

Higher cross-link density coatings keep chemical cargoes purer

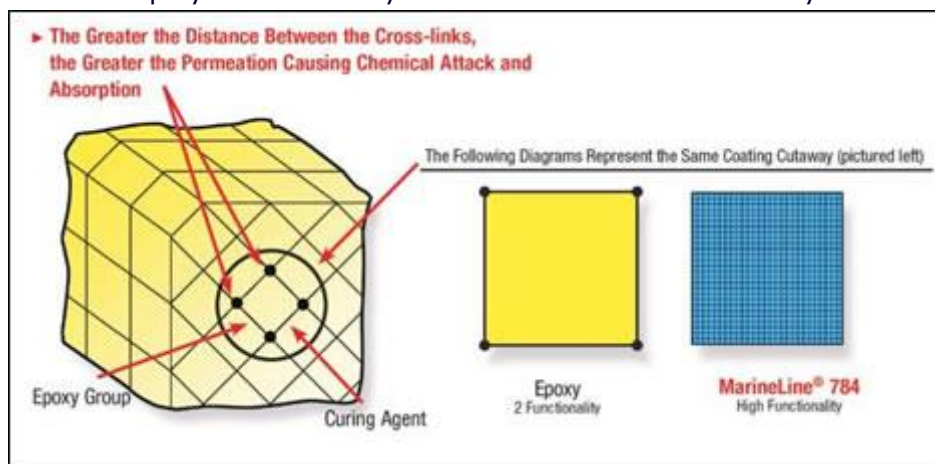
When customers ask how does the patented MarineLine cargo tank coating keep chemicals pure from port to port, the discussion leads to a basic understanding of the chemistry behind polymers.*

These are the basic building blocks used in high performance coatings.

Most coatings have adsorption and absorption qualities based on the cross-link density of the polymer used.

- A) Adsorption is a surface condition and can be removed easily.
- B) Absorption is the penetration of chemical molecules into the molecular structure of the coating.

Absorption is more difficult to remove and requires long drying times and/or chemical cleaning. Absorption also depends on whether the coatings molecular structure is open or closed. In polymer chemistry this is called cross-link density of the cured polymer.



The higher the cross-link density, the lower the absorption rate. A simple analogy is to compare chicken wire to mosquito screen. The chicken wire keeps the chickens in, but also allows flies and mosquitos to

enter. The mosquito screening also keeps the chickens in, but does not allow flies and mosquito to enter.

Thus, a higher cross-link density coating is like the mosquito screen, as it keeps out both large and small chemical molecules, such as acids, solvents, etc, effectively protecting the underlying surface. To get the highest cross-link density, the polymer must be fully cured, as presented in the illustration above, where higher cross-linking density is shown of a cured coating.

Normal Phenol epoxies never really obtain a full cure, even over an extended period of time. The cross-linking density depends on the type of epoxy used and the type of curing agent/hardener used. The higher the functionality of the epoxy, the higher the cross-linking.

Functionality is the number of Oxirane/epoxy end caps that can be cross-linked with the curing agent. The initial reaction between the epoxy end caps and the curing agent creates exothermic heat, which is a chemical reaction that releases heat, which helps molecules rotate around to find unreacted end caps.

As the structure polymerises (hardens), it becomes more difficult to cross-link the epoxy end caps that become unreachable, even over long periods of time. A portion of the epoxy end caps do not cross-link, and this number could be as high as 30% in some cases.

Cross-linking improvements

Advanced Polymer Coatings (APC) research chemists have found that to get the highest percentage of cross-linking in the MarineLine coating (96 to 100%), heat is required to force the hard-to-reach epoxy end caps to cross-link.

Heat curing early in the cross-linking (polymerisation) stage helps in keeping the molecules mobile and forces them to cross-link to form a tightly knit structure. Once the polymer cross-links, at atmospheric temperature, to a certain point (75 to 85%), then over time it becomes almost impossible to force cross-linking unless a significantly higher temperature is used than required in the early stage of polymerisation. That is why heat curing during the early stage of polymerisation is important.

APC places a very high focus on proper heating curing of MarineLine in order to create a high cross-link density, thus creating a smooth virtually impermeable coating barrier between the steel tank and the chemicals carried. This is key to maintaining purity of the chemical cargoes carried.

Ongoing coating maintenance and proper tank cleaning (tank decontamination from previous cargoes carried) are also important components of any cargo tank purity discussion. Normally epoxy and Phenol epoxy coatings absorb solvents and other chemicals, and may take a long time to dry out. They may also require extensive use of cleaning chemicals to fully wash the surface of the coating.

However, for the higher cross-link density MarineLine coating, the entire cleaning operation is faster and easier, as cargoes do not permeate coating, according to shipowners using MarineLine cargo tank coatings. When/if needed, approved cleaning detergents are provided on the APC website (www.advpolymer.com) for MarineLine, as well as a complete cargo resistance list.

In conclusion, selecting the best cargo tank coating is paramount for purity success because - the higher the final cross-link density the less cargo absorption, and the less possibility of cargo contamination.

*This article was written by Donald Keehan, Chairman, Advanced Polymer Coatings.

Inséré 09/04/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 09/05/17

Valletta Declaration casts important foundation for future EU shipping strategy

European Transport Ministers adopted Wednesday afternoon a ministerial declaration on maritime transport. The declaration outlines priorities for the EU's maritime transport policy, focusing on competitiveness, digitalisation and decarbonisation. The so-called 'Valletta Declaration' was agreed at the end of a two-day ministerial stakeholder conference organised by the Maltese Presidency of the EU.

Addressing the conference on Tuesday via a [video statement](#), ECSA President Niels Smedegaard congratulated the Maltese Presidency for the initiative and welcomed the Valletta Declaration as an important foundation to prepare the EU shipping strategy for the next decade. "Digitalisation is rightly identified as a key priority", said Niels Smedegaard, "From a technological point of view it should be very easy to establish a genuine European Single Window. We just need the political will to do it. Let's not lose the momentum we now have by backtracking on the level of ambition".

Referring to the [Monitor Deloitte study](#) that ECSA presented during European Shipping Week, Niels Smedegaard also emphasised the need for a global orientation: "The good news is that EU shipping policy as outlined in the current maritime strategy provides an excellent basis. But more maritime growth can be achieved with a more globally-oriented approach, which recognises that shipping activities form the core of the maritime cluster." The ECSA President concluded his statement by reaching out to policy-makers and stakeholders: "We want to work together on an ambitious shipping strategy for the period 2019-2028. We are ready to share our ideas in a constructive and open-minded spirit, using the opportunity of the European maritime year to the fullest extent possible."

The Maltese Presidency [communication](#) on the topic.

For more information, please contact:

Patrick Verhoeven
Secretary General
Rue Ducale, Hertogstraat 67/B2, 1000 Brussels, Belgium
T +32 2 510 61 26
patrick.verhoeven@ecsa.eu

Karoliina Rasi
Director – Public Affairs & Communications
Rue Ducale, Hertogstraat 67/B2, 1000 Brussels, Belgium
T +32 2 510 61 34
M +32 476 349 263
Karoliina.rasi@ecsa.eu

Valletta Declaration casts important foundation for future EU shipping strategy European Transport Ministers adopted Wednesday afternoon a ministerial declaration on maritime transport. The declaration outlines priorities for the EU's maritime transport policy, focusing on competitiveness, digitalisation and decarbonisation. The so-called 'Valletta Declaration' was agreed at the end of a two-day ministerial stakeholder conference organised by the Maltese Presidency of the EU. Addressing the conference on Tuesday via a video statement, ECSA President Niels Smedegaard congratulated the Maltese Presidency for the initiative and welcomed the Valletta Declaration as an important foundation to prepare the EU shipping strategy for the next decade. "Digitalisation is rightly identified as a key priority", said Niels Smedegaard, "From a technological point of view it should be very easy to establish a genuine European Single Window. We just need the political will to do it. Let's not lose the momentum we now have by backtracking on the level of ambition" Referring to the Monitor Deloitte study that ECSA presented during European Shipping Week, Niels Smedegaard also emphasised the need for a global orientation: "The good news is that EU shipping policy as outlined in the current maritime strategy provides an excellent basis. But more maritime growth can be achieved with a more globally-oriented approach, which recognises that shipping activities form the core of the maritime cluster. The ECSA President concluded his statement by reaching out to policy-makers and stakeholders: "We

want to work together on an ambitious shipping strategy for the period 2019-2028. We are ready to share our ideas in a constructive and open-minded spirit, using the opportunity of the European maritime year to the fullest extent possible." Source: European Community Shipowners' Associations (ECSA)

Inséré 09/04/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 09/05/17

Holland-Amerika Lijn

BOEKBESPREKING door : Frank NEYTS "

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Holland-Amerika Lijn. Geschiedenis van een rederij". Nico Guns tekende als auteur. De geschiedenis van de "Holland-Amerika Lijn" is een verhaal vol van ups en downs, dat zich laat lezen als een spannende roman. Rotterdam was meer dan een eeuw de trotse thuishaven van deze rederij; aan de Wilhelminakade bepaalden de drijvende paleizen met hun geel-groen-witte schoorstenen het beeld van de Maasstad. Vanaf de oprichting in 1873 tot ver in de twintigste eeuw verscheepte de Nederlandse HAL-vloot miljoenen passagiers en een kleine miljard ton lading. Nog steeds spreekt de legendarische rederij, die uitgroeide tot een internationaal vermaard cruisebedrijf, tot de verbeelding van velen. Iedereen kent de beroemde schepen als de Statendam en de Rotterdam. Legendarisch is het geallieerde troepentransport van de Nieuw Amsterdam, die zo snel voer, dat geen enkele U-boot haar te pakken kreeg. Vele emigranten staken met de HAL de Atlantische Oceaan over, om een nieuw bestaan op te bouwen in het land van de onbegrensde mogelijkheden. Het vrachtvervoer tussen West-Europa en Amerika, met schepen als de Diemerdijk en de Kinderdijk, nam in de loop der tijd een hoge vlucht en droeg sterk bij aan de groei van de rederij en de welvaart van Nederland. In dit rijk geïllustreerde boek, dat met vele details is verlevendigd, kan iedereen volop genieten van de grandeur, de luxe en de nostalgie van de gerenommeerde HAL-rederij. Een compleet naslagwerk voor iedereen die belangstelling heeft voor de uitermate boeiende historie van de glorierijke Nederlandse koopvaardij. "Holland-Amerika Lijn" (ISBN 9 789462 490413) telt 143 pagina's, werd als hardback uitgegeven.

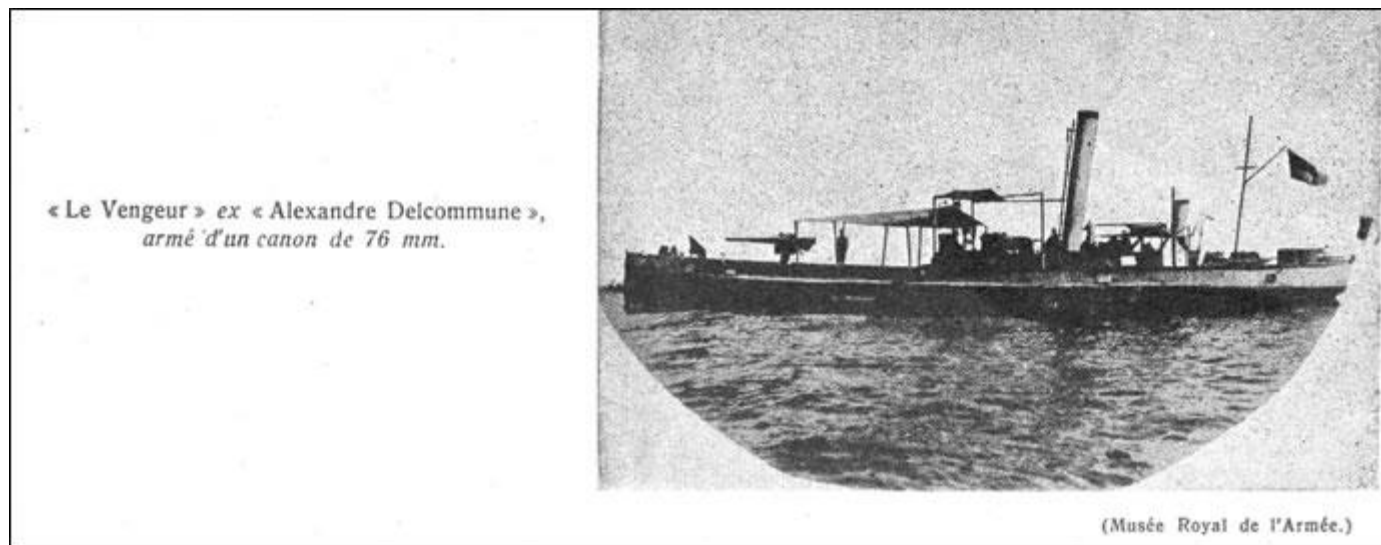
Het boek kost 29.95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax+31(0)575.542289. . In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com.

Inséré 11/04/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 11/05/17

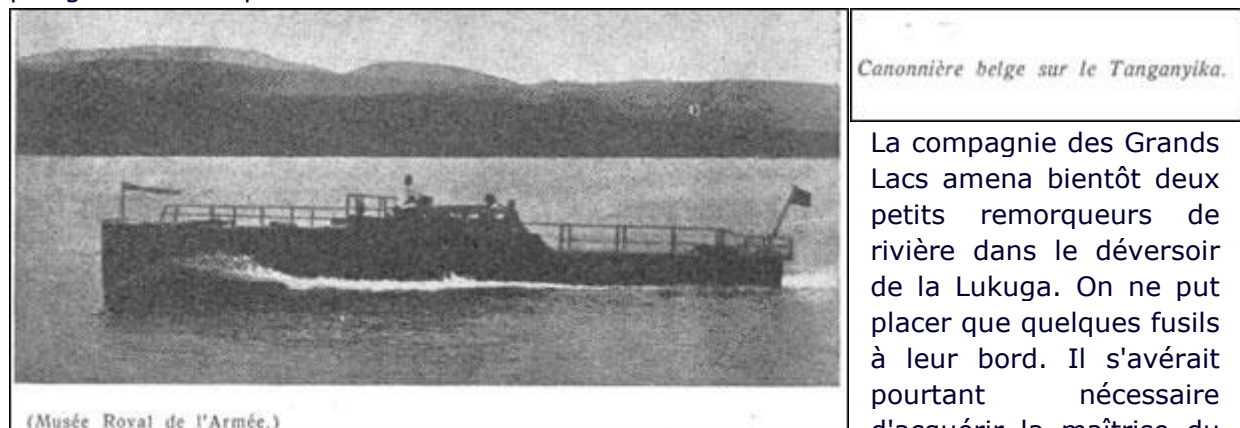
Les Ancêtres De Notre Force Navale (partie II)

D'autre part, sur le Tanganyika, la mobilisation avait commencé le 6 août; nous n'avions aucune embarcation militaire sur le lac alors que l'adversaire en était supérieurement fourni : il mit en ligne les vapeurs « Hedwig von Wissmann », jaugeant 60 tonnes et armé de quatre canons revolver, et « Graf von Götzen », de 1200 tonnes, avec canons de 88 et de 37; le remorqueur « Kingani » de 25 tonnes avec un canon revolver; deux pétrolettes et un radeau avec deux canons de 88. L'ancien commandant du « Môme », sabordé à Dar-

es-Salam, dirigeait les opérations. Il disposait de nombreux marins. Nous ne pouvions leur opposer au début qu'un vieux sabot usé, non armé et d'une déplorable complexion : « Alexandre Delcommune ».



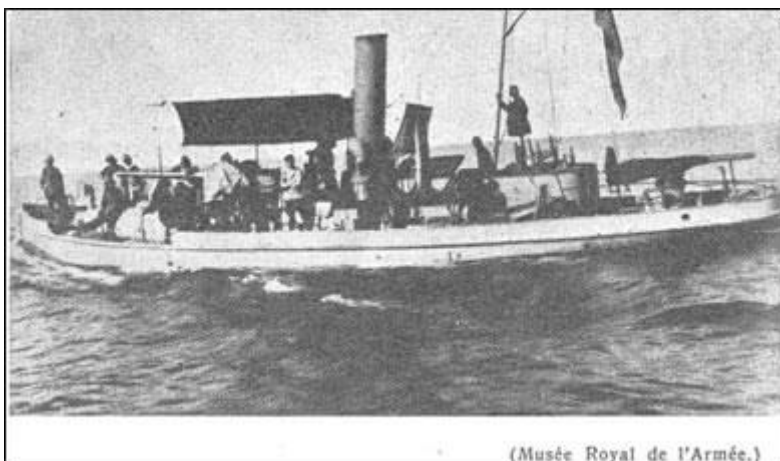
Ce bateau fut pris en chasse par l'« Hedwig von Wissmann » : il reçut deux obus dans sa vétuste coque avant qu'il pût se réfugier à l'abri d'un poste, devant la Kalémie. Peu après, par surprise nocturne, les Allemands parvinrent à déposer un explosif dans les flancs du malheureux vétéran qui fut fortement endommagé. Cela ne suffisait pas à l'adversaire : il revint à la charge et lui lança environ quarante projectiles dans la carcasse : notre seul vapeur du Tanganyika était anéanti. Cela permit à la flottille impériale d'exercer des pillages et des déprédations sans nombre.



La compagnie des Grands Lacs amena bientôt deux petits remorqueurs de rivière dans le déversoir de la Lukuga. On ne put placer que quelques fusils à leur bord. Il s'avérait pourtant nécessaire d'acquérir la maîtrise du

Tanganyika. Le colonel Tombeur réclama un sous-marin mais ne l'obtint pas.

Cependant, venant du lac Moëro, était arrivé un officier de réserve qui avait servi sur nos canonnières de l'Escaut : le premier lieutenant de la Marine de l'Etat, Goor. Cet homme entreprenant décida d'improviser coûte que coûte les éléments indispensables pour nettoyer de ses corsaires cette vaste mer intérieure.

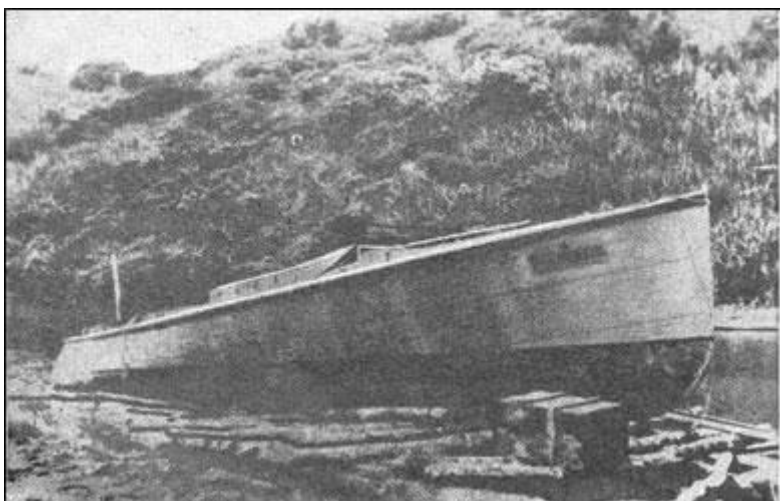


(Musée Royal de l'Armée.)

L'ex « Kingani » rebaptisé « Fifi » battant le White Ensign et le pavillon belge jumelés et monté par un équipage belgo-britannique. Il coula le « Von Wissman » le 8 février 1916.

Le « Delcommune » fut réparé (vrai miracle) et rebaptisé le « Vengeur »; on lui adjoignit une baleinière de fleuve munie d'un moteur provenant de l'ancien ballon « Zodiaque » et on la munit d'une mitrailleuse Colt, véritable arme de pacotille. D'autres

embarcations, en pièces détachées, furent dirigées par route vers le lac. Il en fut ainsi de ce petit chaland de rivière, baptisé chaloupe canonnière dont on aménagea l'avant et l'arrière en pointe et que l'on dota d'un moteur d'avion et d'une pièce de 5,7 : il présentait si mal qu'on le surnomma le « mosselbak »; pourtant, manié par des hommes habiles, il fit vraiment merveille.



Canonnière « Paul Renkin ».

Plus tard, arriva le glisseur « Netta » et, enfin, le petit vapeur « Baron Dhanis » : on les arma comme on put. C'est à ce moment que le gouvernement britannique décida de diriger sur le Tanganyika la Naval African Expedition composée de deux petits cruisers automobiles : le « Mimi » et le « Toutou », portant chacun un canon de

4,7 et une mitrailleuse; ils furent à pied d'œuvre le 28 octobre 1915. Un petit port artificiel fut construit près de l'embouchure de la Kalémie pour cette « flotte » alliée.

On ne peut nier qu'au début, faute de moyens, les nôtres subirent des revers, mais ils surent prendre une éclatante revanche bien que les bâtiments ennemis fussent infiniment plus puissants et plus rapides que leur pauvre matériel improvisé : le 26 décembre 1915, le « Kingami », harcelé par notre glorieux « mosselbak » et le « Netta », aidés du « Mimi » et du « Toutou », amena ses couleurs et se rendit : le commandant Goor avait employé la ruse et s'était servi de ses modestes canons. La prise fut menée à notre « port »; réparée, elle fut remise en service sous le nom de « Fifi », mais sous pavillon anglais.

Le 9 février 1916, le « von Wissmann » se montra; la flottille alliée lui donna la chasse. Il tenta de se dérober. Par ruse encore, on parvint à l'approcher et on le canonna tant et si bien qu'il coula. Tout l'équipage fut capturé.

Le « von Götzen », traqué par nous, réussit à s'enfuir : cinq mois après, on retrouva son épave coulée près de sa base.

Les Allemands, pour compenser ces pertes, avaient hâté l'envoi du « Wami », bateau semblable au « Kingani », et le remorqueur « Adjudant » : tout y passa, les nôtres ayant reçu trois avions en renfort. Dès lors, la marche en avant, vers la victoire, se poursuit

rapidement et l'ennemi perdit ses colonies d'Afrique : notre petite marine avait été d'un suprême appui. Goor et ses adjoints s'étaient montrés de vrais marins, c'est-à-dire des hommes de valeur.

Il y eut aussi une petite flottille, mais bien plus modeste encore, sur le lac Kivu : elle comprenait deux baleinières pour le transport des approvisionnements. L'ennemi possédait une grande baleinière et une embarcation à moteur armée d'une mitrailleuse et d'un canon de 3,7. Grâce à cette supériorité, il put nous prendre une baleinière; aidé de renfort, il alla même inquiéter nos postes.

Mais, en mars 1916, arriva de Marseille une petite canonnière, le « Paul Renkin », portant deux mitrailleuses et un canon automatique; on lui adjoignit un canot automobile armé d'une mitrailleuse, le « Tshiloango » ainsi que des pirogues. L'« amiral » de cette flottille était le commandant d'Orjo de Marchovelette; il manœuvra si bien qu'il obligea les Allemands à saborder leurs embarcations. Les nôtres les remirent à flot et en service. Le Kivu, lui aussi, était nettoyé.

LES TORPILLEURS ET MARINS -LE CORPS DE MARINE

Notre Dépôt des Equipages, en rentrant au pays délivré, en 1918, trouva dans le port d'Anvers trois torpilleurs allemands provenant de la flottille que l'ennemi avait fait construire tout spécialement pour la défense de la côte belge. On sait que le régime de notre côte est très particulier : de nombreux bancs de sable en rendent l'accès difficile sinon impossible aux navires de fort tonnage.

Ces torpilleurs récupérés furent aussitôt réparés et confiés à des équipages du Dépôt. Une commission d'études fut constituée au sein du Grand Quartier Général, alors favorable à l'organisation d'une marine de guerre nationale. Au début de 1919, nos premiers bâtiments se montrèrent sur l'Escaut.

La presse manifesta un vif enthousiasme : elle espérait que l'escadrille compterait douze unités que l'on répartirait entre Anvers, Ostende et Zeebrugge. Des garde-côtes et des dragueurs de mines devaient y être adjoints. Entretemps, nos quatre canonnières de réserve, tenues à la chaîne en Hollande depuis la prise d'Anvers en 1914, nous furent rendues : deux d'entre elles furent envoyées en Allemagne pour coopérer à la surveillance du Rhin dans la portion occupée par nos troupes.

Tout semblait pour le mieux quand un de nos grands journaux révéla qu'on laissait se dissocier les éléments formés pendant la guerre en ne veillant pas à leur rengagement et en ne leur offrant aucun avancement. D'autre part, on n'acceptait pas l'engagement des volontaires qui affluaient depuis qu'ils avaient vu l'uniforme de nos marins. Et cela se passait au moment où notre droit à la défense de la côte et de notre grand fleuve s'imposait et où nous éprouvions un urgent besoin d'équipages de commerce pour notre ravitaillement par mer.

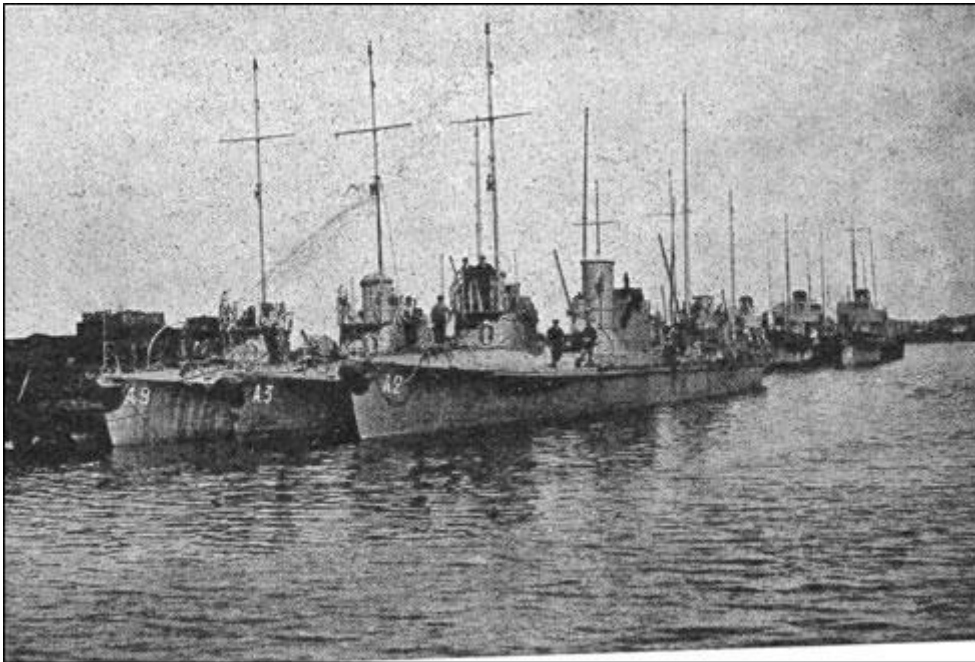
Ce journal jetait un véritable cri d'alarme que l'avenir révéla justifié : « On dirait, notait-il, que les efforts sont tendus pour empêcher d'avoir des équipages à l'heure où la reconstitution économique du pays en dépend ».

Peu après, il révéla encore qu'il y avait, à Anvers, au moment de l'armistice, une cinquantaine de bateaux allemands : torpilleurs, dragueurs, etc., qui nous appartenaient de plein droit mais que nos ennemis avaient conduits dans le canal d'Hellevoet-Sluis; et nul ne se souciait d'aller les y quêrir.

Finalement, nos officiers se rendirent en Hollande et prirent possession manu militari de ce qui nous était dû : ils ramenèrent le précieux butin dans nos eaux. Nous disposâmes ainsi de onze torpilleurs, de vingt-six dragueurs de mines, de vingt chalands et allèges, de

quatre remorqueurs, d'un yacht à vapeur et d'un « pont ». Deux sous-marins furent également mis à notre disposition par la Grande-Bretagne; avisés trop tard, il se fit que ces constructions délicates, abandonnées sans soins, étaient quasi hors d'usage : il fut sage de les abandonner. Un de nos officiers fut cependant envoyé en stage en France avec des marins spécialisés. Il commanda en second le sous-marin « Néréide » et s'y distingua : il gagna la Légion d'honneur en sauvant ce bâtiment en perdition dans le golfe de Gascogne.

Le roi Albert témoigna son intérêt pour notre flottille en permettant d'appeler nos trois premiers torpilleurs : « Prince Léopold », « Prince Charles » et « Princesse Marie-José »; n'oublions pas que le prince Charles avait conquis ses galons d'officier dans la Royal Navy.



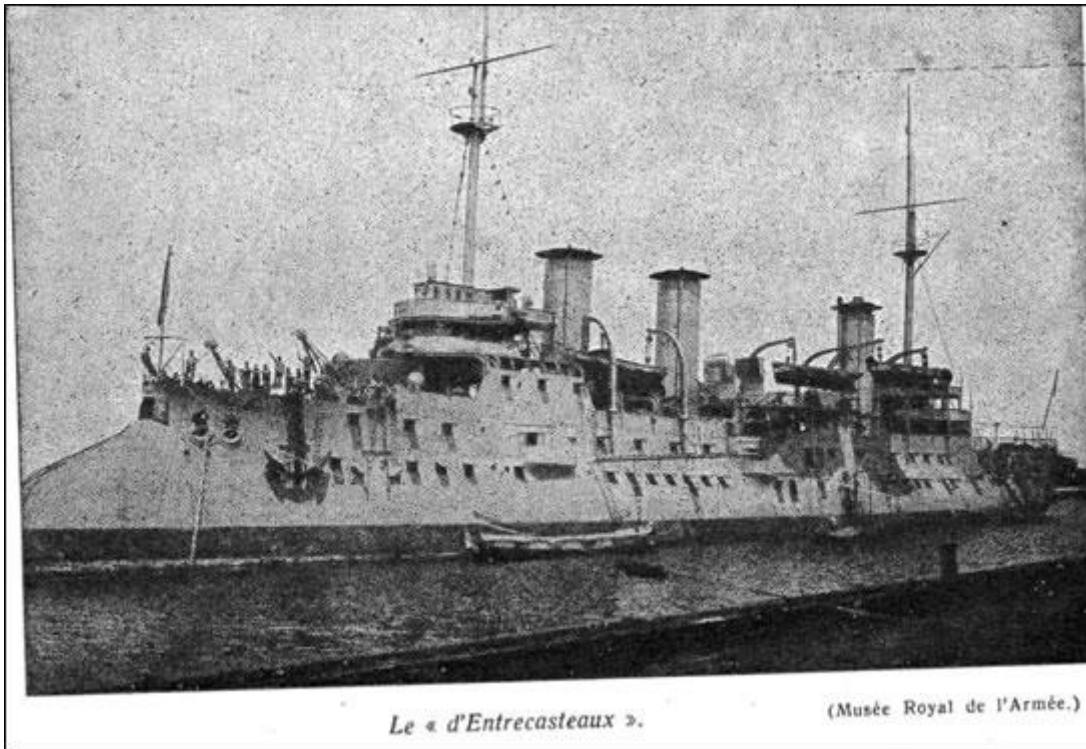
Une
commission

interministérielle fut chargée d'étudier l'utilité d'éléments pour la défense de notre côte. Le 19 novembre 1919, le Dépôt des Equipages disparut pour faire place au Détachement des Torpilleurs et Marins; des officiers des armes spéciales y entrèrent pour étoffer les cadres et servir de professeurs.

Très peu de temps après, notre flottille se composa de neuf petits torpilleurs à deux canons, trois mitrailleuses et un tube lance-torpilles; cinq grands torpilleurs pareillement armés, trois remorqueurs, deux vedettes de rivière, un poseur de mines, et un bateau de service : la vieille « Torpille », provenant des torpilleurs du génie. Quarante vedettes récupérées (dont une dizaine de vedettes de mer), poseurs et chasseurs de mines, étaient officiellement cataloguées : elles portaient toutes à bord un canon revolver et deux mitrailleuses.

Trois officiers d'artillerie furent envoyés en stage dans la marine de guerre française et quatre « jeunes torpilleurs » reçurent une instruction spéciale en notre Ecole royale militaire en vue d'aller également en France parfaire leurs connaissances maritimes.

Malheureusement, le Détachement fut rapidement traité en parent pauvre et même en véritable Cendrillon; la situation économique peu brillante du pays si maltraité par la guerre était de nature à dresser les timorés contre la flottille : chez nous, les questions maritimes ont toujours été mal connues; de là est née une sorte d'opposition systématique au sein de la Chambre, et les crédits alloués ont toujours été insuffisants. En attendant, nos navires restaient inactifs dans l'Escaut, ce qui ne convenait guère. On para dans une certaine mesure à cet inconvénient : on envoya les recrues servir sur le Rhin en attendant que l'on pût déplacer la base d'Anvers à Bruges-Zeebrugge.



La
France
nous
prêta
le
vieux

croiseur le « d'Entrecasteaux » pour servir de Borda (navire-école-caserne). On l'ancre dans le bassin de Bruges. En janvier 1924, tous nos torpilleurs l'y avaient rejoint : il fut, dès lors, possible de faire vraiment de la navigation en mer. Des instructeurs français, choisis parmi les meilleurs, vinrent prêter leur concours.

Hélas ! il fallut économiser à outrance : l'avenir de notre Marine et de nos marins s'avéra bientôt incertain. Pour mettre fin à l'imbroglie résultant de vaines discussions, on créa une commission de la Marine militaire composée impartialement d'adversaires et de partisans de cette arme spéciale; le chef d'Etat-Major général et l'Inspecteur général de l'artillerie déclarèrent et prouvèrent que des éléments flottants étaient indispensables pour assurer la défense côtière. D'anciens adversaires se convertirent loyalement : le vote final se prononça pour le maintien de la Marine par vingt-quatre voix contre deux et une abstention. Mais on apprit, d'autre part, que l'Angleterre, dont nous sollicitons un appui financier, mécontente de l'apport de la France, avait estimé le corps superflu et trop dispendieux : bref, un arrêté laconique, en date du 9 juillet 1926, supprima tout simplement le Corps des Torpilleurs et Marins, détruisant ainsi les résultats de pénibles et combien louables efforts.

Le « d'Entrecasteaux » fut rendu à la France qui le vendit à la Pologne; nos torpilleurs et autres bâtiments ne trouvèrent pas d'acquéreurs. Bientôt, cette belle petite flottille ne fut plus qu'un ramassis de vieille ferraille.

La défense de la côte même dut être abandonnée.

*

*

*

On n'allait pas tarder à se repentir de cette mesure; l'Allemagne, trop rapidement évacuée par les troupes d'occupation, se redressait avec une ardeur imprévue; les esprits quelque peu clairvoyants ne doutèrent pas qu'une nouvelle guerre était en préparation. Non

seulement, la grande vaincue ne paya pas tribut, mais elle trouva le moyen de se procurer des fonds à l'étranger : elle s'en servit pour réarmer à outrance.

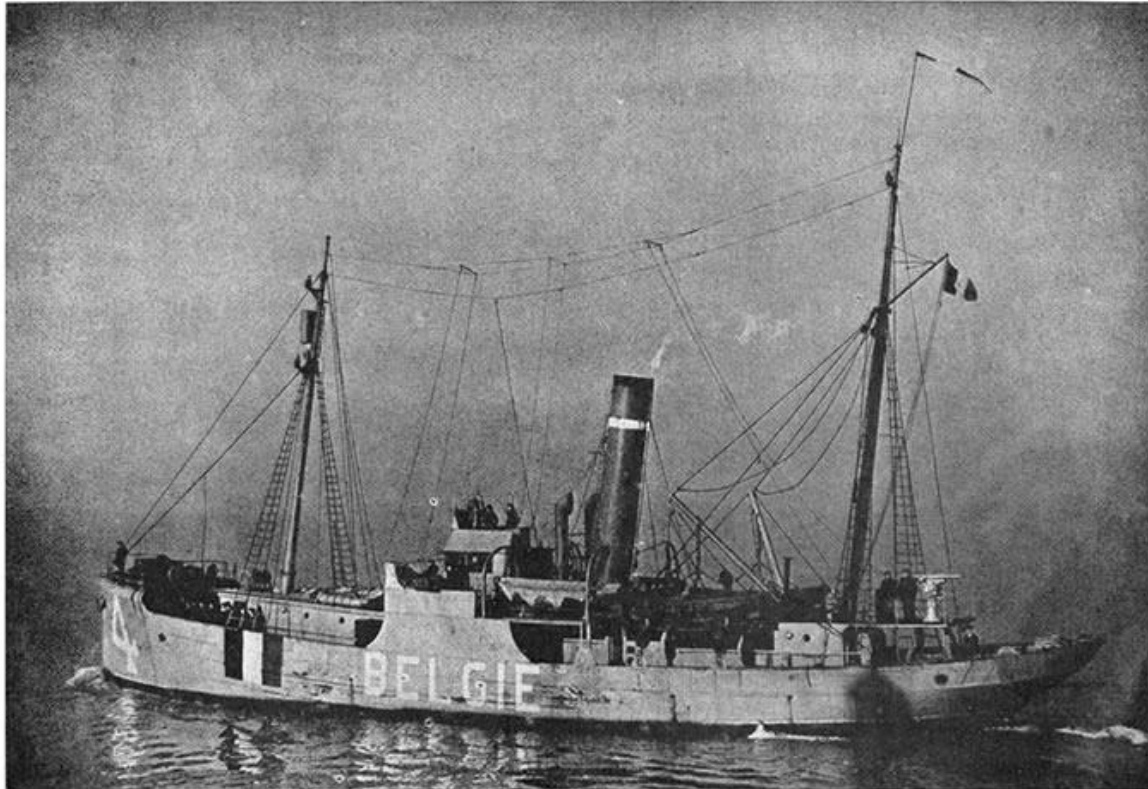
On commença à s'inquiéter chez nous. Dès 1931, en raison de la préparation minutieuse qu'exige la mobilisation générale de la nation, le chef du service spécial se soucia de prévoir des mesures pour la sécurité de la navigation et pour la protection de notre littoral. L'Etat-Major général entra ainsi en pourparlers avec l'administration de la Marine de l'État; une commission militaire de la Marine fut créée qui envisagea la constitution d'un Dépôt des équipages, d'un rôle de la marine et de bases maritimes militaires à Anvers, Ostende et Zeebrugge, ce qui nécessitait un effectif de cent-quinze officiers, mille quarante hommes, trente-quatre vedettes, trois unités navigantes, vingt-trois remorqueurs, quarante-huit chalutiers, sept barges et quatre canots de sauvetage à moteur.

En 1934, naquit l'idée d'établir une liaison Armée-Marine qui ne fut consacrée qu'en 1938 : la politique de neutralité que notre pays avait adoptée, faisait naître l'obligation de veiller nous-mêmes à la défense de nos eaux territoriales et de nos navires marchands; l'administration de la Marine (civile) se trouva ainsi placée devant l'éventualité de devoir fournir le matériel naval et le personnel marin nécessaires, l'autorité militaire se réservant de définir le rôle des bases dans le cadre de la défense nationale. Il en résulta, évidemment, une demande de budget: bien qu'établie avec le plus grand souci d'économie, elle fut rejetée quoique le plan général fut approuvé.

Comme l'horizon politique devenait sombre, le ministre de la Défense Nationale passa outre. Le 1er décembre 1939 (la France et l'Angleterre étaient déjà en guerre), il créa pour son compte un Dépôt des équipages chargé d'organiser un Corps de marine, de rassembler tous les marins rappelables en cas de mobilisation de l'armée de terre, de s'occuper de l'instruction des marins rappelés sous les armes et de mobiliser en temps voulu le susdit corps.

On eut la main heureuse en confiant cette mission au major d'artillerie Decarpentrie, ancien officier du Corps des Torpilleurs et Marins qui avait effectué brillamment des stages dans la marine de guerre française. Il eut son siège à Anvers et dut « tirer son plan » avec un seul sous-officier.

En présence du danger, la mobilisation partielle du Corps de marine fut ordonnée. Son effectif théorique devait être de trente officiers, nonante-huit sous-officiers, cinq cent treize quartier-maîtres et matelots : il ne fut jamais atteint, quatorze officiers seulement furent employés. La nouvelle formation comprit trois escadrilles : la première à Ostende, la deuxième à Zeebrugge, la dernière à Anvers.



(Cliché M^{me} G. Van Parys.)

Patrouilleur A.4 armé de 1 canon de 4,7 et de 2 mitrailleuses.

(Musée Royal de l'Armée.)

Petit à petit, l'administration de la Marine mit à la disposition de l'autorité militaire la « Police de la Rade III », une des quatre très anciennes canonnières de réserve, les bateaux-pilotes nos 4, 5 et 6, les vedettes rapides R.I et R.II, venues récemment d'Angleterre, et une vedette C.3, chargée de l'arraisonnement des navires.

L'escadrille d'Ostende eut, comme patrouilleurs, les bateaux-pilotes que nous désignerons désormais par A. 4, A. 5, et A. 6 : chacun d'eux portait un canon de 4,7 et deux mitrailleuses. On y adjoignit un petit yacht de plaisance offert par un particulier, le « Prince Charles », et le C. 3, armés tous deux d'une mitrailleuse.

Cette escadrille fut chargée de la surveillance des eaux territoriales. Journallement, deux de ses unités croisaient sur la côte. Nos marins eurent bientôt l'occasion de se signaler, en des circonstances particulièrement périlleuses, en repêchant des mines dérivantes : il y eut plusieurs citations à l'ordre du jour.

La 2e escadrille ne fut formée que plus tard.

La 3e était à Anvers. Elle aurait dû disposer d'un stationnaire mouillé près de la frontière et d'un système de vedettes rapides ainsi que de bateaux de ravitaillement. Elle ne reçut que deux mitrailleuses et un camion.

Son commandant, Delstanche, ancien officier des Torpilleurs et Marins, issu du Navire-école, comprit tout de suite qu'il fallait savoir faire beaucoup avec rien. Il étudia l'utilisation des filets métalliques récupérés après 1918, pour protéger les grandes écluses de la Métropole. L'administration de la Marine finit par lui donner la « Police de la Rade III »; ce vieux sabot dépourvu de vitesse fut mué en école d'apprentissage; on l'amarra près de la caserne des Falcons où logeaient les hommes du Corps de la marine.

Il importait de se hâter pour préparer la mobilisation civile des bateaux en vue d'en faire des vedettes. Les événements du 10 mai 1940 vinrent tout brusquer : la 3e escadrille réquisitionna le « Brabo I », de l'Etat, les « Brabo II et III » du pilotage des bassins, le « Tolwacht », également de l'Etat, et le yacht « Restless » d'un particulier; on recueillit un

autre petit yacht abandonné sur la rive gauche de l'Escaut et on l'incorpora sous le nom de « La Prairie ».

Pendant ce temps, la situation devenait grave; l'armée néerlandaise n'opposant guère de résistance, Anvers se trouvait menacé de deux côtés. L'autorité militaire prescrivit à la 3e escadrille de reconnaître la côte de Zuid-Beveland dans la nuit du 14 au 15. Le « Brabo I » et le « Tolwacht » exécutèrent cette mission. Comme ils en revenaient, un poste français, occupant le fort Frédéric, les prit sous un feu violent : il y eut deux blessés. Le « Restless », qui devait participer à cette mission mais dont l'armement avait été lent, voulut regagner le temps perdu en forçant sa vitesse : il alla s'échouer sur le banc de sable de Saeftingen où il dut attendre la marée pour se dégager. Pendant des heures, il servit d'objectif à une pièce antitank allemande. A son retour, il fut encore endommagé par les Stukas. Il subit de si graves dégâts qu'on fut forcé de le remplacer par « La Prairie ».

Vint ensuite l'ordre de préparer l'évacuation. Pendant deux jours, nos marins opérèrent des destructions tout en aidant au passage des troupes en surface. Le 18, la 3^o escadrille, emportant tout ce qui était possible, s'échappa vers Ostende, par les canaux, après avoir sabordé la vieille « Police de la Rade III ».

Voyons ce qui s'était passé au littoral :

Dès le 12 mai, la 2^o escadrille se formait et partait pour Zeebrugge. Il avait été prévu que cette subdivision, ainsi que celle d'Ostende, comprendrait trois patrouilleurs, deux dragueurs de mines, deux arraisonneurs et un canot automobiles : plusieurs de ces embarcations devaient porter un canon de 47 et une mitrailleuse. En pratique, il fallut improviser et encore « tirer son plan ». La 1^o escadrille s'adjoignit les chalutiers en bois 0.140 et 0.317 (0. = Ostende) et la 20 escadrille, les Z.8, Z.25 et H.75 (Z. = Zeebrugge; H. = Heyst). On réquisitionna le yacht de plaisance « Aloha » pour servir de logement au personnel du bureau du commandant du corps en cas de déplacement; enfin, la 1^e escadrille reçut les vedettes R. I et R. II. De son côté, la 20 annexa le remorqueur de mer « Graaf Visart », du port de Zeebrugge, et le remorqueur de rivière « Baron de Maere » qui était abandonné.

Le 12 même, la 2^o escadrille secourut le « Jura de Basel » coulant sous les effets d'une mine magnétique; le 13, l'aviation allemande bombarda l'Ecole de marine d'Ostende, qui servait de caserne à nos marins, ainsi que notre garde-pêche « Zinnia » sur lequel on avait détaché des mitrailleurs marins. Mais un Stuka fut abattu. Au large de Zeebrugge, la 2e escadrille sauva l'équipage du steamer italien « Foscolo ». Le 14, cette subdivision équipa par ses propres moyens une prise de guerre, le vapeur letton « Sigurd-Faulbaums », dont la machinerie avait été démontée; on le chargea de plomb à évacuer.

Le 16, la 2e escadrille secourut un bâtiment grec échoué dans le Wielingen. Le 17 au soir, les A. 4, A. 5 et A. 6 allèrent se faire démagnétiser à Dunkerke tout en escortant deux steamers. -Ils y restèrent jusqu'au 19 sous une pluie de bombes. De cette dernière date au 22, la rade d'Ostende devant être évacuée, nos bâtiments passèrent la nuit au large, en butte aux attaques des Stukas.

Le 21, le A. 4 fut chargé de mettre en sécurité les fonds de la Banque Nationale; il y parvint, non sans peine et sans périls.

Le 22, l'« Aloha » sauta et se perdit corps et biens.

Le même jour, le commandant de la 2e escadrille reçut l'ordre secret d'envoyer les 0.140 et 0.348 à Boulogne où lui-même devait se rendre par la route. On raconta plus tard que ces chalutiers avaient pour mission d'attendre un très haut personnage et de le conduire en Angleterre. Boulogne étant aux mains de l'ennemi, ces bâtiments errèrent longtemps avant de rejoindre le Corps : leur mission fut non avenue. Inutile d'ajouter que, nuit et jour, notre côte était copieusement bombardée par l'aviation.

Le 22, le Corps de marine reçut l'ordre de se replier : les 1^{re} et 3^e escadrilles avaient fusionné. Un fois encore, on détruisit tout ce qui ne pouvait être emporté, à savoir, le C. 4, le « Prince Charles », les « Brabo I, II et III », le « Restless », le « Tolwacht » et « La Prairie »; le restant piqua vers l'Angleterre, emmenant deux remorqueurs venus d'Anvers. La 2^e escadrille résolut de conduire en Grande Bretagne ses deux remorqueurs et le vapeur letton avec son plomb. Ce dernier, dont les machines fonctionnaient mal, fut traîné par le « Graaf Visart » et le « Baron de Maere ». Le lendemain, mardi, le « Sigurd-Faulbaums » heurta une mine et fut fracassé; on se demande encore par quel miracle le commandant et l'équipage purent être sauvés.

Mais abrégeons. La plupart des coquilles de noix du Corps de marine furent envoyées à Dunkerke pour sauver des troupes bloquées dans cet enfer. Le A. 5, le Z 25 et le H. 75 se distinguèrent spécialement en ces circonstances ; le H. 75 fut cité à l'ordre du jour des armées françaises; les autres unités avaient aussi largement mérité cet honneur.

Au bout d'un certain temps, notre flottille fut envoyée en France renforcée du bateau-pilote à moteur n° 16 et du « Tender » n° 1 (bateau pourvoyeur). Nos bâtiments y reçurent des missions dangereuses pour aider la marine française qui retint pour son compte nos vedettes rapides : elles furent toutes détruites.

Inséré 13/04/17 DOSSIER Enlevé 13/05/17

Are Expenses Incurred During Negotiation Of A Pirate Ransom Recoverable In General Average?

The laden chemical tanker **LONGCHAMP** was transiting the Gulf of Aden on passage to Vietnam. The ship was subject to a pirate attack on 29 January 2009 following which she was taken, under the command of the pirates, to Eyl, Somalia. The owners immediately formed a crisis team and, within a day, the pirate negotiator had made an initial ransom demand of US\$6,000,000. This was countered with an offer from the owners of US\$373,000. The day following Owners' initial offer of payment of a ransom demand, Owners declared General Average. A payment of US\$1,850,000 was finally made on 22 March after a 51 day negotiation period. The owners claimed the operating costs (which included crew wages/bonuses, media crisis response services and bunkers) for the period of time the ship was seized as substituted expenses in general average under Rule F of the York-Antwerp Rules 1974 (as incorporated into the contract of carriage), which states:

"Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

" The owners claimed that the operating costs should be allowed as a substituted expense under Rule F as they had been incurred for the sole reason of reducing the final ransom payment which, it was accepted, was itself allowable under Rule A. The operating costs were allowed in general average by the adjuster, prompting cargo interests to commence proceedings seeking repayment of their contribution towards this item on the basis that

they should not be allowable under Rule F. In the High Court Mr Stephen Hofmeyr QC, sitting as a Deputy High Court Judge, delivered what was to many a surprising judgment, by holding that the 'detention expenses' for the period of time the owners were negotiating the ransom down should be allowed as an alternative expense under Rule F. His finding was that these expenses were reasonably incurred to save the parties to the adventure around US\$4,150,000, that is, the negotiated reduction on the ransom amount. Cargo interests were granted leave to appeal to the Court of Appeal.

The Court of Appeal was asked to consider four issues in the appeal:

Issue 1 – Was the first instance decision to allow the expenses incurred as substituted expenses wrong? The cargo appellants argued that the outcome of the seizure of the vessel was subject to the decisions of the pirates and that whether the ship was released and for what sums was ultimately a matter for the pirates and was outside the control of the owners. The Court of Appeal took the view that this argument was supported by the evidence given that:

- The owners never considered that they faced a choice: a crisis team had been set up almost immediately and certainly before any ransom demand had been issued;
- From the outset, the owners were looking to minimise the size of any ransom payment and they never considered payment of the ransom on demand;
- The owners had no real choice in what course of action to take and that payment at the outset or later were all actions following the same path; and
- Whether or not the ransom had been paid on demand there would still have been a period of delay and negotiation (even if just to agree the details of payment and release) that would have resulted in expenses being incurred; indeed, the pirates might even have decided to increase their demand upon any immediate acquiescence by the owners.

Considered on this basis, the Court of Appeal took the view that the negotiation period to reduce the ransom was not a true alternative within the meaning of Rule F. As Hamblen LJ put it: "Delay will often cause loss to both ship and cargo but generally that loss lies where it falls. Whilst such owners' expenses may on occasion be recoverable under Rule F, that Rule presupposes some real choice being made, which [here] it was not."

The Court of Appeal upheld the cargo interests' appeal on Issue 1 on that basis.

Issue 2 – Was the High Court wrong to conclude that payment of the original US\$6m ransom demand without negotiation would have been reasonably incurred?

Hamblen LJ agreed with Mr Stephen Hofmeyr QC in the High Court where he stated, "...on the true construction of Rule F of the York-Antwerp Rules 1974, the hypothetical alternative course of action must meet the requirement that it was "reasonably ... incurred" if the substitute expense is to be allowed in general average." It was therefore, necessary to determine whether in the circumstances the payment of the initial demand would have been reasonable.

The Court of Appeal held that whilst it might be accepted practice to undertake a period of negotiation in which to seek to reduce the ransom demand, adoption of that approach would not render a payment of the immediate ransom demand unreasonable where that payment was made to avert a very real danger to the ship, cargo and crew as quickly as possible. The cargo interests' appeal on this point was therefore dismissed.

Issue 3 – Were the bunkers an expense for the purpose of Rule F?

The appellants contended that as bunkers were consumed it could not be an expense as it is generally treated as a sacrifice, therefore it is a loss and Rule F does not extend to cover losses. The Court of Appeal found that there was no difficulty as a matter of language in treating the consumption of bunkers as an expense though whether expenses would cover bunkers in any particular case would depend on the context of the claim.

Issue 4 – Were the media response costs allowable under Rule A given that there were a number of reasons as to why those costs were incurred?

It was argued by the appellants that as media costs had been incurred for reasons in addition to the common safety of the adventure and preserving property from peril, they should be disallowed. This was rejected at first instance and again at appeal. Hamblen LJ stated that the importation of the concept of predominant purpose, "...imports undesirable and unnecessary complications". There are circumstances where it may be difficult to distinguish between two legitimate purposes to find the predominant one. It was sufficient that one purpose was to preserve the property from peril for Rule A to apply.

Comment

When assessing losses that potentially fall within Rule F it is necessary to consider whether the alternative that is being presented is a true alternative rather than a slight variation of the actions actually taken. Whilst the judgment is heavily fact specific it does give useful insight as to how the courts view the construction of the York Antwerp Rules. The irony is that had the owners paid the ransom demand in full as soon as it was made, the Court would not have found that unreasonable and it would have been allowed in GA, whilst saving the owners the delay expenses, the justification being that we are talking about ransom demands and human lives at risk. However, as the Court of Appeal found, "...acceptance of the initial demand is not a true alternative." It simply would not have happened for all the reasons that experience in similar Somali pirate cases has shown.

Source: Clyde & Co

Inséré 15/04/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 15/05/17

Jan De Nul completes installation of 50 wind turbines for Bligh Bank II



On 3 April 2017 Jan De Nul Group successfully installed the 50th and final wind turbine of the Nobelwind offshore wind farm from the Heavy Lift Vessel **VOLE AU VENT**, the company said in its press release. The 165MW offshore wind farm, owned by Parkwind, is situated some 45 kilometres off the coast of Ostend and will provide

green energy to 186,000 households. The Heavy Lift Jack-up Vessel **VOLE AU VENT** will now be mobilised to work on the offshore wind park Tahkoluoto in Finland.

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

“My Arctic Summer”



Some time ago Whittles Publishing released a maritime title, “**My Arctic Summer**”, written by **Agnieszka Latocha**.

The book is a very personal account of the author’s experiences during three polar expeditions to the High Arctic. Her story conveys the essence of this fragile environment, the atmosphere of this special place in the North, the landscape, nature and day-to-day life of people working in Spitsbergen. It brings alive their joys and sorrows, and the complex relationships that can develop between people working under harsh conditions in remote arctic areas for months. It relates the challenges both mental and physical of existing in a place where the weather conditions make it difficult to remain upright, let alone walk, and where it is not unusual for a polar bear to come knocking on your door!

For those who have already travelled to the Arctic, this book be welcome reminder of their own experiences and adventures, while for

others it will open a window on the complex nature of the arctic environment and the rewards and hardships connected with any polar expedition, all within the backdrop of the susceptibility of these areas to environmental change. “**My Arctic Summer**” (ISBN 978-1-84995-044-2) is issued as a softback. The book counts 127 pages and costs £16.99 or \$19.95. 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 17/04/17 DOSSIER Enlevé 17/05/17

ASTRA and SPAR SHIPPING: What happens when a time charterer fails to pay timely hire?

Legal Assistance and Defence Cover (LADC) is available to Members in addition to the traditional P&I cover. We are very grateful to Ian Teo, Partner at Rajah & Tann’s, Shipping and International Trade, Singapore, for sharing an example of where LADC cover can assist Members in the event of a dispute between Owners and Charterers in relation to termination of a charterparty. Amongst the legal issues shipowners and charterers are interested in, the issue of whether a shipowner can terminate a charterparty and how much they can claim after termination ranks high. The answer was settled for decades until the 2013 English High Court decision, THE ASTRA. Then, just as the industry was coming to

terms with THE ASTRA, the traditional view was reinstated in 2015 with an English decision (SPAR SHIPPING). These two High Court decisions stand side by side pending the decision of the English Court of Appeal in SPAR SHIPPING. As we await the decision of the appeal, this note revisits the two High Court decisions and their impact.

The Traditional Position

What are the consequences when a time charterer ('Charterer') fails to pay charter hire on time? There are two aspects to this issue: 1. Whether the shipowner ('Owner') can terminate the charterparty. 2. How much the Owner can claim. Is the Owner confined to charter hire which had fallen due and payable at the time of termination (outstanding hire) or can the Owner also claim damages in respect of the unexpired charter term (expectation losses)?

When can the owner terminate the charterparty?

There are three possibilities as to when an owner can terminate a charterparty: 1. Traditionally, the obligation to pay charter hire is generally regarded as an innominate term¹. Hence, the Owner's common law right to terminate the charterparty for failure(s) to pay hire on time depends on the 'severity' of the breach. The test to be applied is whether the failure(s) to pay hire on time, therefore substantially depriving the Owner of the whole benefit of the contract e.g. the HONGKONG FIR test.

2. The other possibility for common law termination is that the parties had agreed to elevate the hire payment obligation to a 'condition'. If the payment obligation is a condition, then a breach in and of itself constitutes a 'repudiatory breach', regardless of severity. This entitles the Owner to terminate the charterparty under common law². In the absence of express indications that the parties treated the payment obligation as a 'condition', it is generally regarded as an innominate term. Such express indications are usually absent in charterparties based on standard form contracts.

3. Besides common law termination, another possibility is an express termination clause. A well-drafted charterparty would contain a clause expressly conferring the Owner the right to terminate or withdraw the vessel in the event of a late hire payment. There is no need to ask whether the hire payment term is an innominate term or a condition. Such clauses typically grant a 'grace period' for the Charterer to remedy the default. These are well-known 'anti-technicality clauses'.

In light of prevalence of these express termination clauses, the real issue is often not whether the Owner can terminate the charterparty but rather what damages the Owner can claim after terminating the charterparty.

How to determine what damages the shipowner can claim

The issue of what damages the shipowner can claim brings us back to the question of whether the hire payment term is a 'condition' or an innominate term. The Owner may claim outstanding hire and expectation losses for the unexpired charter term if the hire payment term is regarded as a 'condition' or if it is an innominate term and the breach was of sufficient severity as per HONGKONG FIR. If the hire payment term is not a 'condition' and the breach was trivial (for example, the Charterer was only a few minutes late in payment), the Owner's claim is limited to outstanding hire. Traditionally, the hire payment term is regarded as an 'innominate term', not 'condition'. Hence, when considering issues of termination and damages, the HONGKONG FIR test would apply. Although it is often difficult to apply the HONGKONG FIR test, the principle was at least well-established, until the decision of the High Court decision in THE ASTRA.

The ASTRA – upsetting the traditional view?

In KUWAIT ROCKS CO V AMN BULKCARRIERS INC (THE ASTRA) [2013] 2 Lloyd's Rep 69 ('THE ASTRA'), Mr Justice Flaux found that a hire payment clause in a charterparty was a 'condition' of the contract which entitled the shipowner to terminate and claim outstanding hire plus expectation losses. The clause was Clause 5 of the NYPE 1946 form, a commonly used time charter form in the dry bulk trade. Clause 5 provided that failing 'punctual and regular payment', the shipowner has the 'liberty to withdraw the vessel'. There was also an 'anti-technicality clause' which provided a two-day grace period following the anti-technicality notice. The decision may be broadly summarised as follows:

a) Clause 5 "makes it clear there is a right to withdraw whenever there is a failure to make punctual payment, ...irrespective of whether the breach is otherwise repudiatory, the contract treats it as sufficiently serious as to entitle the owners to terminate... this is a strong indication that it was intended that failure to pay hire promptly would go to the root of the contract and thus that the provision was a condition..."

b) Second, "the general rule in mercantile contracts, where there is a 'time' provision requiring something to be done by a certain time or payment to be made by a certain time, is that time is considered of the essence..."

c) Clause 5 was previously considered by Brandon J. in *THE BRIMNES* [1972] who held that "...there is nothing in Clause 5 which shows clearly that the parties intended the obligation to pay hire punctually to be an essential term of the contract, as distinct from being a term for breach of which an express right to withdraw was given".

According to Flaux J., the anti-technicality clause in *THE ASTRA* reinforced the fact that time was of the essence – the charterers had a maximum grace period of two days. *THE BRIMNES* was distinguished on the basis that there was no anti-technicality clause in that case.

It is important to have certainty in commercial transactions. The shipowner ought to know with certainty when it could terminate the charterparty upon the charterer's breach. Based on *THE ASTRA*, if a time charter contained an express withdrawal clause in the event of late payment and an anti-technicality clause, the shipowner could expect to claim the outstanding hire and damages for the unexpired charter period. There is no need to ask whether he was deprived of substantially the whole benefit under the charter when considering the issue of damages. This changed again with the decision in *SPAR SHIPPING AS v GRAND CHINA LOGISTICS HOLDING (GROUP) CO. LTD* [2015] 2 Lloyd's Rep 407 ('*SPAR SHIPPING*'), released two years after *THE ASTRA* on 18 March 2015. *SPAR SHIPPING*: High court – a return to the traditional view?

SPAR SHIPPING reinstated *THE BRIMNES* position. Mr Justice Popplewell found that Clause 5 was an innominate term, not a 'condition'. Broadly, the main grounds for the decision may be summarised as follows:

a) The fact that an Owner can withdraw the vessel (or terminate) upon the breach of a term does not by itself indicate whether the term in question is a 'condition'. The addition of an express right to withdraw when the charterer defaults in hire payment suggests there would be no such right in the absence of such an express termination clause.

b) Popplewell J also noted that the presumption in commercial contracts is that 'stipulations as to time of payment' are not of the essence in the absence of a clear indication to the contrary.

c) The wording of the anti-technicality clause does not show that the parties intended time of payment to be of the essence.

d) The option to cancel or withdraw the vessel provides certainty as to when the shipowner could legitimately withdraw (or terminate). There is no need to confer on the shipowner an unmerited right to damages.

Concluding words

Accordingly, SPAR SHIPPING reinstated the 'orthodox' position that hire payment is generally an innominate term. In addition, the HONGKONG FIR test remains relevant in terms of right of termination (in the absence of an express withdrawal or termination clause) and the entitlement to expectation losses. Some applauded SPAR SHIPPING for reintroducing orthodoxy. The difficulty is that SPAR SHIPPING and THE ASTRA are both decisions of the High Court. As it turned out, unlike THE ASTRA, SPAR SHIPPING was appealed against. The SPAR SHIPPING appeal has been heard by the Court of Appeal and a decision is pending. Owners' interests may welcome an affirmation of THE ASTRA. An endorsement of Popplewell J's position on the other hand restores the status quo. Either way, a Court of Appeal decision would be much welcomed by shipowners and their insurers, to finally determine the correct approach when Charterers fail to pay hire on time.

Source: **The Shipowners' Club**

Inséré 19/04/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 19/05/17

Real Life Accident: Anchor Damages Hull, Bow Thruster Compartment Flooded

Recently, a freight ship was underway in 15 foot seas when the forepeak flood alarms activated. The crew investigated and discovered the starboard anchor had slipped 10-15 links, causing it to strike and puncture the hull. As a result, seawater flooded the bow thruster and emergency fire pump compartment. The casualty resulted in excess of \$1 million in vessel damage and a month's lost revenues while the vessel was out of service undergoing repair. During the repair period, it was discovered that the anchor windlass brake pad had worn down to 2-3mm thickness. With only this amount of pad, the fully applied brake could not achieve its designed holding power. The crew should have recognised the excessive wear to the brake pads and that these required replacement. It was also discovered that the anchor involved in the incident was a replacement, and had different specifications to the original anchor. The replacement anchor's relative position in the hawse pipe was not the same as the original, because the shank length and connecting linkages were different. The size difference prevented the riding pawl from properly engaging the anchor chain. As an added safety device, a wire sling had been used to secure the anchor while at sea. The wire sling was threaded through a chain link and secured to the vessel with a pelican hook. When the sling broke and the brake failed, the anchor's weight and the ship's movement then caused it to drop before the riding pawl could properly engage. The sling failure was likely caused by the corrosion of the inner wire strands; the inner wire strands being exposed to the elements because of the sharp bend in the wire. Although the wire sling was inspected regularly, those performing the inspections were not instructed on how to examine and determine its serviceability. All

preventative maintenance programmes should be up to date and include specific language on anchor windlass equipment, particularly emphasising when brake assemblies must be renewed or adjusted. When key vessel components, such as anchors, are to be replaced, a proper review should be undertaken and all possible variables considered. Persons involved with vessel maintenance and repair should have the technical resources available to them in order to assist in determining serviceability or replacement of shipboard equipment. Editor's note: Inspection of wire rope is not an easy task and cannot be properly done without opening the lay with a spike and examining the inner core. Even this step is not foolproof, and wire rope degradation within the core can be hard to spot. Crew should adopt the 'precautionary principle' when using and examining wire rope – that is, if unsure, replace with new.

Reference: nautinst.org

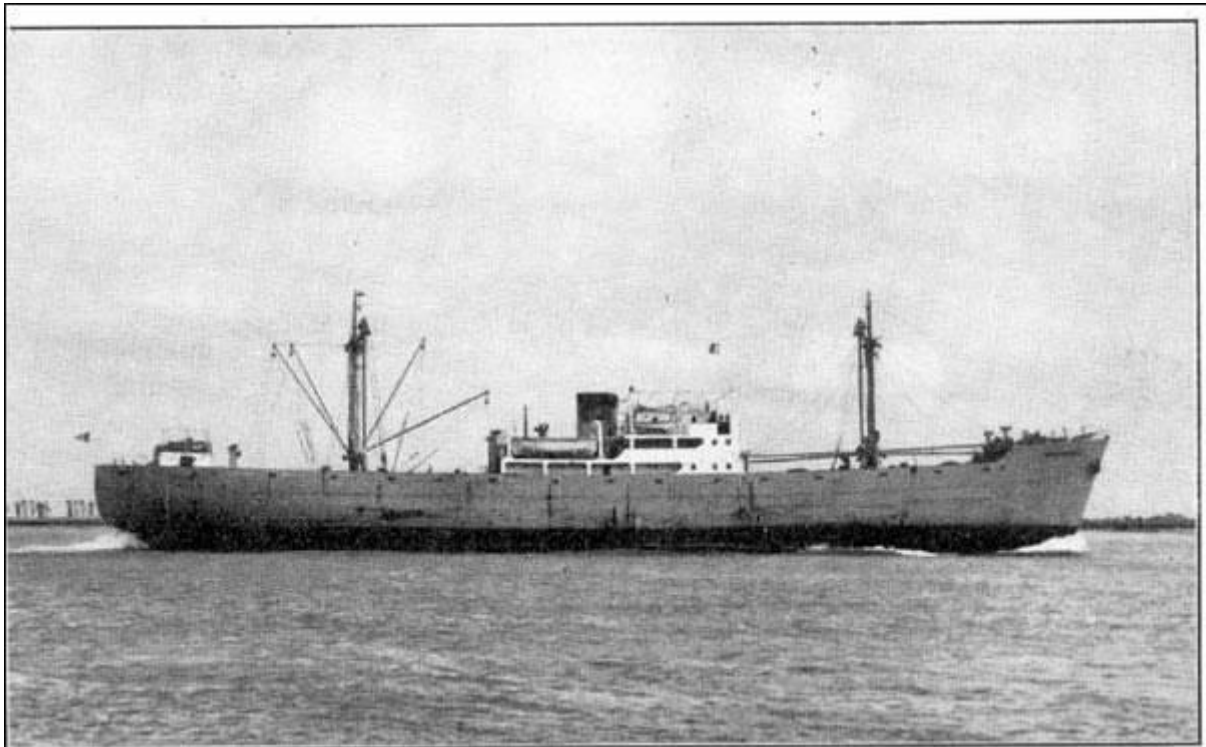
Inséré 21/04/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 21/05/17

De "Prince de Liège"

De Prince de Liege was een ship van Dens Ocean.

Het schip is in de jaren 40 (het is in dienst geweest van 1940 tot 1946) gestrand op de afrikaanse kust en was bijna tot in de brousse terecht gekomen.

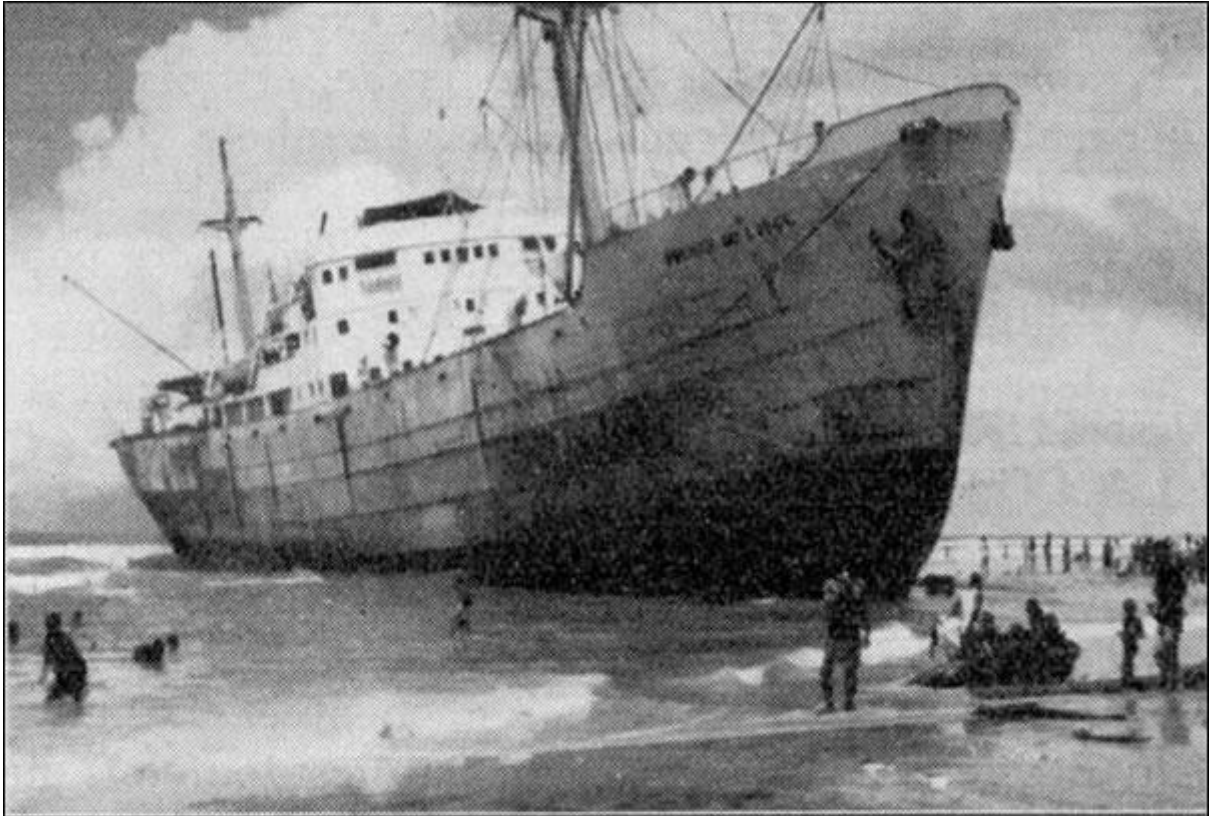
De kapitein toen aan boord was Gerard.







7. *Prince de Liège* échoué.
13. Les indigènes à l'œuvre,



8. Parallèle à la brousse à 50 m.
18. Le navire perpendiculaire à la côte, 24 heures
avant d'être renfloué.



12. Premières marchandises débarquées.

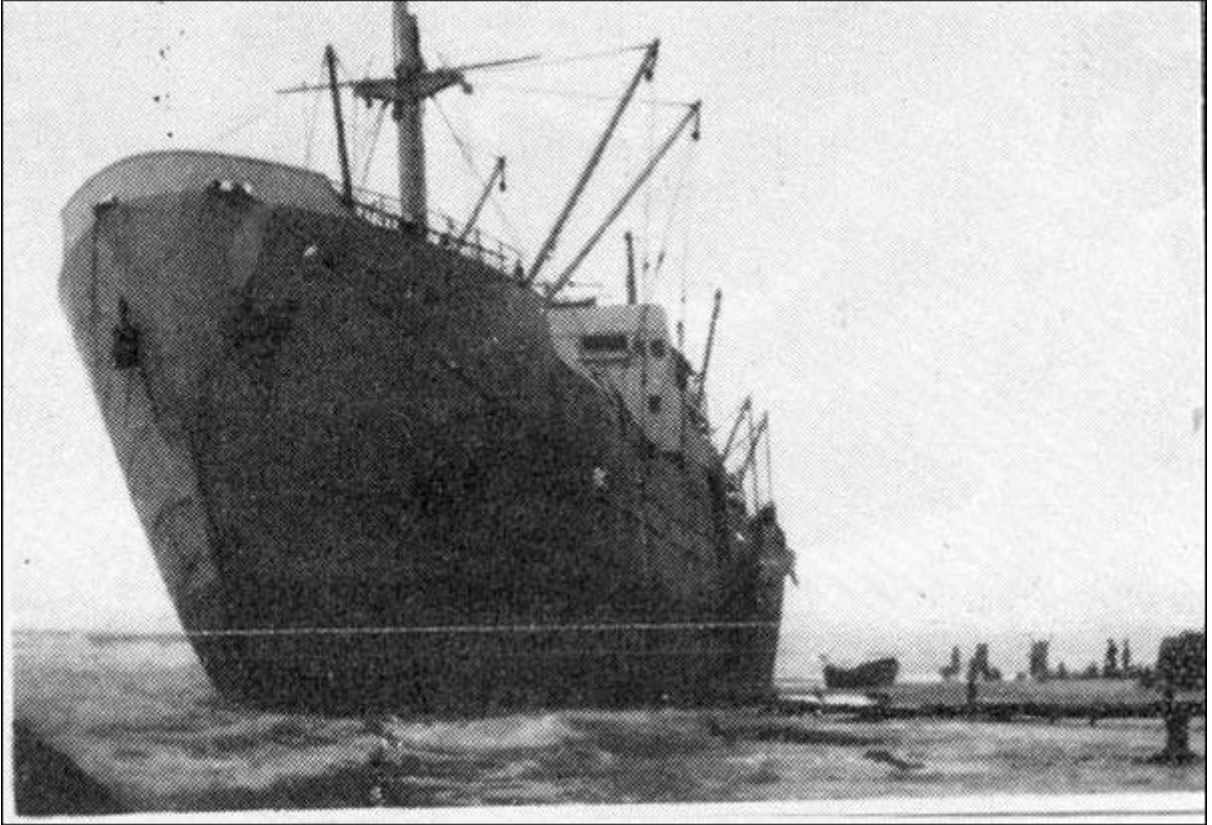


15. Les récipients de vin de 400 l (vides).





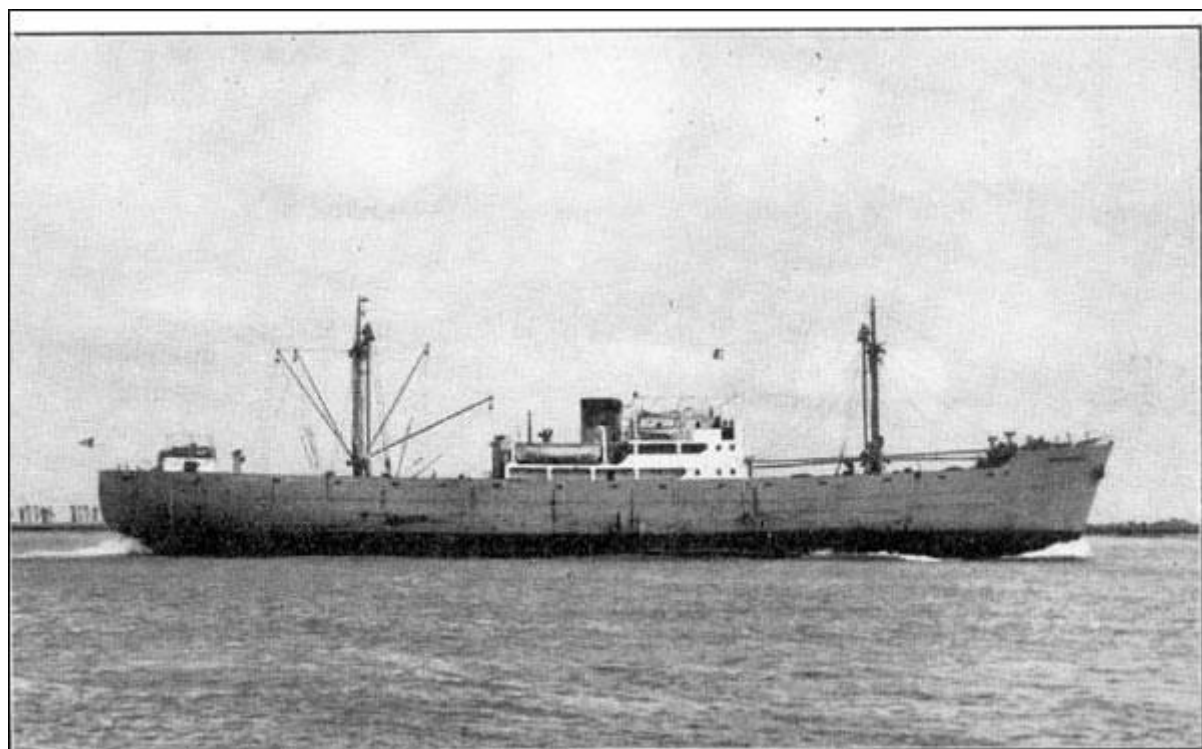
10. Débarquement du 2nd mécanicien blessé.
10. L'avant du navire est presque dans les bois.





11. A marée basse.

17. Le navire tourné avec l'arrière dans la direction de la mer.



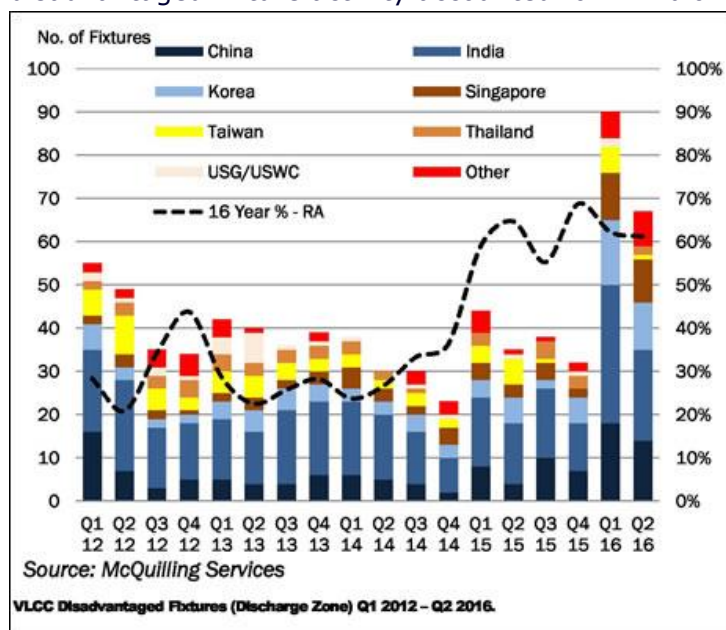
Inséré 23/04/17 DOSSIER Enlevé 23/05/17

'Disadvantaged' VLCCs back in vogue

Recent weaknesses in VLCC spot rates has revealed an increasing amount of fixture activity carried out by so called 'disadvantaged' tankers. Despite increasingly stringent vetting requirements by terminal operators and charterers, fixing older tonnage is nothing new to the tanker industry, McQuilling Services said in a recent industry note.

While the majority of charterers implement a maximum age restriction of 15 years for tankers, this requirement becomes somewhat more flexible when freight rates firm, illustrated by the significant increase in disadvantaged fixtures this year, following a favourable 2015 freight rate environment for owners.

By the middle of June, we counted 1,019 VLCC fixtures for 2016 thus far, in-line with fixture activity over the same period last year. Of these fixtures, 157 involved vessels over the age of 15, representing 15.2% of the activity, a 110% increase from 2015 levels where disadvantaged fixture activity accounted for 7.2% of the total volumes, McQuilling said.



This significant increase in disadvantaged fixtures recorded this year was likely caused by the firm freight rate environment experienced generally in 2015, with particular emphasis on the fourth quarter. During the last three months of last year, WS rates on TD3 averaged WS 105, the highest quarterly level since 2008.

As a result, January fixing activity of disadvantaged tankers rose to 18.6% of the total, the highest on record. Correspondingly, WS rates trended lower by 45 points and the continued use of older tonnage maintained pressure on rates for

most of the year.

When analysing the trading patterns of older VLCCs, McQuilling noted that the majority of these fixtures occur in east of Suez markets. The primary discharge regions accepting disadvantaged tonnage are China, India, Singapore and other Southeast Asian destinations, such as Thailand.

Terminals in the West are not major contributors to the demand for older tankers with the US accounting for less than 3% of disadvantaged VLCC fixtures.

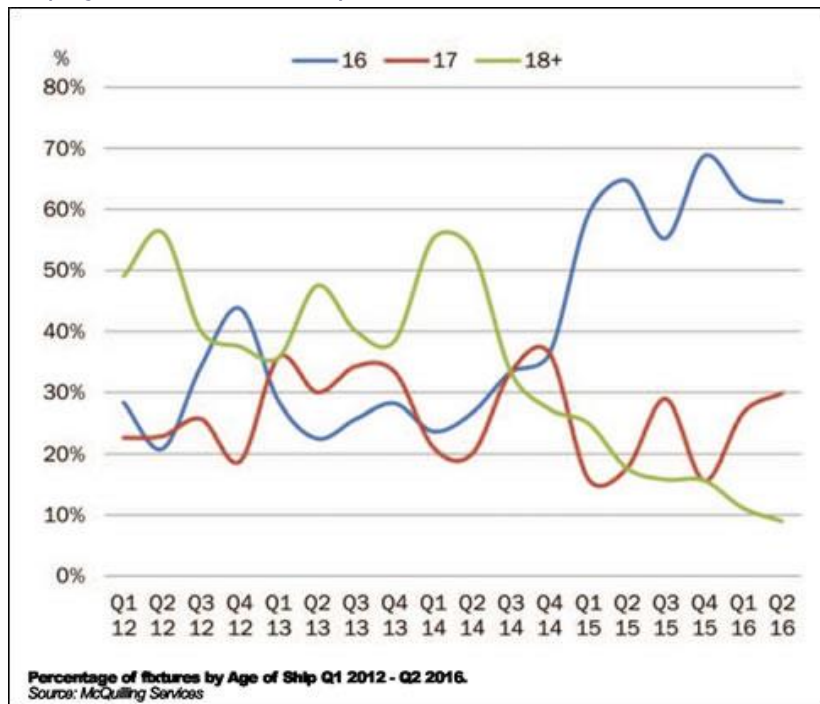
In contrast, India has ranged pretty consistently between 30% and 50% of all the demand and has seen VLCC fixtures on older tonnage rise from 30 to 53 year-on-year, which may be partially explained by the country's increasing refinery capacity and heightened demand for Arabian Gulf crude.

Common voyage

The short-haul trip between the AG and India is the most common voyage taken by disadvantaged tankers, due to its proximity and lack of interest from modern tanker owners.

Older tonnage fixtures for China discharge have stabilised near 20%, after reaching a multi-year low of 9% in 2014. This year, we have seen notable increases in over 15 year old tonnage discharging in Singapore as well, with 22 fixtures year-to-date, up from seven recorded over the same period in 2015.

While there has been a clear demonstration of charterers fixing older tonnage this year as a response to elevated freight levels, it is also apparent that their preference has been for ships just above the 15-year threshold.

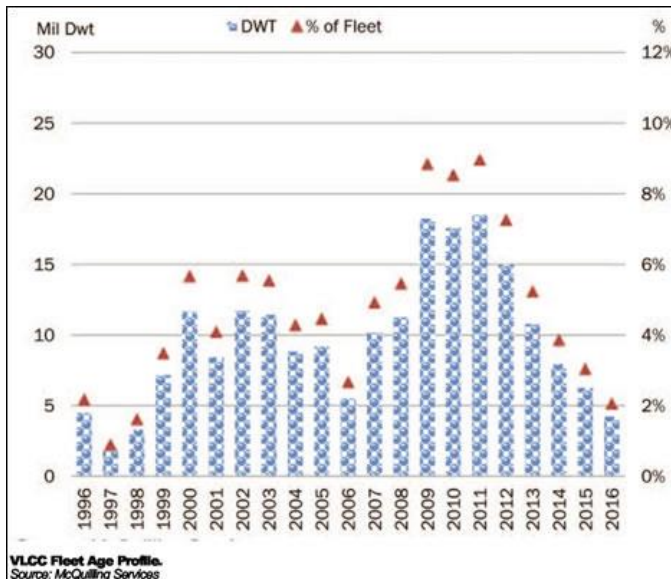


For example, in the last two quarters of 2016, 16 year old ships represented 61% of all disadvantaged VLCC fixtures, while 17 year old ships accounted for another 30% with only 9% of disadvantaged fixtures this year coming from the 18 plus age group, McQuilling said.

From our analysis, we can see that the increasing freight rate environment has prompted charterers to consider fixing older tonnage, but decreasing the use of tankers aged 18 and over, instead opting for vessels aged 16 and

17, McQuilling said.

A further explanation for this could be found in the age composition of the VLCC fleet. The consultancy noted that 5.7% of the VLCC fleet was delivered in the year 2000, up from 3.5% built in 1999.



The freight rate environment for VLCCs is likely to face headwinds from the older tonnage list, as we move through the year. Looking ahead to 2017, the number of 16 year old tankers available to charterers will decline, due to a drop in 2001 vessel deliveries, perhaps providing owners some respite.

However, the orderbook for VLCCs (18%) is biased towards the second half of this year and 2017, which is likely to add pressure of a different kind, McQuilling cautioned.

For owners, not everything looks negative, as 2018 may be a banner

year for VLCC owners, as the recent issues at shipyards and continued financing constraints have significantly reduced orders this year. As a result, 2018 is beginning to look very promising for freight rates from a supply perspective.

According to McQuilling's updated supply outlook, VLCC net fleet growth is projected to be just 1.9% in 2018, down from 7% and 5.8% in 2016 and 2017, respectively.

However, for the time being, we are turning slightly more pessimistic about short term VLCC freight rates than we were at the beginning of this year and we are likely to revise our earnings forecasts during our upcoming Mid-Year Update report, due to be published this month, McQuilling warned.

Inséré 23/04/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 23/05/17

Tug Stability. A practical Guide to safe Operations

By: Captain Henk Hensen and Dr Markus van der Laan



Numerous harbour tugs have capsized, often with tragic consequences: during the five-year period 2010-2015, more than 45 people are known to have drowned in capsizing incidents. Stability is a complex subject and mainly a specialism of naval architects. Tug masters seldom have this detailed knowledge – yet they experience the effects of a tug's stability

every day when manoeuvring their tug, either free sailing or when assisting ships. Tugs

will often be working with towline forces, hydrodynamic forces, steering and propulsion forces at or near their maximum with respect to the vessel's stability. It is, therefore, not just desirable but necessary for tug masters to have at least a basic idea of the elements of stability. They need to know where the limits are, and what the consequences could be, if tug handling practices don't conform to the rules of stability in normal circumstances and also when extreme conditions such as dense fog and storms occur. Furthermore, a tug's stability is not a static condition but can change with every moment. Alterations in the amount of bunkers or stores, water on deck, slack tanks and ice accretion, all complicate the stability situation. These various factors could combine to affect stability in a negative way and may even culminate in a very dangerous situation for the tug. In writing this handbook, master mariner FG and pilot Captain Henk Hensen and naval architect Dr Markus van der Laan have focussed on the practical aspects of stability, tug design and equipment and also on the consequences of unsafe procedures. Their emphasis is on harbour tugs, although several of the topics covered apply equally to seagoing tugs. Most items are clarified by simple drawings and photographs in order to optimise the explanations. It is written in such a way that it can readily be understood by all tug masters and all others in one way or another involved in tug operations, regardless of their underpinning education, formal qualifications, nationality or operational backgrounds. The book is published by ABR Company Ltd. UK, and can be ordered at: www.tugandosv.com at a price of £25,- Photo: Fabian Schlosser. IDMovie, the Netherlands.

Inséré 25/04/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 25/05/17

Very Large Crude Carrier Aground in Java Sea

A very large crude carrier belonging to Belgian tanker company Euronav ran aground Wednesday while carrying a cargo of crude oil through the Java Sea, but the ship manager says the vessel is in good condition even as it remains stuck in the mud.

Euronav Ship Management confirmed Thursday that their 299,446 dwt VLCC ALEX was involved in a grounding incident on Wednesday, April 12 at approximately 10:15 UTC. The Belgium-flagged MT ALEX, which is laden with oil, was sailing in the waters between the Borneo and Sumatra on its way to China, when she apparently ran aground on a "soft mud bottom", Euronav said in a statement. No injuries or pollution have been reported, and the vessel is said to be "safely aground" in good weather. "No breach of hull, water ingress or mechanical failure are apparent in the assessment made by the crew, while the Class surveyor is expected to board as soon as possible," the statement said. With a fleet of 47 vessels comprising mostly VLCCs and Suezmaxes, NYSE-listed Euronav is the world's largest independent crude oil tanker company. Built in 2016 by South Korea's Hyundai Heavy Industries, the MT ALEX one of its newest and largest ships. "The emergency team is assessing the options for refloating the vessel," Euronav said, adding that it has activated an emergency response plan and notified all relevant authorities. AIS data shows the MT ALEX was underway from Ras Tanura in Saudi Arabia to Ningbo, China. The MT ALEX measures 333 meters in length and has a draft of 21.6 meters. The vessel is 100% owned by Eurnav and operates on the SPOT market. Euronav actually owns the world's biggest

crude oil tanker, the TI-Europe, which has a deadweight of 441,561 tonnes. Source: gCaptain

Euronav's Tanker Runs Aground, Crew Safe

Euronav's crude oil tanker M/T Alex ran aground on Wednesday, April 12th on a soft mud bottom while sailing between Borneo and Sumatra on its way to Ningbo, China.



According to the ship's managers, Euronav Ship Management, the 299,446 DWT vessel was laden when it got grounded.

"No injuries or pollution have been reported while the vessel remains safely aground, in good weather. No breach of hull, water ingress or mechanical failure are apparent in the assessment made by the crew, while the Class surveyor is expected to board as soon as possible," the company informed.

Furthermore, the ship management firm said that it has activated its emergency response plan and has notified all the relevant authorities.

"The emergency team is assessing the options for refloating the vessel," the company added.

The Belgium-flagged tanker was built in 2016.

Inséré 27/04/17 DOSSIER Enlevé 27/05/17

Simulated bridge team training - the evolving standard

"How well prepared are traditional maritime institutions at providing training for modern seafarers to operate on evolving new ships with vast and varied new equipment?

How relevant and appropriate are the varying BTM, BRM and CRM syllabi offered around the world?" we ask ourselves.*

Unfortunately, initial outlay for a new simulator is expensive. An average full mission bridge (FMB) of 360 deg costs over £300,000. This in conjunction with rapid changes in marine technology is putting pressure on colleges to adopt several of the 38 different manufacturers of ECDIS alone for their simulators.

This raises the questions; can these institutions reasonably keep pace with the current demands that are needed to train the industry as a whole? We have to approach the dangerous question of how effective is a bridge training course if it does not use any of the actual bridge equipment fitted to the student's vessel. Yes, we could argue that the courses can still teach the principles of navigation, but surely the closer we are to practising on our actual equipment the better.

There are currently 75,000 SOLAS registered vessels operating at sea that require bridge team and resource training. As a result of the sheer number of varying vessel types and bridge interfaces, and of course different navigation systems, there is huge demand for preparing our current and future seafarers with the most genuine realistic environment for true bridge training.

To provide a solution we first need to establish what the main problems are;

1. Ships now sail to and from many more coastal ports and marinas than ever before. Can all simulators replicate this?
2. Who is the modern seafarer and what are their training requirements? Does the modern seafarer require more training than perhaps seafarers of the past?
3. Does a classroom/simulator environment actually work?

There are obvious issues we seafarers face, in particular the emerging and swiftly changing world of technology that may be daunting for mariners. As a seafarer now ashore as an instructor, I have been able to look at some of these problems in greater detail and from a different perspective – and see both sides of the fence!

Maritime training facilities not only have to make international bridge equipment systems `talk` to each other, but also overcome the issues of the multiple OS (operating systems) used at sea from Windows to Linux and Apple, so that there simulators reflect the real world. In addition, there are the varying range of ergonomic options needed when creating full mission bridge simulators, in order to create the most realistic experience for the seafarer in line with their actual vessels. This is very much the job of the training institutions to adapt and provide a solution. However, the industry must accept the implications of this investment, which is hard during difficult financial times for many.

Another significant evolution in the maritime industry is the variety of new emerging ports and the reality that modern vessels may be used to travel anywhere, at any time. This leads to the need for training centres to be able to help seafarers practice some of these new ports prior to their arrival.

There appears to now be technological leaps to help this.



Trevor Linn, the CEO of Turbulent, explained: "Port Creation technology has become so advanced and

efficient that some companies like ours can create detailed ports tailored to the customer's needs and time frames using methods such as satellite imagery to provide as much detail to an environment as technology continues to advance."

Tanker involvement

A good example of this is a recent successful simulator project in Turkey where several sectors from tankers to tug operators coordinated together to construct a new simulator

complex custom-built to their exact requirements that produced hundreds of miles of bespoke simulated areas to practice on. A video of this can be found at www.ecdis.org/ituSim

The third element of making modern and relevant simulator training courses is ensuring that the course and simulators reflect the needs and learning requirements of the modern seafarer. The recently published 94-page ECDIS Type Specific White Paper (free download at www.eMaritimeGroup.com) deals directly with the needs of a modern seafarer using a model established by an education consultant entitled Prensky titled 'Digital Natives, Digital Immigrants'.

An extract of the Type Specific White Paper reads: "What are the expectations of the seafarer we are procuring this equipment for, and what is their capacity to learn and use safely. If we follow Prensky's model, a digital native seafarer is one born after 1980, with technology in his hand. Essentially, here in 2016, a 36-year old seafarer is the first generation of mariners 'in command'. Perhaps this marks the current generation of seafarers as the 'transformation generation' and the last chance for traditional seafarers to pass on (or not) their methods, ethics, and ideology before they have gone forever."

The new bridge training syllabi is starting to reflect this notion of E-Navigation and modern seafarers concerns. It has new modules, such as simulated cyber attacks during 'at sea' exercises on the bridge team management (BTM) course, and education of cyber security. Like it or not, the average age of seafarers is steadily falling and their needs are also changing from perhaps traditional ones to more current problems.

An indicator of this is that current younger seafarers consider an internet connection and Facebook availability almost as important as pay! Research and development trials have begun to assess the impact of bridge training on both younger and older seafarers.

Admiral Nick Lambert a non-executive director at ECDIS Ltd has been a keen participant in the documentation and development of training syllabi to suit the transition to digital native seafarers. "Research through the eyes of current seafarers enables us to really understand their cognitive behaviour and as a result we can establish and provide the right training to really harness the potential of a bridge team."

Recent reports and papers have indicated that in most cases, almost 96% of maritime accidents are due to human error. The MAIB and other private investigative bodies are working together with companies and colleges to look into incidents, attempting to understand ways to eliminate or reduce the risk of these happening at sea.

Richard North, a marine Investigator from MADi (Marine Accident Digital Investigations Ltd) delivers the Investigation module of the new BTM course at ECDIS Ltd, he said: "We are all aware the marine industry is a reactive one, to attempt to curb this philosophy we must understand what is currently failing the system. By engaging shipping companies and using this information we can help provide specific training material and be proactive in raising awareness through courses, such as bridge team management."



Research carried out at ECDIS Ltd's training centre in co-operation with Bournemouth University

An example of this would be the recent addition of Voyage Data Recording (VDR) modules as part of the BTM course. The evolution of adding new modules and elements to the traditional bridge courses is what helps seafarers deal with their new concerns at sea.

New ships, new ports, new skills,

new officers and a next generation of simulators are without doubt making bridge training courses more effective. Change isn't coming; it's already here but perhaps not spread as evenly throughout the world as we would hope. ECDIS Ltd's Mark Broster was recently made a Fellow of the Royal Institute of Navigation - 'In recognition of his significant and innovative contribution to the development of modern digital navigation and bridge team training in the global maritime industry'.

His passion is ensuring that seafarers receive the best and most comprehensive training without cutting corners to save money or time. He is not alone in this quest, and there is significant work taking place all over the world to adapt to the needs of modern ships and seafarers. It would appear that there is light at the end of the tunnel. If we do not all adapt we run the risk of being swept away with the digital tide. As we know, technology and tide waits for no one!

*This article was written by Robert Gale, Instructor at ECDIS Ltd

Inséré 29/04/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 29/05/17

Maersk finds Alang wrecking beaches to be morally acceptable

MAERSK, which so far had refused to send its ships to the Alang ship breaking beaches in India due to strict Danish norms and eco-lobby pressure, has sent two ships to be scrapped there. Alang is said to have appalling working conditions and a poor safety record with more than 50 people have died in Alang since 2010. But a tightening of environmental norms, judicial pressure, rising fear of unions and NGOs - are now pushing Alang to upgrade how breaks ships and treats workers. "You cannot stand on a pedestal, expecting everything to be perfect from the start. We need to engage and help improve things," said

Maersk sustainability chief Annette Stube. "We are pleasantly surprised. In such a short time, they (the recycler Shree Ram Group) have made good progress," she told New Delhi's Times of India. In 1991, when per capita income stood at INR11,535 (US\$173) and there were 332 million poor (today per capita income is INR93,293 and the number of poor has come down to 250 million), pre-liberalised India was struggling on multiple fronts. Not many - neither entrepreneurs nor the government - worried about safety, environment or pollution. "It was a totally unregulated industry. Even basic laws around minimum wages and Factories Act did not apply," said general secretary Vidyadhar Rane of the Alang Soshiya Ship Recycling and General Workers' Association (ASSRGWA), who began working with Alang workers in 2005. Today, ASSRGWA has 15,000 members. Shipbreaking is recognised as an industry and rules around minimum wages and the Factories Act are now applicable to the shipyards. In 2005, the Gujarat Maritime Board (GMB) helped set up the Gujarat Eco-Textile Park (GETP), which manages a 17-acre waste park where hazardous and other wastes - like glass wool and asbestos - from shipyards are recycled, disposed or stored in a secure manner. Site head Ashish Mehta of GETP said the facility has handled 45,000 tonnes of waste so far and could handle shipyard waste for 10 more years. Earlier, most workers learnt on the job. Now, GMB's Safety Training and Welfare Institute provides basic training and has trained 10,000 workers over 10 years. In 2009, the first regulatory codes were spelt out in what is called the Hong Kong Convention (HKC). India did not ratify the code. In 2013, stirred into action by the Supreme Court, the government announced a ship recycling code with strict norms. Those norms may not be good enough. In 2014, 13 workers died in accidents in Alang shipyards. There is now pressure on India to ratify the HKC. That and a slew of other factors promise to improve the way Alang operates. So far, Alang was off the radar due to substandard yards and censure from global activists, but since Maersk sent its first two ships to Alang in April, many more are expected in future. Companies could save anywhere between US\$1.5 million and \$2 million per vessel by scrapping its ships in India rather than in yards in countries like Turkey and China.

Source: Schednet

Inséré 01/05/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 01/06/17

DES LOUPS, DES REQUINS... ou DES MARINS ?

« Später wird der Versuch gemacht nachzuweisen, das die schlacht im Atlantik ffor_Deutschland verloren war, bevor sie begann. »

Les sous-mariniers allemands et les médias

Les célébrations du soixantième anniversaire de la seconde guerre mondiale, entre 1999 et 2005, ont ravivé l'intérêt du grand public, et aussi des jeunes, pour les évocations de ce terrible conflit. On ne peut en douter quand on voit l'énorme production de livres et de récits historiques sur ce conflit au cours de ces dernières années.. Certains sujets sont bien entendu plus populaires que d'autres. En ce qui concerne la guerre sur mer l'arme sous-marine allemande figure parmi les sujets les plus demandés.

Par son importance dans le déroulement de la guerre, la bataille de l'Atlantique a été l'objet d'une multitude de livres et d'articles, et ceci à juste titre. Les cruelles réalités de ce théâtre d'opérations, les rigueurs du climat, et les difficultés à surmonter pour tous les équipages

des forces engagées ont amené certains auteurs aussi peu historiens que marins à tomber dans le piège des lieux communs. De son côté, Hollywood n'a jamais manqué de scénarii ou le fanatisme nazi trouve une large place. Un film récent, véritable entorse à la vérité historique le montre encore. Il met en scène un sous-marin américain qui en 1942 tend un piège à un U.Boot pour s'emparer d'une machine à coder Enigma. Même s'il s'agit d'une fiction hollywoodienne, c'est faire peu de cas de l'exploit du destroyer H.M.S. Bulldog de la Royal Navy qui força l'U.110 du Kapitänleutnant Fritz Julius Lemp à faire surface le 9 mai 1941, cinq mois avant l'arrivée des USA dans la guerre., et parvint à mettre à son bord une courageuse petite équipe d'abordage qui parvint à s'emparer de tout son matériel de codage...

Il arrive aussi que des émissions de vulgarisation de télévision qui se prétendent sérieuses n'échappent pas à ce piège pour expliquer des situations ou des comportements dont le sens réels semble échapper à leurs réalisateurs. Qu'en est-il au plan des réalités historiques ?

L'historien allemand Eberhard Miller, lui-même jeune officier de sous-marin allemand, a publié un livre « Kurs Atlantik » dans lequel il examine les causes principales de la défaite allemande dans la fameuse bataille. Elles sont tout d'abord techniques, et on peut les résumer comme suit :

- Le décryptage des communications « Enigma » par les services secrets «Ultra »
- Les perfectionnements des systèmes « Asdic/Sonar »
- Les améliorations continues des appareils de radar
- Le repérage radio-goniométrique ultrarapide HF/DF
- Le système des convois et le perfectionnement de leurs escortes

Tout ceci est bien connu et nous ne le répéterons pas. D'autres raisons, humaines celle-ci, sont avancées. Une cause importante est la fatuité et la prétention du « fameux » maréchal Goering qui s'accapara de la Luftwaffe et refusa une aéronavale suffisante à la Kriegsmarine. Il y eut aussi des lacunes dans l'organisation de la recherche dans le domaine du radar et du développement des sous-marins dit Walther, malgré les grandes qualités des ingénieurs allemands et les grands moyens industriels du IIIème Reich., et il faut rappeler les vues essentiellement continentales d'Hitler et de son entourage.

Enfin, il faut aussi souligner que dans les années précédant le conflit, la stratégie maritime de l'amiral Raeder était traditionnelle et conservatrice. Comme les « black shoe admirals » de l'US Navy il était l'homme des gros canons.

Il en reste que nous pouvons maintenant voir que la bataille de l'Atlantique fut gagnée par les Alliés, et de très peu dans la deuxième moitié de 1943. Winston Churchill a écrit plus tard dans ses mémoires que le danger sous-marin était le seul qui l'avait vraiment et profondément tourmenté pendant le conflit. Que furent les hommes à la base de cette crainte ? Etaient-ils bien des fanatiques nazis ?

Dans sa définition originelle, le mot fanatisme signifiait « zèle outré pour une religion ». Une connotation politique est venue s'y ajouter aujourd'hui et on peut parler de zèle outré pour un parti ou un nationalisme.

Certains auteurs voient dans le fanatisme politique la raison pour laquelle le Grossadmiral Dönitz, n'aurait jamais manqué de volontaires pour former les équipages de ses sous-marins même dans les plus difficiles moments de la bataille de l'Atlantique ni même jusqu'à la fin du conflit, or rien n'est moins vrai. Cette opinion se base plus- Stift-1W certain nombre d'apparences que sur les faits historiques. Tout d'abord, il y eut bien une crise du moral des sous-marinières à un certain moment de la fameuse bataille, même s'il faut la relativiser. Ensuite, comme nous allons le voir, le grand patron de la Kriegsmarine eut à faire face à bien des problèmes de recrutement pour ses chers U-boots. Du fanatisme, il y

en eu sûrement, et des crimes de guerre aussi, c'est certain ! Mais il y eu aussi de la compétence, du courage, et un sens certain du devoir patriotique.

Tous les commandants des U-Boots ne furent pas des « as » du tonnage, loin s'en faut. Certains eurent des faiblesses. On ne peut non plus nier qu'une baisse générale du moral se produisit en 1944 même si elle ne fut que passagère.

Qu'on ne s'y trompe pas, cet article n'est pas une apologie des sous-mariniers allemands et encore moins celle des méthodes de guerre nazies. Son titre s'inspire simplement de celui d'un livre paru en 1999 : « NEITHER SHARKS NOR WOLVES » (Ni requins, ni loups » par Timothy Mulligan, historien naval et archiviste au National Archives, Collège Park (Maryland USA) qui a effectué des recherches systématiques et statistiques sur les équipages des U-boots, leur composition, leur formation technique et militaire et leur comportement dans le cadre général des forces années du 3ème Reich. Ce livre intéressant est à la fois une recherche sociologique et historique. Il répartit les origines des sous-mariniers par régions natales, par classes sociales, par formations scolaires et académiques, et même par religions. Il en conclut que la Kriegsmarine, était la moins nazie des trois forces de la Deutsche Wehrmacht, c'est à dire les forces armées du Grand Reich Allemand. On prête d'ailleurs à Hitler la phrases qu'il aurait prononcée peu avant le début de la guerre et avec son égocentrisme bien connu : « J'ai une armée réactionnaire, une aviation nationale-socialiste et une marine chrétienne »

Une anecdote aussi étonnante qu'amusante y est rapportée . Le Capitaine de Frégate Suhren va accoster son U.564 à Brest au retour d'une croisière. Sur le quai est rassemblé le « comité de réception qui accueille les sous-marins qui rentrent de croisière. Une musique militaire joue ses marches tonitruantes. A l'approche du quai, au moment où il va faire lancer les amarres, il demande sans gêne par son mégaphone : « Est-ce que les nazis sont encore à la barre ? » La réponse est bien entendu positive et il provoque un énorme éclat de rire en lançant l'ordre « Les deux machines en arrière toute ». Il a beau être déjà célèbre, il fallait quand même l'oser, et on peut supposer que Dônitz était occupé ailleurs ce jour-là. Mais si elle est vraie, l'anecdote est intéressante dans la mesure où elle montre que ce groupe de gens qui attendait, formé comme c'était l'usage ,d'officiers de la base et du commandement des sous-marins, d'infirmières et d'auxiliaires féminines de marine avec des bouquets de fleurs, ne devait pas compter beaucoup de fanatiques nazis . Chevalier de la Croix de fer avec feuilles de Chênes, cet officier était un des grands as du tonnage avec neuf croisières opérationnelle en 1939, et 1941 comme 1 WO, du U-48 qui met plus de 200.00 tonnes BRT à son palmarès, et puis il y ajoute 25 autres navires, dont un destroyer comme commandant de l'U-564 avec lequel il coule 25 pour environ 148.000 tonnes.

Reinhard Suhren fut d'ailleurs l'un des cinq officiers de la Kriegsmarine titulaires du plus haut grade de chevalier de la Croix de fer (5).. Ils furent tous des sous-mariniers et gagnèrent cette haute distinction pour l'importance des pertes de tonnage qu'ils firent subir aux flottes alliées. Ces cinq commandants furent, dans l'ordre général des attributions des croix de chevalier :

- Capitaine de frégate Otto Kretschmer (23ème)
- Capitaine de vaisseau Wolfgang Luth (42ème)
- Capitaine de frégate Reinhard Suhren (45ème)
- Capitaine de frégate Erich Topp (75ème)
- Capitaine de frégate Albrecht Brandt (148ème)

Tous survécurent à la guerre, de très peu pour le plus populaire et le plus admiré d'entre eux, Wolfgang Luth. Il fut en effet tué accidentellement par une sentinelle le 14 mai 1945 au quartier général du successeur d'Hitler, l' amiral Dônitz. Deux d'entre eux, Kretschmer

et Topp étaient sans en douter d'esprit national-socialiste. Après la guerre ils reprirent du service dans la Bundesmarine et terminèrent leur carrière comme contre-amiral. Topp, brûlant d'ailleurs ce qu'il avait adoré devint même un militant anti-nazisme avéré. Les trois autres furent d'excellents officiers, compétents meneurs d'hommes et très respectés par leurs équipages. Leur attitude envers le parti était nettement plus tiède, et on ne peut pas les considérer comme des « fanatiques »...

Gunther Prien, bien connu et célèbre pour son audacieux torpillage du Royal Oak à Scapa Flow n'est d'ailleurs pas parmi eux. Mais peut-on parler de célébrité après plus d'un demi-siècle ? Prien restera une sorte d'archétype du commandant de sous-marin nazi, probablement pas tant pour son exploit que pour le moment où il l'accomplit. En octobre 1939, la guerre n'a qu'un peu plus d'un mois. Les forces terrestres se sont engourdies sur un front statique, c'est la « drôle » de guerre qui commence et les petites nations entourant l'Allemagne sont encore neutres... Les médias de l'époque, c'est à dire la presse quotidienne et les magazines illustrés, les « actualités » des salles de cinémas, sont avides de nouvelles de la guerre. Et pas seulement les médias allemands au service de la Propaganda Abteilung, car du côté allié on manque aussi de nouvelles sensationnelles. Les exploits guerriers, véridiques ou supposés, sortant de l'ordinaire du front de la ligne Maginot, ou du front de mer font la une des journaux dès qu'ils ont passé la censure. Le torpillage réussit par Prien en est un. C'est tout d'abord un affront à la plus puissante marine de guerre de l'époque, mais c'est aussi une opération bien conçue. En fait, il s'agit plus d'une haute performance de navigation dans des circonstances difficiles qu'un exploit de pure bravoure guerrière. Hitler et Goebbels ne vont pas manquer une si belle occasion de faire sonner les cloches de la renommée et de la propagande.

Le capitaine Prien était-il un nazi ? Indubitablement oui, puisqu'il était membre du N.S.D.A.P. et toute l'imagerie de propagande qui le montre après son succès ne manque pas d'insister sur ses « gare à vous » le bras droit dressé en un impeccable salut hitlérien. Mais sa rapide disparition ne permet pas d'en savoir plus sur son éventuelle évolution s'il avait survécu. Sa célébrité fut d'ailleurs utilisée par la contre-propagande britannique des émissions en langue allemande de la B.B.C. posant des questions sur son sort au moment de sa disparition. Ce qui par la suite fit naître le mythe de sa disparition en camps de concentration ou en bataillon disciplinaire pour une rébellion contre Hitler...

Il importe aussi de noter au passage que Prien se destinait à l'origine à la marine marchande, et qu'il se tourna vers une carrière militaire après le naufrage désastreux du navire école « Niobé » en 1932 quand l'amiral Reader fit appel aux armateurs allemands de faire un appel à leurs meilleurs cadets pour qu'ils s'engagent dans la marine de guerre, la Reichsmarine en passe de devenir la Kriegsmarine.

Tous les commandants et officiers de U-boat ne furent cependant ni des célébrités ni des « as » du tonnage, il s'en faut de très loin. Étaient-ils tous volontaires et nazis ? On peut répondre négativement à cette question aujourd'hui...

- dans son édition de Chatham Publishing — London W1V 5TA

- Fregattenkapitän Reinhard « Teddy » Suhren.

- I.WO = Erster Wachoffizier, c'est à dire le commandant en second, le premier lieutenant en termes de la Royal Navy.

- Dont notre « LUBRAFOL » de la Belgian Gulf Oil Company le 9 mai 1942 au large des côtes de Floride.

— La croix de Chevalier de la Croix de fer avec Feuilles de Chêne et Glaives.

Le cadre des officiers de la Kriegsmarine

La marine de guerre autorisée à la République de Weimar, la Reichsmarine, par le Traité de Versailles était très limitée. Tous ses premiers cadres provenaient bien naturellement

de la marine impériale, la Kaizerliche Marine. Les officiers provenaient donc en grande partie des classes sociales supérieures et étaient originaires de la bourgeoisie, de familles d'universitaires ou des classes moyennes supérieures. Une étude statistique de la classe de cadets 1909 montre 46% de pères universitaires, 26% de pères officiers de la marine ou de l'armée de terre et seulement 11% de la noblesse, contrairement à l'armée de terre où la noblesse disposait d'une hégémonie disproportionnée.

Dès 1920, la marine n'eut que l'embarras du choix pour le recrutement de ses futurs officiers. Il y avait pléthore de candidats pour le nombre d'admissions possibles dans les écoles. Ceci permit à la Reichsmarine de mettre au point des programmes et des épreuves de sélections très exigeantes et qui privilégiaient la qualité sur la quantité. Les candidats devaient subir des quantités d'épreuves où le courage physique jouait le plus grand rôle, en plus de tests psychologiques et intellectuels importants.

Les candidats sélectionnés recevaient alors une formation militaire de base. Plus proche de la formation de fantassin d'assaut que de celle de marins. Là aussi l'accent était mis sur les qualités de courage et de résistance physique. Le cadet était alors embarqué sur un navire école, en général le trois-mâts carré « Georch Fock » pour y passer trois mois de matelotage. Jusqu'à la guerre, le Seekadett passait alors sur un croiseur pour une longue croisière avant de commencer une année d'étude à l'école navale, la Marineschule Mürwick à Flensburg.

Jusqu'à la prise de pouvoir par le parti national-socialiste, le chef de la Reichsmarine, l'amiral Raeder recherchait « la qualité, et non la quantité » pour la formation de ses cadres. Ce principe fut retenu et appliqué par Doenitz quand il devint commandant des U Boots.

Avant d'aborder la question du recrutement et de la formation des sous-mariniers, il faut rappeler que l'amiral Raeder et la Kriegsmarine furent en quelque sorte surpris par l'éclatement du conflit. Les plans de constructions, de formation et d'opérations n'envisageaient qu'une entrée en guerre vers les années 1944 ou 1945 ! En quelque sorte, la marine de guerre allemande est prise de court et va devoir faire face à une pénurie de sous-mariniers qualifiés et va de plus entrer en concurrence avec la Luftwaffe, et surtout avec la Heer, la force terrestre, pour obtenir les contingents nécessaires pour former les équipages de ses unités.

Les équipages

Le nombre d'hommes d'équipage des U-boote était de l'ordre d'une cinquantaine d'hommes, en fonction du type du sous-marin et de sa période opérationnelle. A l'équipage proprement dit venait parfois s'ajouter des membres surnuméraires, tels qu'un futur commandant dans son dernier stage de formation, un ou deux aspirants à l'instruction, un correspondant de guerre ou des météorologistes. Parfois aussi, mais beaucoup plus rarement, le sous-marin embarquaient de rares passagers : techniciens, diplomates, officiers japonais en transit vers le Japon. Il y eut aussi quelques cas d'espions ou saboteurs à débarquer sur des côtes ennemies. Il est impossible d'énumérer et de définir les types d'équipages dans le cadre d'un article limité comme celui-ci. Voici pour donner une base de comparaison un équipage de sous-marin standard de type VII dans la première partie des hostilités : Officiers de pont

- le commandant
- généralement un Kapitänleutnant (en abrégé : Kaleu) , c'est à dire un capitaine de corvette , ou un Oberleutnant zur Zee , c'est à dire un lieutenant de vaisseau.

- -le commandant en second, c'est l'équivalent du 1 st.lieutenant de la Royal Navy, et désigné le I Wacheoffizier (en abrégé I. W0)
- deux officiers de pont, respectivement les II et III Wacheoffiziere (11.W01111.W0)

Officiers mécaniciens

- deux officiers de pont, respectivement les II et III Wacheoffiziere (11.W0IIII.W0)

Officiers mécaniciens

- l'officier mécanicien — généralement dit le Leitendeingenieur — généralement un Oberleutnant(Ing.), homme clef du bord et disposant de pouvoirs pratiquement égaux à ceux du commandant.

Maistrance pont

- un Premier Maître Chef, le Obersteuremann c'est le Maître d'équipage, équivalent au Coxwain Britannique
- un Premier Maître de Pont, l' Oberbootsmann c'est le Boatswain de la Royal Navy
- un ou deux aspirants, les Fanrich (parfois Oberfanrich) zur See rappelons que les aspirants n'ont pas encore statut d'officier dans la KM et ont rang de sous-officier
- un Maître ou Second Maître Torpilleur, un Obermekanikersmaat responsable de la maintenance des torpilles

Maistrance machines

- un Chef Mécanicien, le Diesel Obermaschinist
- un Chef Electricien, l'Elektro Obermaschinist
- trois à six Maîtres ou Quartiers Maîtres spécialisés (machinistes et électriciens) dont un timonier spécialisé dit Zentralemaat pour le poste central

Communications/radio

- Deux opérateurs, Oberfunkmaat et/ou Funkmaat

Matelots

- 24 à 30 matelots divers pont, machine, signaleurs, opérateurs radio ou service (dont le chef coq)

Service médical

Au début du conflit, le rôle d'équipage ne comportait pas de médecin. Il arrivait qu'un médecin soit embarqué(1) mais il s'agissait alors le plus souvent d'un docteur en médecine attaché au sous-marin pour la durée d'une croisière de guerre comme surnuméraire chargé de recherche médicale ou de travaux expérimentaux . Il n'était pas non plus prévu d'infirmier spécialisé. Ce rôle était tenu par un sous-officier, souvent un opérateur radio auquel avait été donné un cours rudimentaire de soins d'une durée de 36 heures. Les officiers avaient tous reçu une petite formation sanitaire de base dans le cadre de leur formation. C'est ainsi que l'un ou l'autre commandant du parfois prendre les fonctions de médecin de bord et intervenir pour des cas de sérieuse nécessité ou d'urgence absolue.

Avec l'extension des théâtres d'opération en 1942, un médecin fut affecté aux sous-marins ravitailleurs du type XIV dit « les vaches à lait ». Puis, en 1943 à bord d'un sous-marin standard sur deux quand ceux-ci tentèrent de répondre aux attaques aériennes alliées au moyen d'une « flak » renforcée, ce qui provoquait des blessures chez les servants soumis à la riposte des avions. Mais cette pratique fut très vite abandonnée par suite des pertes infligées (2) à cette rare et précieuse catégorie d'officiers médicaux.

Avec des variantes en fonction des nécessités ou des circonstances, cela donne des équipages d'une petite cinquantaine d'homme pour les sous-marins de cette classe. Le plus grand déplacement des sous-marins de type IX portait au niveau de la soixantaine les effectifs de leurs équipages.

- Un médecin fut perdu le 13 octobre 1939 avec l'U-40 du Kapitänleutnant Wolfgang Barten qui sauta sur une mine dans la Manche avec la perte de 43 membres d'équipage sur 48...
- 117 officiers médecins sur 243 perdirent ainsi la vie avant la fin de 1943 tandis que quelques autres, assez chanceux pour survivre se retrouvèrent dans les camps de prisonnier des alliés.

Le recrutement

« Although all U-boat men are now often assumed to have been volunteers, a good number did not actually make the choice for themselves ; instead they were gently nudged into the service. Malmann Showell « U-boat commanders and crews 1935-1945 » page 17

Il est courant d'entendre que les membres d'équipages des sous-marins allemands de la seconde guerre mondiale étaient tous et toujours des volontaires. Mais l'étaient-ils réellement ? Avant de tenter de répondre avec précision à cette question, il est nécessaire de définir le sens du mot « volontaire » avant d'étudier comment les membres d'équipages étaient affectés aux sous-marins. Au sens littéral du mot on peut affirmer sans erreur que tous les membres de la Kriegsmarine étaient des volontaires, puisqu'ils étaient pour la plus grande part des professionnels qui s'étaient engagés. Les conscrits eux-mêmes, à part une très faible part d'inscrits maritimes, n'étaient pas affectés d'office à la marine mais devaient en faire la demande lors de leur passage au conseil de révision. Notons en passant qu'à partir de 1941 le simple espoir d'éviter le front de l'est bien plus que les vocations maritimes ou politiques sera à l'origine de beaucoup de ces demandes. En pratique, et pour résumer, on peut donc considérer qu'ils étaient tous des volontaires pour la marine. Mais l'étaient-ils pour l'arme sous-marine ?

Ils le furent tous jusqu'à la fin de l'été de 1940. Mais à ce moment, la situation générale évolua. La première année de guerre avait coûté cher à la Kriegsmarine, tant en unités de surface qu'en sous-marins. Un cuirassé de poche avait été coulé et un autre, le « Liitzow », gravement endommagé, le tout nouveau croiseur «Blücher » avait été coulé lui aussi. Dix destroyers modernes avaient aussi été piégés et détruits à Narvik par la Royal Navy et si on y ajoute les pertes de sous-marins on mesurera bien la gravité relative de ces pertes. Au 31 décembre 1940, 82 sous-marins avaient été mis en services, dont 76 entrés en opérations actives et 6 à l'entraînement en mer Baltique. Les sous-marins opérationnels, malgré les succès remportés, avaient subi de lourdes pertes. Vingt-neuf d'entre eux avaient déjà coulé, suite pour la plus grosse part à la réaction de la défense alliée, le reste par fortune de mer ou accident de plongée. Cela représentait 38 % des unités engagées, soit près de quatre sur dix.. Les pertes humaines aussi n'étaient pas négligeables. Il est impossible de donner avec exactitude le nombre total des hommes engagés pendant ces seize mois d'opérations, mais les sources disponibles permettent de fixer une estimation de 2.567 officiers et matelots. Si l'on sait que 712 d'entre eux disparurent avec leur unité, on arrive à un pourcentage de 28,73% de pertes. La guerre était vieille d'un an seulement... Au tournant de l'année 1941 il apparaissait que l'Empire Britannique n'était pas encore vaincu et que la guerre n'était pas finie ! Le remplacement des pertes subies ainsi que le programme de nouvelles constructions de sous-marins (1) imposèrent au commandement des U.bootes de muter à son service des spécialistes de la flotte de surface, et notamment des techniciens. Et aussi d'y affecter un nombre plus important de conscrits ou de jeunes officiers dès la fin de leur formation à l'école navale.

Si on cherche les raisons pour lesquelles un grand nombre de marins allemands se sacrifièrent dans l'arme sous-marine, il faut d'abord envisager l'influence de la propagande. La jeunesse allemande en âge de porter les armes fut abreuvée de films, de livres, de publications et d'affiches qui vantaient le rôle des U.bootes. L'auteur de ces lignes était

adolescent sous l'occupation. Tous les soirs la famille écoutait, ou plutôt essayait d'écouter au travers des parasites et du brouillage allemand, les émissions de la BBC. Il se souvient très bien de Victor de Laveleye et des « Français parlent aux Français » en comptant les jours de l'occupation.... Il a encore dans l'oreille le fameux appel : « Aujourd'hui « tantième » jour de la lutte du peuple Français pour sa libération ». Il aimait depuis toujours la mer et les navires, avait beaucoup lu sur la lutte sous-marine de la première guerre et savait que les sous-mariniens allemands avaient recommencé leurs ravages, mais, comme les autres jeunes gens de son âge, il n'avait pas idée de la dureté de la lutte dont l'Atlantique était le théâtre. Il se souvient aussi qu'aux grandes vacances de 1943 l'atmosphère de la guerre avait tout à fait changé. La future victoire des Alliés n'était plus mise en doute et s'imposait la certitude que l'Allemagne serait vaincue. Et c'est dans ces circonstances qu'il vit le film allemand « U-boot westwärts » film de propagande produit par la bien connue UFA. Ce film avait tout pour impressionner. Les coups de mer, l'officier de quart qui hurle « Fliegeralarme ». Les hommes qui se précipitent aux postes de plongée, l'angoisse des hommes qui écoutent le bruit des hélices de l'escorte, puis la détonation des charges de fond. Du bruitage bien entendu, et sans commune mesure avec ce que devait être la réalité... mais ce film de propagande habile devait certes soulever des enthousiasmes et des engagements patriotiques, sans rapport avec des idées politiques. La propagande ne fonctionne pas non plus à sens unique, et pendant le conflit, celle des alliés ne manqua pas d'entretenir l'image du fanatisme nazi des sous-mariniens. Les privations que leur action imposait à la population britannique, et le sort affreux des marins du commerce frappés en pleine nuit et disparaissant dans la tempête, engendrèrent une véritable haine pour eux ! Quand un sous-marin était coulé, et que quelques survivants étaient recueillis, le moindre refus de donner des informations à leurs interrogateurs, ou au camp de prisonniers, était enregistré comme une manifestation de fanatisme nazi.

Les pertes et le moral

« The submarine is the most formidable thing the war has produced by far, and it gives the German the only earthly chance to win the war » Walter Page — Ambassadeur des Etats Unis à Londres - 1917

On ne le répétera jamais assez, toutes les guerres sont affreuses, et la folie meurtrière des hommes s'y donne libre cours. Les pertes en vies des sous-mariniens Allemands furent énormes. Peut-être pas en nombre absolu, car à ce niveau rien ne peut dépasser les horreurs du front en Union Soviétique, mais en proportion des effectifs engagés. C'est là un triste record que les équipages des U-boote partagent avec les équipages du Bomber Command de la Royal Air Force.

Il faut ici faire un rapprochement avec la campagne sous-marine de 1914 à 1918. Les pertes y furent aussi très importantes, elles s'élevèrent à 5.409 hommes, soit environ six fois moins que les pertes de 1939 à 1945, mais la flotte était aussi bien moins importante. La Kriegsmarine mit en service 1172 unités neuves, sans compter un certain nombre de prise, notamment italiennes, contre 390 pour la Kaiserliche Marine. Les tactiques utilisées étaient aussi différentes, les actions des sous-marins du premier conflit étaient des actions individuelles. Les progrès de la technologie des radio-communications changèrent la donne. La guerre sous-marine des allemands devint ainsi une longue lutte de groupes dans les batailles des convois. Mais les progrès de la technologie n'avaient pas tellement modifié la conception générale des sous-marins allemands. Il n'y avait pas une telle grande différence technique entre l'U 99 de Kretschmer et un UB typ III de 1918, sauf la résistance de la coque et le rayon d'action plus que doublé. Ceci n'était pas à l'avantage des équipages qui voyaient ainsi la durée des croisières singulièrement allongées, et si une plongée à 200 mètres rendait le repérage par l'Asdic un peu plus difficile et diminuait un peu l'efficacité des grenades, les bruits de craquements de la coque sous l'effet de la terrible pression

devait faire leurs ravages dans les systèmes nerveux... Il ne faut pas non plus oublier que les sous-marins des types VII et IX étaient encore des submersibles et non des sous-marins au sens propre du mot. La durée de plongée avait été elle aussi allongée, on enregistra une plongée défensive de 31 heures, et cela n'améliorait certes pas non plus le « confort » des équipages. En fait, les progrès technologiques avaient peu changé la vie à bord des sous-marins. Les hommes vivaient toujours dans la même puanteur, la même atmosphère délétère et la même promiscuité, sauf la durée des croisières qui s'étaient fortement allongées grâce à l'augmentation des réserves de carburant, comme on l'a dit, mais aussi par les ravitaillements à la mer par les ravitailleurs « milch- kuh ».

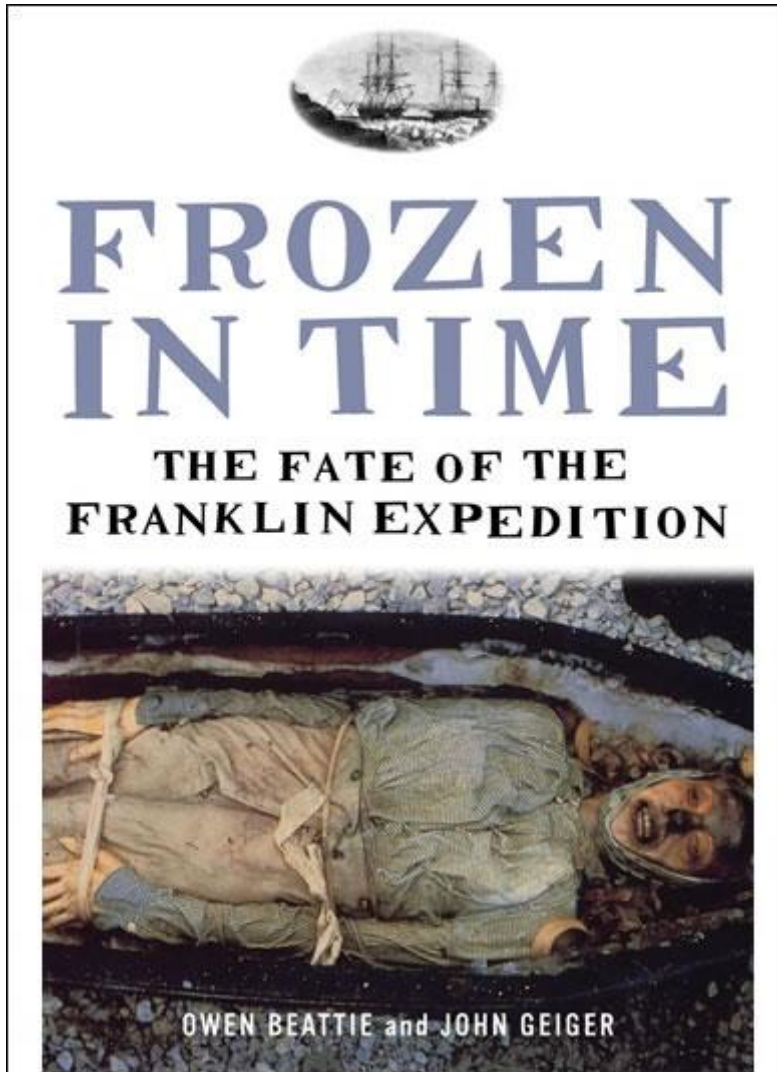
Ce genre de vie produit en général un sentiment de solidarité, un esprit de corps, qui lie très fort les équipages qui l'ont vécu. Il est bien connu qu'en 1918, les équipages des grands bâtiments de surface allemands avaient perdu le moral. Le drapeau rouge fut hissé, des mutineries éclatèrent. Le corps des sous-mariniers échappa à ce désastre et garda la tête haute. Cet exemple ne fut pas oublié par la Reichsmarine de la République de Weimar, même si il lui était interdit d'armer des sous-marins. Les sous-mariniers du III^{ème} Reich se considérèrent alors comme un corps d'élite. Ce sentiment, ainsi qu'un sens aigu du patriotisme explique aussi pourquoi les sous-mariniers de l'amiral Dönitz se battirent avec courage jusqu'à la fin...

Sources et bibliographie

- « Neither sharks nor wolves » - Timothy P. Mulligan — Naval Institute Press — Annapolis U.S.A. 1999
- « Iron coffins » - Herbert A. Werner - Pan Books Ltd. London SW1 - 1972
- « U Boot 977 » - Heinz Schaeffer - W.W. Norton. New-York 1952
- « Kurs Atlantik » Eberhart Møner - Motorbuch Verlag - Stuttgart - 1995
- « Hitler's admirals » G. Bennett et R. Bennet - Naval Institute Press - Annapolis - 2004.
- « Dix ans et vingt jours » - Karl Mnitiz trad. française chez Librairie Pion — Paris — sans date.
- « Business in great waters » - John Terraine - Leo Cooper Ltd - London SRW3 - 1989
- « Der Mythos der deutschen U-bootwaffe » - Verlag Minier & Sohn G.m.b.h. - Hambourg 2001
- « U-boat commanders and crews — 1935 — 1945 » Jak P. Mallmann Showell — The Crosswood Press Ltd — Ransbury (Wiltshire) - 1998
- « Kriegsmarine 1939-1945-Organisation — Strukturen — Einsatz » - Jak Mallmann-Showell Motorbuch Verlag .Stuttgart — 2000.
- « Die deutsche Wehrmacht — Band 2 : Die Kriegsmarine » Adolf Schlicht et John R. Angolia Motorbuch Verlag — Stuttgart - 1995
- « Kameraden zur See » - 8 volumes — Ernst Pfefferle — chez l'auteur — Altmannstein-Sandersdorf
- « Convoy — The battle for convoys SC.122 and HX.229 » Martin Middlebrook — Allen Lane et Penguin Books — 1976 et 1978.
- « The Allied Convoy system 1939-1945 its organisation, defence and operation » Arnold Hague — Vanwell Publishing St. Catharines Ontario L2R 7S2
- « The loss of the Bismark, an avoidable disaster » - Graham Rhys-Jones - Cassel & Co - London WC2R OBB. 1999.
- « The tenth fleet » - Ladislav Farago -
- « Ultra goes to war » - Ronald Lewin - Penguin Books Ltd —

Frozen in Time: The Fate of the Franklin Expedition

by Owen Beattie & John Geiger



A fully updated edition of the amazing true story of a doomed Arctic exploration – and of the secrets found preserved in ice.

What happened on Sir Franklin's ill-fated Arctic expedition of 1845-48 was one of the great maritime mysteries, until, in 1981, part of a bleached human skull was found by the team working with Dr Owen Beattie. Further scientific expeditions unravelled the circumstances by which the members of Franklin's elite naval forces came within sight of the Northwest Passage, only to perish in a manner as terrible as the mind can conceive.

Frozen in Time is a breathtaking record of scientific detective work, using forensics on three perfectly preserved Victorian seamen discovered on Beechey Island. It also makes the case that their deaths

were due to the crews' reliance on a new technology – tinned foods – which not only exposed the seamen to lead poisoning, but also left them vulnerable to scurvy, the ancient scourge of seafarers.

This fully revised edition updates the research, and confirms Beattie's lead hypotheses, along with his discovery of physical evidence for both scurvy and cannibalism. It also has a new introduction by Margaret Atwood who has long been fascinated by the Franklin Expedition, and has made a pilgrimage to the site of the graves on Beechey Island.

- Paperback
- 278 pages
- ISBN: 9780747577270

Price: £8.99

Product code: 9780747577270

Inséré 03/05/17 DOSSIER Enlevé 03/06/17

Positive news for German flag

By re-flagging of the car carrier 'Patara' from Gibraltar to the German flag, Hamburg-based F Laeisz became the first German shipping company to return to the crisis-hit national flag. With the increase of Lohnsteuereinbehalts (tax wage reduction) to 100% for seafarers on board German flag agreed on 1st June and soon to become effective, the change in the manning rules for German shipowners will enable them to operate their vessels under the domestic flag economically, the German shipowners' association (VDR) said.

The tax reduction is granted to shipowners flying the German flag. It enables a shipowner to keep the income tax charged for German and European seafarers serving on board the vessels instead of sending it to the federal tax authorities.

This puts the German flag into a more or less equal position to other European flags, such as the Dutch or Danish flag. The result can already be seen, as almost a dozen vessels changed to the German from foreign flags within a few weeks, a VDR spokesman told Tanker Operator.

"We want to secure German and European seafarers and their knowhow for the local maritime industry and other sectors where their knowledge and experience is needed," he explained.

In a statement, Ralf Nagel, VDR's managing board member, said; "The relief with respect to the non-wage labour costs and the more flexible requirements regarding manning provide much needed wind in the sails of the German flag and will thus open up new opportunities for German seafarers.

"The economic disadvantage of the German flag has thus largely been addressed. Germany now is at the European level, which our neighbours in Denmark and the Netherlands have already sustained for quite some time. Without these actions, the German flag would have soon disappeared from international shipping.

"A large number of other flags like Liberia and Antigua & Barbuda have been increasing their standards for some time and are now among the world's 43 high-quality flags. In flag state control, which aims to secure conformity with the numerous regulations, eg in safety and work conditions on board, these flags regularly achieve the best results. They also offer quick and professional service to shipowners.

"Thanks to uniform training standards, shipowners can find good personnel outside of Europe. Many shipowners co-operate with maritime academies abroad, eg in the Philippines, and are training highly qualified personnel there. The industry in Germany needs its own knowhow in order to sustain a competitive flag and to secure the training of young seafarers.

"Shipowners – in the midst of the crisis – established the German Shipping Foundation for Training and Education of Seafarers (Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland). Each year, they provide €30 mill for training new seafarers. Roughly 1,300 youngsters have already benefited from the foundation's support. These most recent measures help seafarers achieve long-term careers.

"Multiple VDR member companies have reacted and flagged their ships back to Germany, which is a very positive development that will profit the entire German maritime industry. Indeed, the shipping and engineering knowledge of the seafarers is needed not only on ships but also in many economic sectors – research institutes and shore administrations – including the harbour masters and pilots who are essential for the functioning of the ports," he concluded.

Nicholas Schües, F Laeisz head and member of the VDR Board said of the flag change: "The wise policy decisions give us leeway in a serious crisis and creates new perspectives for German sailors. F Laeisz will re-flag three more car carriers, two of which are to be registered as training vessels for engineers."

Rüdiger Kruse, Commissioner for Maritime Economy in the CDU/CSU parliamentary group, said: "Our policy measures to preserve the German flag are now showing results. This is not just a North German theme. Future-oriented and competitive companies across the country need experienced sailors to work in shipping companies, in manufacturing, shipyards, service providers, government agencies and many other places, to acquire expertise."

More German shipowners have already announced plans to bring back more vessels to the German flag, the VDR claimed.

The high labour costs and rigid employment requirements for European seafarers has led to a sharp decline in the number of German flag vessels to 186 since the 2008 shipping crisis - out of a merchant fleet totalling 2,995 ships - as at 30th April, 2016. In addition, during the last two years, around 10% of German seafarers have lost their jobs.

Talking with Stephan Polomsky, managing director of Offen Tankers, he agreed that there was some movement towards the German flag.

MCA meetings

Offen Tankers has been a champion of the UK registry and Polomsky explained that the company has had two meetings with the UK flag (MCA) about 'Brexit' and other matters but said; "There are presently no indications that there will be any effect. They are improving their services and to benefit their good customers, they will start a pilot scheme on delegating some surveys (ISM, ISPS, MLC) to recognised organisations, thus class. We will be the first to participate in this pilot project," he explained.

Offen Tankers started off with a series of Handysize and MRs from Hyundai Mipo, which were upgraded to Offen's specifications.

Today, as well as managing these vessels, Offen Tankers took over the technical management of 10 Handysize tankers from Scorpio Tankers in 2015 and 2016.

Sister company, Offen Bulkers, also manages eight Capesize vessels for Scorpio - four of which were taken over in 2014- 2015.

In addition, Offen took over the management of three Kamsarmax bulk carriers and purchased four secondhand Handysize chemical and product tankers from another German owner.

In an attempt to widen the company's portfolio, Offen Tankers recently inspected smaller chemical carriers of between 12.000 - 18.000 dwt as potential management candidates.

"Our current newbuilding project is pointing to the larger tonnage. We are actually working on a six plus six LR1 newbuilding project at a Chinese shipyard.

"Furthermore, we participated recently together with a partner in an auction for a bigger fleet of tankers, which also consisted of Aframax," Polomsky explained.

In another move, Offen Tanker and CPO Bulker, are to implement DNV GL's e-learning course 'energy efficiency on Board' across their entire fleet. This e-learning tool, developed

by DNV GL's Maritime Academy, enables users to identify potential savings in a simple way and so implement them in ship operation, the class society said.

More than 700 Offen Group Masters, senior engineers and ship officers are being trained with the e-learning tool and made aware about some of the simple ways to improve energy efficiency by changing crew behaviour and optimising how equipment is used on board.

The individual modules outline a number of ways to increase energy efficiency looking at resistance, propulsion, main and auxiliary engines. They handle practical and theoretical aspects of on board operations, such as trim and ballast optimisation, potential savings with propeller and rudder, as well as options for better route planning.

DNV GL's Maritime Academy developed a customised solution with Offen in which the basic learning modules were complemented by the actual business processes and software applications used on board the Group's vessels.

Elsewhere, a vote was passed at the ordinary shareholders' meeting of HCI Capital on 23rd June to change the company's name to ernst Russ.

The executive Board and Supervisory Board put the proposal to the shareholders' as one element in the strategy to strengthen the maritime services segment and position the company as an asset and investment manager.

One stop shop

The future business model, in which the Group will offer its services as a one-stop shop covering the entire value chain, was presented to the shareholders at the general meeting.

The main change is that the Group will no longer be solely dependent on its previous business model of raising and managing funds. The change of name is intended to represent how the company has repositioned its business and relaunched its own brand. Jens Mahnke, CeO, said: "ernst Russ has been in existence for more than 120 years; it is one of the oldest shipping companies in Hamburg and one of the best known internationally. It is in this spirit that we intend to adopt and perpetuate its name, which stands for Hanseatic dependability, resoluteness and quality. Our group of companies embodies a holistic approach and offers our partners expertise, extensive sector knowledge and a unique network."

A decision was also taken to increase the number of supervisory board members from three to four, which was also adopted at the shareholders' meeting. Robert Lorenz-Meyer and Robert Gärtner were elected as the new board members.

TO

Inséré 05/05/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 05/06/17

Tanker Market May Face Difficult Q2, Q3 on Oversupply, Euronav Says

By Jessica Jaganathan

The tanker market may face a “difficult” second and third quarter this year after a robust first quarter as supply of newly built vessels loom, Belgian oil tanker operator Euronav said on Tuesday. “The rates today are not the same as what we have seen in previous quarters,” Chief Executive Paddy Rodgers told Reuters on the sidelines of a shipping conference. An additional 50 very large crude carriers (VLCCs) are estimated to be added to the global fleet of supertankers this year, putting pressure on freight rates. Still, firm oil demand and a pickup in shale oil production has meant a robust first quarter for the VLCC market. “The first quarter was pretty good. And the second quarter did not start that badly,” he said. “Most people will be returning numbers close to \$40,000 a day for a VLCC which means you are profitable.” A rise in shale oil production in the United States has created a new trade route from the U.S. East Coast to Asia, he said. About 20 such voyages plied the route in the first quarter of this year, compared with none in the whole of 2016, he added. It is mainly being done by U.S. shale producers, Chinese buyers and a few traders. “That’s been an important development... We had a significant number of voyages like that so I would imagine the rest of the industry is the same,” he said. China’s crude imports from the Americas, led by Brazil, Venezuela and Colombia, hit 5.61 million tonnes (1.3 million bpd) in March, the highest in Reuters’ data going back to 2006. “It’s absolutely full steam ahead in consumption of crude oil and we do not see that slackening off,” Rodgers said. “We see a commitment to diversify sources of supply... it is clear that china wants to be a major regional player of refining, so they are buyers of crude, not product.” Euronav operates 53 vessels including VLCCs and the smaller Suezmax tankers and is planning to add two more Suezmaxes by early 2018.

Source : reuters (Reporting by Jessica Jaganathan; Editing by Amrutha Gayathri)

Exmar, Vopak Drop FSRU Acquisition Plans



Antwerp-based operator of Floating Storage Regasification Units (FSRU) Exmar said that its deal with tank storage provider Royal Vopak on the acquisition of Exmar’s participation in FSRU assets has been cancelled.

The conditional agreement was reached on 21 December 2016. However, the finalization of the deal was subject to consent and cooperation of multiple stakeholders.

Under the acquisition deal, Exmar’s participation in FSRU assets, FSRU projects under development and a corresponding part of the Exmar organisation would have been transferred in stages.

“After careful consideration, Exmar and VOPAK have concluded that these requirements will not be met on the envisaged transaction. Therefore the closing of the FRSU transaction between Exmar and VOPAK will no longer be pursued,” a joint press statement reads.

Exmar, which is the co-owner and or operator of 10 FSRUs, has one FSRU and one FLNG facility under construction

Euronav's 1Q Profit Slashed



Antwerp-based tanker owner and operator Euronav recorded a profit of USD 34.3 million in the first quarter of 2017, considerably lower from USD 113.5 million posted in the same period a year earlier.

The drop comes despite improved freight rate performance compared to the second half of 2016. The average daily time charter equivalent rates (TCE) for the company's very large crude carrier (VLCC) vessels stood at USD

41,147 and for Suezmaxes at USD 23,880 during the quarter.

EBITDA for the period amounted to USD 101.3 million, lower from EBITDA of USD 176.4 million seen in the first quarter of 2015.

"Q1 2017 was a confirmation of our thesis: short term challenges but a positive medium structure building for the tanker sector. Asset prices look to be bottoming out in our view confirmed by emerging buying interest from industrial players. However, short-term outlook retains a cautious tone with nearly a quarter of the large tanker order book scheduled for delivery during Q2 2017 and newbuilding contract activity picking up short-term albeit only in the VLCC sector," Paddy Rodgers, CEO of Euronav, pointed out.

The company said the ordering of tankers in the first quarter was disappointing because 15 new VLCCs have been ordered during the first quarter.

According to the company, the biggest challenge facing the tanker market at present is the concentration of tanker deliveries. The first quarter saw 27 VLCC equivalents delivered to the global fleet – a number which will be repeated during the second quarter. Absorption of these new, un-vetted vessels will occur during a seasonally weak period and will provide a sustained challenge for tanker operators over the summer months.

Otherwise, crude oil markets remain "close to balance" according to the most recent International Energy Agency (IEA) report. Consensus forecasts expect inventory levels to reduce toward more normalized levels during the rest of 2017.

"Euronav retains substantial balance sheet capability and fixed income visibility to navigate through a period of lower freight rates and/or to take advantage of expansion opportunities. The duration of the challenging freight rate environment will be entirely dependent on the number of additional orders to build new ships that are not needed by the market," Rodgers added.

During the first quarter of the year, Euronav took delivery of two VLCC resales, Ardeche and Aquitaine from Hyundai Heavy Industries' (HHI) Samho shipyard.

Inséré 07/05/17 DOSSIER Enlevé 07/06/17

Port and terminal selection by deep-sea container operators

1 Introduction

This paper focuses on the research question: On what basis do deep-sea container operators select container ports and container terminals in the Hamburg-Le Havre range over others? The focus is not on the best location, the most efficient port, or other efficiency issues, but instead we try to understand and analyse the decision-making process of deep-sea container carriers when selecting a container port and when selecting a container terminal in the port in which to invest or from where to buy handling capacity. This paper adds to the existing literature on the strategic behaviour of deep-sea container carriers and the consequences for ports and other strategic actors (e.g. governments). Section 2 of the paper describes the markets of deep-sea carriers and container operators on a global scale. In Section 3, container ports are dealt with at the level of the Hamburg–Le Havre range. In Section 4, decision-making theory will be described and built into a theoretical model that serves as the basis for the analysis of the decision making of deep-sea container operators. Section 5 compares the results of in-depth interviews with 12 deep-sea container operators. Finally, in Section 6, a number of conclusions are drawn.

2 Deep-sea Carriers and Container Terminal Operators

In the last 10 to 15 years, the liner shipping and terminal operating markets have been characterised by massive consolidation and vertical and horizontal integration (Notteboom and Winkelmann, 2001). The number of players in the deep-sea container transport market has decreased while the remaining companies have become larger through mergers and acquisitions and organic growth (see table 1).

Table 1. The slot capacity of the fleets of the top 10 container carriers

	Container Operators	Total fleet (Aug 2007)		on order		Total fleet (Aug 2006)	
		TEU capacity	Vessels	TEU capacity	Vessels	TEU capacity	Vessels
1	AP Moller-Maersk	1,700,404	507	454,956	84	1,588,799	515
2	Mediterranean Shipping Co	1,139,754	346	302,952	39	931,715	305
3	CMA CGM	765,443	301	516,772	69	591,505	252
4	Evergreen Line	609,389	178	37,708	8	536,381	186
5	Hapag-Lloyd	479,286	138	96,250	11	449,997	139
6	Cosco Container Lines	440,370	151	264,857	37	385,915	125
7	China Shipping Container Lines	422,868	124	186,082	25	337,805	96
8	APL	363,625	109	180,572	32	325,622	100
9	NYK Line	342,760	114	153,000	33	311,347	113
10	Orient Overseas Container Line	339,656	84	95,336	18	271,787	72

Source: Porter J., Lloyd's List, 2007

The common market share of the eight largest deep-sea container operators has grown from 36 percent in 2000 to 50 percent in 2007. The market can be characterised by rather high growth figures and the expectation is that this will continue for the years to come. These high growth numbers result in ever-increasing ship sizes. Many deep-sea container operators are organised in alliance structures (see, e.g., Midoro and Pitto, 2000; Slack et al. 2002).

Table 2. Main container terminal operators: capacity and throughput

Terminal Operator	2003 (1)	2004 (1)	2005 (1)		2003 (2)	2004 (2)	2005 (2)
Hutchison Port Holdings (HPH)	41.5	47.8	51.8		48.9	53.9	64.3
AP Moller Terminals (APM)	21.4	31.9	40.4		24.4	40.6	57.8
Port of Singapore Authority (PSA)	28.7	33.1	40.3		37.2	39.4	49.3
P&O Ports*	16.0	21.9	23.8		21.5	27.7	30.0
Cosco	7.4	13.3	14.7		9.4	15.7	34.2
Dubai World	9.6	11.4	12.9		11.5	13.1	16.7
Eurogate	10.8	11.5	12.9		12.9	14.0	15.4
Evergreen	6.7	8.1	8.7		8.3	9.1	9.8
Mediterranean Shipping Company (MSC)	4.1	5.7	7.8		5.2	7.1	11.0
Stevedoring Services of America (SSA Marine)	5.4	6.7	7.3		7.7	8.5	8.5

1 = throughput in million TEU (rank in decreasing order starting with the largest terminal operator).

2 = throughput capacity in million TEU.

* = acquired by DP World in 2006.

Sources: Company Internet sites and annual reports.

Global container operators and global container carriers (mostly through dedicated terminals) dominate the container terminal scene (see table 2). Compared with a market overview of about 10 years ago, the most important global container terminal operators have grown larger and are still operating in the market (Wiegman, 2003).

3 Deep-sea Container Ports in the Hamburg-Le Havre Range

While Asian container ports are heading the world's container port ranking, many of Europe's largest container load centres are to be found in the Hamburg-Le Havre range (table 3). With a total maritime container throughput of 34.6 million TEU in 2006 handled along a shoreline of merely 500 nautical miles, the Le Havre-Hamburg range ranks amongst the busiest and most competitive container regions in the world. The range features established large container load centres such as Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Bremerhaven and Le Havre, as well as a whole series of medium-sized to smaller ports, each with specific characteristics in terms of hinterland markets served, commodities handled and location qualities. The competitive dynamics in the Le Havre-Hamburg range is well documented in the scientific literature (see, e.g., Notteboom, 2007). Logistics integration, scale increases in vessel size, the emergence of global terminal operators and structural changes in logistics and distribution networks are just some of the key trends affecting port competition in the range. These developments have not only made port competition more intense but have even affected the core object of port competition. The load centres in the range are designing appropriate strategies to respond to these new challenges.

Table 3. Container throughput for ports in the Hamburg-Le Havre range (1000 TEU)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2002	2004	2006	Rank (*)
Rotterdam (NL)	1079	1901	2655	3666	4787	6275	6515	8281	9690	1
Hamburg (D)	326	783	1159	1969	2890	4248	5374	7003	8862	2
Antwerp (B)	297	724	1243	1549	2329	4082	4777	6064	7019	3
Bremerhaven (D)	405	703	986	1163	1518	2752	2982	3469	4450	4
Le Havre (F)	232	507	566	858	970	1465	1720	2150	2130	10
Zeebrugge (B)	151	181	218	334	528	965	959	1197	1653	12
Amsterdam (NL)	32	72	79	69	91	53	45	52	304	-
Dunkirk (F)	38	63	71	71	71	149	161	200	206	-
Rouen (F)	14	98	135	93	120	146	144	139	165	-
Flushing (NL)	28	83	35	26	6	3	9	27	40	-
Cuxhaven (D)	0	0	0	3	16	24	27	36	40	-
Ghent (B)	10	10	10	10	6	10	21	35	35	-
Ostend (B)	0	0	0	0	0	0	9	15	6	-
Wilhelmshaven (D)	0	0	0	0	6	29	41	43	5	-
Emden (D)	0	0	0	0	0	57	69	1	1	-
TOTAL	2612	5125	7158	9811	13338	20257	22856	28713	34606	

(*) Rank in the list of European container ports, according to container throughput in 2006.

Source: based on data on the respective port authorities.

Terminal capacity increases are foreseen in almost all major ports in the Hamburg – Le Havre range. The main developments in the various ports include (TU Delft: OTB, 2007): i) Maasvlakte II in Rotterdam (8 million TEU capacity increase for the two first terminals, the first of which will open in 2013/2014); ii) Euromax in Rotterdam (2-4 million TEU capacity increase for first phase to be operational in 2008); iii) Deurganckdok in Antwerp (7.5 million TEU capacity increase, already in operation handling about 1.5 million TEU in 2007); iv) Expansion of Bremerhaven CT IV; v) Refurbishment of several general cargo terminals in Hamburg; vi) WCT in Vlissingen (additional 2 million TEU capacity); vii) Verbrugge Container Terminal in Vlissingen (additional 2 million TEU capacity); viii) JadeWeserport in Wilhelmshafen; and, ix) Development of Albert II Dock North by PSA in Zeebrugge. These terminals will all be operated by established container terminal operators, such as DP World, APM terminals, Hutchison Port Holdings and PSA or consortia between these operators and container liners (see table 4 for an overview).

Table 4. Expected supply of terminal throughput capacity in the HLH¹-range (mln TEU)

Port	Capacity 2006	Capacity 2007	Capacity 2010	Capacity 2020
Amsterdam	1.2	1.2	1.2	1.2
Antwerp	10.7	12.0	15.5	15.5
Bremerhaven	5.4	6.0	6.0	6.0
Hamburg	9.4	9.9	13.5	13.5
Le-Havre	3.7	4.1	7.0	7.0
Rotterdam	11.0	11.0	12.5	19.5
Wilhelmshaven	0.0	0.0	2.7	2.7
Zeebrugge	2.0	2.0	3.0	3.0
Vlissingen	0.0	0.0	2.0	2.0
Total	43.4	46.2	61.7	68.4

Note 1: HLH = Hamburg-Le Havre.

Source: TU Delft, OTB, 2007.

Given the massive terminal developments in the region, it is of paramount importance for the ports and terminal operators to position their facilities for growth by attracting cargo and the associated mainline vessels. This requires a full understanding of how cargo is

routed through ports and terminals and how shipping lines and shippers take decisions on this issue. The next section gives an overview of decision-making theories and introduces a theoretical model on port choice by shipping lines.

4 Decision-making Theory

4.1 Background on decision-making theory

Simon (1976) has been influential in decision-making theory. He made a distinction between programmed and non-programmed decisions. Programmed decisions are routine and repetitious (well-structured) decisions and lend themselves to apply 'solution by habit' (e.g. organisational structure). Non-programmed decisions require, inter alia, rules of thumb, judgement, intuition, and/or creativity. Simon (1984) introduced two other decision-making concepts: satisfying alternative and bounded rationality. Satisfying alternative refers to the selection of a satisfactory alternative. Often it is not the optimal (the best) solution to a certain problem that is chosen, but rather the solution that works (feasible solution) given the circumstances. Bounded rationality is the idea that a manager has limits to the degree of rationality he can apply to a certain problem. A second important contribution relates to the work of Mintzberg on unstructured decision making. Mintzberg et al. (1976) distinguish three phases of the decision-making process:

- The identification phase characterized by the recognition of the need to make a decision. This is followed by diagnosis (the issues are clarified and defined)
- The development phase is characterised by a search for solutions. If a satisfactory solution is found, the design part is started (either by modifying an existing solution or custom-making a new one)
- The selection phase: the possible solutions/alternatives are screened and evaluated (often sequentially rather than all at the same time) and a choice is made.

An alternative approach to decision theory has been made popular by Cyert and March (1964) is the consideration of the organisation as a coalition of individuals, in which goals are arrived at by a bargaining process and change over time. Decisions are then dependent on the amount and kind of information available and the expectations of those involved. A special sort of decision making is formed by the buying decision. Several types of buying situations can occur (Kotler, 1997): the straight rebuy; the modified rebuy; and the new task. In the case of the straight rebuy, the purchase is done by the method 'reorder on a routine basis'. In the case of the modified rebuy, the buyer wants to modify product specifications, prices, delivery requirements or other terms. In the case of a new task, a client purchases a product or service for the first time. Robinson et al. (1967) have identified eight buying phases in industrial buying: 1) problem recognition; 2) general need description; 3) product specification; 4) suppliers' search; 5) proposal solicitation; 6) supplier selection; 7) order-routine specification; and, 8) performance review.

Port choice and terminal selection problems are typical industrial market-oriented problems. When compared with consumer markets, the industrial market is characterised by:

- Fewer buyers (the number of buyers is usually limited): terminal operators generally deal with up to 25 deep-sea operators and a number of short-sea/feeder operators;
- Larger buyers (a few large buyers do most of the purchasing): the customer base of terminal operators is often dominated by only few large shipping lines. For example, MSC generated 3.6 million TEU in the port of Antwerp last year or 45 percent of the total throughput of the port of Antwerp and about half of the throughput of terminal operator PSA HNN in Antwerp and Zeebrugge;

- Close supplier-customer relationships because of the smaller customer base and power of the large customers over the suppliers. As outlined above, this has led to terminal operator/carrier combination in the terminal business (dedicated terminals);
 1. Geographically concentrated buyers (industrial buyers are usually concentrated in economically important areas);
 2. Derived demand, as the demand for industrial goods is derived from the demand for consumer goods. Similarly, the demand for international container shipping is derived from global trade flows;
 3. Rather inelastic demand, as the demand for many industrial goods is not much influenced by price changes;
 4. Several buying influences where several people inside a buying organisation influence the buying decision.

4.2 Port choice strategy and decision making

On the company level, important policy decisions are taken regarding service or product range, growth strategy, locations, company size, investments, purchase of production resources, etc. Especially the decisions on location (port) and on the purchase of production resources (container handling) are important in the context of this paper. The scientific literature on port choice identifies a multitude of service-related and cost factors that influence the decisions made by shipping lines. The list below gives an overview of port choice criteria based on the work of Hayuth (1980), Slack (1985), Thomson (1998), Sternberg (2000), TU Delft: OTB (2007), Murphy et al. (1992), Murphy and Daley (1994), Malchow and Kanafani (2001), Tiwari et al. (2003), Nir et al. (2003), Chou et al. (2003), Song and Yeo (2004), Lirn et al. (2004), Barros and Athanassiou (2004) and Guy and Urli (2006). Possible indicators of each of the criteria are placed between brackets:

Port physical and technical infrastructure:

- o Nautical accessibility profile (maximum draft and maximum vessel length, tidal windows, and restrictions to vessels);
- o Terminal infrastructure and equipment (terminal capacity as a function of terminal surface, number of berths, number and type of quay and yard cranes, stacking height, etc.);
- o Hinterland accessibility profile (intermodal interface for trucks, rail, barge and short-sea).

Geographical location:

- o Vis-à-vis the immediate and extended hinterland (centrality index versus main economic centres in the hinterland);
- o Vis-à-vis the main shipping lanes (diversion distance).

Port efficiency:

- o Port turn-around time (berth performance ratio, ship waiting times due to congestion);
 - o Terminal productivity (moves per hour);
- o Cost efficiency (out-of-pocket and time costs of port calls and cargo handling);
- o Port operating hours (24/7/365).

Interconnectivity of the port (sailing frequency of deep-sea and feeder shipping services); Reliability, capacity, frequency and costs of inland transport services by truck, rail and barge (if any);

Quality and costs of auxiliary services such as pilotage, towage, customs, etc.;

Efficiency and costs of port management and administration (e.g. port dues);
Availability, quality and costs of logistic value-added activities (e.g. warehousing);
Availability, quality and costs of port community systems;
Port security/safety and environmental profile of the port;
Port reputation (satisfactory ranking in benchmarking studies)

Port selection criteria are also at the core of the evaluation of new port development projects and the development of port systems. Important issues in this respect relate to (a) the optimisation of investments in container port development, (b) the (technical) efficiency of container ports and liner vessels and (c) strategic developments in port systems.

The optimisation of investments in container port development (Koh, 2001; Baird, 2006; Allahviranloo and Afandizadeh, 2008; Chou, 2007).

Koh (2001) has developed investment planning models for inland container transportation systems. The model enables the determination of optimal locations, sizes and time of container port development, as well as the optimal container cargo flows through transportation networks. The model has been built on the basis of construction costs, transportation costs, and infrastructure costs (including congestion costs). The focus is on the country level, and the aim is to assist national governments in the decision making for port development. Baird (2006) applied a research methodology to evaluate and compare competing seaport locations within a given region with a view to identifying the optimal site for international transshipment activity. Transport distances and associated shipping costs are used to evaluate and compare alternative locations for transshipment ports. The model assists deep-sea container carriers in their decision making to determine the best container transshipment port. Allahviranloo and Afandizadeh (2008) also developed a model to determine the optimum investment in port development from a national investment perspective. Variables included in the model are: cargo operation, investment costs, cargo-handling capacity, cargo transportation network, and the world maritime fleet. The model has been applied to Iran. The model gives the optimum number of berths and the optimum construction period. Again, this model assists the national government in port development planning. Chou (2007) focuses on the decision making for the best transshipment container port. The presented method (Fuzzy Multiple Criteria Decision Making Method) can easily help the decision maker of the shipping company to determine the ranking order of transshipment container ports. This work of Chou is interesting, because it focuses on the deep-sea container carriers and their decision making to determine the best container transshipment port. However, it focuses on a dedicated part of the container handling market: namely, transshipment container ports.

The (technical) efficiency of container ports and liner vessels (Brooks, 2000; Clark et al., 2004; Cullinane et al., 2006; Notteboom, 2006).

A carrier's optimal port call structure is a function of voyage distance, steaming time, and port time, connected with shippers' needs for transit times, service frequency, special equipment, and other service elements (Brooks, 2000). These are elements that deep-sea container carriers should include when deciding on container port locations. Clark et al. (2004) performed research into the relation between port efficiency, transport costs and bilateral trade. Their main conclusions are that volume, distance, and product characteristics all matter to transport costs. Furthermore, port efficiency is an important determinant of shipping costs. Improving port efficiency from the 25th to the 75th percentile reduces shipping costs by 12 percent. Inefficient ports also increase handling costs. This gives deep-sea container carriers input for their decision making concerning container ports. Cullinane et al. (2006) have used Data Envelopment Analysis and

stochastic frontier analysis to compare the technical efficiency of container ports. High levels of technical efficiency are associated with scale, greater private sector participation, and with transshipment as opposed to gateway ports. Notteboom (2006) has done research into the time factor in deep-sea container transport. He proved that port congestion in particular is leading to delays and unreliability. This suggests deep-sea container carriers favour ports that are experiencing low congestion levels.

Strategic developments in port systems (Notteboom, 1997; van Klink and van de Berg, 1998; Wang and Slack, 2000; Song, 2002; Yap and Lam, 2006). Notteboom (1997) has examined the dynamics in (de)concentration and load centre development in the European continental container port system. The notion of one European super port can be rejected. For the decision making of container carriers, this means that several competing container ports can be used for handling. Van Klink and van den Berg (1998) found that gateways are in an excellent position to stimulate intermodal transport, given the scale advantages they can generate in inland transport. This would suggest that deep-sea container operators should favour gateway container ports over smaller ports. Wang and Slack (2000) investigated the regional container port system, the Pearl River Delta. They found that, for Hong Kong, several competitors have emerged based on cost advantages in port operations, trucking and barging. To container carriers this means that new (smaller) container ports might be favoured over existing large ones only if they show a clear competitive advantage. Song (2002) analysed regional port competition in South China. He found that major container operators invested in potential container port competitors in order to be involved in potential developments. This might mean that container carriers will also decide to be involved in new container port developments in Europe. Yap and Lam (2006) analysed the competitive dynamics (extent and intensity) between the major container ports in East Asia. They found that the shift of freight flows to mainland China has influenced the competitive dynamics. This will also have an impact on Europe as freight flows are shifting eastwards.

With reference to the theory about decision- making, our goal is to analyse the decision-making process inside deep-sea container carriers for container ports and or terminals. Furthermore, the results will help governments in Europe to better understand the rationale of deep-sea container carriers when selecting container ports and/or terminals.

4.3 Terminal selection and decision making

The selection of a container terminal differs from the port selection problem. But both subjects are closely related, as Figure 1 shows. An important issue in scientific research is the efficiency of container terminals. Stochastic frontier analysis and DEA analysis (Wiegmans et al., 2004) show that technical efficiency varies greatly among European maritime terminals. But maybe even more interesting is the analysis of the financial characteristics of obtaining terminal handling capacity through either terminal investment or purchase of handling capacity. Aspects that are important for this analysis are given in table 5.

Table 5. Criterion influencing the purchase of container handling capacity

Criterion	Indicator
Transshipment costs	Handling costs/TEU, storage costs/TEU
Speed	TEU/crane/hour
Reliability	Number of false handlings
Flexibility	
Maximum depth	Metres
Quay length	Metres
Immediacy of hinterland connections	Distance in metres of important connections
Congestion chance on the terminal	Number and duration of delay
Capacity	Maximum capacity/year

Source: TU Delft; OTB (2007).

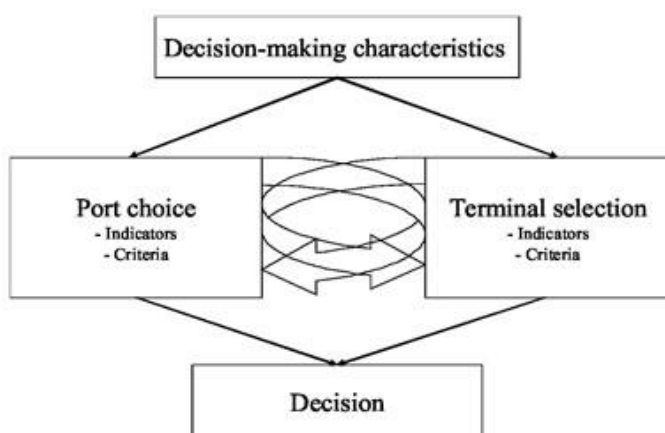


Figure 1. Port choice and terminal selection management

Source: Authors' own diagram.

All economic actors involved in container terminal handling have to deal with risk and uncertainty. Entrepreneurs (e.g. port authorities, container handling companies, deep-sea container carriers) accept risk as given and focus on controlling outcomes at any given level of risk, they also frame their problem spaces with personal values and consequently assume greater personal responsibility for influencing outcomes (Saravathy et al., 1998). Banks (financial

institutions, but also governments) use target outcomes as reference points and operate by attempting to control risk within the existing structured problem spaces, avoiding situations where they risk higher levels of personal responsibility. In order to understand how entrepreneurs (investors) perceive and manage risk follows from the problem space that they construct and in which they operate. Combined, port choice and terminal selection leads to the following theoretical model (see figure 1).

Port choice considerations and terminal selection issues served as the basis for the interviews which were conducted by means of a telephone survey. The results are discussed in the next section.

5 Decision Making Of Deep-sea Container Operators

5.1 Research methods: literature review and interviews

Given the criteria and indicators that need to be analysed, three data research methods are available: 1) using existing data; 2) observation; and, 3) conducting interviews. When using existing data, data are used that were not collected primarily for the research concerned. Often it is difficult to obtain data sets and, in addition, the characteristics of the data (computer program, reliability, condition) might give rise to other problems for the actual usage of existing data (Baarda and de Goede, 2001). In Section 5.2, existing data

are used in the form of literature research. The research method 'observation' focuses on actual behaviour. Interview by phone was chosen as the preferred way of interviewing. In this research, the average phone interview lasted around 30 minutes. The goal of the phone interviews was to find out about the motives of deep-sea container operators when selecting certain ports and terminals over others. A short description of possible indicators (see the discussion on page 8 and table 5) was sent to the respondents by email, after which they were asked by phone to respond to three unstructured questions:

1. How important is port choice versus terminal choice?
2. What are the main criteria underlying port choice?
3. What are the main criteria underlying terminal choice?

These questions were followed by many questions that went into detail about the answers given by the respondents. 12 deep-sea container operators responded in detail to the three unstructured questions. Those companies were: APL, CMA-CGM, Cosco, Evergreen, Hanjin, Hyundai, Maersk, MSC, MOL, NYK, OOCL, and Yang Ming. The results of the interviews are discussed in Sections 5.3 and 5.4. In the next section, the decision-making literature takes centre stage.

5.2 Decision-making characteristics and port choice and terminal selection

From the theory, a number of characteristics apply to decision making. A first distinction can be made between programmed and non-programmed decisions (see Section 4.1 above). The purchase of handling capacity is a programmed decision, whereas port selection and container terminal investment are non-programmed decisions. Port selection mainly requires rules of thumb, judgement, intuition, and creativity to come to a decision. Another important aspect in decision making is bounded rationality. The port selection problem is the most complicated problem, followed by the terminal investment, but the purchase of handling capacity is relatively easy. The manager has limits to the degree of rationality he can apply to a certain problem. Therefore, managers are not capable of knowing all solutions to problems and their consequences, and are also affected by subjective or emotional (irrational) factors. All this greatly complicates the port selection problem. A last characteristic is formed by the buying decision. In the case of the straight rebuy (handling capacity), the purchase is done by the method 'reorder on a routine basis'. A choice is made based on past performance. In the case of the modified rebuy (handling capacity), the buyer wants to modify product specifications, prices, delivery requirements or other terms. In the case of a new task (port selection and terminal investment), a client (deep-sea container carrier) purchases a product or service for the first time. See table 6 for an overview of buying decision characteristics.

Table 6. Overview of buying decision characteristics

	Port selection	Terminal investment	Handling capacity
Non-programmed	Non-programmed	Programmed	Programmed
Bounded rationality	High	Limited	Limited
Buying decision	New task	New task	Straight rebuy

5.3 Port choice: strategy

The interviews show that – besides the more commonly known choices for container ports and terminals – there exists a higher decision-making level. This higher level concerns the

strategic considerations at the company level. The interviews indicate the following strategic considerations:

- Fit of the port in the trade (or string). The container port must fit the trade because deep-sea vessels have a travel scheme that brings them in a structured way to a number of large container ports. For example, Evergreen chooses one port where they (un)load as much as possible;
- The location of customers. Port choice strongly coincides with the location of the customers of the carriers. Obligations which the container carriers have to their customers play an important role and this determines (un)load locations
- Present contracts. The occupation of terminal handling capacity in ports is frequently covered by contracts that regularly cover several years. Existing contracts are therefore very important;
- Location of decision making. The decisions are taken on the head offices of the large deep-sea container carriers. In order to come closer to the decision makers and to increase the reliability of the considerations of the deep-sea carriers, contacts with the head offices could be improved. Most of the interviews were held with respondents located in Rotterdam and often their first reaction was that the decisions are made at the head office. Compared with the past, this means that the decision has become more important (port choice and/or terminal investment) rather than terminal selection (buying handling capacity). For ports, this signals that good relationships with the board of deep-sea container carriers is crucial in order to be regarded as a potential container handling port. Chou (2007) finds that the factors that influence Asia-America deep-sea container carriers' selection of a container port are different from the factors that influence Intra-Asia deep-sea carrier's selection of container ports.
- Alliance developments. Port choices are usually more widely evaluated in the alliances. Considerations that play a role here are: to offer customers a well-developed network, and to optimally exploit the alliance handling capacity;
- Location of other container terminals of the carrier or alliance. The choice of port and terminal seems to be becoming more and more obvious for many deep-sea container carriers. Carriers go to their own container terminals or to container terminals of alliance partners. Because of this, influencing the port and terminal choice of deep-sea container carriers for an alternative port is becoming more and more difficult.
- Financial consequences of certain choices. The final decisions are taken at the head office of deep-sea container carriers on the basis of company-political and financial considerations. Particularly the total cost figure of port call and container handling will be determining in relation to the requested qualities.

Table 7. Overview of main important criteria¹ for port choice

Criteria	APL	CMA- CGM	Cosco	Evergreen	Hanjin	Hyundai	Maers k	MSC	Mol	NYK	OOCL	Yang Ming
availability of hinterland connections	X	X	X	X	X		X		X		X	X
attainability of consumers (large hinterland)	X	X	X	X					X	X	X	
maximum depth of port approaching route	X								X	X	X	
port ship time (high productivity)		X	X		X		X		X		X	
reliability (absence of labour disputes)		X			X				X		X	
reasonable tariffs	X	X	X	X	X		X	X	X		X	
Degree of congestion			X		X				X		X	

Note: 1. Criteria that were not mentioned by the respondents as important are not shown on the table. Source: TU Delft: OTB (2007).

The answer of most respondents to the first research question is that port choice is far more important than terminal selection.

Table 7 gives an overview of the main answers to the second research question. From the theory a large number of criteria which can influence port choice are known. From the interviews, the following three are most frequently mentioned: 1) availability of hinterland connections; 2) reasonable tariffs; and, 3) immediacy of consumers (large hinterland). For a port, its hinterland connections are considered as a critical success criterion for the deep-sea container carriers. The presence of enough feeder connections could also be seen as part of the hinterland connections, but in the interviews this was mentioned several times as a separate criterion. For the hinterland connections, it is important to have sufficiently reliable and congestion-free road, rail and inland waterway capacity (and also future enlargement opportunities). The second important criterion relates to reasonable tariffs. For ports it is important that tariffs for port services (besides handling tariffs) should not deviate too much from other competing ports. The third criterion is immediacy of consumers (large hinterland). The obligations of deep-sea container carriers to their customers greatly influence the port selection. The location of the customers determines in which ports containers are loaded and unloaded. Ports with short connections to the most important European economic areas have an advantage over competing ports that have longer connection times.

Table 7. Overview of main important criteria¹ for port choice

Criteria	APL	CMA- CGM	Cosco	Evergreen	Hanjin	Hyundai	Maers k	MSC	Mol	NYK	OOCL	Yang Ming
availability of hinterland connections	X	X	X	X	X		X		X		X	X
attainability of consumers (large hinterland)	X	X	X	X					X	X	X	
maximum depth of port approaching route	X								X	X	X	
port ship time (high productivity)		X	X		X		X		X		X	
reliability (absence of labour disputes)		X			X				X		X	
reasonable tariffs	X	X	X	X	X		X	X	X		X	
Degree of congestion			X		X				X		X	

Note: 1. Criteria that were not mentioned by the respondents as important are not shown on the table. Source: TU Delft: OTB (2007).

Beside these three criteria, the interviewees added three other important criteria that play a role in the port and/or terminal selection process: feeders, environment; and the total portfolio. With regard to feeders, there must be a high volume of freight before it becomes interesting to set up feeder services in a port that starts from 0 TEU. A deep-sea container operator has calculated for the container terminal in Amsterdam (Ceres terminal) that a minimum of 300,000 TEU is needed to be able to offer feeder services. A second important issue in port and/or container terminal selection is the 'environmental space'. This was mentioned several times in the interviews as a subject that is growing rapidly in importance. It concerns aspects such as noise pollution, the emission of CO₂, the emission of fine particles, and security. Many of these aspects can be related to the degree of control for certain aspects. For example, the Netherlands is quite strict in its controls when compared with neighbouring countries (Belgium, Germany). This results in a competitive disadvantage and might lead to a (small) competitive edge for Antwerp and Hamburg. However, given the increased focus on the environment and climate change issues, there is a growing tendency towards the recognition of the environmental performance of a port as a prerequisite for commercial success. The third extra criterion is the total offer of the port. When a port has a lower score on a certain criterion this does not necessarily matter as long as it is compensated by a better score on one or more of the other criteria. If the criteria are not considered separately, but in relation to each other (as did certain interviewees) then the following criteria are important: high productivity; immediacy of consumers; availability of hinterland connections; reliability (e.g. absence of labour disputes) and reasonable tariffs.

5.4 Terminal choice: the buying of handling capacity

Port selection is very important to shipping lines. Once a port is selected, the deep-sea carrier then decides between investing in its own terminal or buying handling capacity. The changing importance in decision making has to do with the increasing development of dedicated container terminals. Important reasons to choose a container terminal are (TU Delft: OTB, 2007): speed; handling costs; reliability and hinterland connections. Given these important conditions for container terminals, investment and ownership issues have become of great importance to deep-sea container carriers.

Until the last few years the container terminal capacity in the Hamburg-Le Havre-range mainly consisted of multi-user facilities. Maersk was one of the first container carriers to start operating a dedicated facility in the Hamburg-Le Havre range. MSC followed this example a few years later with a dedicated terminal in Antwerp. These terminals were developed to cater for the high volumes of freight to the respective ports. However, these terminals were also used to facilitate carrier's transshipment volumes (e.g. feeder traffic to the Baltics). Instead of using different terminals for transshipment, all transshipment volumes were located in one or two terminals in Europe. The growing ship sizes and the need for deep-sea container terminal capacity have led to an increase in demand for container handling capacity. Securing deep-sea capacity is of utmost importance for container carriers that intend to use ultra-large container carriers. Recent examples are the development of Maasvlakte II, where APM and DP World in combination with various carriers will develop a terminal. The CKYH alliance has opted to cooperate in the Euromax terminal and has secured its long term "dedicated operation". MSC joined PSA in its bid for Maasvlakte II but lost. In Le Havre new terminals are being built for MSC, CMA-CGM and in Bremerhaven Eurogate operates several dedicated quays.

Efficiency and reliability can best be achieved at terminals that are completely tailor-made to the demands of the container carrier. This results in a steep increase in demand for container handling capacity in the Hamburg-Le Havre range and the willingness to participate and invest in terminals by container carriers. With regard to exploitation and operation of container terminals, the preference of most deep-sea container carriers is to have (partly-) owned dedicated container terminals. If new container terminals are developed in ports, then deep-sea container carriers prefer to participate financially (possibly by means of partnership) in order to gain control over their container handling. If deep-sea container carriers (partly-) own container terminals, then the container handling of their ships will be carried out there by definition. In the past, one of the interviewed deep-sea container carriers had evaluated Ceres. At that time, it was decided not to select Amsterdam, because the IJmuiden lock meant too much uncertainty and because the hinterland connections were regarded insufficient. In all cases, container carriers will, however, need to have a positive cost-benefit analysis. The benefits must outweigh the investments and costs. For container carriers that do not use ultra-large vessels, the choice to develop a container terminal in the range is solely based on the terminal's cost-benefit analysis: What will the carrier gain from investing in a dedicated terminal instead of buying handling capacity at a terminal?

Investing in terminals often requires a long-term approach, but contracts usually cover only a few years to ten years. Participation in container terminal investments results in a long-term commitment of usually more than 25 years. Given the large financial requirements, these investments are considered at the board level of deep-sea container carriers, rather than at national or regional level. However, the purchase of container handling capacity may well be arranged by local or regional offices.

6 Conclusions

This paper has dealt with the importance of port choice and container terminal selection for deep-sea container carriers. The problem definition in the paper was: Why do deep-sea container operators select container ports and container terminals in the Hamburg-Le Havre range over others? Three particular aspects were analysed: buying-decision characteristics (literature review); port choice strategy (interviews) and, terminal selection (interviews). The literature review showed that especially the non-programmed decisions (port selection and to a lesser extent terminal investment) are more difficult than the more programmed decision of buying terminal handling capacity. This is underlined by the buying decision. This shows that the port selection and terminal investment decisions are thus more complicated tasks than the purchase of terminal handling capacity.

For port choice strategy, several conclusions can be drawn. First, before the port choice is made, several strategic considerations at company level have already been taken into account. The interviews indicated that next to service and cost factors, a carrier's port choice behaviour might also be affected by the fit of the port in the trade, the requirements imposed by the alliance structure they operate in, by shippers/customers location and relations, by the strategic considerations of shipping lines (e.g. existing contracts, market entry and penetration), and by the arrangements between the shipping line and incumbent terminal operators (e.g. dedicated terminal facilities). These strategic considerations (for port choice) are the most important, as long as cost differences between dedicated versus common terminals are acceptable. Second, after this strategic level, the following three criteria are important for port choice: availability of hinterland connections, reasonable tariffs, and immediacy of consumers (large hinterland). Third, in addition to these criteria, 'feeders', 'environment', and 'the total portfolio' were mentioned several times as extra (or missing) criteria. Fourth, the decision-making results are different per container carrier, per trade, per port type, etc. It is important to have the best score on criteria and corresponding indicators. But, the importance per criterion may be different per container carrier. In the end, it is important to offer a good total package to the proposed customers of a container port. Finally, most respondents indicated that port choice is far more important than terminal selection.

For the terminal selection problem, speed, handling costs, reliability and hinterland connections are important criteria when the capacity and availability of terminal handling capacity is sufficient. With regard to the exploitation and operation of container terminals, the preference of most deep-sea container carriers is to have (partly-) owned dedicated container terminals. If there is a lack of terminal capacity (e.g. to serve ultra-large container vessels), strategic considerations affect the choice between investing in terminal capacity or buying handling capacity. Container carriers will strive to secure handling capacity in a tight market such as the Hamburg-Le Havre range. The paper underlined that a distinction must be made between port choice and container terminal selection. Strategic company considerations could be an interesting subject for further research. This could further clarify the importance of strategic considerations and the cost-benefit analysis decision in the carrier's choice to purchase handling capacity or invest in a terminal

Inséré 09/05/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 09/06/17

“Holland aan de Ganges”

BOEKBESPREKING door: Frank NEYTS

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Holland aan de Ganges. Prins Willem Frederik Hendrik in India (1837-1838). Bauke van der Pol tekende als auteur. Prins Hendrik van Oranje-Nassau (1820-1879) die ook wel de 'Zeevaarder' werd genoemd, komt eind 1837 aan bij de monding van de Ganges met het marine opleidingszeilschip 'Bellona'. Deze jongste zoon van de latere koning Willem II en Held van Waterloo, is niet de eerste Hollander die deze gevaarlijke rivier bevaart. In de 17de eeuw al voeren schepen naar Chinsurah, de hoofdvestiging van de VOC in Bengalen. Maar hij is wel de eerste Nederlandse (en Europese) prins ooit, die voet aan wal zet in Brits-Indië (India). Prins Hendrik zou slechts een week in Calcutta blijven maar waarom besluit hij maandenlange reis te maken door de Gangesvlakte naar steden als Agra en Delhi? De driehonderd overige bemanningsleden moesten zich al die maanden in Calcutta zien te vermaken waar het fregat de 'Bellona' voor anker lag. Voor een select groepje officieren was dat geen straf. Zij maakten boottochten naar het 'Nederlandse' Chinsurah en waren daarnaast graag geziene gasten op de vele Engelse feesten. Het meest memorabele feest was bij de schatrijke Indiër, Baboo Rabindranath Tagore, die zijn buitenverblijf speciaal met oranje zijde had versierd ter ere van het bezoek van prins Hendrik. Voor het gros van de bemanning echter was het dagelijks schoon schip maken met aan het eind van de dag een oorlam als beloning. "Holland aan de Ganges" (ISBN 9 789462 490925) telt 174 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 09/05/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 09/06/17

Jan De Nul Group orders new vessels with exhaust gas treatment systems

The three 3,500 m³ Trailing Suction Hopper Dredgers Jan De Nul Group ordered from Keppel Singmarine will be equipped with exhaust gas treatment systems. The design of these vessels is based on the 3,400 m³ TSHD Alvar Nuñez Cabeça de Vaca and Sebastiano Caboto, built in 2011, and successfully operating since. The vessels combine a shallow draught with high manoeuvrability, making them very suitable for working in confined areas. The vessels are in diesel-electric execution: all major drives (thrusters, dredge pump, jet pumps...) are electrically driven, and controlled by means of frequency converters. In this way each system can operate at its optimal speed and power. Power is generated by means of three diesel generator sets; a control system automatically starts and stops the sets depending on the power requirement, and by means of asymmetric load sharing we ensure that the load is optimally distributed over the diesel generator sets. All these measures result in a low fuel oil consumption, which is the best in its class. Thanks to the low fuel oil consumption emissions are lowered, but in addition the vessels are equipped with exhaust gas treatment systems in order to further reduce harmful emissions. New vessels need to comply with IMO regulations for NO_x emissions. As the new dredgers will frequently operate in estuaries and on rivers, or near the coast, and therefore near residential areas, Jan De Nul Group decided to limit the NO_x emissions to a level far below the actual requirements, and to reduce other contaminants that are currently not regulated by IMO. The new vessels will operate with normally available fuel oil, and the exhaust gases are cleaned by means of a Selective Catalytic Reduction (SCR) system, and a Diesel Particulate Filter (DPF). The SCR system lowers the amount of NO_x in the exhaust to a level corresponding with the future European (EU Stage V) requirements for inland waterway vessels; this standard is much more stringent than the applicable IMO Tier II and Tier III requirement. The DPF removes particulate matter from the exhaust, down to a

level in accordance with the future EU Stage V requirement for inland waterway vessels. Combined with the use of readily available low sulphur fuels, the emissions (NOx, SOx, Particulate Matter, CO and Hydrocarbons) will comply with EU Stage V, and be better than any other vessel or dredger. They will be equivalent or better than these of a dredger using LNG as fuel. But, by using normally available fuels, compared to the limited availability of LNG, these lower emissions are achieved worldwide, and all of the time. LNG (Liquified Natural Gas, consisting mostly of methane) is being promoted as an environmental-friendly fuel. It has a number of advantages: for the same power less greenhouse gas CO2 is emitted, and emissions of some contaminants such as NOx, SOx, Particulate Matter are lower compared to a diesel engine on fuel oil, without exhaust gas treatment system. However, the same or even better results are achieved by using exhaust gas treatment, and the important environmental and operational downsides of LNG are avoided.

Methane leakages (during production, transport, bunkering, ...) and methane slip in the dual fuel engines (gas that is not burned and directly released in the atmosphere) are significant. Methane is a very potent greenhouse gas: over a 100 year period, the effect of methane on global warming is 34 times higher than the same amount of CO2. As a result, most studies conclude that with current technology, LNG as a fuel is not better, and in most cases worse than fuel oil with respect to global warming. The availability of LNG is poor. In addition, due to space and cost restrictions, LNG dredgers have very limited capacity for LNG, and therefore an autonomy of only about 1 week. In practice, a LNG dredger is only occasionally, and/or in a limited geographical area, capable of operating with LNG. Normal fuel oil will have to be used for most of the time or in most of the world, and therefore without any improvement with respect to emissions.

Inséré 11/05/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 11/06/17

L'activité maritime des Belges au lendemain de 1830

La Révolution de 1830 nous rendit la liberté politique, mais non pas une complète liberté commerciale, le bras de l'Escaut qui relie Anvers à la mer ayant été maintenu sous la souveraineté de nos voisins du nord.

La désastreuse campagne des Dix Jours, en 1831, ne fut pas faite pour améliorer la situation. Et lorsque le traité de 1839 établit enfin la paix définitive entre les deux pays, si le droit de passage dans l'Escaut en temps de paix fut reconnu à la Belgique, ce fut moyennant une taxe à payer à la Hollande pour chaque navire qui se dirigerait vers Anvers. Dans l'esprit des Hollandais, cette taxe devait éliminer la concurrence du port belge et réserver la prééminence aux ports des Pays-Bas.

Après d'incessantes et laborieuses négociations, menées habilement par le baron Lambert, notre gouvernement obtint cependant, en 1863, la suppression de ce péage moyennant le versement d'une indemnité globale et unique de 17 141.640 florins. Anvers, cette fois, allait pouvoir enfin connaître la véritable prospérité.

Rien ne devait plus s'opposer non plus au libre développement de notre marine marchande. Hélas ! celle-ci ne suivit pas la grande cité dans sa prodigieuse ascension.

Alors que nous possédions, au moment du rachat du péage de l'Escaut, une flotte de 67 navires dont 55 voiliers et 12 steamers, jaugeant ensemble 30.449 tonnes, notre flotte ne comptait plus, en 1895, que 55 unités. Il est vrai que le tonnage global atteignait près de

80.000 tonnes, 50 steamers d'un tonnage unitaire supérieur à celui des anciens voiliers ayant remplacé la plupart de ceux-ci dont le nombre était tombé à cinq.

Nos premiers souverains ne manquèrent pas, cependant, d'essayer d'intéresser leurs sujets à la mer et aux entreprises lointaines.

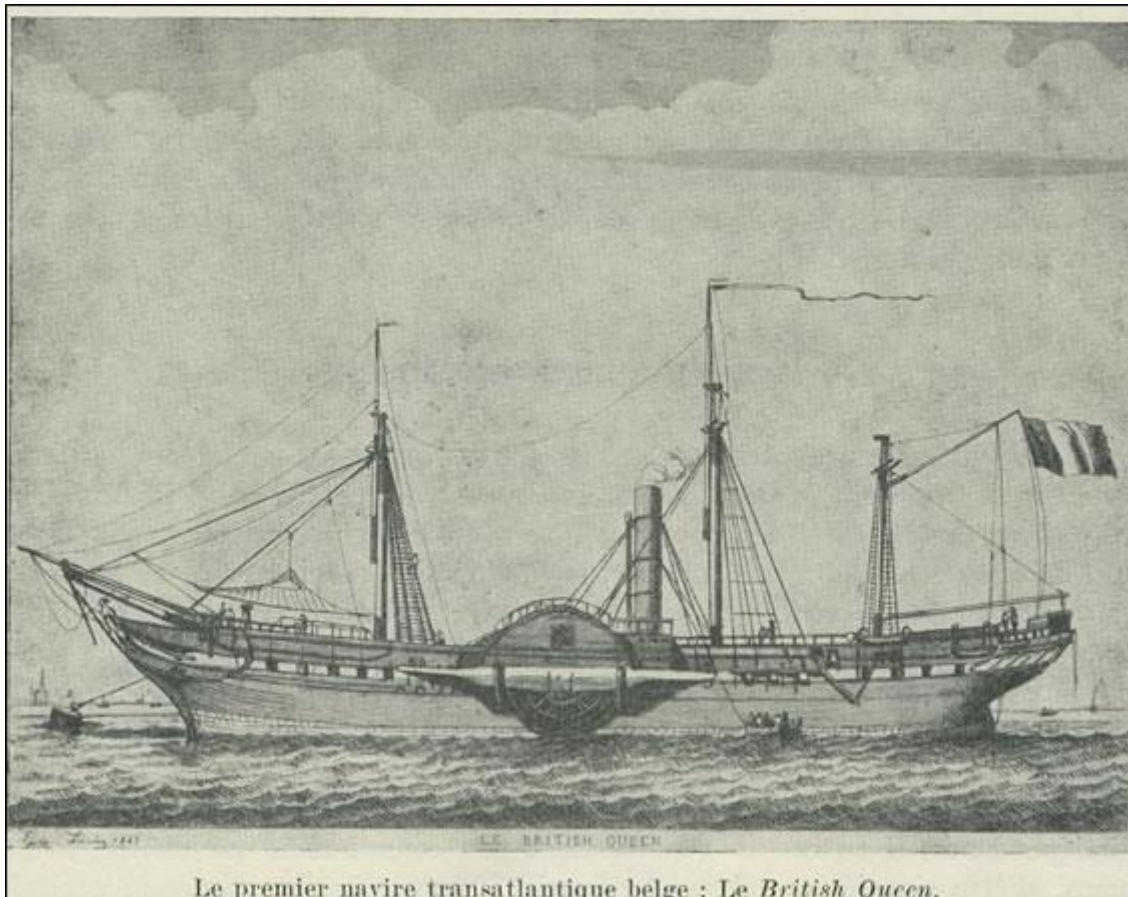
Hélas ! la Marine Royale, que Léopold Pr désirait voir se développer dans le but d'assurer la sécurité de nos côtes et de former aussi de bons officiers et de bons marins qui auraient pu servir avec distinction dans la marine marchande, ne fit que vivoter péniblement jusqu'au moment où la Chambre des Représentants obtint enfin son désarmement en 1848.

La volonté du Roi de pouvoir disposer d'une force navale capable de faire respecter notre pavillon était taxée de mégalomanie et accueillie avec des haussements d'épaules par les hommes qui prétendaient représenter les intérêts supérieurs du pays...

Léopold II, qui devait doter la Belgique, contre sa volonté, d'une des plus belles colonies du monde, tenta, lui aussi, d'inculquer à son peuple l'amour de la mer.

Alors qu'il était encore Duc de Brabant, il s'exprimait en ces termes devant le Sénat : « Je voudrais qu'aux stations d'Anvers et d'Ostende, où s'arrêtent les chemins de fer belges, tout ne fût pas fini pour nous, et que là, au contraire, s'ouvrît une nouvelle et large voie à l'activité nationale. Je voudrais que ces stations, points extrêmes aujourd'hui, devinssent bientôt les points de départ de nombreux steamers qui prolongeraient sur la mer notre railway ».

« Un pays n'est jamais petit lorsqu'il est bordé par la mer », dira-t-il aussi plus tard.



Mais tout ce que réalisa de grand ce souverain qui avait, plus qu'aucun autre, le sens inné de la grandeur, il dut le faire dans une atmosphère de pénible incompréhension, voire même de franche hostilité. Ce qui lui dicta un jour ces dures paroles : « Je suis le souverain d'un pays de petites gens »...

Paroles désabusées, prononcées dans un moment de lassitude, par un homme qui n'en continua pas moins, jusqu'à son dernier souffle, à servir son pays avec la même volonté obstinée. Paroles, hélas ! qui se sont révélées trop souvent vraies et qui méritent d'être méditées si nous ne voulons pas que l'avenir répète les trop nombreuses erreurs du passé.

A l'époque où, la Révolution lui rendit l'indépendance, la Belgique se trouvait à la tête d'une flotte de 4 petits vapeurs jaugeant ensemble 1.477 tonneaux et de 151 voiliers, bien modestes également, jaugeant 21.260 tonneaux ; au total, donc, 22.787 tonneaux.

La réussite de la traversée de l'Atlantique par les premiers steamers anglais et américains détermina le gouvernement, qui cherchait alors à intensifier nos relations avec les pays lointains, à établir une ligne régulière de navigation entre Anvers et New-York. Il acheta, dans ce but, à l'Angleterre, en 1840, le paquebot *British Queen*, un navire qui faisait l'admiration des gens de l'époque, mais pour lequel on manquait malheureusement, en Belgique, d'officiers et de marins spécialistes compétents. L'affaire fut, d'autre part, très mal gérée, et, après quelques traversées assez difficiles, on se décida, en 1844, à revendre le navire.

On s'occupa alors de chercher quelques débouchés pour notre commerce du côté des Indes, trafic qu'assurèrent, pendant plusieurs années, cinq bons navires : le *Macassar*, l'*Emmanuel*, le *Scheide*, l'*Ambiorix* et le *Charles*.

Une nouvelle tentative eut lieu en 1853 sur la ligne Anvers-New-York, au service de laquelle furent affectés deux paquebots de 3.000 tonneaux, *La Belgique* et *La Constitution*, construits en Hollande, suivis bientôt de trois bâtiments construits en Belgique dans les Ateliers Cockerill : le *Léopold Ier*, le *Duc de Brabant* et *Le Congrès*. Les résultats de l'exploitation se révélèrent malheureusement déficitaires et la société fut obligée d'entrer en liquidation en 1859.

L'échec de ces tentatives découragea nos armateurs, d'autant plus que la suppression de la Marine Royale les avait privés d'une pépinière de marins spécialisés qui devenaient, cependant, de plus en plus nécessaires.

C'est alors que le Gouvernement décida d'attirer à Anvers un certain nombre de grandes compagnies étrangères en leur accordant de gros avantages. La « *Red Star Line* », le « *Norddeutscher Lloyd* » et l'« *Union Steamship Co* » furent parmi les plus importantes qui répondirent à cet appel.

La solution était intéressante, en ce qu'elle assurait au grand port national le bénéfice d'un trafic plus considérable, mais elle devait aussi, par contre, décourager les armateurs belges dont la plupart renoncèrent à se mesurer avec des rivaux aussi puissants.

Les entreprises coloniales

Le début de notre période d'indépendance fut aussi marqué par quelques tentatives de colonisation dont la plus célèbre fut, en 1842, la Société Anonyme créée, avec l'appui du Roi Léopold Ier, pour créer des établissements coloniaux en Amérique centrale et, notamment, au Guatemala. L'entreprise ne fut malheureusement pas soutenue par le Gouvernement et dut être rapidement liquidée alors que plus de douze cents colons belges s'étaient déjà installés dans le pays.

Une tentative du même genre au Brésil n'eut pas plus de succès.



Un projet d'expédition en Abyssinie, puis sur la côte de Guinée, tous deux proposés par Léopold Ier, n'eurent pas de suite.

Parmi les projets de colonisation qui virent le jour au début de notre période d'indépendance, il en est un généralement peu connu, mais qui mérite, néanmoins, d'être signalé, car il prouve combien notre premier souverain avait le sens de l'intérêt national joint à celui de l'opportunité et ne reculait pas devant l'audace des conceptions. Léopold Pr venait à peine de faire son entrée à Bruxelles, le 21 juillet 1831, que l'armée hollandaise, rompant la trêve qui durait depuis les événements de septembre de l'année précédente, franchissait, le 2 août, notre frontière septentrionale.

Le Roi se trouvait au Quartier Général de l'armée à Aerschot, lorsqu'il reçut, le 8 août, par un envoyé spécial de la Cour d'Angleterre, une lettre lui annonçant que deux officiers belges, Kerchoven et Louis, avaient soulevé la garnison de Batavia, composée en majeure partie de soldats d'origine belge. Le roi était invité à envoyer d'urgence un agent à Batavia pour y prendre possession de la colonie au nom de la Belgique.

Dès le lendemain, Léopold Ier fit annoncer la nouvelle, par des affiches apposées sur les murs de Louvain, où il venait de transporter son Quartier Général.

Les Chambres de Commerce du pays, consultées d'urgence sur l'attitude à adopter en cette circonstance et sur les moyens qu'il conviendrait d'utiliser pour mettre à profit la situation créée dans les Indes Néerlandaises par le soulèvement de Batavia, se montrèrent malheureusement très réticentes. Dans l'ensemble, elles admettaient que

la possession de ces contrées serait la source d'un profit considérable pour notre industrie et notre commerce, mais elles reculaient devant les sacrifices pécuniaires qu'il faudrait consentir.

La réponse la plus ferme vint de Bruges, qui proposait l'envoi immédiat, à Batavia, d'un corps expéditionnaire de 5.000 hommes convoyé par des bâtiments de guerre anglais et français.

Nous ne possédions pas, en effet, de marine de guerre et les Hollandais n'auraient guère eu de, mal à, se saisir de nos bateaux si nous avions eu l'imprudence de les envoyer aux Indes sans escorte.

Anvers, qui avait précisément, à ce moment, deux navires en rade d'Ostende, les offrit aussitôt au Gouvernement.

L'idée de l'expédition suscita aussi un grand enthousiasme à Bruxelles.

Hélas ! pendant que l'on se grisait à l'idée d'enlever à nos voisins du nord une de leurs plus belles colonies, les événements militaires avaient pris, dans le Limbourg et le Brabant, une

tournure tellement défavorable, que le Roi fut obligé de demander l'aide de la France pour sauver la capitale.

Une armée française de 50.000 hommes, qui se tenait prête sous les ordres du maréchal Gérard, franchit aussitôt la frontière et arriva à Wavre le 12 août, obligeant le Prince d'Orange, qui commandait les troupes hollandaises, à accepter un armistice, mais cette suspension d'armes interdisait aussi aux Belges de donner suite à leur projet de conquête de l'île de Java.

Les révoltés de Batavia furent donc abandonnés à leur sort et l'affaire en resta là.

D'autres projets furent encore examinés par Léopold I^{er}, et, notamment, une expédition aux îles Fidji ; ils trouvèrent chaque fois un petit noyau d'hommes enthousiastes prêt à se mettre aux ordres du souverain ; parfois même ils réussirent à éveiller quelque intérêt dans la population, comme ce fut le cas à Bruxelles lors du projet d'expédition à Batavia, mais jamais ils ne parvinrent à décider les milieux de l'industrie, "du commerce et de la finance à fournir les fonds qui étaient indispensables à la réalisation de l'entreprise.

Cette apathie aurait infailliblement voué au même échec toutes les tentatives qui auraient pu être envisagées dans l'avenir et la Belgique aurait assisté au partage général des terres lointaines sans recueillir la part que le développement de son économie lui permettait de réclamer, si elle n'avait heureusement trouvé, en Léopold II, l'homme de génie qui allait oser courir seul tous les risques de l'entreprise.

Chacun sait quelle habileté, quel sens aigu de la diplomatie, quelle énergie farouche et quelle patience inlassable Léopold II dut déployer pour arriver à ses fins.

L'affaire commença par la réunion, le 12 septembre 1876, à Bruxelles, d'une « Conférence Géographique Internationale » à laquelle le Roi avait convié de nombreux savants et des explorateurs célèbres, pour leur exposer un plan commun d'exploration méthodique du centre de l'Afrique.

Ainsi fut fondée « L'Association Internationale pour la Civilisation et l'Exploration de l'Afrique Centrale », connue sous le nom d' « Association Internationale Africaine ».

En diplomate avisé qu'il était, Léopold II avait jugé bon de recourir à cette phase préalable de caractère international, pour éviter les suspicions et les jalousies.

Mais ce fut à des officiers belges que le Roi confia le commandement des expéditions envoyées en Afrique.

La première fut placée sous les ordres du capitaine Crespel et du lieutenant Cambier. Ce dernier atteignit Karema, sur la rive orientale du lac Tanganika, en 1878.

Entretemps, l'explorateur américain Henry Stanley avait réussi à traverser l'Afrique centrale en trois ans, de 1874 à 1877, reconnaissant le cours du Zaïre, ou fleuve Congo, qui était resté, jusque là, une énigme pour les géographes.

Léopold II, avec un esprit de décision remarquable, résolut aussitôt de s'assurer le concours de Stanley et, en 1878, il fonda le « Comité d'Etudes du Haut-Congo », pour le compte duquel l'Américain, accompagné de bon nombre de Belges, entreprit, de 1879 à 1884, l'exploration méthodique du fleuve.

A la phase scientifique ou géographique de l'entreprise allait succéder, maintenant, la phase politique. Le Comité d'Etudes se mua en « Association Internationale du Congo » qui se déclara souveraine des territoires immenses du bassin du Congo et parvint à faire reconnaître ses droits par les Puissances, la première reconnaissance étant venue des Etats-Unis, le 22 avril 1884.

Une Conférence se réunit alors à Berlin, sous la présidence de Bismarck, pour s'occuper de résoudre la question du partage de l'Afrique.

Les délégués de quatorze Etats y assistèrent.

Le baron Lambermont et Emile Banning y défendirent les droits de l'Association Internationale, qui, le 23 février 1885, fut reconnue, par l'Acte Général de Berlin, comme puissance souveraine sous le nom d' « Etat Indépendant du Congo ».

Le nouvel Etat était placé sous la souveraineté de Léopold II, qui en était reconnu en même temps le « propriétaire ».

Restait à faire reconnaître l'union personnelle du Congo et de la Belgique par les Chambres, ce qui fut accompli la même année au mois d'avril.

Désormais, entièrement maître de son entreprise, Léopold allait pouvoir se consacrer en toute liberté à son développement.

La lutte contre les grandes puissances était finie ; il allait falloir maintenant se défendre... contre les Belges !

Au lieu de provoquer, dans notre pays, un mouvement d'enthousiasme et de légitime orgueil, la naissance de l'Etat Indépendant fut accueillie, en effet, avec beaucoup de réticences, voire même avec une franche hostilité dans la plupart des cercles politiques et financiers. On se demandait avec inquiétude si le Roi n'avait pas l'intention de faire un jour du Congo une colonie belge !

Les mesquines questions d'argent, qui avaient empêché les projets coloniaux de Léopold Ier d'aboutir, reprenaient, cette fois encore, le premier plan... Incapables de se hausser au-dessus du souci de l'immédiat, la plupart de nos Représentants ne voulaient considérer l'acquisition d'un domaine colonial que sous le seul rapport des frais de premier établissement !

Déçu par l'étroitesse de vues de ses sujets, Léopold Ier avait songé plus d'une fois, entre 1840 et 1850, à abandonner la couronne et à quitter le royaume. Il resta par sentiment du devoir, parce qu'il avait conscience d'une mission à remplir.

C'est dans ce même état d'esprit que Léopold II soutint la lutte contre les pusillanimes qui se gaussaient de sa « mégalomanie », incapables qu'ils étaient de comprendre que cette prétendue mégalomanie n'était rien d'autre qu'une volonté de grandeur.

Par bonheur, le souverain obtint l'appui de quelques puissants financiers et il trouva, comme son prédécesseur, dans l'armée, un noyau d'officier et de sous-officiers ardents et intrépides qui ne lui ménagèrent pas leur concours. Des jeunes gens à l'esprit aventureux suivirent.

Sans doute n'étaient-ils pas extrêmement nombreux (en 1908, au moment de la reprise de l'Etat Indépendant par la Belgique, le nombre des Blancs habitant la colonie ne s'élevait qu'à 2.943 !), mais cette poignée d'hommes sauva notre réputation aux yeux de l'étranger, et elle le fit d'une façon magnifique.

Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de faire le récit des difficultés sans nombre qu'il leur fallut surmonter, ni des exploits glorieux qu'ils accomplirent pendant près de vingt-cinq années d'efforts incessants. Beaucoup tombèrent héroïquement dans les combats, d'autres moururent humblement, vaincus par la maladie, en accomplissant leur tâche journalière. Mais leur sacrifice ne fut pas inutile.

Après que le Roi eût légué par testament le Congo à la Belgique, en 1889, et se fût efforcé une première fois, sans succès, de faire voter son annexion par les Chambres, en 1895, le peuple belge comprit finalement tout l'avantage qu'il pourrait tirer du riche domaine qu'on lui offrait.

Tandis que les groupements financiers se décidaient, peu à peu, à participer, d'une manière plus large, à la mise en valeur des richesses naturelles du pays, l'opinion publique s'intéressait sans cesse davantage au récit des hauts faits de nos soldats sous l'équateur. Le Roi sentait que le moment était venu où le sang versé et l'immense labeur accompli avaient enfin triomphé de l'indifférence.

Lorsque pour la deuxième fois, en 1908, il offrit le Congo à la Belgique, les Chambres n'osèrent plus refuser le cadeau royal. Votée le 20 août, l'annexion fut solennellement proclamée le 18 octobre.

L'Etat Indépendant devenait le Congo Belge.

Inséré 13/05/17 DOSSIER Enlevé 13/06/17

Worrying statistics - a challenging period to come

The statistics produced below, courtesy of Gibson Research, show that the tanker fleet has grown over the past 12 months by another 203 units and now totals 21.9 mill dwt.

This follows a period of very limited fleet growth across all segments except MRs, following a period of reasonable demolition activity at firmer lightweight prices prior to 2015, Gibson reported in its half yearly tanker fleet review.

Of course, the strength of the tanker market during the low oil price regime has meant that owners have had little need to even think about scrapping, as bunker prices headed south improving their margins still further.

Eco-ships no longer hold any significant advantage as legislation on environmental issues continued to drag resulting in demolition numbers falling to a mere 34 tankers (2.5 mill dwt) during the past 12 months.

Of the 366 tanker orders placed in 2015, 218 were contracted in the second half of the year, as many were placed to circumvent the higher costs associated with the new Tier III regulations, which came into force on 1st January, 2016 in the US.

Newbuilding prices have been slowly falling since June 2014 but saw a small resurgence over the fourth quarter of 2015. However, the appetite for new orders across all the tanker sectors has evaporated this year, despite renewed softening of newbuilding prices and the mounting pressure on shipbuilders to fill their forward slots.

In addition, finance appears to have ended its love affair with the shipping industry, mostly due to the disastrous state of affairs in the dry cargo market, but also the high tanker orderbook and the spate of deliveries scheduled for 2016/17.

In the first half of this year, 14 mill tonnes dwt had already been delivered, compared to 17 mill dwt in the whole of 2015.

Despite the strong earnings across most tanker sectors over the past two years, secondhand values also came under downwards pressure since the turn of this year, as freight rates began to decline.

Looking at the political scene, this time last year, we were talking about the return of Iran to the tanker market and in particular more crude being available for shipment.

	Jun-14		Jun-15		Jun-16	
	WS	TCE/day	WS	TCE/day	WS	TCE/day
Spot Rates/tce Earnings (a)						
VLCC Rates: Mid East-Japan	38	\$12,250	64	\$69,250	48	\$36,500
Suezmax Rates: West Africa-UKC	72	\$22,750	93	\$50,000	70	\$27,500
Aframax Rates: North Sea-UKCont	99	\$13,500	150	\$69,500	110	\$27,750
55k Naphtha: Mid East-Japan	110	\$13,000	141	\$32,250	95	\$11,750
37k Gasoline: UKCont-USAC	99	\$5,500	171	\$26,500	100	\$8,500
VLCC Total	626		638		666	
Suezmax Total	476		483		490	
Aframax/LR2 Total	895		931		961	
Panamax/LR1 Total	440		418		419	
MR (25-55mdwt) Total	1,843		1,880		1,962	
Deliveries Jul to Jun (25,000 dwt+)	17.7 M dwt (162 vsls)		16.7 M dwt (180 vsls)		21.9 M dwt (203 vsls)	
Orderbook (excl. options)	62.1 M dwt (590 vsls)		77.3 M dwt (599 vsls)		83.0 M dwt (627 vsls)	
VLCCs On Order	86		114		109	
Demolition Jul to Jun (25,000 dwt+)	12.3 M dwt (104 vsls)		4.7 M dwt (70 vsls)		2.5 M dwt (34 vsls)	
Ldprice China/SubContinent	\$325/ \$495		\$220/ \$390		\$170/ \$270	
VLCC Price NB / 10yr old	\$100.5M	\$50M	\$95M	\$52M	\$86M	\$40M
Suezmax Price NB / 10yr old	\$66M	\$34M	\$64M	\$40M	\$58M	\$35M
Aframax Price NB / 10yr old	\$54.5M	\$24M	\$53M	\$31M	\$48M	\$23M
Brent Oil Price (ICE Close)	\$ 112.36(June 30th)		\$ 62.00(June 30th)		\$ 50.15(June 30th)	
Brent-Previous 12 mth Low/High	\$101.63 / \$117.34		\$112.29 / \$46		\$27.17 / \$63.21	
Bunkers 380cst Fujairah/Rotterdam	\$623/\$599 tonne		\$333/\$323 tonne		\$255/\$236 tonne	
World Oil Supply (Latest available)	92.6 million b/d		95.61 million b/d		96.2 million b/d	
OPEC Crude Production	30.2 million b/d		31.27 million b/d		32.76 million b/d	
Non OPEC Production	53.42 million b/d		54.85 million b/d		56.6 million b	

Some of the market developments affecting the tanker industry over the past 12 months.
Source: EA Gibson

Despite the lifting of sanctions in January, Iran continued to find it difficult to get significant traction into the market, but it will only be a matter of time as the difficulties associated with trading with the nation subside, Gibson said. Iraqi production continues to rise, however, this may have peaked. The low oil price has limited

investment in new infrastructure, which could restrict further increases in production going forward.

More recently, we have seen disruptions to Nigerian crude oil production, which has impacted heavily on Suezmax earnings - Suezmaxes also represent the largest segment of the orderbook in percentage terms, compared to the existing fleet.

Last December, the US lifted their ban on exporting crude. However, thus far, its impact has been minimal particularly as US shale oil production is falling, due to the low oil prices. The situation in Libya remains unchanged from last year and appears to be a long way from a resolution.

Meanwhile, crude production continues apace, despite moves by several producers who in April failed to agree to cut production in order to stimulate higher oil prices. In its latest report, the IEA said that OPEC production of 32.76 mill barrels per day, had reached its highest level since August 2008.

Cheaper feedstock led to a renaissance of less efficient refiners, in some cases changing the threat of closure into a return to profit. However, a global products glut has hampered arbitrage opportunities pressuring product tanker earnings.

On the crude side, floating oil storage, mostly out of operational necessity, continues to provide support to the VLCC sector and employment for fuel oil storage is increasing.

So much has happened over the past 12 months that it is difficult to precis events into a single page.

Inséré 15/05/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 15/06/17

Exmar reports fall in turnover for 1Q 2017

Turnover at Exmar, the offshore owner, designer and engineer, was \$21.25m for the first quarter of 2017 compared with \$25.5m for the same period last year. The EBIT (earnings before interest and tax) for the LPG sector was \$2.7m compared to \$5.8m in the first three months of last year, the company reported in its first quarter results.

However the first four months of 2017 saw further growth in LPG volumes “mainly on the back of historically high US exports”, the company said. In January, the company sold the midsize LPG tanker Brugge Venture which generated a profit of \$0.7m. “VLGC market fundamentals still indicate an overhang of vessel supply with 36 vessels on order of which 21 are still to be delivered this year” and the Baltic Freight Index “has shown high volatility since the beginning of the year,” Exmar added.

“Pressure from the larger vessels’ segments (VLGC, LGC) combined with a steady flow of newbuilding deliveries explains the downward correction which the Midsize segment has incurred since the start of the year,” said the company which is to take delivery of three additional newbuild ships from Hanjin Heavy Industries between July 2017 and January 2018 and “all those new deliveries are already fully financed”.

Exmar to Take Delivery of Caribbean FLNG in May

Belgium’s LNG and LPG carrier owner and operator Exmar revealed it expects to take delivery of Caribbean FLNG, a floating liquefaction unit, in May.

“Financing of the Caribbean FLNG and final delivery of the unit still remains subject to the approval of the local authorities in the People’s Republic of China, which is expected to be received in the course of May 2017,” the company said.

Last month, Exmar said the delivery of the vessel would take place before the end of April 2017 upon payment of the last installment of USD 200.5 million.

Caribbean FLNG, built at Wison Heavy Industry shipyard in Nantong, China, was supposed to work for Canada-based oil and gas company Pacific Exploration and Production (PEP). However, the agreement between Exmar and PEP was terminated in March 2016.

“Progress has been made on the future employment of the Caribbean FLNG and future communication on this is expected in the coming months,” the company further said.

Additionally, Exmar is following several other FSRU and FLNG projects for which it expects “a positive outcome” in the coming months.

The announcement comes on the back of the company’s financial results for the first quarter of 2017 which show that Exmar delivered a consolidated loss of USD 4.1 million, compared to a profit of USD 9.3 million recorded in the same period last year.

Operating result (EBIT) for the quarter stood at USD 3.4 million, against USD 17.1 million in the three-month period last year.

During the quarter, the EBIT for the LNG and LNG Infrastructure Division was USD 5 million including a USD 0.5 million cost associated with the Vopak transaction, compared to USD 13.3 million recorded in the first quarter of 2016. The EBIT also included a USD 5 million termination fee from PEP related to the Caribbean FLNG.

The EBIT for the offshore division in the first quarter of 2017 was USD -3.2 million, against USD 0 million in the first quarter of 2016.

The offshore division continued to feel the pressure of the lack of investments in the oil and gas sector. However, as disclosed, Exmar Offshore is actively bidding on some floating production storage and offloading (FSPO) assets.

Inséré 17/05/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 17/06/17

La petite couturière du Titanic



La petitesse de l'homme face au gigantisme d'un drame. Quand, le 15 avril 1912, le Titanic sombre lentement dans les eaux glacées de l'Atlantique nord et que son orchestre achève un Plus près de Toi mon Dieu que quelques témoignages ont fait entrer dans la légende, il en est qui laissent d'autres mourir pour sauver leur vie. Les choses sont ainsi faites. Si l'honneur impose que les femmes et les enfants soient prioritairement épargnés en pareilles circonstances, l'honneur n'est pas nécessairement une donnée universelle.

Prenez Lucy Duff Gordon. Lady Lucile pour les gens de la haute, parmi lesquels elle se, complaît. Papesse de la haute couture, elle fait et défait la mode en ce début de XXe siècle. Avec son époux Cosmo, elle a embarqué sur le plus beau pont de l'« insubmersible », direction l'Amérique et ce nouveau défilé qui doit asseoir sa réputation. Madame se pâme, joue sa star. Et quand un iceberg se pose en travers' de sa route, c'est sauve qui-veut, tant pis pour les autres. A peine dix personnes les accompagneront dans la chaloupe qui les sauvera, alors même qu'elle aurait pu en recueillir soixante. Elle, comme lui, s'opposent à ce freluquet qui fait mine de vouloir retourner sauver des compagnons restés à l'eau. Pis, le couple promettra de l'argent à ses compagnons de sauvetage pour qu'ils redoublent de force pour fuir les remous.

C'est cette histoire, peu glorieuse mais réelle, que Kate Alcott a choisi de romancer. L'histoire de déshonneurs. Celui de cet autre passager, aussi, qui se couvre les cheveux d'un fichu pour se faire passer pour femme et monter dans un autre canot.



Celui de ce capitaine, encore, si couard, laissant à d'autres la décence de couler avec son navire. Cette évacuation titanesque, ainsi que la commission sénatoriale américaine qui en éclaircira les contours dans les mois qui suivirent, l'auteure nous les fait vivre ici au travers de Tess Collins. Une héroïne fictionnelle, elle. Tess, c'est une jeune couturière, petite main roturière, engagée par Lady Lucile pour ses basses besognes, et qui

se construira un destin alors même que celui de sa patronne s'effiloche peu à peu.

Tess et Lucy. Deux destins que Kate Alcott arrive à croiser, dans l'écriture directe, sans fioritures. Et en réussissant à mélanger fiction et réalité avec suffisamment de finesse pour que le lecteur ne puisse deviner là où la frontière a été placée. Un livre pour l'été.

Inséré 17/05/17 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 17/06/17

Nieuwe Impuls voor uitbouw actieve Sleepboothaven Maassluis

Naast de reeds aanwezige vloot van zeven museale schepen zal de Maassluise sleepboothaven binnenkort worden uitgebreid met twee nieuwe schepen. Middels bemiddeling van de Stichting Maritiem Erfgoed Maassluis is de voormalige Europoortsleper STEENBANK (1960) van de slopershamer gered en zal deze binnenkort vanuit Haarlem naar Maassluis worden gevaren. De STEENBANK was samen met zusterschip SCHOUWENBANK de eerste Europoort sleepboot die L. Smit & Co. liet bouwen teneinde de grote schepen die daar verwacht werden te kunnen assisteren.



Met een lengte van 30 meter en een geïnstalleerd vermogen van 1250 PK waren deze fraai gelijnde schepen een welkome aanvulling op de vloot kleinere havenslepers die voornamelijk

voor de stadshavens opereerden. Later gingen de sleepboten van Smit die in het Europoortgebied opereerden een samenwerking aan in een nieuwe werkmaatschappij: de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst (NRS). Tot voor kort was de STEENBANK, die de Rotterdamse haven in 1980 verliet, in dienst van de Belgische marine maar is eind 2015 afgestoten. Het schip zal worden terug gebracht in de NRS huisstijl en onderdeel gaan uitmaken van de Stichting Sleepboothaven Maassluis. Naast de STEENBANK komt naar verwachting nog een oude bekende terug naar haar geboorteplaats en wel de sleepboot TONIJN, een kustsleper die in 1958 als bouwnummer 105 door scheepswerf De Haas aan W.A. van den Tak's bergingsbedrijf werd opgeleverd. Deze sleepboot heeft een lengte van 21 meter en heeft de laatste jaren als EERLAND 28 in het Rotterdamse havengebied gewerkt. Kenmerkend voor het scheepje is bovendien de enorme bergingspomp die in het vaartuig is geïnstalleerd. Bij talloze bergingsklussen heeft de TONIJN in haar bijna 60-jarige carrière geassisteerd, niet in de laatste plaats in 2004, bij het zinken van de zeesleper ELBE. In Maassluis zal de TONIJN als zij daadwerkelijk naar Maassluis komt weer worden teruggebracht in haar originele staat zoals zij scheepswerf De Haas in 1958 verliet. Door de aanvulling van deze twee bekende nog varende schepen heeft Maassluis een unieke collectie schepen in huis die allen een relatie hebben met het roemrijke verleden van Maassluis als Sleepboothaven. De STEENBANK is als haven- en kustsleepboot van een formaat dat in Maassluis nog niet aanwezig is en laat zien hoe de schaalvergroting in de jaren zestig in de Rotterdamse haven vorm kreeg.

Vlootlijst Stoomzeesleepboot

Furie 1916 Bergingsvaartuig

Bruinvisch 1937 Zeesleepboot

Hudson 1939 Havensleepboot Maassluis

1946 Sleepboot Delta 1946 Havensleepboot Krimpen 1954

Zeesleepboot Elbe 1959 Haven- kustsleepboot

Tonijn 1958 Haven- kustsleepboot

Steenbank 1960

1960, 6 december: Steenbank opgeleverd

1960, 15 december: Steenbank In dienst bij L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst Maatschappij N.V., Rotterdam.

1961, 31 mei: Steenbank Overgedragen aan Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst N.V. Rotterdam.

1972, 10 april: Astroloog Overgedragen aan Smit Internationale Havensleepdiensten B.V. Rotterdam.

1980, april: A 950 VALKE Overgedragen aan de Koninklijke Marine, Brussel, België.
2016 4 maart 2016 de A950 Valcke is uit Zeebrugge vertrokken ze is verkocht aan Treffers uit Haarlem, Nederland. De A950 VALCKE heeft 36 jaar dienst gedaan bij de Belgische Marine.

Bron: Stichting Maritiem Erfgoed Maassluis

Inséré 19/05/17 DOSSIER Enlevé 19/06/17

Panama Canal ushers in new era of international trade and megaships

More than 100 years ago when the SS Ancon sailed into the history books as the first ship to transit the Panama Canal, the waterway was a display of American ingenuity and the Panama Canal Zone was firmly in U.S. hands. But the ship making the first official trip through the newly expanded canal next Sunday will be a Chinese megaship. The United States completely withdrew from the canal on Dec. 31, 1999, and there was barely any U.S. participation in the \$5.5-billion canal project, which will allow the world's bigger ships to transit Panama's "highway of the sea." The United States remains the most important user of the canal and canal officials say it will be for the foreseeable future, but world trade patterns have shifted in the past century and China has become the world's largest trading nation. Between 6 a.m. and 7 a.m. on June 26, China COSCO Shipping's recently renamed 984-foot-long **COSCO SHIPPING PANAMA** will approach the new Agua Clara locks on the Atlantic side of the 50-mile long canal to begin the first official voyage through the expanded canal. It won the honor in a drawing among the canal's top customers. Although the new locks — tall as an 11-story building — are an engineering marvel and the expansion is expected to double the canal's capacity, it's been a long slog. The project is being delivered nearly two years behind schedule and various claims by the Grupo Unidos por El Canal (Group United for the Canal), the international consortium that built the expansion, could push the price for the project even higher. The Panama Canal Authority also has its own counter-claims. Arbitration on the first unresolved claim gets underway in Miami in July. But now —110-million man hours, 292,000 tons of structural steel, 1.6 million tons of cement and 5 million cubic meters of concrete later —the project is finished. Panamanian voters approved it in a 2006 referendum.

"This is a great project from an engineering and logistical point of view," said Giuseppe Quarta, chief executive of the consortium. The project, which got underway in 2007, included deepening and widening the entrances to the canal, widening and deepening the navigational channel through Gatún Lake, deepening the channel at Culebra Cut, raising the level of the lake, building a new 3.8-mile Pacific access channel, and construction of larger Atlantic and Pacific locks that are as long as three Empire State Buildings laid end to end. The original canal, built at great human and financial cost, is simply too small to handle the bigger ships now plying the world's trade routes. Smaller ships, however, will continue to use the original locks, and the old and new locks share much of the original canal route.

With the expansion able to handle longer, wider and heavier post-Panamax ships, the canal authority hopes to win back shipping lines that switched to the Suez Canal or used U.S. West Coast ports because their ships couldn't fit through the original locks inaugurated on Aug. 15, 1914.

As the COSCO Shipping Panama set sail last Saturday from Greece en route to its date with history, Panama Canal Administrator Jorge Quijano noted that “over a hundred years ago, the SS Ancon made history as the first vessel to transit the Panama Canal” and now Panama is on the verge of a new era “that will change the face of global shipping and international commerce.” Panama’s President Juan Carlos Varela will preside over a ceremony at the Agua Clara locks celebrating those who worked on the project. Then the Chinese ship will proceed to the 3 p.m. main event on the Pacific side of the canal. At least 10 heads of state as well as port directors and shipping executives from around the world are expected at the Cocoli locks to mark the inaugural passage. The next day, the new locks will open for regular commercial traffic. Already, shipping lines have made more than 120 reservations for the new locks.

As he watches the Chinese ship finally enter the locks, Manuel E. Benítez, deputy administrator of the canal authority, said, “I’ll be a happy man.”

The timing for delivery of the project hasn’t been great. Not only have low water levels brought on by an El Niño-induced drought in the Panama Canal Watershed hampered shipping operations through the canal this year, but the economic slowdown in China and too many ships chasing too little cargo on many shipping routes worldwide also have taken a toll. “This has probably been one of the worst years for the container industry,” said Benítez. “Eventually we see the shipping industry coming out of this.” But Benítez said the hope is that the canal will not only be able to capture traffic that shifted to the Suez Canal but also pick up about 10 percent of the cargo that now goes directly from Asia to U.S. West Coast ports. Cargo arriving at Long Beach and Los Angeles — the two busiest ports in the United States — is shipped by rail or trucked to the Midwest and East Coast. The West Coast route is faster but it’s cheaper to ship cargo through the canal to East Coast ports. Meanwhile, the delays in completion of the expansion have given U.S. East Coast ports and other ports around the Americas more time to complete dredging and other improvements so that the big ships transiting the canal can enter their shipping channels fully laden. Although a number of ports are at various stages of dredging projects, only Norfolk, Va.; Baltimore and Port Miami are big-ship ready on the East Coast. With its shipping channels now dredged to a depth of 50 to 52 feet, massive super post-Panamax cranes in place, and a new port access tunnel and rail bridge completed, PortMiami hopes to become a first port of call for post-Panamax ships. Miami-Dade County’s commitment to deepen the port “has put us in a position on the eve of the opening of the canal expansion that we can say we are a player, a significant player in this business,” said PortMiami Director Juan Kuryla. “The deep water is a game changer for us.”

Now container ships sometimes steam right past Miami and unload cargoes destined for Florida at ports like Savannah that have sophisticated distribution centers. Then the goods are trucked back down the Florida Peninsula to be sold in the Sunshine State. At a minimum, Kuryla would like to get some of that Florida-bound cargo back and enhance Miami’s position as a trans-shipment point for cargo destined for smaller ports in the Caribbean — and perhaps even attract some of the cargo that currently heads to West Coast ports. “Fifty-five percent of the products consumed in Florida don’t come in through Florida ports,” he said. “We need to get that Florida cargo.” Kuryla will be on hand in Panama for the inaugural transit. “It’s the event of a lifetime for a port director,” he said. But Port Miami will be having a celebration of its own on July 9 when the first post-Panamax ship that has traveled through the new locks arrives in Miami. By year’s end, Kuryla hopes big ships will be regularly calling in Miami. In Panama, the canal is not only the economic lifeblood of the country that sits between two oceans, but the expansion project has become a huge source of pride for Panamanians. “The canal is the advantage that Panama has over everyone — and it always will,” said Philip Nichols, professor of legal studies and business ethics at the University of Pennsylvania’s Wharton School. “They know they have

an income, no matter what. It's like having a good, solid lead tenant when you're building a development." But fees from ships transiting through the canal aren't Panama's only source of canal-derived income. Panama has become a thriving trans-shipment point for Latin America-bound cargoes, it is developing a new port on the Atlantic side of the canal and it is in the process of bidding out construction for a new port at Corozal on the Pacific side. "Panama is a natural trans-shipment hub," said Benítez. In recent years, cargo handled by the Port of Balboa on the Pacific has grown from about 250,000 containers a year to 3.5 million, he said. Although the paint is barely dry on the new locks, the Panama Canal Authority is already studying the possibility of another larger set of locks because ships too big to fit through the new locks are already being built. Panamanians who have worked on the canal feel a sense of accomplishment now that the project is complete. During the peak of construction, there were 30,000 workers laboring around the clock. In the last few weeks, about 2,000 workers have rushed to complete roads, landscape, paint, work on the blue-roofed buildings and finish other last-minute details. The international consortium responsible for the design and construction of the project completed the locks on May 31, and in recent weeks, tests have been run — including putting a rented container ship through its paces at the new Atlantic locks. The consortium includes Spain's Sacyr Vallhermoso, Italy's Salini Impregilo, which specializes in water projects; Jan de Nul Group, a Belgium-based dredging company; and CUSA, a Panamanian construction company. On a recent day, Junior Moreno, 30, stood atop a 3,200-ton gate at the new Pacific locks with a walkie-talkie in hand as it began to move. It was his job to ensure safety as the rolling gate glided seamlessly along a track. "I feel quite proud to be a part of this," he said. He's regularly taken pictures of the expansion's progress and explains what is going on to his 11-year-old son, Junior Javier. Plus, he said, working on the project "is one of the best construction jobs in Panama right now." He said his \$1,500 monthly pay is about double what he might earn at another job site. Because of all the training by the consortium, many of the workers have picked up new skills. But there also have been some other dividends for Panama during the expansion project. The excavation has been like a huge archaeological dig. Under a contract with the canal authority, the Smithsonian Tropical Research Institute collected and catalogued 8,862 items. Pre-Columbian arrowheads, colonial artifacts and machinery used during the French era at the canal were unearthed, and fossil and archaeological discoveries, including 21-million-year-old fossilized monkey teeth, have led to a new understanding of the time before the Isthmus of Panama connected North and South America. "The theories of the origin of the isthmus have been revised," said Benítez.

PANAMA CANAL TIMELINE

1881: French begin construction of Panama Canal and start hiring 30,000 West Indians to work on construction.

1889: Ferdinand de Lesseps, the French diplomat directing construction, abandons the project. Some 20,000 people have died, mostly from malaria and yellow fever, during the eight-year endeavor. Another 5,000 would die during the U.S. construction phase.

1902: U.S. Senate votes in favor of Panama, rather than Nicaragua, as site for a canal through Central America.

1903: Panama declares independence from Colombia and the Hay-Bunau-Varilla Treaty is signed granting the U.S. a narrow strip of land across the Isthmus of Panama and the right to build a canal.

1904: The United States buys canal equipment and infrastructure from the French for \$40 million and acquires control of the Panama Canal Zone from Panama for \$10 million. The U.S. dollar becomes Panama's official currency. Construction begins on the canal.

Aug. 15, 1914: The 50-mile-long canal opens to ship traffic. SS Ancon is the first ship to traverse the waterway.

1964: A tumultuous year in which anti-U.S. rioting erupts, including the so-called flag riots. Twenty-one Panamanians and three U.S. soldiers are killed in the clashes.

1973-74: Negotiations on a more equitable canal agreement take place under Presidents Richard Nixon and Gerald Ford.

1977: During the Carter administration, negotiations are completed for new canal treaties that call for the eventual turnover of the canal to Panama.

1979: Panama Canal Treaties, which return the Canal Zone but not the canal to Panama, become law. 1989: The United States sends 24,000 troops to oust Panamanian strongman Gen. Manuel Noriega in an operation that has been described as part drug raid, part war.

Dec, 31, 1999: The canal is handed over to Panama.

Oct. 22, 2006: Panamanians vote for the expansion project.

2009: Contracts awarded for various parts of the expansion.

June 26, 2016: The canal expansion is set to officially open.

Source: Bradenton, Miami Herald

Inséré 21/05/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 21/06/17

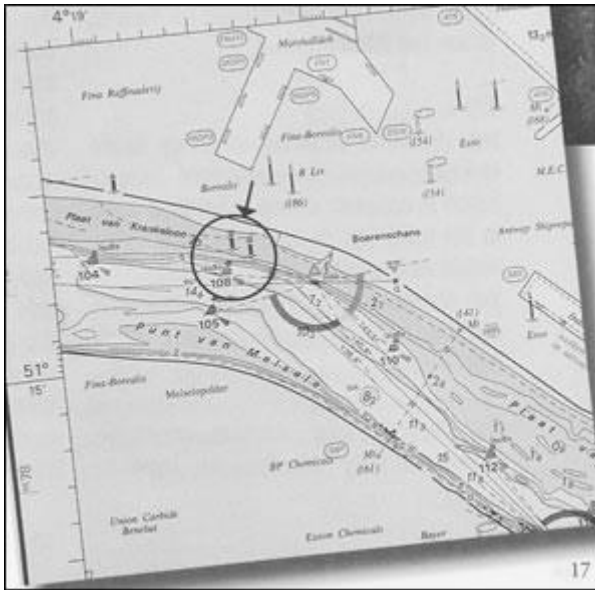
Gneisenau

DEEL I : De mislukte Belgische blokkade van Antwerpen

Rode boei 108

In de warme nazomer van 1914 stortte de wereld van de Antwerpenaars in. Onder het steeds dichterbijkomend gedonder van de Duitse kanonnen veranderde de metropool van bruisende haven in een bezette stad. Midden oktober vluchtten de Belgische verdedigers ontredderd over de Schelde, op weg naar vier jaar loopgraven.

Pas recent doken in Moskou documenten op die verhalen hoe het Belgisch leger in de chaos van de laatste uren nog wanhopig poogde de Schelde te blokkeren door het grote Duitse passagiersschip Gneisenau af te zinken. Nog tijdens de oorlog slaagden de Duitsers erin het wrak te bergen. Enkele rijen raadselachtige, vergeten palen zijn nog de enige getuigen van deze vrijwel onbekende episode. Onder een loodgrijze hemel en krijgende meeuwen naderen we vanuit Antwerpen de Scheldebocht van Kallo met links en rechts achter de dijken opslag tanks. In de verte op de Wase oever de ingang van Krankeloon, het privéhaventje van Dredging. Verderop de groene oase van het verborgen Fort Sinte Marie. Maar vandaag gaat het ons niet om de Antwerpse industrie.



Ons doel ligt op een boogscheut stroomopwaarts van het Fort Filip ter hoogte van de rode boei 108. Daar steken parallel met de rechteroever bij eb drie rijen, gekruist geplaatste houten palen zowat 1,5 meter boven het slib uit. De achterste rij staat apart, de voorste rijen zijn grotendeels afgedekt met ballaststenen.

Voor en achter deze raadselachtige palen staat telkens een 'dagmerk', een navigatiekenteken dat buiten de vaarroute onverlicht een obstakel aanduidt. Alleen op detailkaarten van de administratie staat bij deze 'dagmerken' de al even raadselachtige naam 'Gneisenau'.

Enkele maanden geleden had hydrograaf Johan Elen ons verteld over "een paar godvergeten palen in de Westerschelde die op zich toch een verhaal te vertellen hebben? Je moet daar eens gaan kijken". Johan, een 59-jarige ambtenaar met bijna 40 jaar ervaring bij de Dienst Maritieme Toegang, is ook in zijn vrije uren een enthousiast liefhebber van de Schelde met een ongelooflijke kennis van de geschiedenis van de stroom. Wat voor een gewone zeiler een rot staketsel en een ondefinieerbare hoop stenen lijkt, komt dankzij hem tot leven als een uniek getuigenis van een van de meest dramatische episodes in de toch wel bewogen geschiedenis van de Schelde. "Ik werd dan ook opgeleid door mensen die elke steen in de Schelde kenden én die hun kennis doorgaven. Dat doe ik nu ook".

Passagiersschip Gneisenau

Reeds jarenlang was het trotste Duitse passagiersschip Gneisenau een regelmatige gast in de haven van Antwerpen. Het was één van de schepen die de Duitse rederij Norddeutscher Lloyd inzette op haar 14-daagse 'Kaiserlich-Deutsche Reichspostdampfer- Linie' naar het Verre-Oosten en Australië. Het schip kwam in Antwerpen vooral landverhuizers' (migranten) oppikken. Het 138 (of volgens andere bronnen 143) meter lange schip kon immers liefst 2.102 passagiers meenemen: daarvan dan wel 1.862 samengepakt in de spartaanse derde klasse. De somptueuze cabines waren voorbehouden voor amper 240 passagiers in eerste en tweede klasse.

Vrijdag 31 juli liep de Gneisenau na een tweedaagse zeereis vanuit Bremen nog maar eens Antwerpen binnen en merde af aan het Noorderterras.

WOI

Nog diezelfde nacht begonnen de zware klokken van de OLV-kathedraal luidgalmend te dreunen: overal in het land werd in het holst van de nacht de 'algemeene mobilisatie' afgekondigd.

Van afvaren was geen sprake meer; drie nachten later vielen de Duitse troepen België binnen.

Nog diezelfde 4de augustus werd de Gneisenau door het Belgisch leger in beslag genomen om als hospitaalschip te dienen. Nog wekenlang zou het schip in die functie een attractie zijn voor de Antwerpenaars in hun steeds meer belegerde stad. Wellicht werd de Gneisenau al de eerste dagen onklaar gemaakt.

Na de verovering van Brussel trok het Belgisch leger zich half augustus terug in Antwerpen, het 'nationaal reduit', versterkt met zijn enorme fortengordels. Antwerpen werd tijdelijk

de hoofdstad; de koninklijke familie verbleef nu in het paleis op de Meir. Ondanks alle heroïsche propaganda zag de Antwerpse bevolking ook wel dat de donderwolken boven de Scheldestad samenpakten.

Steeds meer vluchtelingen stroomden met hun gruwelverhalen de stad binnen, duizenden stedelingen sloegen op hun beurt op de vlucht. Eind september gierde de angst door de stad toen de Duitsers een frontaal offensief tegen Antwerpen begonnen.

Onze forten zijn van karton

Iedereen voelde dat het einde nabij was. "Onze forten zijn van karton", noteerde kunstcriticus Jozef Muls uit de mond van een kanonnier.

"Van karton zeg ik je, tegen die monsterkanonnen waar Brialmont nooit op gerekend had. Het is slechts een kwestie van dagen, wat zeg ik, van uren misschien."

Wie de geruchten niet geloofde, hoefde slechts buiten te kijken. "Gedurige flikkeringen gloorden door de lucht als de lichtstriemingen van een ver onweer. Toen plotseling kraakte een slag zo geweldig dat ik staan bleef. Was het een fort dat in de lucht sprong of een Zeppelin die bommen wierp?", aldus aangehaald door Muls die even later het leger ziet terugtrekken. "Toen kwam een ander groot lawaai aanstuwen uit den nacht. Dan vernam ik duidelijk het gedreun van honderden en honderden paardenhoeven.

Het bleef een stoet zonder einde die de stad introk. Ik bleef lopen naast het dreunend getrappel van paarden. Het was de aftocht van ons leger. Nog altijd joeg aan mij voorbij het gedraaf van nieuw-aanrukkende, bijna onkennelijke ruiters, die nu met rammelende kanonnen door de dreundende straten reden."

Poging

blokkeren

Schelde

In die apocalyptische sfeer besliste de legerleiding dat absoluut moest worden verhinderd dat de Duitsers Antwerpen als uitvalsbasis voor hun Kriegsflotte zouden kunnen gebruiken. Volgens Johan Elen werd de Gneisenau in elk geval weggesleept en afgezonken om de vaargeul naar Antwerpen op het smalste punt te blokkeren: vlakbij Krankeloon. Maar zijn er ook militaire sporen die dat bewijzen?

Jawel, een korte zoektocht leverde ons die bewijzen, zij het dan wel langs een merkwaardige omweg. De Belgische militaire archieven werden in 1940 door de Duitsers gestolen en naar Berlijn afgevoerd. Daar werden ze op hun beurt in 1945 door de Russen gestolen die ze pas tien jaar geleden aan België teruggaven.

In een recordtijd toverde commandant Roland Versele ons uit deze 'Russische' dozen enkele verslagen boven. Op donderdag 8 oktober 1914 gaf de commandant van de Vesting Antwerpen, luitenant-generaal Victor Deguise, vanuit zijn hoofdkwartier in het fort Sinte Marie (Kallo, Zwijndrecht) opdracht om de volgende ochtend de Schelde af te sluiten.

"Op advies van de loodsdienst en van de commandant van de compagnie pontonniers" zouden twee Duitse stoomschepen - "de 150 à 160 meter lange Gneisenau en de ongeveer 100 meter lange GaneIon" - afgezonken worden "2.400 meter stroomopwaarts van de bocht van Kallo in de passage van Krankeloon".

Gemakkelijker gezegd dan gedaan. Die vrijdagochtend 9 oktober werden de vlotbruggen gekelderd en de benzinedepots op het Antwerpse Zuid in brand geschoten. Voor de blokkade bleek om onnaspeurbare redenen alleen nog de onklaar gemaakte Gneisenau in aanmerking te komen. Opgeëiste sleepboten trokken de Gneisenau langzaam naar Krankeloon.

Het detachement 'Torpilleurs' dat de Gneisenau met springstoffen moest doen afzinken, bleek echter al vertrokken 'naar het Westen'. Volgens de commandant van de Torpilleurs, Deslave, waren de 'schepen' echter niet op tijd en "was het wegens de sterke stroming

niet meer mogelijk om de Schelde efficiënt te blokkeren". In wanhoop gaf Deguise opdracht nog snel explosieven te zoeken in Kallo. Vruchteloos, om 11 uur liet commandant Deslave afgemeten weten "dat hij in uitvoering van de ontvangen orders alle springstoffen al had vernietigd". En dus kregen de Belgen aan boord opdracht dan maar alle kranen open te zetten.

Overgave

Toen in de late namiddag de Gneisenau, die vermoedelijk met de boeg in de oever werd verankerd, nog niet was gezonken heeft Deguise rond 16 uur bevel gegeven om het schip dan maar met kanonvuur te bestoken. Wellicht is dat nooit gebeurd. Feit is dat Antwerpen zich de volgende ochtend aan de Duitsers overgaf.

Direct na hun verovering wilden de Duitsers weten wat er met hun Gneisenau was gebeurd, vooral omdat in de Nederlandse pers werd geschreven dat de Belgen de Schelde hadden geblokkeerd met 30 afgezonken schepen. In werkelijkheid lag de Gneisenau moederziel alleen in het niemandsland zeer, zeer langzaam te zinken. Twee Duitse auteurs (journalisten?) - Adolph Kostler en Gustav Noste - trokken er volgens hun nu opgedoken relaas maandagnamiddag 12 oktober op uit om onder een stralende herfstzou de Schelde af te varen. Al na enkele kilometers zagen ze de gele schoorsteen en zwarte romp van de Gneisenau schijnbaar ongehavend opdoemen. Pas dichterbij zagen ze tot hun afgrijzen hoe diep het schip lag en dat net op dat ogenblik het water begon binnen te kolken door drie openstaande patrijspoorten.

De twee spoedden zich met enkele soldaten aan boord en stelden vast dat de 'barbaarse' Belgen alles kort en klein hadden geslagen. Tot plotseling het schip onder hen slagzij begon te maken en zij voor hun leven moesten rennen. "Verbijsterd zagen we hoe de geweldige bouw steeds meer naar het Flussmitte afzonk." Met gesis, gekraak en gegorgel van water zagen ze om 15.35 uur het schip definitief kapseizen in de lengterichting van de stroom. Van een blokkade was geen sprake, hooguit zorgde het wrak voor een vervelende hindernis.

Berging

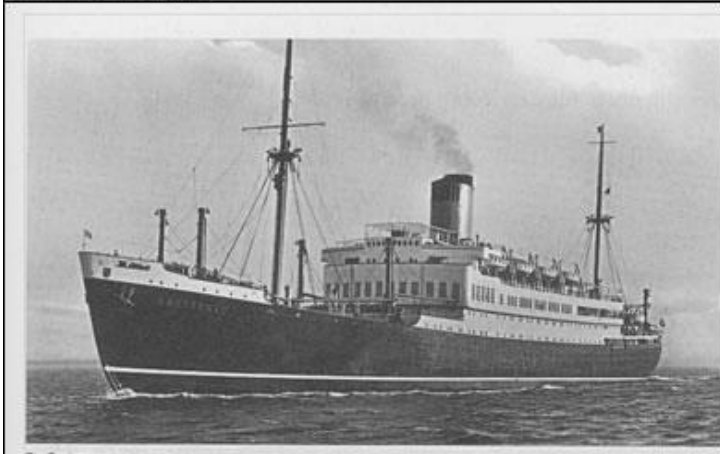
In de Belgische archieven vonden we vrijwel niets over het verdere verloop. Wel weten we dat de Duitsers in augustus 1916 een Duitse bergingsfirma - mogelijk de firma Dyckerhoff & Widmann - onder de arm namen om het wrak te bergen. Op 23 mei 1917 was het zover en kon het wrak naar Antwerpen worden teruggesleept. Deels gerestaureerd lag het schip nog steeds in Antwerpen toen Duitsland op 11 november 1918 capituleerde en België het schip voor de tweede keer kon confisqueren.

Hoe de berging gebeurde kunnen we slechts gissen. Wellicht werd het schip, net zoals later de Herald of Free Enterprise, langzaam rechtgetakeld met spankabels die gespannen werden op de nog bestaande palenrijen. Volgens Johan Elen "moet het een echt monnikenwerk geweest zijn om in die tijd die palen daar in het slib te heien. Wellicht lag het schip schuin ten opzichte van de palen, met het uiteinde pal in de vloed. Vermoedelijk speelden ze met het feit dat het schip bij elke vloed telkens wat opgetild werd en spanden ze de spankabels dan telkens wat aan tot het uiteindelijk recht lag."

Na de oorlog werd de Gneisenau hersteld door de firma Antwerp Engineering. Op 20 juni 1919 werd zij uiteindelijk verkocht aan een Italiaanse firma Soc. Ind. Transporti Maritimi (Sitmar) uit Genua. Die doopte haar meteen om in Citta di Genova.



Deutsch sind auf dem Böcksdeck der Gneisenau die vielen Windhutzen erkennbar die in tropischen Gewässern für ein erträg-
liches Klima im Schiffswesen sorgen.



Als Citta di Genova zou de oude Gneisenau nog 11 jaar Italiaanse en Griekse emigranten op de lijndienst Genua-Australië overbrengen naar Fremantle, Melbourne, Sydney en Brisbane. Uiteindelijk werd zij in 1930 in Napels verschroot.

In 'De Val van Antwerpen' heeft kunstcriticus Jozef Muls het terloops over de Gneisenau: "Aan de Schelde zag het Noorder-wandelterras steeds zwart van volk dat te kijken stond naar den Duitsen transatlantiekier 'Gneisenau', die in een militair hospitaal was herschapen. Men kon er de herstellende soldaten op ligstoelen uitgestrekt zien met witomwonden kwetsuren."

DEEL II: De berging van de Gneisenau (1917): een sterk staaltje ingenieurskunst in oorlogstijd

Bij het uitbreken van WO I kregen alle schepen draadloos bevel naar de dichtstbij gelegen neutralen te vluchten. In deze havens werden 80 NDL-schepen geïmmobiliseerd. Terwijl 18 andere in handen van de Engelsen vielen. De Gneisenau, op weg naar de Middellandse zee, kwam op vrijdag 31 juli 1914 in Antwerpen aan. Zonder twijfel meerde het schip af aan de vaste aanlegplaats van de NDL, naast het Zuiderterras.

De oorlogsgebeurtenissen begonnen elkaar in zeer snel tempo op te volgen. De Duitsers waren op 4 augustus ons land binnengevallen. De Gneisenau werd door het Belgische leger onmiddellijk in beslag genomen.

In het binnenland woedde de oorlog, steden werden gebombardeerd, gevechten werden geleverd, zowel de vijand als de onze soldaten maakten krijgsgevangenen.

In "Le Courrier d'Anvers" lezen we dat de Gneisenau gedurende een vijftiental dagen dienst heeft gedaan als drijvende gevangenis voor zo'n driehonderd Duitsers die opgepakt werden in Heist-op-den-Berg. Daar waren uiteraard ook gekwetsten bij.

Nadat de Duitsers ons land binnengerukt waren, duurde het toch nog ruim een maand voordat zij een offensief tegen Antwerpen begonnen.

De Engelse bevelvoerders, die inmiddels ook in Antwerpen aanwezig waren, hadden met de Belgische legerleiding reeds eerder besloten om de vaargeul van de Schelde en zelfs de toegang tot de dokken te versperren.

Van woensdag 7 oktober tot vrijdagochtend 9 oktober werd Antwerpen zwaar gebombardeerd. Op 8 oktober in de namiddag gaven de Engelsen het bevel om de Schelde te versperren. Maar de dag nadien werd de `vesting Antwerpen' reeds door de Duitsers ingenomen.

Diezelfde dag nog was de Gneisenau in beweging stroomafwaarts, richting Fort Filip en het daar tegenoverliggende Fort St Marie (Kallo) waar luitenant-generaal Deguise zich bevond. Deze laatste kon geen telefonisch of telegrafisch contact meer tot stand brengen met de Engelsen, verwarring alom.

Tot zinken gebracht

De Gneisenau werd tot zinken gebracht bij Oosterweel, iets verder dan de `Boerenschans'. Het schip kwam evenwel net buiten het vaarwater te liggen en vormde in feite geen obstakel voor het scheepvaartverkeer.

De Duitsers kleedden het verhaal echter een beetje anders in. In de kranten stond: "Het stoomschip Gneisenau van de NDL werd alhier bij het uitbreken van de oorlog verrast, zoals vele andere Duitse schepen. Het was toen het mooiste, grootste en waardevolste schip dat de Antwerpse haven aandeed. Juist voor de overgave van de stad probeerden de Engelsen het schip naar Engeland te brengen, maar het mislukte door het verzet van de Nederlanders(!). Toen de Duitse troepen de stad reeds bezet hadden lieten de Engelsen het schip zinken. Het was hun bedoeling om hiermee de Schelde te blokkeren. Het laten zinken geschiedde door het openen van de zeeventielen (ballastkranen). Het schip werd door de stroming gepakt en legde zich niet dwars maar gewoon in de richting van de vaargeul. Het kantelde en lag volledig plat op de stuurboordzijde met de voorsteven in de richting van Antwerpen. De diepte van de Scheldebodem bedroeg toen op deze plaats 10 m, zodat het mogelijk was om, zelfs bij hoogwater, op het schip te staan.

Berging

Meteen tijdens de eerste dagen van de bezetting, werd door de Duitsers de vraag gesteld of het schip niet spoedig kon gelicht worden. Pas op het einde van september 1915 werd aan de Duitse firma Dyckerhoff & Widman AG, Biebrich; gevraagd om een ontwerp voor de berging uit te werken. Deze onderneming was reeds voor de oorlog in Antwerpen gevestigd. In de haven was zij betrokken bij de bouw van een stadsdroogdok, het latere droogdok 7. In juli 1916 startte men met de voorbereidingswerken om de Gneisenau te bergen.

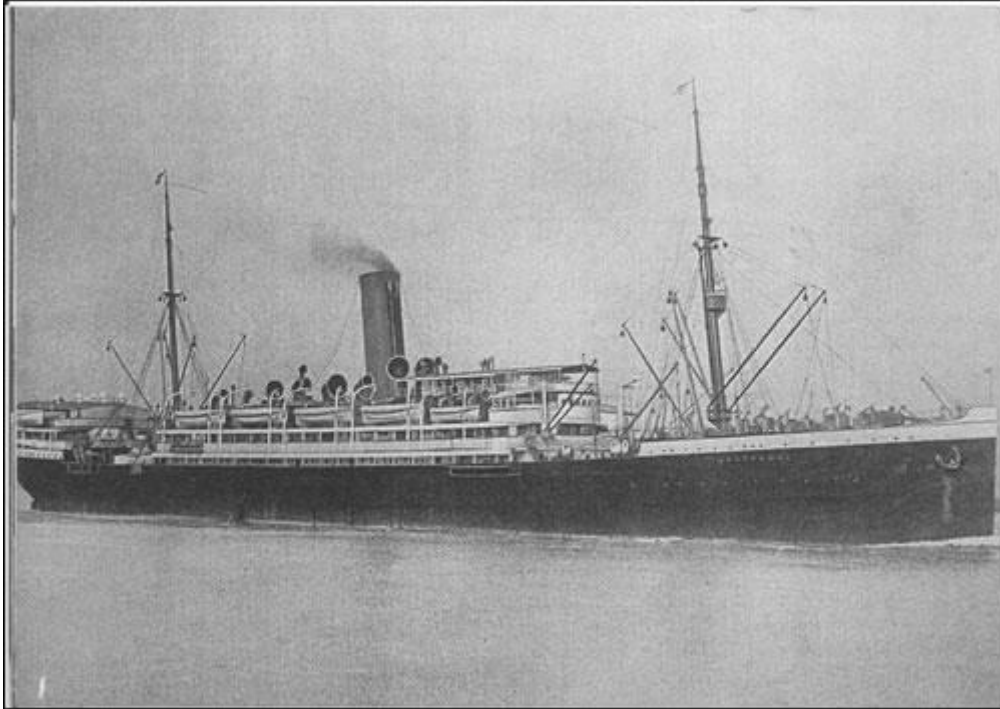
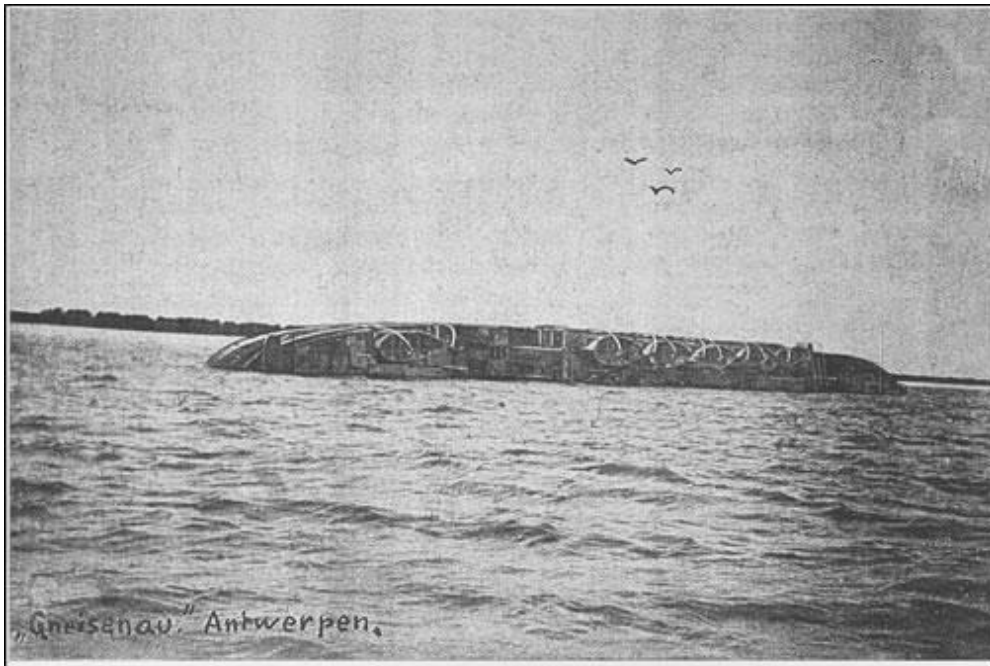


Foto 1: Op deze foto zien we het ss Gneisenau van de rederij

Norddeutscher Lloyd. Gesticht in 1857 te Bremen, werd de rederij later één van de grootste ter wereld. In het begin had de NDL hoofdzakelijk passagiersschepen in dienst. Reeds in 1885 stond de rederij op de eerste plaats. Het jaar daarop was een NDL schip het eerste post-schip' van het Duitse Rijk. Om toen als postschip geklasseerd te worden waren er twee vereisten: een welbepaalde minimum snelheid en een vast aantal afvaarten per jaar. Van 1902 tot 1908 werden er voor de rederij een elftal Reichspostschepen' gebouwd met namen van Duitse veldmaarschalken, de zogenaamde 'Feldherrn-klasse': Seydlitz, Bülow, Scharnhorst, Gneisenau, enz...

Foto 2: In Antwerpen hadden de schepen van de rederij NDL vaste aanlegplaatsen aan de Van Dijckkaai, ter hoogte van de nummers 20 en 21 van de Scheldekaaien. De naam van de rederij hing duidelijk aangegeven, in groot lettertype, aan de hangars. Andere rederijen hadden op hun beurt eigen of vaste aanlegplaatsen. In die tijd hadden de 'Congoboten' aanlegplaatsen ter hoogte van de kaainummers 22 en 23. Deze opname werd gemaakt omstreeks 1907 op het Zuiderterras. Wij kijken in de richting van zuid naar noord. Op de



achtergrond, boven de daken van de hangars uitkomend, zien we het Steen. Aan de kade ligt het s/s Hamburg, van de NDL. Foto 3: Deze opname werd gemaakt in 1915. De Gneisenau ligt gekapseisd op zijn stuurboordzijde. De reddingsboten

hangen nog in de davits. Op de achtergrond zien we de rechter Schelderoever (Oosterweelse dijk).

*Technische gegevens reichspostdampfer
Gneisenau (in kader)
Liep van stapel in 1903
Afmetingen: lengte 143,62m, breedte
16,88m, diepgang 9,30m
Br: 8081, nrt: 5003, laadvermogen: 9258
ton, pk: 6000, snelheid: 14,5 kn
Passagiers: 124 (eerste klas), 116 (tweede
klas), 1862 (derde klas)
Bemanning: 170.*

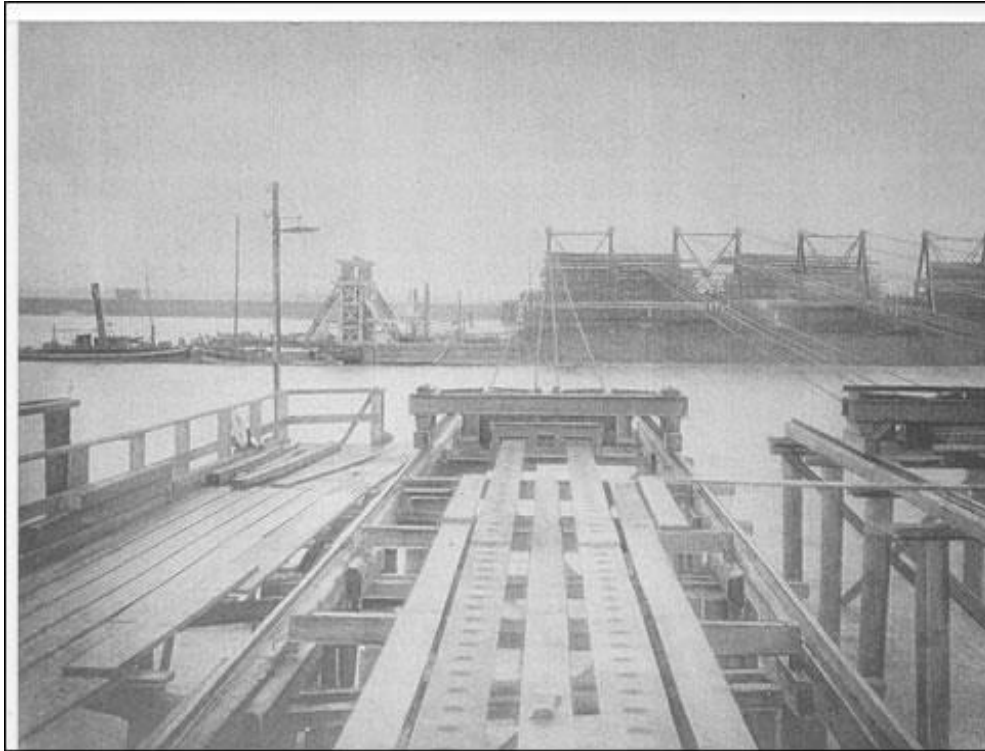


Foto 4: Zicht op de voorkant van één van de houten platformen waarlangs de spankabels naar de treklieren geleid werden. Zoals we kunnen zien zijn de kabels reeds verbonden met de kantelarmen die op de romp werden

geplaatst.



Foto 5: Deze historische foto geeft een detail weer van de constructie van de driehoekige kantelarmen die de treklijnen meer

hefboomwerking geven. Om bij het kantelen het doorslaan van de Gneisenau te voorkomen werden veiligheidshalve, vloten van ronde boomstammen aan de 10 meter hoge kantelarmen bevestigd.



Foto 6: Het rechtekken is bezig. We zien dat de slagzij verminderd is tot zo'n 60°.



Foto 7: Zicht op de achtersteven. Nog 25 graden te gaan en de Gneisenau ligt terug rechtop. De voormast is afgebroken en de schouw is weg.

De Gneisenau nadert de vaste aanlegplaats van de NDL. Op de kade en op het Zuiderwandelterras staan veel toeschouwers. Duitse militairen verwelkomen het schip. In het Belgisch Dagblad dat in Nederland verscheen stond: "Ter gelegenheid van de aankomst in de haven van Antwerpen van het Duitse stoomschip `Gneisenau', dat sedert het begin van de oorlog in de Schelde was gezonken en thans is gelicht, hadden de Duitschers groote feesten op touw gezet. Vijftien vliegtuigen vlogen ter betooging boven de stad".

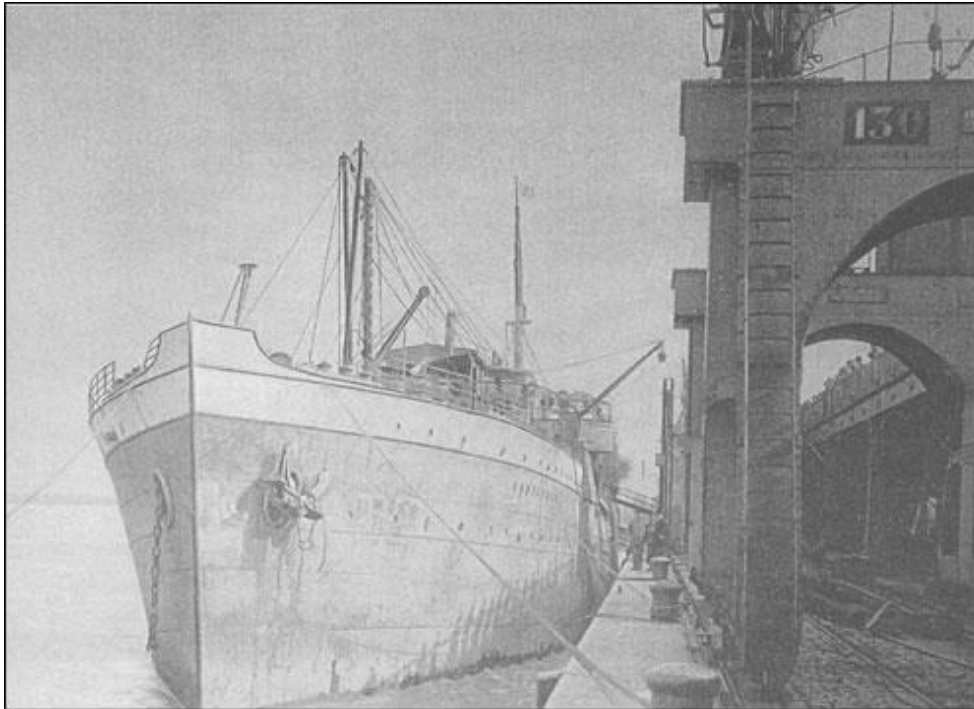


Foto 9: De Gneisenau ligt afgemeerd aan nr 21 van de Scheldekaaien. Er moest nog wel flink wat slijk uitgepompt worden? Daarna werd het schip via de Royerssluis naar stadsdroogdok 1 (aan het Kattendijkdok) gebracht en werden er voorlopig summiere

herstellingen uitgevoerd

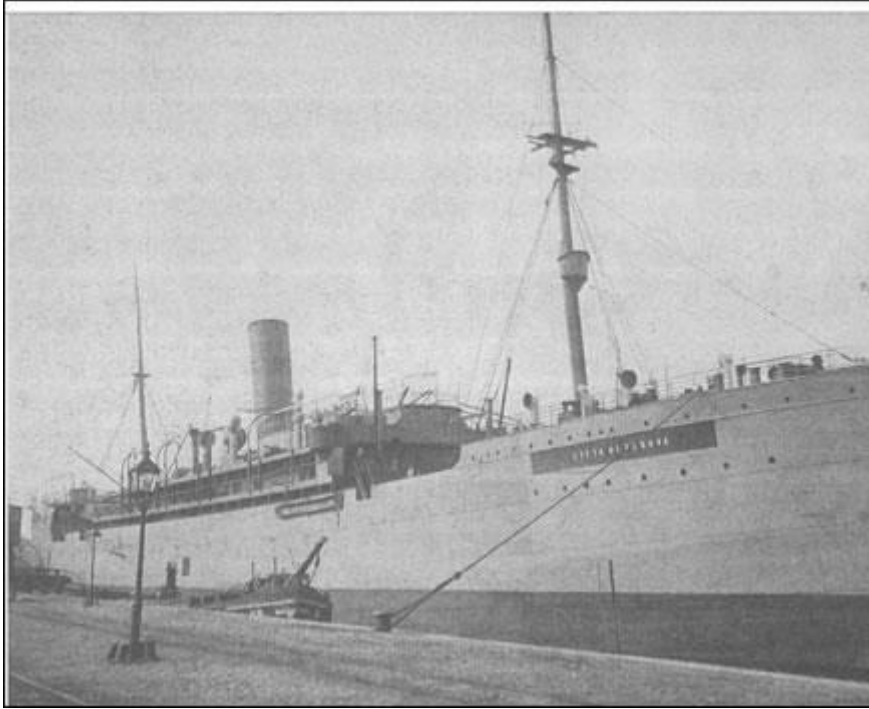


Foto 10: De steamer 'Citta di Genova'(ex 'Gneisenau) ligt in het Kattendijkdok afgemeerd. Het schip is volledig opgeknapt. Nadat er een Australische 'crew' aan boord was gekomen, vertrok het in 1921 naar zee en heeft nog tot 1930 gevaren alvorens de sloper definitief een einde maakte aan het vaartuig.

De bergingsoperatie was geen gewone en zeker geen

gemakkelijke opdracht. Het vaartuig moest door kanteling terug recht op gezet worden. Daartoe moest men kantelarmen op de romp plaatsen om het vervolgens met spankabels recht te takelen. De trekkracht daarvoor werd uitgevoerd door stoomlieren die op de vaste wal stonden opgesteld. Om deze lieren ter plaatse te houden werden ze bevestigd aan houten palen die diep in de grond geheid waren. Daartoe had men vanop de wal twee verplaatsbare heistellingen opgebouwd. Men kan deze bereiken via loopplanken en er was bovendien ook nog een drijvende heimachine.

Het schip was nog niet volledig recht op gezet toen de strenge winter van januarifebruari 1917 begon. Het vroom dat het kraakte... De Gneisenau lag te midden van dikke ijsschotsen en was bedekt onder een zware ijsmassa want bij hoogtij werd het schip gedeeltelijk overspoeld. De bergingswerken lagen toen geruime tijd stil. Begin maart 1917 begon de lente te dagen. Inmiddels waren alle openingen gedicht. Dekluiken en patrijspoorten gesloten. De zeeventielen en andere openingen die zich onder de waterlijn bevinden werden door duikers gedicht.

De schade die mogelijk zou kunnen toegebracht zijn door kanonvuur was er niet. Deguise had vanop de linkeroever, Fort St Marie, wel bevolen om het schip te beschieten maar dat was uiteindelijk niet gebeurd.

Slijk en modder, overal in het schip doorgedrongen, werd eruit gespoeld door middel van perslucht. Tussenschotten werden waterdicht gemaakt en met perslucht gevuld. De nog aanwezige kolenvoorraad werd eveneens met perslucht uit het ruim geblazen.

De Gneisenau werd door de lieren en kantelarmen recht op gezet en krachtige waterpompen begonnen het schip leeg te pompen. Langzaam maar zeker begon het schip terug te drijven. De kantelarmen die men bij de aanvang van de berging op de romp aan bakboordzijde had geplaatst werden gedemonteerd.

Het schip kreeg terug voldoende stabiliteit. Het had nog een diepgang van 8,5 m. Met de stuurinrichting bleken er echter problemen te zijn, die werkte niet meer naar behoren.

Op woensdag 23 mei 1917 werd de Gneisenau naar Antwerpen gesleept door vier stoomsleepboten... Voor die 'plechtige inhaling' werd én het schip én de kade feestelijk bevlagd. Het was uiteindelijk een prestigeproject.



Augustus Wilhelm von Gneisenau (1760 – 1831), Pruisisch veldmaarschalk die deelnam aan de Duits – Napoleontische oorlogen.

Ondanks de tevredenheid van het Duitse gouvernement over de gelukke bergingsoperatie, verminderde al vlug de belangstelling ervoor. Kopzorgen in verband met de krijgsverrichtingen namen de bovenhand. Niemand dacht nog verder aan de Gneisenau. Totdat de Duitsers in het defensief gedrongen werden en zich moesten terugtrekken.

Onder Italiaanse vlag nog voor de ondertekening van de vrede was het schip weer door de Belgische militaire autoriteiten in beslag genomen en kort daarop in de zitting van de oorlogsrechtbank per opbod verrassend snel verkocht. Een Italiaans consortium werd de nieuwe eigenaar. Die liet het in Antwerpen volledig herstellen door de Antwerp Engineering Company, met burelen en ateliers in de Indiëstraat 10. Nog steeds in het droogdok gelegen werd er zes maand lang aan gewerkt. De Italiaanse eigenaar uit Genua had het schip inmiddels

laten herdopen tot 'Citta di Genova'.

In "Le Courrier d'Anvers" van vrijdag 7 mei 1920 lezen we dat het schip weldra het droogdok zou verlaten. Het werd vervolgens verhaald naar het Kattendijkdok voor verdere afwerking.

JULIEN VAN KOECKHOVEN

Revue "Ruimschoots" nummer 3 en 4 2012

Inséré 23/05/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 23/06/17

Major carriers quick to take over Hanjin's long-haul routes

THE world's leading shipping lines have been quick to fill the gap left by the collapse of Hanjin Shipping, with 70 per cent of the South Korean carrier's long-haul trade routes taken over by these carriers, according to South Korean lawmakers. Speaking at a national assembly session, lawmaker from the Minjoo Party, Eui Sung-gon, said that data from Busan Port Authority showed that of the 97 container ships operated by Hanjin Shipping, 59 vessels serviced six trans-Pacific and Asia-Europe routes, reported IHS Media. Hyundai Merchant Marine (HMM) and other mainline operators have been quick to deploy extra vessels to replace Hanjin Shipping's vessels that were stranded outside of ports and to grab market share. While HMM deployed five 5,000 TEU ships to Hanjin Shipping's trans-Pacific route and one 4,600 TEU ship on the Asia-Europe route from Busan port, the 2M alliance comprising Maersk Line and MSC deployed six 5,000 TEU ships on the same routes. Yang Ming deployed four 4,000 TEU ships on the same routes, while "K" Line deployed two 4,000 TEU ships and one 8,000 TEU vessel. In total, from Busan port alone, foreign carriers deployed 62,000 TEU of capacity to Hanjin's long-haul routes, while HMM contributed 29,600 TEU. Shipping lines have also taken advantage of the situation to raise freight

rates. A 40-foot container now costs US\$2,000 to be shipped to the US from Busan, representing an increase of 67 per cent prior to Hanjin's bankruptcy filing. Mr Eui was quoted as saying: "The government, by not considering the national interest with regard to Hanjin Shipping, have enabled foreign carriers to assume sovereignty over the logistical flow of South Korea's imports and exports, with the result that freight rates have been inflated.

Source: Schednet

Hanjin charter defaults spark more vessel lay-ups and add to shipyard woes

By Mike Wackett

South Korean shipyards are coming under severe financial pressure as orders dry up and containerships under construction have delivery dates extended due to chronic overcapacity on liner trades. Delegates at the World Ocean Forum – Ocean, The Beginning of a New Era – conference in Busan this week heard speaker after speaker talk about the parlous position of the country's shipbuilding industry. The nation's top three yards – Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries and Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering – suffered a combined operating loss of Won8.5 trillion in 2015, with the latter posting Won5 trillion of red ink alone. Shipbuilders have drawn up multi-billion dollar bank loan self-rescue programmes in a bid to overcome the protracted slump, but delegates heard that the industry could not wait for the shipping industry to recover and must reinvent itself. The industry faces having to make massive lay-offs in the next year if there is no prospect of recovery, estimated to be about 25,000 workers with, indirectly, another 25-30,000 jobs threatened. Business plans that target new shipbuilding markets are thought to be the way forward – perhaps similar to the model that has proved successful in Poland's Gdansk shipyards, which now build ships for niche sectors of the maritime industry. Meanwhile, according to the latest Alphaliner data, 35 more Hanjin Shipping-operated container vessels were returned to owners in the two-week period to 3 October, causing a surge in idled tonnage. The laid-up containership fleet increased to 371 vessels, with a cellular capacity of 1.3m teu, versus 904,000 teu recorded by Alphaliner in September. The Hanjin crash could not have come at a worse time for shipowners, just ahead of the start of the winter slack season, adding to the probable write-off of millions of dollars in unpaid charter hire and the costs associated with recovering the ships. Moreover, the consultant said, there was a further 200,000 teu of ex-Hanjin capacity likely to swell the idled tonnage ranks in the coming weeks and suggested the figure could pass 1.6m teu by the end of the year. The only factor keeping the idled fleet from growing even faster is the increase in scrapping. Recently we have seen container vessels as young as eight-years-old sold for recycling. As a consequence, Alphaliner has revised its full-year scrapping forecast to 600,000 teu, compared with a total of 187,000 teu demolished in the whole of 2015. Indeed, the year-to-date figure for containership scrapping in 2016 already stands at approximately 515,000 teu. But with more deliveries scheduled, the total cellular capacity added this year is expected to reach 700,000 teu. Thus the impact of fewer newbuild orders and acceleration of scrapping will not start to ease the out-of-kilter supply-demand problem until well into 2017.

Source : The loadstar

Hanjin Wants to Sell to Maersk

By Aiswarya Lakshmi

The Seoul Central District Court has approved a divestment of Hanjin Shipping's Asia-US network and the bankrupt carrier has encouraged Maersk Line to bid on the assets, according to The Korea Economic Daily. It was reported that the ailing Korean shipping company recently contacted Maersk Line, the world's largest container shipping company, to take part in the bidding for the deal. According to the Court on October 13, Hanjin Shipping is set to undertake a main bidding on November 7 after making a business transfer notification on October 14 and taking letters of intent by the 28th. "The value of Hanjin Shipping falling rapidly in continuation of the ongoing logistical crisis, we will try to sell the assets as quickly as possible," said a spokesman from the court according to the media. The court official said, "Given the corporate value of Hanjin Shipping is falling at a rapid pace after the logistics crisis, we will try to sell the assets as quickly as possible." The assets for sale include the company's core business units such as North American routes (Shanghai-Long Beach, Oakland, etc.) and some of its Asian routes. The package includes 10-or-so overseas affiliates of Hanjin, five ships, logistic IT system, and a group of experts. A Hanjin Shipping official said, "The package was selected from 73 routes across the world. We believe the package would be worth more than 100 billion won." **source : Marinelink**

Hanjin Shipping puts Asia-U.S. shipping network up for sale

By Joyce Lee

South Korea's **Hanjin Shipping Co Ltd** is selling major businesses, including its Asia to U.S. route network, and will receive letters of intent by Oct. 28, the company said on Thursday. The sale comes as creditors line up claims less than two months after the company applied for court receivership as the first major shipping line to be dragged down by global industry overcapacity and comparatively low freight rates. The firm had total debt of 6.03 trillion won (\$5.41 billion) as of the end of June, according to its court filing. Hanjin Shipping received court approval to seek buyers for assets in order to pay back creditors now in the process of making claims until Oct. 25. Its container ship capacity had shrunk to 17th place in global rankings as of Oct. 9, according to shipping data provider Alphaliner. A spokesman for the Seoul Central District Court overseeing Hanjin Shipping's receivership said assets currently set to be put up for sale include the entire operations of Hanjin Shipping's U.S. to Asia routes such as manpower systems, five container ships, and 10 overseas businesses. He declined to comment on the potential price or interested parties for the assets. The Port of Long Beach said Wednesday that container volumes in September fell 16.6 percent from a year ago, as the effects of the Hanjin bankruptcy reached West Coast ports. Hanjin Shipping accounted for approximately 12.3 percent of the port's total containerised volume, it said. A spokesman for shipper Hyundai Merchant Marine (HMM) declined to comment on whether it is interested in any of the assets to be sold until HMM has reviewed the assets on the block. Hanjin Shipping shares closed up 30 percent on hopes for the asset sales. Until Wednesday, the stock had tumbled about 34 percent since late August.

Sauve-qui-veut

La petitesse de l'homme face au gigantisme d'un drame. Quand, le 15 avril 1912, le Titanic sombre lentement dans les eaux glacées de l'Atlantique nord et que son orchestre achève un Plus près de Toi mon Dieu que quelques témoignages ont fait entrer dans la légende, il en est qui laissent d'autres mourir pour sauver leur vie. Les choses sont ainsi faites. Si l'honneur impose que les femmes et les enfants soient prioritairement épargnés en pareilles circonstances, l'honneur n'est pas nécessairement une donnée universelle.



Prenez Lucy Duff Gordon. Lady Lucile pour les gens de la haute, parmi lesquels elle se, complait. Papesse de la haute couture, elle fait et défait la mode en ce début de XXe siècle. Avec son époux Cosmo, elle a embarqué sur le plus beau pont de l'« insubmersible », direction l'Amérique et ce nouveau défilé qui doit asseoir sa réputation. Madame se pâme, joue sa star. Et quand un iceberg se pose en travers' de sa route, c'est sauve qui-veut, tant pis pour les autres. A peine dix personnes les accompagneront dans la chaloupe

qui les sauvera, alors même qu'elle aurait pu en recueillir soixante. Elle, comme lui, s'opposent à ce freluquet qui fait mine de vouloir retourner sauver des compagnons restés à l'eau. Pis, le couple promettra de l'argent à ses compagnons de sauvetage pour qu'ils redoublent de force pour fuir les remous.

C'est cette histoire, peu glorieuse mais réelle, que Kate Alcott a choisi de romancer. L'histoire de déshonneurs. Celui de cet autre passager, aussi, qui se couvre les cheveux d'un fichu pour se faire passer pour femme et monter dans un autre canot.

Celui de ce capitaine, encore, si couard, laissant à d'autres la décence de couler avec son navire.



Cette évacuation titanesque, ainsi que la commission sénatoriale américaine qui en éclaircira les contours dans les mois qui suivirent, l'auteure nous les fait vivre ici au travers de Tess Collins. Une héroïne fictionnelle, elle. Tess, c'est une jeune couturière, petite main roturière, engagée par Lady Lucile pour ses basses besognes, et qui se construira un destin alors même que celui de sa patronne s'effiloche peu à peu.

Tess et Lucy. Deux destins que Kate Alcott arrive à croiser, dans l'écriture directe, sans fioritures. Et en réussissant à mélanger fiction et réalité avec suffisamment de finesse pour que le lecteur ne puisse deviner là où la frontière a été placée. Un livre pour l'été.

New legislation could impact on scrapping decisions

Will the ratification of the Ballast Water Convention mean a clear out of some of the older tanker tonnage?

It is probably too early to say but a tanker that is say 17 years old when the convention enters into force next year, would in theory have another five years before it need to be retrofitted, depending on its special survey dates under the five year drydocking cycle.

Tankers, which are able to drydock prior to its entry into force will not have to fit a BWTS until their special survey after September, 2017 and are thus likely to continue trading for the time being. However, the focus has to be on ships which are due to drydock after September 2017, and thus will be required to fit BWTS.

Over the first eight months of this year, tanker deliveries amounted to 20 mill dwt, according to Gibson Shipbrokers' figures, which take into account vessels of 25,000 dwt and over, while another 19 mill dwt are due to join the fleet over the remaining four months of 2016. A further 37 mill dwt is scheduled for delivery in 2017.

Last year, shipbuilders received orders for 50 mill dwt of tankers, just shy of the 51 mill dwt seen in the heady days of 2008. Thankfully, for the tanker market, orders placed so far this year amount to a mere 50 (25,000 dwt and above) equivalent to 7 mill dwt and this occurred in a record low newbuilding price environment.

However, Gibson said that it was aware of several owners who are considering placing orders either as an investment opportunity or just part of their fleet renewal programmes. Some newbuilding delivery slippage can be expected, but slippage just means - delayed. So the delivery profile hangs over the tanker market like a very dark cloud, which could remain overhead for some time to come.

Since the start of this year, we have seen a mere 1.4 mill dwt of tanker sales for scrap, which is hardly surprising given the strength of most tanker markets over the first half of 2016 and the poor lightweight values on offer, the shipbroker said.

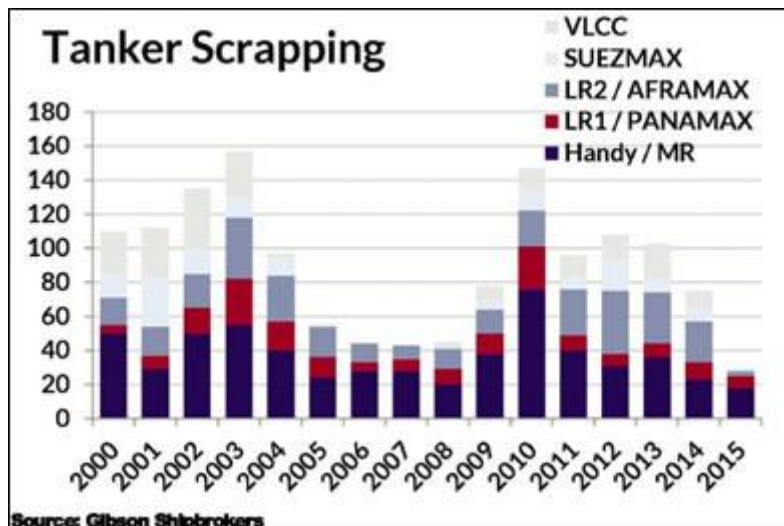
Another recent support for the VLCC sector has been 'operational' storage for both crude and fuel oil, which was as high as 38 units in May but had diminished to 22 by the beginning of September (excluding Iranian storage).

So it is difficult to find many positive things to say about the tanker market in the short term. The BWMC will have an impact on older ships, as many may not be considered viable to retrofit in terms of costs versus age and earnings potential.

In addition, next month the IMO will probably announce the timing of the implementation of the new global sulphur cap for marine fuels. Many 'pundits' believe the global maximum permissible sulphur limit on marine fuel will be 0.5% (lower limits for the ECAs) and implementation will be brought forward to 2020 from 2025.

Both these pieces of legislation will impact on owners in terms of the expenditure required to comply with these regulations, meaning that they will boost the prospects for increased scrapping, similar to the impact of the introduction of double hulls in the 1990's.

Age profile change



Going forward, the current tanker fleet age profile will start to change, with more vessels approaching scrapping age. Today, 85% of the fleet is below 15 years of age, with 62% below 10 years. However, over the next five years, we will see an increasing number of tankers becoming over 10 years old, Gibson said.

By 2020, around 50% of the fleet will still fall below 10 years of age (versus 62%

today); however, the percentage of 11-15 year olds will increase substantially from around 15% currently (depending on the sector) to around 35%.

There will also be a growing number of tankers crossing into the 15-20 and over 20 year age brackets.

Much could depend on the prevailing freight market conditions that coincide with owners having to make investment decisions.

Our projections indicate that tanker earnings could bottom out over the next few years before recovering in the latter stages of the decade, therefore we may see a heavy period of scrapping in 2018/19, Gibson said. If owners believe that there will be a phase out of older, less fuel efficient tonnage, lacking ballast water systems, then it could soon become attractive to invest in replacement tonnage.

Inséré 27/05/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 27/06/17

Euronav, International Seaways in Five-Year FSO Contracts

Antwerp-based tanker owner and operator Euronav has, through a joint venture with International Seaways, signed a contract for five years for the FSO Africa and FSO Asia in direct continuation of the current contractual service.



The contract was signed with North Oil Company (NOC), the future operator of the Al-Shaheen oil field, whose shareholders are Qatar Petroleum Oil & Gas Limited and Total E&P Golfe Limited. Euronav said that the new contracts for these custom-made 3 million barrels capacity units which have been significantly converted and that have been serving the Al-Shaheen field without interruption since 2010 will have a duration of five years starting at the

expiry of the existing contracts with Maersk Oil Qatar. The existing contracts will remain in force until expiry in the third quarter of 2017.

The new contracts are expected over their full duration to generate EBITDA in excess of USD 360 million for the joint ventures. Based on Euronav's 50% ownership in the joint ventures the five year contracts are expected to generate in excess of USD 180 million of EBITDA for the company.

The FSO Africa and FSO Asia floating storage platforms are both high specification and long duration assets with a potential trading life to 2032. In addition, the joint venture with International Seaways will be debt free from July 2017 "*providing further optionality to create value,*" Euronav said.

Inséré 29/05/17 DOSSIER Enlevé 29/06/17

Risk of Propeller Shaft Bearing Damage from Incomplete Propeller Immersion

DNV GL has observed an increasing trend in reported incidents involving aft propeller shaft bearing damages. Most of the damages reportedly have developed within a short period of time, typically a few minutes to an hour, under the respective operating conditions. This technical news reflects what is suspected to be one of the contributory factors to some of these types of damages, namely operation involving incomplete propeller immersion. It is recommended that operators undertake suitable precautions and respective mitigating measures in this regard.

Relevant for ship owners/managers, design offices, shipyards and suppliers.

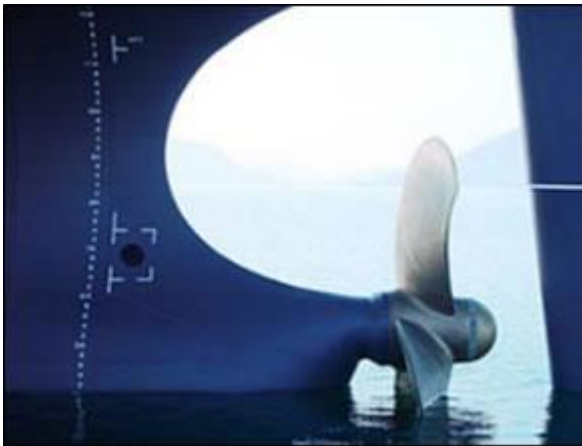
Typical damages observed and their consequences



The observed trend is not specific to a vessel type – rather, it reflects operation of the affected vessels in areas with limitations on the draft of the vessel or loading conditions, without suitable precautionary measures to limit the RPM/power of the engine. Typical damages observed in this regard involve wiping of white-metal-based bearing material in the aft part of the bearing, indicating a complete or partial loss of the hydrodynamic oil film under the reported operating conditions (Figures 1, 2). Physical

contact of the shaft with the bearing material is reflected by an elevated bearing temperature and, in most cases, at an exponential rate of rise. In an isolated case involving extended operation beyond the alarm point (normally 65°C), bearing damage was even observed with a slower rate of temperature rise. The reported damages resulted in expensive and time-consuming repairs. Bearing failure may lead to the risk of total loss or diminishment of main propulsion function capacity and, in some cases, may be detrimental to the propeller shaft in the event of steel-to-steel contact. In the event of long-term operation with incomplete propeller immersion which does not result in an immediate failure, the risk of fatigue-related bearing failures arising out of excessive cyclic loading and associated shear forces on the bearing will co-exist.

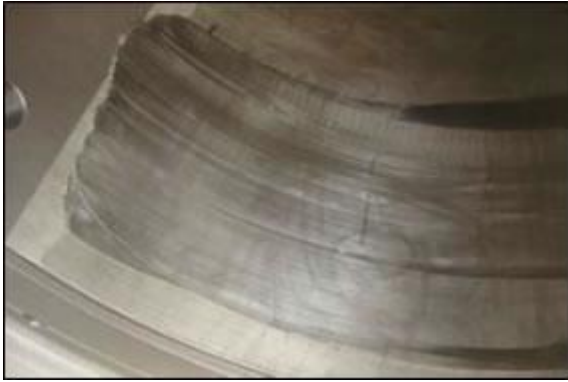
Typical design consideration – complete propeller immersion



Design criteria regulated by applicable DNV GL rules cover complete propeller immersion. Design margins also cater for some eccentric propeller loading, for instance, due to an inhomogeneous wake field and/or operation with the propeller blade tips in close vicinity of the water surface. The shaft alignment philosophy incorporates an acceptable distribution of loading on the shaft bearings while taking into consideration the forces and associated bending moments induced by the propeller during operation. The propeller weight and hydrodynamic forces influences

the angular misalignment of the shaft in way of the aft bearing (relative slope) and, subsequently, the shaft-bearing contact area. Hydrodynamic lubrication conditions are predominantly influenced by the RPM, diameter of the shaft, viscosity of the oil, the net effective contact area of the shaft in way of the bearing and the bearing load. Contact area also regulates the local surface pressure applied on the bearing.

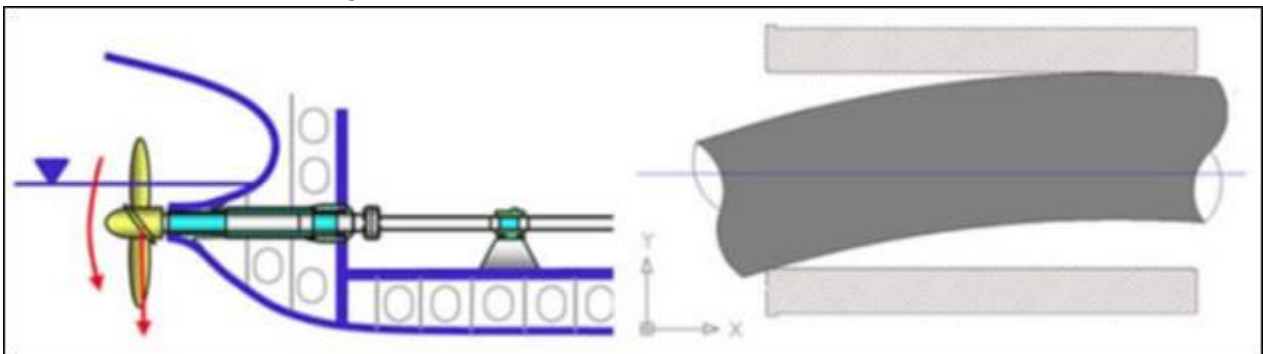
Exceptional operating condition – incomplete propeller immersion



Operation with incomplete propeller immersion may induce an excessive eccentric thrust on the propeller and, consequently, a downward bending moment on the shaft. This may result in exaggerated localized loads (edge loading) and surface pressure on the aft bearing arising out of an increased relative slope and reduced bearing contact area. Localized bearing loads acting on a diminished contact area, not catered for in the design criteria, lead to total or partial loss of an

effective hydrodynamic oil film of minimum thickness. Hence, the risk of prospective consequential bearing damage co-exists under exceptional operating conditions with incomplete propeller immersion. The additional bending moment generated is a function of the degree of lack of propeller immersion, RPM and the power. Elaborating this further, the bending moment is proportional to the thrust force, which is proportional to the square of the RPM. Consequently, increasing RPM introduces an exponential degree of risk in a partially submerged propeller condition.

Recommendations to operators



Operators are recommended to undertake suitable precautions during operation to ensure complete propeller immersion.

This may typically be achieved by a combination of:

- Suitable means of information in the on-board operating procedures

- Promoting increased awareness of the risk involved

- Defining precautionary measures under exceptional conditions

If exceptional operating conditions are unavoidable, e.g. reduced sea depth, light conditions to enter a dry dock or ballast exchange at sea etc., it would be prudent to carry out satisfactory design/risk assessment and the respective mitigating measures.

Such measures may include:

- Lower RPM/power

- Limited steering angles

- The use of tugs

Other risks arising out of similar operating conditions, e.g. change in torsional vibration characteristics, also need to be managed, but are not included in this technical news.

Une tactique navale héritée de l'Ancien Régime

PAR RAYMOND PEZAN

L'historien de la Marine René Maine posait naguère, à propos de la tactique navale des flottes impériales, une question essentielle : "Renverse-t-on en un jour cent cinquante ans de nonchalance et de mauvaises habitudes ? " La réponse, bien entendu ne pouvait être que négative. Ce qui frappe le plus, quand on étudie cette époque, comme celle qui l'a précédée d'ailleurs, c'est la grande paresse d'esprit de nos amiraux. En ce sens, comme le souligne Raymond Pesan, dans cette étude, dont le caractère technique permet de bien comprendre la guerre sur mer au temps de Napoléon, le grand malheur de l'Empereur est de n'avoir pas eu pour le servir un marin de la trempe d'un Suffren. Lui seul, le grand bailli de l'ordre de Malte, avait compris que le premier ennemi qu'il fallait vaincre sur les flots, c'était l'esprit de routine. Combattre de près et surtout tenir, à n'importe quel prix, la fameuse "ligne de bataille "restait pour tous les autres chefs de mer, quels que soient leur esprit de sacrifice et leur réel sens de la mer, une règle absolue. Face à un chef aussi imaginaire et aussi audacieux que Nelson, il va en coûter à la France une des plus grandes défaites de son histoire dont le nom seul va sonner comme un glas à travers les siècles : Trafalgar. La raison de ce drame, on peut la trouver, noir sur blanc, dans la tristement célèbre Tactique navale de l'an IX qui ne faisait que reprendre, sans l'améliorer, celle de 1765. Autres régimes... mêmes erreurs.

Au temps de Napoléon Ier, héritier en cela de ce que l'Ancien Régime avait de plus étroitement conservateur, notre tactique navale était toujours régie par l'Instruction de 1765, qui en donne cette définition : « C'est l'art de ranger les vaisseaux et de les instruire des évolutions et passages d'un ordre à un autre ». Elle connaît deux ordres, l'ordre de marche et l'ordre de bataille, adopté pour le combat. Il ne comporte qu'une unique forme, celle de la sacro-sainte ligne de file.

Après être passée de l'ordre de marche à l'ordre de bataille, l'armée n'avait plus qu'à exécuter les évolutions ordonnées par le commandant en chef, évolutions qui faisaient adopter un nouveau cap, serrer le vent, changer les amures, opérer un retournement, sans que fût modifiée la bonne ordonnance de la ligne de file. « Chaque vaisseau, dit cette Instruction, doit plutôt se laisser aborder que de laisser l'ennemi pénétrer dans la ligne... Aucun ne devra quitter son poste, à moins d'être désarmé... Aucun ne doit rompre la ligne ou poursuivre l'adversaire si le général (terme par lequel on désignait habituellement le commandant en chef) n'en a pas fait le signal. »

Des combats sans imagination

Autrement dit, aucune initiative, en fonction des circonstances du combat, n'était laissée aux chefs de division et aux commandants de bâtiment. Une seule préoccupation pour eux : sauvegarder, en agissant sur la voile et sur la barre, la parfaite ordonnance de la ligne de file, et bien exécuter, en se conformant aux explications données par la Tactique, les évolutions ordonnées.

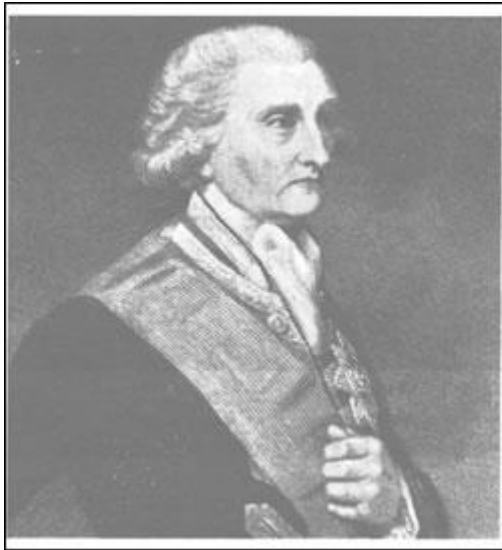
La tactique devint la « science des signaux », et la bataille une sorte de jeu où tout le souci des amiraux était de respecter les règles de l'art, beaucoup plus que de réduire l'ennemi.

C'est-ce qu'exprimait si bien un certain secrétaire d'État à la Marine, Maurepas, quand il lançait cette boutade : « Savez-vous ce qu'est un combat naval ? On manœuvre, on se rencontre, on se tire des coups de canon, puis chacune des deux armées se retire, et la mer n'en reste pas moins salée ! »

Remarquons que ce manque d'imagination qui ne conduisait qu'à une unique formation pour le combat, la ligne de file, n'était pas l'apanage de la marine française. Il existait également chez les Anglais, mais, chez eux, quelques « révolutionnaires » allaient préconiser de nouvelles méthodes.

Guichen et Rodney

C'est l'application de cette théorie routinière qui présida à la plupart des grands engagements de la guerre d'Amérique.



Lord Rodney, un « révolutionnaire » qui allait tenter de mettre des idées neuves au service de la Navy, mais qui ne sera pas toujours compris. (Musée de la Marine)

Le 17 avril 1780, Guichen, avec vingt-trois vaisseaux, affronte

Rodney, qui en a vingt et un. De 7 h du matin à midi, les deux flottes manœuvrent parallèlement, chacune guettant les mouvements de l'autre. A midi, Rodney signale de laisser porter pour accabler l'arrière-garde de Guichen, que celui-ci, sous le vent, n'aurait pas pu secourir. Mais ses capitaines ne comprennent pas les intentions de leur amiral et attaquent non pas les vaisseaux de l'arrière-garde, mais les vaisseaux occupant le même rang qu'eux dans la ligne adverse. A 4 h de l'après-midi, les deux flottes se séparent sans qu'aucune n'ait

enlevé la décision. Rodney, qui avait voulu changer la méthode habituelle, avait manqué sa manœuvre, faute de la compréhension de ses subordonnés.

Le 1^{er} mai 1780, les deux adversaires se retrouvent face à face.

Quatre fois de suite les deux armées, naviguant aux mêmes amures, en changeant en même temps, restent à longue portée de canon l'une de l'autre, et se retirent à la nuit sans qu'aucune n'ait pris la moindre supériorité sur l'autre. Sans doute Rodney, averti par l'expérience précédente, ne voulut-il pas renouveler sa tentative malheureuse du mois précédent.

Le 19 mai, nouvelle rencontre des mêmes. A la suite d'un certain désordre dans sa ligne, Guichen, craignant de voir Rodney renouveler sur son avant-garde la manœuvre avortée du 17 avril sur son arrière-garde, s'écarte volontairement pour refermer sa ligne de bataille avant de se présenter de nouveau au combat. Une fois encore, il n'y avait ni vainqueur, ni vaincu.

Les Saintes

Rodney avait sans doute eu le temps d'inculquer à ses capitaines l'avantage de sa méthode quand s'engage, le 12 avril 1782, la bataille des Saintes, entre lui-même, avec trente-sept vaisseaux, et de Grasse, qui en a trente. A 8 h du matin les deux lignes défilent à contre-bord l'une de l'autre. Une saute de vent met le désordre dans la ligne française, créant un premier créneau dans lequel Rodney se précipite, puis un deuxième, dont profite son

second, Hood. En peu de temps les Français sont divisés en trois tronçons, la majorité des Anglais au vent, donc pouvant se porter facilement au point qu'ils veulent.

Les amiraux en sous-ordre commandant notre arrière-garde et notre avant-garde, habitués à n'agir qu'au reçu des ordres que de Grasse ne peut plus leur transmettre dans la fumée de la bataille, se retirent.

Seul, Suffren

Un seul amiral français sentit l'avantage que l'on pouvait tirer d'une méthode de combat autre que la ligne de file : ce fut Suffren.

Le bailli de Suffren, au cours de multiples engagements, s'était formé tout seul, et, par l'expérience et la réflexion, était arrivé à se faire une opinion contrastant avec les théories de l'époque : le principal objectif devait être la destruction des forces ennemies. Il fallait donc une bataille d'écrasement. Dans ce but, il voulait concentrer le plus de feu possible sur un point de la ligne adverse, le reste de cette ligne étant maintenu hors d'état de secourir les navires attaqués.

Au cours de ses admirables campagnes de 1782-1783 aux Indes, il appliqua ses procédés de combat, mais ses capitaines n'avaient pas compris le génie de Suffren et le secondèrent mal. Aussi la victoire décisive lui échappa-t-elle plusieurs fois (combats de Sadras, de Trincomale), bien qu'il eût, avant chaque engagement, communiqué son plan à ses subordonnés... et Suffren n'eut pas de successeur en la matière!

Aboukir

Au combat du 13 prairial (1^{er} juin 1794), la seule bataille ayant opposé des flottes nombreuses, avant Trafalgar, pendant les guerres de la Révolution (nous passons volontairement sous silence la bataille d'Aboukir où la flotte française resta mouillée), nous voyons l'amiral Villaret-de-Joyeuse, avec vingt-six vaisseaux affronter les vingt-huit de l'amiral Howe.

Les Français ont-ils su profiter de l'expérience des années précédentes ? Nullement ! Au début du combat, les deux flottes sont parallèles, aux mêmes amures, au plus près, les Anglais au vent. Puis la ligne britannique éclate en quatre colonnes qui viennent, brusquement, vent arrière, couper notre ligne. A bord des Français, tout était prêt pour recevoir l'ennemi par bâbord. D'où une confusion terrible quand certains vaisseaux passèrent à tribord, dont les batteries n'étaient pas armées. Bref, un beau massacre qui nous coûta cher!

On ne peut pas dire que cette nouvelle tactique des Anglais était le fait des jeunes amiraux, les anciens restant fidèles aux errements de leurs jeunes années, car l'amiral Howe dirigea « sa » bataille affalé dans un fauteuil sur la dunette de la Princesse-Charlotte, perclus de rhumatismes et courbé sous ses soixante-huit années d'âge et cinquante-cinq de service à la mer.

Villaret-de-Joyeuse, qui n'avait pas quarante-quatre ans, aurait dû être plus apte à bénéficier des leçons de la guerre d'Amérique! Mais il aurait été bien en peine pour former ses capitaines à une nouvelle forme de combat : le « Grand Corps » avait été complètement démantelé par l'émigration et l'épuration, et les vaisseaux, en majorité, étaient commandés par des officiers au commerce n'ayant jamais navigué dans une formation serrée. Les amiraux eux-mêmes n'avaient pas d'expérience : Villaret-de-Joyeuse en tête, ils étaient encore lieutenants de vaisseau trois ans auparavant !

Un amiral sur une frégate Des modifications, certes, avaient été apportées à la Tactique de 1765. Parmi celles-ci, nous notons en particulier l'autorisation donnée aux officiers généraux d'exercer leur commandement à partir d'une frégate. Le vaisseau portant l'amiral

ne devant pas quitter la ligne, l'amiral pouvait se porter où il jugeait sa présence la plus utile sans créer un vide dans la ligne de bataille, le crime impardonnable par excellence. Une telle autorisation était valable principalement pour le combat, mais, lors de la malheureuse expédition d'Irlande en 1796-1797, l'amiral Morard de Galle, commandant en chef, hissa sa marque sur la frégate Fraternité dès l'appareillage de Brest. De la même façon, l'amiral Collingwood, à Trafalgar, forcé de quitter son vaisseau désarmé, pouvant transporter sa marque sur n'importe quel vaisseau de son escadre, préférera passer sur une frégate.

Revue, complétée, corrigée, la Tactique de 1765 devint la Tactique navale de l'an IX.

La tactique navale de l'an IX

Cette nouvelle tactique diffère-t-elle profondément de la précédente ? Nous ne le pensons pas. En l'an IX (1801-1802), il continue à n'être prévu qu'une seule formation pour se présenter au combat, la ligne de file, dont il importe de maintenir la parfaite ordonnance, et qui, si elle constitue un bon dispositif défensif, n'est nullement offensive.

Le document comporte en tête dix pages d'instructions diverses relatives aux deux ordres de marche et de bataille.

L'ordre de marche ne prévoit que la formation sur trois colonnes, celle du centre, dans laquelle se trouve le commandant en chef, étant la base de la formation, par rapport à laquelle se placent les colonnes de droite et de gauche, les têtes des trois colonnes devant se maintenir sur une même perpendiculaire à la route de l'ensemble de l'armée. Les autres bâtiments doivent se maintenir exactement « dans les eaux » du matelot d'avant, à une distance, fixée par l'amiral, qui n'est jamais supérieure à une encablure et demie.

Vu la diversité des qualités nautiques des vaisseaux, lorsque l'amiral signale la voilure qu'il adopte, c'est à chaque commandant qu'il appartient de régler la sienne pour avoir la même marche que le commandant en chef. Ce choix doit être rapide pour éviter aux uns de se couvrir de voiles pour rattraper un retard, aux autres de sortir de la ligne, pour devoir y rentrer par une manœuvre parfois délicate, en cas de marche trop forte.

On passe de l'ordre de marche à l'ordre de bataille « pour mettre tous les vaisseaux en position de combattre à la fois et de se soutenir réciproquement ». La manœuvre à exécuter par chacun est décrite dans le libellé du signal correspondant et dans la Tactique suivant la direction du vent et les positions initiale et finale.

Si un vaisseau voit son matelot d'avant quitter son poste et s'éloigner du feu, il ne doit pas le suivre et doit au contraire s'efforcer de combler le créneau ainsi ouvert pour que l'ennemi n'en profite pas pour traverser la ligne. Le vaisseau précédant celui qui quitte son poste peut aider à combler le vide créé en se laissant légèrement culer (manœuvre qui nous semble bien dangereuse pour les deux vaisseaux et risque de se terminer par un abordage!).

Les quelques directives suivantes laissent une certaine initiative aux commandants de bâtiments : à la fin d'un engagement, si l'amiral n'a pas ordonné quelque mouvement, les vaisseaux ayant le moins souffert doivent diriger leurs efforts sur les vaisseaux ennemis encore en état de prendre la fuite ou de se rallier pour prononcer un retour offensif. Ils doivent également porter secours à ceux qui ne peuvent plus manœuvrer, soit pour les protéger contre de nouvelles attaques, soit pour les sortir du champ de bataille, mais ces missions d'assistance sont de deuxième urgence par rapport à la poursuite de l'ennemi.

Nul ne peut se dispenser de combattre

Le langage grandiloquent de l'époque se retrouve dans les quelques lignes suivantes : « Sauf impossibilité de rester au feu, aucun commandant ne peut, sans se couvrir d'opprobre

et encourir la peine de mort, se dispenser de combattre tant que l'amiral n'a pas ordonné de cesser le feu. Les commandants tombés aux mains de l'ennemi savent qu'ils n'y seraient pas restés si des vaisseaux de leur ligne, encore capables de combattre, avaient tenté de les dégager en attirant sur eux une partie des forces ennemies au lieu de se retirer prématurément. »

Puis le document consacre quelques pages à des réflexions au sujet de l'exécution des mouvements « tout-à-la-fois », citant quelques erreurs à ne pas commettre parce que causes possibles d'avaries, et rappelant que tout mouvement risque, en cas de mauvaise exécution de la part d'un ou plusieurs bâtiments, de jeter le désordre dans la ligne, soit qu'elle s'étire trop et laisse des créneaux, soit qu'elle se resserre trop et force certains à en sortir, donc, peut-être, à tomber sous le vent sans pouvoir remonter.

Mais les évolutions par des mouvements successifs, ou « par la contre-marche », ne sont l'objet d'aucune recommandation particulière, silence qui nous étonne car le risque nous semble tout aussi grand de sortir de la ligne si ce mouvement n'est pas exécuté par chacun au point précis où le chef de file a exécuté le sien.

Suit l'énoncé de certains règlements, relatifs en plus grand nombre au service général qu'au combat, qui n'est guère évoqué qu'au sujet des frégates : celles-ci, en vue de l'ennemi, doivent avoir constamment leurs grelins disposés pour passer la remorque à tel bâtiment désigné (ce qui semble limiter les initiatives des commandants de frégates, qui doivent attendre cet ordre).

Les cent quatre-vingt-douze pages suivantes énoncent, avec diverses explications pour chacun, tous les signaux et leur procédure d'emploi (répétition, etc.).

Évolutions et signaux

Enfin les vingt-huit dernières pages constituent la tactique navale proprement dite. Nous y trouvons la description de diverses évolutions, et, en particulier, de la manœuvre, ordonnée par le signal numéro deux cent quarante-quatre, baptisée : « Traverser ou couper la ligne ennemie » (enfin une manœuvre offensive!). Mais les considérations qui l'accompagnent ne doivent pas inciter les amiraux à l'exécuter... : « C'est une manœuvre très délicate et hardie, qui ne peut être entreprise que par un général consommé dans le métier, et qui a sous ses ordres une armée très exercée et leste dans ses mouvements. Le général doit avoir un coup d'œil juste et exercé pour saisir les à-propos, prévoir les suites de telles manœuvres et être toujours plein de son objet pour parer à tous événements. »

Les signaux de jour sont faits au moyen de vingt pavillons, n'utilisant que quatre couleurs, de quatre guidons et de six flammes, dont les dimensions doivent permettre de les voir de loin : les pavillons ont six mètres de guindant sur quatre de battant, les guidons neuf mètres sur trois et les flammes deux mètres sur quatorze. Mais le moindre mauvais temps, la fumée du combat, rendent rapidement ces signaux invisibles, et ils doivent être répétés tout le long de la ligne par des frégates, dites « répétitrices ». Si, en effet, nous supposons une ligne de vingt-cinq vaisseaux de soixante-quatorze se tenant à une encablure l'un de l'autre, on arrive à une longueur totale de six mille mètres environ, c'est-à-dire que l'amiral, supposé au milieu, se trouve à trois mille mètres du serre-file et du vaisseau de tête, la visibilité pouvant tomber à quelques mètres dans la fumée.

Les signaux de nuit se font par des fanaux, des fusées et des coups de canon (audibles à six milles par temps calme).

Enfin les signaux de brume se font au canon.

Le service de l'artillerie

Sauf dans le cas du combat à l'abordage, l'artillerie est l'arme par excellence du vaisseau. Il nous semble intéressant de parler de son utilisation à l'occasion de cette étude sur la tactique.

Prenons pour exemple le Bucentaure, le vaisseau monté par l'amiral Villeneuve à Trafalgar. C'était un « deux ponts » portant trente canons de 36 dans sa batterie basse, trente-deux de 24 dans sa batterie haute, et dix-huit de 12 sur les ponts et gaillards (les calibres ci-dessus désignent le poids du boulet en livres).

On ne pouvait armer que la moitié de l'artillerie à la fois, « une bordée ». Comme l'armement d'un canon de 36 nécessitait quinze hommes, celui d'un canon de 24 treize hommes et celui d'un canon de 12 neuf hommes, nous voyons que l'armement d'une bordée d'artillerie nécessitait six cent soixante-seize hommes, soit près de quatre-vingt pour cent de l'équipage total (huit cent cinquante-six hommes). Encore faut-il ajouter aux armements ci-dessus le personnel assurant le transport des poudres et des boulets de la sainte-Barbe aux canons. Chaque gradé canonnier assurait la surveillance de trois ou quatre pièces voisines, et l'ensemble de la batterie était commandé par un officier.

La manœuvre d'une pièce était une opération compliquée : en la supposant immobilisée et arrimée à son « poste de mer », le chef de pièce devait dotiner treize commandements successifs, entraînant chacun une opération bien déterminée, avant le départ du premier boulet, tandis que, pour les boulets suivants, dix commandements suffisaient.

Quelle était la cadence de tir ? En 1806, un officier anglais prisonnier à bord du vaisseau le Marengo au moment du combat au cours duquel il dut amener, ne cacha pas son admiration pour les canonnières français, qui tiraient à la cadence de deux coups en cinq minutes.

Comment s'effectuait le pointage ? Le chef de pièce l'assurait en personne. En direction d'abord, il amenait la ligne de mire, déterminée par les parties supérieures du renfort de culasse et du bourrelet de bouche, dans la direction du point à viser choisi, et faisait immobiliser la pièce latéralement dans cette position. Pour le pointage en hauteur, il devait apprécier la distance du but. Trois cas pouvaient se présenter (1) : Distance appréciée : deux cents toises (2) (distance dite « du but en blanc ») : le chef de pièce faisait immobiliser la pièce dans une position déterminée par un repère prévu à la construction, et le feu était mis au moment où le pont était horizontal, « moment que le chef de pièce apprécie avec précision par le simple contact de son pied nu avec le pont ». Distance supérieure à deux cents toises : il fallait élever le canon en utilisant des cales graduées en fonction de la distance, immobiliser la pièce dans cette position, puis opérer comme ci-dessus.

Distance inférieure à deux cents toises : il fallait au contraire abaisser le canon par le même procédé que plus haut.

Mais ces opérations ne tenaient pas compte d'une gêne permanente due fréquemment au vent. Un axiromètre placé dans la batterie indiquait la valeur de cette gêne. Des cales supplémentaires, graduées, permettaient d'augmenter ou diminuer l'inclinaison de la pièce de cette valeur. Il n'était pas tenu compte des mouvements plus ou moins désordonnés dus à la mer.

Le combat des canonnières

De divers documents du début du XIXe siècle, nous tirons quelques remarques relatives au combat.

Combat à distance :

Il est illusoire d'ouvrir le feu à une distance dépassant huit cents toises, car « la force du boulet est alors fort diminuée, et il est peu capable de produire ces grands effets qui épouvantent l'ennemi ». De plus, il est admis qu'à une aussi grande distance le meilleur

chef de pièce ne pourra pas placer au but plus de un boulet sur vingt au maximum, en sorte qu'il y a alors un important gaspillage de munitions.

A six cents toises, il est recommandé encore « de ne pas tirer vivement », ce qui signifie qu'il faut soigner particulièrement le pointage et le rectifier si nécessaire. Mais les coups restent « incertains et peu meurtriers ».

Le tir devient efficace à trois cents toises, d'une part parce que la distance est faible, d'autre part parce que les coups « courts » ricochent sur la mer et vont cependant au but après une sorte de deuxième trajectoire.

Le tir peut prendre trois formes :

Tir « à démâter » : les avaries les plus graves dans la mâture sont relatives aux bas-mâts. Aussi, pour un tel tir, est-il recommandé de viser un peu en-dessous des hunes. On saccage ainsi, en même temps que le bas-mât, les points de fixation des mâts de hune.

Tir « à couler bas » : Un tel tir a pour objectif de créer des voies d'eau en transperçant la coque à la flottaison. En fait, c'est un problème difficile car les coups tombant « court » ricochent et frappent l'ennemi, après ricochet, bien au-dessus de la flottaison. On ne peut guère espérer que trouer, par des coups directs, la partie de la coque située juste au-dessus de la flottaison. Si l'ennemi est soumis au roulis, il embarque de l'eau à chaque oscillation du navire, donc insuffisamment pour s'alourdir au point de couler. C'est ce qui explique que, même dans les engagements les plus meurtriers, il y a peu de vaisseaux envoyés par le fond (sauf cas d'explosion des magasins à poudre).

Tir « à l'horizon » ou « en plein bois » : Son but est de désagréger la coque en n'importe quel point. En atteignant le bordé ennemi en des points très rapprochés, on peut créer dans celui-ci une ouverture béante pouvant relier deux ou plusieurs sabords voisins. Les chefs de pièce s'efforcent également de placer des boulets dans un sabord, ce qui démonte le canon placé derrière celui-ci, et, souvent, en tue l'armement. Les Français pratiquaient surtout le tir « à démâter », les Anglais le tir « en plein bois ».

Le vent, allié ou ennemi

Le combat, suivant que l'on est au vent ou sous le vent, présente des avantages et des inconvénients que le commandant devra peser si sa position ne lui est pas imposée par d'autres circonstances.

Combat au vent : Il est alors plus aisé de passer à l'abordage quand le moment devient favorable.

Si le vent est frais, la flottaison est moins exposée aux boulets et, dans les batteries aussi bien que sur la dunette, on est moins incommodé par la fumée. Mais, si le combat devient défavorable, il n'est pas facile de s'en éloigner.

On est plus exposé sur les gaillards à cause de la bande prise par le bâtiment, et, si l'on démâte, les voiles, en tombant sous le vent, masquent les batteries.

Enfin, on se sert difficilement de la batterie basse pour peu que le vent soit frais, et le service des canons est lent parce que, après recul, ils retournent au sabord.

Combat sous le vent : On peut plus facilement faire retraite, mais on est davantage incommodé par la fumée, qui vous dérobe l'ennemi, et plus exposé aux flammèches incandescentes retombant à bord. La flottaison, plus élevée au-dessus de l'eau, est plus exposée aux boulets, et, si le vent est frais, on peut difficilement pointer « en plein bois » ou « à couler bas » à cause de la bande.

Combat à l'abordage

C'est une forme de combat convenant à l'impétuosité du marin français.

Lorsque, par un feu nourri d'artillerie et de mousqueterie, on a fait évacuer les gaillards de l'ennemi, on ne devra pas hésiter à manœuvrer pour aborder. Le succès de cette manœuvre dépendra toujours du bon jugement, du sang-froid et de l'habileté du commandant. Pour avoir promptement l'équipage sur le pont, les panneaux devront être disposés pour le passage des hommes. On y placera des échelles en corde en arrière de celles en bois pour remplacer celles-ci si elles étaient emportées par les boulets. Ces échelles seront ployées et relevées en-dessous des ponts et devront pouvoir être facilement mises en place lorsqu'on voudra en faire usage. Les diverses positions à prendre pour aborder sont, dans l'ordre de préférence, les suivantes :

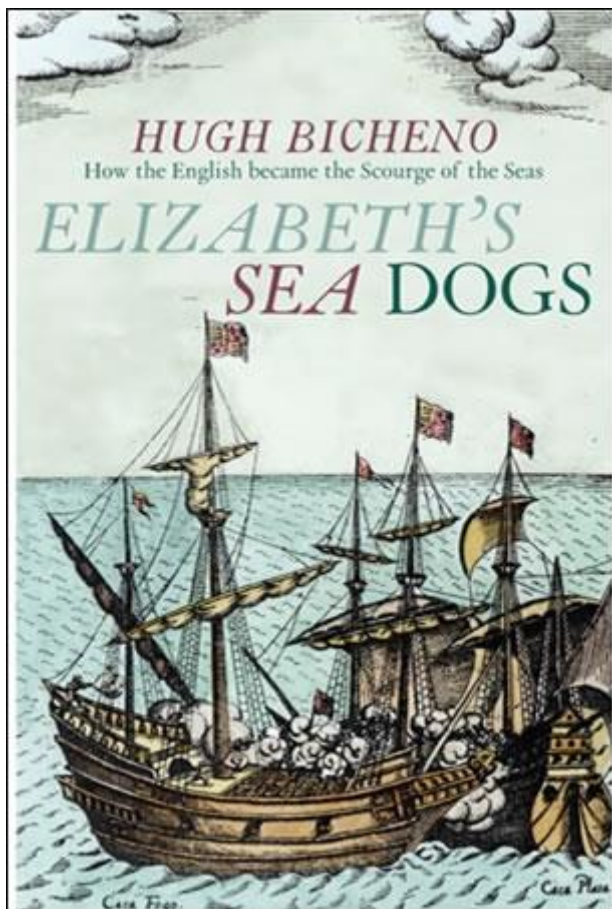
- La joue, au vent ou sous le vent, en plaçant le beaupré de l'abordé dans les haubans de misaine de l'abordeur;
- La hanche, mais cette position est plus meurtrière, l'arrière étant plus garni d'artillerie que l'avant. L'artillerie de l'abordeur, d'autre part, ne peut soutenir l'assaut, n'étant pas battante;
- De long en long, mais cette position est difficile par suite du rentré des bordés, qui rend très incommode le passage d'un navire à l'autre. D'autre part, l'abordeur est exposé à toute l'artillerie de l'abordé; la réciproque, certes, est aussi vraie, mais les batteries de l'abordeur sont dégarnies, leur personnel fournissant les équipes d'assaut.

Raymond PEZAN

(1) Un premier dispositif, ancêtre de nos actuels appareils de hausse, est apparu pour la première fois, sur des bâtiments américains, en 1812. Dans la marine française, cet appareil est cité comme une nouveauté en essai dans un ouvrage de 1836.
(2) La toise vaut, en mètres : 1,949 m.

Inséré 02/06/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 02/07/17

Elizabeth`s Sea Dogs



Elizabeth's Sea Dogs investigates the rise and fall of a unique group of adventurers - men like Francis Drake, John Hawkins, Martin Frobisher and Walter Raleigh. They sailed, fought, looted and whored their way across the globe; in the process, they established a lasting British presence in the Americas, defeated the Spanish Armada, and made Queen Elizabeth I very wealthy, if seldom grateful.

Author: Hugh Bicheno

ISBN: 9781844862146

Publisher: Conway Books

Inséré 02/06/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 02/07/17

London P&I Club warns of dangers arising from carriage of Indonesian coal

The London P&I Club has issued a warning about continued problems associated with the carriage of Indonesian thermal or 'steam' coal, following a number of recent incidents involving owners and charterers.

Indonesian coal has a propensity to self-heat and/or emit methane. If uncontrolled, self-heating can lead to serious cargo fires, and an accumulation of methane can explode. The IMSBC Code states that coal with such characteristics should not be loaded if the temperature of the cargo exceeds 55°C, and that the atmosphere in the holds is monitored at least daily on passage. The oxidation process that can lead to self-heating can be detected by checking the hold atmosphere for rising levels of carbon monoxide (CO) and falling oxygen (O₂) levels. Methane levels can be measured directly. The IMSBC Code recommends that the ship carries a means of measuring cargo temperature, and requires that the ship is fitted with gas sampling ports (normally on the side of the hatchcovers), and carries an instrument capable of measuring O₂, CO and methane. Cases recently reported to the club have highlighted the need for thermometers and gas sampling equipment to be regularly serviced and calibrated in accordance with the manufacturer's

instructions. In one case in which the club was acting for charterers, the club-appointed surveyor arrived on board more than a week after the commencement of loading, only to find that a dispute over safety to load had in part been based on readings from equipment which did not have a valid calibration certificate. London Club Loss Prevention Manager, Carl Durow, says, "Care should be exercised in interpreting methane measurements carried out in the low O2 concentrations often found in unventilated cargo holds. Typically, manufacturers advise that methane readings will be meaningless if the O2 level falls below 10 per cent. But the club has seen evidence of ships' staff relying on methane readings even when O2 levels have fallen to negligible levels (one per cent or less). "In order to obtain meaningful information, measurements should be made via an approved sample point. The club has seen samples drawn through hold access hatches, which undermines the reliability of the measurements. "The atmosphere in the space above the cargo should be regularly monitored – and this may mean that measurements continue after arrival at the discharge port, particularly when discharge is slow. The club has seen problems with both self-heating and methane release worsening markedly during interrupted unloading."

Inséré 04/06/17 DOSSIER Enlevé 04/07/17

Culture, Competence and Certification in Crew Training

In this article, Capt Pradeep Chawla of Anglo-Eastern discusses the role of certificates of competency in safety training, the relationship between STCW competency standards and industry expectations, as well as the role of shipboard and organisational culture in the prevention of accidents

We all know that the reason for doing safety training is to prevent harm to people, environment, property and to prevent loss of profits.



The regulatory framework is fairly well established. We have the STCW convention; based on which each country is expected to make their national training standards. We have a 'white list' of countries who have been judged by IMO appointed 'competent persons' to have met the requirements of complying with STCW.

Each country has a system of quality assurance for their

training institutions. To assist the teachers around the world and to achieve similar training standards worldwide, IMO publishes Model Courses for various subjects. The regulatory framework has also given powers to port states to verify that the seafarers visiting their ports are competent.

It is a framework that the maritime industry should be proud of, as there are few industries that have internationally agreed standards of competence. Just compare worker safety in the USA and Bangladesh.

In theory, all seafarers who have obtained their certification from any whitelisted country are competent to operate a ship. So, why are we discussing safety training in so many 'manning and training' conferences?

I guess it's because accidents continue to happen – and while the total accidents in the maritime industry have significantly reduced in the past 30 years, we all want to reach a goal of zero injuries, zero pollution and zero losses to property or profits.

In order to continuously improve, we then have to question whether the certificate of competency is a guarantee of competence and is sufficient to prevent accidents.

Any 'insider' in the maritime manning and training industry will agree that the certificate of competency is not enough.

The reasons are simple. While the efforts by IMO are well intentioned and commendable, the reality is that the training standards in different countries are not the same. The reasons for the variance are many:

- No government or shipowner support for training institutions
- A big differential in teachers' salaries and shipboard salaries
- A disconnect between shipping companies and colleges
- Poor markets and many shipowner's expecting someone other than themselves to pay for training

A detailed analysis of the STCW competences will also reveal that STCW mainly focusses on knowledge and skill required for the competence. Shipowners and ship managers complain that the maritime education and training institutes do not teach the 'practical' aspects of the job i.e. it's not particularly 'hands-on'.

The reason for this difference is that, while educators do their best to ensure that the seafarer is taught the knowledge and skills for the STCW competence, what the industry is looking for is the ability to do the job successfully and efficiently to prevent an accident. The industry is looking for competence in the workplace.

Competence

Competence, as expected by the industry, consists of knowledge, skill and attitude. A college can teach knowledge and skills, but the attitude of the seafarer while doing a task is affected by various factors. And in the case of an accident, the industry quite often alleges that the seafarer was somehow 'incompetent'.

PSC and charterers' inspections like SIRE / CDI attempt to check competence during their visits. Generally, judgment of competence is left to the company; who in turn rely on the Master, Chief Engineer and the ship superintendent to comment on each seafarer in the 'Appraisal Systems'.

The industry is slowly moving from appraisal systems towards a more structured 'Competency Management System', which basically consists of defining critical competencies for each rank and laying down the guidelines and assessment method for each competency. Usually, the assessment is carried out by the Master and Chief Engineer by observing the seafarer performing the task on board.

At this stage very few companies in the industry have implemented a formal Competency Management System.

There have been attempts to sell CMS as a 'product' but this did not get much of a 'buy in' from the industry. The reasons for this included the administrative burden involved, the

lack of visible and tangible commercial benefits, and the lack of willingness to accept the expected costs.

Intertanko is now working on a revised version of its 'TOTS' competency standards and hopefully the industry (including charterers) will support it.

Would a formal competency management system improve performance and prevent accidents? I believe it will bring about some improvements if companies believe in it and make genuine efforts to judge the competencies objectively.

One may argue that, as seen at times in cadet record books, Masters and Chief engineers may sign off a seafarer as being competent in the workplace without adequate and strict verification. But what about accidents that happen on ships manned by 'competent crew'?

Safety Culture

After an accident, investigations by flag / port states often criticise the company for a lack of 'safety culture' on board. This is often alleged if the knowledge or the experience of the seafarer is not being doubted.

What exactly is this 'Safety Culture'? There is no internationally agreed definition for 'Safety Culture' in the maritime industry or in other industries. Various definitions are used in different countries and within one country.

For the maritime industry, perhaps one appropriate one is the UK HSE definition, which states:

The safety culture of an organization is the product of individual and group values, attitudes, perceptions, competencies, and patterns of behaviour that determine the commitment to, and the style and proficiency of, an organization's health and safety management. Organizations with a positive safety culture are characterised by communications founded on mutual trust, by shared perceptions of the importance of safety and by confidence in the efficacy of preventive measures.

Not exactly an easy one to get common understanding among 1.5 million seafarers!

Safety culture on board a ship is more complex than in other industries because there is a change of team (crew) members on board on a continuous basis. One of the four management level officers could be changing every month.

If we consider that there may be a multinational crew on board, the complexity of the safety culture increases dramatically considering language, communication barriers and other differences amongst the nationalities employed. The ship-port interface is also global, unlike land based organizations.

Safety culture on board is therefore like a constantly changing cloud. This cloud is very easily affected by the instructions and directions given by the office. So if safety training has to be effective in preventing accidents, the role of the organizational culture must be clearly understood and accepted.

Accidents in general are not caused due to lack of knowledge or lack of skill. If you read the investigation reports, in most major accidents the crew was competent and were experienced – for example EXXON Valdez, Braer, Maersk Svendborg, etc. Accident reports will often identify issues like complacency, lack of motivation, taking shortcuts and other issues.

The underlying reasons for these human factors are often to be found in the organizational culture. The 'Safety Culture' on board is a subset of the organizational culture.

Consider this model of human performance (table below) based on my ideas, after spending over 40 years in the industry, and let us discuss a few of its examples.

Pay & Benefits: Due to shortage of officers, a new Master is taken by the company at a higher wage than existing Masters in the fleet. How would it affect the morale of the Masters who are sailing in the company for a long time?

Respect given: A Senior Master or Chief Engineer is reprimanded for an initiative taken by the officer with the best intentions for the company, which failed for some reason. Would the Master take further initiatives in the future?

Empathy: A seafarer is not relieved in time to reach home to look after an ailing child.

In situations such as those given in the examples above, the motivation of the seafarer drops. If the motivation of the management level officers is low, supervision and monitoring by the management team reduces and the general attitude on board can become complacent very easily and quickly. In such circumstances, safety is likely to be compromised.

Seafarers get the brunt of the criticism in case of accidents. However, if the causal analysis is deep enough, it is seen (in many cases) that poor organizational culture, rather than the safety training of the seafarer, is the root cause of the accident. Effectiveness of the safety training in prevention of accidents is thus very dependent on the organizational culture.

The main issue is not the variance in safety training in different countries. STCW is slowly getting there. The main improvement required is in the offices that direct and control the safety culture on board.

QHSE / ISM systems are the framework. Taking care of the human element is the key to a reduction in accidents.

The focus must remain on the individual seafarer and his inter-relationship with the organizational culture of the company.

DigitalShip

Inséré 06/06/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 06/07/17

Exmar LPG Inks Deal with HHI for LPG Carrier Newbuild

Exmar LPG, a joint venture of Exmar NV and Teekay LNG Partners, has reached an agreement with South Korean shipbuilder Hyundai Heavy Industries (HHI) to take over and novate an existing newbuilding contract for an LPG carrier.



The 38,000 cbm fully-refrigerated midsize gas carrier (MGC) is scheduled for delivery in the third quarter of 2018, according to Exmar.

"The acquisition is consistent with the Exmar LPG Joint Venture's strategy of fleet renewal to preserve its market share and contract of affreightment (CoA) franchise with its customers in

both the Ammonia and LPG trade,” Teekay LNG Partners said in a separate statement.

The installment payments on the vessel are expected to be financed by Exmar LPG’s existing liquidity and the joint venture expects to secure long-term financing prior to delivery.

Currently, Exmar LPG has three MGC LPG newbuildings on order at Hanjin Subic shipyard in the Philippines. The three 38,000 cbm vessels are expected to join the company’s fleet in 2017 and 2018.

Inséré 08/06/17 DOSSIER Enlevé 08/07/17

Shipping in polar waters

Adoption of an international code of safety for ships operating in polar waters (Polar Code)

IMO has adopted the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) and related amendments to make it mandatory under both the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). The Polar Code is expected to enter into force on 1 January 2017. This marks an historic milestone in the Organization’s work to protect ships and people aboard them, both seafarers and passengers, in the harsh environment of the waters surrounding the two poles.

The Polar Code and SOLAS amendments were adopted during the 94th session of IMO’s Maritime Safety Committee (MSC), in November 2014; the environmental provisions and MARPOL amendments were adopted during the 68th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC) in May 2015.

Polar Code summary

The Polar Code ([click for full text](#)) is intended to cover the full range of shipping-related matters relevant to navigation in waters surrounding the two poles – ship design, construction and equipment; operational and training concerns; search and rescue; and, equally important, the protection of the unique environment and eco-systems of the polar regions. The Polar Code covers the full range of design, construction, equipment, operational, training, search and rescue and environmental protection matters relevant to ships operating in the inhospitable waters surrounding the two poles. The Polar Code includes mandatory measures covering safety part (part I-A) and pollution prevention (part II-A) and recommendatory provisions for both (parts I-B and II-B) The Code will require ships intending to operating in the defined waters of the Antarctic and Arctic to apply for a Polar Ship Certificate, which would classify the vessel as Category A ship - ships designed for operation in polar waters at least in medium first-year ice, which may include old ice inclusions; Category B ship - a ship not included in category A, designed for operation in polar waters in at least thin first-year ice, which may include old ice inclusions; or Category C ship - a ship designed to operate in open water or in ice conditions less severe than those included in Categories A and B The issuance of a certificate would require an assessment, taking into account the anticipated range of operating conditions and hazards the ship may encounter in the polar waters. The assessment would include information on identified operational limitations, and plans or procedures or additional safety equipment necessary to mitigate incidents with potential safety or environmental consequences. Ships will need

to carry a Polar Water Operational Manual, to provide the Owner, Operator, Master and crew with sufficient information regarding the ship's operational capabilities and limitations in order to support their decision-making process. The chapters in the Code each set out goals and functional requirements, to include those covering ship structure; stability and subdivision; watertight and weathertight integrity; machinery installations; operational safety; fire safety/protection; life-saving appliances and arrangements; safety of navigation; communications; voyage planning; manning and training; prevention of oil pollution; prevention of pollution from noxious liquid substances from ships; prevention of pollution by sewage from ships; and prevention of pollution by discharge of garbage from ships.

Background

The safety of ships operating in the harsh, remote and vulnerable polar areas and the protection of the pristine environments around the two poles have always been a matter of concern for IMO and many relevant requirements, provisions and recommendations have been developed over the years. Trends and forecasts indicate that polar shipping will grow in volume and diversify in nature over the coming years and these challenges need to be met without compromising either safety of life at sea or the sustainability of the polar environments. Ships operating in the Arctic and Antarctic environments are exposed to a number of unique risks. Poor weather conditions and the relative lack of good charts, communication systems and other navigational aids pose challenges for mariners. The remoteness of the areas makes rescue or clean up operations difficult and costly. Cold temperatures may reduce the effectiveness of numerous components of the ship, ranging from deck machinery and emergency equipment to sea suction. When ice is present, it can impose additional loads on the hull, propulsion system and appendages. The International code of safety for ships operating in polar waters (Polar Code) covers the full range of design, construction, equipment, operational, training, search and rescue and environmental protection matters relevant to ships operating in the inhospitable waters surrounding the two poles. The move to develop a mandatory Code followed the adoption by the IMO Assembly, in 2009, of Guidelines for ships operating in polar waters (Resolution A.1024(26)), which are intended to address those additional provisions deemed necessary for consideration beyond existing requirements of the SOLAS and MARPOL Conventions, in order to take into account the climatic conditions of Polar waters and to meet appropriate standards of maritime safety and pollution prevention. The Guidelines are recommendatory. Whilst Arctic and Antarctic waters have a number of similarities, there are also significant differences. The Arctic is an ocean surrounded by continents while the Antarctic is a continent surrounded by an ocean. The Antarctic sea ice retreats significantly during the summer season or is dispersed by permanent gyres in the two major seas of the Antarctic: the Weddell and the Ross. Thus there is relatively little multi-year ice in the Antarctic. Conversely, Arctic sea ice survives many summer seasons and there is a significant amount of multi-year ice. Whilst the marine environments of both Polar seas are similarly vulnerable, response to such challenge should duly take into account specific features of the legal and political regimes applicable to their respective marine spaces.

Protection of the Antarctic from heavy grade oils

A MARPOL regulation, to protect the Antarctic from pollution by heavy grade oils, was adopted by the Marine Environment Protection Committee (MEPC), at its 60th session in March, 2010. The amendments entered into force on 1 August 2011. The amendments add a new chapter 9 to MARPOL Annex I with a new regulation 43 which prohibits the carriage in bulk as cargo, or carriage and use as fuel, of: crude oils having a density at 15°C higher

than 900 kg/m³; oils, other than crude oils, having a density at 15°C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm²/s; or bitumen, tar and their emulsions. An exception is envisaged for vessels engaged in securing the safety of ships or in a search and rescue operation. Under the Polar Code ships are encouraged not to use or carry heavy fuel oil in the Arctic.

Voyage planning in remote areas

The IMO Assembly in November 2007 adopted resolution A.999(25) Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas, in response to the growing popularity of ocean travel for passengers and the desire for exotic destinations, which have led to increasing numbers of passenger ships operating in remote areas. When developing a plan for voyages to remote areas, special consideration should be given to the environmental nature of the area of operation, the limited resources, and navigational information. The detailed voyage and passage plan should include the following factors: safe areas and no-go areas; surveyed marine corridors, if available; and contingency plans for emergencies in the event of limited support being available for assistance in areas remote from SAR facilities. In addition, the detailed voyage and passage plan for ships operating in Arctic or Antarctic waters should include the following factors: conditions when it is not safe to enter areas containing ice or icebergs because of darkness, swell, fog and pressure ice; safe distance to icebergs; and presence of ice and icebergs, and safe speed in such areas.

Ship reporting in the Arctic region

The MSC, at its 91st session in November 2012, adopted a new mandatory ship reporting system "In the Barents Area (Barents SRS)" (proposed by Norway and the Russian Federation). The new mandatory ship reporting system will enter into force at 0000 hours UTC on 1 June 2013. The following categories of ships passing through or proceeding to and from ports and anchorages in the Barents SRS area are required to participate in the ship reporting system, by reporting to either Vardø VTS centre or Murmansk VTS centre: all ships with a gross tonnage of 5,000 and above; all tankers; all ships carrying hazardous cargoes; a vessel towing when the length of the tow exceeds 200 metres; and any ship not under command, restricted in their ability to manoeuvre or having defective navigational aids.

Inséré 10/06/17 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 10/07/17

Duizend jaar scheepvaart te Brussel

De vraag of de Zenne zo'n duizend jaar geleden een « bevaarbare » rivier was, in de huidige zin van het woord zal wel nooit beantwoord kunnen worden. Men mag echter geredelijk aannemen dat de rivier wel bevaren werd door de kleine binnenvaartuigen uit deze periode en zelfs een klein zeeschip uit deze tijd kon over een rivier als de Zenne tot in Brussel geraken. De binnenschepen uit deze periode waren niet meer dan kleine vaartuigen. Men mag veronderstellen dat ze van het soort waren zoals deze die in 1884 en 1905 werden opgegraven te Antwerpen. Een ervan was 5,5 m lang, 1,5 m breed en 1 m diep, een wel erg klein scheepje waarvan de afmetingen wel de hypothese rechtvaardigen dat het ook op de Zenne zou kunnen varen. Het betreffende scheepstype

was gebouwd met een ronde spantvorm, met een kiel die door een uitgeholde boomstam werd gevormd. Deze werd dan door een paar planken verhoogd tot er voldoende vrijboord was. Het geheel werd versterkt door enkele spanten. Zij dateerden uit de XIde eeuw. Aan de andere kant werden toen ook platboomde binnenschepen gebruikt en ook daarvan werden in 1884 te Antwerpen voorbeelden ontdekt. Zij waren tussen de 9 en 20m lang, van 3 tot 4 m breed en tot 1,2 m diep zodat zij al een behoorlijke vracht konden vervoeren. Bij de grotere liep het in de lengte gebogen vlak voor en achter omhoog zoals bij een aak, terwijl de kleinere met een voor- en achterstevan gebouwd waren.

In de volgende eeuwen krijgen we een betere kijk op de scheepvaart te Brussel o. m. door de naijver die er tussen Mechelen en Brussel bestond en die aanleiding gaf tot het voeren van processen. De steden die het voorrecht hadden aan een waterweg te liggen en daar hun welstand aan te danken hadden, waren bevreesd dat hun belang door een buiten hen omgaande weg zou geschaad worden. Steunend op oude privileges verzetten zij zich daarom met alle macht tegen plannen die hun rechten zouden kunnen beknotten, desnoods met de wapens. Eén dezer rechten, door de Mechelaars in 1301 van Hertog Jan II verkregen, was het verbodemen of last breken. Dit was een privilege waardoor het recht verleend werd, vreemde waren binnen eigen gebied met eigen schepen te vervoeren. Hiervoor moest de vracht worden overgeladen bij het binnenvaren van het rechtsgebied en opnieuw overgeladen worden bij het verlaten ervan. Te Mechelen bestond sedert 1301 een etappenrecht, waarbij de uit het noorden komende schepen, geladen met vis, zout en haver eerst hun waren op de Mechelse markt te koop moesten aanbieden, alvorens zij naar Brussel mochten doorvaren. Dit bewijst dat toen al een geregeld binnenscheepvaartverkeer op Brussel bestond.



Het etappenrecht betekende echter een zware belasting daar de schepen, afgezien nog van de tol die zij moesten betalen, een grote omweg moesten maken langs de Dijle om vandaar terug naar de monding van de Zenne te mogen varen. Om ontduikers van het recht op te vangen, was over de Zenne te Heffen en keten gespannen en een schans opgericht. Dit gaf aanleiding tot lange processen omdat Antwerpen en Brussel volhielden dat zij het recht hadden op vrije doorvaart. Zonder zich over de grond van de zaak uit te spreken, gaf Filips de Goede in 1436 bevel de keten « voorlopig » weg te nemen. Dit « voorlopig » bleef vijftig jaar lang duren tot tijdens de onlusten die onder de regering van Maximiliaan van Oostenrijk uitbraken, de ketting terug geplaatst werd en het Mechels recht

door de prins werd bevestigd. Als gevolg daarvan rijpte bij de Brusselaars de idee een kanaal te graven van Brussel naar de Rupel. Het plan werd voorgelegd aan Karel de Stoute, maar het was zijn dochter Maria van Bourgondië die in 1477 toelating gaf met de werken te beginnen. Oorlogen beletten echter de uitvoering ervan.

Ondertussen was Karel V keizer geworden en hij bevestigde de vergunning van zijn voorgangers, hoewel Mechelen geen inspanningen spaarde om de plannen te dwarsbomen. Het nieuwe kanaal zou inderdaad buiten het rechtsgebied van de Mechelaars van Brussel over Vilvoorde, recht naar Willebroek gegraven worden en men zou ook gebruik maken van een nieuwe uitvinding, nl. sluisen met puntdeuren zoals deze door Leonardo da Vinci ontworpen werden ter vervanging van de vroegere « overdrachten ».

Vilvoorde scheen ook bezwaren te koesteren, maar zowel die als deze van Mechelen werden door de landvoogdes Maria van Hongarije afgewezen en in 1550 werd daadwerkelijk met het graven van het kanaal begonnen.

Het kanaal werd op 12 oktober 1561 ingehuldigd en dit werd voor de Brusselaars een grote dag. Men had alle steden der Nederlanden uitgenodigd om schepen naar Brussel te zenden om er aan prijskampen deel te nemen. Na een plechtige mis in de St.-Niklaaskerk en een banket op het stadhuis, gingen de overheden naar het kanaal om de genodigden aan boord van een prachtig bevlagd schip op te wachten. De Antwerpenaren waren het eerst aangekomen met dertien schepen. De rechtvaardigen kenden hun de eerste prijs toe, bestaande uit een fijnzilveren scheepsmodel. De lieden van Vilvoorde kwamen daarna met fruit, een symbool van de welvaart. De inwoners van Zierikzee volgden met zestien soorten koopwaren en aan elk van deze groepen werd een zilveren sloep aangeboden. De groep van Gorkum bracht vis mede en zij kregen daarvoor een zilveren kopje. Aan die van Alkmaar werd een zilveren Sint-Michiël overhandigd.

Heel de week werd er feest gevierd met vuurwerk en het opvoeren van rederijkersstukken. De haven ontwikkelde zich vlug en in 1565 werd reeds een tweede dok gegraven : het St.-Kathelijnedok.

In 1577 kwam prins Willem van Oranje langs het kanaal naar Brussel, een manier van reizen die toen als gevolg van de minder goede wegen, erg gewild was hoewel naar onze begrippen erg traag maar wel comfortabel. Het reizen te land in een hotsende, slecht of niet opgehangen koets of postwagen kon zeker niet als een verkwikking worden beschouwd. Waar de burger en het plebs per trekschuit reisden, maakten personaliteiten en gezagdragers gebruik van een jacht. De aanleiding tot het bezoek van Willem van Oranje was de algemene misnoegdheid over het bestuur van de landvoogd Don Juan van Oostenrijk. Men wilde de landvoogdij aan de prins opdragen waarvoor hij naar Brussel uitgenodigd werd. De reis van Antwerpen naar Brussel geschiedde met groot vertoon en ging van uit Willebroek over het kanaal onder geleide van gewapende burgers. Op een mijl van Brussel kwamen autoriteiten en een groot aantal gewapenden de prins met vliegende vaandels tegemoet. Hij en zijn gevolg werden verzocht over te stappen in twee fraai uitgedoste, van een tent voorziene schuiten. Dit waren trekschuiten die voor deze gelegenheid versierd waren met vlaggen en wapenschilden van de Zeventien Provinciën.

Dwars over de vaart lag een schuit bij wijze van drijvend toneel. De rederijkers gaven daar een zinnebeeldige vertoning van de uittocht uit Egypte en de bevrijding van Andromeda, hetgeen de verlossing van de verdrukten en gevangenen door de prins moest voorstellen. Het gewone volk reisde ook per trekschuit, en dit blijkt in het begin van de XVIIde eeuw ook al een geregelde dienst geweest te zijn. Dit kan men althans afleiden uit een tekening die in 1612 door Remigio Cantagalina werd getekend en een trekschuit toont die Vilvoorde passeert op weg naar Brussel. Deze schuit had een vaste houten roef, toen een luxe, want de gebruikelijke trekschuit had geen vaste opbouw, enkel een tent van geteerd zeildoek die als schuilplaats voor de « aanzienlijke » reizigers diende. Bagage werd in het voorschip

gestuwd. Deze trekschuiten konden echter ook gezeild worden en waren daarom uitgerust met een mast met spriettuig.

Voor de beurtdienst tussen Antwerpen en Brussel gebruikte men grotere schepen zoals heuden. Dit waren zware, stoere schepen die heel wat passagiers konden vervoeren, naast vracht. Zij zeilden met een groot spriettuig althans op de Schelde en de Rupel en als de wind gunstig was ook op het kanaal naar Brussel. Zij werden in de loop van de XVIIIde eeuw echter verdrongen door lichtere en snellere smalschepen, maar in een octrooi van keizerin Maria-Theresia uit 1763 wordt gezegd « que ces coches d'eau subsistent jusqu'à présent ».

Er waren ook beurtschepen die uitsluitend vracht vervoerden. Dit waren kleine Brabantse schepen, rond gebouwd, die vanuit Antwerpen of Gent en Brussel naar alle steden en gemeenten voeren die aan een waterweg lagen, een rivier of kanaal. Zij voeren op vaste dagen en leverden iedere mogelijke vracht af. Op Brussel bestonden talrijke beurtlijnen en de vertrek- en aankomstdata werden in de toen zo populaire Almanakken vermeld.

Een soortgelijk schip, groter en zwaarder en gebouwd met een staatsie of hennegat was de gaffelschuit. Ook zij deden veel dienst als beurtschip in het bijzonder op de Leuvense en Brusselse vaart. Zij ontleenden hun naam aan de tuigage, nl. een gaffeltuig zonder boom. Bij achterlijke wind had dit tuig het voordeel dat men zonder meer door de smalle brugopeningen kon varen zonder dat het nodig was het zeil te strijken of de boom binnen te halen.

Een ander soort schip dat op Brussel voer was het waterschip. Dit waren binnenschepen die zuiver water vervoerden, vooral ten behoeve van de brouwerijen of zoutwater voor de zoutkeeten. Uit rekeningen van 1632 blijkt bovendien dat zulke schepen in Brussel gebouwd werden.

Hoewel de Zenne na het graven van de vaart als scheepvaartweg afgedaan had, bleef Brussel in de XVIIIde en in het begin van de XIXde eeuw een binnenhaven, wat niet belet dat er ook wel eens een kustvaarder als een smak of een kof kwam aanmeren. Het grootste deel van het transport werd echter verzekerd door binnenvaarders. Het kanaal Willebroek-Brussel was toen inderdaad maar twee meter diep en de sluizen waren niet groot genoeg om echte zeeschepen te schutten.

Schepen als Brabantse schuiten en otters waren naast de beurtschuiten in de XVIIIde en XIXde eeuw wel de meest voorkomende typen. Zij meerden aan de oude St.-Kathelijnekaai waar ook de eerste kraan opgesteld was, aan de Hooikaai, de Brandhoutkaai, de Steenkoolkaai, de Arduinkaai, de Kalkkaai, de Timmerhoutkaai, de Oeverpoort nu Sainteletteplein, de Schuiten-kaai, de Groendreef en het Koopliedendok.

Door het graven van het Kanaal naar Charleroi en de uitbouw van de haven naar het noorden, zijn deze kaaien en dokken alle verdwenen. Enkel de naam bleef behouden die in sommige gevallen heel duidelijk aangeeft welk soort vracht daar hoofdzakelijk gelost werd.

De otter zag men veelvuldig te Brussel. Dit vrachtschip was een allround schip dat zowat op alle Belgische rivieren en kanalen voer. Men noemt dit schip in sommige documenten ook Hertvelder en men vraagt zich af of deze benaming iets te maken heeft met de gemeente Ertvelde op het kanaal van Gent naar Terneuzen. De otter was een schip dat in meerdere varianten werd gebouwd. Sommige hadden een hek, andere waren gebouwd als zgn. « draai-overboord », met een gewoon rond achterschip zonder hek. De grootste hadden een anderhalfmasttuig, maar de meest voorkomende typen, die meestal op Brussel voeren, hadden een eenmasttuig met een druilmast op het roer.

Andere hadden een gewoon bezaantuig met strijkende mast. Zij vervoerden alle soorten ladingen.

Er waren uiteraard nog andere vrachtaarders zoals steenschuiten die baksteen van de Rupel naar Brussel brachten.

In 1827 werd met het graven van het Kanaal van Brussel naar Charleroi een aanvang gemaakt met de bedoeling het industriebekken van de Borinage en de Sambre over Brussel met Antwerpen te verbinden. In 1832 was dit kanaal klaar en toen verscheen een nieuw scheepstype, nl. de bak van Charleroi. Dit schip werd samen met en voor het kanaal door ir. J. B. Vifquain ontworpen. Naar onze begrippen waren het kleine scheepjes, nauwelijks 70 ton, en ze waren zodanig gebouwd dat ze als een bus in de smalle sluisen pasten. De romp was kistachtig en als ze de sluis ingingen moest het roer zelfs dwars gelegd worden om de deuren te kunnen sluiten.

Vele van deze schepen hadden hun thuishaven in St. -Jans Molenbeek en ook in Willebroek. De bakken van Charleroi vervoerden bijna uitsluitend kolen en graan. In Antwerpen werd graan geladen voor het Brusselse en Wallonië. In Wallonië kolen voor Brussel, Boom en Antwerpen. Op het kanaal werden de schepen gejaagd door mensen of paarden of gesleept. Op de Schelde werden ze gezeild. Daarom huurden ze in Willebroek zwaarden, een boot en ankers. In 1868 werd het jagen langs het kanaal gaandeweg vervangen door kettingslepers, een uitvinding waar de Luikenaar ir. Nagelmackers een grote rol in speelde. Over de ganse lengte van het kanaal werd een ketting op de bodem gelegd. Deze ketting liep over een speciaal tandrad van het schip waaraan het zich als het ware verder trok. Bakken van Charleroi kon men steeds zien liggen aan de Groendreef en tot in de zestiger jaren van deze eeuw waren er heel wat gepensioneerde schippers die in Molenbeek een oude bak als woonschip gebruikten.

Een soortgelijk schip, maar van een groter soort, was de waal of walenbak. Dit waren schepen die tot 300 ton en meer konden laden en tussen Antwerpen en Noord-Frankrijk voeren en ook naar Brussel.

Ze werden tot hun verdwijning geheel in hout gebouwd en zo'n twintig jaren geleden zag men ze nog wel varen, meestal gesleept, hoewel ze ook een klein zeil konden bijzetten.

Buiten deze typische kanaalschepen kon men in Brussel eveneens de rivierklipper zien, een ijzeren schip dat zijn naam ontleende aan de zeeclipper. Op de Rupel deden ze dienst als lichter voor zeeschepen die naar Brussel vaarden. Zodoende konden ze gemakkelijker over de drempel van de sluis te Klein-Willebroek komen en hadden ze minder last tussen de zand- en modderbanken op de Rupel.

Het bouwen van de Nieuwe sluis voor zeeschepen te Wintham was er mede oorzaak van dat deze schepen uit het verkeer naar Brussel verdwenen.

Uiteraard zag men te Brussel evenals in andere grote Belgische binnenhavens ook nog andere scheepstypen uit deze periode : spitsen, kempenaars, Rijnschepen, nu alle gemotoriseerd.

Een wel bijzondere verschijning in de Brusselse havens waren de Zeeuwse hoogaarsen, hengsten en lemmerjachten die vanuit Bruinisse, Yerseke, Zierikzee en andere havens vis, mosselen en oesters aanvoerden evenals naar Leuven, Lier, Mechelen en vele andere kleinere gemeenten langs de Schelde en haarzijrivieren of kanalen.

Men zou allicht denken dat Brussel in de XVIde eeuw, vóór het graven van het kanaal, nog geen zeeschip in zijn haven gezien had, maar enkel kleine binnenschepen. Hoewel de Zenne een niet erg diepe rivier was en de haven inderdaad slechts voor kleine scheepjes toegankelijk was, werden in 1439 te Brussel de grootste typen zeeschepen uit deze tijd gebouwd en wel voor het eerst in de toenmalige Nederlanden. Men moest daarvoor met de sluisen het peil van het water op voldoende diepte houden.

Het karveel, een zeeschip, was toen een nieuw scheepstype waarbij de huidplanken niet over, maar naast elkaar lagen, een bouwtechniek voor grote schepen die hier ongebruikelijk was en uit het zuiden werd overgebracht. In ieder geval blijkt uit rekeningen

van 1439 dat toen te Brussel een Nao — nog een zeeschip — en een karveel werden te water gelaten op de Zenne en wel in opdracht van Filips de Goede. De schepen werden door Portugezen gebouwd. Inderdaad vermelden de rekeningen over het karveel : « A Jehan Perhouse et ses compagnons maistre de faire vaisseauls de mer des pays de Portugal pour don a eulx fait par Monseigneur quand ils ont eu parfait une carvelle qu'ils ont faite par l'ordonnance d'icellui seigneur apres ce que ils l'ont boutee en l'eau 18 francs et au maistre des ecluses de Brouxelles pour avoir tenu i eaue de la riviere haulte durant de que laditte carvelle y a este, 48 sols ».

Echt grote zeeschepen kwamen eerst in Brussel na de verbreding en verdieping van de Willebroekse vaart en het bouwen van een nieuwe zeesluis te Wintham. Het kanaal werd tussen 1830 en 1836 al tot 3 m 20 uitgediept en de breedte vergroot tot 29,5 41,5 m.

Tegen het einde van de XIXde eeuw breidde de handel en scheepvaart zich zo sterk uit en groeide de tonnenmaat van de schepen zo snel dat men noodgedwongen het kanaal moest vergroten.

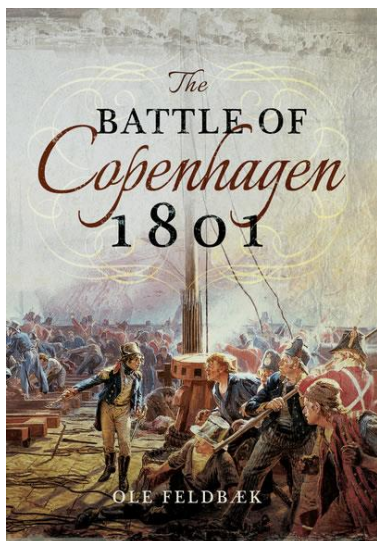
De werken namen een aanvang in 1896 onder het toezicht van de toen gestichte « Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel ». Het kanaal zou in september 1914 klaar komen maar de eerste wereldoorlog was er oorzaak van dat het eerst op 12 november 1922 kon ingehuldigd worden. Het was nu 6,5 m diep en van 60 tot 90 m breed, de sluizen werden vergroot en Brussel werd bereikbaar voor zeeschepen.

Ondertussen werd de haven uitgebreid, dokken werden bijgebouwd en talrijke industrieën vestigden zich langs de haven. Meerdere rederijen werden al in de XIXde eeuw te Brussel gesticht evenals stouwerijen en bevrachtingskan toren.

Uit de kleine Zennehaven midden in het land is Brussel in 1000 jaar tot een volwaardige zeehaven gegroeid.

J. Van Beylen,
Nationaal Scheepvaartmuseum
Lid van de Marine Academie.

Inséré 10/06/17 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 10/07/17



The Battle of Copenhagen 1801

Written by the leading Danish authority on the period, this splendid work brings to life Nelson's historic victory immortalised by his so famously turning a blind eye to his superiors order to halt operations. As well as describing the brilliance of the British tactics, the work fascinatingly reveals the desperate action and great bravery displayed by the Danish defenders who suffered appallingly in the fighting. Professor Feldbaek's account has been highly successful in Danish and its publication in English is eagerly awaited

By
Imprint: Pen
Pages:
ISBN:
Published: 12th October 2016

Ole
&
Sword

Feldbaek
Military
270
9781473886612

Inséré 12/06/17 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 12/07/17

Euronav sells elderly VLCC for \$21m

Euronav has sold one of its oldest VLCC named **TI TOPAZ** for \$21m, leading to a capital loss of \$21m, an amount similar to the sale price. The 2002-built, 319,430-dwt VLCC is scheduled to be handed over to the new owner during the second quarter, ahead of its third Special Survey which will be performed by the new owner. Euronav said the capital loss will be recorded in this current quarter. "The book loss relates to the value of the ship in our books where assets follow straight line depreciation," Euronav stated. The tanker owner said the ship **TI TOPAZ** joined its fleet in 2005 and has contributed positively over the years to the results of the company especially during strong freight rate years such as 2005, 2006, 2008, 2010, 2015 and 2016.

source : Seatrade Maritime News



Inséré 14/06/17 DOSSIER Enlevé 14/07/17

Is simulator training worth it?

Simulator training has been used in the maritime industry for decades, and is generally seen as a useful component in a seafarer's education. But how valuable is this type of training in purely economic terms? Murray Goldberg, MLS, runs the numbers for Return on Investment from simulator training



The numbers suggest that the reduction in accidents from simulator training far outweighs the costs

For decades, simulation has been a part of maritime bridge and engine room training. But as with many safety initiatives, its effect can be somewhat difficult to quantify.

We all know, both intuitively and empirically, that simulator training has value. It extends a trainee's experience base in both typical and atypical scenarios, providing an avenue for total task simulation in a safe environment. But while we all agree that simulator training is valuable, we also know that it comes at a very high cost. After all, simulation training is both expensive to create and maintain. Is the cost worth the value derived from simulator training?

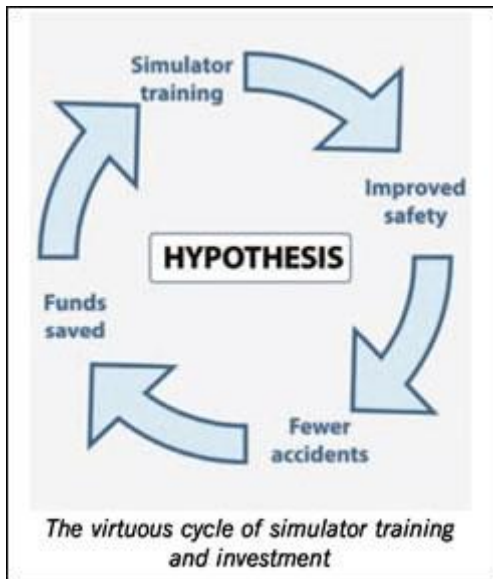
Most will agree that simulator training is worth the cost, but this article will examine some recent research that attempts to derive a return-on-investment (ROI) for simulation. The maritime industry is operating on tighter margins, and having statistics to back up our intuition can help when investing in maritime IT and training.

Cost vs. Benefit

One compelling argument applied to safety training in general is that the value of one life saved is greater than any cost - as long as it is affordable.

If we believe that simulator training has the potential to save one life, then it is worth any costs associated with it. Therefore, no further analysis is necessary.

However, there are real problems with that line of reasoning. First, it does not provide us with any basis on which we can compare other safety initiatives. It may be that simulator training does provide value and is worthwhile, but that there is some other safety initiative that can save more lives at a far lower cost. Unless we assess the costs and value of each we are unable to make informed decisions.



A second issue is that without a cost benefit analysis, implementation decisions can become more emotional than logical. If it can be shown that simulator training actually saves money through a reduction in accident-related costs or performance issues, then perhaps its use would be even more widespread than it already is.

This is exactly the question addressed by a very interesting maritime education and training paper given by Capt. Stephen Cross of the Maritime Institute Willem Barentsz in West Terschelling, the Netherlands. I've had the good fortune to meet Capt. Cross and his paper, 'Aspects of Simulation in MET - Improving Shipping Safety and Economy', presents a concrete view of the economic effects of simulator training. The results are compelling.

Capt. Cross expressed the motivation of his study as follows: "If simulator training can improve safety of operations, this would result in fewer accidents, which in turn will save funds, which could be used to afford the additional training efforts." "Additionally, if the amount of the increased costs of training is compared to the funds spent presently on damages from accidents, a simple cost benefit analysis could show if such training efforts are worthwhile."

In order to conduct the deceptively simple cost-benefit analysis, Capt. Cross needed to look at a wide array of information related to the desired objectives, the current conditions of MET and maritime operations. He then had to study (and sometimes project) the consequences of change.

To give you some idea as to the complexity of the study, Capt. Cross proceeded along the following path.

First he determined what percentage of maritime accidents were attributable to human error. Next, he determined what percentage of these accidents could be attributed to training shortcomings.

After that he determined what percentages of competencies could be improved by simulator training. Finally, he had to determine by how much the above competencies could be improved through simulator training.

<i>Percentage reduction of accidents</i>		
	Percentage	Absolute
Total number of accidents occurring	100%	1.00 x
Percentage (of 1.00x) of accidents which can be related to human error (see 4.1)	80%	0.80 x
Percentage (of 0.80x) of training related accidents within human error category (see 4.4)	65%	0.52 x
Percentage (of 0.52x) of competences in training related to simulators (see 4.5)	58%	0.30 x
Percentage (of 0.30x) of competence improvement through simulator training (see 6.3)	45%	0.14 x
Resulting percentage of accident reduction	14%	

Percentage reduction of accidents as calculated by Capt Stephen Cross

Multiplying the various percentages together gave an estimate of the reduction in accidents through the use of simulator training. With that information, he could then look at the cost of simulator training in order to compare it to the cost savings through a reduced number of accidents. His analysis will be summarised below.

Finding the Percentages Please note that in the interest of space, only a portion of Capt. Cross'

analysis can be presented here. I encourage you to read the paper for full details and further insight, but the following should help to present an overview of his findings.

Human Error: Many studies have shown that human error was and continues to be the underlying cause of the majority of maritime incidents. To determine a specific percentage, Capt. Cross looked at the Norwegian DAMA database of accidents for the Safeco project (EU 4th FP, Safeco, 1996).

It was shown that from 1981 to 1996, of the 5400 accidents that were included and the 1100 that were fully analysed, 80 per cent could be attributed to human factors while 20 per cent of the accidents were caused by technical factors.

Finding: Human error was the underlying cause of 80 per cent of maritime accidents.

Lack of Sufficient Training: Looking at how training influences accidents, Capt. Cross looked at a number of studies which evaluated the causes of accidents. Among them he cites three in particular.

The first study, 'Accidents at sea: Multiple causes and impossible consequences', from Wagenaar and Groeneweg found that 35 per cent of accidents were caused by improper training. Another 46 per cent of accidents were due to bad habits, which could be influenced by procedural training. Combining the two gives a total of 81 per cent of accidents that were influenced by training.

A second study from Kinzo Inoue found that 55 per cent of maritime accidents were collisions and another 15 per cent were groundings. Although technical failure could account for a portion of these types of accidents, this also implies that up to 70 per cent of reviewed accidents could have been avoided with better trained personnel.

The last study referred back to the Safeco project. Capt. Cross found that of the human error related accidents, 41 per cent of them indicated a lack of knowledge, skills and attitude, all of which could be improved by training. A further 37 per cent of human error related accidents were due to a lack of operational procedures.

Together, this means that 63 per cent of the investigated accidents could have been influenced and possibly partly avoided with better training.

Capt. Cross concludes that "it seems conservatively acceptable to say that from 65 per cent upward of the investigated casualties has relevance to (lack of) sufficient training"

Finding: A lack of sufficient training could be attributed to 65 per cent of maritime accidents.

Simulator Training Applicability: Although simulation training is a very thorough training tool, not all competencies needed for safe operations can be taught and practiced with simulation training. Thus the next step was to determine what percentage of competencies were, in fact, 'teachable' via simulator training.

Capt. Cross looked at the STCW Code Part A and made a count of the number of competencies or skills, per function and level, where simulators were indicated.

This number was then compared to the total number of competencies per function and level to give an approximate percentage of simulator applications. Capt. Cross' results showed that an average of 58 per cent of competencies and skills indicated simulator training.

Finding: 58 per cent of mariner competencies could be taught and practiced with simulator training.

Competency Improvement Through Simulator Training: Finally, Capt. Cross needed to determine the level of improvement in performance that could be achieved through simulator training.

To do so, the study provided simulator training to groups of mariners, both experienced and inexperienced. It then looked comprehensively at the outcomes of exercises for these groups over the time that they were involved in the training.

In the end, both groups (experienced and inexperienced) benefitted significantly from simulator training. Based on Capt. Cross' observations, there was an average performance improvement of 45 per cent that could be assumed due to simulator training.

Finding: An average of 45 per cent performance improvement is due to simulator training.

Putting the Numbers Together

Capt. Cross took the findings above to arrive at a conservative estimate of the accident reduction possible via simulator training. The ultimate result, 14 per cent, is shown in his table above.

Capt. Cross' analysis has estimated that through the appropriate application of simulator training, 14 per cent of maritime accidents could be avoided. What does this mean for the economics of simulator training versus the cost of accidents?

Capt. Cross indicates in his paper that there are many potential cost savings available through improved operations from simulator training, even when ignoring the potential for accidents. But to look at accident costs in particular, he cited the claims history of the International Oil Pollution Compensation Fund over the period of its existence.

Even though the IOPC Funds claims represent a fraction of the cost of maritime accidents worldwide, they are well documented and thus provide a reliable source of information on accident costs. The results are impressive. According to Capt. Cross:

"Over the 28-year period of [IOPCF] observations used, at least US\$856 million have been claimed for accidents which in some way have a relationship to bridge, engine room or cargo handling procedures. ... [A reduction of] 14 per cent related to the simulator training course cost would allow for at least 376,946 'average' student simulator courses to be afforded."

"As this figure is almost similar to the global officer population it means every officer could be afforded a simulator training course from the avoided accident claim costs of the IOPC Fund relevant accidents."

So - if the 14 per cent accident reduction estimate is accurate, and it is applied to the relevant IOPC funded accidents, the cost saved could provide every officer in the world with a simulator training course. And since there are far more accidents (and their related costs) than are funded by the IOPC, the conclusion is that simulator training has the effect of both reducing costs and improving safety - a win-win.

Capt. Cross' analysis is a compelling argument for simulation training as both a cost-saving measure and a safety improvement measure. Even if you find an argument with one or another of the numbers presented in his analysis, one could argue that the 'margin of safety' in the analysis is very large. That is, it seems unlikely that his assessment could be so far off as to make simulation training a net cost, as opposed to a net saving.

And even if it were a net cost, as unlikely as that might be, we can go back to the original visceral argument: if one life is saved, then any affordable cost is one well spent.

DS
