre incident intéressant : en 1848, profitant de la convention conclue avec Lamina, quelques-uns de nos industriels et de nos commerçants, hommes d'initiative, fondèrent, sur le Rio-Nunez, un comptoir franco-belge. La « Louise-Marie » visita annuellement cette prospère et importante factorerie. Or, un roitelet voisin, Mayoré, chef des Landoumas, jaloux des cinq mille francs que nous versions annuellement à notre allié et des rutilantes défroques militaires qu'on lui donnait, excité, d'autre part, par deux

commerçants anglais peu scrupuleux, vint exercer des vexations graves et même commettre des destructions sur le territoire de notre comptoir. Aucune des démarches de conciliation tentées par nos officiers de marine ne parvint à ramener Mayoré à la raison.

Bref, il fallut envoyer la goélette à pied d'œuvre pour mettre de l'ordre sur le Rio-Nunez. Elle partit donc, et, en arrivant à l'embouchure du fleuve, elle trouva une division navale française venue dans le même but. Une entente intervint pour aller, de commun accord, s'expliquer énergiquement à Debocca, capitale des Landoumas.

Comme tous les navires de guerre présents, même la « Louise-Marie », avaient un trop grand tirant d'eau, on transporta des équipages français et belges sur deux bateaux de commerce : « L'Emma » et « La Dorade ». Il fallut plus de deux jours de rudes combats pour obtenir la victoire : ce fut une bombe belge qui fit sauter le magasin à poudre du roitelet turbulent. Plusieurs marins des deux nations furent tués ou blessés : les nègres, armés par les commerçants précités, disposaient même d'artillerie. La leçon porta ses fruits. Pourtant, le comptoir si florissant ne tarda pas à être abandonné; ce fut une faute car les Français surent faire, de ce territoire, une magnifique colonie. Mais les ennemis systématiques de notre marine exigeaient sans cesse aux Chambres des économies sur le maigre budget de notre comptoir. C'est ainsi que ses progrès furent enrayés. La « Louise-Marie » continua la surveillance de la pêche et visita pendant quelque temps encore le Rio-Nunez; elle ramena même en Belgique le fils et le neveu de Lamina qui vinrent faire de vagues études à Ixelles. La goélette ramena aussi les rares survivants de Santo-Thomas.

On réduisit tant et si bien les budgets qu'en 1859 la « Louise-Marie » dut être désarmée. Enfin, tandis que le Roi envoyait à Melbourne un capitaine-lieutenant de vaisseau et un ingénieur chargés d'établir un nouveau projet de colonisation belge aux Nouvelles-Hébrides et que le Souverain tentait même d'obtenir une concession dans le Sud-Africain, les Chambres supprimèrent la Marine royale, malgré l'avis du Gouvernement.

* * *

Voici, pour terminer ce chapitre, résumée en quelques lignes, l'odyssée du brig « Duc de Brabant » qui fut notre plus importante unité.

Vers le milieu de l'année 1842, certains députés, conscients de l'utile protection que des navires armés pourraient prêter aux bâtiments de commerce encore fréquemment inquiétés par des pirates dans les mers éloignées, demandèrent le remplacement des vétustes canonnières qui restaient en service par des voiliers susceptibles de parcourir les océans. Une partie du programme put être réalisée en vendant quelques embarcations fluviales. Les partisans de la marine se félicitèrent de cette heureuse mesure, mais les adversaires veillaient : ils réclamèrent aussitôt une réduction du personnel et du matériel. Malgré l'énergique opposition du Ministre des Affaires étrangères, ils furent malheureusement écoutés.

Le produit de la vente d'un brigantin et de deux chaloupes-canonnières servit, l'année suivante, à faire construire, sans l'intervention des Chambres, le brig dénommé d'abord « Prince Royal » et, ensuite, selon le désir du Roi, « Duc de Brabant ». Copié sur les plans du « Cygne », qui servait de type en France, l'École des mousses : ils auraient pu ainsi s'embarquer avec cette école à bord du garde-pêche. On examina ensuite la possibilité d'incorporer les marins et les pêcheurs dans des régiments d'infanterie d'Anvers et d'Ostende; ces hommes auraient été autorisés à s'enrôler, chaque année, à bord de bâtiments de commerce et de pêche; à leur retour du voyage, ils seraient rentrés à la caserne pour parfaire leur temps de service.

Intervint alors le directeur général Sadoine, de la compagnie Cockerill; cet ancien ingénieur de la Marine royale proposa de former des régiments de marins composés de côtiers et de riverains; à l'appui de sa thèse, il invoqua la conduite admirable des marins pendant le dernier siège de Paris et dans toutes les guerres modernes.

Ces corps auraient été casernés à bord de vapeurs armés de canons pour exercer les soldats; quant aux navires, ils auraient rempli des missions d'exploration scientifique ou commerciale. Sadoine estimait insuffisante la création de compagnies d'étudiants marins pour aider à fournir des équipages marchands.

Enfin, on sembla: décidé à créer une compagnie de mariniers, tout en faisant incorporer dans les pontonniers les miliciens marins et pêcheurs ainsi que ceux qui étaient admis à suivre les cours de navigation : des congés leur seraient accordés pour naviguer sous pavillon belge. On préconisa encore la mise sur pied d'un bataillon de mariniers et d'un autre d'infanterie de marine à exercer aux manœuvres de nier sur l'avis « Ville d'Anvers »; le nouveau corps aurait ainsi pu envoyer annuellement dans leurs foyers deux cent cinquante hommes aptes à devenir de bons matelots; quelle pépinière c'eût été pour nos navires de commerce obligés de racoler des équipages parmi « la racaille cosmopolite des ports » !

Tous les plans échouèrent. Sadoine obtint, cependant, l'embarquement de douze aspirants sur le « Ville d'Anvers »; certains d'entre eux furent recrutés dans l'armée, à l'École d'Application notamment; un officier d'artillerie fut du nombre. L'expérience ne donna que de piètres résultats.

Le roi Léopold II, dont la Belgique n'a compris que depuis peu les géniales conceptions, voulait tourner les regards de son peuple vers le large; à cet effet, il poussa à la reconstitution d'une modeste marine militaire. Bien que soutenu par les esprits les plus éclairés de son temps, tels Banning et Brialmont, il ne put faire prévaloir ses idées.

On envoya cependant des officiers effectuer des stages dans la marine de guerre française, à savoir : le lieutenant d'artillerie comte de Borchgrave, auquel nous venons de faire allusion, et son frère d'armes G. Lecointe, ainsi que deux autres Belges. Tous s'y distinguèrent.

En 1901, afin de pourvoir quand même à un complément de défense de l'Escaut, on imagina d'armer en canonnières quatre chaloupes à vapeur appartenant aux Ponts et Chaussées, à la Douane et au Pilotage. Le commandant de Borchgrave, revenu de France et détaché par ordre du Roi à l'Administration de la Marine, reçut le commandement de cette escadrille de réserve armée de quelques canons de 5,7 et de 8,7 sur affût à chandelier. Les équipages se composaient d'officiers et de marins de l'Etat ainsi que d'artilleurs de forteresse. La prise de cette mesure dénotait une certaine bonne volonté, mais ces frêles bâtiments n'étaient pas construits pour permettre un tir efficace.

Vers 1910, des inquiétudes naquirent des armements formidables de l'Allemagne; des ligues patriotiques se créèrent chez nous pour réclamer des mesures de sécurité et, notamment, une défense maritime de notre côte et de la colonie : les efforts de ces ligues furent enrayés par des antimilitaristes obstinés, aveuglément confiants dans les traités.

Le 4 août 1914, nous eûmes brusquement la preuve combien sanglante que les traités n'étaient, pour l'Allemagne, que des « chiffons de papier ». Le major de Borchgrave fut nommé en hâte capitaine de vaisseau et chargé de la défense côtière et fluviale : il eut pour tout personnel un capitaine comptable de matériel et un volontaire de guerre, le président de la Ligue maritime. Les opérations se déroulèrent avec tant de rapidité que rien ne put être improvisé. Nos quatre canonnières de réserve, pour échapper aux Allemands, lors de la retraite de la position fortifiée d'Anvers, durent se réfugier en Hollande où elles furent mises à la chaîne.

L'expérience de cette guerre imposa, en 1917, la reconstitution d'une sorte de force navale. On créa, à Grand Fort Philippe (Gravelines) le Dépôt des Equipages sur lequel furent dirigés tous les militaires ayant appartenu, comme cadets, au navire-école ainsi que des matelots et des pêcheurs. On créa deux compagnies de marins et un peloton d'artillerie de marine destiné à assurer le service des canons de côte et de bord; enfin, une école fut fondée pour la préparation scientifique et les diverses spécialités. On y forma des cadres à l'aide de militaires porteurs d'un diplôme de second et de premier lieutenant au long cours; les capitaines au long cours devaient être proposés pour le grade d'adjudant candidat sous-lieutenant auxiliaire.

On donna aux hommes du Dépôt des équipages l'uniforme des marins français mais avec pompon bleu au béret.

On disposa d'un petit remorqueur, « Le- Blankenberghe » affecté jadis à la station balnéaire de ce nom; il reçut comme armement un canon de 3,7 et une mitrailleuse. Il servit de vedette à la 6e escadrille française pour la reconnaissance des mines.

Le gouvernement belge réquisitionna un petit yacht de plaisance, « Henriette », appartenant à l'un de nos compatriotes et stationné au Havre; l'embarcation reçut à son bord deux pièces de 3,7 et une mitrailleuse. Elle fut conduite à Calais; un pétrolier vint se placer à proximité d'elle; l'huile qu'il portait fuyait tant et si bien que le bassin en fut bientôt recouvert; la nappe d'huile prit feu et l'« Henriette » flamba.

Notre embryon de marine militaire put disposer également de l'avis mixte « Ville d'Anvers » qui se trouva bientôt transformé en un véritable musée d'artillerie : on y voyait un canon de 9c, un portugais de 7,5, un anglais de 6 livres, un autre de 3,7, des mitrailleuses et un mortier de tranchée. L'avis servit au dragage des mines.

Voir la suite

Inséré 01/04/17 BML NIEUWS- LMB NOUVELLES S Enlevé 01/05/17

CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE

KONINKLIJK MARINE KADETTENKORPS

KÖNIGLICHES MARINE KADETTENKORPS

Reisverslag van Marcel Serré
Tall Ships Races 2016 - Statsraad Lehmkuhl

Race 1: 10 juli - 22 juli 2016

Antwerpen - Lissabon



Het Koninklijk Marine Kadettenkorps-België (KMK) wenst de Koninklijke Vereniging BELGISCHE MARITIEME LIGA en de Sail Training International Host Country Bursary Scheme 2016 (Gosport, Verenigd Koninkrijk) te bedanken voor hun sponsoring waardoor de kosten voor deelname zo laag mogelijk gehouden werden. In het bijzonder, voor de verleende hulp bij het organiseren en faciliteren van zijn deelname, ook een woord van dank aan:

- Koen Cauwelaerts van Sail Training Association Belgium (Antwerpen, België);
- Aleida, Janine en Monique Touw van Windseeker (Amsterdam, Nederland);
- Manon Eken van Travel Counsellors Nederland B.V. (Den Haag, Nederland); Dirk Gunst (Bredene, België), schipper van de zeilboot TOMIDI.

Charles Debouvry
Voorzitter van het Koninklijk Marine Kadettenkorps-België

Verslag: Tall Ship Races Antwerpen- Lissabon

Inleiding

Xeno Sienack komende van het Koninklijke marine kadettenkorps afdeling Oostende en ik, Marcel Serré, van afdeling Geel, kregen de kans om mee te zeilen van 9 juli tot en met 24 juli met de Tall Ship Races vanuit Antwerpen naar Lissabon. Dit was een mooie kans om veel bij te leren, op vlak van taal, teamwork, zeilen en nog veel meer. We grepen de kans en kwamen terecht op de Challenge Wales. Een 22 meter lang zeiljacht speciaal gemaakt

om rond de wereld te racen, wat het ook al tweemaal heeft gedaan. Met een maximaal zeiloppervlak van 373 vierkante meter is het schip behoorlijk snel voor haar 55 ton zware massa. Eens de trossen waren losgemaakt vertrokken we op ons avontuur.



Figuur 1 Challenge Wales

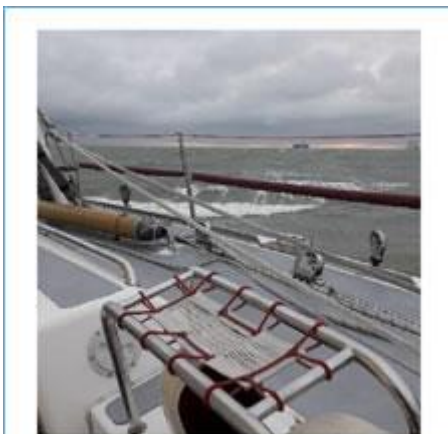
In het algemeen was onze dag ingedeeld in wachten. Van 8 uur 's morgens tot 8 uur in de avond deed je een wacht van 4uur op 4 uur af. En dan van 8 uur 's avonds tot 8 uur 's morgens een wacht van 3uur op 3uur af. In ons takenpakket zat alles inbegrepen. Van koken tot kuisen. En van zeilen trimmen tot stuurman.

Van dag tot dag

Antwerpen feest Dag 1, 9 Juli

Om vier uur in de namiddag werden we verwacht in te schepen in Antwerpen. Eenmaal daar, werden we onmiddellijk met open armen ontvangen door de crew. De meesten kwamen helemaal van Cardiff en hadden toen al een heuse reis achter de rug. Na onze kennismaking kregen we een korte rondleiding en kregen we een bed toegewezen. Nadat we ons gesetteld hadden gingen we het MAS bezichtigen met onze bemanning en ook de bemanning van onze grootste rivaal 'The Ocean Spirit of Moray'. Vervolgens genoten we van het vuurwerk op Linkeroever. Ten slotte moesten er natuurlijk wat Belgische bieren verorberd worden.

Vertrek Dag 2, 10 Juli



Figuur 2 Scheldemonding, Begin slechte weer

Na een snelle schoonmaak van het schip en de watertank weer gevuld was, konden we eindelijk vertrekken. Omstreeks half elf kwamen we uit de kattendijksluis te Antwerpen voor een korte tocht stroomopwaarts waar alle Klasse B, C en D schepen verzamelden voor een 'Parade of Sail' voorbij Antwerpen. Om half 3 ging ons grootzeil omhoog en startten we onze tocht stroomafwaarts richting 'The English Channel'.

Toen we Antwerpen juist uit waren vertelde onze schipper dat we waarschijnlijk al onmiddellijk wat

slechter weer zouden hebben. Dit bleek een serieuze understatement.

Rusten in Dover Dag 3, 11 Juli



Figuur 3 Voor anker in Dover

Na een nacht van hoge golven en heen en weer geschommel, kwamen Xeno en ik weer op wacht met de hoop dat het weer al wat rustiger was geworden. Maar niets was minder waar. De wind had nog opgepikt en de golven waren ruiger. Omstreeks twee uur kwamen we in het zicht van Dover en de schipper, Andrew Hall, vertelde ons dat we even

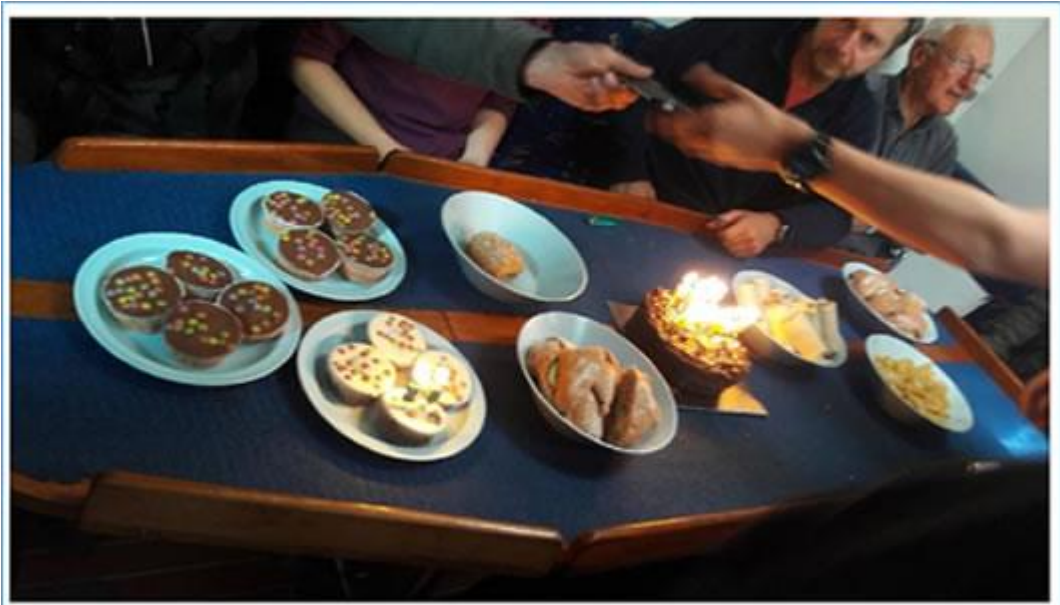
gingen schuilen in de haven. Hier bleven we rusten, en genoten we van een stevige maaltijd, om dan om elf uur alweer te vertrekken. De was kalmer en de wind was wat gaan liggen, vanaf dit punt genoten we van echt rustig zeilen.

Naar Gosport Dag 4, 12 Juli

Na een rustige nacht, was er vroeg in de ochtend niet veel wind meer. Dus startten we onze motor, en vaarden we prachtige zuidkust van Groot-Brittannië af. Rustig genietend van het goede weer en de adembenemende uitzichten. s' Avonds rond negen uur kwamen we in Gosport aan, nabij Portsmouth daar werden we beloond met wat normaal onze laatste douche was. Nadat iedereen gedoucht was gingen we voor een biertje in de Pub. Het was het laatste vasteland dat woe zouden voelen tot Lissabon.

Let the race begin! Dag 5, 13 juli

Omstreeks vijf uur 's morgens vertrokken we uit Gosport en maakten we koers naar Torbay, waar de eigenlijke race begon. We hadden goede wind en hadden prachtig zeilen tot daar. Onderweg vierden we de 20e verjaardag van Ella met cup cakes en een taart. Rond vijf uur 's avonds passeerden we de startlijn. Vanaf hier was het constant zeilen bij trimmen. Geen motor meer en geen douche meer. We begonnen eindelijk en gingen vanaf nu zuidwaarts. Dat was het beste gevoel dat ik ooit al had gehad. Ik was toen de stuurman en mocht het manoeuvre maken. De wind pikte wat op en konden goed zeilen tegen een snelheid van ongeveer 10 knopen. Maar het geluk was van korte duur...



Figuur 4 verjaardag van Ella

Kalmte op het water Dag 6, 14 Juli

Nadat we bijna een dag in de race zaten en we de afgelopen dag en nacht super goede wind hadden kwamen we in de golf van Biskaje. Men had me verteld dat deze plaats zeer berucht was om zijn weersomstandigheden en het dus waarschijnlijk was dat we hier een storm zouden tegen komen. Maar wat we hier meemaakten was niet wat we verwachtte. Een snelheid van 1,5 knoop, nauwelijks wind en we mochten geen motor aanzetten. Dit was het moment dat voor de eerste keer de frustraties wat opliepen en de verveling toeslag. Ik had van thuis wat touw meegenomen en leerde een deel van de bemanning apenvuistjes maken. Toen de avond viel zagen we onze eerste dolfijnen wat alles van voordien weer goedmaakte. We zagen die avond ook onze eerste echte prachtige zonsondergang.



Golf van Biskaje Dag 7, 15 juli

Vandaag was het een dagje rustig, een dagje waar we wat klusjes uitvoerden zoals afval sorteren en versnipperen en een kleine schoonmaak van onze leefruimte. Op deze dag legden we ongeveer een honderdtal zeemijl af. Naarmate de dag vorderde pikte de wind weer op. Dit gaf ons goede hoop voor onze positie tegenover 'The Ocean Spirit of Moray'. Als de avond viel wisten we dat de saaie windstille nachten even voorbij waren en we nacht vol actie tegemoet kwamen, waar we al even naar snakten.



Echt racen! Dag 8, 16 juli



Figuur 7 Golf van Biskaje, 30 knopen wind

Op deze zaterdag wisten we wat racen was, windsnelheden tot over 30 knopen. Halve wind ten opzichte van het schip. De grootste voorzeilen waren gehesen en in het grootzeil was er geen reef. Met de schipper aan het roer en het constante trimmen van de zeilen betekende dat we enorme snelheden haalden voor ons zware schip. Dit was voor mij een van de beste dagen. Dit was echt zeilen, waarvoor

meegekomen waren. Op deze dag kwamen we ook weer in het zicht van het vasteland. Wat dus het einde van de golf van Biskaje zou zijn. Vanaf nu zou dus de tocht een rustig plezierig tochtje moeten zijn lang de kust van Spanje en Portugal. Maar dit werd het niet.

Windstilte Dag 10, 18 juli



Figuur 8 Statsraad Lehmkuhl

Vandaag was het weer een dagje van meer dobberen en drijven dan zeilen. Alles probeerden we voor de wind toch in de zeilen te krijgen zelfs met een paal aan de mast vastgemaakt en dan het voorzeil over de andere kant van het schip krijgen. Maar dit hielp ook niet. We waren zo dichtbij en hadden geen wind. Om de frustraties van de bemanning een beetje te temperen, kwam de schipper met een leuk spelletje. Iedereen moest 5 euro

geven en had dan de kans om een geschatte eindtijd op te geven. Wie er het dichtst bij zat zou dus de jackpot winnen. De meesten begonnen al direct met hun berekeningen en schreven hun tijden op. Nu was het dus hopen op goede wind.

Almost there... Dag 11, 19 juli

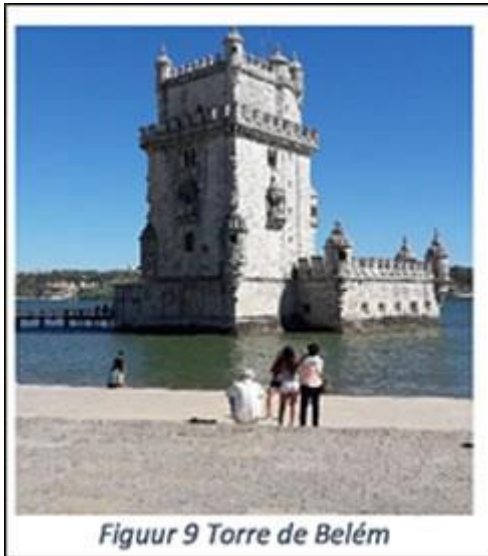
De frustraties over de wind kwamen weer op het spel. We waren zo dichtbij, en er was geen wind. Iedereen wou wat vrije tijd aan wal en was aan het uitkijken naar nog eens wat goede slaap. Verder was er veel zon en genoten we van het goede weer en de vele dolfijnen die ons gezelschap hielden.

Aankomst Dag 12, 20 juli

Na onze twee nachtwachten gingen Paul en ik vooraan op uitkijk staan voor de vele

vissersboeien die zeer moeilijk te zien waren. We stonden hier even en toen kwam iedereen ons proficiat wensen. We waren geëindigd. Mijn eerste reflex was kijken naar de klok. Toen wist ik dat ik de jackpot gewonnen had. Verder haalden we de zeilen naar beneden en borgden ze zorgzaam op en gingen we verder op motor naar Cascais. Cascais is een prachtig stadje dichtbij Lissabon met mooie stranden. Eenmaal in de haven moesten we eerst schoonschip doen. Nadien genoten we van een douche en gingen we voor een lekkere lunch. Vanaf nu was het dus echt vakantie. Lekker eten en uitrusten. 's Avonds gingen we met de gehele bemanning iets eten en nadien nog iets drinken.

Lissabon Dag 13, 21 juli



Na een frisse duik in de baai vanaf het schip, waren we onderweg naar Lissabon. Maar, de plaats die ons voorzien was, was nog eens 10 kilometer verwijderd van het centrum van Lissabon. Hier ware ook geen douches of toiletten die werkten. Een hele grote teleurstelling dus. We besloten om samen met de bemanning van 'The Ocean Spirit of Moray' naar beschaving te wandelen. We kwamen uit op Belém een prachtig oud stadje juist voor Lissabon. We hadden daar iets te eten en gingen verder door tot Lissabon zelf.

Het echte Lissabon Dag 14, 22 juli

Nadat onze schipper de afgelopen dag, de ganse dag had vergaderd over de situatie in deze haven zonder enige organisatie en faciliteiten. Besloten we verder stroomopwaarts te gaan, naar de plaats waar alle festiviteiten waren en alle klasse A schepen aangemeerd lagen. We maakten nu echt deel uit van het evenement. 's Avonds waren we uitgenodigd op een feestje aan boord van de 'Rona 2' een schip vanuit onze klasse. Hier bleef ik nog tot 's avonds.



Dag van feest Dag 15, 23 juli

Vandaag stond de Crewparade op de planning, alle bemanning van elk schip paraderen door Lissabon. Honderden mensen die hiernaar komen kijken en ons toejuichen terwijl we zotte toeren uithalen. Vervolgens stond de prijsuitreiking op het programma. We vielen in de prijzen. We werden 3e in onze klasse. Ons harde werk werd dus beloond. Achteraf was er de Crewparty. Dit was in de haven van vorige nacht. Het was zo slecht georganiseerd dat we vroeg naar de boot waren gegaan. En daar nog wat praatte.

Vaarwel Dag 16, 24 juli

De mensen waar we de afgelopen twee weken mee leerden samenwerken en ook leerden appreciëren moesten we vandaag afscheid van nemen. Een voor een vertrokken ze. Een raar gevoel om ze waarschijnlijk nooit meer terug te zien. Ook wij moesten vertrekken. Maar we hadden nog een tripje naar Belém gepland. Om daar nog wat pasteitjes te gaan halen. Nadien gingen we onze valiezen halen aan boord. Daar zat de nieuwe crew al te wachten. We verzamelden met alle andere Belgen aan het station om samen naar de luchthaven te gaan. Ons avontuur was nu gedaan. Jammer genoeg moesten we nu naar huis.

Slotwoord

Ik denk dat ik voor ons beide kan spreken dat dit een fantastische ervaring was. Eentje uit de duizend. Ik zou uitdrukkelijk iedereen willen bedanken die dit kon verwezenlijken voor ons. Het heeft mijn leven letterlijk veranderd. Het is dankzij dit avontuur dat ik me heb ingeschreven voor de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen. Ik heb heel wat normen en waarden bijgeleerd, maar belangrijkste van alles is, het mocht misschien heel zwaar zijn, maar het was de beste tijd van mijn leven.

Bedankt!



Figuur 11 The crew

Bronnen <http://www.challengewales.org/the-boat>

Inséré 01/04/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 01/05/17

The Shipmaster's Business Self-Examiner published by The Nautical Institute

The tenth edition of this popular guide has been completely revised and expanded to take account of the latest changes to maritime regulations and procedures. It is an invaluable reference for all who need to understand the fundamentals of business and law as they affect the day-to-day management of a commercial ship. Designed primarily as a study aid for Master's Orals, the book is also used by OOW and Chief Mate students and has drawn the praises of many successful Orals candidates in the UK and overseas. Addressing candidates in the foreword to the book, the MCA's former Chief Examiner, Claude Hamilton, wrote: "You have to be well prepared and able to show the examiner that you are

competent." Careful study of The Shipmaster's Business Self-Examiner will ensure that the candidate is indeed well prepared and can face the MCA examiner with confidence.

More than 4,200 questions and answers are set out in nine logically arranged sections, covering:

- Maritime treaty instruments
- The flag state and its law
- The shipowner, manager and operator
- The ship
- Master and crew
- The ship's employment
- Marine insurance
- At sea
- In port.

This is an indispensable volume for ships' and nautical college libraries and for use within the classroom. It is also a handy reference for serving Shipmasters, shore superintendents, ship operators and all who need to keep up to date with the frequent and bewildering changes in merchant ship regulation and commercial practice. The author, Malcolm Maclachlan FNI, is a former Shipmaster and ex-maritime college lecturer with more than 25 years' experience in preparing students for MCA examinations. **The Shipmaster's Business Self-Examiner**, 10th edition, is available from **The Nautical Institute**, price: £60 (NI members are eligible for a 30% discount).

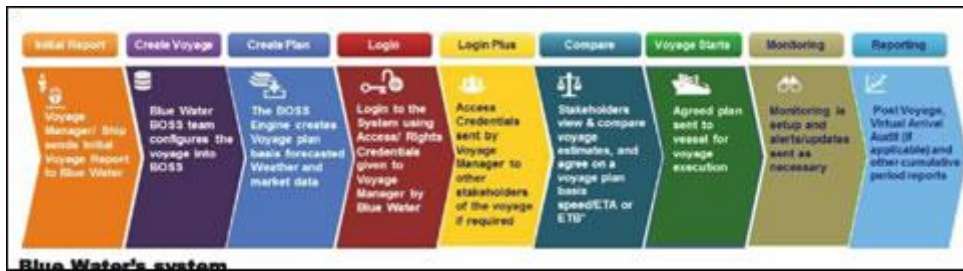
Inséré 03/04/17 DOSSIER Enlevé 03/05/17

Voyage optimisation - all inclusive

Centuries old voyage management systems, coupled with large fleet & tonnage, translate into very large momentum. Changing the course of customary voyage management practices, which have this gigantic momentum, is difficult.

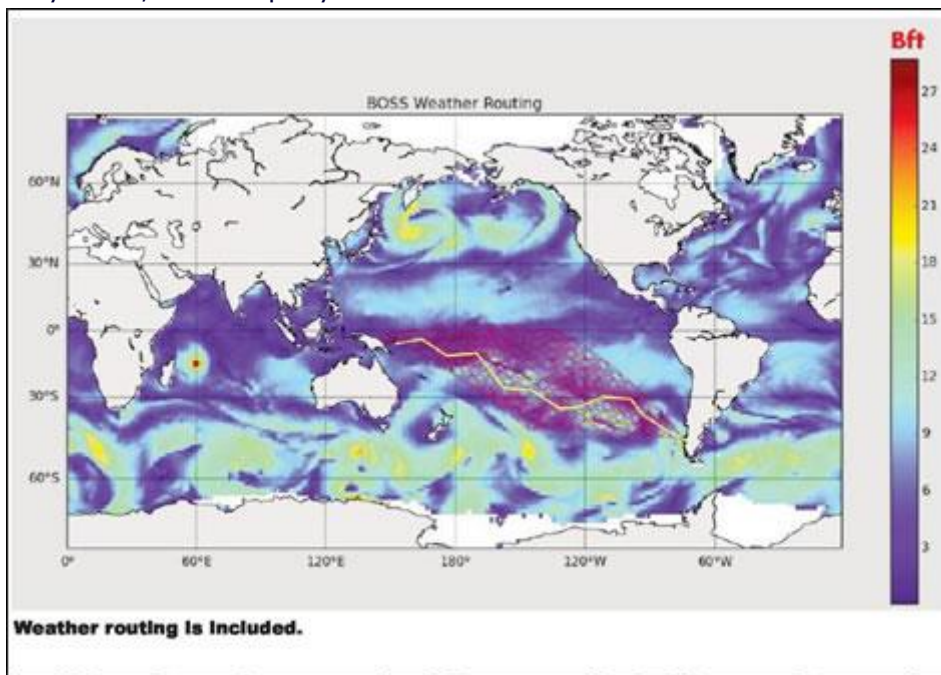
This article will cover the scope of fuel optimisation using Blue Water Trade Winds' optimum speed services (BOSS) without delaying the vessel. This service simulates the voyage for most economic speed/rpm schedule, allowing for all the factors that can affect the voyage earnings.

Standard shipping contracts require a vessel to proceed at constant warranted speed on any voyage - WNSNP. But what if a vessel achieves an average warranted speed at the end of the voyage? What if it could be convincingly demonstrated at the commencement of the voyage itself that all stakeholders will benefit by following a most optimum speed schedule? What if the timely arrival of the vessel may be ensured? What if vessel performance could be tracked and compared on the flick of a button? And what if we could also help our planet Earth to be a bit greener?



From a charterer, pool operator or owner perspective, Blue Water said that the expectations

from any voyage could be endless. But a very all-inclusive system is required to make those timely informed decisions collectively under our direct control. BOSS is an absolute and yet very flexible voyage management service that will make any manager's wish list only taller, the company claimed.



BOSS uses enhanced data mining techniques and marine hydrodynamics functions to derive intelligence from completed voyage data and vessel test results. Advance algorithms are then applied to simulate the voyage in forecast/historical weather and other crucial

factors affecting the voyage.

BOSS by default detects any lost efficiency, for example, from increased hull or propeller roughness, malfunctioning engines, or other causes. Ship maintenance can be scheduled using real performance data rather than an arbitrary period based on past experience.

BOSS at a glance- Blue Water Trade Winds' optimum speed services (BOSS) is a speed optimisation concept built on principles of intelligent speed simulation.

The salient features of this service are:-

Customised online access - Access to the system by shipowner, charterer, cargo owner, terminal and other stakeholders as per client requirement. Personal dashboard to all the stake holders (owners, charterers, receivers, broker) to collectively decide most appropriate voyage plan.

- Continuous monitoring - Observation and recommendation by BOSS voyage analysts 24/7.
- Add-on services - Interactive negotiation tool, speed - fuel consumption calculator, speed/rpm/ FOC curves and voyage plan comparator (for comparison of voyage earnings/TCE).
- Vessel Performance Curves - To view and analyse the trend of vessel performance.
- Weather Routing - Latest technology for most optimal weather routing.

- Anticipating high fuel prices in years to come and the recent emphasis on reducing greenhouse gas (GHG) emission have resulted in renewed interest in further optimising vessels' operational performance.

Now is the time to deploy state-of-the-art technologies for voyage optimisation. Let us not just manage a voyage but optimise it too - effortlessly at zero capital investment, Blue Water stressed.

Inséré 05/04/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 05/05/17

Euronav Secures Loan for VLCC Refinancing

By Joseph R. Fonseca

Tanker shipping company Euronav NV announced it has signed a new \$410 million senior secured amortizing revolving credit facility. The facility has been made available on December 16, 2016 for the purpose of refinancing 11 vessels as well as Euronav's general corporate and working capital purposes. The credit facility was used to refinance the \$500 million senior secured credit facility dated March 25, 2014 and will mature on January 31, 2023 carrying a rate of LIBOR plus a margin of 2.25 percent. Hugo De Stoop, CFO of Euronav said, "This new facility will provide a lot of flexibility for Euronav. It is a full revolving credit facility replacing a term loan, it has a lower margin (50 bps lower) than the facility it is refinancing, and it has a much longer maturity. The leverage is also more attractive and provides additional liquidity to the company. We believe that in today's market bank loans are the best way to create shareholder's value for the long term. The margin, the structure and the fact that it was 2.2 times oversubscribed are a token of our solid relationship with a stable group of supporting lenders." Following this refinancing and in accordance with IFRS, the Group recognized the remaining unamortized transaction costs of \$5.5 million, relating to the previous facility, in financial expenses in the fourth quarter of 2016. Nordea Bank Norge ASA led the facility and acted as coordinator. The mandated lead arrangers were ABN AMRO Bank N.V., Danish Ship Finance A/S (Danmarks, Skibskredit A/S), DNB (UK) Ltd., ING Bank, Nordea Bank Norge ASA and Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ). These banks also acted as bookrunners. BNP Paribas Fortis SA/NV acted as lead arranger whilst Commonwealth Bank of Australia (CMWAY), KBC Bank NV and National Australia Bank Ltd. acted as co-arrangers. Nordea Bank AB (publ) is also the Facility Agent.

This credit facility will be secured by the following 11 VLCC vessels: **Nectar** (2008 -307,284 dwt.), **Ilma** (2012 - 318,477 dwt.), **Iris** (2012 - 318,478 dwt.), **Nautic** (2008 - 307,284 dwt.), **Sara** (2011 - 323,183 dwt.), **Sonia** (2012 - 322,000 dwt.), **Sandra** (2011 - 323,527 dwt.), **Ingrid** (2012 - 318,478 dwt.), **Newton** (2009 - 307,284 dwt.), **Noble** (NE) (2008 - 307,284 dwt.), **Simone** (2012 - 323,182 dwt.)
