

Inséré 21/02/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 21/03/18

## “Thames Tugs in Colour”

B O O K R E V I E W By : Frank NEYTS

Coastal Shipping Publications recently published “Thames Tugs in Colour” , written by Andrew Wiltshire. This latest tugs pictorial album contains a selection of stunning colour photographs of Thames tugs. Each photograph accompanied by an informative caption. Author Andrew Wiltshire acquired a superb collection of colour transparencies of shipping from C C Beazley who lived in Dagenham, Essex. The slides comprised many ships both large and small taken along the River Thames. One of his favourite areas appeared to be the Royal Docks in the years 1968 to 1972. The work of several other photographers is also included. Initially the book takes a look at smaller lighterage tugs. Later on the book concentrates on tugs involved with ship-handling on the River Thames and within the various dock systems from the early 1960s right up until 2016.

“Thames Tugs in Colour” (ISBN 978-1-902953-83-3) is a softback book, small size, of 80 pages, lavishly illustrated. The price is £9.95 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, [www.coastalshipping.co.uk](http://www.coastalshipping.co.uk) , e-mail: [Bernard@coastalshipping.co.uk](mailto:Bernard@coastalshipping.co.uk)

---

Inséré 21/02/18 DOSSIER Enlevé 21/03/18

## Connectivity – A Critical Element in Seafarer Recruitment and Retention

Seafarers want to be in contact with home as regularly and affordably as possible. While there has been a moral and regulatory imperative to provide a link to families and home, there is a clear commercial drive too – without connectivity, owners and operators are struggling to recruit and retain high quality and well trained officers and crew.

### **A Digital Reality Check**

The commercial shipping industry is rapidly approaching a major personnel challenge. According to Drewry Shipping Consultants, the maritime industry will require an additional 42,500 officers by 2019. On top of this will be the need to supply sufficient crew for existing and new ships.

Together, these factors raise serious concerns about the future recruiting challenges to fill these berths. It will no longer be enough to simply have a position to fill and expect that you'll attract the best personnel. Seafarers of all stripes are increasingly taking into account working conditions, welfare issues, professional development, and especially digital connections to shore, family, and friends.

For example, when seafarers were asked whether communications onboard influenced their employment decisions, 73% of respondents answered in the affirmative . This is a statistic that no shipping company can afford to ignore.

## Challenges in Connecting

Traditional radio communications and even many current satellite communications make crew connections difficult and costly. As a result, while the rest of the world is connected like never before, seafarers are being left behind. Ship owners and operators, all of whom are likely familiar with being connected via smartphone, tablet, or laptop at all times, need to take into account that people will not choose to work in a profession that relegates them to second-class status within the digital sphere.

For example, there is a disparity in personal data usage between ship and shore. At home the use of video,



Skype, Facebook, web surfing, instant messaging, and emailing leads to data use as high as 50 GB per person consumed each month. At sea, monthly data usage per person plummets to around 0.4 GB – less than 1 % of that ashore, driven by higher costs and lack of availability.

While digital connections at sea will likely never be as inexpensive as broadband connections at home, there needs to be a means of providing the connectivity seafarers crave. Seagoing job satisfaction and Internet access are intrinsically and inescapably linked.

New options, driven by the emergence of compact, global VSAT systems and services, offer a range of options never before available to the maritime world – dramatically higher speeds, significantly lower per MB costs, and huge amounts of entertainment, news from home, sports, and more, delivered affordably by multicasting technology.

## Gain a Competitive Advantage by Understanding What Seafarers Want

The personnel cost of replacing a seafarer is incredibly complicated to work out, and does not necessarily fit any model ashore. The figures are too imprecise, and the very notion of seafarer productivity is not fully understood. Making a ship move safely, efficiently, and securely is not easily accounted for compared to other quantifiable positions in white collar or trade professions ashore.

*When considering a seafarer, crewing and manning professionals need to take into account a complicated set of criteria, including:*

What is the rank being replaced? By some measures, there are at least 14 or more ranks, each with different pay scales and expectations.

Where is the seafarer being replaced from? Wage expectations vary by country.

What ship type are they experienced on? Vessel types can vary considerably in profitability and the demand for and subsequent variables in compensation of skilled officers and crew will reflect that.

*If you're going to the trouble to recruit and train a rating or officer, isn't it worth the effort to ensure that they want to stay with you? Reducing crew turnover:*

Increases the efficiency and effectiveness of your crewing and manning efforts, which can then focus more on professional development and training rather than on filling berths

Leads to better shipboard performance and safety due to a better trained and happy crew

Reduces administrative and "lost production" costs

As we've already seen, connectivity is a central factor for current seafarers. It has also gained prominence within the industry itself. The Maritime Labour Convention (MLC), which covers such seafarer rights issues as food, health, and wages, also addresses connectivity. The MLC recommendation is that seafarers should be granted "reasonable" access to Internet facilities, where available.

In its Crew Connectivity 2015 survey, Futureonautics asked seafarers whether there had been an improvement in communications since MLC. While a small majority felt there was improvement, the single largest group (39%) believed it had not improved, with another 3% stating that it had actually worsened.

Kimberly Karlshoej, Head of the ITF Seafarers Trust, recently claimed that crews are increasingly highlighting a "deficiency" in the supply of Internet access onboard.

While speaking on corporate social responsibility recently, Elias Ladas, of Danaos Shipping, stated that, "seafarers are increasingly asking whether vessels are connected and they will not choose to sail on those which are not." 3

The January 2016 Crewtoo Seafarers Happiness Index saw a large number of responses on the effect of connectivity on seafarer happiness:

*Time and again, across the vast majority of responses it was stated that Internet access and Wi-Fi onboard with a decent Internet speed is necessary these days. Without that, contact is ineffective – and seafarer happiness is affected... Again, there were calls from seafarers to make the provision of Internet access mandatory – not just a recommendation.*

Crewtoo Seafarers Happiness Index survey respondents called for faster, more reliable, and cheaper connections onboard ships. Where these are lacking, it is a source of frustration and irritation.

It is increasingly apparent that being perceived as a good, progressive, enlightened employer that seafarers want to work for rests in part on providing seafarers with Internet access.

## **Digital Expectations Being Driven by Emerging Digital Nations**

Understanding the effect of nationality and culture has long been seen as vital at sea, especially in an age of multinational crews. In the past, not all seafarer nations enjoyed widespread connectivity on shore, but that has changed in recent years as connectivity has grown rapidly in the significant labour supply nations.



For example, given that many seafarers are from India and the Philippines, it is significant to note that Internet access has accelerated in both countries. According to the Internet and Mobile Association of India (IAMAI), India will have 500 million Internet users by 2017. The recent Global Web Index report states that the Philippines has the fastest growing Internet population in the world, experiencing 531% growth in the last five years. Soon the brightest young

recruits will consider it second nature to be online, while those already at sea will find disconnection from home increasingly unacceptable.

There are generational issues too. While the highest shipping company roles are still likely to be baby boomers or Generation X, it is important to realize that "Gen-Y" seafarers are moving quickly into higher ranks. This affects planning and operations. The evolution continues, and with "Gen-Z" or "millennials", a truly digital native population, soon to leave school, connectivity will become even more important and indispensable in the years ahead.

### **Seizing the Recruiting Advantage – Digital Connections and Crew Welfare**

The means by which seafarers are attracted and motivated to stay at sea have to be considered as a priority. To recruit, the offer has to be attractive; to retain, the reality has to be persuasive and compelling. Connected ships are a hugely significant and positive part of this equation.



*We were looking for a solution to support our vessel-to-vessel and vessel-to-shore business communications, as well as for longer term web-based fishery management programs currently in development. In addition, we have seen a boost in crew morale due to the increased opportunities for them to stay in touch while being gone for extended periods.*

There are health and wellbeing issues to consider too. Wiebke Schuett, Managing Director Wallem Europe, recently spoke of the terrible toll and effect of fatigue on seafarers. She stressed that monotony, social deprivation, and boredom are major causes of fatigue. Connectivity can alleviate these problems.



### **Five Key Strategies to Provide Effective and Affordable Crew Connectivity**

1. Consider one of the increasingly popular maritime VSAT satellite communications services, which offer fast, affordable connections that outstrip older SATCOM solutions, whether your vessels operate on a regional or global basis.
2. Make certain that your chosen SATCOM solution offers easy, integrated crew access management, which permits administrators or shipboard managers to allocate data to crew members on a daily, weekly, or monthly basis. This allows officers and

crews to use their data as they wish without exceeding the ship's monthly data package.

3. Ensure that your SATCOM solution offers flexibility in how officers and crew access the Internet and other content, such as via smartphone and tablet, not just onboard PCs.
4. Consider that SATCOM-based connectivity not only supports entertainment and personal use, but also professional development and training through e-Learning services, adding even greater value to the investment.
5. Choose a SATCOM solution that offers the ability to multicast digital content – movies, sports, daily news from home and international news, TV, music, and more – for easy, affordable onboard access without consuming the ship's monthly data package.

### What This All Means

It is clear that connected ships are incredibly powerful tools for recruitment and retention. Allowing seafarers the access to communications and information they want is the right thing to do, and it shows the company cares. Soon it won't be an option. As more and more fleets and vessels are connected, those lacking connectivity will fall behind competitively. Ship owners and operators are going to need to address connectivity, and the time to do so is now.



---

Inséré 23/02/18 DOSSIER Enlevé 23/03/18

## Copper Concentrate Loading in Rain: 'What every Master should know'

### Background:

The commercial pressure and sheer burden of responsibilities the Master is faced with in day to day ship operations, especially in port is difficult to comprehend and if not properly informed and advised can give rise to incidents in way of potential cargo claims and losses for P&I clubs. Loading of Copper Concentrate in bulk is no different.

In this brief article we will be discussing some of the issues encountered during loading of Copper Concentrate in bulk in rain and wet conditions and the Master's rights & obligations in regards to the safety of the crew, the vessel and its cargo.

### What is Copper Concentrate:



Copper ore is first extracted from a mine and after undergoing some major steps in processing and refinement from grinding; crushing to chemical / physical separation, the end product of copper ore is called 'Copper Concentrate'.

Copper Concentrate that is mined in Northern British Columbia is a mineral ore refined in which valuable components have been enriched (such as copper, gold, molybdenum etc.) by eliminating the bulk of waste materials. The physical state of the cargo varies from greenish brown to greyish finely grounded material ranging from slightly moist mass to dry powdery in appearance. Due to the inclusion of valuable components as above Copper Concentrate is considered a 'high-value' cargo.

### **Loading in Rain:**

The West Coast of Canada is known for its unusual meteorological conditions. Generally late October to April is considered the wettest months where it experiences relentless rain due to depressions in the Pacific one after the other. This in turn is bad news for the shippers/charterers due to port congestion, stockpiling of concentrate and fear of losing their market competitiveness edge to other ports.

However, mining for Copper Concentrate is in "open-pit" conditions (i.e. the cargo would already be exposed to rain/ice/snow) and is thus not rain-sensitive. Having said that this does not mean that the loading should go on during periods of continuous rains because this will increase the Moisture Content (M C) which in turn can exceed the Transportable Moisture Limit (TML) and not only that but also due to increased presence of water content in the cargo can give rise to disputes during draft surveys and weight measurements at the load and discharge ports. In order to understand how rain can affect the MC one first needs to determine the limits of MC and TML.

Understanding MC / TML and FMP: The Canadian Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargo and the IM SBC Code (SOLA S 1974 and it's Protocols) sets out the internationally agreed provisions for the safe stowage and shipment of solid bulk cargoes, including cargoes that may liquefy. In the Code:

- TML is defined as 90% of the Flow Moisture Point (FM P). Essentially TML represents the maximum moisture content of the cargo which is considered safe for carriage in ships (regulation 1.7.27 of IM SBC Code Ed 2013). TML can be explained as a reference value against which MC is measured. Just like for entering enclosed spaces Oxygen level should be 21% and any value less than this would mean there is a deficiency of Oxygen in that space.
- FMP of any cargo is considered to be the percentage of MC at which the cargo would behave like a fluid and develop a flow state (i.e. liquefying). The FM P depends on the characteristics of cargo; the environment in which it is kept (e.g. stored out in the open exposed to the elements like rain, snow etc.) and should be measured experimentally in a laboratory environment. The bottom line is that any such cargo may liquefy if shipped with MC in excess of their TML. In other words for the cargo to be acceptable for loading the MC should be less than the TML.

Further the Code also states that the shipper must provide the Master with written evidence that the MC does not exceed the TML. This is usually in a form of a certificate/declaration (there is no prescribed format) and the analysis should have been recently done (less than 7 days). As a minimum the certificate of the MC / TML should bear the following:

- Duly signed and dated;
- MC test conducted with the last 7 days from the date of the certificate
- Note TML tests could be valid up to 6 months (see frequency of TML/MC testing Regulation IM SBC Code Reg.4.5.1 /4.5.2

- Declaration by shipper that the MC is, to the best of his knowledge and belief, the average moisture of the cargo at the time the declaration is presented to the Master.

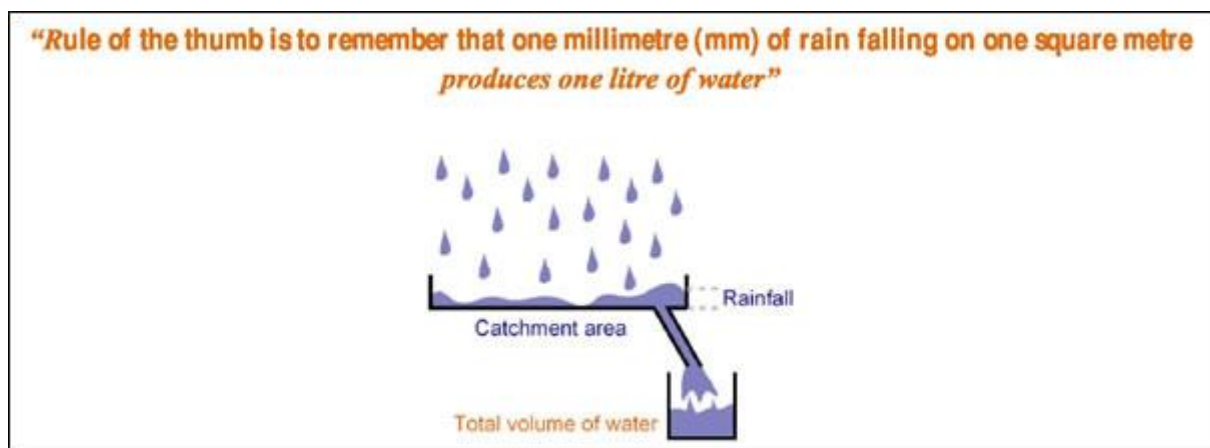
Failure to provide with such a certificate declaration the Master should not load the cargo and has the right to reject the cargo. Following is an excerpt from the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargo. Section 4.5.1 and 4.5.2 stating that:  
 4.5.1 - A test to determine the Transportable moisture limit of solid bulk cargoes which may liquefy should be conducted at regular intervals. Even in the case of materials of consistent composition, this test should be conducted at least once every six months. However, where the composition or characteristics are variable for any reason, more frequent testing is necessary. In such cases, testing once every three months and possibly more frequently is essential as such variations could have a significant effect on the value of the Transportable moisture limit. In certain cases it will be necessary to test every shipment.

4.5.2 - Sampling and testing for Moisture content should be conducted as near as possible to the time of loading. In any event the time interval between sampling/testing and loading should never be more than seven days unless the consignment is adequately protected to ensure that no change occurs in its moisture content. Furthermore, whenever there has been significant rain or snow between the time of testing and loading, check tests should be conducted to ensure that the cargo is still in a safe state to load.

### How much Rain is too much:

The key issue is whether the solid bulk cargo that is to be loaded, in this case Copper Concentrate, is liable to liquefaction? The cargo may appear to be relatively dry when loaded; however, it may still contain sufficient moisture to become fluid under the stimulus of the compaction and vibration that occurs during a voyage (caused by recurring cycles or cyclic forces, such as the movement of the ship and rolling/pitching/pounding etc.) resulting in a potential loss of the ship's positive stability from a reduction in metacentric height (G M ). The effect on a ship can be sudden and dramatic causing the vessel to capsize! So how much rain is too much? Rainfall is classified according to the rate of precipitation (rain intensity) as follows:

Category	Rain	Rate		(mm/hour)
Light			<	1.0
Moderate		1.0	-	4.0
Heavy			4	16
Very	Heavy		16	50
Extreme	> 50			



Estimating the amount of water entering the cargo hold can be calculated as follows: For an open hatchway (consider this as a catchment area) measuring 18.5 m x 17.9 m with 10 mm of rainfall the amount of water entering the cargo hold would be 3.31 m<sup>3</sup> (3310 litres) every hour (it is not uncommon for Vancouver, especially North Vancouver where the loading facility is located to experience extremely heavy rains in winter months)

Volume of Rainfall per Hour (in litres) = Precipitation Rate per hour (mm) X Area (m<sup>2</sup>)

Volume of Rainfall per Hour (in m<sup>3</sup>) = Precipitation Rate per hour (mm) X Area (m<sup>2</sup>) :1000

The decision to load during rain will depend on the rain category (i.e. light, medium, heavy etc.) and also the safety margin - difference between the given MC for the cargo and the TML, the bigger the difference the better the safety margin.

So how does one determine how much rain is too much? It seems that we need to develop a better understanding of the degree of risk that this cargo presents. By following this simple calculation the Master can determine whether continuous loading in rain will cause the MC to exceed TML limits.

Working example to determine if MC will exceed TML:

a) Cargo Nomination (Copper Concentrate in Bulk)	5000.00	mt
b) Loading Cargo Hold(s)	No 5 Hold	
c) Open Hatchway Area per cargo hold (18.5 m X 17.9 m)	331.15	m <sup>2</sup>
d) Cargo MC (determined within last 7 days)	7.78	%
e) Cargo TML (determined within last 6 months) - TML is 90% of FMP	9.19	%
f) FMP	10.21	%
g) Safety margin (difference between given MC & TML)	1.41	%
h) Moisture (rain) required to bring current MC up to TML	140.90	m <sup>3</sup>
i) Precipitation Rate per Hour (as an example)	20.00	mm
j) Volume of Rainfall per hour added to the cargo (if loading in rain continues)	6.62	m <sup>3</sup>
k) Time it will take for MC to equal the TML	21.27	hours

From the above it is clear that if loading is continued for over 21 hours the MC will exceed TML for this particular parcel and the Master would be in contravention of the IMSBC Code. The above is just an example as for a full load of Copper Concentrate cargo, one would need a lot of rain to cause the MC to increase sufficiently to exceed the TML.

*"You would need a lot of rain to cause the MC to increase sufficiently to exceed the TML"*

Having said that considering the unusual climate of the West Coast loading in heavy rains is not prudent and if in any doubts the Master should contract its P&I Club for advice. Loading high value cargoes such as Copper Concentrate in rain can bring about other problems as discussed below:

**Issues relating to weigh measurement at loading port:**

We are seeing lot of issues related to final weight measurements between the ship and shore figures (determined via draft surveys and government certified belt scales) leading to heated disputes between the Owners and the shippers/charterers, often requiring intervention by P&I Club. Despite best efforts sometimes significant difference remains.

Taking our example above loading in rain for 21 hours, the cargo hold now has an added weight of 141 mt which nobody seems to have taken into account during draft survey calculations nor the shipper’s acknowledging the fact that their cargo now contains an excessive amount of moisture than what was originally declared on the Moisture Certificate.



However, despite these inconsistencies the Master would have been instructed or rather pressured by the shippers that no remarks shall be allowed to put on the Mate's Receipt. We would strongly advised against this practice as by signing incorrectly cloused M /R or B/L where the figures are factually incorrect could jeopardize the P&I cover. If the Master is uncertain he should insist on putting his own remarks such as "weight, measure, quality, condition, contents and value unknown and "weight determined by draft survey only or belt scale only where appropriate". If in doubt always seek assistance from P&I Club.

### **Issues relating to weigh measurements (in-transit losses) at discharge port:**

Copper Concentrate ore if shipped with high moisture content (MC) will cause concentrate loss of the net invoice value. For example a cargo of 10,000 mt of Copper Concentrate with 5% MC essentially contains 500 mt of water. Depending on the agreement and clauses in the c/p, the receiver at the discharge port can claim for this loss. To mitigate 'in-transit' losses it would be prudent to sound the hold bilges daily or as necessary during the ocean voyage and keep a record of accumulated water being pumped out in the deck logbook to justify any claims of shortage at the discharge port.

### **Owners / Master's Rights:**

The stevedores may try to intimidate the Master that if the loading is not continued in rain any delays caused will be for the ship owner's account and so called 'rain letters' by charterers claiming to provide indemnity to the vessel against any losses for loading in rain should not be accepted as accepting the rain letter may jeopardize the P&I cover as a result of the member knowingly carrying out loading operations where the risk of cargo claim existed. (Note: A member's P &I insurance is subject to the warranties, conditions exceptions, limitations and other terms set out in the rules and the Certificate of Entry)

The following is an excerpt for an actual c/p and it would be prudent that these clauses are incorporated in all charter parties especially vessel's engaged in bulk trades where cargo is likely to liquefy.

- *All cargoes to strictly comply with latest IMO and SOLAS regulations and the IMSBC 2009 code and any subsequent new edition thereof or amendments thereto and local regulations. Charterers/Shippers and their agents to ensure and fully comply with latest applicable IMO regulations inclusive of the latest SOLAS regulations and IMSBC 2009 Code (and any subsequent new edition thereof or amendments thereto) and local regulations for all cargoes to be loaded, carried and discharged. Failure to satisfy/comply with the above provisions/requirements will entitle the Master to withhold the commencement or continuation of loading or discharging.*
- *Charterers to keep vessel in a seaworthy trim condition, to Master's satisfaction, during her sailing and/or shifting between all berth and ports. BIMCO Solid Bulk Cargoes that Can Liquefy Clause for Charter Parties shall apply to all relevant cargoes loaded.*
- *The Charterers shall ensure that all solid bulk cargoes to be carried under this Charter Party are presented for carriage and loaded always in compliance with applicable international regulations, including the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code 2009 (as may be amended from time to time and including any recommendations approved and agreed by the IMO).*
- *If the cargo is a solid bulk cargo that may liquefy, the Charterers shall prior to the commencement of loading provide the ship's Master, or his representative, with all information and documentation in accordance with the IMSBC Code, including but*

*not limited to a certificate of the Transportable Moisture Limit (TML), and a certificate or declaration of the moisture content, both signed by the shipper"*

- *The Owners shall have the right to take samples of cargo prior to loading and, at Charterers' request, samples to be taken jointly, testing of such cargo samples shall be conducted jointly between Charterers and Owners by an independent laboratory that is to be mutually agreed by Owners and Charterers. Sampling and testing shall be at the Charterers' risk, cost, expense and time. The Master or Owners' representative shall at all times be permitted unrestricted and unimpeded access to cargo for sampling and testing purposes. If the Master, in his sole discretion using reasonable judgment, considers there is a risk arising out of or in connection with the cargo (including but not limited to the risk of liquefaction) which could jeopardize the safety of the crew, the vessel or the cargo on the voyage, he shall have the right to refuse to accept the cargo or, if already loaded, refuse to sail from the loading port or place. The Master shall have the right to require the Charterers to make safe the cargo prior to loading or, if already loaded, to offload the cargo and replace it with a cargo acceptable to the Master, all at the Charterers' risk, cost, expense and time. The exercise by the Master of the aforesaid rights shall not be a breach of this Charter Party.*
- *Notwithstanding anything else contained in this Charter Party, all loss, damage, delay, expenses, costs and liabilities whatsoever arising out of or related to complying with, or resulting from failure to comply with, such regulations or with Charterers' obligations hereunder shall be for the Charterers' account. The Charterers shall indemnify the Owners against any and all claims whatsoever against the Owners arising out of the Owners complying with the Charterers' instructions to load the agreed cargo.*
- *This Clause shall be without prejudice to the Charterers' obligations under this Charter Party to provide a safe cargo. In relation to loading, anything done or not done by the Master or the Owners in compliance with this Clause shall not amount to a waiver of any rights of the Owners"*

---

Inséré 25/02/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 25/03/18

## **HISTOIRE DE LA VILLE D'OSTENDE ET DU PORT PRÉCÉDÉE D'UNE NOTICE DES RÉVOLUTIONS PHYSIQUES DE LA COTE DE FLANDRE (I)**

**DE MR DELPAIRE**

1843

### **PRÉFACE.**

L'ancienne Belgique, devenue successivement province romaine, Austrasie, Lotharingie, basse Lorraine, duché de Bourgogne, autrichienne, espagnole, autrichienne, française et annexe de la Hollande, démembrée, mutilée, asservie, en accomplissant si hardiment et si pleinement, dans ses limites actuelles qui semblent être celles du cœur, l'acte de son

indépendance, a réalisé la fable du phénix, qui renaît de sa cendre, et prouvé de nouveau que la voix du peuple est bien réellement la voix de Dieu.

A peine a-t-elle rallié tous ses enfants sous le même drapeau, et jeté les bases de son existence, qu'on a vu poindre à son horizon littéraire, un essaim de jeunes écrivains, Belges cette fois ; et bientôt, parmi les nombreux adeptes, se sont fait remarquer les Nothomb, les Victor Joly, les Prosper Noyer, les Bogaerts, les Desmet, les Juste, les Moke, les de Saint-Génois, les Conscience, etc., etc., sans compter les Dewez, les de Stassart, les Lesbroussart, les Reiffenberg, les Quetelet, etc., qui datent de l'époque de transition; puis la presse, cet infatigable Argus de nos intérêts publics, puissante et si estimée à la fois au dedans et à l'étranger; tous travaillant à dissiper les ténèbres que tant de siècles avaient accumulées sur la patrie, à produire cette lumière qui maintenant se répand au loin, accusant dans l'Europe, revenue de son étonnement, une nation nouvelle pleine de sève et d'avenir.

Ce sont surtout les souvenirs historiques qu'on a pris à tâche de faire revivre et qui éveillent chez tout Belge, une grande sympathie.

Et, en effet, que de changements politiques, de tourmentes et de vicissitudes, de sanglantes et décisives guerres, et que d'hommes marquants n'offrent pas les fastes de notre histoire !

Si l'on se reporte à l'invasion de Jules-César (57 ans avant Jésus-Christ), qui valut aux Belges la glorieuse appellation d'être " les plus braves d'entre les Gaulois, " on voit la Belgique s'étendant entre le Rhin, l'Océan, la Seine et la Marne. Vaincue, mais non soumise, après cinq siècles d'asservissement, elle court aux armes, chasse les préfets et les cohortes de Rome, et reconquiert sa liberté avec la même énergie qu'elle le fit naguère. Puis, après avoir passé sous la démocratie militaire des Clovis, l'administration de Grimoald, fils de Pépin de Landen, maire du palais d'Austrasie (la Belgique 640), le règne de Martin et Pépin de Herstal, de Charles Martel, de Pépin le Bref, élu roi des Francs, de Charlemagne et de son fils le Débonnaire, lâche sur le trône de tout l'excès de ses scrupules pour les pratiques du cloître, elle est inféodée à l'empire de Lothaire, autre indigne descendant du grand Charlemagne, qui comprend l'Italie, la Provence, la Franche-Comté, le Lyonnais, et en outre les contrées enserrées entre le Rhône, la Saône, le Rhin, la Meuse et l'Escaut, appelées la Lotharingie (840). A cette époque, les ducs et les comtes, chargés temporairement de l'administration des provinces, profitant de la faiblesse du trône, changent leurs titres amovibles en dignités héréditaires, créent des fiefs et des vassaux, divisent, morcellent le pays en une infinité de seigneuries, et se livrent, pendant des siècles, des guerres continuelles, tantôt par droit d'héritage contesté, tantôt par esprit de conquête. Investi du gouvernement de la Lotharingie, saint Bruno, archevêque de Cologne, la divise en haute et basse Lorraine (959); cette dernière, composée de l'archevêché de Cologne, des duchés de Limbourg, de Juliers, de Gueldre et de Brabant, des comtés de Namur et de Hainaut, d'une partie de l'évêché de Liège et de la Flandre, d'abord aux mains de Godefroid, comte d'Ardenne, passe plus tard à Charles de France, puis Godefroid d'Eenhamen ou de Brabant et en 1089 à Godefroid de Bouillon. Arrivent les croisades, ces guerres si éminemment poétiques, qui mènent Baudouin, comte de Flandre, sur le trône impérial de Constantinople, Godefroid de Bouillon, sur celui de Jérusalem, et dans lesquelles s'immortalisent les Thierry, comte de Flandre, les Othon de Trazegnies, les Jacques d'Avesnes, tous Belges. Des privilèges que les seigneurs avaient dû vendre à leurs vassaux, pour subvenir aux frais de ces expéditions, naît l'affranchissement successif des communes (Gand 1187), qui, dans les siècles suivants, donne une prodigieuse impulsion à l'industrie. Suivent la guerre d'extermination entre les d'Avesnes et les Dampierre, enfants des deux lits de Marguerite, fille de l'empereur Baudouin, comtesse de Flandre et de Hainaut; la célèbre bataille, dite des Éperons d'or, gagnée par les Flamands contre les Français, sous les murs de Courtrai (1502) ; les Flamands envahissant le Brabant et

Éverard 'Tserclaes les forçant à abandonner leur conquête; les massacres entre les nobles et les bourgeois à Bruxelles et Louvain, et comme conséquence la ruine totale de l'industrie (1557); le Ruwaert Philippe d'Artevelde, digne fils de Jacques, à la tête de quarante mille Flamands des corporations, aux prises à Roosebeke avec une formidable armée française, qui rétablit Louis de Maele dans son comté de Flandre, d'où ses dissipations venaient de le faire chasser (1383) ; etc., etc.

Les provinces belgiques passent l'une après l'autre à la maison de Bourgogne (la Flandre 1384), par suite du mariage de Philippe le Hardi avec Marguerite, fille de Louis de Maele : Jean sans Peur, Philippe le Bon, Charles le Téméraire, Marie; à l'Autriche en 1477 : l'archiduc Maximilien marié à Marie de Bourgogne, Philippe le Beau et Charles-Quint ; sous la domination espagnole en 1557 guerres de religion, le duc d'Albe, conseil des troubles, la Hollande se sépare de la Belgique (1579), fameux siège d'Ostende, conquêtes de Louis XIV dans les Pays-Bas. La prise de Dunkerque force l'Espagne à demander la paix; elle l'obtient par le traité de Munster (1648), qui enlève à la Belgique tout le littoral au midi et à l'est de l'Escaut, depuis l'Écluse jusque près d'Anvers, tout le pays qui compose aujourd'hui la province du Brabant septentrional, la ville de Maestricht et son versant et la liberté de l'Escaut, au profit des Provinces-Unies. La paix des Pyrénées (1659) lui coûte encore plusieurs villes de la Flandre, du Hainaut et du Luxembourg, et, pour surcroît de malheurs, le traité de la Barrière (1713), livre les places de Namur, Tournay, Menin, Warneton, Ypres, le fort Knocke et Ruremonde, à la garde des troupes hollandaises. Par le traité de la Barrière, elle retourne à la maison d'Autriche ; puis, après avoir été incorporée à la France (1795), elle est annexée à la Hollande (1814) dont elle secoue le joug, Our prendre, tout indignée de sa longue sujétion, le premier rang parmi les nations les plus indépendantes de l'Europe, dans les limites tracées par les traités de Munster et des Pyrénées, moins les changements apportés par les 24 articles.

Quelles infortunes ! et quelle gloire ! !

## **RÉSUMONS NOTRE TRAVAIL**

LA NOTICE. - A l'arrivée de Jules-César, la côte de Flandre était couverte de marais. Pendant ou peu après la période romaine (V<sup>e</sup> siècle) la mer, brisant les dunes, envahit ces marais et les exhausse insensiblement. A mesure qu'elle ne vient plus couvrir les parties qu'elle a élevées, la culture s'en empare et les convertit en champs labourables. Nonobstant cette retraite, la mer ronge continuellement les dunes tout en oblitérant les trouées qu'elle y a faites, et empiète sur le terrain qu'elle a abandonné.

Sous la couche de tourbe que l'on remarque sur toute la côte de Flandre et qui provient des marais du temps de Jules-César, on trouve partout une forte couche de sable fin, preuve, entre beaucoup d'autres, que la mer y a séjourné anciennement. Or, pour que des marais aient pu exister sur ce terrain, il a fallu que la mer s'en soit retirée ; car il est établi qu'ils ne se forment que par les eaux pluviales, et que la tourbe qu'ils produisent n'est due qu'à des plantes aquatiques. En recherchant la cause qui, antérieurement à l'existence de ces marais, a pu faire baisser la mer sur nos certes, nous la trouverons dans la rupture de l'isthme qui a joint l'Angleterre à la France.

Fréquentes et désastreuses irruptions sur toute la côte qui borde la mer d'Allemagne. — Émigrations des Flamands. — Engloutissement de Scharphoudt et de Onze-Lieve-Vrouwter-Streep.—Comment les dunes se sont primitivement formées; comment elles se détruisent et par quels moyens on les répare. — Nouvelles observations : de combien les dunes reculent, notamment au fort Albert et à l'endroit d'Ostende. Nécessité de se prémunir contre les débordements de la mer et possibilité d'empêcher son empiétement constant sur nos côtes.

Cette notice est tirée du savant et volumineux mémoire de M. Belpaire, sur les changements que la côte a subis d'Anvers à Boulogne, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, depuis la conquête de Jules-César,) couronné par l'Académie de Bruxelles en 1825. Nous n'avons d'autre mérite que d'en avoir réuni les matériaux épars, et d'y avoir ajouté le résultat de nos propres observations. Elle sera Suffisante pour faire connaître à l'homme du monde l'historique si intéressant de la côte et si généralement ignoré.

## **LA VILLE ET LE PORT D'OSTENDE.**

Ostende, dont l'existence probable remonte antérieurement à 814, élevé au rang de ville en 1267, par Marguerite de Constantinople, comtesse de Flandre, prospère rapidement par ce privilège et par un procédé particulier, donnant au hareng flamand une réputation européenne, devient le centre d'un grand commerce et rend nécessaire le havre octroyé par Philippe le Bon, et creusé à l'ouest en 1445. Saccagé et réduit en cendres en 1489, par Daniel Van Praet, seigneur de Merwede. Ostende se rétablit peu à peu, se fortifie en 1585, est détruit de fond en comble lors du siège de 1601 à 1604, aussi mémorable par l'acharnement des combattants, les moyens d'attaque et de défense, les cent cinquante mille hommes de toutes les nations de l'Europe restés sur le carreau, que par sa durée. La ville se relève ensuite de ses décombres, l'ancien Ostende passe sous la mer, le havre d'Ouest, s'oblitére, celui d'Est se forme, s'accroît ou diminue en profondeur ; et, pendant tout un siècle, le port lance ses corsaires, les Jan Jacobsen, les Erasmus de Brouwer, les Jan Broucke, les Diericksen, les Roel deReuse, les Jacques Besage, les Philippe Van Maestricht, toujours vainqueur et jamais vaincu, et tant d'autres, tantôt contre la Hollande, tantôt contre la France ou l'Angleterre, ou bien encore contre ces deux puissances combinées, Anne d'Autriche et Cromwell. Nous verrons ces rudes marins, de concert avec leurs frères de Dunkerque, autres intrépides de la mer du Nord, capturer d'un seul coup, vingt, trente et jusqu'à quarante navires, soutenir contre des forces triples, quintuples, des combats à toute outrance, et rendre le nom ostendais la terreur et l'effroi sur mer. Puis viennent les tentatives du cardinal Mazarin sur Ostende, et la sanglante mystification dont ce ministre fut l'objet cette occasion (1658) ; la compagnie de navigation aux grandes Indes, instituée par Charles II d'Espagne (1698), et la physionomie d'Ostende pendant la guerre de succession.

Maison d'Autriche (1714) : encouragements accordés par Charles VI à la navigation ; création de la fameuse compagnie des Indes orientales d'Ostende ; ses opérations ; intrigues de la Hollande, coalition de toute l'Europe contre cette compagnie et sa suppression (1731). Marie-Thérèse : grandes améliorations locales et d'administration ; siège de 1745, occupation française ; occupation française pacifique (1757-1762) ; guerre d'Amérique (1778). Joseph II : franchise du port (1781) ; navigation aux grandes Indes encouragée pour la troisième fois ; mouvements prodigieux du port, prospérité inouïe. Invasions des armées françaises (1792-1794) : monstrueuses réquisitions, ruine d'Ostende, fêtes républicaines ; bombardement de 1798 : le commandant Muscar et ses cent cinquante grenadiers. Le camp de Boulogne : effets funestes du système continental ; nombreux combats sur la rade ; les licences de commerce. Guillaume ter : le port sacrifié à la Hollande. 1830 : ses heureuses conséquences ; excellence du port, et combien sa prospérité importe au pays ; sollicitude particulière du roi pour Ostende.

Tels sont les principaux événements que nous aurons à raconter.

Nous avons puisé dans l'Annuaire de Bowens ; nous n'avons laissé de côté que les superfluités, les éclairs, la pluie et le beau temps qui s'y trouvent consignés, presque à chaque page, et nous nous sommes borné à prendre l'essentiel ou à faire un résumé des documents, tel que l'octroi de Charles VI qui contient 103 longs articles. De Bonours et Flemming nous ont fourni les matériaux pour décrire le fameux siège de trois ans qui



formera un cinquième de notre ouvrage; et le beau plan d'Ostende à cette époque, que nous y ajoutons , nous l'avons trouvé dans un livret , sans nom d'auteur, publié à Paris , par livraison, pendant l'événement, et qui nous a donné aussi les détails d'un combat naval entre une flotte batavo-anglaise et les galères de Spinola que nous rapporterons, et dont de Bonours et Flemming ne parlent que superficiellement. Nous nous sommes servis de Van Hasten pour décrire la bataille de Nieuport qui vient s'intercaler dans l'histoire d'Ostende, et de la brochure de l'avocat Debock, pour raconter les tentatives de Mazarin. Puis, nous avons consulté d'autres ouvrages et notices que nous indiquerons en temps et lieu.

Pour l'époque néfaste de 1792 1830, et qui n'est pas la moins intéressante, nous nous sommes guidé d'après les archives de la ville, qui nous ont été communiquées avec une complaisance que nous aimons à reconnaître, et le Journal d'Ostende des années 1829 1830 et 1831, qui relate en flamand et par ordre de date, ce qui s'y est passé de 1793 à 1802 ; puis d'après le souvenir de personnes dignes de foi.

Le plan de la ville au temps du siège de 1601 , que l'on chercherait vainement dans les cartons du ministère de la guerre, et sur lequel on remarque un reste de l'ancien Ostende, englouti par la mer, nous permettra de relever une erreur apparente de Belpaire, relative au reculement des dunes, et de préciser à peu de chose près, de combien elles sont rentrées depuis environ deux siècles et demi à l'endroit d'Ostende. Nous ajoutons également un plan de la ville d'aujourd'hui, afin que par la confrontation on puisse juger des améliorations locales qui sont survenues.

Nos recherches prouveront encore d'une manière (convaincante,) que c'est à tort que beaucoup d'auteurs ont placé le Portus itius et le port Épatiac des Romains , sur la côte de la Flandre actuelle, et que même lors de l'invasion de Jules-César il n'a pu exister des ports aux lieux où se trouvent Ostende et Furnes, comme l'admettent beaucoup d'historiens.

Voilà pour l'opportunité et le plan de notre travail. Quant à l'exécution, nous considérons deux choses : d'abord, les idées ou réflexions, entourage des faits qui les lie les uns aux autres ; ensuite, le style au moyen d'expression. Dans celle-là, nous aimons justesse, convenance ; dans celle-ci, clarté, précision.

Nous nous sommes attachés à réunir toutes ces qualités ; mais nous n'osons espérer d'avoir entièrement réussi.

## **A SUIVRE**

---

Inséré 27/02/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 27/03/18

# **Dutch Utility Proposes Artificial North Sea Island & Massive Offshore Wind Farm**

**by Steve Hanley**

TenneT, the Dutch equivalent of the UK's National Grid, is thinking about future offshore wind power for a decade or more from now. It proposes to construct a man-made island on Dogger Bank in the middle of the North Sea to act as a distribution hub for electricity generated by a massive offshore wind farm. The island would be used to convert the AC current received from the wind turbines to DC current, which would then be sent via

undersea cable to the Netherlands and the UK. Eventually, additional cables could send power to any country bordering the North Sea.

The theory is that by having a main distribution hub in the ocean, power could be sent to wherever it is needed most, maximizing its commercial value because it will always be available to the highest bidder, and minimizing the risk of it not being put to productive use. Offshore wind farm sites in coastal areas are becoming scarce, forcing companies to put turbines further out to sea. But undersea cables are expensive to install and maintain. By plunking an island down halfway between the UK and Europe, the transmission lines could be shorter and therefore less costly. Potential savings could run into billions of dollars.

Rob van der Hage is the manager of offshore wind development for TenneT. He is mildly amused when someone questions whether it is feasible to build a 6 square kilometer island in the middle of the North Sea. "Is it difficult? In the Netherlands, when we see a piece of water we want to build islands or land," he tells The Guardian. "We've been doing that for centuries. That is not the biggest challenge," he says.

The biggest challenge is whether the economics of the project make enough sense to attract investors. TenneT is prohibited from building power generation facilities. That means it must interest companies like Denmark's Ørsted, or Germany's Innogy in participating. Fossil fuel companies like Shell, which is a Dutch company, are beginning to invest in renewables and could be enticed to participate. The island would cost about \$1.5 billion. The surrounding wind farms and transmission cables would cost far more than that. Ultimately, TenneT believes its proposal could generate as much as 30 gigawatts of electricity — twice the amount of installed offshore wind in all of Europe today. The company is putting its plans together and presenting them to potential partners. The video below is part of its initial marketing campaign. Van der Hage says the island could be completed by 2027, at which point construction of the wind turbines would begin. The idea has gotten a favorable reception from several interested parties. A spokesperson for Germany's Innogy describes the plan as "very interesting" and National Grid terms it an "innovative design that could play an important role in the long term." But others remain skeptical. Peter Atherton, an energy analyst at Cornwall Insight, acknowledges that most of the best near shore sites have already been spoken for, but he is concerned that the power converters TenneT plans to build on its island are costly and rarely used in energy infrastructure. "It's going to be expensive compared to what they produce locally," he says. "It sounds a very interesting idea. As the industry matures, you'd very much expect them to start thinking outside the box. Whether the economics pan out, whether you really can sell North Sea wind out to the continent, is questionable."

**Source : cleantechnica.**

---

Inséré 01/03/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 01/04/18

## **"Cochrane Shipbuilders. Vol 3 : 1940 - 1993".**

B O O K R E V I E W by : Frank NEYTS

Coastal Shipping Publications recently published "Cochrane Shipbuilders. Vol 3 : 1940 - 1993" , written by Gilbert Mayes and Michael Thompson. This book is Volume 3 and the

last in a 3 volume series. The book records a unique outline history of all the ships built by the Cochrane Company, including coasters, tugs, trawlers and progressive designs servicing the burgeoning off shore oil industry. Gilbert Mayes and Michael Thompson are well known authors of company history books, specializing in shipbuilding. Individually and collectively they have spent a lifetime researching the fishing and shipbuilding industries – especially on Humberside and the North East of England. "Cochrane Shipbuilders. Vol 3 : 1940 - 1993" (ISBN 978-1-902953-75-5) is a hardback book, A4 size, of 160 pages, lavishly illustrated. The price is £19.50 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, [www.coastalshipping.co.uk](http://www.coastalshipping.co.uk) , e-mail: [Bernard@coastalshipping.co.uk](mailto:Bernard@coastalshipping.co.uk).

---

Inséré 01/03/18 DOSSIER Enlevé 01/04/18

## What Is The Effective Size Of The Operational World Tanker Fleet?

With the oil price looking capped by the potential for export of U.S. shale oil, and with industry opinion formers and analysts predicting steady demand growth over the coming three to five years (IEA forecast demand growth 1.4 million barrels per day 2017, 1.2m barrels per day per annum 2018-22), the freight market will in all likelihood be a supply driven market. When looking at the supply side most analysts will quite rightly focus on three main areas: the orders for new ships that have been placed at the shipyard with emphasis on the expected deliveries and then the projected or likely scrapping of existing older tonnage.

### **FIT TO SAIL?**

The utilization of the existing world fleet, the vessels on the water, varies from time to time. The fleet is subject to requirements to be 'in class', which is part of a regime of regulations for sea worthiness and incorporates a survey cycle including periodic dry-docking. Any ship, which is not in class, is not available for service, nor is any ship that is undergoing periodic dry-dock, to complete repair, maintenance and survey for the purpose of staying in class. This system provides the minimum required standard to operate as a commercial ship and is common to all types of vessel. For tankers this is only the start of inspections that make up the reviews of quality assurance necessary to trade.



The operator/manager of a ship will need to have a certified management system in compliance with the International Maritime Organization's (IMO) International Safety Management Code requirements, called ISM, with a Document of Compliance (DOC) issued for the company and a Safety Management Certificate (SMC) issued for each of the vessels it operates and manages.

These certificates are issued by a recognized Classification Society ("class society") acting on behalf of a flag state. The inspection authorities that derive their authority through legally constituted bodies are the flag state, which may authorize class societies to issue on their behalf certificates required under IMO rules for international navigation.

Both have a permanent interest in the vessel as long as its owner keeps it registered under their flag or entered with their class society. There is a second group of interested parties who, on the other hand have an interest limited to the performance of particular voyages. These are the Port State Authorities, the cargo terminal operators, the charterers and cargo interests – in short the customers or their agents.

## **FIT FOR CARGO?**

In respect of the parties related to the cargo their interest is limited in time to the period that the vessel is in their employ, carries their cargo or is in their port or at their terminal, they need to be assured prior to loading or arrival that the ship's operation and performance will meet their requirements. This provides considerable problems due to the nature of shipping as a dynamic business affected by the human element, the perils of the sea and weather, and last but not least, the cyclicity of the markets. How can the cargo interest be assured of the required quality during the relevant time when there is so much potential for change and so little opportunity to check through physical inspection? Oil companies originally operated their own fleets and to some extent this continues. However, as the companies broke up their logistical integration one of the first parts to be outsourced was ship operation. The process then began of trying to be sure that the service had not only been well performed but would also be well performed in the future. Lessons were learned from the other end of the oil business in the exploration and production industry

where outsourcing became the norm for offshore expertise and drilling and many lessons were also learned about quality assurance.

## **FITNESS CHECK UP**

The initial point was written maintenance and operation manuals, which resulted in Guidelines issued by Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) and constitutes the basis for a vessel's acceptability and which were instituted into an international requirement for Chartering. The next critical point was inspecting against those manuals to ensure that they were followed and that adherence was evidenced in the records of the ship. This is known as vetting, which in its early stages meant an employee or direct subcontractor of the customer visiting the ship, whilst in port, to meet the crew and review the ship and its records. Vetting immediately threw up two problems. For the inspecting company the ship and its crew may appear to be performing in an acceptable manner, but in not rejecting were they approving? If they were approving, who could rely on the approval and for how long? Inspection must take place before the company contracts for the business that is contemplated, otherwise it is not an approval for future business. If a voyage (particularly for a large tanker) takes three months and the vessel needs preapproving at a port, then the period of six months looks like a bare minimum that could be workable for effectiveness of the approval period. Owners would like it to be much longer as repeated inspection is burdensome for the ships' crew, but shipping is dynamic and the crew changes continuously with service on board being for periods anywhere between three and nine months for each crew member.

There was also the issue of man power for staffing vetting, with risk of cost duplication if all oil companies had their own vetting staff. This combined with periodic review that was necessary for the Safety Management System (SMS) meant that more efficient solutions were sought. For the SMS review OCIMF issued the Tanker Management Self Assessment (TMSA) program in 2004 'as a tool to help operators measure, assess and improve their safety management systems. Each tanker operator must report to OCIMF the results of their own assessment of their SMS based on a number of KPIs and Best Practices with four levels of compliance for each one. Oil Companies can then perform periodical assessment usually every three years of the operators' SMS, to confirm that the scoring declared by the operator is verified and to suggest areas in need of attention or correction. The vetting system itself, was also developed overtime under the guidance of OCIMF. This resulted in the current system, which it is fair to say is under continuous review and change. The following is a description of how OCIMF describe the Ship Inspection Report Evaluation program (SIRE).





## **WHAT IS IT?**

The Ship Inspection Report Evaluation program, or SIRE system, is a very large database of up-to-date information about tankers. Essentially, SIRE has focused tanker industry awareness on the importance of meeting satisfactory tanker quality and ship safety standards. Since its introduction, the SIRE program has received industry-wide acceptance and participation by both OCIMF members, program recipients and by ship operators. Since its introduction, more than 180,000 inspection reports have been submitted to SIRE. Currently there are over 22,500 reports on over 8,000 vessels for inspections that have been conducted in the last 12 months. On average program recipients access the SIRE database at a rate of more than 8,000 reports per month.

## **HOW DOES IT WORK?**

The SIRE program uses a uniform inspection protocol using:

- Vessel Inspection Questionnaire (VIQ)
- Uniform SIRE Inspection Report
- Vessels Particulars Questionnaire (VPQ)

These make the program uniform and provide a level of transparency. SIRE has established itself as a major source of crew, technical and operational information to prospective charterers and other program users. Its increasing use corresponds with oil industry efforts to better ascertain whether vessels are well managed and maintained. It is a risk assessment tool for the charterers. OCIMF is in no doubt that better informed vetting decisions are leading to improvements in the quality of ships, accelerating its continuing drive for safer ships and cleaner seas. Inspection reports are maintained on the index for a period of 12 months from the date of receipt and are maintained on the database for two years. SIRE access is available, at a nominal cost, to OCIMF members, bulk oil terminal operators, port authorities, canal authorities, oil, power, industrial or oil trader companies which charter tankers as a normal part of their business. It is also available to governmental bodies which supervise safety and/or pollution prevention in respect of oil tankers/barges (e.g. Port State Control Authorities, MOUs, etc.)

## **WHAT IMPACT HAS IT HAD?**

This system combined with the requirement for tankers to have a double hull has had a significant impact on operational performance and on oil spills. It has been a success. It has some important negatives for staff on board. Whilst it reduces the number of inspections through data sharing via the SIRE database between several parties it does not establish an approval. So, one customer's acceptable report may be another customer's unacceptable level of deficiency. It also has no period of validity with the customers expressing a view through the market place that they require a report to have been filed within six months of using the vessel. As described above, this inclines an owner to want it to be constantly up to date, effectively requiring inspection at every port. The inspections occur when the crew is at its busiest and draws resources to give assurance that the ship is properly run at the very time when the ship wants all resources available to run properly. Incidentally, inspections by Port State Authorities are on the rise independently of SIRE, notwithstanding their ability to access SIRE and this seems to be an unnecessary additional burden. Inspection has a business side to it so from an owner's perspective less inspections with more sharing of results is welcomed. For owners the biggest change has been from an old style of relationship building with the customer where repeated performance, built

trust as to future performance, to a system where service is assured through data sharing and the relationship has become commoditized. The slight problem with this approach is that despite all efforts from OCIMF the quality of inspections may vary with the individual performing the inspection. Uniformity is important and each customer will have specific limitations of which two nearly always crop up. The first and most well-known is the age of the vessel. Most charterers will not use vessels over 15 years of age to carry their cargo and in addition most Atlantic Basin terminals will not accept vessels over 18 years of age. The same is true for some refiners in China and Northwestern Europe. The second is less well known but is based on the crew 'matrix'. This is based around the period of experience of the officers of a tanker (usually top 4 in seniority) in the tanker type, the rank or responsibility and the amount of time employed by the owner. The differences, in individual company requirements, present the owners with some complicated calculations in determining with whom they are at any time qualified to do business. The business challenge is to be qualified to do business with everyone all of the time. If this means more inspections, more crew changes to meet 'matrix' requirements, and the selling of older ships to have a young fleet, so be it, provided that it delivers a better business model and adequate financial returns to justify the additional expense.

## **WHAT IS THE SANCTION FOR NOT COMPLYING?**

A ship may find it more difficult to be chartered if the requisite approvals are not in place. In theory this will reduce the efficiency of the ship causing it to earn less as it will have less choice in business and be unable to optimize its utilization. Whilst the point about optimization is true, nevertheless the ship operates in a dynamic commoditized market. Ironically if 11 cargoes look for 10 ships the undersupply only becomes obvious on the last fixture, so the least favored ship may be faced with the best market conditions, one ship and two customers with no choice. The volatility of the freight market, because it is a commodity market, means that the lost efficiency, due to unfavored approval status, can be easily compensated by the surge pricing caused by the 'last in the shop' position. It is an unintended consequence but very real. The role that acceptability of ships through inspection plays on the market is important. It dominates the working day of the chartering desks (sales point) of every ship owner and every customer. The 'world fleet' on a graph showing the ships built that have not yet been scrapped is not the world's 'workable fleet' but no one has yet been able to graph that. However, this is what constitutes supply! It is the missing x factor that ruins the predictions of analysts when they foresee an oversupplied market and then contrary to all forecastable data there is a surge in the market price due to a shortage which is not apparent to a market observer, who does not actively participate! If the status of tankers, as approved, could be publicized, it would identify and should stabilize the world's workable fleet, reduce supply, increasing freight but guaranteeing by funding, full and thorough compliance thus improving quality assurance and performance. Rather like the mice wanting to put a bell around the neck of the cat, the industry can see it is a good idea but cannot see how it can be done. The system has achieved a first primary goal, an overall significant reduction in oil spills, so the excellent should not be in opposition to the good and all ship owners should embrace the system, and then work to improve it.

## **THE FUTURE**

Other shipping sectors, most notably gas and chemicals, have a similar system but with a single inspectorate called CDI, which is independent and funded by the industry – owners and charterers that would confer an approval in a manner not dissimilar to a temporary license to trade. This would encourage uniformity of inspection as well as clarity of rules over age of vessel, and qualifications and experience of officers. The inspectorate would

be answerable in terms of its remit to the members but have separate liability independent from them. This would allow the inspection results to be more widely available and consequently minimize uncertainty and disruption in the market place. A single regime would surely then suffice for all interested parties, terminal operators, Port State Authorities, cargo interests and governmental organizations. Three other factors may reduce the available fleet: storage (temporary or permanent); newly delivered ships (which are untried and have not been operationally inspected); and exdry-dock ships (which may have operational problems with equipment disassembled or repaired or replaced during the docking). All of these developments impact on one simple fact. The world's operational tanker fleet is smaller than it may appear.

Source: Euronav

---

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

## Nautilus International calls out unjust treatment of seafarers

Maritime trade union Nautilus International has written to the Angolan ambassador to the UK to protest about the unjust treatment of the crew of an offshore support vessel detained in the port of Soyo.

Nautilus' General Secretary Mark Dickinson has said he is profoundly concerned with the plight of the Croatian, Filipino, Russian and Ukrainian seafarers, who were serving on the Vanuatu-flagged vessel *Sutton Tide*. They have since been accused to being involved in the theft of fuel and have been held in the country since 5th March.



In a letter to the Angolan embassy in London, Mr Dickinson appealed for action to end the 'shocking' ordeal of the crew as soon as possible. The seafarers say they fear for their lives, and one has attempted to commit suicide.

Mr Dickinson said there was 'deeply disturbing' evidence that the crew had been denied a wide range of fundamental human rights. 'In particular, Nautilus is concerned by the evidence that the crew have not had the right to independent legal advice and representation and have not been given adequate information about the basis on which the investigation is being conducted,' he

wrote. 'Also very disturbing are the complaints that crew members have been pressured to sign documents which were not in their own language and that their vessel was searched under duress, with no explanation or justification given to them.'

The letter points out that criminalisation of merchant seafarers is a very important issue around the world, and there have been many incidents in recent times where the ship masters, officers and other crew members have been treated as scapegoats for accidents that have been far outside of their control or responsibility.

Against this background, the International Maritime Organization and the International Labour Organisation had developed guidelines for the fair treatment of seafarers following

maritime incidents and countries around the world have been encouraged – since 2006 – to support the active implementation of these principles.

'In the case of *Sutton Tide*, the information we have received indicates that the IMO/ILO guidelines have not been adhered to,' Mr Dickinson added. 'The guidelines state that investigations should be conducted in a "fair and expeditious manner" – something which cannot be said to describe the course of this incident.

'In the absence of effective support from the ship's owner and flag state, it is left to organisations representing seafarers to highlight this case and to appeal for justice to prevail,' he told the ambassador. 'As a country which is heavily reliant upon shipping and seafarers, Angola should be in the forefront of upholding international regulation and global principles. The shocking treatment of seafarers in such circumstances has a profoundly adverse impact on the recruitment and retention of maritime professionals and it is essential – given the multiple jurisdictions under which seafarers work – that they are recognised as a special category of worker entitled to fair treatment, protection against coercion and intimidation, and given access to legal, welfare and consular support'.

---

Inséré 05/03/18 DOSSIER Enlevé 05/04/18

## **Youth and Greek shipping: The big (lost?) opportunity**

Young people in Greece are still "shipping-averse", in that they continue to have a negative view, when it comes to seeking job opportunities in the country's shipping companies, despite the fact that 58% of young Greeks have a positive view of the shipping industry and believe that it supports the Greek economy. In a recent study in young people between the ages 16 and 30, Ernst & Young Hellas determined that 44% state, it is highly unlikely that they would seek employment in the shipping industry at sea, while maritime academies are understaffed, underfunded and unable to follow recent developments. As such, Ernst & Young say that there is a clear need for more effective communication of developments in the shipping sector, as shipowners in Greece, are traditionally "allergic" to publicity and prefer to keep a low profile of their business activities.

Following are some of the researchers' key findings: Despite the high levels of unemployment in Greece, the majority of young people do not take a positive view of the prospect of employment in the shipping sector. This is the key finding of a survey by EY1, combining the results of telephone interviews of 1.000 young people aged 16-30 and of a series of in-depth interviews with executives from shipping companies and representatives of the academic community.

A mere 6% of the sample spontaneously stated that they would like to work in shipping, while, when asked to choose between different sectors of the economy, only 23% said they are likely to seek employment in the shipping sector at sea. The picture is slightly more positive with regard to employment in the shipping sector ashore, where 41% said this is a possible option. However, employment in tourism (49%), appears as a more attractive option, which may indicate that the comparative advantages of employment in the shipping sector (high earnings, career prospects, lack of seasonality, etc.), are not fully understood. The prospect of employment at sea is less popular among women (15%), while for employment ashore the response among men and women is at comparable levels. Responses are not significantly differentiated among university graduates. Respondents from the Greek islands, which traditionally were a reservoir of manpower for the shipping

sector, take a more positive view, although in these areas the attractiveness of the tourist industry is extremely high. Asked about the features they consider important when looking for work, respondents mentioned: a pleasant environment (57%), job security (54%) and career prospects (50%). High earnings ranked fourth among the important criteria (45%). Based on the above, jobs in shipping, particularly at sea, ranked low among the options considered by respondents. Among those who said they did not wish to work in shipping, the most important deterrent was "long absence from home and family" (65%), while a large number of respondents said that they "don't want to be locked up in a boat" (40%) or that these jobs "require expertise which they lack" (35%).

Interestingly, reluctance to seek employment in shipping coexists with high levels of recognition of the sector's contribution to the national economy. 58% of respondents believe that the shipping sector contributes to the economy, which compares favorably to manufacturing, commerce, banking and the public sector, but lags behind the tourist sector. The majority of those interviewed also describe shipping as a dynamic sector (47%), a sector which commands respect (45%) and one that carries an important tradition (50%). However, respondents appear detached from the shipping sector, as only 16% say that "they feel close to shipping", while only 24% believe that "shipping provides jobs to young people like myself".

Commenting on the findings of the survey, Yannis Pierros, EY Transportation Leader for Central and Southeast Europe, stated: "At a time when our country is facing the huge challenge of unemployment, reconnecting youth with the Greek naval tradition is of vital importance. It is also critical that young people reposition themselves with regard to the present state of the shipping industry, and vice versa. It is clear that the Greek DNA contributes significantly to Greek excellence in the industry, so we need to give young people in Greece direction and perspective. Meanwhile, in view of recent technological developments and the growth of companies involved in the administration and management of the commercial fleet worldwide, attracting exceptional talent has become crucial for the viability of shipping companies. There is a substantial human capital in Greece which today is seeking its fortune abroad. This human capital could instead be seeking employment within the Greek shipping sector, which appears as the most dynamic, extrovert and internationally competitive sector of the Greek economy".

The study by EY also brought to the fore the problems facing maritime academies. According to the feedback of representatives of the Academies of Merchant Marine and executives from shipping companies, while the level of candidates is constantly improving, the Academies are faced with pressing problems relating to staffing, infrastructure and financing, and are unable to respond to the needs of modern shipping. Curricula are prepared without the participation of the industry and have not been adapted to current reality and to changes brought about by technology. At a time when there is a global shortage of captains, engineers and electricians, and considering the Greek marine tradition, the Academies, given proper support, could compete with major schools abroad, attracting foreign students to Greece and providing important benefits to the national economy.

The study concludes with four sets of proposals which could help address these challenges:

1. Shipping companies should consider adopting best practices with regard to recruitment and talent management, as well as a more outward-looking corporate culture. They should seek to establish or strengthen human resource departments, leveraging from the best practices followed by other sectors of the world economy with regard to attracting talented professionals ashore, and try to mitigate, to the extent possible, disincentives related to working and living conditions onboard.



2. The industry should consider communicating more effectively the sector's achievements and the changes taking place, especially regarding working and living conditions on board of Greek vessels. Changes and improvements already accomplished appear not to have been effectively communicated and, as a result, negative perceptions from the past are being perpetuated.

3. Improvement of marine education. It is imperative to restore funding to the Academies, to improve the quality of the academic program on offer and to establish closer links between the Academies and the industry, particularly with regard to curricula.

4. The Greek state, further to securing the necessary funding for the Academies, must play an active role in the effort to secure greater recognition of the contribution of shipping to the Greek economy and must approach the issue of collective bargaining for crew members in a realistic and responsible manner. Commenting on the study's findings, Panos Papazoglou, EY Greece Managing Partner, said: "Greek shipping contributes significantly to the Greek economy and this contribution could be multiplied, if appropriate policies are adopted. The government, the shipping community, the Academies and all interested parties need to work together in order to reconnect Greek society with our country's marine tradition and help young Greeks to fully leverage the opportunities presented by the shipping industry. EY, with its vast experience in the shipping sector, is committed to contributing with all possible means to this joint effort."

Source: Nikos Roussanoglou, Hellenic Shipping News Worldwide

---

Inséré 07/03/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 07/04/18

## **Histoire de la ville d'Ostende et du port précédée d'une notice des révolutions physiques de la côte de Flandre (II)**

### **RÉVOLUTIONS PHYSIQUES DE LA COTE DE FLANDRE.**

L'incertitude qui règne sur l'histoire du pays en général, antérieurement à l'invasion romaine, et que l'on doit attribuer à l'odieux édit par lequel l'empereur Auguste, successeur de Jules-César, fit détruire tous les documents historiques des Belges, ne permettrait non plus que d'établir des hypothèses plus ou moins fondées sur l'état de nos côtes dans ces temps reculés, si les observations géologiques ne nous offraient des indices certains.

Ératosthène, ce célèbre savant grec, devenu bibliothécaire d'Alexandrie, sous Ptolémée Évergète (200 ans avant l'ère chrétienne), ne connaissait les côtes de l'Europe au-delà des colonnes d'Hercule, que par le récit du Marseillais Pythéas, qui disait avoir visité tous les pays maritimes de cette partie du monde, depuis le Tanais jusqu'à Thule, sous le cercle polaire.

Les Commentaires de Jules-César, Plin le naturaliste, la Germania de Tacite, la Géographie de Strabon, celle de Ptolémée, les écrits historiques de Dion Cassius même ne déterminent clairement aucun point de géographie ancienne de la Belgique, et Jules-César, le conquérant de cette Belgique, semble se soucier si peu de la situation des lieux, qu'il n'en parle que lorsque cela devient nécessaire à la description de ses batailles.

Cependant ces auteurs s'accordent à représenter la Morinie qui s'étendait d'au-delà Thérouenne jusque vers Ostende, et la Ménapie, qui occupait une partie du Tournaisis

d'aujourd'hui, près de la moitié de la Flandre occidentale et toute la Flandre orientale, et séparait ainsi entièrement les Morins des Nerviens, comme deux pays qui se ressemblent et entrecoupés de marais et d'épaisses forêts.

César dit qu'à son approche, les Morins et les Ménapiens se retirèrent dans leurs marais et forêts où il ne put se frayer un passage à cause des pluies et de l'énergique résistance de ces peuples, à laquelle il rend hommage. Il parle encore de ces marais et forêts, lorsque l'année suivante, à son retour d'Angleterre, il envoya ses lieutenants Labienus, Titirius et Cotta contre les Morins et les Ménapiens. Strabon dit que les Morins se réfugièrent dans des îles qui se formaient par le flux de la mer ( nous verrons plus loin que c'est des bancs de Flandre qu'il s'agit ici) ; et Dion Cassius rapporte que César ne put s'emparer d'aucun de leurs cantons; qu'il essaya de percer jusqu'à leurs retraites en faisant abattre les forêts, mais que considérant leur immense étendue et voyant approcher l'hiver, il renonça à son entreprise.

Les légionnaires, la hache à la main, déblayèrent ainsi toute la contrée qui s'étend de Boulogne-sur-Mer jusqu'à la frontière actuelle.

En considérant l'état présent de nos côtes, et en recherchant les causes des changements que l'on remarque, nous arriverons à démontrer l'assertion des auteurs que nous venons de citer.

Les vastes forêts, dit M. Belpaire, ont disparu, et sont converties en champs labourables; c'est à peine si l'on en trouve quelques restes dans les bois de Dieppe, de Boulogne, des environs d'Ypres, de Poperinghe, de Thonrouet et de Bruges. Les marais ont également disparu ; on n'en voit plus guère que dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, du côté de Bergues, Bourbourg, Saint-Omer et d'Aire.

Nous verrons plus avant que la plus grande partie de ces marais a été envahie par la mer. En parcourant le voisinage de l'Escaut depuis au-dessus d'Anvers jusqu'à son embouchure, ensuite la côte depuis cette embouchure jusque vers les hauteurs du cap Blanez, on trouve partout une couche plus ou moins épaisse de terre glaise ou vase grise, contrastant d'une manière remarquable avec le sol environnant qui presque partout est très-sablonneux.

Les dunes de la mer forment une des limites de cette bande de glaise, l'autre limite commence vers la Tête-de-Flandre, vis-à-vis d'Anvers, passe par Calloo, en deçà de Hulst, près du Sas-de-Gand, se dirige ensuite sur Asseneede, Bouchoute, Saint-Laureyns, Ardenbourg, Midel-bourg, Damme, Houthave, Stalhille ; traverse le canal de Bruges à Ostende, près de Stalhille, passe à Ettelghem, Oudenbourg, Westkerke, Ghistelles, puis à Zevecote, 'Lande, Leke, Keyem, Beerst et Dixmude, Women, Merken ; ressort vers Knocke et Loo et de là se dirige vers Oeren; suit le canal de Loo jusqu'à quelque distance de Furnes ; passe au canal de la Colme qu'elle longe d'assez près jusque vers les hauteurs qui bordent le bassin de l'Aa et qui vont se terminer au cap Blanez : cette bande de glaise est plus épaisse, à mesure qu'elle approche de la mer. A Anvers, elle se réduit presque à rien ; le long de la côte depuis l'Écluse jusqu'à Gravelines, elle est de cinq à dix pieds. Elle est presque partout plus basse que la haute marée, pendant les syzygies. Au-dessous on trouve généralement jusque vers Dunkerque, une couche de tourbe de trois, dix et quinze pieds d'épaisseur, reposant sur une vase bleue ou sur du sable fin. Dans les environs d'Ostende, la partie inférieure de cette tourbe est une masse noire et compacte entremêlée de racines et de feuilles de jonc parfaitement conservées. La partie supérieure ne contient plus de jonc, mais une grande quantité de brins ligneux qui paraissent être des racines de bruyères. La tourbe des couches les plus élevées ressemble beaucoup, lorsqu'elle est séchée, à de la bouse de vache, nom qu'on lui donne.

Il n'est point rare de rencontrer des arbres dans la tourbe. Ces arbres sont toujours au fond du bassin même : de là leurs branches s'élèvent plus ou moins dans la masse tourbeuse ; ce sont ordinairement des chênes qui deviennent très-noirs et durs après leur

extraction , ou bien des hêtres et des sapins. Généralement ces arbres sont entiers et couchés dans une direction constante, la tête entre le sud et l'est.

Dans les environs de Dixmude, la tourbe offre fréquemment des noisettes et de la semence de genêts.

En 1821 , des paysans employés à l'extraction de la tourbe ont trouvé dans une des tourbières de Mannekens-veere, près de Nieuport, un navire chargé de meules de moulins à bras enfoncé dans la tourbe d'environ cinq pieds, et s'élevant d'autant dans la glaise, qui le recouvrait encore de quatre ou cinq pieds. La plupart de ces meules ont servi à paver la cour de la ferme dont la tourbière dépendait , mais les plus lourdes et les plus profondes sont restées dans le navire qu'on a recouvert de nouveau.

On trouve aussi fréquemment dans la tourbe ou plutôt dans la glaise qui la recouvre, et surtout immédiatement au-dessus de la tourbe, des objets d'art de la période romaine. Le cabinet d'histoire naturelle de M. Paret à Slykens, près d'Ostende, s'est encore enrichi en 1841 , d'urnes funéraires pleines de leurs cendres et de poteries fines du temps des Romains, ainsi que d'un chêne extrait de la tourbe à Oudenbourg. Les urnes, en terre rouge, et artistement travaillées, semblent être cuites d'hier.

Nous avons dit que les dunes formaient une des limites de la couche de terre glaise qui existe dans le voisinage de la côte, depuis l'embouchure de l'Escaut jusque vers les hauteurs du Blanez ; mais cela n'est vrai qu'à quelques égards, car on voit quelquefois sur la grève, des espaces de glaise plus ou moins étendus qui sont le prolongement de la couche intérieure. On trouve aussi généralement, en creusant dans le sable de la grève, la même couche tourbeuse que l'on observe en deçà des dunes. En 1823, on en a extrait une grande quantité entre Ostende et Nieuport. Quelquefois cette tourbe vient à nu sur l'estran ; elle paraît être également à nu plus avant en mer, car à chaque tempête, les flots en jettent une grande quantité sur le rivage. Cette tourbe est absolument la même que celles d'en deçà des dunes.

Ce qui vient d'être dit sur la constitution des bords de la mer ne s'applique qu'à la partie qui est entre Dunkerque et l'Escaut. Depuis Dunkerque jusqu'au-delà de Calais, on ne trouve plus de tourbe, mais seulement de la vase assise sur un terrain de sable.

La grève, que l'on nomme aussi estran, est la plage qui sépare les dunes de la mer, et que celle-ci recouvre plus ou moins à chaque marée. Sur toute la côte, elle va en pente fort douce, depuis les dunes jusque dans le bassin de la mer, et sa largeur est variable depuis cent jusqu'à deux mille toises. Elle est presque exclusivement de sable et de débris de coquillages. Sa largeur totale se divise en deux ou trois légères ondulations qui forment autant de bancs parallèles à la direction des dunes lorsque la marée est haute. Ses bords, dans le plat pays, ne sont pas sujets à de petites et fréquentes sinuosités ; mais ils, suivent sans presque aucune dentelure, la direction générale de la côte.

Les lasses des hautes et basses marées sont variables comme les marées mêmes. Ainsi le plus grand écartement que forment ces lasses a lieu aux syzygies, c'est-à-dire aux nouvelles et pleines lunes. La laisse de haute mer arrive rarement jusqu'au pied des dunes, excepté par des tempêtes : et alors la mer y cause des brèches quelquefois très-considérables. Le sable de la partie de l'estran entre la laisse ordinaire de haute mer et les dunes, étant presque toujours hors de l'eau, devient sec et mouvant, et s'enlève facilement lorsque le vent est violent. C'est au moyen de ce vol de sable que les dunes se forment et s'entretiennent comme on le verra plus loin.

Au-devant et le long de notre côté, la mer est peu profonde. En partant de Calais elle est embarrassée de bancs nombreux qui s'étendent à une distance d'autant plus grande en mer qu'on s'éloigne davantage du détroit.

Tous sont formés d'un sable fin, gris et noir. Entre les bancs, le fond est généralement du sable mêlé de vase.

Tous ces bancs vont en divergeant à partir de la pointe du Blanez jusqu'à la rade de Dunkerque. De Dunkerque jusqu'à l'embouchure de l'Escaut, ils se dirigent assez parallèlement à la côte.

On a vu que du temps de Jules-César, nos côtes étaient intérieurement couvertes de marais. C'est ce que confirme la tourbe qu'on y trouve. On sait que la tourbe se forme dans les marais, les prés humides et les bruyères. On a vu que ces marais avaient été recouverts d'une couche de glaise; que cette couche de glaise est à peine au niveau de la mer; qu'elle a sept ou huit pieds d'épaisseur, et que la couche de tourbe est d'une épaisseur moyenne à peu près égale, ce qui donne au fond des anciens marais une profondeur d'une quinzaine de pieds au-dessous du niveau de la mer.

Recherchons maintenant la cause des changements que nous remarquons.

Et d'abord, examinons comment il a été possible que des marais d'eau douce aient pu exister si près de la mer à quinze ou vingt pieds plus bas que son niveau, et comment la mer s'est emparée de ce fond.

Les marais ayant existé plus bas que le niveau de la mer, il en résulte que pendant le grand nombre de siècles qu'il a fallu à la couche de tourbe pour se former, il a dû exister, entre ces marais et la mer, quelque obstacle qui s'est opposé à l'envahissement de cette dernière. Le bassin maritime dans lequel se trouvaient les marais offre une plaine extrêmement unie, et la forte couche de sable fin, que l'on remarque au-dessous de la couche de tourbe, prouve l'ancien séjour de la mer dans son sein.

Pendant ce séjour le vent nord-ouest aura donné naissance à une suite de bancs, semblables à ceux qui sont aujourd'hui en avant de la côte. Un événement, dont on ne peut guère assigner la cause, aura fait baisser promptement le niveau de la mer de plusieurs pieds, de manière à mettre ces bancs à sec. Ces bancs étant ainsi asséchés, des dunes s'y seront formées qui en auront encore élevé les parties hautes et fortifié ainsi la nouvelle barrière opposée à la mer. Celle-ci n'ayant plus d'accès dans le bassin, l'eau de mer qui y sera restée se sera évaporée, et aura été remplacée ensuite par les eaux pluviales, qui, se réunissant dans la partie inférieure, auront formé les marais dont parle César, lesquels ont produit la couche de tourbe qui se voit sur toute la côte.

Mais la mer n'aura pas plus tôt trouvé un obstacle dans les dunes qu'elle venait de former, qu'elle aura commencé à les ronger. D'un autre côté, le vent de nord-ouest aura constamment fait avancer ces dunes à l'intérieur en transportant le sable dans cette direction. Ces deux causes réunies auront, par la succession des temps, fait disparaître tout le plateau élevé; il ne sera plus resté que les dunes qui, n'étant plus défendues par une grève assez haute pour que la mer ne vienne pas à leur pied, lui auront bientôt livré passage.

Ici commence une nouvelle époque pour la géographie physique de cette côte. La mer déchire les dunes en beaucoup d'endroits; elle se jette avec violence par ces ouvertures et se répand dans les terres qu'elle couvre de plusieurs pieds. Elle entraîne tout sur son passage; mais, à la marée descendante, elle s'écoule par où elle était entrée, pour revenir encore à la marée suivante.

Cette invasion donne naissance à une infinité de criques qui s'approfondissent considérablement par le courant continu des marées montantes et descendantes; et des ports, capables de contenir les plus grandes flottes de ces temps, existent en plusieurs endroits.

Mais tout ce mouvement n'aura qu'un temps. La mer porte en elle-même le remède au bouleversement qu'elle vient de produire. En arrivant sur ces terres, ses eaux tenaient en suspension une grande quantité de vase charriée dans son sein par les rivières avoisinantes, et que les flots soulevaient; mais retrouvant ici le calme, elle la laisse se précipiter et former le premier feuillet d'une couche vaseuse. Deux fois par jour de

nouvelles eaux déposent un nouveau feuillet sur cette couche qui, avec le temps, acquerra une épaisseur de plusieurs pieds.

On conçoit donc que l'exhaussement du sol doit s'être fait dans un temps assez court, surtout dans le principe de l'invasion.

Bientôt il sera arrivé que plusieurs parties de ce terrain n'aient plus été que légèrement couvertes dans les marées ordinaires. Les criques recevant ainsi de moins à moins d'eau, se seront à leur tour envasées. Les ouvertures mêmes, par où elles communiquaient à la mer, se seront oblitérées par l'une ou l'autre cause, comme une tempête ou un vol de sable considérable.

Cependant la mer et le vent n'ont point cessé leur action sur les dunes. Celles-ci ont continué de rentrer ; à tel point qu'une partie de la couche de glaise et de la couche tourbeuse qu'elles recouvraient, s'est montrée sur la grève et a ensuite passé sous la mer. Les effets de l'invasion que nous venons de décrire sont trop patents et se renouvellent trop souvent encore sous nos yeux, pour qu'on puisse douter un instant de leur réalité.

Nous n'entrerons point dans de grands détails pour prouver l'ancien séjour de l'Océan dans le tractus qui borde la mer d'Allemagne, et particulièrement sur la côte de Flandre ; trop de monuments attestent ce séjour. Les bois pétrifiés qui portent encore les marques des perforations du taret (ver de mer), et les bancs d'écailles marines que l'on trouve à Aeltereu entre Bruges et Gand, rendent cette vérité incontestable. Mais à défaut d'autres preuves, la couche puissante de sable fin que l'on trouve sous la tourbe et qui est élevée çà et là de quelques légères élévations en forme de bancs, fait assez voir que ce terrain, absolument semblable à celui de la mer qui le borde, a été formé par elle, et que ce n'est que dans des temps assez récents par rapport aux grandes catastrophes qui ont bouleversé la terre, qu'elle s'est retirée de ces lieux.

Dans cette retraite, la mer a abandonné non-seulement les parties élevées du bassin, mais le bassin entier, y compris ce qui était à plus de vingt pieds au-dessous de son dernier niveau, et c'est ce qui se prouve par l'existence de la tourbe dans ces lieux, comme nous l'avons déjà fait remarquer.

Il existe dans le vulgaire une opinion qui attribue la tourbe aux végétaux que la mer, dans son invasion, aurait déposés. Si cela était, on ne verrait pas constamment les plantes et racines aquatiques par-dessous et les plantes des prés et des bruyères par-dessus. Mais une réponse sans réplique, c'est qu'on ne voit dans la tourbe aucune trace de plantes marines qui devraient s'y trouver en grande abondance, si la mer avait formé cette tourbe, puisqu'elle jette une grande quantité de ces plantes sur la grève ; surtout pendant les tempêtes.

La tourbe s'est donc formée sans l'intermédiaire de la mer. Elle a commencé à se former dans un immense marais, puisque sa partie inférieure n'est composée que de joncs et d'autres plantes aquatiques. Ces plantes, par leur dépérissement annuel, ont insensiblement exhaussé le fond, du marais qui, à la longue, a été transformé en un pré, couvert d'eau seulement eu hiver, sur lequel les roseaux ne croissaient plus, mais qui donnait une herbe abondante, dont les débris venaient encore chaque année ajouter une couche à la tourbe. C'est alors que ces plantes ligneuses ont commencé à paraître et ont crû en grande quantité. Enfin, en beaucoup d'endroits, ainsi que cela a encore lieu tous les jours dans les prés qui ont longtemps porté de l'herbe, la mousse seule a couvert la terre et est à son tour venue contribuer à la formation de la tourbe.

Si la tourbe est une substance entièrement étrangère à la mer, il est clair que cette dernière n'avait aucun accès aux lieux où elle se formait ; car les plantes d'eau douce ou des prés ne pourraient croître dans l'eau de mer. D'ailleurs, le fond primitif du marais se trouvant quinze ou vingt pieds plus bas que la mer, celle-ci aurait empêché toute végétation en cet



endroit, si elle y avait versé quinze ou vingt pieds d'eau salée. Elle n'eût pu y apporter que du sable ou de la vase.

En supposant qu'à partir du moment où la tourbe a paru, elle ait augmenté de l'épaisseur de deux millimètres par an, ce qui répond assez bien à l'épaisseur des feuillettes de la tourbe supérieure, et en prenant la plus grande hauteur de la couche à quinze ou seize pieds de Flandre, ce qui fait environ quatre mètres cinq décimètres, on aura environ 2250 ans, temps qu'il lui a fallu pour se former.

Il est remarquable qu'en supposant que la mer soit rentrée dans ce tractus pendant ou peu après la domination romaine, comme nous le ferons voir, ce calcul nous reporte vers le temps auquel l'on fixe le déluge universel : de sorte qu'on serait peut-être en droit de conclure que la mer s'est retirée de ces terres, la première fois, par suite du déluge, qui a fort bien pu rompre l'isthme qui joignait l'Angleterre au continent.

Cette hypothèse exige, il est vrai, que la mer dans sa retraite ait mis à nu un plateau qui s'est interposé entre elle et le bassin qu'elle quittait : mais quoi de plus probable, lorsque l'on considère sur la carte qu'en avant de la côte se trouve d'autres files de bancs rangés parallèlement au rivage ? Qu'une nouvelle baisse de la mer ait lieu instantanément, et l'on verra se reproduire les mêmes effets.

La retraite de la mer s'est opérée instantanément ou dans un court espace de temps ; car si elle avait diminué insensiblement, en découvrant peu à peu le faite du banc qui bordait le bassin, n'est-il pas plus que probable qu'en exerçant sa violence contre la partie découverte, elle l'aurait enlevée à mesure que cette partie se serait présentée hors de l'eau, de la même manière que par la succession des temps, elle est parvenue à enlever le banc tout entier, et qu'ainsi elle n'aurait jamais cessé d'avoir communication avec le bassin dont nous parlons. Quelle a pu être la cause d'une si subite retraite ? On ne peut faire que des conjectures sur cette matière, et la meilleure, selon Verstege, c'est de l'attribuer à la rupture de l'isthme.

En effet, on sait que rien n'est plus propre à changer le niveau relatif des eaux, que les courants. Il n'est donc pas impossible que le nouveau courant venu de la Manche, en se combinant avec l'ancien qui arrive par le nord de l'Écosse, ait fait baisser la mer sur nos côtes de quelques pieds. Cela est d'autant moins improbable, que le flot venu de la Manche et qui s'étend le long des côtes orientales de la mer d'Allemagne, depuis Calais jusqu'au Holstein et au Jutland, va toujours en diminuant de hauteur en s'avancant vers le Nord ; en sorte que les fortes marées qui montent à Calais de vingt pieds, et à Douvres de vingt-cinq, ne montent à Dunkerque que de dix-neuf pieds et demi, à Nieuport de dix-sept, à Ostende et l'Écluse de seize, à Flessingue de quinze, à Hellevootsluys et au Texel de douze, et sur toute la côte du Jutland seulement de deux ou trois pieds, tandis qu'elles sont de vingt à vingt-cinq pieds sur les côtes correspondantes de l'Angleterre.

Il résulte de ce phénomène qui paraît être l'effet du rétrécissement du passage entre Douvres et Wissant, et de la configuration des côtes de France et d'Angleterre, que le flot qui vient de la Manche et qui est toujours plus élevé dans la partie méridionale du détroit que dans la partie septentrionale, exclut le flot qui arrive par le nord de l'Écosse, quoique celui-ci surpasse le premier en hauteur. Or, avant la rupture de l'isthme de Calais, ce dernier courant, par une direction sud-est dans la mer d'Allemagne qui se terminait en pointe vers cet isthme, devait s'y accumuler considérablement, comme cela a lieu dans le fond de tout golfe long et étroit, lorsque sa direction est aussi celle du courant. Ainsi, les marées produites par ce courant devaient être plus considérables encore que celles qui ont lieu sur les côtes d'Angleterre, le long desquelles il ne fait que glisser. Si donc, on considère que les marées actuelles sur les côtes qui bordent la mer d'Allemagne à l'orient, sont plus basses de quelques pieds que celles des côtes correspondantes d'Angleterre, et qu'avant la rupture de l'isthme, elles devaient être plus fortes de quelques pieds, on comprendra

qu'avant la rupture, la nier a pu couvrir de grandes parties du continent qui, lors de cette rupture, ont été subitement abandonnées.

Que l'on ne s'étonne point de nous voir supposer à la mer des niveaux différents selon les lieux ; car l'établissement des marées, si variable selon les divers points où on l'observe, prouve assez que nous sommes en droit de le faire. D'ailleurs, des observations récentes prouvent incontestablement que la mer n'est pas partout au même niveau.

La retraite de la mer, une fois opérée, voyons comment la berge ou hauteur qu'elle avait mise à sec dans cette retraite a pu disparaître par l'effet de l'eau et du vent. Nous remarquons d'abord que puisqu'il existe des dunes le long des côtes, il a fallu qu'une partie assez considérable du banc asséché ait été entièrement abandonnée par la mer ; car les dunes ne s'élèvent que par le vol du sable sec, et le sable ne se sèche que lorsqu'il est resté pendant plusieurs jours entièrement hors de l'eau. Mais cette condition une fois remplie, rien ne se forme plus vite que les dunes. Aussitôt que le vent souffle avec un peu de violence, tout le sable sec se met en mouvement avec une grande célérité, et vole tant qu'il trouve un obstacle ou de l'eau. S'il rencontre un obstacle quelconque, comme une touffe d'hoya (espèce de graminée qui croit dans les sables secs de la mer, et s'élève à plus de deux pieds), il s'y arrête, s'y amoncelle et y forme le rudiment d'une dune qui s'augmentera au premier vol de sable, si la touffe d'hoya a eu le temps de s'élever au-dessus du monticule, ou si l'on est venu fixer du nouvel hoya sur le premier. La nouvelle dune, s'élevant sans cesse, acquerra avec le temps une hauteur assez considérable.

C'est au moyen de l'hoya, fixé dans le sable, d'une manière particulière, qu'on parvient à provoquer de nouvelles dunes ou des réparations à celles affaiblies par des brèches, comme on peut le voir en longeant les dunes à l'ouest d'Ostende, du côté de la mer. La nature semble avoir pourvu spécialement à la formation des dunes en y faisant croître l'hoya. Cette plante, infiniment précieuse, se multiplie à l'excès dans les sables les plus arides. Plus la chaleur et la sécheresse sont excessives, plus elle est verdoyante et plus elle croît. C'est dans l'air qu'elle puise, par l'effet d'un mécanisme admirable, l'humidité dont elle manque souvent à ses racines ; ses brins fendus s'ouvrent pendant la nuit et découvrent une moelle blanche divisée en rubans dont tout leur intérieur est tapissé. Cette masse d'éponges s'abreuve de l'humidité de l'air et de la rosée. Le matin, les brins se referment et deviennent aussi ronds que des joncs. Les touffes de cette plante présentent aux sables un obstacle insurmontable. Trois forts pieds, bien placés, peuvent retenir et fixer plus de sable que le plus grand chariot n'en pourrait contenir. Plus l'hoya reçoit fréquemment du sable nouveau, plus il pousse, ainsi que l'expérience le confirme journellement. À mesure qu'il s'élève, le sable, en se buttant, en augmente la végétation.

Mais les dunes n'ayant aucune consistance réelle se détruisent presque aussi facilement qu'elles se forment. Si le vent est très violent, et qu'il s'engage entre deux dunes élevées, de manière à y tourner, on voit en peu d'instants la partie intermédiaire jusqu'au pied, s'élever en tourbillon, et être lancée en pluie de sable à une ou deux lieues. Le vent est si fort, dans ce moment, en cet endroit, qu'on a peine à s'y tenir, et qu'on se sent comme soulevé. C'est une véritable trombe qui, d'une certaine distance, se présente comme une colonne

de

fumée.

Ces brèches, quelque fréquentes et quelque apparentes qu'elles soient, ne peuvent pourtant pas être comparées, pour l'effet, au vol de sable que le vent de mer occasionne. Ce vol n'est guère sensible dans un court espace de temps, si les dunes sont bien garnies d'hoya, mais il le devient beaucoup au bout d'un certain nombre d'années. Par exemple, on aperçoit très visiblement, dans un intervalle de vingt à trente ans, selon les lieux et le soin que l'on prend des plantations, que le bord intérieur des dunes avance dans les terres. Le sable, ainsi enlevé par le vent, est toujours remplacé par celui que le même vent apporte à la grève, à moins que la mer ne se retire en déposant une couche de vase, comme à l'ouest de Dunkerque.

On conçoit que le vent, transportant ainsi constamment le sable du plateau laissé à nu, pour en former des dunes, a dû sans cesse diminuer ce plateau, surtout si les courants de la mer tendent aussi de leur côté à enlever le sable de la côte, plutôt que d'en apporter de nouveau, comme il paraît que c'est le cas depuis Nieuport jusqu'à l'Escaut et au-delà. La mer parviendra donc enfin au pied des dunes, et bientôt détruira en partie ce que le temps s'est plu à former.

Au premier vent violent, agissant dans la direction du flux, et favorisé par une pluie ou nouvelle lune, la mer, amoncelée sur la côte, ira frapper avec fracas contre ces dunes, et, à chaque vague, en enlèvera des parties considérables, que le courant emportera au loin. Alors, ces collines disparaissent et semblent se fondre comme si elles étaient de sel. On a vu, pendant les grandes marées, les dunes être rongées ainsi sur une grande étendue et sur une profondeur de plusieurs verges. Chaque année, entre Ostende et l'Escaut, elles le sont au point qu'elles se trouvent à pic. Il est vrai que le sable, ainsi entraîné par les flots, revient en grande partie l'été suivant, mais la dune a été ébranlée, l'hoya déraciné, et le vent a chassé à l'intérieur une partie de ce que la mer n'a pu atteindre. On comprend donc, comment à la longue, toute la hauteur qui bordait la côte a pu être enlevée, et comment la mer a pu se frayer un chemin à travers les dunes, pour se jeter de nouveau dans une partie du bassin qu'elle avait abandonné.

Afin d'arriver à une démonstration complète de la constitution et des révolutions de la côte de Flandre, il ne reste qu'à faire voir comment la mer, en faisant invasion dans ce bassin, a apporté la couche de glaise que nous y trouvons. Il suffira, pour cela, de rapporter ce qui a lieu encore tous les jours en plusieurs endroits.

Les circonstances locales, différant d'un point à un autre, dans l'étendue de nos côtes, quoique d'une manière peu sensible, on comprend facilement que la mer n'a point fait disparaître en une fois toute la chaîne de dunes, mais qu'elle s'est bornée à faire des trouées, tantôt sur un point, tantôt sur un autre. Par exemple, les dunes n'ayant pas partout la même hauteur, et encore moins une largeur constante ; et, d'un autre côté, la laisse de haute mer, s'approchant inégalement de leur pied, il est visible que les points où les circonstances favorables à l'invasion concouraient ont été les premiers franchis, tandis qu'une infinité d'autres sont restés longtemps encore intacts. La direction des courants aura surtout contribué à entamer tel point plutôt que tel autre, suivant qu'elle portait vers la terre ou au large. Cette marche de la nature a été nécessaire pour former la couche d'argile aussi promptement qu'elle l'a été : car, sans cela, la mer se précipitant de tous les côtés à la fois dans le bassin, y aurait versé une quantité trop considérable d'eau, pour qu'elle put s'y calmer au point d'abandonner toute la vase qu'elle tenait suspendue. La mer aurait régné des deux côtés du plateau, avec à peu près la même agitation ; c'eût été presque comme avant sa retraite, et le fond n'aurait guère haussé.

La mer s'est donc formé de simples ouvertures, dont la plupart se sont ensuite bouchées, et dont celles du Zwin, des ports d'Ostende, de Nieuport et de Calais, sont les seules qui soient restées, grâce aux soins qu'on y apporte. Ce qui s'opère autour de ces ports donne la mesure de ce qui a eu lieu sur toute la côte.

Ostende, par exemple, recevait autrefois, à chaque marée, une quantité d'eau énorme qui inondait tout le pays, à plus de deux lieues des côtes, et s'étendait à droite et à gauche jusqu'à ce qu'elle rencontrât les eaux qui étaient entrées par d'autres ouvertures, comme le Zwin près de l'Écluse et celle qui existait dans ces temps à Middelkerke, mi-chemin d'Ostende à Nieuport. Elle sortait avec force, mais non sans avoir laissé beaucoup de vase sur les terres qu'elle avait couvertes, et formait, en se retirant, de nombreuses criques qui affluaient les unes dans les autres, et venaient toutes se réunir à un tronc commun. Beaucoup de ces criques se sont oblitérées depuis ; mais il y en a encore plusieurs que l'on reconnaît à leurs sinuosités multipliées, et qui servent maintenant à l'écoulement des eaux pluviales. L'eau de la mer, près de nos côtes, est pendant une grande partie de l'année

chargée de vase et d'un peu de sable qu'elle ne laisse se précipiter que lorsqu'elle est tranquille. En se répandant dans l'intérieur, elle y portait cette vase qu'elle y déposait, et qui ainsi exhausait le fond.

César, qui a connu plus particulièrement que Pline et Tacite, les côtes en deçà de l'Escaut dit, en parlant des Éburons vaincus, que ceux qui étaient les plus voisins de l'Océan, se réfugièrent dans les îles que le flux formait : il dit aussi que les pays des Morins et des Ménapiens étaient couverts de marais. On ne pourrait prendre pour marais des lieux que la mer couvrirait deux fois par jour de cinq à quinze pieds d'eau, et il faut admettre que César parle ici des bancs flamands. Mais ce qui prouve incontestablement que la mer n'avait point franchi les dunes d'entre l'Escaut et Calais, avant la domination romaine, c'est qu'on trouve dans la couche de glaise, contre et dans la tourbe, beaucoup d'objets d'art, des médailles et poteries fines qui datent de cette époque.

Nous pensons donc que c'est pendant cette domination, que la mer est venue pour la première fois, depuis sa retraite, occasionnée par la rupture de l'isthme qui joignait l'Angleterre à la France, se jeter sur ces terres, et c'est alors sans doute que le Zwin de l'Écluse, les ports d'Ostende, de Nieuport et de Dunkerque se seront formés. Oudegherst assure que Oudenbourg, à une lieue et demie d'Ostende, et Rodenbourg, actuellement Aerdenbourg, étaient connus vers le milieu du Ve siècle pour deux villes maritimes de grand commerce. Si cela est exact, il en résulte que la première de ces deux villes communiquait alors avec la mer par le port d'Ostende et la seconde par le Zwin.

Cependant la mer n'a pas cessé depuis ces temps de déborder sur nos côtes et plus avant dans le Nord, et d'envahir au point qu'une grande partie du continent et beaucoup de villes et villages flamands sont passés ou passent encore sous son empire. Il n'y eut que peu d'inondations, à ce qu'il paraît, pendant les premiers siècles de l'ère chrétienne, à l'exception celle qui, pendant ou peu après la période romaine, est venue former les ports de la côte et déposer la couche de glaise qui se trouve sur la tourbe. Elles ne commencèrent à être désastreuses qu'au IXe siècle, époque de l'existence probable d'Ostende.

Parmi les inondations du IXe siècle on remarque celles de 820 et 860, qui, jointes à des pluies continuelles, firent désertier les habitants de la côte. Le XIe siècle en compte au moins dix, particulièrement funestes à la Flandre et à la Zélande. Au XIIe siècle, elles furent si multipliées et si terribles, qu'elles forcèrent les Flamands d'émigrer et de chercher un refuge en Angleterre et en Allemagne. Celles du 16 février 1164 et du 1er novembre 1170 firent périr des milliers d'hommes et d'animaux. La dernière, dit-on, noya les terres entre le Texel, Middenblik et Stavoren, forma l'île de Wieringen, élargit les ouvertures qui font communiquer le Zuyderzée avec la mer du Nord, et ainsi l'approfondit et l'étendit davantage. Le XIIIe siècle en compte au moins trente-cinq, toutes désastreuses pour la Flandre, la Frise et autres pays maritimes voisins. Ce fut surtout depuis 1219, que la mer ravagea la côte. L'inondation de 1221 coûta la vie à quarante mille personnes ; celles de 1232 et 1242 à plus de cent mille, chacune ; celle de 1287 fit plus de quatre-vingt mille victimes dans la Frise seule. Le XIVe siècle n'apporta guère moins de calamités. Les inondations se renouvelèrent avec une effrayante ténacité dans les siècles suivants : depuis Calais jusqu'en Norvège et notamment en Irlande, d'innombrables villages furent engloutis, et plus de deux cent mille personnes y trouvèrent la mort ; l'irruption de 1395 élargit sensiblement les ouvertures entre le Vlie et le Texel, et permit aux grands navires d'arriver à Amsterdam et à Enkhuizen, ce qui n'avait pas été possible jusqu'alors. Pendant le XVIIe siècle, les inondations se réduisirent à vingt-six. Le XVIIIe n'en eut que dix, et le siècle actuel ne compte encore que deux flux considérables : celui du mois de janvier 1808, et celui du 3 et 4 février 1825. Le premier causa de grands dommages à l'agriculture sur les côtes de Flandre et de Frise ; on se rappelle encore avec effroi les ravages que l'autre exerça depuis le Pas-de-Calais jusqu'en Norvège et en Suède.

Un effet bien remarquable du débordement de 1421, c'est le transport de la ville de Dordrecht et du sol sur lequel elle était bâtie, à une certaine distance de son ancien siège. Cette singularité se répéta plusieurs fois depuis sur d'autres points, et entre autres pendant l'inondation du 50 avril 1451; une pâture près de la ville de Snerk en Frise, sur laquelle paissaient des moutons et des porcs, fut entraînée par le courant, et resta arrêtée dans les débris d'une écluse que l'eau avait détruite. On n'explique ce phénomène, qu'en supposant que le terrain aura glissé sur la couche de tourbe qui se trouve dans ces lieux. C'est ainsi qu'en 1806, une partie des fortifications qu'on élevait à Ostende s'écroula en glissant sur la tourbe qui était au-dessous.

Constatons maintenant l'empiétement de la mer sur la côte. En 1554, soulevée par une tempête affreuse, elle se précipite à travers les dunes et renverse de fond en comble Scharphoudt, ville considérable à hauteur de Blankenberghe, et Onze-lieve-Vrouw-ter-Streep, village à l'ouest d'Ostende, qui disparurent sous les eaux. Ceux des habitants de Scharphoudt, qui échappèrent à ce cataclysme, allèrent s'établir non loin de là, à l'intérieur, contre une dune blanche, d'où est venu le nom de Blenkenberghe. À une petite distance du fort Albert, on voit une tour en ruine ; c'était anciennement celle d'un village de Ravesy qui n'existe plus. Un peu plus loin est Middelkerke qui paraît avoir été considérable, à en juger par les fondements de maisons qu'on y découvre. L'une des branches de l'Yperlée se rendait à la mer en ce lieu ; mais aujourd'hui cette embouchure est fermée par les sables, et des dunes s'y sont élevées. Une singularité, c'est qu'à l'endroit même où cette embouchure a existé, s'est formée une jolie fontaine d'une eau excellente qui sort du fond d'un petit bassin entouré de hautes dunes, et va se rendre dans l'ancien canal de l'Yperlée en se dirigeant vers l'intérieur des terres. Cette fontaine ne tarit jamais ; elle est sans doute alimentée par les eaux de pluie qui pénètrent dans les dunes. Lombarzyde, près de Nieuport, actuellement village fort misérable, était autrefois un port très-florissant. Le 23 juin 1115, pendant la nuit, une tempête violente détruisit la ville ainsi que les lieux environnants. Un siècle plus tard, la mer amena tant de sable dans le chenal, qu'il en fut presque obstrué ; ce qui obligea les habitants à vendre leur port à ceux de la nouvelle ville de Nieuport. La petite ville de Loo, à deux lieues de Dixmude, a eu un port de mer près de Lombarzyde. Dixmude a joui du même avantage, au moyen d'un canal qui amenait le flux jusque sous ses murs, avant que Nieuport fût connu. Le navire, chargé de meules à moulin, qu'on a trouvé en 1821, dans la tourbière de Mannekensveere, et dont nous avons parlé, vient à l'appui de cette assertion. Malgré toutes les précautions et des travaux dispendieux, Ostende fut envahi peu à peu, et après le siège de 1604, ce qui était resté de l'ancienne ville passa entièrement sous la mer.

Des vestiges de ville, que nos pêcheurs trouvent à plusieurs milles en mer dans d'autres directions que Scharphoudt et Onze-lieve-Vrouw-ter-Streep, et la tourbe que la nier rejette sur l'estran et qui provient, comme on l'a vu, des marais du temps de Jules-César, prouvent encore qu'elle a englouti des parties considérables de nos côtes.

Depuis le Zwin qui conduit à l'Écluse jusqu'à Ostende et depuis Ostende jusque vers Nieuport, la mer gagne encore beaucoup chaque année. Au-delà de Nieuport, la largeur des dunes dénote que la mer se retire sensiblement.

Mais il est à regretter que sur un objet aussi important que l'empiétement constant de la mer, il faille se borner à une appréciation vague et indéterminée. On trouverait peut-être des indices exacts dans les anciens titres de propriété de terres attenantes aux dunes.

Par exemple, de combien la mer fait-elle rentrer les dunes depuis passé deux siècles ? M. Belpaire semble en donner la mesure dans le paragraphe suivant, page 140 de son Mémoire.

"Au delà d'Ostende jusque vers Nieuport la mer continue à ronger la côte. Le fort Albert, élevé à une demi-lieue d'Ostende, lors du siège (1604 à 1604), se trouve presque



entièrement sur l'estran. Intérieurement les dunes dépassent de beaucoup le hameau qui est attenant à ce fort, et sans une forte digue en pierres, la mer se serait depuis longtemps frayé un passage en cet endroit. Il deviendra indispensable avec le temps de démolir le hameau et d'y provoquer la formation de nouvelles dunes."

Par ce paragraphe, conforme d'ailleurs au manuscrit déposé dans les archives de l'Académie royale de Bruxelles, M. Belpaire a-t-il entendu préciser le reculement des dunes à l'endroit du fort Albert ? C'est ce que l'on peut inférer du contenu de ce paragraphe, de ce qui le précède et le suit, et il faut alors supposer que le mot Ostende, que nous avons souligné, a été mis par erreur pour le mot mer, et conclure que la mer en cet endroit a envahi une demi-lieue.

Nous avons recours à de Bonours, page 54, et nous trouvons que lors du siège de 1601 à 1604, le fort Albert était établi sur une forte dune, qu'il dominait la plage et qu'il y avait une écluse au pied de son rempart : or les vestiges de cette écluse se voient encore à marée basse, et comme elle se trouvait au pied du rempart, on peut fixer à deux ou trois cents mètres, la distance que la mer a gagnée depuis ce temps en Cet endroit, ce qui offre une différence notable avec celle que semble indiquer M. Belpaire.

Voyons maintenant l'effet de la mer sur les darses qui viennent aboutir de chaque côté à Ostende.

Tous les plans de cette ville qui ont été faits lors du siège ou peu après, et notamment celui que nous joignons ici, qui a été tracé avec le plus grand soin, la représentent sur la mer de la manière suivante : L'ancien havre à l'ouest entrant dans le fossé qui sépare aujourd'hui le rempart de la digue de mer et qui alors servait de port ou bassin. Au-devant de la digue, la vieille ville, s'étendant dans toute la longueur de la nouvelle, environ jusqu'à l'extrémité des vieilles estacades encore debout. Puis les dunes séparées de la ville par le havre d'Ouest et celui d'Est, et en ligne avec le point extérieur de la vieille ville. La ligne des dunes qui, à cette époque, passait par le point extérieur de la vieille ville qui a disparu, coupe la vieille ville actuelle presque au milieu. La mer a donc gagné à l'endroit d'Ostende, la distance qui sépare ces deux lignes que nous avons marquées sur le plan, c'est-à-dire environ quatre à cinq cents mètres, plus à l'ouest qu'à l'est, et presque le double qu'au fort Albert.

En voyant ainsi de temps immémorial la mer empiéter sur nos côtes, il est impossible de dire exactement jusqu'où elles ont pu s'étendre autrefois. Il est probable qu'au premier Ostende que l'annaliste Meyer reporte à 814, en a succédé un autre, et que l'ancien Ostende, qui existait encore en partie en 1604, avait hérité ce nom d'un précédent Ostende, comme la neuve ville de cette époque est devenue vieille ville, par l'élévation des nouveaux quartiers, pour disparaître à son tour, si des travaux d'art ne s'y opposaient.

Quand on songe que toute la Belgique vers les côtes offre une plaine extrêmement unie, à peine au-dessus et souvent au-dessous du niveau de la mer, et que la mer, comme le démontre M. Belpaire, semble n'avoir abandonnée qu'à regret et pour y revenir; quand on considère que les dunes, si fragiles par elles-mêmes et protégées seulement par une grève que le vent peut enlever en quelques jours, sont en plusieurs endroits et notamment au fort Albert, à défaut de grèves assez hautes, déjà exposées au choc de la mer, on peut craindre de voir se renouveler un de ces terribles débordements que nous avons rapportés et qui arrivent d'époque à époque, venir se précipiter comme autrefois à travers les dunes et couvrir de nouveau une grande partie du pays. Lors du dernier mauvais temps, le 3 mars, nous avons pu nous convaincre que si la mer avait monté pendant une demi-heure de plus, elle aurait fait irruption à l'est et surtout à l'ouest du fort Albert, deux endroits extrêmement faibles, se serait jetée au loin dans la campagne et aurait inondé une grande partie du pays.


Devant cette effrayante possibilité, nous faisons des vœux, gigantesques sans doute, mais

non irréalisables, pour qu'un talus en pierre, à l'instar de ce qui se voit devant Ostende, Blankenberghe, le fort Wellington et le fort Albert, s'élève sur toute l'étendue de la côte, à commencer par les lieux les plus menacés, et garantisse pour toujours le pays contre les inondations et l'empiétement constant de la mer.

## A suivre

Inséré 09/03/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 09/04/18

## Vlamingen overzee. Flamants en outre-mer. Flemings overseas



**C. KONINCKX (ed.)/ C. VERLINDEN/ M. LOBO CABRERA/J. EVERAERT/ J. PARMENTIER/ M. DE LANNOY/ K. DEGRYSE/A. LEDERER.**  
*Vlamingen overzee. Flamants en outre-mer. Flemings overseas.*  
Brussel, Paleis der Academiën, 1995. Gebrocheerd, originele uitgeversomslag, 26x18cm, 264pp, geïllustreerd z/w.

Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België. Collectanea Maritima VI. Tekst Nederlands, English, Français. 1. Aspecten van de diaspora van Vlaamse zee- en handelslui in de 15de eeuw (Azoren, Madeira). 2. La diáspora flamenca en Gran Canaria durante el quinientos. 3. Comment récupérer la « Isla Colombina » ? Un projet flamand de repeuplement à Santo-Domingo (1699-1701). 4. De 'doling' van Carolus Van der Haeghe, 1699-1705. De lotgevallen van een Vlaamse VOC-soldaat tijdens zijn verblijf in Batavia, de Filippijnen en Japan. 5. Een Zuidniederlander in dienst van de Radja van Travancore : Eustache Benoît de Lannoy (1715-1777). 6. Kooplieden en kapiteins. Een prosopografische studie van de kooplieden, supercargo's en scheepsofficieren van de Oostendse handel op Oost-Indië en Guinea (1716-1732). 7. La colonie belge du Guatemala.

Boeknummer: 13300 | Prijs: EUR 39.00

In winkelwagen

**ERIK  
TONEN** BOOKS  
Antiquariaat en Boekhandel

Kloosterstraat 48  
B-2000 Antwerpen  
België

T 0032 0 495 25 35 66  
M info@erik-tonen-books.com  
f /erik.tonen

VAT no. BE 0502208392  
CoC Trade reg. no. 297 460

IBAN BE48 4098 5839 0127  
BIC KREDBEBB

Inséré 09/03/18 DOSSIER Enlevé 09/04/18

## How your ship has probably been cyber attacked

*You have been either hacked... or just didn't know you have been hacked!\**

I predict that the first catastrophic maritime cyber incident will not be the result of a direct attack on a safety critical specific piece of equipment. It will be the result of an infection on a random PC, perhaps an unassuming email to a crew member, whose PC is either connected to the vessels internal 'super highway' or he or she transmits the infection internally whilst it lies dormant.

Crypto locker, or Ransomware software (used by thousands of hackers) are both easily available to download on the dark web, neither of which may necessarily attack the equipment they infect, they can lie dormant and infect connected equipment when nobody expects. You have been warned!

Cyber attack is the current buzzword. It is known by some as an industry killer and even as the potential cause of the next world war, but thought by others to be a myth. So where does the maritime industry stand?

In the main, the maritime industry has a dismal record in its slow and painful transition from paper and analogue methods of shipping to new innovative technologies when compared to industry rivals like aviation. But why is this and how could it affect cyber security in the maritime arena? Have some seafarers not evolved enough to be talking about it yet, let alone implementing new cyber procedures on board ship.

Whilst the maritime Industry doesn't seem to have been strategically targeted in terms of the vessels themselves, there is now plenty of talk of 'accidental' or naive seafarers accepting a generic phishing email that goes on to attack their computers.

Major corporations like Google and Yahoo have release statements stating they were deliberately hacked. The question is - what will be first for the maritime industry, the deliberate or strategic hacking of an individual ship, or the shipping corporation as a whole? There has been a call for cyber specialists to come and give answers to the potentially very real dangers facing the industry that could not only damage reputations, but cause disruption to trade worth billions of dollars to the industry. Not all is lost, as long as we can move the industry forward to cope with the digital world we live in today.

Cyber security was a hot topic in 2016, however, we now are in 2017 and the seafaring community is becoming more aware of what can potentially happen. There is a real threat for cyber activists to start gaining and changing sensitive shipping data from on board equipment, such as changing the vessel's route to causing a grounding, gaining access to digitally controlled engine rooms and causing alarm mute whilst an engine fails or even catches fire due to a 'manual' overload by the hacker.

With more and more companies looking for insight into how to stop attacks from occurring, the main area of concern is the lack of security awareness by both companies and

employees, as they have been taken aback by the swift rise in the industry's threat level from cyber security; almost non-existent just a few years ago to today's high alert.

It is expected that shipping companies and independent vessels could be next on the list for major cybercrime activity, as it is as yet mainly unexplored territory for hackers who are only now starting to realise its huge potential as a target. Attacks now have the capability to obtain sensitive ECDIS, AIS and GPS data, to name but a few, so it is vital that the correct procedures and processes are in place to stop the worst from happening. The scary part; 51 % of US adults suffered some kind of data security incident between December, 2015 and December, 2016. In 2015, there were 781 reported major company data breaches in the US alone due to cyber attacks, which combined cost companies \$400 billion. These are only the reported data breaches. Sadly, there is often an element of 'sweeping under the carpet' in all industries. This total will continue to rise if the maritime industry, where the proportion of those of digital native age is far lower, do not adapt to ever changing technology and the major security threats it brings with it. Overall, the predicted cost of cyber attacks in 2019 is estimated at a colossal \$2.1 trillion.

## **Speed of development**

The issue, alongside a lack of awareness by employees and users of operating systems, is the development speed of technology. This digital age of super computers, 4D printing and nano technology is like no other and is proving to be self-accelerating, ie one technology is put into operation while the next generation, more powerful and innovative, is being produced, thereby creating an always expanding, developing and aggressive cycle. But, due to the speed of production, this process can lead to an unstable, unsecure and untrusted platform, as it is not able to keep up with ever changing threats.

After years of this development, technology companies are starting to adapt to the issue by developing and applying software updates weekly, which try to manage security flaws within the software, while changes to future developments can help manage the constantly increasing cybercrime threat; until the next global threat takes place or takes over.

Some maritime software developers have used a physical security method of 'locking out' their systems in order to intercept physical security threats altogether, however, this ironically increases the complication of applying security software updates! This restriction can complicate a shipping company's decision to have an integrated bridge system, due to issues with syncing and communication between different software manufacturers; also meaning only specialised engineers and trained software technicians are allowed to apply updates, causing additional issues. Restrictions like these could mean that your system is 80% more susceptible to cyber threats.

First, the solution is simple; but it will cost you, which no one likes to do unless it's necessary. Only some companies feel that cyber security is important enough to invest into it. Nevertheless, you will watch multiple companies become complacent and unconcerned about the real threat in the water until it becomes a reality and the organisation comes grinding to a halt. In reality, if you spend as much on coffee as you do on cyber security measures, you will be hacked. It is alleged that almost every company in the World has already been hacked, or if not, will be soon.

The FBI director, James Comey, had the following to say on Chinese hackers: "There are two kinds of big companies in the United States. There are those who've been hacked by the Chinese and those who don't know they've been hacked by the Chinese."

## **Need for change**

This is the world as it is and therefore we need to change with it, not be 10 steps behind. First, we know the industry is struggling from sector to sector, but cyber attacks will only

make it worse, so the first move is ensuring everybody is educated in cyber security awareness, preferably starting from the top and working down so the entire seafaring community can spot a cyber attack and know what action to take in response.

Experienced educational companies exist that offer in-depth, classroom based courses on the subject of cyber security. ECDIS Ltd also offers the first maritime based cyber security awareness course with the aim of bringing the industry up to speed. Elements of all the company's BTM, BRM and even ECDIS courses now include cyber prevention and awareness modules.

Countless companies are missing the correct procedures when it comes to security. A robust IT security policy is highly recommended, as this allows employees and users of all IT equipment to be clear as to how company data and information should be used on IT equipment. It's not just small companies either that struggle in this war against cyber activists. Large corporations are also at major exposure risk, primarily due to not having a dedicated IT and security team.

It is recommended that a company appoints a cyber security chief to implement and respond to all cyber security related issues or system flaws that may be found. As a result, one person has ultimate responsibility for implementing and maintaining all cyber security measures within the company thus ensuring consistency of approach.

Cyber security attacks are incorrectly thought of as attacks that occur only over the internet, due to the wrong security measures being taken; however, lack of physical security can also be a major factor in the cause of industry changing attacks. During the 20th century a majority of attacks occur due to people not taking the correct measures to keep our IT equipment safe, another reason why we need everyone to be aware of what's coming. It really is as easy as someone coming into your reception and asking you to 'print off a copy of their CV' from a USB stick, which is actually infected with multiple viruses. This could ultimately allow someone else complete control of your businesses entire network and therefore most likely destroying it.

In summary, Cyber security isn't an issue we can ignore, it may not be heard of yet as giving direct threats towards our vessels but this will come in time when noticed by any cybercrime activists who either want to damage the industry or cause major damage to infrastructure or even human life. It can be averted.

Many, if not all, shipping companies have some form of internal networked server that allows for all of their computers to communicate and send and save files between them and therefore also connect to the internet, so with the improper procedures in place it could be easy for anyone keen to infect an 'auxiliary' piece of equipment that connects to the 'primary'. Think of the random software updates that happen every day, for example to an engine room sensor test, or to the bridge's digital anemometer that may appear non-safety critical, but they are connected to safety critical systems.

We often concentrate and develop robust procedures purely for the few safety critical pieces of equipment, but the attack will take place on a tertiary system that is connected to it.

\*This article was written by George Ward, ECDIS Ltd, Project Support.

---

**Inséré 11/03/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 11/04/18**



## Project will address bioinvasions via ships' hulls

A new global project to help protect marine ecosystems from the negative effects of invasive aquatic species has been given the go-ahead for preparation.

The GloFouling Partnerships project – a collaboration between the Global Environment Facility (GEF), the United Nations Development Programme (UNDP) and the IMO – has been set up to address the transfer of aquatic species through biofouling, in other words, ie the build-up of aquatic organisms on a ship's underwater hull and structures. The project will focus on the implementation of the IMO Guidelines for the control and management of ships' biofouling, which provide guidance on how biofouling should be controlled and managed to reduce the transfer of invasive aquatic species.

The GloFouling project will build on the success of the GEF-UNDP-IMO GloBallast Partnerships project, which worked to build capacity to implement IMO's Ballast Water Management (BWM) Convention.

The new project will build capacity in developing countries to reduce the cross-border introduction of biofouling-mediated invasive aquatic species. Stefan Micallef, IMO's director, marine environment division, said: "IMO has been at the forefront of the international effort to tackle the transfer of invasive aquatic species by ships. Addressing ship's hull fouling is a crucial step to protect marine biodiversity. The treatment of hulls to reduce fouling by aquatic organisms has the additional benefit of reducing greenhouse gas emissions, since the drag of ships is reduced."

The GEF, UNDP and IMO collaboration has already claimed to have been highly successful through its 3-tier (Glo-X) implementation model for driving legal, policy and institutional reforms, delivering capacity-building activities and encouraging technology transfer through public-private partnerships at the global, regional and national levels. The GloBallast project completed its work in 2017, while the ongoing GloMEEP project is aimed at supporting the implementation of shipping energy efficiency measures.

The GloFouling Partnerships project concept was approved by the GEF Council in May, 2017, with a total funding of \$6.9 mill earmarked for implementation. The project is now going through a detailed preparation phase to be resubmitted to the GEF for endorsement before implementation can commence. The full name of the new project will be 'Building Partnerships to Assist Developing Countries to Minimise the Impacts from Aquatic Biofouling' (GloFouling Partnerships).

The GloFouling project preparation will be undertaken by the IMO secretariat, which has invited interested member states to flag up their intention to participate in the new project, as soon as possible.

Andrew Hudson, Head, UNDP Water & Ocean Governance Programme, said: "GloFouling Partnerships will be an excellent opportunity to help tackle one of the key remaining vectors for the transfer of invasive aquatic species, which cause sizeable impacts on economies and livelihoods. GloFouling was the natural follow up to the GEF-UNDP-IMO GloBallast Partnerships programme, which recently concluded after delivering a series of important achievements in reducing the transfer of harmful aquatic organisms through ships' ballast water."

Chris Severin, a GEF senior environmental specialist, said: "The implementation of the GloFouling Partnerships will be instrumental in battling aquatic invasive species, and will not only lead to healthier more robust marine ecosystems, but also positively impact economic opportunities and the livelihoods of millions of people across the globe. I am

confident it will be another success in the fruitful partnership between the GEF, UNDP and IMO.”

---

Inséré 13/03/18 DOSSIER Enlevé 13/04/18

## Product carrier cargo loss control

*Cargo contamination and delivery shortfalls occur far too often. Even more unfortunate is the fact that as soon as a problem is suspected, the blame is immediately put on the ship.\**

Having studied hundreds of quality and quantity issues over the years, I would say that the ship is to blame only about 10% of the time. About 80% is caused by suppliers (or 'sellers') at the load port. The remaining 10% can be attributed to receivers (or 'buyers') at the discharge port, if they do indeed ever declare it. When receivers have caused the problem, suppliers and shipowners rarely hear about it, and any issue quickly disappears.

In order to achieve any shipment of oil, there are three basic stages -

1. The load port - cargo is loaded from shore tank(s) to ship's tank(s).
2. The transport or transit - the cargo is transported from port A to port B in ship's tanks.
3. The discharge port or 'disport' - the cargo is discharged from a ship's tank(s) to shore tank(s).

Contamination or loss of the cargo can occur during any of these three stages.

In general terms, suppliers and receivers will jointly appoint at split cost (50/50) an inspection company (which delegates inspectors) to oversee the whole shipment, from shore tank to ship, to shore tank. The primary role of the inspection company is to monitor and record Q+Q (quality and quantity) and eventually produce the 'certificate of quality' and the 'certificate of quantity,' which becomes the 'bill of lading' figure (nobody ever talks about the 'certificate of quantity,' as it is overshadowed by the 'bill of lading'). Inspectors must be present at both load and disport.

A note for the Master: the inspector has absolutely no contractual obligation or allegiance to the ship, which is why, when things turn sour, the inspector usually becomes uncooperative. Inspection companies are normally paid by their principals to supply their own calibrated and certified equipment (there are only two types, MMC or UTI). But inspectors are usually dependent on ships' devices. The next time you get into a dispute with the inspector, issue a 'notice of protest', saying he/she is 'using ship's equipment for the purposes of quantity and sampling'. The inspector will soon go and find his or her own, during which time he/she is causing a delay.

Below are the normal sequence of events:

- Suppliers sell a cargo to receivers. Q+Q will be agreed. Quantity will simply be a number, for example 100,000 tonnes. Quality will be as per an agreed specification (spec) for that product. Q+Q is written in the contract between them, often referred to as 'deal terms.' One of either the supplier or receiver will usually be the charterer of the ship, depending on the deal terms. That's for the lawyers, but if interested look up 'Incoterms' (CIF, CFR and FOB are the most common). These terms define 'risk and title' at each stage, which is important for insurance. The greatest risk is

when the ship is in transit or 'afloat' with the cargo, so it is important to know which party is exposed to that risk.

- The charterer will give voyage orders to the Master defining, among many other things, the name of the cargo and quantity to be loaded ('the nomination'). There may also be some details of the quality spec. In particular, the Master needs to know the density, so he can plan the stowage of the cargo, because for a fixed tonnage, volume varies with density.
- For example, the Master receives voyage orders to load 20,000 tonnes, +/-5% of diesel (the same diesel you put in a car). The Master will consider how best to stow the cargo (into which tanks to load it). The Master of the ship will consider the compatibility of his last cargo, for example 'motor spirit' (more commonly known as petrol or gasoline), with the next and decide what tank cleaning will be needed, if any. No cleaning, or insufficient cleaning, can cause contamination between cargoes. The general advice for loading diesel after motor spirit is to wash all tanks with water (a salt water wash, then a fresh water rinse), then drain well. The Master will advise the charterer of his intended cleaning plan, and then proceed to clean. Occasionally the charterer may suggest cleaning requirements. Ultimately, it is up to the Master to present his ship 'fit and ready in every respect to load' (this is a standard phrase and includes the cleanliness of tanks for the intended cargo, plus all the other logistical preparations for loading).
- At some time prior to loading (often before the ship has arrived), the inspector will measure the quantity in the shore tank(s), and also take samples (sample set 11). Measurement and sampling should normally be done within 24 hours of the intended load operation. The samples are subjected to key tests in a laboratory, as a last minute check that the product in the shore tank is on spec. As long as the test results meet the minimum quality spec, then the custody transfer (loading) can commence. Shore tank samples (not necessarily those taken within 24 hours) normally form the basis of the certificate of quality.
- The ship arrives at the load port ready to load the nominated cargo. The inspector will board and will :
  1. Inspect all the ship's tanks to determine their suitability to load the next cargo. Rarely will this entail physically entering the tank. It is normally done from deck level. If the ship's tanks are inerted, then the suitability for loading the next cargo will be based on documents alone.
  2. Dip all tanks to ascertain the amount of liquid remaining in the tanks from the last cargo. This is known as OBQ (on board quantity). On product tankers, OBQ should normally be zero.
- Once everything is in order, the cargo is transferred from shore tank(s) to the ship's tank(s).
- After loading is complete, the inspector will :
  1. Survey shore tanks to ascertain the amount that has been transferred from the shore tank. This can simply be the shore tank figure before, minus the shore tank figure after (figure 12). This figure may also be a metered figure.
  2. Survey the ship's tanks to see how much has been received on board. This is known as the 'ship load port figure' (figure 23), and is simply the quantity after loading minus any OBQ. This figure is for reference only, and usually is needed only if a dispute arises.
  3. Normally produce a 'certificate of quantity' based on figure 1. This is the preferred figure for official figures, as it is usually very accurate. Occasionally the 'certificate of quantity' is based on figure 2, when shore figures are

unreliable, or when loading in ports less technologically advanced. Figures 1 and 2 should theoretically be the same. Any difference is known as the 'load port loss,' and a difference of up to 0.1 % is normally acceptable.

4. Take samples from all the ship's tanks (set 24), usually three sets. One is for suppliers (2a), one is for receivers (2b), and one is for the Master (2c). Sets 2a and 2b will normally be transported by the ship and delivered to the inspector at the disport. Set 2c is retained on board indefinitely and is deemed the owner's official set, irrespective of what others the crew may take.
- As long as there is no issue of Q+Q, the ship sails, and steams to the disport. During transit the cargo must not be tampered with in any way, so the exact same cargo should be found in the exact same tanks on arrival in exactly the same condition, aside from any natural change in temperature that will cause a change in volume. The only exception to this is if the cargo needs to be heated, such as with fuel oils or vegetable oils, which will need the ship to apply heat.
  - Just before the ship arrives at the disport, the inspector will measure shore tank quantities and at the same time may take samples.
  - On arrival at the disport the appointed inspector will :
    1. Take samples from the ship's tanks (set 35). The inspector will then take receipt of sample sets 2a and 2b from the load port. It is imperative that the Master does not part with his set (2c), as this set will help to protect him in the event of a dispute. The inspector takes the three sets (set 2a, 2b and 3) away to the laboratory. Set 3 will normally be tested prior to the start of discharge to ensure the quality has not changed somehow since loading. As long as the spec is met, they will test no more, and the ship will be ordered to discharge. If set 3 is off spec for whatever reason, then sets 2a and 2b will need to be tested for comparison. If this happens, delays will occur and a dispute will begin. By testing the samples at their various stages, one can usually identify at what stage the cargo became contaminated.
    2. Determine the amount of cargo in the ship's tanks, less the OBQ at load. This figure is known as the 'ship's arrival figure' (figure 36), and is compared with the ship's load port figure (figure 2). Any difference is known as the 'in-transit loss.' An in-transit loss of up to 0.1% is acceptable.
      - a) As long as there are no issues with Q+Q, the discharge begins. Once discharge begins, the Master can be 99% sure that he has loaded and transported the cargo to the disport with no issue of Q+Q, otherwise he would not have been permitted to start.
      - b) Under the normal course of events, the ship is left unhindered to discharge all the cargo in one seamless operation. But sometimes cargo is started and stopped at the request of the receiving terminal.

- At the end of the discharge the inspector will:

a) Measures shore tank(s) to assess the amount of cargo that has been received ashore. This is known as the 'outturn.'

b) Survey the ship's tanks in order to quantify any cargo 'remaining on board' (ROB), which ideally will be zero. The ROB figure is applied to the ship's arrival figure in order to determine the amount of cargo that has been discharged should theoretically be the same,

although a difference of up to 0.1 % is acceptable (this is known as the 'disport loss'). The overall 'loss' is the difference between the bill of lading and outturn. The total acceptable loss is generally three times 0.1% for each of the three stages (load, transit, disport), so a total of 0.3%.

Note : That does not mean it is acceptable to lose none at load, none in transit, and then the whole 0.3% at the disport ! (although this does cause argument). Also, occasionally, one may experience a 'gain' at any of the three stages.

- The shipment will have been successful when :
  1. Quality – set 3 samples are within the quality spec. The quality in the receiving shore tank after the discharge is irrelevant to the Master of the ship if set 3 was on spec.
  2. Quantity – bill of lading versus outturn is generally within 0.3%.

When there is no issue of quantity, the ship's figures are not needed. As long as both 14a and 14b are satisfied, there will have been no issue, the ship leaves, and everyone should get paid.

\*This article was written by Ian Hodges, Master Mariner, Director, TMC Marine, London.  
Email : [ih@tmcmarine.com](mailto:ih@tmcmarine.com)

---

Inséré 15/03/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 15/04/18

## **China, EU Bolster Greening of Global Shipping to Curb Emissions**

The trillion-dollar global shipping industry may soon be forced to curb greenhouse gas emissions under new rules backed by the European Union and China. Over 200 representatives convened this week at the International Maritime Organization, the United Nations shipping supervisor based in London, to discuss regulation that could turn their industry, currently responsible for as much as 3 percent of the world's emissions, into a zero-carbon operation by the second half of the century. The shift toward clean power was prompted by the Paris climate agreement, as well as the threat of regional rules being considered by the EU and tested in China. Europe has proposed a plan to add ship emissions to its trading scheme by 2023 if the IMO talks don't succeed. China is piloting a similar program that includes Shanghai's ports and shipping industry. The EU proposal "sets a deadline for the IMO to introduce a target and measures," said Sotiris Raptis, senior adviser to the European Sea Ports Organization and former EU parliamentary adviser. "But it's a global industry, it's difficult to regulate emissions generated outside of jurisdiction." Imposing emissions would close a loophole left by the 2015 Paris climate agreement. Ship engines almost always burn heavy fuel oil, one of the dirtiest and cheapest forms of energy. IMO members will return to discuss their strategy and level of ambition in October. An agreement could be drafted by next year and implemented in 2023. "We're seeing that delegates are willing to discuss matters," said Edmund Hughes, head of air pollution and energy efficiency at the IMO. The loudest voices at the talks are small Pacific states such as the Marshall and Solomon islands and Kiribati, which are among the most vulnerable to



rising seas from climate change. Some islands could be submerged by water as soon as the next decade, prompting them to form a coalition with some EU countries to seek strict IMO emission rules. "The sector needs to urgently step up its efforts," said Mike Halferty, transport minister of the Marshall Islands, which has the most ships registered under its flag. "If international shipping was a country, it would have the seventh-largest emissions in the world." China and India, the world's two most populous nations, submitted a joint document supporting a switch to lower-carbon shipping. Under their plan, countries would be free to create individualized emission reduction plans. Oil-producing countries such as Saudi Arabia and the United Arab Emirates emphasized that a compromise would be necessary, according to statements on Wednesday that signaled unwillingness to readily agree on proposed measures. Delegates from South American nations including Argentina and Chile said the cost impacts of long-haul trade from geographically-remote ports need to be considered. "A lot of the countries are disagreeing on the level of ambition and targets, but they're all saying that we need to get our act together and have major investment into research and development of alternative fuels," said Ed King, international shipping lead at the Global Strategic Communications Council, a public affairs firm with a focus on climate and energy. "That may be one of the key planks that comes out of this initial strategy." Member states are beginning to agree to switch to cleaner fuels, according to Tristan Smith, a lecturer at University College London's energy institute and former naval architect. "What we're seeing for the first time at these talks is a collective focus on alternative fuels," Smith said. "Previously, member states typically backed efficiency measures. Technology is not the problem, it's been a political-will problem." Norway and Finland are among the leaders in the transition, and have begun to operate ferries with batteries. Lithium-ion pack maker Leclanche SA recently got its 4.3-megawatt maritime battery approved by DNV GL, clearing the way for the market to grow. Royal Dutch Shell Plc is making a big bet on hydrogen to power ships. Emissions-free nuclear propulsion has long been used by warships and ice breakers and the IMO has studied atomic power for cargo vessels. With global trade expected to nearly double by 2030, according to a study by PricewaterhouseCoopers LLP, the task to reign in emissions from shipping — which carries about 90 percent of the world's goods — will become more important. If left unchecked, the industry could account for 17 percent of the world's carbon emissions by 2050, according to research from the European Parliament. That in turn would make achieving Paris accord's goal to keep global warming well below 2 degrees Celsius (3.6 degrees Fahrenheit) even more elusive.

Source: Bloomberg

---

Inséré 17/03/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 17/04/18

## **Get a history, become criminal:de vissers- piraten van Walraversyde**

**Dries Tys**

**INLEIDING**

Vissers - en bij uitbreiding iedereen die niet tot de toplaag van de bevolking (adel, tophandelaars, ...) behoorde - komen zelden in de historische geschreven bronnen voor. Deze bronnen zullen voornamelijk de aandacht vestigen op de belangrijkste personen van de samenleving. Echter, vanaf het moment dat iemand een crimineel feit pleegde of iets deed dat afweek van de normale gang van zaken, rapporteren de historische bronnen ook onder die toplaag van de bevolking. Zo niet anders voor de vissers-piraten van Walraversijde.

## **ZEEVISSERS IN HET MIDDELEEUWSE VLAANDEREN**

Waar landbouwdorpen in het middeleeuwse Vlaanderen (bv. Middelkerke, Slype, ...) bij uitbreiding het volledige Noordzeegebied bij wijze van spreken uit een kerk en vijf boerderijen bestonden, leefden zeevissers in grote gemeenschappen. Walraversijde, één van de grotere visagglomeraties langs onze kust, had vermoedelijk zo'n 500 à 800 inwoners. De vissers waren net zoals vandaag de dag vaak lang weg van huis. Aan de top van de hiërarchie in de 12de eeuw, 13de eeuw stonden de kapiteins: zij waren de eigenaars van de schepen tot aan de 15de eeuw. De middeleeuwse zeevissers waren ook gekend omwille van hun kennis van de zee en de zeeroutes. Het waren kennisdragers en ze werden ook geregeld geconsulteerd omwille van die kennis. Ze waren daarenboven berucht voor hun gewelddadigheid en de kaapvaart. Vissers werden ook altijd geassocieerd met marginaliteit. De "landmensen" of de landbouwersbevolking achter de duinen vreesde hen. De vissers trotseerden steeds de gevaren van de zee en toch kwamen ze keer op keer terug: "de visschers die wonen up te yden (= de haventjes) van der zee die ghaen bi daghe ende bi nachte due de vorseide dunen upt vloedeninc te hare scepen om te vaerne ter zee". Er heerste een soort wantrouwen t.o.v. de middeleeuwse zeevissers. Vis was nochtans een heel belangrijk bestanddeel van de middeleeuwse voedselcultuur. Vis kwam heel geregeld aan tafel en kon ook een heel valabel feestmaal opleveren. Fig. 1 toont een vismarkt uit de 14de eeuw waar grote vissen in pepersaus, zoute paling en gebakken snoek in mosterdsaus werden geserveerd als hoofdmaaltijd.

Er waren meer dan 30 vissershavens en aanlegplaatsen aan de middeleeuwse Vlaamse kust (12de - 14de eeuw) gaande van Witzant (het huidige Wissant in Frankrijk) tot en met Biervliet:

*Witzant, Dijkland, Zandgat, Hildernessee, Kales, Peternesse, Coulogne, Marck, Ooie, Sint-Folkwin, Loon, Mardyck, Sinte, Duinkerke, Hyte, Tetegem, Yde van Zuydcoote, Ghyvelde, Koksyde, Nieuwe Yde, Nieuwpoort, Lombardsyde, Walraversyde, Oostende, Blutsyde, Yde van Wenduine, Scarphout/Blankenberge, Wayn, Heist, Muide, Slepeldamme, Koksyde bij Sluis, Waterdunen, Hugevliet, Lapscheure, Biervliet,...*



**Fig. 1** Een vismarkt (Italië, 14de eeuw).

## **DE RELATIE OVERHEID - ZEEVISSERIJ**

De zeevisserij heeft altijd op één of andere manier in contact gestaan met de overheid. De visserij was een manier om in je brood of levensonderhoud te voorzien en de vissers stonden aan de marge van de samenleving. Maar de zeevisserij was niet zo maar een overlevingsstrategie als dusdanig. Ze leek al van in de volle middeleeuwen ook voor een stuk gestimuleerd te zijn door de overheid. In de 10de eeuw was de jacht op zeezoogdieren een vorstelijk recht (fig. 2). De graaf van Vlaanderen nam niet zelf de harpoen ter hand maar deelde dat recht uit. In 1121 schonk de graaf een "pinam de cetam" (een walvisstaart) aan de abdij van Sint-Winoksbergen.

De abdij noteerde dit in haar documenten, dus ze vond dit zeer waardevol. Ook in 1396 zien we dat een bruinvis en drie zeehonden als geschenk worden aangeboden aan de bisschop van Luik. Zeezoogdieren hadden met andere woorden een bepaalde status.

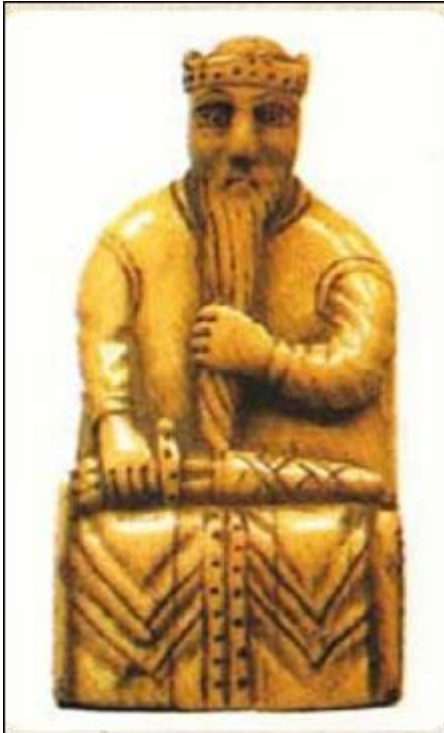


Fig. 2 Schaakstuk uit walrusivoor.

Ook paling was een vissoort die niet zomaar gevangen mocht worden. De palingvisserijen werden door de graaf van Vlaanderen uitgedeeld aan de adel als een soort recht. De adel ging uiteraard zelf niet vissen maar opnieuw controleerde de overheid - via de adel - de visvangst op paling. Zo moesten vissers in Wisbech (Groot-Brittannië) bv. een rente van 33.000 palingen aan de vorst betalen. Ook bij ons werden in 10de - 11 de eeuw "palincsetes" ingericht waar goederen werden uitgedeeld aan de adel. Men viste dus in opdracht van de adel en de graaf van Vlaanderen. De vroegste vismarkten ontstonden dan ook niet voor niets naast de grafelijke burchten. De vismarkt van Brugge werd bv. ingericht aan de achterkant van de Burg van Brugge en ook de vismarkt van Gent ligt op het terrein van de grafelijke burcht aan het Sint-Veerleplein bij het Gravensteen. Er was dus een directe relatie tot het machtscentrum van de graaf.

## OVERHEIDSINMENGING

## TE

### WALRAVERSIJDE

Walraversijde was, zoals hierboven reeds vermeld, veel meer dan een boerendorp (fig.3., links) en ook hier was er een verbinding met de macht. Het lijkt erop dat Walraversijde ontstaan is in het grafelijk domein dat op die plek lag. Alle gekleurde stukken land in fig. 3 (rechts) zijn het oude domein van de graaf van Vlaanderen. Het bruine stuk is dat gebleven tot aan de Franse overheersing, het blauwe stuk werd eind 10de eeuw door de graaf geschonken aan de abdij van Sint-Pieters van Gent. Het waren de mensen die in de grafelijke domeinen woonden die begonnen met de visserij en in die domeinen ontstonden dan ook vissershaventjes en -dorpen. Nieuwpoort en Oostende waren eveneens grafelijke stichtingen en volledig in eigendom van de graaf.



Fig. 3 Reconstructie in 1463 (links, © Past Forward) en grondplan van het grafelijk domein (rechts) van Walraversijde.

Walraversijde werd eveneens gekoppeld aan het idee van marginaliteit namelijk dat "de lieden van Walraversyde scamel lieden zyn, daerof den meesten daeghelicx ter zee varen moeten ende dandere huere ambochten doene, waerby zy hueren nootdorst winnen moeten om by te levne" (1479). Maar er is meer. De overheidsinmenging die al van in de volle middeleeuwen bestond, beperkte zich niet alleen tot het stimuleren of controleren



van de visserij op één of andere manier. De overheid ging ook in rechtstreekse dialoog met de vissers. Vissers werden bv. geconsulteerd door de schepenen van de Brugse Vrije die op 23 september 1449 naar Walraversijde waren getrokken "omme aldaer advys te nemene metten stiermans (= stuurlieden) ende ouderlinghen hoe men best de grote scepen ter Sluus int Zwin bringhen zal zonder breken ende wat voorzienichede men hebben zal vanden "quaden zoute daer de visschers haren harynck ende visch mede zouten". Men vroeg dus enerzijds aan de vissers hoe men best het Zwin kon bevaren zonder schade op te lopen. Anderzijds was men geïnteresseerd in de kwaliteitseisen die moeten worden gesteld aan zout om vis op een goede manier te kunnen pekelen. De vissers bezaten m.a.w. niet alleen de kennis van het terrein (de zee, het milieu) maar ook de nodige technische competenties en de overheid maakte hier gebruik van.

## **Kaapvaart en piraterij**

Walraversijde moet een belangrijke vissersgemeenschap geweest zijn en een pikant detail is dat er duidelijk contacten waren met de hogere politieke autoriteiten. Op het einde van de 14de eeuw (1385 – 1387) na een hele reeks interne conflicten in Vlaanderen en aan de vooravond van de Bourgondische overheersing en steunde Vlaanderen/Bourgondië de Honderdjarige Oorlog van Frankrijk met Engeland. Er werden – voor het eerst in de bronnen - zogenaamde "admiraals van de zee" aangesteld. Ze hadden geen eigen vloot, maar onderhandelden met de vissers en namen vissersboten aan om deel uit te maken van de vloot. Dat ging deels om konvooiering of het beschermen van de bestaande vissersvlooten door gewapende boten. Maar daarnaast betrof het ook oorlogvoering. Men heeft zelfs een poging ondernomen (die weliswaar is mislukt) om met een vloot Engeland binnen te vallen. Ten slotte had het ook te maken met kaapvaart meer bepaald het doelgericht en moedwillig aanvallen van Engelse schepen in opdracht van de hertog/ graaf om de zo de Engelse economie schade aan te brengen. Deze drie zaken zijn niet echt te onderscheiden, ze komen op hetzelfde neer. Daarbij komt ook nog de piraterij wanneer schepen werden overvallen zonder hertogelijke goedkeuring.

De vissers van Raversijde, Oostende, Heist, Nieuwpoort, enz. bedreven dus konvooiering, oorlogvoering en kaapvaart in opdracht van de hertog maar tegen de belangen van de grote handelssteden zoals Brugge, Gent, Ieper. Deze steden verzetten zich tegen de politiek van de hertog. We vinden dit terug in de rekeningen van de schepenen van Brugge en de schepenen van het Brugse Vrije: "Willem van Messem ende Jan van Boeyegheem ts maendaechs den 13sten dach in november te Brucghe met den ghedeputerden vanden steden ter parlamente daer de maren camen dat die van Biervliet, Hughevliete, Blankenberghe, Oostende, Wilravenshide ende vander Nieuwerpoort elc bi wilen hadden ter zee gheweist ende der coopliden van Ingheland ende ooc Hollanders ende Oosterlinghen goet ghenomen ter zee ende te land ghebrocht daer zijt onderlingh ghedeelt haddenu up dwelke de voorseide ghedeputerde van den steden raet ende avys hadden dit nemmer gheschien zoude ende drougen over een te zendene an onsen gheduchten heere vanden welken elc vanden ghedeputerden vanden steden namen haer verhalen". Brugge is m.a.w. ongerust, ze hebben als handelaars immers goede contacten nodig met Engeland, Holland en de Oosterlingen (de handelaars van de Hanzen). Brugge zag zijn economisch verkeer verstoord door de politieke kaapvaart en richtte daarom een brief aan de hertog om hier iets aan te veranderen. De schepenen richtten zich ook specifiek tot Heist en Walraversijde. Deze twee plaatsen komen vaak terug in de bronnen, wat doet vermoeden de vissers daar zowat de grootste schurken op de zee moeten zijn geweest. "Jan Zuerinck ende Jan de Baenst swondaeghs den laetsten dach in april te Heys, te Wilravenshyde, omme de zeelieden te verbiedene van sghemeens lands weghe dat zij gheene rebelhede doen zouden up Inghelsche iof up andre varende bider zee up de vrientscepe vander lande". Ook op 23 april 1404 gaan de raadsheren en schepenen van



Brugge "te Blankenberghe, t'Oostende, Wilravenshede, Lombardien, Nieupoort, Dunkerke ende te Greveninghe omme te sprekene met ... den sciplieden (= de schippers), hemlieden te zecghene van t ghemeens lands weghe dat niemant uut varen zoude ter zee noch laten varen omme roven of om yement scade te doene, iof het ne ware bibevelle van onsen gheduchten heere ende zinen lande van Vlaendren". Ze vroegen dus aan de vissers zelf alsjeblief doe het niet tenzij je heel expliciet de opdracht krijgt van de hertog. Vissers gingen met andere woorden iets te snel over tot kaapvaart/piraterij buiten het officieel toegestane en men wou zelfs een schadevergoeding vragen om de Engelse vissers en handelaars te vergoeden: "ende dat men bi alle weghe van groten vervolghen doen zoude an den coninc van Inghland, omme restitucie van scaden die d' Inghelsche den Vlamingen grotelike gedreghen hebben ter zee".

In 1420 zien we dat er in Duinkerke (toen ook een kleine handelsstad binnen Vlaanderen en Bourgondië) een aantal vissers gearresteerd werden omdat zij een aantal schepen beroofd hebben: "Jan van Boneem ende Jan vander Rive, tsondages den 27e in april te Duunkerke omme ghetelivererd te hebbene een scip ende andere goed toebehorende Clais fs; Jans Heinricx ende zijnen veinoten, vrylaten wonende in Wilravensyde, daer ghearresterd ten verzoucke van Willem Joos ende zijnen medepleghers, poorters te Duunkerke, omme zekere sculdlike zaken van coopmanscepen, van vrechte ende anders al ombewetticht ende onverbonden al daer, twelke was in bereghent". En in 1428: "Jan van Boneem de jonghe smaendaechs 29 in maerte bi laste van den wet ghetrocken te Coxide, 't Slepeldamme, te Heys, te Wendunen ende te Wilravensyde ande visschers aldaer omme hemlieden te kennen te ghevene vander wet weghe dat zij zonder begrijp haer beste doen mochten up de rovers die voor t land van Vlaenderen roofsen de cooplieden ende visschers ter zee varende ende kerende".

## De kapel: negotiëren tussen macht en marge

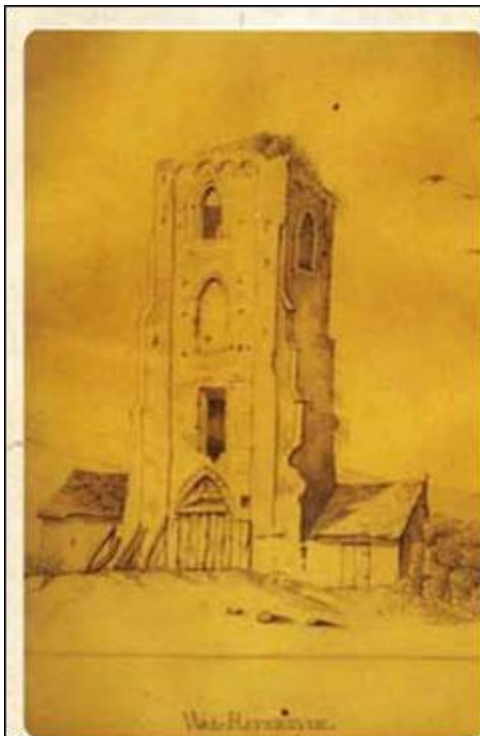


Fig. 4 De vervallen toren van de kapel van Walravensijde, anoniem, midden 19de eeuw.

De vissers-piraten van Raversijde die iets te gemakkelijk schepen kaapten, waren duidelijk een fenomeen in de late 14de eeuw – vroege 15de eeuw. Het aandringen op kaapvaart was echter niet de enige overheidsinmenging in dit vissersdorp. De kapel van Walravensijde (fig. 4) was een plaats voor de samenkomst van macht en marge. De vissersbevolking was niet alleen gewelddadig, ze waren ook heel gelovig. Een kapel van die omvang was een vrij duur gebouw en een machtssymbool maar er was kapitaal voor nodig. Ondertussen is gekend wie de kapel heeft mee gefinancierd: Willem van Halewyn: raadsheer van de Hertog van Bourgondië (vergelijkbaar met ministers van de dag van vandaag, de absolute politieke top) en Baljuw van Brugge (controlefiguur van de hertog binnen de stad Brugge)

- De ridders van Schoore en hun verwanten, de familie Reyphins: riddergeslachten uit het Brugse Vrije (de lagere adel, niettemin de adel). Pittig detail hierbij is dat de dochter van de familie Reyphins trouwt met de zoon van Jacob Heijns, kapitein van Walravensyde. Zo zien we zelfs een familiale link tussen de brede entourage van de hertog en de klasse van de kapiteins.

- De familie van Varssenaere: dit waren waarschijnlijk zoutzieders en ze behoorden tot de eerste weerden of reders die vanaf de 15de eeuw schepen in bezit hadden maar zelf niet meer in zee gingen

Al deze figuren stonden duidelijk in contact met het hof van de Hertog. De schepenen van de Brugse Vrije en Brugge mochten dan wel proberen om de kaapvaart/piraterij van de vissers aan banden te leggen om zo hun handelsbelangen veilig te stellen, tegelijkertijd was dit waarschijnlijk vrij zinloos. De vissers luisterden op geen enkele manier naar deze gedeputeerden omdat zij rechtstreeks onder het bevel stonden van de hertog via personen zoals Willem van Halewyn. De topmacht zat rechtstreeks in het vissersdorp via de kapel.

## **Evolutie naar vissers in loondienst en dienst van de "staat"**

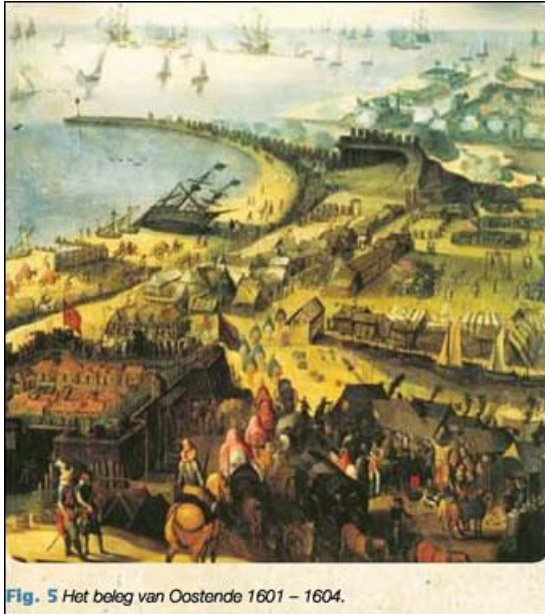
Ook in de rest van de 15de eeuw - wanneer het ongecontroleerde verdween - traden vissers soms op als militaire vloot voor de hertog indien zij daarom gevraagd worden, bv. in 1458:

*"Mer Diederic van Halewijn, Jan van Boneem ende Gayse Bone sondaechs 4e in december gheordeneert ende ghelast te treckene t'Oosthende omme metgaders bden ghedeputerden vander Sluus, vanden Nieupoort ende van anderen plaetsen upden zeekand gheleghen te hoorne de rekeninghe vanden costen ghedaen ter cause vanden vredscepen gheordeneert ter bewaernesse vanden visschers van Vlaenderen"* en in 1471: *" Ende te Wilravensyde omme te wetene ende vernemene vanden stiermans van daer daghelycx ter zee varende hoe vele scepen ende mannen van orloghen zij zouden moghe leveren ende utereeden omme ter zee te wederstane de vyanden van onsen gheduchten Heeren ende Prince. Mijnen heere van Moerkerke ende Floreins Cruesinck van dat zij tsondaechs den eersten dach in hoymaent 71 ghezonden waren ter Sluus omme te vernemene hoe vele ende watmen zoude moghen vercopen of verhueren tscip dat de stiermannen van Wilravenshide ter zee ghevoert hadden ter bewaernessen vanden frontieren ende visschers vanden lande."*

## **Het einde van Walraversijde?**

De kosten van oorlogsvoering moeten zeer hoog zijn geweest. De inmenging van de overheid in de zeevisserij kan op deze manier ook nefaste gevolgen hebben gehad voor de vissers en de vissersgemeenschap. Eind 15de eeuw moet Raversijde op eigen kosten een oorlogsschip voor de hertog uitrusten en dat kostte ongeveer 2000 pond. Ter vergelijking: het jaarloon van een landarbeider was 60 pond. Die kosten zijn waarschijnlijk op een bepaald moment te hoog geworden. Samen met de onrust eind 15de eeuw zien we dat eind 15de – begin 16de eeuw een deel van het dorp verlaten wordt. Het Raversijde van de 16de eeuw was niet meer het Raversijde van de 14de en de 15de eeuw en dit eindigde met het Beleg van Oostende waarmee de vissers definitief werden verdreven uit het dorp.

## **BESLUIT**



Er was in de 15de eeuw een duidelijke relatie tussen de politiek en de piraterij. De piraterij en kaapvaart gebeurden door vissers als bijberoep. De macht stuurde en controleerde de visserij en er was waarschijnlijk ook een indirecte relatie tot de commercialisering van de vissersvloten: de elite van adel en weerden kregen de vissersvloten in handen en controleerden ze.

---

Inséré 17/03/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 17/04/18

## **The money is good, the marriage is bad varen op zee**

BOEKBESPREKING door Jan ter Haar

Jaren op de Grote Handelsvaart in het algemeen en het zeeslepen en bergen van schepen in het bijzonder, in een tijd waarin veel veranderingen optreden.

De containerisatie, nu (2016) zo'n 50 jaar geleden in gang gezet, is één van de grootste economische uitvindingen van de 20e eeuw met zeer grote gevolgen voor de werkgelegenheid in de havens en op de vaart zelf. Ter Haar doet in zijn boek enige malen een oproep tot behoud van het mooie begrip "zeemanschap". Een begrip wat in de wetten van de van de zeevaart dikwijls gebruikt wordt en waarop zeelui in geval van calamiteiten ook op aangesproken worden. Het is een onderschat begrip geworden. Maar wat altijd geldt is het oude gezegde: "Al ziet men kerk en toren staan dan is de reis nog niet gedaan".

Door zijn werkzaamheden bij, oa Smit Salvage, Smit Tak en Smit International Ocean towage and Salvage Company zag Jan ter Haar vele scheepvaart ongelukken. Hij vertelt er over in zijn boek

Uitgever:  
Nederlandstalig  
352  
ISBN 9789086162659

Met

Lanasta  
illustraties  
pagina's

Te bestellen bij Bol.com voor 27.95 Euro  
Voor 23:00 uur besteld, de volgende dag in huis

---

Inséré 19/03/18 DOSSIER Enlevé 19/04/18

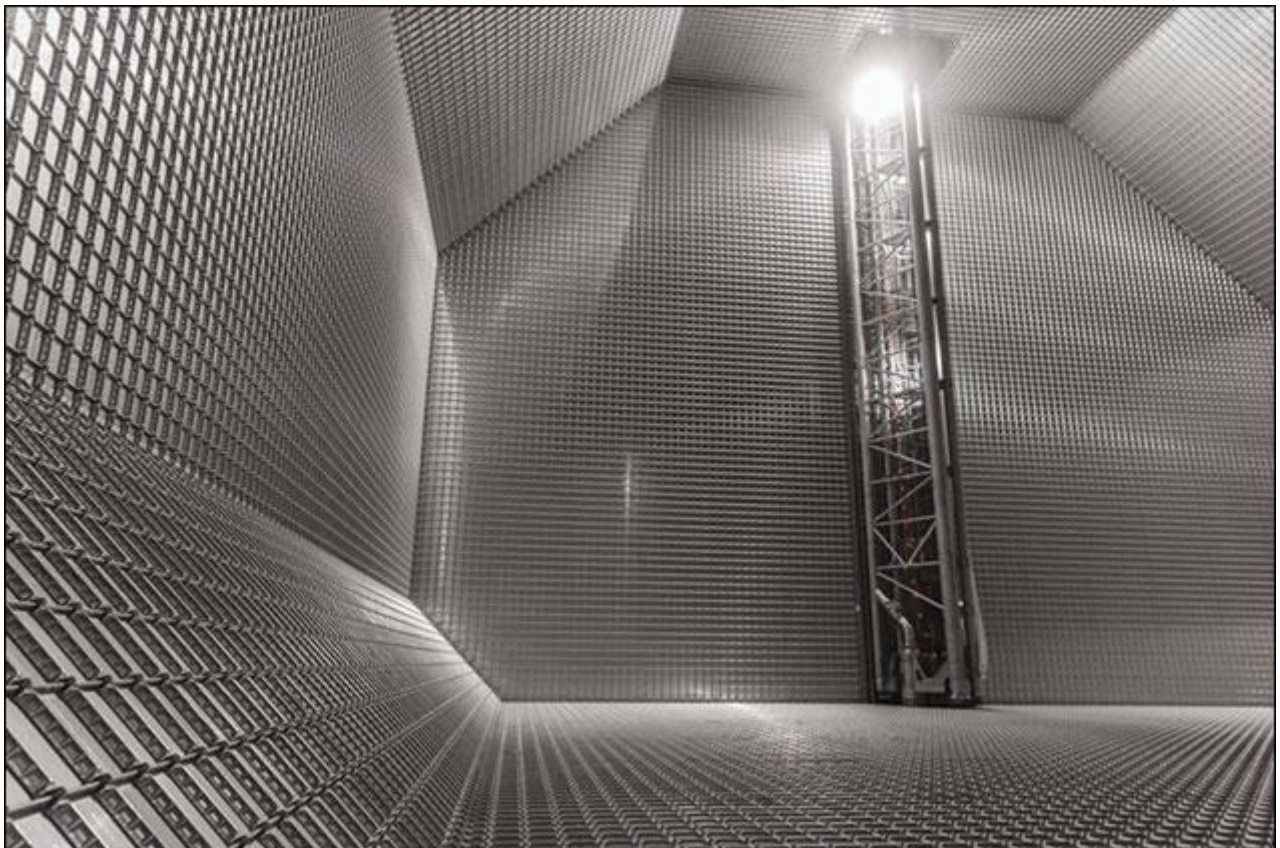
## LNG as Fuel: Challenges & Opportunities

By Tom Mulligan

Here are some simple statistics about the shipping industry:

- It accounts for 90 percent of worldwide transportation
- It produces 3.1 percent of worldwide emissions
- It is the least polluting method of transportation

...But it still produces more than twice the emissions of the whole of France (yes, twice the emissions from all sources of a country as large as France!)



Environmental regulations are the main driver in reducing these emissions worldwide. Although until recently ECA zones were limited to a few areas, the IMO has now decided to limit SOx emissions worldwide and by 2020 all newbuilds will have to comply with its new regulations. The challenge for the shipping industry, however, is not only to comply with the IMO 2020 sulfur cap but also to catch up with the planning of the regulation by identifying and implementing the solutions that are available to enable regulation-



compliant ships to be designed and built over the next three years – and this needs to be achieved now, with the shipping industry currently in the middle of a crisis. Investment and operational costs are critical parameters that need to be considered.



*Studying liquid*

*movement for seakeeping analysis and sloshing effect in a GTT laboratory set-up. (Photo: © GTT / Patrick Sagnes)*

The answer to the problem needs to be based on a long-term perspective – the industry needs to be two steps ahead of the regulations. There are several approaches that can be adopted to reduce emissions, one of the most promising being the use of liquefied natural gas (LNG) as fuel. This approach is compliant with existing and upcoming norms: SO<sub>x</sub> emissions can be reduced by 100 percent, NO<sub>x</sub> by 85 percent, particulates by 98 percent and carbon dioxide by 20 to 25 percent. Moreover, LNG is becoming increasingly available, with infrastructure being developed in all the major worldwide ports and international oil companies expanding and improving their product and service offerings in LNG fuel. The technology for the use of LNG is already established, with about 100 ships currently running on it and about another 90 LNG-fueled ships on order. And, of course, LNG has been used for years as a fuel by methane carrier vessels. It is also a cost-effective alternative fuel: investment in the technology may be higher than in older oil technologies but the operation of LNG-fueled vessels results in considerable savings over the use of marine diesel oil, while further progress is being made in reducing LNG transformation and logistics costs compared with the cost of continuing to use heavy fuel oil (HFO).





GTT's NO96 Max technology offers an optimized compromise between low boil-off and system strength for better thermomechanical efficiency: pictured is an LNG carrier equipped with the system. (Graphic: © GTT)

GTT is now strongly established in the field of LNG fuel, based on the company's 50 years of history and its invention of membrane systems, and about 400 LNG carriers are equipped with GTT technology, typical tank capacities ranging from 100 cubic meters to 45,000 cubic meters. The company is pursuing a policy of assisting in the development of the links that are needed to make LNG as fuel a commodity product by concentrating on improving the required technology as well as developing the industry's infrastructure; and by increasing knowledge and awareness of LNG use practices and the safety issues involved.

GTT's strategy, therefore, as a 'technology pusher' is to reduce the cost of new investments and improve operational costs through the development of newbuild and retrofit solutions for container vessels; to optimize the space on board LNG-fueled cruise ships to enable more passengers to be carried; to develop cost-effective solutions for bulk carriers; and to develop a 'lean' bunker barge design to standardize the LNG bunkering market. The company is also focused on developing an industry scheme in which it is teaming up with technology providers, ship designers, shipbuilders and shipowners and operators to enable membranes to be manufactured in any geographic location and to establish a network that promotes and facilitates the installation of LNG fuel systems across the maritime sector. One example of this is its joint development project with ABS, Arista Shipping, Deltamarin and Wärtsilä to bring LNG-fueled vessels into shipping's mainstream; another is the PERFECT Piston Engine Room Free Efficient Containership based on either combined gas and steam (COGAS) technology as jointly developed by GTT, CMA CGM and DNV GL or on an electric engine system combined with LNG turbines. Finally, the third part of GTT's technology strategy is to validate in practice the theory of LNG as a fuel by developing industry knowledge around LNG and by being able to validate LNG behavior in marine

applications, including determining holding times, boil-off gas (BOG) generation profiles, and operation in static and mobile modes. An example of how the company is moving its technology forward is its cooperation program with Hamburg University and DNV GL to develop a membrane that can adapt to the very large deformations that occur during collision or grounding incidents without losing its tightness and performing poorly.



Design of a fuel tank for a container ship.  
(Graphic: © GTT)

LNG is becoming an important fuel for maritime applications, and the shipping industry is now at a turning point where industry players are providing technologies and solutions. Nevertheless, in a context where charter rates are historically low, shipowners are still reluctant to invest to retrofit their existing fleet or to order LNG-fueled newbuilds. However, with IMO regulations coming into effect in the near future, and further regulations to

follow 2020, the regulatory scene will be even more restrictive and will push the industry into choosing long-lasting solutions rather than short-term alternatives. Thus, the major players expect to see LNG-propelled ships comprising 20 percent of the global fleet in the following decade, making this fuel one of the most promising alternatives available to the marine sector in moving towards a greener shipping industry.

(As published in the May 2017 edition of [Maritime Reporter & Engineering News](#))

---

Inséré 21/03/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 21/04/18

## **Shipping “hampered by endless paperwork”, says Digital Assembly 2017**

European ship owners and seafarers highlighted the importance of smart digital solutions in reducing the administrative burden faced by the shipping industry at Digital Assembly 2017 co-organised by the European Commission and the Maltese Presidency of the Council of the EU on 15th and 16th June.

Shipping still does not enjoy a genuine single market and remains hampered by endless paperwork. This is to the detriment of the crew, which faces increased workload with repercussions on rest-time and job satisfaction. It also affects the overall smooth shipping operations, especially for shortsea shipping operators as they frequently call at EU ports within short time spans, said the Assembly.



The Reporting Formalities Directive that aimed to simplify and rationalise reporting formalities for ships in European ports as of June 2016 has unfortunately not helped in easing the situation, it said. Crews and companies faced a worse situation today than before. Rather than having a single European window, diverging national solutions were developed and even at Member States' level there is very often no single solution in place.

Some illustrative examples include: In port A the Master has to insert the date of birth along the following instruction: DD/MM/YYYY for his crew; in the next European port he calls at it has to be in the form of DD.MMM.YYYY and in a third port the format obliges the crew to put YYYY/MM/DD. An Excel document with 18 tab pages to be filled in with specific codes requires hours of work in view of calling port A. Unfortunately this work cannot be re-used as for the next call a Word document with different data requirements needed to be filled in and sent 72 hours in advance of the vessel's arrival, the Assembly stated.

This results in shipping companies and crew facing increased paperwork, different software requirements, a multiplicity of authorities and intermediate parties. Procedures and requirements were not only complex but also repetitive, resulting in a loss of productivity, job satisfaction and unnecessary workload and stress for ship crews. Digital solutions are there, all actors just need now to implement them on the basis of harmonised datasets and formats for cargo, crew and vessel data. A joint effort is also required to reduce reporting obligations to a minimum list of truly necessary formalities. The solution should take state-of-the-art technology into account, ideally data is available in a 'cloud' or another platform from where relevant authorities pull the needed information. Only in this way could shipping be put on an equal par with land-based transport modes, which already benefited from a single market.

The EU Social Partners in the maritime sector called on the European Commission to urgently remedy the situation through a comprehensive revision of the Reporting Formalities Directive. It should create a true European single window environment for crew and companies that fully ensures the 'reporting once' principle and which shares all necessary cargo and conveyance data between governments and relevant authorities.

There is no time for complacency here. A failed EU legislation needs to be remedied as soon as possible. ECSA and ETF therefore called on the European Commission to prioritise this matter as part of its Digital Agenda and Better Regulation Initiative and to propose a revision in time for it to be completed during this legislature. They called upon the European Parliament and Member States to fully support and prioritise such a revision.

The European Community Shipowners' Associations and the European Transport Workers' Federation have identified the administrative workload as a priority issue on their joint programme for the European Sectoral Social Dialogue

---

Inséré 23/03/18 DOSSIER Enlevé 23/04/18

## Linked ship/shore emergency shutdown systems discussed

**An information paper, jointly released by CDI and OCIMF earlier this year, recommended an emergency shutdown (ESD) connection that will link ship and terminal ESD systems, so that manual activation by the terminal or ship will stop cargo transfer operations.\***

66 Linked ship/shore ESD systems have been a standard safety feature of LNG transfer operations for many years,"said OCIMF Director Capt Andrew Cassels at its launch last April. "It has been a challenge for the oil and chemical industries to do the same, because there hasn't been a universally-accepted piece of equipment to achieve the required connection. This paper recommends a connection that should help terminals and vessels achieve that compatibility."

CDI's General Manager, Capt Howard Snaith, agreed, adding. "The point of the ship/shore interface remains one of the most critical aspects of safe cargo operation. I strongly believe this paper will bring a lot of benefits to the industry both ashore and afloat in enhancing safety relating to that point of change in cargo custody transfer."

The paper recommended the use of an electrical umbilical incorporating 5-pin twist connectors for universal adoption. It can be used to provide the connection at both onshore and offshore terminals.

Linked ship/shore ESD systems have been a standard safety feature of LNG transfer operations for many years. Similar safety issues exist with oil and chemical transfer operations, but the provision of linked ESD systems between ships and terminals has been hampered by the lack of an accepted industry standard for equipment to achieve the required connection.

The paper gave details of a recommended connection for the industry that will enable ship and terminal ESD systems to be linked so that manual activation by the terminal or ship will stop cargo transfer operations. The minimum requirement of any linked ESD system is:

- All cargo transfer pumps will be stopped when an ESD is activated on the ship or terminal.
- The ship's cargo transfer pumps will be stopped when a terminal tank high level alarm is activated.

The paper covers any ship that carries oil and chemicals, including barges, and the terminal can be both onshore and offshore. It is recommended that ships and terminals involved in



oil and chemical transfer operations are provided with the necessary equipment to enable inter-connection of ESD systems.

An electrical umbilical incorporating 5-pin twist connectors is recommended for universal adoption. These connectors have been used for several years within segments of the LPG industry and have a proven record of reliable service. A terminal may adopt other forms of ESD system, eg incorporating a wireless connection or a different connector. If another form of ESD system is used, the terminal is responsible for making sure it is compatible with visiting ships.

### Minimum recommendations

The minimum recommendations are aimed at linking manual ESD activation functions. Once ship and terminal systems are connected, a limited number of additional activators and actions may be included. Any expansion of system functionality beyond the minimum requirements should be thoroughly assessed to make sure they add real safety benefits. ESD systems for cargo transfers are used to stop the flow of cargo liquid and vapour in an emergency and to bring the cargo handling system to a safe, static condition.

It is recommended that linked ESD systems are installed so that an ESD trip activated on the ship will send an ESD signal to the terminal and vice versa.

A core recommendation is that, as a minimum, ESD is manually activated. Some ship and terminal systems will include the provision for automatic shutdown of cargo transfers in abnormal operating conditions, eg high tank levels, high or low tank pressures, excessive pressure in the cargo transfer system, fire or gas detection and excessive ship movement or break-out.

Loss of electrical power to the ESD circuit (minimum requirements) -	
Ship	Terminal
The ship's cargo pumps will typically trip automatically without any intervention from the ESD system.	The terminal's transfer pumps will typically trip automatically without any intervention from the ESD system.
The activation of ESD on the ship will trip the terminal's transfer pumps under ship blackout conditions.	The activation of ESD on the terminal will trip the ship's transfer pumps under terminal blackout conditions

In a linked ESD system, the party receiving the cargo, ie the ship in the loading port and the terminal in the discharge port, can stop cargo flow by shutting down the

transfer pumps in a controlled way. The receiving party should never have to shut valves against a full flow of incoming liquid.

A linked system also allows either party to activate a controlled shutdown of the transfer process if a leakage or fire is discovered, without generating unacceptable surge pressures in the pipework that would make the situation worse. Once the ESD has been activated, further action may need to be taken to secure ship and terminal systems.

The purpose of the SSL is to transmit, without delay, a signal from ship to terminal or vice versa. For oil and chemical transfers, the minimum recommendation is to use an electric SSL that incorporates a 5-pin twist connector.

Complete systems are available from instrumentation suppliers and manufacturers, but it may also be possible for ships and terminals to develop compatible systems using readily available components.

The following minimum requirements should be met to achieve a functional and safe ESD system:

- Ability for either party to manually activate the other's ESD.
- On activation of own ESD, the other party's ESD is automatically activated.
- Electrical classification is appropriate for the working environment.



- Uses an electrical umbilical that has recommended male 5-pin twist connectors at each end, for connection to female 5-pin twist connectors on the ship and jetty.
  - Can be de-energised during connection.
  - Interfaces electrically with existing ship and terminal ESD systems.
  - When connected, includes an indication of the system's health.
  - Is automatically activated if electrical power is lost or the circuitry is damaged.
  - Raises an audible and visual alarm when activated.
  - Indicates system re-set status.
  - Can be tested; for ships, both at sea and in port.

An indication of the activating party may be included as an enhancement.

Programmable electronic equipment, including operating systems and configuration software, should be proven for use in safety applications.

Linked ship and terminal ESD systems reduce the risk of hose or pipeline failure causing cargo spills in two ways. Excessive pressure surges caused by a unilateral shutdown can cause hose rupture and mechanical damage to valves, pipelines and supporting structures. Excessive vessel movement alongside the berth or vessel breakout from the berth may result in hose or MLA failure. The linked system should therefore be considered a critical safety system for cargo transfer operations.

### **Reduced failure risk**

Pre-arrival testing of the linked ESD system will reduce the risk of a failure during operation, but contingency plans should be made for any failure of the linked system. It is recommended that the terminal and ship discuss contingency plans before operations begin. The terminal's emergency response procedures should also address failure.

A pendant ESD unit may be used as a mitigation measure, if available.

The linked ESD system improves operational safety during the transfer of oil and chemicals between ship and terminal. It provides a quick and safe way of stopping the transfer of cargo and, where applicable, isolating ship and terminal cargo systems in a controlled manner. The ESD can be activated either manually or automatically under abnormal operating conditions. Some terminals also have a second level of protection that enables rapid disconnection of the loading arms from the ship.

The ship or terminal receiving tanks are often some distance from the transfer pumps and the kinetic energy in the moving liquid can be considerable. The potential hazards of surge pressure should therefore be considered. The ship and terminal ESD systems need to be connected using a suitable cable or wireless communications link to allow ESD actions to be co-ordinated.

The terminal actions above are typical for export facilities and may vary to suit the design of the plant. If loading by gravity, the terminal ESD system should stop the cargo flow safely and quickly, taking into account pressure surges.

As a minimum, ESD should be activated by either:

- Manual operation of an ESD trip.
- An automatic trip on loss of electrical power to the ESD circuit.

Optional activators for ESD - Any expansion of system functionality beyond the minimum requirements described above should be thoroughly assessed to ensure that positive safety benefits will be achieved.

In addition to the minimum requirements, automatic activators may be considered.

It is recommended that, as a minimum, ship and terminal ESD systems are linked by an electrical umbilical that terminates in recommended 5-pin twist connectors. The linked ESD systems should enable either ship or terminal personnel to manually activate the remote shutdown of either the ship or terminal's cargo transfer pumps.

Oil and chemical tankers should present a female 5-pin twist connector at each manifold location. The connector should be linked to the ship's cargo shutdown system which, as a minimum, should include the provision to trip the ship's cargo transfer pumps.

Terminals handling oil and chemical tankers should present an ESD link to ships that comprises an electrical umbilical with a male 5-pin twist connector for connecting to the ship's female connector at the ship's manifold.

The terminal end of the umbilical should be linked to the terminal's ESD system which, as a minimum, should include the provision to stop the cargo flow, typically by tripping the terminal's cargo transfer pumps.

Some terminals have developed ESD systems that use wireless technology. The terminal will provide the ship with a wireless transmitter/receiver if using a wireless system. To provide an interface for these wireless systems, it is recommended an additional female 5-pin twist connector is provided in the ship's CCR. This should connect to the ship's ESD circuit including an on board power source.

The terminal-supplied wireless transmitter/receiver module should be fitted with a male 5-pin twist connector to enable connection to the CCR mounted standard female 5-pin twist connector.

Terminal supplied wireless technology may also be used to provide an ESD link at offshore terminals, in which case the additional 5-pin twist connector in the CCR will be used to connect the terminal's ESD system to the ship's ESD system.

In addition to manual activation, it is recommended that terminals include an automatic shutdown function that trips the ship's cargo transfer pumps on activation of a terminal receiving tank high level alarm.

\*A copy of the paper can be obtained from Kelly Hadley, Publishing and Communications Manager, OCIMF - [kelly.hedley@ocimf.org](mailto:kelly.hedley@ocimf.org)

---

Inséré 25/03/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 25/04/18

## "Willoughbyland"

### **BOEKBESPREKING door : Frank NEYTS**

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net "Willoughbyland. Engels verloren kolonie." Matthew Parker tekende als auteur. 'Willoughbyland' vertelt de fascinerende geschiedenis van Suriname onder Engels bewind – beginnend bij de ontdekkingstochten van Sir Walter Raleigh tot de Nederlandse verovering van Suriname in 1667. Aan het begin van de jaren 1650 lag Engeland in puin – door de pest en de burgeroorlog verwoest, verarmd en in diepe rouw gestort. Toch glinsterde aan de horizon een veelbelovend visioen van een paradijs in Guyana: Willoughbyland. Naamgever van de Engelse kolonie in het huidige Suriname was Francis, 5e baron Willoughby van Parham, die als gouverneur van Barbados

in 1650 een 40 man sterke expeditie uitzond om een geschikte plaats voor de vestiging van een kolonie aan de kust van Zuid-Amerika te vinden. Aangetrokken door tolerantie, optimisme, vruchtbare bodem en de belofte van het goud van El Dorado, stroomden ambitieuze en vrijzinnige avonturiers het land binnen. Het was Englands meest hoopgevende kolonie.

De politieke restauratie en de terugkeer van Karel II op de troon van Engeland maakten ook een einde aan de politieke vrijheden in Willoughbyland. Spionnen, oorlog, rebellie en verraad traden hiervoor in de plaats. Wat begon als een paradijs op aarde werd al snel één van de wreedste plekken ter wereld. De Nederlandse verovering van Suriname door Abraham Crijnssen heeft Francis Willoughby niet meer beleefd. In 1666 verdrong hij bij een schipbreuk. "Willoughbyland" (ISBN 9 789462 491830) telt 222 pagina's, werd als softback 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](http://www.boekenbank.be), E-mail: [admin@agorabooks.com](mailto:admin@agorabooks.com)

---

Inséré 25/03/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 251/04/18

## **Steady Performance in 2016 for Jan De Nul, Stable Order Book**

Jan De Nul Group has just released its 2016 Annual Report, saying that the company achieved steady performance in a highly volatile market. "With a turnover exceeding the 2 billion Euro mark for the sixth year in a row, Jan De Nul Group confirms its position as a global player in its target markets," the company said. "In 2016, we executed major port infrastructure works in France (Dunkirk and Calais), Congo (Pointe-Noire), Ghana (Takoradi), Morocco (Nador), Mozambique (Maputo), Panama, Russia (Sabetta), Egypt (Abu Qir) and Belize. We also had large land reclamation projects in the Netherlands, France, Guinea, Nigeria, Italy and Turkey." The Jan De Nul Group's Board of Directors said that 2016 was a year of transition for Jan De Nul Group. "The world economy is far from booming, we still feel the crisis of 2008 in our cyclically driven business. The oil industry still goes through difficult times because of low oil prices so that our related activities are still under considerable pressure," the board said. "Fortunately, we can compensate for this in other fields, among others, thanks to our activities for the renewable offshore wind energy industry. There is a worldwide ambition to increase the share of sustainable energy sources in the overall energy production to 60% by 2040. This is a new market and is a major focus for Jan De Nul."

### Key figures

- Turnover exceeding the 2 billion Euro mark for the sixth year in a row;
- EBITDA of 339 million Euro;
- Net profit totaling 102 million Euro;
- Record solvency ratio of over 60% thanks to continuous profit reservations;
- No net debt for the third year in a row;
- Stable order portfolio of 2.55 billion Euro;
- Consistent and targeted investment policy.

In July 2016, Jan De Nul Group ordered two hopper dredgers with a capacity of 3,500m<sup>3</sup> each. The vessels will be built on the shipyard of Keppel Singmarine in China. In January 2007, the company gave the final go-ahead for the construction of a third similar hopper dredger. The vessels will be delivered in the second half of 2018. In mid-May 2017, the company placed a new order with the same shipyard for a 6,000m<sup>3</sup> trailing suction hopper dredger, also including an option for a sister vessel. In China, on the AVIC Weihai shipyard, the multipurpose vessels Adhémar de Saint-Venant and Daniel Bernoulli are being outfitted. Their delivery is scheduled for mid-2017, after which they will both be sent off to their first job: one for rock installation works in Denmark, the other as trenching vessel in the Persian Gulf. At the Uljanik shipyard in Croatia, Jan De Nul Group's newest and largest self-propelled cutter suction dredger is being built. It's installed diesel power amounts to more than 40,000kW, about 50% more than the current most powerful cutter suction in the Group's fleet, the J.F.J. De Nul. The launch of this new vessel is scheduled for the summer of 2017.



Jan De Nul Group deliberately chooses not to invest in vessels with LNG fuel, for which emissions are not subject to any regulation at all, but rather relies on

optimizing its diesel engines and on strongly improving the after-treatment of exhaust gases so as to observe the most stringent European emission regulations. The group permanently monitors the emission of greenhouse gases, both on a technical and operational level. The hull of JDN vessels is designed so as to ensure minimal drag and the engines are continuously adjusted and optimized, as are the relevant instructions for use for the crew. "On an operational level, we plan in detail the best shipping route for every vessel taking into account currents and weather forecasts. In this way, fuel consumption is strongly decreased," JDN said. 2016 was concluded with an order book of 2.55 billion Euro, which is a stable result compared to 2015 and a strong performance considering the persistently lowered level of investments worldwide in their target markets.

---

Inséré 26/03/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 26/04/18

## **Why The Navy's Top Spy Submarine Flew A Pirate Flag While Pulling Into Port**





I have been barraged with messages asking for an explanation as to why an American nuclear submarine would be flying a big black pirate flag as it pulled into its home port. The black flag with a skull embossed on it is commonly known as the Jolly Roger. It has been made famous by countless stories of swashbuckling pirates who used it to strike fear in the hearts of sailors aboard ships that were about to be commandeered. The Jolly Roger plays to an even greater symbology in which a monotoned skull and crossbones serves as a warning for impending danger and death. But when it comes to America's most capable and versatile nuclear submarine—a vessel used for espionage and spying of the grandest order—the Jolly Roger holds a very different meaning.

By Tyler Rogoway

On September 11th, 2017 the Navy released images of the USS JIMMY CARTER (SSN-23)— the Navy's one-off, heavily modified Seawolf class nuclear fast attack submarine—as it made its way through the Hood Canal on its way back to its home port at Naval Base Kitsap-Bangor in Washington State. Flying from the boat's conning tower was a big Jolly Roger flag. Its peculiar presence set off a round of inquiries as to its meaning. The JIMMY CARTER is the last of only three Seawolf class submarines ever built, but its hullform is different than its sister ships. During construction, it had a large plug placed in the center of its hull, making the boat substantially longer than the other two Seawolf class boats. This plug accommodates room for lockout chambers, underwater remotely operated vehicles, and cargo bays for delivering and retrieving outsized cargo. A slew of other modifications were also made to the vessel. You can read all about them, as well as about the Jimmy Carter in general, in this prior feature profile I wrote about the submarine. Suffice it to say that the USS Jimmy Carter's primary mission is espionage and spying. It can manipulate communications cables deep under the surface of the ocean and even locate and retrieve sensitive material sitting on the sea floor. It truly is America's ultimate spying tool, and it can still hunt and fight like a normal Seawolf class fast attack submarine if it has to. The use of the Jolly Roger on submarines originated from British maritime heritage. The whole concept is said to have been the result of a statement made by Admiral Arthur Wilson, the First Sea Lord of the British Royal Navy, in the year 1901—just as submarines started to proliferate in numbers among some of the world's most powerful navies.



The Admiral stated in disgust that submarines were "underhanded, unfair and damned unEnglish!" He continued to proclaim that he would persuade the Royal Navy



brass to have crews of hostile submarines captured and hanged just as they would do to pirates. Nearly a decade and a half later, during World War I, the British submarine HMS E9 sunk a German cruiser while on patrol. Commander Max Horton of the E9 ordered his crew to whip up a Jolly Roger—basically a pirate flag—and flew the ominous pennant proudly atop the E9's sail as it triumphantly pulled back into port. It was a play on the admiral's famous statement regarding the unique "spirit" and mission of military submariners. They embraced the pirate mascot wholeheartedly as it wasn't their job to be noble, it was to be effective and deadly. This became a high-profile tradition for the crew, and after every successful patrol they would make and hang an additional Jolly Roger until there was no room left to fly any more. As a result of the lack of space on the submarine's mast, a far larger flag was crafted, and not only did it feature the skull and crossbones, but it also would have a bar for each enemy vessel E9 sent to a watery grave. HMS E9's seemingly strange but intriguing tradition caught on fast with other submarine crews as well. British submarines started adding their own colors and modifications to their Jolly Rogers. Command after command was given from on high to cease the non-standard practice but those demands went unacknowledged and the Jolly Roger became a symbol of a submarine crew's more independent spirit and capacity for guile compared to their surface fleet counterparts. The practice became widespread once again during World War II after HMS Osiris ventured deep into the highly guarded waters of the Adriatic and sunk the Italian destroyer Palestro. When the Osiris returned victorious to Alexandria from what seemed like a suicide mission she was ordered to wait outside submarine nets for a special package that would be delivered from the 1st Submarine Group commander's tender. The box was brought to the waiting sub and in it was a black pirate flag. The gift was a "recognition signal" to denote the crew's brave and highly successful mission. The Osiris's crew hoisted the Jolly Roger high above their conning tower and gallantly strode into her berth. Soon after, British submarines would be assigned a Jolly Roger flag after their first successful patrol. These flags would also act as an unofficial record of sorts of their achievements via the sowing on of various symbols representing different actions. The flag was only allowed to flown if the submarine returned from a successful sortie. In essence they became something akin to nose art and kill markings for Britain's wartime undersea service. The tradition was carried forward through the decades, with boats like HMS Conqueror flying the Jolly Roger upon a triumphant return to port following the Falklands War. The flag was adorned with the shape of a cruiser to denote her successful torpedo attack on the Argentine cruiser GENERAL BELGRANO. Jolly Rogers were flown from British submarines following Desert Storm and the second Gulf War as well. Silhouettes of tomahawk axes on the Jolly Rogers of Royal Navy submarines that fired BGM-109 Tomahawk cruise missiles in anger during patrols have become staples following coalition operations abroad. Foreign submarine services have also adopted the lore and meaning of the Jolly Roger dating as far back as World War II—largely a product of working alongside their British counterparts. Even some surface vessels had flown the iconic flag for similar purposes. Fast forward to today and the Jolly Roger remains somewhat of an inside symbol among submarine crews, and some American submarines have been known to fly it in the past. Although, the USS JIMMY CARTER, whose missions are among the most highly classified in the entire "Silent Service" seems to have a special affinity for the tradition. The boat was seen flying the Jolly Roger following another patrol last April. The Jimmy Carter's iteration of the flag uses the crossed swords instead of the crossed bones. This could reflect the vessel's "cloak and dagger" secret mission set or it could be just what was available when the flag was procured. It's unclear if any other symbology appears on the Jimmy Carter's Jolly Roger, but we are looking into it. Also it's worth noting that other unique naval symbology is used by vessels in a similar fashion from time to time, such as raising a broom up high on a ship or submarine's mast. This indicates the crew and the

vessel made a "clean sweep" of their mission or task. This may include executing a perfect patrol, successfully completing sea trials without issue, or even launching all of a ship's armament in combat. As for what the enhanced Seawolf class submarine was up to that garnered the adornment of the Jolly Roger, we will probably never know. It could have been splicing into a communications cable inside unfriendly territory or recovering pieces of a North Korean ballistic missile off the sea floor—it's up to your own imagination to think of the possibilities. Regardless, it's safe to say that whatever it was actually up to, it was likely very important, highly sensitive, and dangerous work. Considering the reputation of the USS JIMMY CARTER a boat that is supposed to have a crew made up of some of the best submariners ever assembled, this likely won't be the last we will see of its big pirate flag. Source: [thedrive.com/the-war-zone](http://thedrive.com/the-war-zone)

---

Inséré 27/03/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 27/04/18

## Histoire de la ville d'Ostende et du port (III)

### OSTENDE DEPUIS SON ORIGINE JUSQU'AU SIEGE DE 1601 - 1604

Ostende ne peut guère se flatter d'une origine très ancienne et encore moins glorieuse. Il ressemble en cela à la plupart des villes de la Flandre et surtout à celles qui avoisinent lamer. Ceux qui ont voulu y placer un port ainsi qu'à Furnes et Scharphout, lors de l'invasion romaine, n'ont pas songé que l'état de nos côtes à cette époque reculée, rend d'abord leur hypothèse tout à fait impossible.

Bowens rapporte que Jules-César, en parlant des divers peuples de la Belgique, dit que le littoral de ceux de Gand (Garduni) s'étendait jusqu'à la mer et qu'il y avait un port gardé par des soldats Nerviens. Citant d'Anville qui y voit le port Épatiac dont il est fait mention dans les Commentaires de César, et qu'on ne sait encore où mettre, Bowens ajoute que, quelque vraisemblable que soit l'opinion de d'Anville, il y a une présomption non moins forte en faveur d'Ostende ; présomption qu'il trouve dans la situation des lieux, dans les grandes criques et arrières-eaux qui ont dû, selon lui, y exister de tout temps et ont pu naturellement y creuser un port. S'il était vrai, comme le présume cet auteur, qu'Ostende existait à l'arrivée des Romains, et qu'alors il y avait des criques et arrières-eaux, on pourrait admettre que cette cité possédait déjà alors un port, et, à la rigueur, que ce port ait pu être aussi bien que tout autre de la côte, le port Épatiac de d'Anville; mais là encore se bornerait toute la présomption.

Quant au Portos Itius, d'où César fit sa première expédition sur l'Angleterre et avec lequel on est presque aussi embarrassé qu'avec le port Épatiac, il est hors de doute que les auteurs qui l'ont placé à Furnes, Ostende, Scharphout et même à l'Écluse, ont été plus désireux d'enrichir le pays d'un souvenir historique, que soigneux de rechercher la vérité, car on sait que la Morinie ou la Ménapie, où ce port aurait dû se trouver, couvertes de forêts et de marais, tinrent bon à l'approche des armées romaines ; que les armées romaines, lors de la première expédition de César sur l'Angleterre, n'avaient pas encore pénétré dans la Morinie; qu'au contraire elles en avaient été repoussées avec perte , qu'enfin ce ne fut qu'à son retour d'Angleterre, que César, voulant en finir avec les Morins, forma et fit exécuter en partie le projet d'abattre les forêts afin de faire la conquête de leur pays.

Si donc la côte de Flandre, comme on le suppose, avait un port à cette époque, il est établi que la bravoure que les Morins déployèrent à défendre leurs frontières, ne permit pas aux Romains de venir s'y embarquer. C'est là un souvenir historique plus glorieux pour les Belges, que ne le serait celui de voir César séjourner en conquérant chez eux.

Hâtons-nous de démontrer que toutes ces hypothèses sur l'état de nos côtes au temps de Jules-César sont inadmissibles. On vient de voir dans la notice que la tourbe que l'on rejette sur l'estran dans les gros temps provient des marais dont parle Jules-César; que les objets d'art que l'on découvre fréquemment entre la tourbe et la couche de glaise qui y est superposée, donnent la certitude que la première invasion de la mer depuis sa retraite {que M. Belpaire fait remonter au déluge universel) a dû avoir lieu pendant ou peu après la période romaine ; qu'il n'a pu exister dans les marais d'une surface unie et beaucoup plus bas que le niveau de la mer, des criques et des arrières-eaux formées par une irruption journalière qui aurait nécessairement détruit la végétation des plantes aquatiques qui ont produit la tourbe que l'on trouve sur toute la côte; qu'au contraire, il a dû exister un obstacle, des dunes, entre les marais et la mer, et que celle-ci n'a franchies qu'au v<sup>o</sup> siècle. D'où il faut conclure qu'il est physiquement impossible qu'il y ait eu au temps de Jules-César des ports aux lieux où sont situés Furnes, Ostende, Scharphoudt ou Blankenberghe, et même sur toute l'étendue de la côte et à une grande distance en mer où l'on trouve des vestiges des anciens marais.

Le port des Nerviens, dont nous avons parlé plus haut, qui est vraisemblablement aussi le port Épatiac et le Portus Musa donc da se trouver plus au couchant, peut-être dans une partie de la Morinie, qui étant moins boisée et marécageuse, offrait un accès plus facile à l'armée romaine.

En effet, la généralité des historiens, en supposant les raisons qui militent en faveur de Wissant et Boulogne, s'accordent à placer le Portus Mus à cette dernière ville. Il faut encore y placer le port Épatiac, s'il est vrai, comme le dit la notice de l'empire, rédigée au commencement du Ve siècle, sous l'empereur Honorius, qu'une division de la flotte romaine, destinée à la défense de ces côtes, se tenait sous les ordres du tribun militaire des Nerviens dans le port Épatiac. On a la certitude que Boulogne était le lieu de résidence du tribun commandant la flotte romaine, par la découverte faite le 7 mai 1769 près de cette ville, d'un monument dont une des inscriptions indique positivement que le tribun militaire ayant le commandement de la marine romaine pour les expéditions contre la Grande-Bretagne, résidait eu ce lieu.

On comprendra d'après ce que nous venons de dire, qu'on ne saurait faire remonter l'origine d'Ostende au temps de Jules-César, et qu'il faut de toute nécessité la chercher dans des temps plus rapprochés.

Ce qu'il y a de certain, c'est qu'on ne trouve absolument rien qui concerne Ostende avant le IXe siècle. L'annaliste Meyer est l'auteur qui en parle, sous la date la plus reculée. Selon cet auteur, une charte de 814 porterait qu'un certain Gobert de Steenland aurait fait don à l'abbaye de Saint-Bertin à Saint-Orner, de trente-trois petites villes et villages parmi lesquels on remarquerait Ostende. D'abord de peu d'importance, il paraît que de fréquentes inondations de la mer, des maladies pestilentielles et l'invasion des Normands, auraient réduit le village d'Ostende à l'extrême misère, et qu'ainsi il serait tombé dans l'oubli jusqu'en 1072, époque à laquelle Robert, dixième comte de Flandre, y fit bâtir une église en l'honneur de saint Pierre, pour qui il professait une vénération particulière. Selon saint Arnolphe, la Flandre était vers 1084 remplie d'assassins ; on était si familiarisé à tuer, qu'on avait honte, lorsqu'on laissait passer un jour sans faire couler le sang. Le pays de Bruges, dont Ostende faisait partie, se rachetait de ce massacre journalier, moyennant une rançon annuelle de dix mille marcs d'argent. On trouve une pièce de 1172, par laquelle Philippe, comte. de Flandre, déclare prendre possession des terres que la mer a abandonnées dans les communes de Slype, Leffinghe, Steene et Onzelieve-Vrouw-Kapelle.

Par cet acte, le comte déclare accorder à perpétuité, pour le salut de son âme et celle de ses ancêtres, la dime de ce terrain aux templiers ; et pour que sa décision soit irrévocable, il la scelle de ses armes en présence de deux témoins dignes de foi, Robert, trésorier de Thourout et chancelier de Flandre, et Rogerus, châtelain de Courtrai, qui y apposent chacun cette marque + en guise de signature. On voit encore qu'à quelque temps de là, le même comte était allé faire la guerre sainte, où il s'était signalé. A son retour, il relâcha au Portugal et y maria Mathilde, princesse royale de ce pays. Mathilde partit de Lisbonne pour la Flandre avec quatorze navires chargés des armes que le comte avait prises sur les Sarrasins et de ses propres bijoux, tandis que lui revenait par Paris en compagnie de ses deux frères. Mais, surprise par des pirates de Cherbourg, elle perdit presque toute sa flotte, et courut même les plus grands dangers pour sa personne. A cette nouvelle, le comte, exaspéré, arme des navires, débarque à Cherbourg qu'il livre au pillage, et s'empare des principaux notables qu'il amène à Ostende, Blankenberghe et Damme, où par ses ordres, ils sont décapités et leurs cadavres exposés sur la grève (1189).

Mais le document le plus ancien et qui est d'une authenticité incontestable, c'est une charte de la comtesse Marguerite, fille de Baudouin de Constantinople, qui établit la commune d'Ostende. Nous la rapportons textuellement.

Nous Margherite, contesse de Flandres et de Haynâû, et nous Gui son fils, conte de Flandres et Marchis de Namur, faisons savoir à tous, ke nous, à nos eschevins et au commun de notre ville de Oosthende, la quelle, avons fais franchir par Wilamme Jadiz, prevost de Mons, notre cher clerc et foiable (féal) , par Philippo de Poulz, adont (autrefois) notre bailli de Bruges, par Michel de Lembeke chevalier, et par maistre Jehan du Mont-Saint-Eloy, notre foiable (féal) clerc à ce banlieu, si comme elle est enseignée et borguée entour (telle qu'elle est circonscrite), avons donné es dunes mesures à rente, en cette ville, a céans, ki en suffi. (sont) mis au brief de nos rentes, ke de ce est fait, et a céans ki encore y veûront manoir (viendront y demeurer) et se feront mettre en celui brîef et ki ores en droit y sent manant) , (et qui maintenant y sont de droit habitants), ensi ke si après est deviset (divisé) ; c'est à savoir, ke chascune mesure contient de front trois vergh de leit (de large) et seit vergh de lonc. C'est à chascune mesure vint et une vergh dont chascune doit quatre deniers. C'est la mesure seit sols de la monnoie de Flandres, de rente paier chascun an a nos briefs devant dis, à la Saint-Martin en yver; et selor avons donné une plache pour lor marché tenir franchement sans rente, de quatorze vergh lone et de onze vergh de leit (de large). Et avons encore octroyé as eschevins et au commun de la ville devant dite , une plache ki contient wit vergh de lonc de front, et sis vergh an a (en aval) de leit, c'est deus mesures ou ils doivent faire une halle et retenir a lor coust, dont nous devons avoir l'une moitié des proufiz et les devant dis echevins, et commun l'autre moitié. Et si avons octroyé et octroyons, ke se il avient ke lor beste eschangent par default de garde eu nos dunes, ke on ne les prenne ni pour ce a fourfait (qu'on ne les prenne pas en contravention) : si il avient qu'ils le fistent par usage ou par costume, ou ke ils les i laissassent trop longhement, or se ensi ils le faisoient nous en voudrions avoir le fourfait en temoignage. Et en conformance de toutes ces choses devant dites, nous avons donné as eschevins et au commmun de la ville de Oosthende, devant dis, les présentes lettres scellées de nos seautz ki furent donnés en l'an del incarnation de Notre-Seigneur Jésus-Christ, MCC soysante et seit, en la vigile de saint Pierre et saint Pol apostoles, sous les seautz de ladite dame et dudit conte son fils, en laz de soye et cyr vert.

Par ce privilège, Ostende fut élevé de village au rang de ville.

Les armes données à la ville par la comtesse Marguerite, et qui, à ce que l'on croit, étaient une clef noire sur un bouclier d'or, furent brisées en 1303, par ordre de Philippe, comte de Flandre, qui en accorda d'autres, lesquelles se perdirent. Une pièce authentique de 1544, déposée aux archives de la ville, offre une empreinte de ces armes, en cire rouge, à moitié détruite par le temps. On voit d'un côté l'image de saint Pierre, tenant une clef dans la

main droite : de l'autre, fortement endommagé, on n'aperçoit qu'un bras, une clef et ces mots : A deo.

Une autre charte de la comtesse Marguerite, de 1270, contient rachat de certains droits qu'avait sur Ostende, le chevalier Waterman, de Gand. Une troisième pièce renferme une convention entre ceux d'Ostende, ceux du Franc de Bruges et la wateringue du sieur Woutermans, à l'effet d'élargir un canal de décharge qui venait aboutir au sud de la ville. Dans un acte des bourgmestre et échevins de l'année 1335, Ostende se trouve indiqué sous le nom d'Ostende-ter-Streep. Le village de Westende, à l'est de Nieuport, porte la même épithète de ter Streep, dans une charte de 1173. Il faut en conclure que la partie de la côte qui s'étend d'Ostende à Nieuport, se nommait de Streep, et qu'Ostende et Westende tiennent leur dénomination, de ce qu'ils sont situés aux extrémités de est et ouest de Streep.

Lorsqu'en 4334, la mer engloutit Scharphout et Onzelieve-Vrouw-ter-Streep, Ostende avait tellement souffert de cette tempête, qu'il fallut reculer son église. L'année suivante, le comte Louis permit de la démolir, et cette autorisation fut confirmée par l'évêque de Tournay. La nouvelle église fut bâtie à l'endroit où elle se trouve maintenant sur une mesure de terre qui avait été donnée à cet effet par un pieux habitant, Jacques de Cothem. Toutefois, le comte Louis n'accorda l'octroi nécessaire, qu'à la condition expresse et formelle, que durant sa vie, celles de sa femme et de son fils aîné, il serait dit annuellement une messe du Saint-Esprit, et après leur mort une messe de Requiem pour le salut de leurs âmes, le tout dûment assuré et garanti par actes authentiques, publications et approbations dudit comte, de l'évêque et du magistrat d'Ostende. Dans la guerre civile suscitée par Louis de Maele, entre les Brugeois et les Gantois (1382), Ostende, qui appartenait à la bannière de Bruges, marche avec sa métropole sur Gand. Pendant ce temps les Anglais débarquent à Ostende, saccagent la ville et les environs et volent au secours des Gantois.

Le terrible débordement de la Saint-Vincent (1393) vint diminuer encore de moitié la ville et inonder une grande partie de l'échevinage. Beaucoup d'habitants ne trouvant plus où rebâtir leurs maisons, s'établirent hors de l'échevinage sur le territoire du Franc de Bruges. C'est ce qui força le magistrat à acquérir deux cent soixante mesures de terre situées au-delà d'une digue haute et longue, élevée depuis peu, derrière la ville, par ceux du Franc de Bruges, contre les irrptions de la mer. Philippe le Hardi accorda, en outre, trois bonniers de dunes pour le même objet.

Le canal de navigation qui avait été creusé en 1284, ayant été supprimé par les nouvelles digues élevées contre les grandes marées, les watering, arrêterent en 1443, d'en faire creuser un nouveau, nécessaire à l'écoulement des eaux, et afin aussi d'établir une navigation pour pour Ostende et le pays environnant. Ce canal, comme le premier, venait se terminer au sud de la ville, près l'emplacement de la nouvelle église.

Lors du creusement de ce canal, Ostende n'avait pas encore de chenal qui conduisît directement de la ville à la mer ; de sorte que les pêcheurs étaient obligés d'échouer leurs barques sur la plage, comme cela a encore lieu à Blankenberghe. Cependant il paraîtrait qu'il devait y avoir déjà alors une sorte de havre, peut-être une crique dans les dunes, car l'octroi de Philippe le Bon que nous avons vu, porte en tête : Nouvel havre, accordé d ceux d'Ostende. Toutefois ce document, longuement motivé, ne dit rien de l'ancien havre.

Dans la requête que présentèrent ceux d'Ostende, pour l'obtention de ce havre, ils exposent que les tempêtes enlevaient constamment des parties de la ville tellement considérables qu'on était obligé chaque année d'abattre une ou plusieurs rangées de maisons du côté de la mer ; que depuis son agrandissement l'ancienne ville était encore tant diminuée, par l'effet des inondations, qu'il n'en restait plus guère. Ils soutenaient que le creusement d'un havre mettrait fin à cet envahissement ; que ce havre serait d'ailleurs



très-utile à la navigation, puisqu'il n'y avait point de port intermédiaire entre Nieuport et l'Écluse, éloignés l'un de l'autre de plus de huit lieues.

L'octroi de Philippe le Bon, ayant été confirmé par Charles VII, roi de France, le havre fut creusé en 1445, à l'ouest de la ville, depuis la mer jusqu'à la digue qui séparait la partie ancienne de la partie nouvelle, bâtie en 1397. Le havre longeait ensuite intérieurement cette digue de l'ouest à l'est dans toute l'étendue de la ville et séparait ainsi les deux quartiers.

Ce fut là l'origine de la prospérité d'Ostende. Elle devint bientôt assez grande pour exciter la jalousie des villes voisines. Les Brugeois prétendirent soumettre les Ostendais à leur droit d'étape et empêcher tout achat ou vente à Ostende, ce qui aurait rendu, disaient les plaignants, parfaitement inutile le nouveau havre qui avait coûté quinze ou seize mille écus à creuser.

Mais ce fut principalement aux villes maritimes de la Flandre que la prospérité naissante d'Ostende porta ombrage, et cela à cause du commerce du hareng caqué ; ce commerce qui avait pris naissance quelque temps auparavant, par suite de l'invention de Guillaume Beukels et de l'Ostendais Kien, s'était porté de préférence à Ostende, où il attirait un grand nombre de marchands étrangers, surtout des Bretons. Les habitants de Nieuport, Damme et l'Écluse, jaloux de cette préférence, se liguèrent contre Ostende et présentèrent en 1483 aux députés des trois Membres de Flandre une requête à l'effet d'obtenir le comblement du port et d'y faire interdire le commerce du hareng. C'était une pitié, suivant les pétitionnaires, de voir que trois ou quatre très-bonnes villes qui, au dernier transport, arrêté à Oudenbourg, en 1408, avaient été taxées dans les charges de la Flandre, savoir : Damme a raison de neuf escalins, l'Écluse de quarante escalins et Nieuport de quatorze escalins par cent livres de gros, fussent ruinées pour un port, taxé seulement à raison de deux escalins six deniers, entièrement ouvert et sans défense, et dont le salut dépendait d'une simple digue. Ostende, ajoutaient-ils, était constamment exposé à l'engloutissement de la mer, comme le faisait assez prévoir le reculement des dunes, lesquelles depuis trente-six ans avaient tellement été rongées, qu'il avait fallu reculer l'écluse du havre de cent vingt-six pieds de Flandre. N'ayant ni mur, ni forteresses pour se défendre, Ostende était exposé à devenir la proie d'une poignée de brigands ou d'ennemis, et ainsi les marchands étrangers, disaient-ils, s'y trouveraient toujours en danger d'être dépouillés.

Les Ostendais objectèrent que leur ville était notable et privilégiée, beaucoup plus ancienne que Damme et l'Écluse; qu'ils avaient toujours été aussi experts que les plaignants à la pêche; qu'il n'y avait pas plus de quatre-vingts ans que le procédé de caquer le hareng avait été mis en pratique en Flandre, et que les Ostendais, les premiers, avaient aidé à le faire, puisque c'était un nommé Gillis Beukels de Hughenvliet et Jacques Kien d'Ostende, qui, les premiers, vers cette époque, avaient fait en mer le hareng caqué ; qu'il se passa beaucoup de temps avant que le commerce en fût établi et que l'on connût la valeur de cette denrée; que maintenant on faisait à Ostende plus du tiers du hareng caqué de la Flandre; qu'avant qu'on ne préparât cette espèce de hareng, les trois villes plaignantes étaient plus florissantes qu'elles ne l'avaient été depuis; qu'ainsi elles n'avaient point de leurs richesses passées au commerce de ce poisson; que le transport de 1408 n'avait point été réglé sur ce commerce qui n'existait pas encore ou était de fort peu d'importance, Beukels et Kien venant seulement de trouver leur procédé à cette époque; et enfin qu'ils étaient depuis trente-huit ans en possession de marquer le hareng, et qu'ainsi ils avaient acquis la prescription. Quant aux dangers de la mer, ils s'attachaient à prouver qu'ils avaient beaucoup diminué depuis le creusement du havre.

Il est hors de doute que Beukels et son compagnon aient introduit un procédé nouveau, car le Mémoire des Ostendais le dit expressément à plusieurs reprises. Ce n'était pas non plus une imitation de ce que l'on faisait en France, puisque les Français venaient eux-

mêmes acheter le hareng flamand, et qu'il y est encore dit que le hareng d'Ostende s'envoyait à Paris et par toute la France.

Et, en effet, ce procédé ne consistait pas, comme on l'a prétendu, à mettre simplement le hareng en tonneaux, ou à le saler, ce qui se pratiquait depuis des siècles ; mais à lui enlever les intestins aussitôt ou peu après qu'il était pris, à le faire dégorger dans de la saumure et à le repaquer quelques jours après dans de la saumure sanguinolente.

Il est à remarquer que le Mémoire, dont nous parlons, détruit une opinion généralement répandue, suivant laquelle Beukels aurait vu le jour à Biervliet, où il est mort ; ce Mémoire dit qu'il était né à Hughenvliet. La difficulté est de savoir où était Hughenvliet. Sanderus dit que ce lieu était compté au nombre des villes, en 1309 , et que la mer l'engloutit en 1404, sans savoir du reste s'il doit le placer, dans l'île de Cadsant, entre l'Écluse et l'Escaut, ou à Saint-Pieters-Capel-van-Huukenvliet dans la paroisse de Slype, près d'Ostende.

Si les Ostendais , quoiqu'ayant pratiqué les premiers le procédé de Beukels et Kien, n'obtinrent pas d'abord le principal marché, c'est que n'ayant point eu avant 1445 de chenal où les navires étrangers pussent aborder , ils furent obligés de porter le produit de leur pêche à Damme, lieu de rendez-vous des marchands de tous les pays. Mais aussitôt que leur havre fut creusé, ils établirent le marché du hareng dans leur propre ville, et à leur tour les pêcheurs de Damme furent forcés d'apporter leur pêche à Ostende.

Guiciardini rapporte que voulant honorer la mémoire de Beukels, Charles-Quint, accompagné de la reine de Hongrie et la reine de France, ses sœurs, se rendit le 30 août 1556 de Bruges à Biervliet pour visiter son tombeau.

Ostende n'eut pendant une trentaine d'années rien de particulier à enregistrer, si ce n'est l'accroissement de son commerce et la reconstruction de l'église de la nouvelle ville (1478). À cette époque, les Français faisaient de continuelles invasions dans la Flandre, et jusqu'aux portes d'Ostende, sans autre but que le pillage. L'archiduc Maximilien d'Autriche, qui avait épousé Marie de Bourgogne, leur livra bataille, à la tête de ses Flamands près de Blaugis (7 août 1479) , et les battit. On voyait avant l'action, les principaux gentilshommes du duc, le bras droit en manche de chemise ; ils avaient fait vœux de ne point s'habiller ni s'armer qu'ils ne vissent les Français prêts à combattre. C'était une sorte de défi que les Français acceptèrent, et dont ils n'eurent point à se louer.

Ce fut pour se venger de cette défaite que ceux de Dieppe, Honfleur, et Rouen, vinrent un an plus tard, à l'improviste, avec un grand nombre de navires de guerre, s'emparer de presque tous les pêcheurs ostendais qu'ils rançonnèrent. Cette année, Ostende avait équipé au moins quarante-quatre bateaux.

À cette époque le nom ostendais commençait à avoir du retentissement. Jacques Van Aelst, ce fameux écumeur de mer du XVe siècle, l'effroi du commerce des Pays-Bas, et ses complices, avaient été pris par des Ostendais, amenés au port et décapités ; et Mathys, son gendre, pirate de Dieppe qui était venu avec ses navires pour venger la mort de Van Aelst, avait subi le même sort. Leurs cadavres, exposés sur la grève, faisaient voir l'appui que trouverait désormais la navigation dans les marins d'Ostende (1487).

Bientôt cette ville concourut à Anvers, avec Gand, Amsterdam et autres cités de premier ordre, pour un prix de déclamation, et, à quelques années de là, on vit les Ostendais figurer à Gand dans un concours parmi les bourgeois. Leur entrée avait été magnifique : vêtus d'habillements tannés, ils avaient un char précédé de six trompettes, d'un sot, d'un étendard et de six chevaux pour le roi.

Depuis que les provinces belgiques étaient passées sous le protectorat de la maison d'Autriche , les Flandres étaient dans de continuelles agitations.

Maximilien , devenu roi des Romains, prétendit à la tutelle de son fils Philippe, seul héritier des Pays-Bas ; mais les états de Flandre, loin d'approuver ses prétentions, dressèrent contre lui quarante-sept chefs d'accusation. Les Brugeois s'emparèrent de sa personne et

le forcèrent à des concessions. Mais l'empereur Frédéric III, son père, exaspéré à l'extrême de cette audace, entre dans les Pays-Bas, avec une armée d'Allemands, pour venger l'honneur et la dignité de son fils, et le réhabiliter dans son autorité.

Afin d'échapper au sort qui les menaçait, les Flamands traitent avec le roi de France, qui envoie une armée à leur secours. La plus grande partie des villes flamandes restent fidèles à ce traité ; Nieuport, Dixmude et Furnes se déclarent pour Maximilien.

Ostende, qui avait embrassé la cause commune, et avait pris une part active dans ces troubles, paya son dévouement par la perte de tous ses privilèges, et notamment de ceux relatifs à la pêche que Maximilien accorda exclusivement à Nieuport ; mais informés que douze bâtiments de guerre et autant de petites embarcations, chargés d'objets précieux appartenant à Maximilien, mettent à la voile de Nieuport pour Anvers, les Ostendais sortent à la hâte avec cent bâtiments, capturent tous ces navires et les amènent au port (16 janvier 1489).

Le 16 juin suivant, Maximilien reçoit de son allié le roi d'Angleterre, à Nieuport, six mille hommes de troupes qui viennent le lendemain assiéger Ostende, mais se retirent presque aussitôt. Entre-temps six soldats de la garnison vont trouver Daniel Van Praet, seigneur de Meerwede, capitaine du roi Maximilien, lui offrent les moyens de prendre la place, s'il consent à retourner avec ses Flamands au service de Philippe, leur prince légitime. La proposition est acceptée : mais à peine cet officier a-t-il mis le pied dans la ville, qu'il s'empare de dix ou douze notables et les emmène à Nieuport, tandis qu'Ostende reste au pouvoir de ses troupes. A quelques jours de là, une armée française de vingt mille hommes, qui se tenait à Ypres, par suite du traité intervenu entre les états de Flandre et le roi de France, vient, après sommation, prendre possession de la place qu'elle abandonne au mois de juillet suivant, en n'y laissant qu'une faible garnison. C'est alors que l'on vit le seigneur de Meerwede à la tête de l'armée royale fondre de Nieuport sur Ostende, livrer cette ville au pillage, y faire mettre le feu de tous les côtés à la fois, la réduire en cendres. Elle resta dans cet état jusqu'à la paix générale (1493), époque à laquelle elle commença à se rétablir. Elle ne le fut entièrement, et pavée pour la première fois, qu'en 1501.

Devenu empereur par la mort de son père, Maximilien s'était démis de la tutelle de son fils à qui il avait laissé l'administration du pays.

Philippe, surnommé le Beau, à cause de sa belle figure, ayant été proclamé comte dans toutes les villes de Flandre, vint, en 1500, visiter Ostende. Il y eut entre le prince et le peuple un échange de témoignages d'attachement et d'amitié, qui resta longtemps gravé dans le cœur des Ostendais.

Ostende, remis en possession de ses privilèges, sortit peu à peu de ses décombres. Le commerce du poisson reprit, et la pêche du hareng devint importante. Afin d'empêcher la fraude qui se pratiquait, un décret de Charles-Quint, successeur de Philippe le Beau, son père, ou plutôt de Marguerite d'Autriche, gouvernante des Pays-Bas (le futur empereur n'avait que neuf ans alors); un décret, disons-nous, de 1509, défendit de vendre le hareng en mer, et enjoignit expressément d'apporter ce poisson aux ports d'Ostende, l'Écluse, Nieuport, Dunkerque, ou Gravelines, pour y être vendu publiquement. Plus tard, il fallut que les tonnes à hareng fussent d'une capacité déterminée et qu'elles portassent une même marque.

En 1518, Charles-Quint, qui depuis trois ans régnait déjà en personne sur les provinces belgiques, dota Ostende de la foire du 29 juin, à laquelle Philippe II, roi d'Espagne, joignit en 1562, celle de la Sainte-Catherine. Ces deux foires existent encore de nos jours. La tempête de novembre 1502 avait considérablement détérioré les digues de la ville et menacé tout le plat pays jusqu'à Bruges, d'une inondation. Les dunes des deux côtés ainsi que la digue de mer cédaient toujours, au point que l'ancienne ville se trouvait presque entièrement en mer. En 1507, Ostende avait obtenu de faire contribuer les terres

avoisinentes, aux frais extraordinaires, occasionnés par le bouleversement annuel de ses travaux maritimes.

Ces désastres continuels éveillèrent la sollicitude de l'empereur. Voulant y mettre un terme ou au moins un empêchement, il fit faire et entretenir dans les dunes, depuis l'Écluse jusqu'à Gravelines, un chemin à l'usage des marchands et voyageurs. Ce chemin de Charles-Quint ne serait-il pas celui qu'on attribue au comte Jean, fait de terre grasse en 1412, depuis l'Écluse jusqu'à Nieupoort, et dont on trouve encore quelques restes, notamment passé le fort Albert ?

L'empereur voulant en outre contribuer à réparer les dégâts causés à la ville, lui fit un don gratuit de dix mille florins. En 1535, il fit publier un règlement sur la pêche, et en 1549, lors de la guerre avec l'Écosse, il ordonna que tout bâtiment de commerce flamand qui naviguerait au long cours, eût à bord des armes suffisantes pour se défendre contre l'ennemi.

## A suivre

---

Inséré 29/03/18 DOSSIER Enlevé 29/04/18

# IMO changes to disrupt industries as 2020 nears

**This comment piece is attributed to research work undertaken by IHS Markit on the likely repercussions of the IMO's impending 0.5% sulfur cap.**

Both the global refining and shipping industries will experience rapid change and significant cost and operational impacts, according to an IHS Markit report.

Kurt Barrow, vice president of downstream research at IHS Markit along with Sandeep Sayal, IHS Markit senior director of refining and marketing research, are two authors of a report entitled 'Refining and Shipping Industries Will Scramble to Meet the 2020 IMO Bunker Fuel Rules.'

"The two industries are vastly unprepared," Sayal said. "Neither has made the necessary investments for compliance, which means that the 2020 implementation date will result in a scramble. Both industries are taking a wait-and-see approach until firm signals are in place by the IMO for compliance with the regulation."

"Shippers will face significant compliance costs by having to upgrade equipment or switch to more expensive fuels," Barrow said. "Refiners will experience significant price impacts, as they shift production to deliver more lower-sulfur fuels to the market and, at the same time, find a market for the higher-sulfur fuels they produce. Refineries, like ships, do not turn on a dime, so it takes significant investment and market demand to retool a refinery to deliver new supply."

Several options will be available to meet the new IMO regulations, IHS Markit said. Low-sulfur bunker fuels - primarily for smaller vessels- and LNG - primarily for newbuilds -will be part of the solution.

However, researchers expected that on board ship scrubbers will be the primary compliance path for ships, which could then continue to burn higher-sulfur fuels.

"From the shipping industry point of view, IHS Markit estimates that about 20,000 ships account for around 80% of heavy fuel-oil bunker fuel use," said Krispen Atkinson, senior consultant, IHS Markit Maritime & Trade research.

"Currently only about 360 ships have installed scrubbers, since there is currently no economic incentive for the ships to add scrubbers. However, based on the price spreads between low-sulfur bunker fuel and high-sulfur fuel oil during the scramble period, it will be economic for many of them to install scrubbers."

He said that the payback period for installing a scrubber on the largest vessels would be two-to-four years in 2022-2025, and less than one year based on peak-price spreads in 2020.

Overall, the installation of scrubbers and some level of non compliance will not be in time to halt the disruption on refined products markets, IHS Markit said.

The primary challenge with the bunker fuel quality change (which requires sulfur content to be reduced from 3.5% by weight to 0.5% by weight) is the disposal of high-sulfur residual fuel—not the production of low-sulfur bunker fuel.

The largest refinery margin disruption will be significant but fleeting, according to the report, with impacts felt most notably in 2020 and 2021. IHS Markit expected an unprecedented light-heavy price spread during 2020/2021.

As shipowners respond to the large-scrubber investment incentives, high-sulfur bunker fuel demand will rebound, although not to prior 2020 levels.

Due to increasing demand and addition of de-bottle necking capacity for residue conversion, IHS Markit estimated price spreads will moderate within a few years.

Refiners will produce more distillates, as new demand arises for these products during the disrupted years. With HSFO priced at coal-thermal parity and demand for middle distillates (kerosene, jet fuel, diesel) increasing to blend to low-sulfur bunker fuel, refining margins will benefit, but in different ways.

"Refiners of sour-crude will be negatively impacted by the nearly valueless sour-crude residue, while refiners of sweet-crude conversion will experience moderately higher margins, but sweet-crude prices will reflect the low-sulfur residue value," Barrow said. "It is the high-conversion refiners of sour crude that are expected to have extraordinary margins."

Highly complex refineries will benefit the most from the IMO specification change, IHS Markit said. These refiners will produce the least amount of residual fuel oil and the highest amount of distillate and gasoline, compared to lower-complexity refiners.

Crude-price relationships, specifically between light-sweet and heavy-sour crude, will widen around the compliance time frame.

Assuming the specification change implements as announced on a global and instantaneous basis with no phase-in timing or quality transition allowances, the margin uplift will be acute in the compliance period of 2020 - 2021.

---

Inséré 31/03/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 31/04/18

## **Inchcape Shipping Services secures new global business with EXMAR Ship Management**



Inchcape Shipping Services (ISS), the world's leading maritime and logistics service provider, has announced a new global contract with marine infrastructure specialist EXMAR Ship Management (ESM). Under its new contract, ISS will provide husbandry services for all EXMAR Ship Management port calls across the globe including crew handling, transportation, CTM, spare parts and launch hire. In 2016, vessels operated and maintained by ESM made 1,091 port calls at 198 ports in 59 different countries. Inchcape Shipping Services secures new global business with EXMAR Ship Management In the complex world of LPG and LNG, EXMAR Ship Management has developed specialized services for its clients looking to find innovative means of storing, transporting and transferring gas in both liquefied and gaseous states. ESM's CEO Captain Marc Nuytemans commented: "EXMAR Ship Management has a proven, highly innovative approach towards maintaining, crewing and improving the business processes related to the assets it takes care of on behalf of the owner. We are confident that partnering with ISS will allow us to further improve our husbandry services in a safe, reliable and cost-efficient manner."

Adds Frank Olsen, Chief Operating Officer, Marine Services, ISS: "We are delighted to secure this major new business with EXMAR Ship Management and look forward to building a long-term relationship. This agreement recognises our ability to provide a single point of contact to cover our global network, our expertise at driving cost savings and commitment to service delivery, and our strong track record delivering Husbandry services to the oil and gas sector."

Source: ISS

---

Inséré 02/04/18 DOSSIER Enlevé 02/05/18

## **Strait's navigational safety gets a boost**

**Singapore has been in the news recently due to a couple of high profile collisions, plus a clamp down on bunkering operations.**

The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) has been actively pursuing increased safety of navigation in the Singapore Strait for several years, which is one of the most used stretches of water in the world

For example, in August, the MPA and IT giant IBM announced that they had jointly completed the pilot trial of three modules under the MPA-IBM SAFER project, which will be rolled out progressively starting this month.

Project SAFER, derived from 'Sense-making Analytics For maritime Event Recognition,' is a collaboration between MPA and IBM to develop and test new analyticsbased technologies, aimed at improving maritime and port operations to support increasing Singapore's growth in vessel traffic.

Altogether, there are seven modules under the project, which offer many new capabilities for automating and increasing the accuracy of critical tasks that previously relied on human observation, reporting - VHF communication, and data entry. These seven modules include:

- Automated movement detection.

- Infringement analytics.
- Pilot boarding detection.
- Bunkering analytics.
- Prohibited area analytics
- Vessel traffic arrival prediction.
- Utilisation detection and prediction. The pilot trial of the three modules completed included automated movement detection, infringement analytics and pilot boarding detection. The rest of the modules will be rolled out by January, 2018.

MPA's Port Operations Control Centre (POCC) handles more than 1,000 vessel movements daily in Singapore waters. One of the many roles of the Vessel Traffic Management (VTM) officers is to enter the start and end time and location of vessel into the Port Traffic Management System whenever a Master reports a movement over the radio.

Using cognitive and analytics technologies to detect and predict vessel movements, this module is designed to reduce radio communications between the MPA control centre and the Masters and eliminates the need to enter ship movement details by automatically detecting the start/end time and location of vessel in real time. In addition, SAFER improves the accuracy of the information in movement time and location by up to 34%, as well as frees up VTM officers to carry out their other roles, the MPA claimed.

### **Infringement analytics –**

MPA's port inspectors (PI) keep the area safe by enforcing regulations on marine safety and environmental protection. They also co-ordinate and respond to any marine incidents in the port.

Common infringements include operating in port waters without a valid permit or licence, transponder-related infringements, such as switching it off deliberately and speeding.

Previously, PIs were guided by their intuition to look for suspicious activities rather than quantitative information when patrolling the waters. As a result, they may miss certain events of interest. With the machine learning based analytics and vessel prediction models, developed for the SAFER system, PIs are able to detect suspicious or abnormal vessel behaviour through alerts that are sent through. This enables them to take a more targeted approach when conducting inspection, hence improving efficiency of their daily routine.

Pilot Boarding Detection - MPA works closely with PSA Marine (PSAM) to ensure that 95% of vessels requiring pilots will be served within 15 minutes. Currently, MPA conducts audit checks when there is an appeal or dispute. The SAFER module enables MPA to automatically detect the pilot boarding time thus validating PSAM's pilotage service levels. The system will also facilitate dispute resolution, if any.

"We will continue to develop our digital strategies through the use of data analytics and machine learning technologies to optimise our port operations and enforcement to meet existing as well as future demands," said Andrew Tan, MPA CEO. The SAFER project will enable us to reap immediate benefits, especially in the areas of next-generation port enforcement and monitoring of vessel movements."

"AI is transforming every industry and the marine domain is no exception. The SAFER solution is an example of how IBM's AI Singapore Strait's dense passing traffic can be seen from the guard tug over the wreck of a dredger.

research for business is supplementing and increasing human capacity by making our waterways and sea lanes safer and more efficient," said Robert Morris, Vice President, Global Labs, IBM Research.

MPA and IBM are still developing and testing the other four modules to provide advanced information on traffic density within Singapore port waters - detect illegal bunkering activities; detect vessels moving into prohibited areas; and predict vessel arrival time.

In another move earlier this month, Vesper Marine, in partnership with Brand Marine Consultants (BMC), Hanseatic Underwriters and the (MPA), has completed an installation of its AIS-based Guardian:protect system. This system was designed to protect vessels from hazardous shipwrecks within the Singapore Strait entrance channel to the port and alert the authorities as to its presence. One of the catalysts for installing the system was the sinking of the dredger 'Cai Jun 3' on 12th March this year. Realising the potential danger, the Singapore authorities knew that action had to be taken quickly. As an immediate safeguard to warn vessels entering the Strait near the sunken vessel, two tugs were stationed at the site of the wreck as 'guard boats', while salvage operations were ongoing.

As the cost of running the tugs was astronomical, salvage company BMC contacted Vesper Marine, which specialises in AIS collision avoidance and subsea hazard protection systems, The company worked with BMC to alert inbound shipping in a more cost-effective method. Vesper Marine's Guardian:protect solution, a 24/7 asset protection system specifically designed to prevent accidental encroachment on marine assets by vessels, was temporarily placed on board one of the tugs, eliminating the need and expense of a second tug. The solution was claimed to have the additional advantage of minimising human error with smart rules that trigger automatic vessel notifications if a ship is on a collision course with the wreck. The system sets concentric electronic cordons at five nautical miles, two nautical miles and 500 m around the shipwreck and automatically alerts vessels and the control team when vessels are predicted to come too close.

Dennis Brand, BMC managing director, said "We needed a partner that had a lot of hands-on experience with marking offshore hazards and Vesper Marine had done work similar to this all over the world."

The system went live in June and was relocated to a land-based site on the coast of Malaysia in August. This has further reduced costs, decreased liabilities for the insurer and enabled the marking and cordoning off of even more potential hazards, the company said.. The wreck was a dangerous obstacle being located at the entrance of the Traffic Separation Scheme in the Singapore Strait, a critical area for one of the busiest shipping lanes in the world. Since the solution went live, more than 8,000 vessels have been warned about their proximity to the danger zone.

Jeff Robbins, CEO and co-founder of Vesper Marine described the wide scope of this innovative protection system, "The Guardian system is precisely designed for natural and man made hazards, fixed and moving zones, and can be changed in real time with changing conditions. "In the Singapore Strait situation, while managing safety of vessels around the wreck, as salvage operations progress, the zones can be redefined dynamically within our cloud based software, to enhance the safety of shipping, salvage operations and the efficiency of the shipping lane," he said.

---

Inséré 02/04/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 02/05/18

## **Mercator. Geschiedenis van de Belgische schoolschepen**



**Alex De Vos.**  
*Mercator. Geschiedenis van de Belgische schoolschepen.*  
Antwerpen, MIM, 1993. Gebonden, linnen met stofomslag, 128pp., 17.5x25.5cm., ill. in kleur en z/w., goede staat. ISBN: 9034109721

Boeknummer: 37265 | Prijs: EUR 22.50

In winkelwagen

[www.erik-tonen-books.com](http://www.erik-tonen-books.com)

**ERIK  
TONEN** BOOKS  
Antiquariaat en Boekhandel

Kloosterstraat 48  
B-2000 Antwerpen  
België

T 0032 0 495 25 35 66  
M [info@erik-tonen-books.com](mailto:info@erik-tonen-books.com)  
f /erik.tonen

VAT no. BE 0502208392  
CoC Trade reg. no. 297 460

IBAN BE48 4098 5839 0127  
BIC KREDBEBB

Inséré 04/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 04/05/18

## Remote Control At Sea

Wärtsilä said it has successfully tested the remote control of ship operations by driving the vessel through a sequence of maneuvers using a combination of dynamic positioning and manual joystick control. The testing was done off the North Sea coast of Scotland in collaboration with Gulfmark Offshore, the U.S.-based operator who provided the vessel for the project. Although the test vessel was in the North Sea, the remote control navigating was carried out from the Wärtsilä office located in San Diego, California, USA, 8000 km away. Wärtsilä's dynamic positioning unit developed remote control capabilities in the early part of 2016, but this was the first test carried out on an offshore vessel. The vessel, the Highland Chieftain is an 80-m platform supply vessel already fitted with a Wärtsilä Nacos Platinum package for navigation, automation and dynamic positioning systems, as well as a Wärtsilä drives package. For the test, additional software was temporarily added to the

DP system in order to route data over the vessel's satellite link to the onshore work station in California. The Wärtsilä testing was carried out using standard bandwidth onboard satellite. No land-based technology was used for the communications between the vessel and the remote operator work station. The retrofitting of the dynamic positioning software was completed within 30 hours and with minimal inconvenience, the company said, thanks to Wärtsilä's modular and easily upgradable system. The successful test was conducted over an almost four-hour period during which time the vessel was driven through a series of manoeuvres at both high and low speeds. All the test procedures carried out went as planned. "Wärtsilä is committed to developing technologies that enable a Smart Marine future. In the age of digitalisation, the future Smart Marine ecosystem will involve connecting 'smart' vessels with 'smart' ports to enable an even more efficient use of resources. It will also reduce the impact on climate while enhancing safety," said Roger Holm, president, Wärtsilä Marine Solutions. "One of the first and most critical hurdles to overcome along the path to the enablement of intelligent shipping is to develop efficient and reliable remote control and monitoring capabilities, taking factors such as bandwidth limitations and cyber security into consideration," said Andrea Morgante, head of Digital, Wärtsilä Marine Solutions. "This test provides a clear indication that we are well on the way to achieving this. The fact that the ship was enabled for remote operation in only a few hours is a strong endorsement of Wärtsilä's position at the forefront of marine technology development. At Wärtsilä, we are fully engaged in developing 'intelligent' vessels since we consider such technologies to be vital to maintaining a profitable future for our customers." Wärtsilä said its development of successful remote access to ships will also enable virtual service solutions to customers needing tuning or testing of their DP systems. Furthermore, this solution will be used for other pilot projects, such as automated docking procedures. "At Gulfmark Offshore, we believe that it is important to embrace new technologies since they represent the future of our industry. If companies are to remain competitive they must look ahead and take advantage of the tremendous development work being done by companies such as Wärtsilä. For this reason, we are most happy to cooperate with Wärtsilä in this exciting project," said Ashley Robinson, SVP Operations Gulfmark. Wärtsilä has earlier supplied three of Gulfmark Offshore's 'Highland series' vessels with various products, systems and solutions, as well as DP systems to several other vessel series within the company's fleet.

---

Inséré 04/04/18 DOSSIER Enlevé 04/05/18

## Managing a large fleet in today's market

**Tanker operator spoke with Wallem Ship Management about managing vessels in today's regulatory driven market.**

Starting off with the EU MRV rules and the 0.5% sulfur cap putting an extra strain on third party management in terms of costs and personnel, the company said that it was too early to say what impact these regulations will have on third party shipmanagement.

"We have taken a proactive approach in preparation for the EU MRV. We have signed an agreement with a verification body and have been working hard to gather all the necessary data, so we are ready to go when we get the green light from our clients," Wallem said.

Regarding the 0.5% global sulfur cap, Wallem's senior management is involved in current discussions on the topic at the various technical bodies company representatives sit on



around the world. Like everyone, Wallem said it is watching and waiting to see what will happen and looking at the various options and challenges there are, including the issue of the availability of the fuel in 2020.

As for the fitting of ballast water treatment systems, the owner clients have to do what makes the best financial sense to them (retrofit or scrap), but Wallem will be there to advise, help and support to minimise any burden to them.

More than 40 vessels within the Wallemmanaged fleet already have a BWTS installed; either during the newbuilding stage or retrofitted. These are systems across the range of five different treatment technologies and by various manufacturers, so a good bit of experience has been gained already, which is being passed on to the owners. "We are continuously working with both the manufacturers and owners to ensure that these BWT systems perform as they should," the company said.

Pre joining training at the Wallem training centres includes BWTS familiarisation courses and crew training by the manufacturers is also focused upon, both on board and ashore.

The company's policy for vessels that have BWTS on board is that they are operated regularly in order for the crew to be familiarised with the operation and so that they are in full operational condition for when they are required to be used. "We also rotate some of our senior officers who are experienced with certain systems to enable them to share their knowledge and experience on board," Wallem said.

If an owner decides to install a BWTS then one person focuses on ensuring that the systems on board are fully operational before handing over responsibility to the fleet superintendents. "We have found that working closely with the manufacturers and a strong emphasis on training are essential for smooth operations," the company said.

## **Cyber security guidelines**

As for cyber security, now part of TMSA3, Wallem has BIMCO cyber security guidelines in place on all the managed vessels. As part of preparations for the introduction of requirements around cyber security compliance next year, the company is developing a cyber security policy and a risk assessment for vessels. In addition, Wallem is continuing to focus on increased awareness and training on this topic, both at sea and ashore.

Turning to moorings, OCIMF is putting together a mooring guide. Answering the question - has mooring caused any particular problems either with mooring parties, machinery or ropes, Wallem said that an analysis of industry accidents showed that design and equipment safety played a significant role in 62% of the reported mooring incidents.

Of particular note was that 51% of the identified design and equipment safety factors were the result of a parted mooring line. Shipboard conditions, such as heavy weather, workload and crew competency, played a role in 22% of mooring incidents. Wallem said that it had found that effective communication was critical for safe mooring especially when a number of teams/groups (eg the bridge team, ship mooring parties, tug crews, lines boats and shore gangs) are involved.

These groups are separated by distance and line of sight, while language, culture, radio communication, background noise and other factors can further complicate matters. In addition, maintenance instructions should be adjusted for ropes and for maintenance and inspection of machinery in cases where vessels have high harbour visit frequency and for those that frequently visit ports with adverse weather conditions.

Turning to tankers, Wallem has been managing large tankers, such as VLCCs, for many years and this sector has been growing steadily over the years. The company has a very high crew retention rate of around 90% for tankers, compared to around 88% of the whole fleet. That said, there is a shortage of experienced maritime professionals industry wide

and more needs to be done to attract the younger generation to a career in this industry, Wallem stressed.

As for the question of shore staff, Wallem has a very strong emphasis on training and professional development, which includes supporting seafarers' transition to roles ashore. Around 80% of the marine safety department in Wallem Ship Management are ex-seafarers (Master Mariners or Chief Engineers) from Wallem-managed vessels and many shore staff have maritime expertise in the fields of naval architecture or mechanical engineering.

Wallem said that it is able to provide crew to match shipowners and customers' needs and have shore staff to match the crew's nationality in offices around the world to ensure smooth and effective communication.

As for future investment in shipping giving third party shipmanagement concerns opportunities, Wallem thought that to some extent there was renewed interest by US private equity (PE) investors in shipping - especially tanker shipping.

Shipping markets across all sectors are rather soft. The asset values have also softened and are lower than the 10 year average, particularly in certain tanker sectors. This gives investors an opportunity for asset play in these sectors. The PE's are now focusing in particular on operations and management of the assets, as they are looking at a medium term hold. It is paramount for them to have a robust management team looking after operations and management of their assets.

## **Easy access**

Third party shipmanagement companies provide easy access to technical excellence without having to invest into experienced management teams. Wallem claimed to be ideally suited to assist the PE's with operations and management of their assets with a unique maritime services offering across shipmanagement, commercial management, ship agency, advisory and investment solutions.

Wallem currently has eight owned training centres located around the world – in India, the Philippines, China and the Ukraine – which for the moment suits the company's training needs. The priority remains on maintaining a high quality of service, due to having full control over the seafarers' training via in-house programmes. For this reason, Wallem said it is not looking at using third party academies at this point in time. However, the company does visit and audit other training centres for benchmarking purposes.

Training at the Wallem centres allows its seafarers to update their skills in areas, such as navigation, engineering, bridge management and safety management. Training includes the effective use of Wallem's own systems and processes that form the backbone of efficient and safe vessel operations.

All seagoing staff must successfully complete appropriate courses on a regular basis. The result is a team of seafarers who understand and comply with the requirements of charterers, shipowners, port authorities and all applicable international laws & regulations. Wallem takes a blended learning approach, encompassing extensive use of real-time simulators (including the latest navigating bridge and engine room simulators) for learning purposes and to recreate incidents and accidents. Classroom-based learning is combined with e-learning, including webinars and virtual classroom learning via skype. Videos, role-play and experience sharing are also included.

Looking ahead, Wallem is planning and investing in the latest learning trends. The company has also recently started using 3D animations and is trialling some new and exciting training technology, including video gaming concept and Virtual Reality technology, aimed in particular at engaging the interest of the younger generation.

"We are committed to embracing all new technology, which can improve the efficiency and safety of operations on board and will continue to look at how we can use virtual reality technology for areas such as repair and maintenance, the company told Tanker Operator. In addition to technical skills, training at Wallem is also designed to help seafarers build up business acumen, management and leadership skills to help in the delivery of a quality service.

Industry compliance requirements are very high and in order for a company like Wallem to be a preferred partners with the oil majors and operate to the highest standards, a great deal of background work is required. When a new vessel is taken on, an increase in headcount is needed, as far as the people who directly manage the vessels within the fleets, ie superintendents. However, due to the company's size the existing central technical and safety department personnel can be leveraged to implement initiatives, new technologies and perform other scalable centralised functions.

A small company would have to add to its headcount in order to be able to comply with all the new regulations and oil major requirements that come into force.

Wallem manages its vessels in separate fleets and aims to have around 20-30 vessels in each fleet.

Company operating costs have not changed much thanks to the fact that crewing (at around 60% of costs) has been stable for some time. Technical costs are also relatively flat. Lube oil is due to go up but Wallem said that it had locked in some good prices for this year.



**A Wallem junior tanker cadet - the company firmly believes in having its own training academies, rather than use third party facilities.**

Inséré 06/04/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 06/05/18

## Histoire de la ville d'Ostende et du port (IV)

Déjà du temps de ce monarque, la réforme agitait l'Allemagne, la France et l'Angleterre. Elle avait pénétré en Hollande, et des disciples de Luther et de Calvin la prêchaient dans le Brabant et le Hainaut. Autant Charles-Quint avait été peu soucieux des progrès des novateurs dans son empire, autant il se montra inexorable quand il vit l'hérésie s'établir dans les Pays-Bas. Des hommes furent voués aux bûchers et des femmes enterrées vives, comme coupables de luthérianisme. Après son abdication, à l'avènement de son fils Philippe 11, les persécutions continuèrent avec plus de vigueur encore. Le duc d'Albe apparut comme un sinistre météore, établit le fameux conseil des troubles ; et, préluant à ses atrocités, montra à la Belgique, ses deux plus nobles têtes, les comtes d'Egmont et de Horn, tombant sous la hache du bourreau (1568). Les prisons regorgèrent de victimes ; plus de cent mille Belges émigrèrent. Dans cette tourmente, le prince d'Orange, le Taciturne, convoitait la couronne des Pays-Bas. Ayant soulevé toute la Hollande en sa faveur, il entre à la tête d'une armée dans le pays de Liège. D'un autre côté, dans les villes, la campagne, les bois, sur mer, partout, les patriotes, sous le nom de gueux, s'insurgent contre la tyrannie ; et bientôt, les attaques, les prises, et reprises de villes et forts, le pillage, l'incendie, le massacre de tous les jours, semblent avoir changé les plus belles provinces de l'Europe en un pays de vol, de meurtre et de destruction.

Dans ces guerres, où l'on vit pendant plus de quatre-vingts ans l'amour du pays aux prises avec la domination étrangère, la ville d'Ostende attira particulièrement les regards du monde. Mais n'anticipons pas, et dans ce que nous avons à dire, suivons l'ordre chronologique.

En 1572, les réformés ayant pris et pillé Audenarde, douze cents des leurs vinrent par Thourout à Ostende, comptant s'y embarquer pour Flessingue. Mais, forcés de passer outre, ils se portent en toute hâte sur Blankenberghe, où les Brugeois, qui avaient été avertis de leur arrivée par le magistrat d'Ostende, les surprennent et leur tuent, sans miséricorde, quatre cent cinquante hommes.

Lorsque plus tard Philippe II, sur la proposition du Taciturne, avait été déclaré solennellement déchu de tous ses droits sur la Belgique, et que les États-Généraux avaient déferé la souveraineté de ce pays au duc d'Alençon, frère de Henri 11I, roi de France, on vit ce prince arriver à la tête d'une armée française, se faire inaugurer duc de Brabant et de Gueldre et comte de Flandre. Mais ne pouvant se faire reconnaître comme souverain, sans la coopération du prince d'Orange, dont la prépondérance dans les affaires le contrariait beaucoup, et ayant besoin aussi du consentement des États et des principales villes, le duc d'Alençon, fatigué de tant d'entraves, résolut de se mettre traîtreusement en possession de quelques places. En conséquence, le colonel Despie reçut l'ordre de s'emparer de Bruges. Les habitants, prévenus à temps, l'ayant chassé, il se dirigea immédiatement avec son armée sur Ostende et Nieupoort d'où il fut également repoussé. On sait que cette tentative, faite en même temps à Anvers, y coûta la vie à plus de deux mille Français (1583).

D'un autre côté, le prince de Parme poursuivait dans le pays ses exploits pour le roi Philippe II. Cette année il vint devant Ostende qui était au pouvoir des confédérés, pensant l'assiéger ; mais informé que la place était pourvue d'une bonne garnison, il renonça à son projet et leva le camp.

Le prince de Chimay, pour certains motifs de mécontentement, s'était mis du côté des confédérés. Cependant au fond, il était très-porté à remettre la Belgique, au moyen de la

paix, sous l'obéissance du roi d'Espagne. Mais le Taciturne qui avait surtout un œil vigilant, pénétrant ses projets, entra en Flandre avec une armée afin d'en empêcher la réalisation. Néanmoins, le prince de Chimay parvient à faire accepter définitivement la convention de paix du 22 mai 1584. Il se donne une peine infinie pour qu'Ostende aussi adhère ; mais cette ville se déclare pour les Provinces-Unies. C'est alors qu'elle commença à attirer les regards et à donner de graves inquiétudes. Sa garnison, dans ses excursions journalières, saccagea tout le pays environnant, au point de causer une disette affreuse à Bruges. Dans une seule sortie, elle s'empara de cent bêtes à cornes, et Oudenbourg, que six cents hommes défendaient, ne put éviter d'être pillé et incendié. Il fallut que le comte de Mansfeld vint avec une armée de deux mille hommes pour mettre un frein à ce maraudage, et encore n'y réussit-il pas entièrement.

Le duc d'Alençon mourut un an après avoir échoué dans son entreprise contre Anvers, Bruges, Ostende et Nieuport, et le Taciturne tomba à Delft sous le poignard d'un assassin soudoyé par le cabinet espagnol, acte infime dont son fils Maurice allait plus tard tirer vengeance.

Le prince de Parme venait encore de soumettre plusieurs villes, et tandis qu'il barrait aux Anversois l'Escaut, par le pont Farnèse qui joignait le fort Philippe au fort Sainte-Marie, il ordonna une attaque contre Ostende. En conséquence, vers la fin de mars 1585, le gouverneur de Gravelines, La Motte, à la tête de quelques troupes, vint inopinément assaillir l'ancienne ville, qui, n'étant fortifiée que de pilotis, ne put résister longtemps, et dont il s'empara. Mais la garnison ayant fait une sortie, aidée par les habitants et quelques navires de guerre qui tiraient de la rade, les Espagnols furent contraints de lâcher prise et de se retirer.

Les états confédérés commencèrent à apprécier l'importance de cette place et comprirent tout l'avantage qu'ils pourraient en tirer. Elle fut donc fortifiée d'un double fossé, de bastions et de forts, et on y jeta une nombreuse garnison. Les dunes qui venaient jusque contre la ville à l'est et à l'ouest et la dominaient, furent rasées. La mer ne rencontrant plus d'obstacles à l'est s'y fraya une nouvelle issue, le havre que nous voyons aujourd'hui, et se répandit journellement à plus de douze cents pas à l'entour. Dans les grandes marées, elle s'étendait même à plus d'une lieue à l'ouest, atteignant Leffinghe, Snaeskerke et Oudenbourg et ne laissant que les dunes pour s'approcher de la ville.

C'est ce qui, pendant le siège qu'Ostende aura à soutenir au commencement du siècle suivant, fera sa principale défense et lui permettra de résister aux efforts inouïs de l'archiduc Albert.

Au mois de juillet 1587 on vit arriver à Ostende le prince Maurice, fils du Taciturne, beaucoup d'Anglais qui l'accompagnaient, ainsi que vingt-cinq enseignes d'infanterie et six brigades de cavalerie qui renforcèrent encore la garnison. A quelques jours de là, on aperçut sur la côte une flotte espagnole qui cherchait à débarquer des troupes ; mais rencontrée par une flotte anglo-batave, qui lui livra bataille, elle fut dispersée. Un de ses navires étant échoué près de Blankenberghe, sir John Conway, gouverneur d'Ostende, y envoya deux bateaux pêcheurs bien montés qui s'emparèrent de l'équipage et du bâtiment et les amenèrent au port.

Le prince de Parme mourut en 1592. Le comte de Fuentes, l'archiduc Ernest, puis l'archiduc Albert d'Autriche, lui succédèrent dans les affaires du pays.

L'archiduc Albert arriva à Bruxelles en février 1596, comme gouverneur des Pays-Bas espagnols. Ce prince, que Grégoire XIII avait revêtu de la pourpre en 1577, jeta vingt ans plus tard le froc aux orties pour épouser Claire-Isabelle-Eugénie, fille de Philippe II et d'Élisabeth de France, qui lui apporta en dot les Pays-Bas catholiques et la Franche-Comté.

La paix venait d'être conclue entre l'Espagne et la France : l'archiduc avait tout le loisir de rallumer la guerre contre les provinces rebelles.



A cette époque (1600) Ostende était pourvue en abondance de troupes, de munitions de guerre et de bouche, et avait, par la mer, une libre communication avec les états confédérés, qu'on ne put jamais empêcher.

Les Espagnols occupaient Nieuport et l'Écluse. De toute la côte de Flandre, Ostende seul, mais réputé imprenable, était au pouvoir des Hollandais, qui jouissaient encore du nom de gueux, bien que leur révolution se fût accomplie depuis vingt ans.

Les États-Généraux crurent qu'il serait facile de se rendre maîtres des autres places de la côte. L'exécution de ce projet, devait non-seulement les rendre plus forts vis-à-vis l'Espagne, leur ennemie, mais enlevait à jamais à leur profit, les abords de la mer à la Belgique qui tôt ou tard devait aussi secouer le joug de l'Espagne et rester leur tributaire.

En conséquence, le 21 juin 1600, le prince Maurice avec seize mille hommes environ et accompagné de treize membres des États-Généraux, débarque au fort Philippe qui se rend à la première sommation. Le 23 juin, cette armée marche sur Assenede près le Sas de Gand ; passe par Eeklo , Maele, à portée de canon de Bruges , Jabeke , et arrive le 27 à Oudenbourg en même temps que les membres des États-Généraux entrent sans obstacle avec l'avant-garde à Ostende.

Tandis que Maurice pénétrait ainsi dans la Flandre, quarante à cinquante bateaux plats, chargés de bagages et de vivres , et protégés par un navire de guerre, faisaient voile de Zélande pour Ostende. Mais arrivés à hauteur de Blankenberghe, le vent, venant à tomber, les met dans l'impossibilité de continuer leur route. S'apercevant de l'embarras de cette flottille, quatre galères espagnoles, sorties du Zwin, vont à toutes rames l'attaquer, et malgré la plus rigoureuse résistance, lui enlèvent cinq bateaux et font essayer de fortes avaries au navire de guerre qui est forcé de rentrer à Flessingue.

Le 28, le comte de Solmes, à la tête de huit compagnies de cavalerie et cinq régiments d'infanterie, qui la veille avaient formé l'avant-garde, alla prendre possession du fort Albert, à une demi-lieue d'Ostende, et le lendemain il assiégeait le havre de Nieuport et les forts qui le défendaient. Maurice, de son côté, avait quitté Oudenbourg et était allé pour s'emparer de Nieuwendam, fort situé près de Nieuport. Mais n'ayant pas pu parvenir jusque-là à cause des eaux, il était revenu au fort Albert passer la nuit du 30 juin, et le 1<sup>er</sup> juillet en était parti de grand matin, pour mettre le siège devant Nieuport.

A la nouvelle de cette invasion, le pays s'était ému, et les archiducs avaient réuni à la tête un corps d'armée, avec lequel ils se flattaient de battre l'audacieux stadhouder. Ils avaient passé cette armée en revue à son départ aux portes de Gand, le 1<sup>er</sup> juillet ; et l'infante Isabelle, montée sur un beau cheval blanc, lui ayant fait une allocution, avait jeté l'enthousiasme dans le cœur de ses soldats qui avaient répondu : Marchons !

L'archiduc Albert s'avançait donc à marche forcée sur Ostende, à la tête de douze mille hommes d'infanterie et quinze cents chevaux, s'emparant le premier jour des forts de Breedene et Plasschendale, d'Oudenbonrg et de Snaeskerke, et se dirigeant le lendemain 2 juillet , par les dunes, vers Nieuport.

À la pointe du jour, Maurice avait envoyé son cousin le comte Ernest de Nassau, avec quelques troupes, pour défendre à l'archiduc le passage de la rivière l'Yperlée près du fort Albert et retarder sa marche. Mais arrivé trop tard et n'ayant que des forces insuffisantes, le comte Ernest avait battu en retraite après avoir perdu nombre de capitaines et plusieurs autres officiers.

Bruges, en recevant cette nouvelle, crut à une victoire complète de l'archiduc, mit toutes ses cloches en branle et fit des feux de joie.

En ce moment le prince Maurice campait à l'ouest du havre de Nieuport. Décidé à accepter la bataille que venait lui présenter l'archiduc, il fit repasser le havre à son armée. La marée était basse : à peine fut-elle sur le rivage et l'eut-il excitée au combat, qu'il vit arriver du côté d'Ostende l'armée espagnole.

Aussitôt Maurice fit prendre le large à sa flottille qui se trouvait sur la côte, afin que ses soldats ne vissent de salut que dans la victoire.

Le comte de Solmes fut laissé avec deux régiments devant Nieuport, pour empêcher la garnison de se joindre à l'archiduc, avec ordre d'accourir au premier signal.

L'armée de Maurice était divisée de la manière suivante : le comte Louis de Nassau, commandait l'avant-garde de la cavalerie composée de deux cornettes dont une, celle de cuirassiers, était sous les ordres de Walraven de Gand, et de trois autres cornettes formant un corps séparé. Derrière ces cinq cornettes, étaient les carabiniers Conteler, Penny et Batembourg.

L'infanterie qui faisait partie de cette avant-garde était composée de vingt-quatre enseignes d'Anglais commandés par le général sir Francis Vère et son frère Horace. Il y avait encore dix-sept enseignes de Frisons : toute cette infanterie formant quarante et une enseigne (s) était commandée par le général Vère.

Le corps de bataille était commandé par Éverard de Solmes. Il était composé d'une part de trois, de l'autre de quatre cornettes de cavalerie. Entre ces deux troupes de cavalerie, il y avait l'infanterie composée du régiment de Hohenlo, commandé par Daniel de Hartain, Belge, seigneur de Marquette, et de quatre enseignes de Suisses, ensemble treize enseignes. Il y avait en outre douze enseignes de Français, commandés par Dommerville.

Le prince Maurice se tenait là, donnant ses ordres, entouré des principaux chefs de son armée, de plusieurs seigneurs anglais, allemands et français, parmi lesquels se faisait remarquer le comte de Coligny, seigneur de Châtillon, fils du grand Coligny, amiral de France, tous volontaires et sans commandement.

Le corps de bataille était fort de vingt-cinq enseignes d'infanterie et de sept cornettes de cavalerie.

L'arrière-garde était commandée par Olivier Timpel, seigneur de Corbègue. Elle était composée de trois cornettes de cavalerie et de trois bataillons d'infanterie, dont un sous les ordres du seigneur de Ghistelles.

Les forces de Maurice s'élevaient donc à environ douze à treize mille hommes d'infanterie et de quatre à cinq mille chevaux, plus six pièces d'artillerie.

La cavalerie de l'archiduc n'était forte que d'une cornette de cuirassiers, une d'arquebusiers, trois à quatre de lanciers, en tout environ quinze cents chevaux.

Son infanterie était formée de trois régiments d'Espagnols, deux d'Italiens, trois de Français, de plusieurs compagnies tirées des régiments des comtes Frédéric de Berg ou Van den Berghe, Berlaimont et autres ; elle était forte de douze à treize mille hommes. Elle avait aussi six pièces de campagne.

Le prince Maurice se tenait en bataille sur l'estrand, protégé par son artillerie.

Quelques compagnies de gardes et Frisons se tenaient à l'avancé dans les dunes, afin de prendre l'ennemi en flanc, s'il fût venu de ce côté.

Vers les onze heures du matin, la cavalerie de l'archiduc vint à s'approcher ; quelques coups de canon la dispersèrent dans les dunes où elle attendit l'infanterie qui arrivait lentement. À une heure et demie, les navires de guerre hollandais, que l'on voyait sur la côte, commencèrent à tirer dans le gros de l'armée espagnole qui riposta avec deux pièces. Une demi-heure plus tard, Maurice donna ordre à l'arrière-garde restée devant Nieuport, de rompre le pont jeté sur le havre et de venir prendre sur le champ de bataille le poste qui lui était assigné. Maurice fit placer sur une dune élevée, deux des six pièces de l'estrand, afin de pouvoir dominer la campagne et les autres dunes. Combattant sur un terrain mouvant et de sable, il eut soin de conserver l'avantage du soleil et du vent qui était fort ce jour-là.

L'armée espagnole étant arrivée entre Westende et Willekenskerke , plaça également six pièces de campagne sur la plage. On commença dès lors à tirer de part et d'autre. Bientôt l'artillerie espagnole, fortement endommagée, dut se retirer dans les dunes.

L'archiduc, en ce moment, fait avancer sa cavalerie et beaucoup d'infanterie à travers les dunes vers la campagne. Maurice l'imite, envoie son avant-garde sous les ordres du général anglais Vère, dans les dunes, conservant ainsi l'avantage d'être plus à couvert que son ennemi. Les Anglais et les Frisons en viennent les premiers aux mains avec deux régiments espagnols, sur lesquels les Français, commandés par Éverard de Solmes, viennent fondre aussitôt. Les mousquetades et les arquebusades volent de tous côtés : la bataille est engagée.

Maurice fait charger la cavalerie espagnole, qui se rompt et prend la fuite, mais revient presque aussitôt. Le combat alors devient général et la mêlée terrible.

C'est au milieu des dunes qu'on s'acharne le plus, et que la victoire se décidera. Dans la campagne et sur l'estrand, on ne se bat que par charges et recharges.

Après avoir fait reculer les deux régiments de mousquetaires espagnols, le général Vère attaque les piquiers tout en essuyant la charge de la cavalerie qui protège ces derniers. Quoique fortement blessé, Vère ne se retire qu'après avoir combattu longtemps encore et jonché le terrain de cadavres. Son frère Horace et le capitaine de Blauwe, à la tête de leurs troupes, courent le remplacer et font des prodiges de valeur. Chargés par toute la cavalerie espagnole à la fois, ils reculent, et quelques soldats prennent la fuite. Mais parvenus à les rallier, ils se jettent avec impétuosité sur l'ennemi et n'abandonnent le champ de bataille qu'après lui avoir fait payer chèrement un succès éphémère.

Une seconde charge se fait au même instant sur l'infanterie espagnole, d'une part, par les carabiniers Conteler, Panny et Batembourg, le comte Louis avec six compagnies de cuirassiers ; de l'autre, par les Français qui se tenaient en front de la bataille, en deux troupes, l'une à droite, l'autre à gauche, sous les ordres de Dommerville et Sau, et commandés par Everard de Solmes.

De Solmes fait enfin retirer les Français qui ont longuement et bravement combattu, et retourne au combat avec le régiment de Belges, commandé par Daniel de Hartain, seigneur de Marquette, et deux régiments de Suisses. Les Suisses se battent contre l'arrière-garde espagnole, composée en grande partie de Belges, dont un régiment était sous les ordres du seigneur de Ghisteltes.

En même temps Maurice la fait charger par sa cavalerie. Le fort de l'action dura ainsi trois heures consécutives, avec un égal courage, avec un succès également douteux dans les deux rangs. La cavalerie de Maurice, plus nombreuse à la vérité, se montrait supérieure à celle de l'archiduc. Par contre, l'infanterie espagnole se battait avec plus d'avantages dans les dunes, où elle faisait reculer l'infanterie hollandaise si avant, qu'elle était sur le point de s'emparer de son artillerie.

Le comte Louis de Nassau s'était trouvé engagé avec un gros de cavalerie, de telle manière qu'une compagnie envoyée à son secours n'avait pu parvenir jusqu'à lui. Le capitaine Clout, l'ayant reconnu à son panache orangé, avait chargé une compagnie de lanciers qui allait le faire prisonnier, et ainsi l'avait sauvé.

La cavalerie hollandaise avait été refoulée jusque près de Maurice, qui, l'ayant ralliée, l'avait précipitée sur son ennemi qu'elle avait fait reculer à son tour. Il avait envoyé deux compagnies de cavalerie, dont une sous les ordres du capitaine Baele, sur l'estrand, afin de protéger l'artillerie qui un moment auparavant était presque tombée au pouvoir des Espagnols. Les Espagnols étaient de nouveau revenus à la charge de ce côté ; mais cette fois la mitraille les avait dispersés dans les dunes, par où ils s'étaient opiniâtrés d'approcher, et auraient si bien réussi que, sans le renfort qui avait été dirigé si à propos par Maurice, ils se seraient emparés de l'artillerie.

Mais à la fin, battue sur l'estrand, dans les dunes et vers la campagne, accablée de tous côtés, l'armée de l'archiduc, après des efforts désespérés, se débanda et prit la fuite.

C'est ainsi que le prince Maurice remporta en cette occasion une éclatante victoire et resta maître du champ de bataille, qui servit de tombeau à plus de huit mille braves. C'est ainsi qu'il vengea en partie le meurtre de son père, le Taciturne, ordonné par le cabinet de Madrid.

L'archiduc Albert n'échappa qu'à grand'peine, et dut la vie à un brave capitaine belge, nommé Cabbelliau qui se fit tuer pour le sauver. Il perdit la plupart de ses principaux chefs, seigneurs, gentilshommes et autres officiers de sa maison et de son armée. Cinq mille de ses soldats furent tués et cinq cent vingt faits prisonniers. Au nombre de ces derniers se trouvait l'amiral d'Aragon, qui, dans la mêlée, ayant été renversé sous son cheval, fut reconnu et pris.

Maurice ne perdit que deux à trois mille hommes, dont trois capitaines de cavalerie et treize d'infanterie.

Il eut en outre sept cents blessés, entre autres le général Vère et quelques autres officiers.

On a vu que l'infanterie de Maurice était un peu plus nombreuse que celle de l'archiduc, et que sa cavalerie s'élevait à environ cinq mille chevaux, tandis que l'armée espagnole n'en avait que quinze cents ; qu'en outre, Maurice était secondé par ses navires de guerre, qui, pendant l'action, ne cessaient d'inquiéter les Espagnols sur l'estrand. A l'avantage de la force numérique venait se joindre encore celui du terrain. Maurice avait à dos le soleil et le vent qui soufflait avec violence et chassait sans cesse le sable soulevé par le piétinement dans l'armée de l'archiduc, déjà harassée par une marche forcée de quatorze lieues, faite la veille.

Cependant tant de désavantages, qui nuisirent d'autant plus à l'archiduc, qu'ils favorisèrent son ennemi, ne purent empêcher l'armée espagnole d'être plusieurs fois sur le point de remporter la victoire; et il n'y a même aucun doute que malgré son génie qui présidait à tout et le courage bien reconnu de ses soldats, Maurice eût perdu la bataille, si l'archiduc avait eu autant de cavalerie que lui; car alors il eût pu tenir en échec celle de Maurice et empêcher ces charges continuelles qui avaient causé sa défaite.

Les premiers coups de canon avaient été tirés vers midi, et on s'était battu jusqu'au coucher du soleil.

Maurice fit dresser sa tente sur le théâtre de sa gloire, et passa la nuit avec son armée victorieuse, au milieu des morts et des mourants.

Le lendemain il amena son illustre prisonnier don Francesco de Mendoza, amiral d'Aragon, avec tous les égards dus à son infortune, à Ostende, et y reçut les félicitations des membres des États-Généraux.

Quelques jours plus tard, il partit pour mettre le siège devant Nieuport, mais les treize membres des États-Généraux s'étant embarqués le 16 en déclarant se rapporter pour ce qui restait à faire à la prudence et à la valeur de Maurice, ce prince abandonna Nieuport et rentra le lendemain à Ostende avec l'intention d'assiéger les forts d'alentour.

## **A SUIVRE**

---

Inséré 08/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 08/05/18

## **Slow Steaming To 2020: Innovation And Inertia In Marine Transport And Fuels**

Discussions of “peak oil demand” tend to focus on passenger vehicles, often from a US and European perspective, and they ignore other markets, such as marine transport, which collectively would also need to show a reduction in demand if oil consumption as a whole were to reach an inflection point.

This report explores the outlook for marine bunkers, a niche market that accounts, depending on estimates, for up to 7 percent of the demand barrel. It focuses on the impact of new environmental restrictions that aim to drastically reduce sulfur oxide (SO<sub>x</sub>) emissions from ships as of January 2020, placing them against the background of past innovations that have been reshaping ships’ fuel consumption patterns and assessing their likely impact on future innovation in the sector. Of the three main compliance options available to ship owners ahead of the new “global sulfur cap,” two—installing “scrubbers” to capture SO<sub>x</sub> emissions from shippers’ current fuel of choice, high-sulfur fuel oil (HSFO), and switching from oil-based bunker fuels to liquefied natural gas (LNG)—are more capital intensive and require more advanced planning than the third, switching from HSFO to lower-sulfur products, such as low-sulfur fuel oil (LSFO) or marine gas oil (MGO). Analysts reckon that most shippers will opt to run low-sulfur fuels, but they fear that rising demand for these fuels will bump against refining capacity limits and cause price spikes that might spread to other markets, notably diesel and even crude oil. Some analysts have suggested that delays could help the industry better prepare for the new rules.

This report challenges these findings. Key takeaways include the following: – New restrictions on marine sulfur emissions are occurring against the background of sweeping changes in the shipping industry, the impact of which is poorly captured in statistics and underappreciated in most assessments of the rules’ impact. Whereas forecasters assume steady growth in shipping fuel demand, oil consumption from the sector actually contracted in recent years and looks set to keep doing so—or, at least, grow more slowly than expected. Oil price swings and weak freight margins have served as catalysts of change, reducing the oil intensity of shipping through innovations in vessel design and fleet management and relentless industry consolidation.

Digitalization holds the promise of further fuel savings, while LNG is making inroads in the sector. Industry participants have taken a cautious approach to capital-intensive measures to comply with the global cap. As the 2020 deadline looms, and given long lead times for scrubbers and LNG engines, low-sulfur bunkers will become the industry’s new de facto fuel of choice. This wait-and-see approach is no accident but, rather, a prudent response to the uncertain long-run costs and benefits of the various options. Potential feedback effects have exacerbated the inherent uncertainty of oil and gas markets, while regulatory uncertainty about future nitrate oxide (NO<sub>x</sub>) and greenhouse gas (GHG) restrictions further clouds the options’ economics. Delaying the rules’ implementation would not in and of itself change the industry’s incentives. Performance standards such as the global sulfur cap are normally seen as supportive of innovation, unlike technical standards that “pick a winner” among available technologies. By making low-sulfur fuel the default compliance option of industry, however, the global cap effectively entrenches oil’s role in shipping for decades to come. A more integrated approach to marine emissions, one that would have regulated SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, and GHG, would have accelerated the switch to LNG, and it would have been a good way to curb all emissions at once. Shippers’ choice of lower-sulfur fuels as their default compliance option shifts the burden of innovation onto the refining industry, but it will likely prove a lesser challenge for refiners than is commonly understood. Although some analysts have drawn parallels with the 2008 oil rally, when the desulfurization of road diesel helped cause imbalances in distillate markets and propelled oil prices to record highs, that is not an apt analogy. Unlike in the 2000s, diesel demand is far from booming. Furthermore, due in part to viscosity and lubrication requirements, the new bunkers will



not be diesel look-alikes but new fuel hybrids, the production of which will entail as much blending as actual refining.

Noncompliance will further alleviate product market pressures. Given the lack of environmental police on the high seas, enforcement is a daunting challenge for the global cap's implementation. Efforts to beef up enforcement currently focus on tightening paperwork checks at ports, which is a cheaper but less effective approach than actual emission checks by flyover or satellite. While the global sulfur cap will be less disruptive than feared, the loss of one of the last remaining market outlets for HSFO might be the death knell for some of the less competitive refineries with high HSFO yields. Falling HSFO prices will also adversely affect producers of high-sulfur crude oil, whose price is often indexed to that of HSFO, such as Mexico. Source: Center On Global Energy Policy

---

Inséré 09/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 09/05/18

## **It is just seafares shortage or qualified seafarers shortage???**

Many Companies are claiming that they cannot find skilled seafarers.....it is true or just an excuse to hire cheap labour?

Today we have expeditions from crewing agencies, fanning out across the world searching for people, preferably so disadvantaged on land that seafaring at the going pay scales is sufficient to persuade them afloat. That is a cynical view, of course. Modern seafaring offers prospects for rapid advancement, a reasonable package of rewards and for officers, a great deal or responsibility at a young age. This is true, if one is careful about the choice of employer. But if this was universally recognised, there surely wouldn't be the reluctance to sign on that is so apparent around the world. But seafaring is regarded by 21st century people as fundamentally antisocial, with first trippers experiencing mental breakdowns when they discover – too late – that none of their electronic devices work, once the land sinks over the horizon. They might be bribed with money for a while, but they will not stay around any longer than it takes to save up for that shop, farm or restaurant.

It is not helped by the attitude ashore which regards seafarers as a blooming nuisance and any advance that enables a smaller crew to be employed as one well worth buying. The desperate cost saving efforts, which throws a handful of people from half a dozen different languages and cultures together, expecting them to meld together into a socially cohesive unit, driven wholly by the monthly wage bill, is not a policy designed to promote manpower retention, let alone happiness. An industry which has never managed to wean itself away from casual labour and the sub-contracting of employment is never going to be one that can look with pride at its manpower policies. There are, of course, some companies that do it right. They may be owners or managers, who believe in the long term and don't make sarcastic noises about heart surgeons being trained in a shorter period than it takes to produce a master or chief engineer. But in a seafaring manpower world surrounded by poachers who address their short term needs in their traditional fashion, it is hard to justify the cadet training programme, the ongoing career development and the talent spotting, which recognises the value of the home-grown. There are thus few alternatives open to a shipping company looking to the future. They could put all the money into sophisticated data handling, communication and monitoring equipment, in order to operate ships under ever-closer shore-side surveillance and not worry too much about the quality, let alone the

job satisfaction of the cheap people hired to make up the necessary numbers afloat. Or they could opt for the hard road, doing what it takes to recruit, train and retain people who return the loyalty given to them, who take pride in their professionalism and being part of an elite. It will cost more, the customers may not respond with any higher rewards for such excellence, but one might think that eventually quality will produce its own reward when enough people see the difference. The other rather depressing alternative, other than merely muddling through, is to embrace the unmanned ship concept enthusiastically proposed by technology giant Rolls-Royce. After this declarations let's focus more on this problem. The main cause of this happening nowadays is the replacing of all professional seafarers with cheaper and unskilled ones which are sent on board without having a clue on where they are and even unable to communicate in the compulsory language as per IMO regulation requirement which is English. And it is incredible how this people come on board with a Marlin test passed.....

Many PSC officers around the world have notified that one of the major non conformity found on board was due the difficulty in communicate with the crew. This is also one of the main cause of the accidents happening almos every day just have a look at this link <http://maritimebulletin.net/> Especially in the cruising industry which is booming in the last years with plenty and bigger new vessels coming into service a bigger attention must be taken in the hiring process and training of the Officers and rating and not just to fulfill the Minimum manning certificates.....Some agencies are posting offers for Engineers even without cruise ship experience and this is absolutely wrong as the Engine Room of the cruise ship is totally different from the Engine of any other vessels and more skilled people needed to keep running them. Anther big issue nowadays is: Are we really sure that the website where candidates can access and make an application to the Company are really checked by the Talent aquisition managers and how is their evaluation measurements??? Last is a concern about some Companies precluding to certain nationalities to apply for their posted roles. But instead of a multinational enviroment it looks more to be discriminating.....and remember always the fault of one is not the fault of all!!! Would be very interesting to hear from professional of the sector and open a discussion in improve this very uncomfortable situation.

**Source: oceanhub**

---

Inséré 10/04/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 10/05/18

## **“Zeilvaart op Nederlands-Indië. Boissevin & Co (1836-1882)”**

**Door : Frank NEYTS**

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net “Zeilvaart op Nederlands-Indië. Boissevin & Co (1836-1882)”. Charles F.C.G. Boissevin tekende als auteur. Op 5 oktober 1841 ontmoet koopman-reder Gideon Boissevin ‘op de beurs al de broeders en zwagers, Claude Crommelin, C. Cruijs, F. der Kinderen, P. van Eeghen, P. Bel, B&A Kooij, A. Huidekoper....’ En twee weken later heeft hij ‘visite afgelegd bij President van Nederlandsche Handel-Maatschappij Van der Houven om hem te feliciteren met zijn besluit nog een jaar president te blijven. Vriendelijke ontvangst.’ “Zeilvaart op Nederlands Indië” identificeert de

investeerders in de twaalf schepen van de Amsterdamse rederij Boissevin & Co en geeft hun precieze relatie tot de reder weer. Daarmee draagt het boek nieuwe en gedetailleerde informatie aan in de kennis van de negentiende-eeuwse partenrederij. De relatie tussen de 130 investeerders in de bouw en de uitrusting van de barken en schoenerkoffen brengen vier netwerken naar voren, waarin rederijdirecteur Gideon Boissevin en scheepsbouwmeester Cornelis Smit centraal staan. Direct en indirect profiteren zij van de beschermende maatregelen van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en de koloniale politiek, die de Nederlandse economie overeind moet helpen en houden. Gideons persoonlijke dagboek geeft treffende voorbeelden van de praktijk. Samen met de bredere politieke, economische en maritieme context, waaruit de rederij ontspringt, biedt de invalshoek van dit boek een mooie introductie op het pre-industriële ondernemerschap. Een aanrader ! "Zeilvaart op Nederlands-Indië. Boissevin & Co (1836-1882)" (ISBN 9789057303302) telt 144 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 24.95 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](http://www.boekenbank.be) , E-mail: [admin@agorabooks.com](mailto:admin@agorabooks.com)

---

Inséré 10/04/18 DOSSIER Enlevé 10/05/18

## **Crew Welfare: Proper preparation key to avoiding spiralling repatriation costs**



Seafaring is among the most hazardous occupations in the world and should a crew member get seriously sick or injured at sea, repatriation can be very expensive.

However, Rowland Raikes, Director at Medical Rescue International, based near Southampton, UK says that proper preparation can help keep costs from spiralling out of control.

"With some ingenuity and planning, and using the right assistance, repatriations need not be so expensive in the end," he explained.

Mr Raikes retired from the Royal Navy in 1988 after 22 years as a seaman officer including ship command and joined two retired army officers who had created a company providing security consultancy to the cruise sector, and assistance to the general maritime industry in the repatriation of stowaways. After a couple of years, a claims director at a P&I association asked if they could repatriate sick or injured seafarers, as a member had asked for this and thus MRI was born.

"The business has survived beyond the security company and there are now very few places in the world from where we have not assisted a sick or injured seafarer to return to their home or to a better medical facility," said Mr Raikes.

He added: "As a maritime medical consultancy we have, over the years, had some interesting and challenging cases. No case is ever the same in medicine, nor in the rescue and repatriation business, but after 28 years of experience in this field, we recognise themes that recur or situations which we have seen before."

Mr Raikes said seafarers sadly do still die in service but the risk of this is no higher than in many professions. The most common causes are strokes, heart attacks and cancer but, as Mr Raikes pointed out, Pre Employment Examination (PEME) Schemes are starting to cause a significant reduction in the incidences of these conditions at sea.

"We have seen some interesting and less likely terminal events, however, such as murder and attempted murder – two shootings (one fatal) and two stabbings (also one fatal) and a suicide," said Mr Raikes.

Speaking about the attempted murder, he said a ship was proceeding through a group of Caribbean islands on a voyage to a US port when the Master invited his 3rd Engineer Officer to his cabin one evening, to play cards and have a drink. One drink too many led to a political argument and this became violent with the Master stabbing the officer in the throat.

The Master assumed he had killed the man, fled the cabin and rushed to the upper deck, where he jumped over the side. He was never found. However, the wounded Engineer was not dead but severely wounded and was landed to the nearest clinic which was not able to cope with the severity of his injury.

"MRI were alerted and we arranged immediately for the patient to be airlifted to the nearest hospital, in Kingston, Jamaica which we knew had probably more experience in this sort of injury than any other in the Caribbean," explained Mr Raikes.

"The happy result was that the patient underwent difficult surgery to repair his throat and vocal chords but recovered, returned home for recuperation and was able to resume his duties at sea six months later."

Another, more unusual, case was that of a fatal poisoning in Lome, West Africa where the local facilities were not sufficient to establish this was the actual cause of death. Local doctors retained the relevant body parts – mostly fluids, stomach contents etc – but the ship owners could not find a way of getting these samples out of the country to a recognised laboratory.

"We were consulted because we have considerable experience of how to do this and where to take the samples. It is not easy. Courier companies will not carry such things out of Africa," explained Mr Raikes.

"The samples must be kept frozen or as cold as possible. A medical escort carrying a very special and expensive cold box has to be despatched to the country in question having obtained the necessary visa, and we have been to Cote D'Ivoire, Togo, Guinea and both Congos to do this."

While the least expensive way of repatriating a seafarer is always explored, sometimes because of the medical condition involved, an air ambulance transfer is unavoidable.

Mr Raikes said this year they have had to organise both long and short haul transfers, with the longest and most expensive one being from the Eastern seaboard of the US to Manila.

"There was not much change from \$200,000 for that," said Mr Raikes.

He said that MRI had found that medical authorities and doctors in the US tended to 'prescribe' an air ambulance quite readily, and this is because it is impossible to get a stretcher on an internal US flight.

"There are many air ambulances waiting for some trade and they are cheaper in the US than anywhere else in the world. When it comes to long distance overseas travel, the US aircraft are more reluctant, however. The smaller aircraft we always use have to stop three or four times en route to Manila and must change aircrews at least once as they cannot fly more than eight hours without a rest."

He said MRI had recently had a case in a port of the Mexican Gulf coast where an air ambulance was called for by the treating hospital.

"We recommended a ground ambulance transfer for six hours to a major airport where we could pick up a KLM flight equipped with a stretcher, a flight to Amsterdam and then on to Manila from there. Savings achieved were in the region of \$100,000."

MRI also administers PEME schemes for various P&I Clubs and ship owners and he says the success of these, and of those administered by others, have resulted in a significant reduction in the number of disembarkations and repatriations due to avoidable illnesses in crew members over the last few years.

Mr Raikes said MRI's schemes all satisfy MLC and IMO requirements but involved some aspects which he believes strengthens their effectiveness: "Not least of these is the system of referral of borderline cases to our very experienced doctor."

He added: "We are seeing that recent improvements to medical examinations, backed by robust compliance, are proving beneficial to the overall health of seafarers."

---

Inséré 12/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 12/05/18

## **Le cours d'Exmar reste tributaire du sort du Caribbean FLNG**

La dette d'Exmar pèse toujours sur ses comptes. Une exploitation de l'unité inutilisée Caribbean FLNG lui assurerait des rentrées financières salvatrices. La fin du dividende passe mal.

PHILIPPE GALLOY

La suppression du dividende d'Exmar a fait tanguer l'action en Bourse de Bruxelles. Mardi, le titre du transporteur maritime a perdu jusqu'à 4,76% avant de se redresser, suite à la publication de résultats annuels mitigés juste avant le long week-end de Pâques.

Le chiffre d'affaires d'Exmar a diminué légèrement à 93,4 millions de dollars en 2017, contre 96 millions l'année précédente. Le résultat net est tombé à 28 millions d'euros, contre 40,4 millions en 2016.

Par conséquent, «le conseil d'administration propose de ne pas payer de dividende pour 2017», indique le communiqué d'Exmar. C'est la première fois que le groupe anversois



ne rémunérera pas ses actionnaires depuis sa création et son introduction en bourse en 2003. L'an dernier, Exmar avait versé un dividende intérimaire de 0,10 euro brut au titre de l'exercice comptable 2016 mais il s'était abstenu de payer un dividende final.



Le cours de Bourse du spécialiste du transport de gaz par bateau souffre aussi de l'absence d'avancée dans le dossier du Caribbean FLNG ("«floating liquefied natural gas"). Cette unité flottante de liquéfaction de gaz, que le constructeur Wilson avait livrée à Exmar en juillet 2017, reste inutilisée à ce jour. On se rappellera que la société qui était censée exploiter cette barge, Pacific Exploration and Production, avait rompu son contrat avec le groupe belge parce qu'une baisse du prix du gaz naturel avait rendu l'exploitation prévue sur les côtes colombiennes trop peu rentable.

Le Caribbean FLNG continue donc à peser sur le bilan d'Exmar car l'armateur anversois s'était lourdement endetté pour le faire construire. Fin 2017, la dette d'Exmar s'élevait à 372,7 millions d'euros, soit plus de 80% de sa capitalisation boursière de l'époque.

### **Risque important**

*Il demeure crucial qu'Exmar conclue un contrat commercial pour le Caribbean FLNG, estime Luuk van Beek, analyste de Degroof Petercam, dans une note publiée mardi. La direction a indiqué être en négociation avec plusieurs parties pour l'exploitation du navire. Nous considérons que conclure avec succès les négociations sur un contrat commercial pour le FLNG est essentiel pour garantir la continuité à long terme d'Exmar. Les besoins de financement élevés, combinés à l'absence de contrat, occultent la valeur potentielle des actifs de l'entreprise. Si Exmar est à même de résoudre ces problèmes, il peut y avoir une hausse substantielle (du cours de Bourse, NDLR).*

Toutefois, l'analyste reconnaît que cette situation représente aussi, un risque important de baisse si Exmar ne parvient pas à conclure les accords nécessaires pour cette unité de liquéfaction. Il maintient dès lors sa recommandation à "conserver" avec un objectif de cours de 6 euros.

KBC Securities se montre plus optimiste et conseille toujours d'"acheter" l'action Exmar, dont le courtier voit le cours atteindre 8 euros d'ici un an. Selon lui, Exmar peut compter sur des rentrées financières provenant d'une FSRU (« floating storage regasification unit»), une barge qui sert à la regazéification de gaz naturel, processus qui permet à un importateur d'exploiter rapidement le gaz naturel liquéfié fourni par un transporteur. Le groupe belge confirmé que l'exploitation de cette unité commencerait au deuxième semestre 2018. C'est d'ailleurs l'une des rares prévisions que l'armateur anversois a émises à l'occasion de la publication de ses résultats.

KBC Securities souligne aussi qu'Exmar a vendu plusieurs navires au cours des six derniers mois de 2017, ce qui a généré des liquidités supplémentaires. «*Pour l'ensemble de l'exercice 2018, évidemment, la conclusion d'un contrat pour le Caribbean FLNG reste le point d'attention*», concède Cédric Duinslaeger, analyste de KBCS.

Exmar espère aussi pouvoir compter sur un nouveau contrat pour sa division offshore, qui fournit des vaisseaux pour le forage et la production en mer. Sa filiale américaine Exmar Offshore Company a été présélectionné pour un projet au Brésil. La confirmation de la sélection des entreprises en compétition pour ce dernier est attendue au deuxième semestre de cette année.

En outre, le groupe belge prévoit que les activités de maintenance des infrastructures pétrolières offshore vont reprendre en 2018 et 2019, ce qui devrait augmenter la demande pour ses unités de service à ces activités maritimes. Il y a donc aussi de bonnes nouvelles dans les résultats d'Exmar. Mais pas assez pour faire oublier le problème de Carribean et l'absence de dividende.

Journal Le Soir

---

Inséré 14/04/18 DOSSIER Enlevé 14/05/18

## **Investigations ongoing after Norwegian authorities press charges against owners of Harrier**

Brussels, 21 September 2017 – The HARRIER is still under arrest in Norway after its owners failed to illegally set sail for the dangerous and dirty scrapping yards in Gadani, Pakistan, last February. The owners are now forced to find a safe and environmentally sound recycling destination. In parallel, investigations are still ongoing following the charges pressed by the Norwegian environmental authorities against the owners of the TIDE CARRIER for having attempted to breach existing waste trade laws [1].

At the edge of bankruptcy, Eide Group sold the previously named EIDE CARRIER, which had been laid up for 10 years, to cash buyer Wirana, a scrap dealer specialized in trading toxic ships to dirty and dangerous scrapping yards in South Asia. Wirana registered the vessel under an anonymous Saint Kitts and Nevis post box company called Julia Shipping Inc. The ship was renamed TIDE CARRIER and supposedly changed registry to the Paris MoU black-listed flag of Comoros. Based on fraudulent information that the vessel was heading for repair works in Oman, Norwegian authorities allowed the ship to leave the west coast of Norway on 22 February 2017.

Had Wirana disclosed that the true destination was the beach of Gadani in Pakistan the vessel would not have been allowed to depart: exporting ships for dirty and dangerous scrapping is illegal under international waste trade laws. All ships contain many toxic materials within their structure and in their paints and the law requires that these should be managed in a way that protects people and the environment from harm. Extremely low operating standards at the beaching yards enable them to offer higher prices for the ships than facilities that operate in line with safety and environmental norms. Wirana knows this and the law very well, and for the sake of extra profits they therefore presented a fake contract for repairs in Oman.

However, the ship's deteriorating condition caused the engine to stop only hours after its departure. Despite stormy weather, the vessel's new captain from Nabeel Ship Management did not call for help. The risk of oil spill and grounding close to one of the most known beaches in Norway was high and was only dodged thanks to the Norwegian coastguard's decision to trigger a salvage operation. An environmental disaster in Norway was avoided, and with the arrest of the ship in April the Norwegian authorities effectively averted another environmental injustice on the Gadani beach, where it was actually destined for scrap. Less than a year ago Gadani saw the worst shipbreaking catastrophe of the industry's history [2].

Already in the summer of 2015, the Platform was informed that the vessel had been sold for breaking. Confronted with the illegality of exporting the ship to South Asia, Eide Group denied that the vessel would be scrapped at the time. One and a half years later, after the ship had been salvaged and was laid up in Gismarvik, the Environment Agency and the police found evidence that the vessel was under a "break up voyage" insurance from Norway to Gadani, Pakistan. That, and the fact that the contact person for Julia Shipping Inc in the sales contract that dated from summer 2015 is Keyur J. Dave, Chief Financial Officer at Wirana, are clear indicators that the vessel was headed to a scrap yard in Pakistan when it left Norway. All vessels broken in South Asia pass via the hands of a cash buyer. Singapore-based Wirana and US-based GMS are the two largest cash buyers, both of which are inherently entangled with the South Asian breakers.



Consequently, it became clear that the repair contract in Oman which had been provided to the Norwegian authorities as a way to escape checks for the illegal export of the vessel was false. The Norwegian Environment Ministry therefore rejected the complaint of Julia Shipping Inc, represented by law firm Wikborg Rein, for the arrest order. The post-box company Julia Shipping Inc refuses to reveal its ownership structure. To further point to the lack of accountability, the Norwegian newspaper, Bergens Tidende, revealed in a longer article, published in August, that when the Norwegian authorities had contacted the Comoros registry regarding the TIDE CARRIER, the Comoros registry answered that they did not have any information about the ship being registered under their flag. Only days later the vessel changed name again to HARRIER and swapped flags again to that of another Paris MoU black-listed flag: Palau. Both Comoros and Palau are popular end-of-life flags. In 2016, out of 668 ships that were beached, 42 had the flag of Palau and 47 were beached under the flag of Comoros. The now-called HARRIER is not allowed to leave Norway unless it is to sail to a ship recycling destination in line with international and European hazardous waste laws.

In the meantime the owners of the HARRIER owe the private port of Gismarvik and GMC Maritime several million NOK as port fees. The vessel left Gismarvik in June and is now anchored off the coast of Farsund where two crew members remain confined onboard the ship and the continuous use of the ship's engine is creating unneglectable nuisance to local inhabitants This is not the first time that cash buyers seek to circumvent environmental protection laws by providing fake sales or repair contracts. The Norwegian owned CITY OF TOKYO was allowed to leave the port of Antwerp under the pretense of repair work in Dubai – instead it sailed directly to the infamous beaching yards in Bangladesh. The FPSO NORTH SEA PRODUCER was also illegally exported from the UK to Bangladesh under the pretense of further operational use in Nigeria. Cash buyer GMS used grey- and black listed Paris MoU flags and established anonymous post box companies in both cases.

The TIDE CARRIER case reveals the typical business practices of ship owners and cash buyers, and adds to several other cases where authorities have been lied to and provided false information as a way to escape checks for the illegal export of end-of-life ships. At least in the TIDE CARRIER case, the Norwegian authorities have so far not been gullible to fall for the well-known tricks of the game.

## **Platform News – Atlantic Container Line steaming for sunshine**

Grimaldi Group's subsidiary ACL illegally exports toxic waste to South Asia, while authorities are inert

Brussels, 11 October 2017 – During the summer, the Swedish-flagged ATLANTIC CARTIER and ATLANTIC CONVEYOR, the two last G3 vessels operated by the Italian Grimaldi Group's subsidiary Atlantic Container Line (ACL), were sold for demolition. The German competent authorities were alerted about the imminent illegal export of the ships from the port of Hamburg and prompted to take action to stop the vessels from departing. Despite the warnings and the clear signs that the ships were destined for scrap, the authorities did not halt the ships. The ATLANTIC CARTIER arrived in Alang, India, on the 20th of September, and the ATLANTIC CONVEYOR hit the beach on the 7th of October, after vessel tracking providers curiously indicated that the container carrier was "Steaming 4 Sunshine".

International waste laws and the EU Waste Shipment Regulation are usually circumvented by ship owners who falsely declare that end-of-life ships are in continued operational use when leaving a port, thereby concealing the fact that they are destined for scrapping and have, therefore, become a waste. The cases of the CARTIER and the CONVEYOR are no exception.

The German authorities were not the only ones that have been contacted before the vessels' final voyage. Also authorities from Canada and the UK, countries through which the CARTIER and the CONVEYOR sailed before arriving in Hamburg for their last EU port call, knew that the ships had been sold to the beach; yet, when questioned, ACL did not reveal that the ships were sold for breaking. Once having left the EU, both vessels operated for a short while in South-Eastern Africa – still under the same name, flag and ownership – waiting for the attention on them to fade. During that time, ACL contacted the Swedish authorities asking for advice on which steps should be taken if the company decided to recycle the ships. Despite the recommendations of Sweden to scrap the vessels in the EU or in an OECD country, there was no way to ensure that these recommendations would be followed, since at that point the ships were no longer in the EU. Rather, it is clear that this communication was a way for ACL to make it seem like the company had acted diligently by seeking advice from the flag-state, as well as to fraudulently make it seem as the decision to dispose of the container carriers was only taken once outside of EU waters.

According to the German port authorities, there was no evidence base for the arrest of the vessels, even though the logos of both the CARTIER and the CONVEYOR had been painted over before the final voyage. Moreover, it was well-known within the industry that these two sister ships would be sold for breaking in the summer, as ACL itself indicated that the ships would be scrapped on the cash-buyer GMS' website last year. In light of this, the Platform has recently sent a letter to the German authorities asking them to hold Grimaldi Group's ACL accountable for having breached European waste laws.



End-of-life sales to South Asian yards are done with the help of a cash-buyer, a company specialised in trading end-of-life vessels to the dirty and dangerous beaching yards. It is not the first time that Grimaldi Group sends its ships to be broken on the beaches: the ATLANTIC CONCERT and ATLANTIC COMPASS were beached in Alang last year. In 2016, during an official meeting in Rome, the Platform raised serious concerns regarding the more than 90 Italian-owned end-of-life vessels that had been sent to dirty and dangerous scrapping yards in Bangladesh, India and Pakistan in the last seven years. The Platform advised the Italian Ship Owners Association, including representatives of Grimaldi Group, to stop selling their end-of-life vessels to unscrupulous cash buyers, and urged the Italian ship owners to ensure the safe and environmentally sound recycling of their ships. Hence, it is clear that the Platform's message has not been taken into consideration

---

Inséré 15/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 15/05/18

## **Stad Ship Tunnel: Norway to Build World First Ship Tunnel**

Norway is planning to build the world's first tunnel for ships, a 1,700-m tunnel which will cost more than \$300m and allow cruise ships to bypass the most risky area along the coast of Norway. The Norwegian Coastal Administration (NCA) will spearhead the project which is expected to start in 2019. The passageway burrowed through a piece of rocky peninsula will allow vessels to avoid a treacherous part of sea. Construction of the Stad Ship Tunnel, which would be able to accommodate cruise and freight ships up to 16,000 tons, is expected to open in 2023.

"There are still many pieces of the puzzle that need to be put into place before construction can start, but we have previously stated that the actual construction could be at the earliest in 2019," said Terje Andreassen, project manager for Stad ship tunnel at NCA.

As per plans, the megastructure has a ground to ceiling height of 49 meters, a cross-sectional area of 1625 sq. m. and a width of 36m between tunnel walls. Passenger ships will be given priority but leisure boats and other vessels will also be able to use the tunnel. It will be free for vessels measuring less than 70 meters.

### **Why a Tunnel?**

The Krákenes lighthouse, just south of Stad, is the meteorological weather station with the most stormy days, which can be anything from 45 to 106 days per year. The combination of wind, currents and waves around this part of the coastline make this section a particularly demanding part of the Norwegian coast.

The combination of sea currents and subsea topography creates particularly complex and unpredictable navigational conditions. Very high waves come from different directions at the same time and can create critical situations. The conditions also cause heavy waves to continue for a number of days once the wind has died down, causing difficult sailing conditions even on less windy days.

### **Project Status**

The project is embarking upon a feasibility study phase. When the feasibility study is complete it will undergo external quality assurance, phase 2. The Norwegian Coastal Administration has prepared a concept selection report (KVU 2010) which discusses the

alternatives "Zero alternative" (with no new measures), "Small tunnel" and Large tunnel" (Hurtigruten).

### **The Project**

NCA will deliver a pilot project to the Ministry of Transport and Communications in the spring of 2017. Further, the project will undergo an external quality assurance process (KS2) before the project is presented to the Parliament, who then formally decides on project funding. Quality assurance has been carried out (KS 1 report), which was commissioned by the Ministry of Fisheries and the Ministry of Finance for KPU 2010.

---

Inséré 16/04/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 16/05/18

## **Histoire de la ville d'Ostende et du port (V)**

### **OSTENDE OU LA NOUVELLE TROIE, (SIEGE DE 1601 -1604.)**

La bataille des Dunes, improprement appelée bataille de Nieuport, qu'on vient de lire, nous conduit au fameux siège d'Ostende. Nous avons sous les yeux plusieurs ouvrages très-volumineux, écrits sur cet événement remarquable ; mais nous nous bornerons à en rapporter en détail, les premières approches, les attaques décisives, les principaux faits.

Avant d'entrer en matière, il sera nécessaire d'expliquer les moyens de défense de la place à cette époque.

En consultant le plan joint à cette histoire, on pourra se faire une idée juste de la lutte que nous allons décrire.

On comprendra comment Ostende, après avoir résisté pendant plus de trois ans aux efforts de l'archiduc Albert, coûté la vie à plus de cent cinquante mille hommes, où tant de gentilhomme de tous les pays et des familles les plus illustres briguerent l'honneur de combattre, pour ou contre, souvent indifféremment ; où l'attaque et la défense étaient devenues une affaire d'amour-propre, plus encore que d'intérêt et d'inimitié ; comment cette place, après la destruction complète de ses remparts et de ses maisons , mérita le surnom de NOUVELLE TROIE qu'on lui donna.

On s'étonnera de ce que la nouvelle Troie attende encore son Homère. -

Ostende, comme on sait, est située 51° 13' de latitude nord, et 2° 55' longitude est de Greenwich. Lors du siège, Ostende, comme aujourd'hui, était divisé en vieille ville et neuve ville; les remparts de la neuve ville étaient garnis de huit forts bastions, non égaux entre eux en hauteur ni également distants l'un de l'autre , ainsi disposés pour sa meilleure défense. Son fossé était partout large et profond et toujours plein d'eau. La contrescarpe était épaisse, haute et flanquée de fortes demi-lunes ; elle avait pour fossé le havre actuel, qui commençait à se creuser, à l'ouest un canal large et profond. Au sud il y avait une multitude de petits canaux et de marais.

La vieille ville s'étendait en front de l'autre, sur la mer, de l'ouest au nord, et s'unissait à celle-ci à la porte d'Orient, supprimée depuis. De gros pilotis de vingt pieds de hauteur, garantissaient ses fortifications contre les efforts de la mer. Elle était séparée de la neuve ville, par un large port, dans lequel on entrait par le havre d'Ouest. Elle avait six bastions. Le principal était le Santhil (s), à l'entrée de ce havre. Tous les remparts, les bastions, les contrescarpes et les demi-lunes étaient faits de fascines et de terre.

Le circuit de la ville, à l'intérieur, était hérissé d'un nombre infini de palissades, s'entrecroisant et présentant des pointes de toutes parts.

À chaque marée, la mer entourait Ostende, en faisait une presqu'île, et se portait à plusieurs lieues à l'intérieur du pays. Le grand nombre de canaux et de marais qui venaient y aboutir de tous côtés, rendaient la place pour ainsi-dire inaccessible, même à marée basse.

La ville avait deux portes pratiquées dans la terrasse du rempart, l'une à l'ouest, l'autre à l'est. Par la première, on pouvait entrer à marée basse à pied sec; il fallait en tous temps une embarcation pour sortir par la seconde.

Les écluses ou retenues d'eau étaient une des principales forces de la place. Elles se trouvaient entre les bastions d'Ouest et d'Helmont ou Bouche-d'Enfer. Le mécanisme de ces écluses était au Porc-Épic, raison qui rendait ce ravelin de grande importance.

Depuis quelques années, les archiducs avaient fait élever plusieurs forts à l'entour d'Ostende, afin d'empêcher le maraudage de la garnison. Les principaux étaient ceux d'Albert, dont on aperçoit encore les restes à l'ouest contre la mer; d'Isabelle, vers le sud et plus rapproché de la ville; de Sainte-Claire, à pareille distance de la place entre le sud et l'est; de Saint-Michel et de Breedene, à l'est. Sur une plus grande courbe, se trouvaient ceux de Snaeskerke, d'Oudenbourg, de Blankenberghe, etc., en tout au nombre de dix-huit.

Selon quelques-uns, les Espagnols établirent une digue à travers les marais et hors de portée du canon de la place, qui, commençant au fort Albert et allant aboutir au camp d'Est, servait de communication entre les deux camps assiégeants.

Les fascines dont les fortifications étaient faites, comme celles qu'on employa à l'élévation des forts, digues et retranchements et à couvrir les marais, avaient été prises dans les forêts voisines coupées depuis.

Nous ferons remarquer, de nouveau, qu'à l'époque du siège, le Santhil, bastion principal de la vieille ville, s'étendait, à peu de chose près, aussi loin en mer, que l'extrémité de la dernière estacade, que l'on aperçoit aujourd'hui à l'ouest, et que les dunes dépassaient le point extérieur de ce bastion. En tenant compte de la distance que les dunes ont reculée depuis, on comprendra que la plateforme, dont nous parlerons, était élevée sur la plage que la mer ne laisse maintenant à découvert qu'à marée basse. Ostende était devenu, pour les États confédérés, de la plus grande importance. En conservant cette place, ils comptaient se rendre maîtres plus tard de toute la côte, et donner ainsi de continuelles inquiétudes à l'Espagne. Maurice espérait même que le mécontentement qui régnait généralement dans les provinces soumises, contre la domination espagnole, pourrait bien, en dernière analyse, le mettre en possession de tous les Pays-Bas.

On avait prévu depuis longtemps que l'archiduc Albert serait contraint de mettre le siège devant Ostende. Les confédérés avaient pourvu la place d'une nombreuse garnison, de munitions de guerre et de bouche, en abondance.

La communication par mer, que l'archiduc, à défaut de marine, ne pouvait empêcher, permettait d'opposer une longue et vigoureuse résistance. L'argent, ce nerf de la guerre, manquait aux infants qui gouvernaient la Belgique.

Les garnisons des forts, élevés à l'entour d'Ostende, n'étant point ou mal payées, se mutinaient, et, au lieu d'empêcher le maraudage, comme elles en avaient mission, elles s'y livraient elles-mêmes. Déjà le colonel Vanderlanen avait été massacré par ceux du fort Isabelle, pour avoir voulu les ramener au devoir. Les habitants de la Flandre, et particulièrement ceux de Bruges et du Franc, dont le commerce et les propriétés souffraient de l'état des choses, suppliaient l'archiduc d'assiéger Ostende, lui promettant un subsidé de douze cent mille florins. L'archiduc avait reçu un à-compte, et, comme s'il eût voulu tenir parole, était venu à la tête d'une armée devant la place. Mais ayant lui-même, en personne, de nuit, reconnu les

fortifications, il était reparti pour Bruxelles, où il songeait à d'autres moyens. S'il faut en croire Flemming et Van Hasten, ce prince, désespérant de la force de ses armes, aurait fait tenter d'empoisonner le gouverneur ainsi que toutes les eaux d'Ostende, sans réussir toutefois. Ce serait encore lui qui aurait fait attenter lâchement aux jours du prince Maurice, et il se serait confessé de ces deux crimes le 14 avril 1598.

Les États de Flandre, à force d'instances, étaient enfin parvenus à résoudre l'archiduc. Ils lui accordaient, outre la contribution ordinaire de quatre-vingt-dix mille florins par mois, la somme de six cent mille florins, savoir : cent mille quand il se présenterait avec son armée en vue de la ville; cent mille quand il aurait fait pointer le canon sur la place; autant après avoir fait brèche, et trois cent mille lors de la reddition.

A ces conditions, l'archiduc arrive avec une armée le 4 juillet 1601 à Oudenbourg; envoie le même jour son premier maréchal de camp, Frédéric de Berg, s'établir avec quatre régiments à l'est de la ville, dans les dunes.

Le lendemain de Mexia, gouverneur de la citadelle d'Anvers, se campe à l'ouest avec cinq régiments, et Frédéric de Berg commence à tirer avec quatre pièces de siège.

C'était Charles Vandernoot qui commandait la place ; ses premiers soins furent de se débarrasser des femmes, enfants et vieillards qu'il expédia sur la Zélande. La garnison n'était pas nombreuse alors. Les bourgeois d'Ostende prirent les armes et la renforcèrent. On prit des précautions sur tous les points. On fit bonne contenance.

Les Espagnols commencèrent par braquer douze pièces de calibre sur la dune la plus proche à l'ouest, et établirent une batterie sur la grève, qui rendit l'entrée du port extrêmement dangereuse. On forma le camp qui fut entouré de tranchées , de remparts et de palissades.

Bientôt on ouvrit la tranchée à trois cents pas de la contrescarpe , tirant des dunes vers les marais. On creusa toute une nuit, et au point du jour on fit retirer les travailleurs, la tranchée n'étant pas encore assez haute pour s'abriter. L'assiégé n'eut pas plus tôt aperçu ce commencement de travaux, que le canon des bastions du Sud, de l'église, et de la courtine de la porte d'Ouest au Helmont le battit sans discontinuer. Au bout de six jours, on parvint au pied d'une élévation qui fut élargie avec des fascines et fortifiée à l'épreuve du boulet. Après avoir jeté une batterie au sommet de ce fort, Monroy, chef espagnol, fit faire une nouvelle tranchée plus avancée, que l'on garantit, contre une sortie, d'épaisses herses et de râteaux à longues pointes entrecroisées. Quinze cents hommes travaillaient à cette tranchée, que Monroy ne quittait ni de jour ni de nuit.

Un autre chef rivalisait, avec Monroy, de courage et de fatigues dans ces travaux difficiles. C'était Catris , colonel belge. Catris avec ceux de sa nation va plus avant que Monroy , et lire une nouvelle tranchée du fort que celui-ci venait d'élever, vers la mer, pour attaquer le PorcÉpic ou se porter sur le Santhil.

Chacun de ces vaillants chefs avançait de son côté avec une ardeur incroyable, espérant être le premier à en venir aux mains avec l'assiégé.

Quarante pièces vomissaient sans cesse boulets et mitraille sur les approches. La contr'escarpe paraissait continuellement en feu, tant sa mousqueterie était nourrie. On compta pendant les sept premiers jours au camp espagnol, sept cents morts, parmi lesquels une vingtaine de gentilshommes volontaires de toutes les nations, et presque le double de blessés.

Le 14 , la place jette douze cents hommes sur les tranchées. Deux capitaines, à la tête de leurs mousquetaires, se précipitent sur celle de Monroy. Beaucoup de soldats amis et ennemis, tombent ou morts ou blessés. Deux autres capitaines secondent les premiers avec un gros de piquiers, et cherchent à pénétrer dans la tranchée par l'extrémité sud. Monroy leur tient tête. Les confédérés s'efforcent d'entrer, les Espagnols de les repousser. On se bat longtemps sans que l'on sache de quel côté tournera la victoire.

Dans ce moment un cinquième capitaine des confédérés, nommé Brixaut, vient à la tête de trois cents hommes, pour se porter sur la partie de la tranchée qui aboutit à la mer ; il est attaqué par flanc à l'imprévu, mis en déroute et forcé d'avancer sur les travaux de Catris qui l'accueille rudement. Brixaut reçoit un renfort de cent hommes et tente d'entrer par un endroit où la tranchée paraissait plus accessible. Le combat s'acharne ici à toute outrance, chacun faisant son mieux pour attaquer ou pour se défendre. L'enseigne du Frène, jeune Belge, brave et bouillant de courage, avec quelques gentilshommes français, grimpe, malgré toute résistance, et se jette dans la tranchée, où il est tué lui cinquième. Son capitaine, voyant peu d'apparence de mieux réussir, se retire en laissant cinquante morts : sa retraite se fait avec confusion ; quatre gentilshommes volontaires français avec vingt-cinq soldats belges le poursuivent la pique dans les reins et lui tuent encore une trentaine d'hommes.

Au fort Monroy la lutte n'était pas moins acharnée. Peu s'en fallut que la tranchée ne fût forcée. Le capitaine La Costière, ayant fait un effort désespéré, franchit l'entrée et faisait déjà reculer les Espagnols, lorsque Monroy accourant avec de nouvelles troupes, fond sur les confédérés, qui, refoulés, opèrent leur retraite, sous la protection du canon du rempart, après avoir perdu cent cinquante hommes et en avoir tué quatre-vingts aux assiégeants.

La France et l'Angleterre étaient à cette époque ennemies de l'Espagne. Dès qu'elles surent que l'archiduc assiégeait Ostende, elles s'empressèrent d'y envoyer du secours. Le général anglais sir Francis Vère, le même qui contribua puissamment au succès de la bataille des Dunes, arriva le 15 avec sept mille hommes, tant Anglais que confédérés.

Porteur d'instructions secrètes de sa reine, Vère, d'un caractère altier, astucieux et résolu, sut bientôt s'emparer de la suprême autorité de la place. Une grave mésintelligence éclata à ce sujet entre lui et Vandernoot ; mais ce dernier fut rappelé momentanément en Hollande, et Vère commanda seul avec le titre de gouverneur.

Le canon grondait sans cesse avec une fureur égale des deux côtés ; il saccageait la place, lézardant les maisons, enlevant les toitures, abattant les monuments.

On avait fait plusieurs sorties qui avaient coûté beaucoup de monde aux Espagnols : de Mexia avait été blessé, un maître de camp tué, et le camp de l'archiduc s'était renforcé de nouvelles troupes d'Italie. Ostende avait reçu aussi du renfort et notamment des Belges ou nouveaux gueux. Le havre d'Ouest étant devenu inabordable, à cause de la batterie de la grève ; on avait percé la contrescarpe d'Est, par où les navires des confédérés entraient désormais pour se loger dans les fossés. Les Anglais creusaient le marché aux légumes et s'y abritaient contre les boulets qui pleuvaient sur la ville.

La garnison étant nombreuse et fort à l'étroit, le bombardement y faisait un terrible carnage. En peu de temps, plus de six cents hommes y avaient été tués.

Au sud de la ville, il y avait quelques parcelles de terre que la mer n'inondait pas et dont la principale aboutissait aux fortifications. En s'emparant de ce terrain, la place ôtait aux assiégeants la possibilité d'y prendre position, ce qui était d'autant plus à craindre qu'elle était moins forte de ce côté ; c'était aussi donner plus d'espace à la garnison. Ces raisons décidèrent le gouverneur Vère à y jeter des redoutes, auxquelles on donna le nom de carrés. Il y avait le carré du Sud, le carré du Polder et le carré d'Ouest, ou fer-à-cheval, qui était le plus important.

Les chefs belges dans l'armée assiégeante avaient déjà émis l'opinion qu'il fallait approcher de la place par ces polders, ne fût-ce que pour empêcher la garnison de s'étendre de ce côté ; le colonel Catris seul en avait apprécié toute l'importance, et il avait vu sa vieille expérience sacrifiée à l'envie et à la jalousie des officiers espagnols.

Instruit et plein de zèle pour le bien public, il leur reprocha avec aigreur, dans une assemblée, la bévue qu'ils avaient commise, leur lenteur habituelle dans toutes leurs actions et en produisit plusieurs exemples très-préjudiciables au roi. Il se moqua des



raisons qu'ils avaient coutume d'alléguer contre les bons conseils qui ne venaient point d'eux et qui se bornaient à un éternel refrain de ces phrases Cela ne convient pas... ; ça n'a pas été par le passé en usage parmi nous... et autres réponses semblables. Il les accusait encore de procéder toujours de même dans des choses différentes et de préférer la fastueuse nomenclature des victoires passées à la raison et à la prudence actuelles.

Catris formula sa plainte, et de Mexia, qui commandait l'armée de siège, l'envoya à l'archiduc en y ajoutant son avis particulier. Le colonel belge en ce moment poussait ses approches vers le ravelin du Porc-Épic, malgré les embarras que les chefs espagnols lui suscitaient.

Lorsque l'archiduc eut pris connaissance de sa plainte, il ordonna de poursuivre ces travaux en toute diligence, d'agrandir de moitié le fort du maître de camp Anthunez, de l'armer de quatre canons, dont deux donneraient sur la porte d'Ouest et les autres sur le polder. Cet ordre s'exécutait.

Vère, qui s'aperçoit qu'on veut l'emprisonner dans la place, fait des sorties afin de détruire les approches. Six cents Anglais, sous le commandement du chevalier Horace Vère, son frère, courent tête baissée droit au fort Anthunez. Ils l'attaquent par tous les côtés à la fois. Repoussés d'abord, ils reviennent à la charge et la lutte s'engage pique à pique. Tandis que ceux-ci en étaient aux mains, trois cents Français, dont beaucoup de gentilshommes volontaires, moitié piquiers, moitié mousquetaires, tombent de la contr'escarpe sur une tranchée qu'Anthunez avait ordonné d'abandonner si on l'attaquait avec des forces supérieures. Les Français pénètrent jusqu'à la grande tranchée, où se trouvait en personne Anthunez, et peu s'en faut qu'ils n'en forcent l'entrée. En un clin d'œil les Espagnols perdent cinquante soldats. Le reste, ébranlé, prenait la fuite, lorsque transporté de colère, l'épée à la main, Anthunez les arrête par cette incartade : i Où courez-vous, hommes lâches et timides, indignes du beau nom de soldat ? Ne voyez-vous pas que votre seul salut consiste à montrer les dents à ceux qui vous attaquent ? Mais passez si vous le pouvez, ce sera par l'honneur que je professe à la pointe de cette épée, à moins que la peur qui vous transporte vous fasse bondir par-dessus ces hautes tranchées. N'oubliez pas au moins d'aller dire par les cabarets du camp, que vous avez laissé Anthunez le Chenu faisant tout seul tête à ceux que vous n'avez osé regarder en face.

La honte de voir ce vieillard leur donner l'exemple du courage, les retient ; tous font face aux assaillants, combattent et les forcent à la retraite.

Mille Anglais s'étaient portés en même temps au fort Valdez, situé à l'extrémité des travaux, contre les marais, encore sans canon, mais défendu par cinq cents hommes déterminés. Valdez occupait le poste le plus périlleux, donnait l'exemple de la témérité. L'arquebusier espagnol, affûté sur le parapet, ne lâchait coup qui ne portât et le piquier attendait résolument l'agresseur. Tandis que l'assiégé, devenu ici assiégeant, entretenait le front du fort, ses piquiers, à la voix de leurs chefs, l'escaladaient en un endroit peu élevé pour s'y jeter à corps perdu ; mais n'ayant aperçu qu'une forêt de piques, ils s'étaient retirés. Alors les artificiers s'avancent, lancent dans ce fort des grenades, des matières inflammables dont les assiégés neutralisent les effets en les étouffant sous des peaux de bœuf crues et trempées, que l'on tenait apprêtées.

L'assaillant tourne autour du fort, et cherche à faire une dernière tentative. On attaque, on se défend, on se cramponne aux fascinages, on veut escalader, mais on est repoussé. L'ambition de paraître audacieux se mêle à la rage et au dépit d'avoir si peu exploité avec tant de force. La témérité remplace la vaillance. Le capitaine se bat comme le simple soldat. On escalade de nouveau, mais en vain. L'assaillant, toujours repoussé, se retire en désordre.

Cependant le capitaine Fares, avec quatre cents Français, tentait de forcer une tranchée un peu écartée des autres où commandait un enseigne belge, nommé Sailly; mais une

compagnie espagnole, qui se tenait en embuscade, sort à l'improviste, l'attaque pique à pique, met la confusion dans ses rangs et lui fait rebrousser chemin.

Huit cents hommes se tenaient encore prêts à assaillir ce fort. Or une autre troupe d'Anglais étant accourue sur le lieu, un jeune hidalgo, prévenant l'ordre qu'il avait reçu, s'élance avec sa compagnie au secours de ses compatriotes. La cavalerie, qui devait déboucher au moment où cette compagnie se montrerait, arrive mal à propos, à franc étrier. Les confédérés sont entourés, attaqués ; ils cherchent à fuir, les Espagnols à les en empêcher. On se bat à outrance, pêle-mêle. Les confédérés pourtant se frayent passage ; mais arrivés à un fossé où une autre troupe d'Espagnols les attendait, ils ne parviennent à le franchir qu'après avoir perdu cent soixante hommes, beaucoup d'officiers et une vingtaine de volontaires gentilshommes.

Le fort Valdez, ayant reçu sa batterie, commença peu après à tirer sur la ville.

Tels furent les premiers efforts des combattants dans une lutte qui ne devait finir que trois ans plus tard.

Le général Vère, blessé à la tête, venait de se faire transposer en Zélande pour se rétablir. Le colonel Uchtenbroeck avait pris le commandement de la place. On était au milieu du mois d'août. Les assiégeants étaient arrivés à quarante mètres de la demi-lune d'Ouest. La mer inondait souvent leurs travaux et les détruisait de temps en temps de fond en comble. Il fallait alors recommencer. Pour remédier à ces retards, ils élevèrent à peu de distance du havre, un fort en fascines, semblable à une citadelle, qu'ils appelèrent plate-forme. Les assiégés lui donnèrent le nom de Mont-Hulin, ou Grand-Chat.

On avait tiré jusqu'alors plus de trente-cinq mille boulets sur les remparts, sans pouvoir faire brèche. Les boulets se logeaient dans les fascines dont les fortifications étaient construites et en faisaient des murailles de fer. Le camp espagnol comptait déjà trois mille morts. Les blessés, au nombre de sept mille, encombraient les hôpitaux de Flandre et du Brabant.

Vère, guéri de sa blessure, rentra à Ostende, le 19 septembre. Ayant reconnu les travaux des assiégeants, il prévint qu'on se porterait sur la place par le fort Sainte-Claire. Il prit donc des précautions de ce côté ; mais il ne put empêcher que le comte de Berg ne vint momentanément prendre position dans les carrés des polders encore inachevés. Le comte de Bucquoi avait remplacé de Berg, dans le commandement des travaux de l'est, qu'il poussa bientôt jusque contre le havre, où il établit plusieurs forts, dont le feu faisait essuyer de fortes avaries aux navires qui franchissaient le passage. La mer détériorait aussi souvent ces travaux, que la place canonait sans interruption.

Les Espagnols gagnaient du terrain et tiraient nuit et jour de toute leur artillerie. D'un autre côté, les confédérés faisaient de continuelles et meurtrières sorties et les renforts leur arrivaient malgré tous les obstacles.

Les États-Généraux cherchaient par tous les moyens à faire renoncer l'archiduc à ce siège. Dans ce but, Maurice était allé assiéger s'Hertogenbosch ; mais à l'approche d'une armée espagnole, partie d'Ostende, Maurice leva le camp, et permit à l'archiduc de concentrer de nouveau toutes ses forces sur cette place.

A cette époque, le canon d'Ostende avait mis en émoi toute l'Europe qui attendait avec un intérêt toujours croissant l'issue du combat. Les étrangers, et les étrangers de distinction surtout, de tous les pays, affluaient dans les deux camps, soit par simple curiosité, soit pour pouvoir se glorifier d'avoir pris part à l'événement.

L'archiduc avait déclaré aux États de Flandre, qu'il poursuivrait le siège jusqu'à la dernière extrémité. En conséquence, les États lui avaient accordé de nouveaux subsides, ainsi que les six cent mille florins qui lui avaient été promis ; il recevait en outre mensuellement la contribution de quatre-vingt-dix mille florins. Le siège se poursuivait donc sans relâche et sur tous les points.

Cependant, ni l'impatience belliqueuse de l'infante Isabelle, qui, de temps à autre, mettait le feu aux pièces et grondait au camp lorsque le canon ralentissait ; ni le vœu que, dit-on, cette princesse avait fait de ne pas changer de chemise avant qu'Ostende ne fût rendu, vœu, qui du reste justifiait son impatience ; ni de longs et pénibles travaux, n'avaient amené jusqu'alors aucun résultat réel.

L'archiduc s'apercevait, avec douleur, que les difficultés augmentaient à mesure qu'on approchait du but, et que son armée diminuait chaque jour. Tous ces motifs le décidèrent à assaillir la place. Un assaut fut ordonné. Il eut lieu le 21 décembre 1601, dans la nuit, et ne valut aux assiégeants que l'honneur d'avoir incendié une partie des palissades de la vieille ville et d'avoir à déplorer la mort d'un grand nombre de braves de plus.

Les défaites de l'archiduc n'empêchaient pas que les assiégés ne se trouvassent aussi dans un état très inquiétant. Outre qu'ils avaient perdu beaucoup de monde dans ce dernier assaut, et qu'ils étaient trop peu nombreux pour défendre longtemps les forts extérieurs, ils commençaient à manquer de munitions : les vents contraires n'avaient pas permis depuis longtemps l'arrivage de navires.

Pour surcroît de malheur, une tempête avait récemment apporté tant de dégâts à la vieille ville, que l'on avait à craindre autant de la mer que de l'assiégeant.

Dans ces circonstances critiques, Vère eut recours à la ruse afin de gagner du temps. Voici comment il s'y prit.

Il convoqua le conseil de défense, non pour savoir ce qui lui restait à faire, car son projet était irrévocablement arrêté, mais pour mieux cacher le but qu'il voulait atteindre. Après avoir longuement discuté l'avis de chacun, il feignit de vouloir capituler avec l'archiduc, mais d'une manière digne, disait-il, de sa haute réputation. En conséquence, un de ses capitaines fut envoyé au camp espagnol, afin d'obtenir préalablement une suspension d'armes de quelques jours qui serait garantie par un échange d'otages.

Ces propositions préliminaires ayant été acceptées, les capitaines Ogleet Fairfax se rendirent au quartier général de Son Altesse, au fort Albert. Elle leur demanda s'ils étaient porteurs d'instructions pour traiter de la capitulation de la place. Sur quoi ils répondirent qu'ils venaient seulement comme otages contre ceux que Son Altesse croirait devoir envoyer à Ostende.

L'archiduc désigna donc en échange de ces capitaines, Rybas, gouverneur de l'Écluse et Anthonis sergent-major. Mais Vère, qui voulait trainer la négociation en longueur, n'attendit même pas que ces officiers fussent arrivés pour trouver un prétexte. Au moment où ils entraient à Ostende, il fit faire une fausse alarme du côté de la vieille ville. S'en montrant très irrité, et l'attribuant à une violation des préliminaires de la part des Espagnols, il ne voulut même point les recevoir jusqu'à ce que, disait-il, il fût mieux informé des intentions de leur maître.

Le lendemain les otages furent de nouveau échangés.

On s'assembla. On entama les délibérations. Vère commença par faire des propositions inacceptables. Il demandait à sortir de la place avec tous les honneurs de la guerre ; il voulait qu'on lui accordât un temps illimité pour emporter toutes les provisions de guerre et de bouche, et qu'en outre l'archiduc payât comme gratification une somme aux soldats de la garnison.

Cependant l'archiduc accepta toutes les propositions, à l'exception toutefois de celle relative à la gratification. Mais Vère insista sur ce point ; car cet argent était, disait-il, destiné à récompenser ses soldats qui, durant le siège, avaient si vaillamment combattu.

Toutes ces inutiles allées et venues, ces délibérations, ces otages, aboutirent à lui faire gagner du temps, ce qui était son seul but.

La suspension d'armes avait amené une affluence incroyable d'étrangers désireux de voir l'état du siège. Les archiducs vinrent avec une suite des principaux seigneurs du Brabant et de la Flandre, et de nobles dames, à cheval, examiner les innombrables retranchements, forts et attirails de guerre dont les alentours étaient couverts. Bientôt l'apparition sur la rade d'une flottille de vingt-, trois navires vint mettre fin à la haute comédie, dans laquelle l'archiduc avait rempli, sans le savoir, le principal rôle, et le plus naturellement du monde. Courroucé à l'extrême, ce prince dépêcha aussitôt un parlementaire au gouverneur, afin de connaître ses intentions sur les négociations commencées.

Vire répondit, en toute sincérité cette fois, que le manque de munitions, et les vents contraires qui ne lui avaient pas permis d'en recevoir, l'avaient forcé à feindre une capitulation; qu'en agissant ainsi, il n'avait eu d'autre but que de gagner du temps; mais qu'étant enfin en possession du renfort tant attendu, il ne pouvait pas continuer les négociations avec honneur: ajoutant qu'il espérait que Son Altesse ne lui conserverait point rancune de ce que, en sa qualité de commandant supérieur de la place, il eût employé les meilleurs moyens de la conserver, d'après les maximes de guerre admises chez toutes les nations. Il remit aux otages une réponse écrite, signée par lui et tous les officiers composant le conseil de défense, ainsi conçue :

"Des raisons importantes nous ont porté à entrer en négociations avec les plénipotentiaires de Votre Altesse ; mais au moment où nous allions signer la capitulation, est apparue sur la rade une flottille de navires, avec de nouvelles troupes, des provisions de guerre et de bouche. Les chances de succès n'étant plus les mêmes pour Votre Altesse, nous n'avons pas trouvé convenable que les négociations fussent continuées. Nous espérons qu'elle ne verra dans notre résolution rien qui soit contraire aux devoirs de braves et fidèles soldats. Donnée et signée à Ostende, le 25 décembre 1601, au conseil de défense.

Justement irrité d'avoir été joué, l'archiduc crut qu'un assaut général lui donnerait occasion d'assouvir sa vengeance. Il fit réunir les principaux chefs et leur parla en ces termes :

"MESSIEURS,

*L'indigne conduite du gouverneur d'Ostende a inspiré à vos nobles cœurs le désir de vous venger. Sans parler de votre inviolable attachement au roi, notre auguste maître, votre intérêt tout personnel s'accorde avec votre juste indignation. Le fallacieux Vère ne vous a-t-il pas arraché des mains une victoire sûre et inévitable ? Mais le ciel qui punit le parjure et la trahison a mis les assiégés à notre merci. La tempête qui vient d'avoir lieu est un effet de la justice divine, qui a soulevé contre ces hérétiques l'élément sur lequel ils fondent toute leur confiance.*

*Songez que les vents et la mer, justement irrités contre de tels hommes, ont causé plus de dégâts aux fortifications de la ville, dans un jour, que nous eussions pu faire avec toute notre artillerie dans l'espace d'une année.*

*La mer a rendu les ouvertures beaucoup plus grandes qu'elles ne l'étaient au temps où ces misérables, tremblant de peur, gagnèrent quelques jours au moyen d'une prétendue capitulation.*

*Il est évident que la puissance divine nous protège. Implorons du Très-Haut la bénédiction de nos armes. Vous, messieurs, et vos soldats, vous êtes les ministres exécutifs de ses impénétrables décrets. En conséquence, c'est à vos bras, qu'avec Dieu, je confie le succès de l'assaut, et qui ainsi ne saurait être douteux.*

*Hâtez-vous donc de vous mettre à l'œuvre. Combattez avec le courage du soldat chrétien, et rappelez-vous que vous avez affaire à un ennemi fourbe et hérétique, révolté contre son prince légitime et traître à la patrie."*

Après cette allocution, on régla l'ordre de l'assaut, qui devait se donner le soir à marée basse. L'infanterie espagnole et l'infanterie italienne, commandées par les meilleurs

capitaines, devaient se porter sur les remparts de la vieille ville. Le comte de Bucquoi devait passer en même temps avec son armée le havre d'Est, et donner l'assaut de ce côté ; et afin d'inquiéter davantage les assiégés, on ferait au moment de l'assaut sur divers points, de fausses attaques. Ce fut don Mexia, gouverneur de la citadelle d'Anvers, vieux guerrier qui jouissait de l'estime du soldat, que l'archiduc investit du commandement de l'assaut.

Vère devinait assez au feu continuel de tous les forts et aux mouvements du camp espagnol, les intentions de l'archiduc. Il fit mettre sous les armes toute la garnison, lui fit distribuer du vin et de la bière, et après avoir visité tous les postes, donné partout des ordres, il vint à cheval sur la place d'Armes, où, après avoir porté la main au bonnet, il lui parla en ces termes :

*"Je ne puis dissimuler la joie que mon cœur ressent, nobles et valeureux capitaines, et vous, braves soldats, en vous voyant si bien disposés à repousser les attaques de ces rodomonts Espagnols, qui, pâles de rage, d'avoir trouvé leur maître en stratagèmes, semblent vouloir vous dévorer tout vivants. À en juger par leur arrogance, on dirait qu'ils vont vous avaler avec tout ce fer qui vous couvre le corps ! Mais, je vous le demande, mes amis, sommes-nous bien du lard pour leur grognon ? Quant à ce qui me regarde, moi qui suis le principal objet de leur colère, je dois m'attendre sans doute à être écorché vif ou au moins à être jeté dans de l'huile bouillante, et encore dans ce cas, n'aurai-je pas trop à me plaindre de la nation espagnole, elle qui a pour habitude de faire dévorer les étrangers par des chiens.*

*Les cruautés de cette race maudite ont depuis longtemps dépassé toutes les bornes, et le temps est enfin venu où la terre sera débarrassée de ces misérables.*

*Comme on les verrait se désaltérer dans le sang ! si cette place, objet de honte pour eux, de gloire pour nous, n'était défendue par vous, braves Français, Anglais, Suisses, Frisons, Belges et Hollandais, qui tous avez juré de résister jusqu'à la dernière extrémité. Comme l'Espagnol vous ferait payer chèrement, en cas de succès, les nombreuses victoires que nos aïeux ont remportées sur lui, en combattant pour la liberté et la patrie !*

*Je suis informé qu'un assaut se prépare et que des ordres sont déjà donnés pour vous égorger tous. Ne dirait-on pas que nous sommes déjà livrés à leur merci, pieds et poings liés?... Malheureuse nation ! Après tant et de si grands revers, ne reconnaîtras-tu jamais ton arrogante impuissance ?*

*Prouvons-lui que toutes ses menaces sont sans effet sur des hommes libres qui combattent pour la patrie. Agissons avec circonspection, car tout ennemi armé est à craindre, et qui brave son adversaire avant l'action est un lâche !"*

*Vous m'aidez de tous vos efforts à conserver cette place, que jusqu'à ce jour vous avez si glorieusement défendue; cette place, tombeau de tant de nos compatriotes, et le théâtre des plus beaux faits d'armes qui se soient passés depuis la prise de la célèbre Troie, et à laquelle sont attachées la gloire de nos illustres maîtres et la vôtre.*

*Je déclare que j'attribuerai volontiers tout le succès de la défense à votre seule bravoure, que je m'engage à préconiser partout où besoin sera. Je déclare encore publiquement sur l'honneur qui m'est cher, que tous ceux qui se seront bien acquittés de leur devoir recevront en outre, par moi ou par mon entremise, de l'avancement ou autres récompenses.*

*J'aurai l'œil sur tout et j'apprécierai la conduite de chacun sans distinction de nations ou de personnes"*

Cette harangue produisit un enthousiasme d'autant plus vif, que, par ordre de Vère, on avait répandu adroitement le bruit que si les Espagnols étaient repoussés, ils lèveraient immédiatement le siège.



Le 30 décembre, l'archiduc fit battre pendant tout le jour et sans interruption avec dix-huit pièces de quarante-huit, le Santhil, le Helmont ou Bouche-d'Enfer, et le Porc-Épic, qui reçurent dans leurs flancs plus de deux mille boulets. Le canon fit plusieurs ouvertures, principalement au Santhil que l'on croyait pouvoir assaillir. A la nuit tombante on cessa, comme de commun accord, de tirer de part et d'autre. L'archiduc vint dans les retranchements donner ses derniers ordres. L'armée assiégeante, disposée en colonnes d'attaque, se tenait dans le plus grand silence.

Vers les huit heures, la marée s'étant suffisamment retirée, une décharge de trente coups de canon donna le signal de l'assaut. La cavalerie force l'infanterie d'avancer ; celle-ci se porte avec grand nombre de ponts légers et d'échelles sur la vieille ville. Le canon gronde furieusement des deux côtés. Des milliers de feux improvisés sur les remparts éclairent comme en plein jour le lieu du combat, et permettent aux assiégés de reconnaître le véritable point d'attaque. Les assiégeants avaient cru pouvoir escalader la vieille ville par les ouvertures que la mer avait minées dans son rempart ; mais ces brèches avaient été soigneusement barricadées. Nonobstant, trois fois ils montent à l'assaut, et trois fois ils sont repoussés avec grande perte.

Le comte de Bucquoi n'ayant pu passer le havre d'Est, au moment convenu, à cause qu'il y trouva plus d'eau qu'on n'avait pensé, l'assaut de ce côté n'eut point lieu. Son armée se tenait prête avec des ponts et autres appareils ; mais voyant que ceux de l'Ouest avaient échoué dans leur tentative et qu'elle ne pouvait les aider, elle se retira sans avoir rien effectué, et l'assaut cessa aussitôt sur tous les points.

Vère avait à dessein dégarni des retranchements qu'il avait établis au sud de la ville. L'assiégeant n'eut rien de plus pressé que de s'en emparer. C'est ce que voulait le gouverneur, car, dans ce moment, il fit jouer les batteries du polder, du bastion du Sud et des demi-lunes, lui fit essuyer des pertes considérables en hommes et l'obligea à se retirer. Deux grosses pièces, placées au flanc droit de la porte d'Ouest, chargées à mitraille et donnant le long du Porc-Epic et du Santhil, causaient d'affreux ravages parmi les assiégeants qui allaient à l'assaut ou qui s'en retournaient. Enfin la marée étant assez haute, Vère fit lâcher toutes les écluses à la fois, et, tombant en même temps sur les assaillants, en fit un carnage épouvantable et leur prit toutes leurs échelles et leurs ponts. Tout autour du Santhil, jusqu'à l'église de la vieille ville, du Porc-Épic, de la demi-lune d'Ouest, partout la terre était jonchée de morts. Le lendemain on trouva, sur la grève jusqu'à Calais, nombre de cadavres que la mer avait entraînés. L'archiduc perdit deux mille hommes, dont plusieurs chefs, entre autres deux maîtres de camp. De Mérode, de Prouvain, de Beloeil, de La Fontaine, de Villars et de Witt, gentilshommes belges, prirent part à l'attaque. De Longin, de Beloeil et de La Fontaine y furent tués.

Un troisième assaut général fut donné huit jours plus tard, où les Espagnols, après avoir perdu beaucoup de monde, furent encore repoussés.

Le lendemain de cette expédition, on trouva parmi les morts, sous les remparts, le corps d'une jeune femme de la plus grande beauté, en habits d'homme. Cette infortunée portait au cou, une chaîne d'or, garnie de pierres précieuses, à laquelle était attaché un médaillon renfermant le portrait du gouverneur Vère. Trahie par Vère, cette femme avait cru se venger de son abandon en venant se faire tuer sous ses yeux.

Tels furent les résultats de ces trois assauts, des plus remarquables qui se fussent donnés depuis longtemps. Ces défaites diminuèrent encore considérablement l'effectif de l'armée assiégeante et jetèrent de plus le découragement dans tous les cœurs.

Quelques chefs conseillaient de lever le siège, mais comprenant combien cette retraite entacherait son nom, l'archiduc résolut de le continuer à tout prix.

## A SUIVRE

Inséré 18/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 18/05/18

### DEME's Scheldt River zit vol met innovaties



Veerle Hegge, echtgenote van de Antwerpse burgemeester Bart de Wever, heeft eind september in het Vlaamse Zwijndrecht de sleephopperzuiger Scheldt River van DEME gedoopt. De Scheldt River is het tweede baggerschip van de Belgische baggeraar dat zowel op LNG als diesel (MDO) kan varen. Het schip heeft een hopperinhoud van 8400 kuub en is uitgerust met verschillende innovaties om de uitstoot verder te beperken en het brandstofverbruik te verminderen.

Erik van Huizen

Dankzij de tweetraps tandwielkast kunnen we tussen de 10 en 15 procent brandstof besparen!

Royal IHC in Krimpen aan den IJssel bouwde de Scheldt River (115,8 x 25 meter). Het baggerschip kreeg onder meer een nieuw ontwikkelde vleugelvormige boegschroeftunnel. De nieuwe vorm komt voort uit uitgebreide hydrodynamische analyses en verbetert de prestaties van de twee boegschroeven van elk 450 kW. En net als de eerder te water gelaten Minerva, is de nieuwste aanwinst van DEME voorzien van schroefdrukbesturing en

de door IHC gepatenteerde tweetraps tandwielkast. Volgens DEME's hoofd nieuwbouw Jan Gabriel verbruikt de River Scheldt daardoor minder brandstof omdat de motoren minder toeren hoeven te maken. "We hebben al jaren schroeven met een verstelbare spoed, maar samen met deze tandwielkast kunnen we tussen de 10 en 15 procent brandstof besparen."



DE BRUG VAN DE SCHELDT RIVER SCHELDT IS ONDER MEER VOORZIEN VAN EEN DYNAMIC POSITIONING & DYNAMIC TRACKING (DP/DT) SYSTEEM. FOTO: ERIK VAN HUIZEN

Verder beschikt de Scheldt River over een Dynamic Positioning & Dynamic Tracking (DP/DT) systeem. Vrij uniek in dit verband vindt Gabriel de hekschroef van 450 kW op het baggerschip. Deze moet er onder meer voor zorgen dat het schip een uitgezet track goed kan blijven volgen.

#### TIEN DAGEN WERKEN

In de machinekamer van de Scheldt River staan de twee dual fuel motoren van de Finse motoren fabrikant Wärtsilä.



Aan stuurboord staat de 12V34DF met een vermogen van 5760 kW, aan bakboord de 9L34DF met een vermogen van 4500 kW. De RVS LNG tank heeft een capaciteit van 630 kuub, genoeg om tien dagen lang te kunnen werken. Het bunkeren van de LNG duurt ongeveer drie uur, waarna de brandstof via dubbelwandige leidingen naar de motoren wordt gebracht. Op de 535 kuub aan diesel kan de River Scheldt nog eens twintig dagen werken.

Hoewel LNG geldt als een relatief schone brandstof, kennen de LNG motoren nog wel het nadeel van het vrijkomen van methaanslip. Hierbij komt onverbrand methaan uit de uitlaat, wat de verbetering in de uitstoot van CO<sub>2</sub> voor een deel teniet doet. Het varen op LNG zorgt er bij de Scheldt River voor dat de emissie van CO<sub>2</sub> met ongeveer 15 procent vermindert. Dit kan in theorie tussen de 25 en 30 procent zijn. Gabriel weet al wel te vertellen dat Volvo volgend jaar met motoren gaat komen waarbij het lekken van methaan verleden tijd moet zijn. Een ander probleem bij het gebruik van LNG op baggerschepen was altijd dat de motoren moeite hebben met variaties in de belasting. Maar volgens Gabriel heeft Wärtsilä daar met aanpassingen in het motormanagementsysteem inmiddels een oplossing voor gevonden. "Wartsila heeft dit nu onder de knie en vrijgegeven voor direct






---

Inséré 18/04/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 18/05/18

## **SS Delphine. Chronicle of Horace Dodge's steam yacht.**

Ineke Bruynooghe.

As SS Delphine is back to her former glory, and restoration work has been completed, a hardback book fully documenting her history, which has already meant several years of intensive research on the subject, has been published. The book, published in English, contains fully archived information in addition to acknowledgements from other publications and sources, all featuring one of the last remaining American Steam Yachts of the 1920's. Besides the inclusion of many never revealed stories and anecdotes about Delphine, the book also address the mistakes and misconceptions regarding her history. The text contains approximately 400 photographs, illustrating to the reader the changing face of Delphine over the years. The book contain details of her latest restoration. In addition to her own background, there is a brief history of steam yachting, and also a dedicated feature on the Dodge family and their fleet of vessels. Mention is also made of Delphine's engineer Henry John Gielow. The story began in April 1921 at River Rouge (near Detroit), Michigan, USA, where the Great Lakes Engineering Works had the honour of launching DELPHINE belonging to the Dodge family. At that time, the Dodge Brothers? Company was one of the largest American automobile-manufacturers. For seven years the Brothers had been producing their own Dodge automobile, which was a great commercial success with cars to a value of \$35 000 000 being sold in the first year! Horace Dodge, the



youngest of the Brothers and the mechanic of the two, loved yachting. In 1904 he ordered a 40-foot launch and by 1910 he owned two other larger vessels, both named HORNET. As Horace had always liked to develop his own sources of power, he created the Dodge Marine Division in addition to the car business. These launches had always one problem: insufficient sleeping accommodation. So in 1913 he ordered the 180-foot NOKOMIS I and four years later, its 243-foot long successor was built. His next yacht, the 258-foot DELPHINE, named after his only daughter, was built in 1920. That year tragedy hit the family when both brothers died. The splendid yacht DELPHINE was finally launched on April 2, 1921. At that time she was the largest yacht in tonnage ever built in the USA. The facilities onboard were superb: besides the large owner's stateroom with en-suite bathroom, there were also nine guest staterooms. The guests could enjoy the luxury of three lounges, a music room, a card room, and above the dining room there was a smoking room. To serve the 20 guests onboard, there was a crew of 55 who all had their accommodation in the bow. DELPHINE could reach a speed of 15 knots with her quadruple steam expansion engine designed by Horace Dodge. This powerplant gave approximately 150 revolutions a minute, while the required pressure of 250 p.s.i. was produced by three American Babcock and Wilcox boilers. Even today DELPHINE's engine is unique, as most of the steam engines ever built were of the triple expansion type! Her voyages were mainly in the Great Lakes area but the trips to the Atlantic Ocean would always be very tricky. As a matter of fact, the 258-foot yacht with her 15-foot draught was the largest yacht to pass through the locks on the Welland canal and the Saint Lawrence River, in the 1920's! Although, this palatial yacht was used mainly for cocktail parties, she was also used for watching speedboat races in which Horace Junior Dodge, son of Horace Dodge, was a frequent participant. etc.

private publication, 2003. hardcover, with dustjacket 29x25cm, app. 400 photographs, 328 pages, only 1000 copies, English edition. very fine condition !!

ISBN: 90806159

Boeknummer: 47183 | Prijs: EUR 140.00

**ERIK  
TONEN** BOOKS  
Antiquariaat en Boekhandel

Kloosterstraat 48  
B-2000 Antwerpen  
België

T 0032 0 495 25 35 66

M info@erik-tonen-books.com

f /erik.tonen

VAT no. BE 0502208392

CoC Trade reg. no. 297 460

IBAN BE48 4098 5839 0127

BIC KREDBEBB

<https://erik-tonen-books.com/catalogs/?id=92370&lang=nl&cat=Scheepvaart>

---

## Hull biofouling environmentally worse than ballasting

The entry into force of the Ballast Water Management Convention (BWMC) this September will not prevent the transfer of invasive aquatic species (IAS) unless there is mandatory legislation in place to prevent biofouling on ships' hulls.

At a presentation delivered at the World Ocean Council's Sustainable Ocean Summit last December, IMO's Marine Environmental Division's technical office Dr Theofanis Karyannis revealed that hull biofouling could be more damaging than ballast water transfer.

Endorsing this view, Subsea Industries' chairman, Boud Van Rompay, said: "The transfer of IAS in ballast water has been addressed with the ratification of the BWM Convention, but currently there is no legislation to prevent the transfer of IAS on ships' hulls though fouling, only guidelines."

While there is ongoing evaluation of the Biofouling Guidelines set out in MEPC.1/ Circ.811, there has been little support from IMO member states for a new mandatory instrument to reduce the impact of biofouling. Aside from the guidelines, the issue of biofouling is thought not to be on the agenda of the MEPC or any other IMO committee.



There has been a number of studies comparing the transfer of IAS through ballast with that transferred by hull fouling. Some have concluded that hull fouling is more environmentally damaging than IAS relocated

through ballasting operations.

In his paper 'Building Partnerships to Address the Global Impacts from Aquatic Biofouling', Dr Karyannis revealed a number of areas where hull biofouling was the primary factor for IAS.

In New Zealand, for example, biofouling was found to be responsible for 69% of IAS, as opposed to just 3% from ballast water. In Port Phillip Bay, Australia, 78% of IAS reported was from ships' hulls with 20% from ballast water. In the North Sea the figure was 57% over 38% and in US waters, hull biofouling accounted for 36% of IAS, compared to 20% from ballast water.

"The IAS threat is increasing especially since antifouling systems in use since the ban on tributyltin (TBT) are less effective in eliminating hull fouling," said Van Rompay. "Some

species have developed a resistance to copper biocides and are thriving in ports and harbours where copper and organotin residues are high.”

### **Hull cleaning key**

According to Van Rompay, frequent in-water hull cleaning of a hard, inert coating is the key to preventing IAS translocation, since the removal of micro- and macro-fouling acquired locally poses no risk whatsoever.

However, there is a dichotomy in that the in-water cleaning of biocidal antifouling systems is banned in many ports and harbours around the world, as the chemicals in these coatings pose an environmental hazard of their own. Cleaning macro-fouling from these hulls also damages the coatings.

“The only real answer to preventing the spread of IAS is by ensuring that ships sail with a clean hull from their point of origin. Only a non-toxic hard-type coating and regular in-water cleaning can achieve this. Indeed, many ports and harbours permit the in-water cleaning of this type of coating system. Effective biofouling control is also the most efficient way of reducing fuel consumption and greenhouse gas emissions,” Van Rompay concluded.

---

Inséré 22/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 22/05/18

## **Bio-fouling, ballast water and the barnacle bill**

It was some 45 years ago that marine biologists working in the South of England commented on new species of seaweed which were appearing around the Solent. They were traced back to Japan and “bio-detectives” suggested that they had arrived adhering to the bottoms of the first generation of container ships that were arriving from the Far East into the Hampshire port.

When asked why this problem had suddenly appeared, it was suggested that earlier conventional ships from the East had docked in the filthy waters of ports with enclosed docks, where the disgusting pollution had killed every living thing. By contrast, the waters of the Solent were pristine and afforded a delightful habitat for the new migrants.

But shortly after these observations, people around the world became increasingly conscious of the spread of other more menacing alien species which were being transmitted in the ballast tanks of ships and a mighty long process to mitigate this very real problem was begun. By contrast to the menace of zebra mussels blocking up the Great Lakes and gigantic carp eating everything that lived in US rivers, along with terrifying pathogens being pumped into other people’s clean waters, the problem of Japanese seaweed in the Solent and external hull fouling rather disappeared from the radar. It was water ballast that became the long focus of all attention.

People knew that bio-fouling could be a problem, but it was rather assumed that the fearsome poisons being slapped on the bottoms of ships in drydocks would do for most of these biological intruders. Then, in the fullness of time, the marine biologists came up with a further serious difficulty: the organo-tin antifouling was doing dreadful things to the marine ecosystem and its use must be curtailed. And through the good offices of IMO, so it was, the coating manufacturers emerging triumphantly with less harmful anti-fouling coating.

Meanwhile, while what was to become the IMO Ballast Water Management Convention was enduring its everlasting gestation period and the attention remained concentrated on the

need to produce equipment that could kill everything that lived in ballast water. The IMO also produced their guidelines on the control and management of ships' biofouling, most recently in 2012, but it was non-mandatory and perceived as rather less of a problem. Indeed, if you asked owners' organisations about these guidelines, there were noises of reassurance to the effect that as fouling cost huge amounts of money in lost performance, people running ships made jolly sure that their bottoms were as smooth as possible. Barnacles led to bills.

So people were perhaps unprepared for the furore which arose this year (reported in Seatrade Maritime News in March) when a bulk carrier was forced to abort its cargo operations in New Zealand and leave the country forthwith, because of the excessive fouling found on her hull in a "bio-fouling inspection" of her underwater parts. It transpired that New Zealand, Australia and indeed other countries where they value their pristine waters were translating the IMO guidelines into mandatory requirements. Bio-fouling could not be assumed a matter of self-interest, and something that must henceforth not be ignored. A more proactive approach to the "hygiene" of the underwater hull was needed.

Recognising that this matter is a serious environmental issue that needs to be confronted, the IMO has now announced collaborating with the Global Environment Facility (GEF) and the UN Development Programme to launch a world-wide project to protect marine ecosystems from this particular type of underwater invasion. The IMO Guidelines for the control and management of ships' biofouling will be used as the basis for this co-operative venture which will spread the messages more widely. The IMO GloBallast Partnership, which was credited with driving the BWM Convention, will be used as a model.

We have come a long way since those fronds of Japanese seaweed in the English Channel, but bio-fouling is now a mainstream concern and ship operators have to add this to their growing environmental to-do list.

---

Inséré 23/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 23/05/18

## First LPG-Powered Dual-Fuel Engine Receives- Exmar

Hanjin Heavy Industries has announced that it will construct 2 × VLGCs (Very Large Gas Carriers) in their Philippines Facilities for **EXMAR**, the Belgian integrated gas shipping company. The 80,000 m<sup>3</sup> newbuildings will each be powered by an individual MAN B&W 6G60ME-LGIP Mk9.5 engine. MAN Diesel & Turbo reports that the VLGCs have chosen LPG as a fuel option so they can comply with the new IMO sulphur-emission legislation due to enter force in 2020. Engine delivery to the yard has been scheduled for December 2019. Upon construction, the carriers will be chartered by Statoil. Bjarne Foldager – Vice President Sales & Promotion, Two-Stroke Business at MAN Diesel & Turbo – said: "Interest in using LPG as a fuel, outside of the LPG carrier segment, is growing due to its sulphur-free character, free availability and ease of bunkering. In gas mode, we expect the ME-LGIP engine to operate on just 3% pilot oil and down to 10% load.



Ultimately, we expect the engine to operate without the need for pilot oil.” MAN Diesel & Turbo reports that the ME-LGIP engine has experienced a circa 10% reduction in CO2 and circa 90% reduction in particulate matter when running on LPG, compared with MDO. With this commitment, LPG joins the list of liquid, environmentally-friendly fuels that can power MAN Diesel & Turbo's portfolio of two-stroke, dual-fuel engines, which are available from all licensees. MAN Diesel & Turbo further reports that it expects ME-LGIP installation aboard merchant vessels to be extremely competitive price-wise, compared to other, dual-fuel-burning engine types. Due to ever more stringent emission limits, many LPG carrier operators called for MAN Diesel & Turbo to develop an LPG-fuelled engine that could power LPG carriers in the most viable, convenient and economical way using a fraction of the cargo already onboard. LPG is an eminently environmentally-friendly fuel, in much the same class as liquefied natural gas (LNG), and an LPG-fuelled engine will significantly reduce emissions, enabling vessels to meet the stringent IMO SOx emission regulations due to come into force globally from 2020. LPG's future as a viable fuel for general marine transportation looks promising as it will not require as large an investment in infrastructure – such as bunkering facilities – in contrast to other, gaseous fuels. Accordingly, MAN Diesel & Turbo expects a strong demand for LGIP engines for very large gas carriers (VLGCs) and coastal vessels from their introduction. **Source: MAN Diesel & Turbo**

---

Inséré 24/04/18 DOSSIER Enlevé 24/05/18

## Waterfront Shipping celebrates first birthday

*April 2017 marks one-year since Waterfront Shipping (WFS) welcomed seven of the world's first deepsea vessels capable of running on methanol into its fleet.*

The first three vessels were delivered in April, 2016 and the remaining four later that year. These innovative vessels have achieved accolades from the marine industry for their use of clean-burning methanol as an alternative marine fuel, WFS claimed. Over the past year, the seven 50,000 dwt methanol tankers – powered by 2-stroke dual-fuel engines capable of running on methanol, fuel oil, marine diesel oil or gas oil – have been operating safely and reliably across the globe.





"It has been exciting working with our shipping partners over the last few years to advance this new, clean technology," said Jone Hognestad, former President of Waterfront Shipping, who retired in March, 2017. "Investing in methanol-based marine fuel is an important step in the right direction and reinforces our commitment to sustainable proven technology that provides environmental benefits and meets emission regulations.

"In 2012, we were looking to renew part of our fleet as timecharter vessel contracts naturally expired and to add new vessels to the fleet to meet increased product transportation needs. As an innovative and leading global marine transportation company and a wholly owned subsidiary of Methanex Corporation, the world's largest producer and supplier of methanol, it was only natural that we investigated methanol as a future fuel for our vessels," he explained.

WFS invited three shipping companies - Marinvest/ Skagerack Invest (Marinvest), Mitsui OSK Lines (MOL), and WestfallLarsen Management (WL) to collaborate on the project and in December, 2013 announced plans to commission the dual-fuel vessels.

## **Partnership**

The shipping company partners, engine manufacturer - MAN Diesel and Turbo and the two shipyards building the vessels, South Korea's Hyundai Mipo Dockyard and Japan's Minaminippon, worked closely to bring this innovative project to life. Since then, it has demonstrated and verified the potential to move the shipping industry forward, the company said.

Rolf Westfal-Larsen Jr, CEO WestfallLarsen Management, explained: "As we were evaluating our investment in this technology and having the 'Leikanger' and 'Lindanger' built with an engine that can run on a fuel such as methanol, it was important that we assessed its adaptability and use.

"Now with our vessels in operation and in the waters, we have found methanol to be one of the best alternative fuels, due to its wide availability, the use of existing infrastructure and the simplicity of the engine design and ship technology.

Methanol shares similar characteristics with other marine fuels with respect to storage and handling and can even be bunkered by trucks if required.

"Using methanol as a marine fuel is a feasible and practical solution that supports the shipping industry and regulatory requirements. With the recent announcement by IMO for a global 0.5% sulfur cap for vessels worldwide effective 2020, methanol will soon be one of the very few fuel alternatives to MGO that can be utilised by existing modern vessels after relatively minor and cost effective retrofit modifications compared to, for instance, LNG," he said.

In April 2017, Marininvest celebrated two of its vessels together attaining over 3,000 running hours on clean burning methanol, and estimated that the use of methanol rather than conventional marine fuel had prevented more than 80,000 kg of sulfur oxide emissions. Results like this speak for the environmental benefits of using methanol as an alternative marine fuel by significantly reducing the emissions of sulfur oxides, nitrogen oxides and particulate matter, the company said.

Patrik Mossberg, chairman, Marininvest/ Skagerack Invest, said: "With the growing demand for cleaner marine fuel, methanol is a promising alternative marine fuel and helps the shipping industry meet increasingly strict emissions regulations with relatively minor and cost-effective modifications to existing vessels.

"We are proud to invest and have two of our joint venture vessels, 'Mari Jone' and 'Mari Boyle', built with the first-of-its kind MAN B&W ME-LGI 2-stroke dual-fuel engine. Our overall focus in the development of the dual-fuel system concept has been safety and engine reliability. We have found the technology for handling methanol is well developed and offers a safe dual-fuel solution for lowflashpoint liquid fuels. "Safety measures include all methanol fuel equipment and distribution systems double-walled and ventilated with dry air, ensuring there is no direct contact with methanol and safe for operators and engineers. Any operational switch between methanol and other fuels is seamless and records a slightly better efficiency compared to conventional HFO-burning engines. Our vessels have regularly been running on methanol and we foresee this continuing going forward," he said.

Akio Mitsuta, MOL's senior managing executive officer, said; "Investing in technology that encourages the use of a fuel like methanol that significantly reduces emissions is a step forward for both our company and the shipping industry. This is the reason we were very pleased to partner with Waterfront Shipping and others to have three of our vessels - 'Cajun Sun', 'Taranaki Sun' and 'Manchac Sun' - built with the first of its kind MAN dual-fuel technology."

"Tests in blending water with methanol also show promising results in terms of meeting the IMO's NOx Tier III requirements. Such a new Tier III solution could become a game changer. Further tests are scheduled in the near future to conclude if this could be a new way forward," added René Sejer Laursen, sales & promotion manager, MAN Diesel & Turbo.

---

Inséré 26/04/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 26/05/18

## **Histoire de la ville d'Ostende et du port (VI)**

Les travaux furent donc poursuivis. Le comte de Bucquoi reçut ordre d'achever en toute hâte, la digue sur le havre. On y établit une grande batterie, faite de gabions remplis de pierres et fortement entrelacés les uns aux autres ; mais elle ne put résister au canon de la place qui la détruisit et y mit le feu. Plus tard on voulut, au moyen de sacs pleins de sable, obstruer le havre. Une épreuve avait été faite dans le canal de décharge près du fort Albert, et comme elle y avait réussi, on pensait que le succès ici en était aussi assuré.

On fut bientôt détrompé, car la mer enleva ces sacs, à la confection desquels toute la Flandre avait travaillé, et n'en laissa pas même un seul au fond.

L'archiduc échouait dans toutes ses entreprises contre la place ; chaque jour, pour ainsi dire, il y arrivait du renfort en hommes ou en provisions. La garnison s'accrut même si considérablement, qu'au 21 janvier 1602 elle s'élevait à seize mille hommes.

Le général sir Francis Vire, après avoir tenu religieusement tout ce qu'il avait promis à ses soldats lors du dernier assaut, quitta Ostende le 6 mars suivant, laissant le commandement de la place au colonel Frédéric Van Dorp qui se conforma au plan de défense de son prédécesseur.

L'armée assiégeante était démoralisée. La rigueur de de la saison, des fatigues excessives, l'inondation de la mer qui de temps à autre renversait, détruisait leurs travaux, venaient encore aggraver leur position. Le soldai ne recevait plus de solde. Le mécontentement était général.

L'esprit de révolte s'était emparé de toutes les têtes. Des complots s'ourdissaient. On voulait arrêter les archiducs et les tenir à Nieuport jusqu'à entier payement. Douze des principaux fauteurs furent punis de la strangulation.

Les assiégés avaient à lutter contre d'autres vicissitudes non moins désolantes. Malgré toutes les précautions sanitaires, la peste s'était déclarée dans la place et y faisait chaque jour de nombreuses victimes. Elle était si intense que, s'il faut en croire les relations du temps " *les oiseaux en tomboient atteints au mitan de leur vol.*"

Le nouveau gouverneur, homme actif et prévoyant, visitait deux fois par jour tous les postes, et faisait observer la plus stricte discipline parmi les régiments des diverses nations dont la garnison était composée. Guettant les moments opportuns , souvent il faisait des sorties, tombait à l'improviste sur les troupes espagnoles et les tenait ainsi dans de continuelles inquiétudes. Dans ces sorties, les soldats étaient toujours éclairés par des sauteurs, ainsi appelés pour la facilité qu'ils avaient à traverser les marais, au moyen d'un long bâton dont ils se servaient.

Cependant les États-Généraux avisaient aux moyens de faire lever le siège. Il fut arrêté qu'on réunirait toutes les troupes disponibles et qu'on tenterait une expédition décisive au commencement de l'été.

Informé de ce projet, l'archiduc confia le commandement du siège à Jean Rybas, un des hommes de guerre les plus renommés de son temps, et se rendit à Gand afin d'y prendre des mesures propres à prévenir l'invasion des confédérés.

On craignait à la cour des archiducs que les Anglais, selon leur coutume, protégeraient les rebelles par mer en même temps que par terre, malgré le désir que témoignait leur reine de faire la paix avec le roi d'Espagne et les archiducs. Cette crainte était fondée.

À cette époque, Frédéric Spinola croisait avec ses galères sur l'Océan, et battait la marine des confédérés. Enhardi par ses victoires, il se rend en Espagne, demande, et obtient du roi huit nouvelles galères et une levée de huit mille hommes, que son frère Ambroise Spinola va recruter dans le Milanais, et avec lesquels il arrive en Flandre au secours de l'archiduc.

Frédéric Spinola , de son côté , ramait avec ses galères, d'Espagne pour les Pays-Bas. Le 3 octobre, il arrivait au détroit du Pas-de-Calais. Quelques navires de la marine anglaise se tenaient en observation , au Goodwinsant, sous les ordres de l'amiral Robert Mansel. Dès qu'il eut reconnu la flottille de Spinola, cet amiral dépêcha un de ses navires vers la côte de Flandre pour avertir les bâtiments des confédérés qui y croisaient. Il prévint aussi, par plusieurs coups de sa grosse pièce, un autre navire du roi, mouillé au sud des dunes, et leva l'ancre. Quatre bâtiments des confédérés étant venus, vers le soir, se joindre à lui, il vogua avec eux à la recherche de Spinola La nuit était obscure ; mais la lune se montrait par intervalles à travers les nuages et laissait voir au loin. C'est ainsi que l'on aperçut vers

la France, les galères que l'on poursuivit à coups de canon jusque près de Douvres, où elles échappèrent à la faveur des ténèbres. Un éclairci de lune les fit découvrir de nouveau un instant au Goodwinsant, à proximité de la flottille anglo-batave qui leur envoya encore quelques boulets. On les chassa jusqu'à hauteur de Gravelines. Là survint à propos un navire des confédérés qui en attaqua une et lui tua soixante hommes de son artillerie. Toutefois cette galère se sauva ; mais peu après, abordée violemment par le vice-amiral Cant , dont le bâtiment était armé à l'avant d'un instrument tranchant appelé éperon, elle eut sa grande vergue rompue, l'arrière coupé et le gouvernail enlevé, puis son pont balayé une seconde fois par deux coups de canon chargé à mitraille. Le capitaine Mol étant venu ensuite donner droit au grand mât, la galère coula à fond. Vingt de ses hommes qui se noyaient furent sauvés par le capitaine Janssens d'Enckhuizen. Une autre galère fut attaquée par le capitaine Sahl, qui lui rompit d'abord six avirons avec l'arrière de son navire, abattit ensuite la grande vergue et lui tira quelques coups de canon. Le vice-amiral Cant la prit alors entre le mât et la poupe, rompit sur elle le galion de son propre navire, fendit l'arrière et brisa le gouvernail. Un troisième navire vint donner entre le grand mât et la poupe et cette galère disparut aussi sous l'eau. Spinola perdit ainsi quatre galères. Les autres quatre furent poursuivies si vivement, que deux autres se perdirent sur la côte près de Nieuport et une près de Dunkerque. La huitième, commandée par Spinola lui-même, se sauva à grand 'peine à Calais, où les forçats et les esclaves qui formaient l'équipage furent rendus à la liberté. Le futur grand amiral se rendit de Calais à Bruxelles, accompagné de quelques-uns de ses gentilshommes pour rendre compte de sa défaite, et les matelots, au nombre de cent quatre-vingts, qu'on avait retirés de la mer, furent transportés dans les provinces confédérées comme prisonniers de guerre.

Avec la perte des galères de Spinola s'évanouit l'espoir qu'on avait conservé de couper les vivres à la place d'Ostende.

Au commencement de juin 1602 , le prince Maurice menaçait de se porter dans le Brabant, afin de faire lever le siège d'Ostende. L'archiduc avait pris du camp tout ce qu'il pouvait d'hommes, et les ayant réunis à d'autres troupes formant ensemble une armée de dix-huit mille combattants, il en avait donné le commandement à Ambroise Spinola, qui s'était porté sur Thienen où il observait les confédérés qui s'appêtaient à passer la Meuse.

À cette époque, le mécontentement était à son comble parmi les troupes du pays, à cause du manque de paiement ; le service était refusé. Des mutinés s'emparèrent même de diverses places importantes. Le même désordre existait aussi devant Ostende, particulièrement chez les Italiens et les vieux Espagnols qui s'insurgèrent ouvertement et en présence des chefs.

Rybas, voyant que le mal empirait, demanda des instructions. L'archiduc donna ordre d'être sans pitié. En conséquence, cinquante des principaux fauteurs furent punis de la strangulation, et cent cinquante autres condamnés aux galères.

A la mutinerie étaient venus se joindre des embarras de finance, qui devaient l'augmenter encore. Diverses localités refusaient de payer leur quote part dans le subside mensuel de cent cinquante mille florins que les États avaient accordé ; alléguant que les principales conditions auxquelles ce subside avait été voté étaient que l'archiduc empêcherait la mutinerie dans son armée et les préserverait des contributions forcées, tandis que ces calamités ne faisaient qu'accroître chaque jour. La Flandre, néanmoins, paya régulièrement pendant toute la durée du siège.

Cependant l'arrivée des frères Spinola, qui avaient mis leur immense fortune à la disposition du roi d'Espagne, vint donner aux affaires une tournure plus favorable.

D'un autre côté, l'archiduc ayant fait à la cour de l'Escurial un rapport fidèle des difficultés qu'on rencontrait au siège d'Ostende, et de l'état du pays en général, la cour commençait à envisager les Pays-Bas sous un autre point de vue. L'infante Isabelle, déjà avancée en



âge, n'avait pas encore donné d'enfant et probablement ne devait pas en avoir. Les ministres considéraient désormais ce pays comme annexé à la couronne d'Espagne, à laquelle, à défaut de progéniture de ce mariage, il devait retourner. On mit tout en œuvre pour le conserver, et l'archiduc fut mis à même de lever de nouvelles troupes.

Ambroise Spinola alla recruter une armée de vingt-deux mille hommes en Allemagne et en Italie, tandis que son frère Frédéric reprenait ses courses sur mer, où il promettait de se rendre redoutable, lorsque la mort vint l'enlever à la gloire et à son roi..

C'était le 26 mai 1603. Il sortait de l'Écluse, à l'aube du jour, avec huit galères et quatre frégates bien équipées de forçats, de mariniers et de deux mille cinq cent mousquetaires et arquebusiers à la rencontre d'une escadre des confédérés, composée de trois gros vaisseaux et d'autant de galères qui se montraient à la hauteur du Zwin.

La mer était calme et lui promettait la victoire, attendu qu'à défaut de vent, les vaisseaux qui étaient à voile ne pouvaient manœuvrer. Il s'avançait à toutes rames pour les prendre à l'abordage, lorsqu'une forte brise vint mettre tout l'avantage du côté des confédérés. Spinola ne pouvait reculer ; le combat s'engagea. Plusieurs de ses galères furent coulées, et lui-même ayant été tué par un boulet, le reste de sa flotte rentra à l'Écluse, avec des signes de deuil. Frédéric Spinola venait, à son insu, d'être élevé à la dignité de grand amiral.

Tandis que l'archiduc s'opposait à l'invasion du prince Maurice, sur la Meuse, Rybas reprenait les travaux du siège. Il s'attachait principalement à interdire la communication par mer. Les batteries d'Est ayant été jusqu'à lors peu efficaces, il fit jeter dans le havre un grand nombre de mâts et de poutres attachés les uns aux autres, espérant par ce moyen barrer le passage ; mais cet appareil ayant été dispersé par la violence de la mer, il fit avancer les batteries assez près pour qu'on pût tirer sur les navires à coups de mousquet.

Toutes ces bouches à feu, dirigées sur l'entrée du havre, n'étaient cependant pas un obstacle insurmontable. Il y eut beaucoup d'hommes de tués, les navires essuyèrent de fortes avaries, et de temps en temps quelques-uns étaient coulés ; mais enfin la place recevait des nouvelles troupes et des munitions comme par le passé.

On fit alors l'essai d'un radeau qui se rattachait à la digue. Il portait une forte batterie, tirant à fleur d'eau; mais, comme cet appareil se trouvait à sec, à marée basse, les bastions du Nord le canonnèrent si vivement et si bien, qu'en peu de temps il fut détruit et mis hors d'état de nuire, ainsi que les autres batteries de ce côté. Dans l'impossibilité d'obtenir aucun résultat réel à l'est, Rybas, concentra désormais toute son attention à l'ouest. On continua la plate-forme, déjà commencée en face du Santhil. Cette merveille qui, vue de la ville, ressemblait à une citadelle, avait, du côté opposé, la forme d'une demi-lune, et ou la gravissait par une pente fort douce. Elle avait deux cent cinq emfans de hauteur et dominait la vieille comme la neuve ville. De ses embrasures, on pouvait distinguer les personnes dans les rues.

Après deux mois de labeur incessant, elle fut terminée, garnie des plus grosses pièces, et foudroya jour et nuit de son feu plongeant la ville, dont elle acheva la destruction. Le gouverneur Van Dorp s'efforça de neutraliser, autant que possible, l'effet meurtrier de cette redoutable citadelle, que ses soldats baptisèrent du nom de Grand-Chat, parce qu'ils ne pouvaient mettre le nez au vent, sans être exposés à ses projectiles. On abrita les huttes bâties dans les remparts et on fit masquer avec de la toile à voile, tous les quartiers de la ville, afin de cacher les mouvements de la garnison.

Cependant le comte de Bucquoi approchait du havre d'Est, et commençait de nouveau à en défendre l'entrée. Un troisième havre fut alors creusé entre les bastions le menteur et la Table de Moïse; mais le canon du Grand-Chat, dominant aussi cet endroit, on n'y travaillait qu'au milieu d'une grêle de boulets, ce qui n'empêcha pas de poursuivre.



Vers ce temps, Sa Sainteté le pape avait accordé à l'armée devant Ostende, une indulgence plénière, suppliant le Très-Haut, que pour la plus grande gloire de son nom et de son Église, il voulût faire triompher les catholiques sur les mécréants. On avait fait à cette occasion, au camp espagnol, des pratiques religieuses, dont les assiégés, du haut des remparts, s'étaient moqués par toutes sortes de mauvaises plaisanteries. Les Espagnols, surtout, en ressentaient une vive et sainte indignation.

Rybas pensa que le moment était propice pour attaquer. Il fit assembler tous ses officiers et leur dit :

*"Il y a trop longtemps que nous attendons une occasion décisive de faire triompher la cause de Sa Majesté Catholique. Si la gloire et notre honneur nous sont chers, nous devons nous rendre maîtres de la place, quels que soient les obstacles que nous rencontrons. Tous les moyens d'interdire l'entrée du havre ayant été peu efficaces jusqu'à présent, nous ne devons plus rien espérer de ce côté pour l'avenir.*

*"Nous n'avons non plus rien à attendre des ruses et stratagèmes de guerre, car il semble que l'astuce en person-ne se soit établie dans la place. Il ne nous reste donc qu'un seul moyen, c'est l'assaut. Mais quels obstacles n'avons-nous pas à surmonter pour arriver à notre but et comment l'atteindrons-nous ? Nous devons nous approcher de la place pied par pied, comme nous l'enseigne l'art de la guerre. Les forts auxquels l'assiégé donne le nom de carrés nous seront pour cela de la plus grande utilité ; ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on les a désignés comme très-propres à arriver au rempart. Nous devons commencer par nous en rendre maîtres ou renoncer à continuer le siège. L'archiduc, qui en apprécie l'importance, m'a chargé, comme dernier moyen, d'en prendre possession ; ils doivent nous servir d'autant de places d'armes pour poursuivre nos travaux.*

*"Le colonel Castris, qui, à grand' peine, est parvenu à les reconnaître, m'engage à ne point perdre de temps. Je suis informé que le gouverneur actuel n'y a laissé qu'une faible partie de soldats, parce que, selon sa présomption habituelle, il s'imagine que nous ne bougerons d'ici qu'en nous retirant honteusement.*

*Il faut que demain les rebelles soient plus convaincus de la reddition prochaine de la place, que de notre retraite.* "

La place en ce moment ne s'attendait à rien moins qu'à un assaut, surtout sur les carrés que l'on croyait en trop bon état de défense pour qu'il vint à l'idée des assiégeants de les attaquer.

Vers le soir, à un signal donné de la plate-forme, l'armée espagnole, rangée en colonnes d'attaque, part et se dirige sur les polders et demi-lunes. L'assiégé se porte aussitôt sur tous les points, mais principalement au ravelin du Porc-Épic, qui semblait être le plus menacé et dont l'assaillant venait d'incendier les palissades. En occupant l'assiégé de ce côté, Rybas avait en vue de mieux s'emparer des carrés : ce qui lui réussit à souhait.

Le baron de Balançon avait fait avancer sur le fer-à-cheval, les compagnies de Gendron et de Moto ne et le capitaine Debrand avec les Belges. Dix volontaires, parmi lesquels se trouvait de Bonours, s'étaient traînés ventre à terre pour surprendre les sentinelles placées hors du fort et se rendre maîtres de l'entrée jusqu'à l'arrivée des compagnies qui les suivaient de près; mais le feu des palissades du Porc-Épic, en répandant une vive lumière, les ayant trahis, les sentinelles, au nombre de sept, avaient donné l'alarme et s'étaient retirées; trois s'étaient jetées dans le fossé de la contr' escarpe et étaient parvenues à se sauver, après avoir reçu quelques coups de pique dans les reins. Gendron avait alors rangé ses mousquetaires pour tirer sur ceux qui se présenteraient sur le parapet, tandis que les capitaines Debrand et Motone, avec les leurs, cherchaient à aborder le pied du rempart. Dix piquiers franchissent le fossé et les palissades, montent et parviennent à voir dans le fort ; ils crient d'avancer et demandent des échelles.

Ne trouvant pas de passage pour arriver jusqu'à eux, on tente de passer le canal où plusieurs se noient.

On tire peu de mousquetades ; la pluie mouillait les amorces. Gendron se fait élever au-dessus des palissades où il faillit rester suspendu. On découvre l'ouverture par où l'assiégé mettait les sentinelles dehors ; on s'y porte en force et on arrive au pied du fort que l'on attaque de droite et de gauche ; malheureusement les échelles dont on avait besoin pour escalader, étaient restées à l'autre bord du fossé, et sans elles il fallait perdre tout espoir. Enfin on en reçoit deux pour lesquelles quatre hommes se noient. Gendron monte le premier ; mais arrivé au sommet du rempart, il reçoit deux coups de pique et est renversé comme mort du haut en bas. Les autres s'élèvent en pratiquant des degrés dans la terrasse et en s'accrochant aux fascinages, et parviennent au parapet, où la lutte s'engage et dure plusieurs heures.

Mais un soldat belge ayant eu l'idée de s'écrier : *Courage, messieurs ! voilà les Bourguignons qui entrent !* L'assiégé, effrayé, s'ébranle et liche pied, et Belges et Bourguignons entrent les premiers dans la redoute, passant la garnison, forte de cinq cents hommes au fil de l'épée. Les Belges perdirent les volontaires Hertyes, Bologne, Valbert et Koart.

On assaillit en même temps que le fer-à-cheval, le carré du Sud, qui était comme sur une éminence et fortifié de l'autre côté de son fossé large et profond de fortes palissades. Il était défendu par la compagnie des nouveaux gueux, capitaine Pacot-Leduc, remplacé momentanément par le lieutenant Prichet et son enseigne, tous deux Belges.

Celui qui commandait l'expédition contre ce carré, était le frère du colonel Catris, ce chef belge que nous avons vu s'élever contre la morgue, l'apathie et l'ignorance des officiers espagnols, et qui plus tard reçut la mort d'un boulet. Un officier, qui avait reconnu les lieux, avait conduit par des chemins difficiles, les assaillants qui étaient parvenus à la porte du fort placée du côté de la ville et qu'ils n'avaient franchie qu'après avoir perdu nombre de braves, entre autres Blaigneau, Corras et Louville, gentilshommes belges.

Le carré du polder n'avait opposé qu'une faible résistance, et les deux cents hommes qui le défendaient avaient été écharpés sans miséricorde.

Tandis que les assiégeants prenaient possession des carrés, le gouverneur Van Dorp défendait vaillamment le Porc-Épic qu'il croyait seul menacé. Il apprend sans pouvoir y croire, que l'assiégeant occupe les polders. Convaincu enfin, il veut les reprendre. Vains efforts ! Il y sacrifie inutilement plus de cent cinquante hommes.

Désespéré, il fait une dernière tentative sur le fer-à-cheval ; deux compagnies du régiment du seigneur de Béthune, se précipitent à travers la mousqueterie sur le pont qui conduit à ce fort. Les uns trouvent les échelles, au moyen desquelles les assiégeants l'avaient escaladé, et se mettent en devoir de s'en servir à leur tour ; les autres cherchent à pénétrer par son entrée. Les assiégeants, ou plutôt les assiégés du fort, se croient alors perdus, tant à raison de leur petit nombre, que par ce que leurs piques sont ou sans fer ou tronçonnées. Les mousquetaires n'avaient plus de balles et disaient ne pas connaître l'usage de celles moulées à la hollandaise qu'ils avaient trouvées dans le magasin. Des maillets à longs manches et des marteaux ferrés qui leur tombent sous la main contribuent à leur faire repousser les agresseurs.

La garnison de ce fort fut augmentée dans la nuit même de deux cents hommes, des régiments des barons de Tilly et de Balançon. On coupa le pont, afin de se mettre à l'abri d'un coup de main, et l'ouverture que le fort présentait aux remparts de la place fut solidement barricadée ; puis on jeta dans les passages marécageux une infinité de claies, eu fascines, afin de rendre la communication entre les carrés et le camp facile.

Les assiégeants se réjouirent beaucoup de la prise des carrés et résolurent de les défendre jusqu'à la dernière extrémité.

Catris, s'adressant à ses Belges, disait : *"Votre bravoure vient de rendre au prince un service important; elle recevra bientôt sa récompense. Je suis fier de me trouver dans ce fort avec d'aussi intrépides soldats. Avec vous, mes amis, je défie toutes les forces de l'ennemi de nous en déloger. Ce fort doit nous mener à l'occupation entière de la place ; il y va de notre honneur, de notre gloire de nous y maintenir. Quelle honte que de devoir reculer!!! Mais votre vaillance ne permet même pas de supposer un semblable revers. Conservons nos avantages : il n'y a que ceux qui sont las de vivre qui pourraient vouloir nous les disputer."*

La garnison ayant fait inutilement, le lendemain, une seconde sortie sur le fer-à-cheval, il fut arrêté qu'on n'entreprendrait plus rien sur les carrés, jusqu'à ce qu'on eût reçu de nouvelles troupes. En attendant, on mit tout en œuvre pour empêcher les progrès des assiégeants de ce côté.

Les États-Généraux, en apprenant cette défaite, invitèrent officiers et soldats à défendre la place pied à pied, surtout vers les polders, où elle était devenue très vulnérable. Ils promirent de ne rien laisser manquer et de chercher à faire lever le siège au plus tôt.

En effet, de nouvelles troupes, du canon, des munitions de bouche et de guerre, ne tardèrent pas à arriver, et permirent de renforcer la défense sur tous les points.

Cependant les batteries du comte de Bucquoi faisaient essayer aux navires de fortes avaries quand elles ne les coulaient pas. On arrêta de faire une sortie de ce côté. Le 5 juin 1603, dans la nuit, on jeta sur le havre un pont de bateaux, sur lequel des troupes passèrent en grand silence. L'avant-garde se porta sur une des batteries dont elle s'empara. Mais l'arrière-garde ayant changé de mouvement, au moment convenu, sans s'enquérir de la position des autres, se jeta sur la batterie en possession de laquelle s'était mise l'avant-garde. Pensant toutes deux avoir à faire à l'ennemi, elles s'entre-tuèrent pendant plus d'une demi-heure sans se reconnaître, et une division de cavalerie espagnole, accourue bride abattue, augmenta encore la confusion. Cette déplorable méprise ne finit qu'à l'arrivée du comte de Bucquoi qui repoussa les assiégés. Le jour qui vint à paraître montra cette scène de carnage, jonchée de cadavres.

Van Dorp alors tourna de nouveau son attention vers les carrés. Il fit tirer à boulets rouges sur le fer-à-cheval, que l'assiégeant exhaussait, pour y placer du canon, et y mit le feu, mais sans le détruire entièrement. Il répéta à diverses reprises et pendant plusieurs jours de suite cette tentative sans obtenir de résultat réel. Ces carrés furent même mis en état de nuire plus qu'auparavant. On établit des digues en fascines qui les liaient l'un à l'autre et qui leur permettaient de se prêter un mutuel appui en cas d'attaque. Cette position était devenue extrêmement inquiétante pour la place.

À cette époque, la peste, la dysenterie et autres maladies contagieuses faisaient au camp et dans la place d'innombrables victimes. Elles étaient si intenses que les médicaments ordinaires ne suffisaient plus, et que chaque jour on voyait des hommes occupés au travail tomber privés de vie. Un médecin, nommé Alexandre Courtemaus, d'Anvers, acquit, par ses cures, beaucoup de renommée dans le siège.

Le général Van Dorp fut rappelé en Hollande au mois de juillet. Avant son départ, il voulut, par une cérémonie religieuse, à la manière des calvinistes, rendre grâce à Dieu, de ce que jusqu'à ce jour il avait protégé Ostende contre les armes espagnoles.

Rybas saisit cette occasion pour se jeter sur la demi-lune du sud. L'attaque et le feu des batteries commencèrent au moment même où la cloche de la place appelait les frères à la prière. On cria à la trahison, chacun courut aux armes. Les assiégeants ne se retirèrent qu'après avoir tué et perdu beaucoup d'hommes.

Charles Vandernoot accepta pour la deuxième fois la défense d'Ostende. À peine entré en fonctions, le gouverneur déploie une activité inconcevable, qui influe favorablement sur toute la garnison. Ses premières entreprises justifient pleinement la confiance que les

États-Généraux avaient mise dans ses capacités. La plate-forme ayant depuis peu encore été exhaussée de huit pieds, on ne pouvait plus circuler dans la ville sans s'exposer aux boulets et à la mitraille qu'elle lançait continuellement. Vandernoot conçut l'idée de détruire cette effroyable redoute ; il accueillit un artificier renommé, Philippe Rottegatter, qui se faisait fort de l'incendier. Les remparts, depuis la porte d'Ouest jusqu'au Santhil, ainsi que la contrescarpe, furent préalablement disposés de manière à mettre à couvert beaucoup de mousquetaires, et on augmenta encore le nombre des canons.

On était au 31 juillet 1605, le soleil était comme brûlant, depuis plus de douze jours. L'artificier trouva le temps favorable pour l'exécution de son projet. Vers les neuf heures, il charge donc les canons des remparts, de certains boulets de son invention, ayant la forme d'un melon, et au bout duquel était un crochet, afin qu'il pût mieux s'engager dans les fascines, dont la plate-forme était faite, et qu'on ne pût l'en retirer facilement.

En effet, le résultat répondit à l'attente de l'inventeur ; car à peine avait-on tiré quelques-uns de ces boulets dans les fascines séchées de cette forteresse, que l'on en vit s'élever une fumée rousse et puante, qui bientôt devint une flamme bleue, ressemblant à celle d'un four.

Le colonel don Alvaro Suarez alla en personne pour reconnaître ce feu, puis commanda à ceux de sa nation de l'éteindre. Beaucoup se présentèrent, mais on ne trouva aucune échelle assez longue pour parvenir jusque-là.

Tandis que les principaux chefs se consultaient sur les moyens de se rendre maître du feu qui augmentait à mesure qu'on envoyait des boulets, un soldat espagnol, nommé Casanuova, dit à son camarade : "*Comment ! les Belges et les Bourguignons ont préservé leurs forts de l'incendie, et les Espagnols verraient les bras croisés leur plate-forme se consumer ? Quant à moi, fût-ce le feu de l'enfer, je ne souffrirai point que l'on attribue cette honte à ma nation.*" Ayant dit, il monta avec une incroyable célérité le long des fascines jusqu'où un de ces boulets était suspendu, et l'en retira à l'aide d'un crochet dont il s'était muni. Il fut imité aussitôt par beaucoup d'autres qui s'élevèrent comme des chats, malgré la canonnade et la mousquetade des remparts et de la contrescarpe qui les faisaient tomber l'un après l'autre, morts ou blessés. On attacha au haut de la plate-forme nombre de câbles qui descendaient jusqu'au bas, afin que ceux qui voulaient aller retirer les boulets incendiaires pussent monter et descendre par ce moyen. L'empressement fut si grand, qu'il semblait que l'homme eût perdu le sentiment de la conservation. Les volontaires surtout se montraient si jaloux d'être les premiers employés à cette périlleuse ascension, qu'il fallait limiter leur nombre pour chaque compagnie. On les voyait s'exposer avec une sorte d'ivresse à une mort presque inévitable. En effet, peut-on se représenter, sans effroi, la prodigieuse élévation de cette forteresse, et ces hommes grim pant en foule à la gueule de plusieurs batteries et de deux mille mousquets, vomissant sans relâche, boulets, balles et mitraille, et allant jusqu'au sommet en retirer patiemment les projectiles incendiaires qui se succédaient sans interruption.

On en voyait, qui déjà grièvement blessés, avant d'atteindre le but, s'obstinaient à s'exhausser jusqu'à ce qu'ils fussent épuisés de fatigue, ou qu'un nouveau coup les forçât à licher prise. Si le câble venait à être coupé par les balles, la mort de ceux qui y étaient suspendus était certaine. Les uns étaient tués en montant, ou en décrochant le boulet, ou en descendant ; d'autres, éblouis par l'excessive hauteur où ils se trouvaient, se laissaient aller, et se tuaient sur les pointes des fascines qu'ils rencontraient en tombant. On en voyait qui tombaient par pièces, démembrés par le canon.

Ici encore et pendant toute la durée du siège, dans la défense comme dans l'attaque, l'insouciance de la vie était si grande, qu'on eût dit, pour nous servir d'une expression du temps, que chaque homme eût encore une autre vie dans son coffre.

La plate-forme fut sauvée pour ce jour ; mais au 21 août suivant, l'artificier, dans une seconde épreuve, parvint à l'incendier, malgré les efforts, le courage fabuleux des assiégeants. Cette grande masse de bois et de terre, dont l'élévation dépassait de beaucoup les plus hauts bâtiments d'Ostende, et qui offrait l'aspect d'une montagne, était toute en feu vers les sept heures du soir. Ceux qui virent cette immense fournaise purent se flatter, disent les auteurs du temps, d'avoir vu l'Etna en éruption sans sortir de Flandre. Rybas , voyant qu'il était impossible de se rendre maître du feu, fit en toute suite retirer l'artillerie; des mesures de précaution furent prises sur tous les points , afin de prévenir d'autres malheurs. L'incendie dura douze jours. Le treizième le vent changea ; il tomba de la pluie et de la grêle, et le feu s'éteignit.

Cependant le ciel semblait se déclarer pour les Espagnols ; car bien que les fascines eussent été consumées, la plate-forme resta debout, comme auparavant. Chacun crut y voir un miracle. On avait pensé qu'une tour de sable si élevée et sans appui devait s'affaisser aussitôt qu'elle serait réduite en cendre. Ce fut la forte couche de terre superposée à chaque couche de fascines dont cette forteresse était faite, qui fut cause qu'elle ne s'écroula point. Après avoir bien examiné, on reconnut qu'au moyen de quelques réparations elle pouvait encore porter du canon. Rybas surtout en éprouva une grande joie, lui qui avait sacrifié tant d'argent et tant d'hommes pour l'établir.

Elle fut promptement remise en état de service, tandis que les confédérés publiaient partout, comme un triomphe, avoir anéanti en un seul jour ce qui avait coûté aux Espagnols les revenus d'une année des Indes occidentales, et plus de quatorze mois de travail.

Si le Grand-Chat, quoiqu'il fût réduit en cendres, se tenait encore sur ses griffes, et vomissait comme avant, force projectiles dans la place, il fallait encore moins espérer des boulets que du feu. Ou le laissa donc miauler et on se reporta vers les batteries du havre, qui de nouveau coulaient presque chaque jour quelque navire. On les canonna sans interruption avec vingt-sept pièces du plus gros calibre, dont plusieurs chargées à boulets incendiaires, après avoir préalablement placé des mousquetaires dans la contrescarpe, afin d'empêcher qu'on éteignît le feu. Le feu se déclara aussitôt malgré les efforts du comte de Bucquoi, et la digue fut entièrement consumée et détruite ; il entra dans sa composition plus de bois et de fascines et moins de terre, comparativement parlant, que dans la plate-forme. Plus de quatre cents hommes y perdirent la vie.

La place était maintenant d'autant plus inexpugnable, que l'entrée par mer était libre. Les confédérés en profitèrent pour jeter de nouvelles troupes et force provisions. Les batteries d'orient étant détruites, les marins craignaient peu quelques boulets isolés qu'on leur envoyait : L'habitude de braver plus de vingt bouches à feu et quelques centaines de mousquets, leur faisait tellement prendre en pitié les dangers moins imminents, qu'ils entraient désormais aussi joyeusement que s'ils eussent couru à une partie de plaisir. Bientôt six mille Belges ou nouveaux gueux, Anglais et Frisons, vinrent renouveler la garnison.

Pendant que les Espagnols songeaient à de nouveaux expédients pour se rendre maîtres du havre, le célèbre Targone, ingénieur romain, arriva d'Italie, attiré par la réputation du siège. Il soumit à l'archiduc plusieurs projets pour forcer Ostende à capituler. L'archiduc l'envoya au camp ; Targone examina les ouvrages extérieurs de la place, et après avoir délibéré avec les principaux chefs, fit construire à Bruges une sorte de fort en bois. Ce fort, qui se montait et se démontait, portait six pièces de canon sur affûts plats sans roues, ayant pour base de grosses poutres, le tout adapté sur trois bateaux sans mâts, joints ensemble. Targone voulait ancrer cette citadelle flottante, à l'embouchure du havre, et par ce moyen en défendre l'entrée.

Mais ce fort ne pouvait seul faire atteindre le but qu'on se proposait ; il fallait, pour plus de chances de succès, qu'il fût protégé par les batteries d'Est, qui étaient encore à rétablir.



Targone rassembla donc sur la grève, en forme de radeau, les matériaux dispersés de la digue ; fit attacher au milieu et aux côtés un certain nombre de tonneaux qui, à marée haute, le mirent à flot, et permirent qu'on en allongeât un reste de la grande digue qui avait échappé à l'incendie. Mais le feu de la place sur cette flotte, lorsqu'à marée basse elle reposait sur le sable, et la violence de la mer la rendirent en peu de jours hors d'état d'être utilisée.

Le siège en était là, lorsque l'archiduc crut devoir remplacer Rybas par Ambroise Spinola, revenu récemment d'Italie avec de nouvelles troupes. Les éminentes qualités de ce seigneur, ses richesses, ses connaissances dans l'art de la guerre (qu'il avait étudié dans les livres), étaient autant d'heureux présages de succès. Pour le consoler de la perte de son frère Frédéric, le roi lui avait offert la charge de grand amiral, et il l'avait refusée, alléguant qu'il ne possédait pas les capacités nécessaires. Cette modestie ajoutait encore à la confiance générale qu'il inspirait. Avant de se rendre à l'invitation de l'archiduc, Spinola vint au camp, afin de juger de l'état du siège. Ayant examiné les travaux, consulté les chefs, il alla annoncer à l'archiduc qu'il acceptait le commandement, et qu'en outre il se chargeait de l'achat et du paiement de tout ce qui était nécessaire, moyennant remboursement. En conséquence, il arriva au camp le 8 octobre 1603, établit son quartier général au fort Albert où il accueillit avec la plus grande affabilité tous les chefs de l'armée, les invitant à l'aider de leurs conseils.

Ses premiers soins furent de se procurer en abondance, fascines, saucisses, gabions et autres matériaux pour continuer les travaux. Le terrain à l'ouest, par où il voulait attaquer, était très sablonneux, entre coupé partout de fossés, outre les canaux qui communiquaient avec la mer.

À défaut de terre, on employa des fascinages. On travailla à rétablir la digue d'Est, mais l'entier achèvement devait coûter trop de temps : c'est ce qui engagea Spinola à mettre tout son espoir dans l'assaut. Les approches furent donc reprises et poursuivies avec ardeur à l'ouest. Les Espagnols étaient près de la mer, venaient ensuite les Italiens, les Bourguignons et les Belges. On serrait la place du sud-est à l'ouest. Les Bourguignons et les Belges passèrent les premiers le canal, mais ne purent conserver le terrain. On jeta des fascines en profusion, on établit des dames à l'infini et on avança soit par galeries souterraines, soit autrement.

Il y eut constamment plus de deux mille travailleurs qui gagnaient au moins cinq florins, et dont quelques-uns se firent compter jusqu'à vingt et même trente florins par jour, suivant les lieux et le péril. Malgré les précautions qu'ils prenaient de s'abriter derrière des gabions ou des bottes de fascines liées ensemble, les boulets, la mitraille et les matières inflammables que les assiégés faisaient continuellement pleuvoir dans leurs travaux, les décimaient horriblement.

On établit des contre-batteries pour désaffûter le canon du rempart. Bientôt toutes les batteries des deux camps, composées d'à peu près deux cents grosses pièces, tonnèrent épouvantablement. La place eut neuf pièces de gâtées en sept heures de temps. Son canon céda à celui des assiégeants ; les approches furent continuées avec la plus grande célérité. L'ingénieur Targone crut avoir trouvé enfin un moyen infaillible de prendre la place. Il avait fait construire un immense chariot à quatre roues sur lequel étaient plantés verticalement trois mâts très-élevés qui servaient à baisser ou à lever un pont fait en cordages et adapté au chariot, que l'assiégé appelait par dérision le Chariot d'enfer. Le pont devait tomber sur les fortifications et faciliter ainsi l'assaut ; mais ce système était si vicieux, qu'il fut impossible d'en tirer aucun parti. Nonobstant, les assiégés avaient pris la précaution de planter de longs mâts aux contrescarpes pour empêcher le pont de s'abaisser.

Vers ce temps (décembre 1603), le colonel de Ghistelles vint remplacer Charles Vandernool, rappelé en Hollande.

De Ghistelles était un de ces hommes de cette époque qui avaient acquis le plus d'expérience pratique dans l'art de la guerre ; il était très-courageux de sa personne , bravant la mort comme un simple soldat. Il aimait la liberté avec fanatisme et haïssait les Espagnols de tout son amour pour la liberté.

Dès son arrivée, il fit renforcer toutes les batteries, mettre tous les points attaquables en bon état de défense et réparer les dégâts occasionnés par la mer aux fortifications.

Entre-temps, les États des provinces confédérées, après s'être assemblés maintes fois, avaient résolu qu'on n'abandonnerait Ostende qu'à la dernière extrémité.

La place reçut encore des troupes fraîches et des munitions en abondance en janvier 1604. À cette époque, la peste et les hasards de la guerre y faisaient tant de victimes, qu'on était obligé d'enterrer les morts au dehors des fortifications. Il arriva, à cette occasion, un incident qui mérite d'être rapporté. Il y avait à petite distance de la demi-lune dite espagnole (elle appartenait à la place, voir le plan), un mont de sable où l'on enterrait e plus de morts. Cet endroit était occupé chaque nuit par une trentaine d'Espagnols qui s'y tenaient en embuscade afin de prévenir une sortie à l'improviste sur leurs travaux d'est. Un jour, les officiers qui avaient le commandement de la demi-lune espagnole firent remplir un grand cercueil de vieux mousquets, ferraille, tronçons d'armes mêlés à de la poudre, le tout hermétiquement fermé. On porta cette bière, de jour, au cimetière improvisé, avec tous les honneurs militaires. N'ayant eu aucun soupçon, les Espagnols vinrent la nuit suivante, comme de coutume, s'y établir ; mais ceux de la demi-lune, les ayant guettés, mirent le feu à une tramée de poudre qu'ils avaient faite, en se retirant, depuis le cercueil jusqu'à leur fort, et le cercueil sauta avec une détonation effroyable. Cette espièglerie coûta la vie à vingt-deux hommes et en blessa grièvement plus de trente. Ceux qui échappèrent à la mort avouèrent qu'ils avaient cru que c'était l'enfer qui s'ouvrait sous eux pour les engloutir.

Cependant les affaires d'Ostende devinrent très-embarrassantes : la ville était entourée d'une armée formidable qui l'inquiétait sans cesse sur tous les points, et la mer faisait des brèches presque irréparables aux fortifications. La garnison commença à désespérer de pouvoir défendre la place plus longtemps. Le camp espagnol venait encore d'être renforcé de quatre mille hommes et on apprenait qu'un nouveau recrutement se faisait en Suisse.

## **A SUIVRE**

---

Inséré 26/04/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 26/05/18

## **DE RED STAR**

LINEKINT, ANDRE / Vervoort, Robert



Beide auteurs van dit boek zijn geboren Antwerpenaren en zij zouden het spijtig vinden moest het bestaan van de legendarische Red Star Line uit de herinnering van hun stadsgenoten verdwijnen. Het is niet denkbeeldig dat de naam van de Red Star Line en van haar stichters in de vergeethoek geraakt. Dat zou werkelijk jammer zijn ! Dit werk is een poging om daaraan te verhelpen! De Rijnkaai, de Red-Star-Line boten en de landverhuizers zouden daarbij niet mogen vergeten worden. De honderdduizenden sjofele en armtierige emigranten, die hier in de loop de jaren gepasseerd zijn, zullen in de 'Red Star' wellicht een ster van hoop gezien hebben voor een betere toekomst in de Nieuwe Wereld!

Antwerpen, Vries Brouwers, 1990,. Gebrocheerd, originele uitgave met ill, op de omslag, 136pp, met enkele afbeeldingen (z/w), nieuw staat !!! ISBN: 9789061747222

Boeknummer: 14230 | Prijs: EUR 15.00

---

Inséré 28/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 28/05/18

## Ballast Water Treatment Systems at a glance

With the ratification of the Ballast Water Management Convention, shipowners are pressed to decide which treatment systems to choose. For manufacturers keen to be selected, attaining type approval by the U.S. Coast Guard can be a deciding factor. DNV GL provides comprehensive support. After many years of discussions, the date is set. The IMO's Ballast Water Management Convention will enter into force on 8 September 2017. For operators with vessels that discharge ballast water in international waters, this means that they must have a treatment system installed on their vessels within five years. The specific deadline depends on the next renewal survey of a vessel's International Oil Pollution Prevention (IOPP) certificate.

For many operators trying to decide which type of system to install, one of the most important questions is: Does the system meet the U.S. Coast Guard (USCG) requirements? In late 2016, the manufacturers Alfa Laval, Optimarin and OceanSaver became the first to be awarded U.S. Coast Guard type approval certificates for their ballast water treatment systems. "We are proud to have worked with all three of these successful applicants from the very beginning," says Martin Olofsson, Senior Principal Engineer, Environmental Protection DNV GL – Maritime Approval of Ship Systems and Components. In the first quarter of 2017, DNV GL submitted two further applications to the U.S. Coast Guard, for manufacturers Sunrui and Ecochlor. "Currently, we have also completed land-based testing cycles for four further manufacturers. Successfully passing land-based testing is a good indication that the systems could also meet the U.S. Coast Guard's requirements, once they have undergone shipboard testing," says Olofsson. "Land-based testing really challenges the efficacy of these systems. In 15 test cycles, they expose the systems to 1,000 times more large organisms and ten times more medium-sized organisms than shipboard testing." If all goes to plan, another four systems could be approved in the first half of 2018. The USCG officially appointed DNV GL as an Independent Laboratory (IL) to perform type approval testing of ballast water treatment systems (BWTS) in 2013. "DNV

GL and its associated sub-laboratories DHI Denmark, NIVA (Norway), Golden Bear Facility (USA) and DHI Singapore have been deep into the details of USCG testing for three years and have gained substantial experience in what is practical and possible to achieve in compliance with the regulation," says Olofsson.

There are now five "Independent Laboratory" accreditations for BWTS. Out of 45 BWTS manufacturers who have signed a letter of intent for having their systems approved by the USCG, DNV GL is currently handling 25, making it the largest independent provider of laboratory services by far. The choice of the best-suited treatment system for a particular vessel depends on a number of factors: What ship type is it? Does the vessel operate in fresh or brackish water? Does it primarily sail in cold or temperate waters? Will the system have to work in high-turbidity conditions, meaning water that contains a lot of clay, algae or silt? All these questions are very important for making the right choice. The five treatment systems which already hold or are soon expected to hold a USCG type approval certificate include UV systems, electrolytic systems and chemical injection systems. Read on to see how these types of systems work, which operational profiles they can handle and their advantages and drawbacks.

**Source: DNV GL**

---

Inséré 29/04/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 29/05/18

## **MEPC 72: Several of issues relating to bunker fuel on the agenda**

Should we ban the carriage of fuel oil exceeding 0.50% sulphur on ships without scrubbers? Should we ban both the use and carriage of heavy fuel oil in Arctic waters? And how soon should we phase out the use of fossil fuels by ships altogether? These are some of the fuel-related questions up for discussion as the Marine Environment Protection Committee meets for its 72nd session at International Maritime Organization (IMO) headquarters from April 9 to 13.

### **Carriage ban to support 2020 sulphur limit implementation**

As previously reported by IBIA, it looks very likely that MEPC 72 will agree to amending MARPOL Annex VI to make it an offence carry bunkers above 0.50% sulphur in bunker tanks on ships unless they are equipped with approved abatement technology such as scrubbers. The ban does not apply to bunkers carried as cargo. However, due to concerns that the proposed regulatory text does not make this crystal clear, IBIA is co-sponsoring a submission with IPIECA to MEPC 72 asking for a small modification to this text to make sure it doesn't unintentionally prevent bunker barges from carrying fuel oil exceeding 0.50% sulphur for delivery to ships with scrubbers.

Other elements relating to effective implementation of the 2020 sulphur limit are being developed by the IMO's Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR). To speed up the process, MEPC 72 will be asked to approve receiving draft guidelines on ship implementation planning for 2020 directly from the intersessional PPR working group meeting on July 9- 13 to MEPC 73 in October.

### **Fuel quality**

IBIA has submitted two documents, MEPC 72/5/6 and MEPC 72/INF.13 containing our “Best practice guidance for suppliers for assuring the quality of bunkers delivered to ships”. These submissions respond to a call from previous MEPC sessions for industry to put forward best practices for suppliers.

MEPC 72 will also consider draft best practice guidance for fuel oil purchasers/users, which IBIA has contributed to. The best practices are intended to assist in assuring the quality of fuel oil delivered to, and used onboard ships, with respect to both compliance with the MARPOL requirements and the safe and efficient operation of the ship.

### **HFO ban in the Arctic?**

A group of countries have proposed to ban the use and carriage of HFO as fuel in the Arctic, (but not as cargo). This is a step further than what has been agreed at previous meetings, leading to a specific agenda item on “Development of measures to reduce risks of use and carriage of heavy fuel oil as fuel by ships in Arctic waters”. The proposal for a ban will be fiercely resisted by some who are ready to identify measures to reduce risk, but not a ban.

### **Reduction of greenhouse gas emissions from ships**

The heat is on for MEPC 72 to adopt an initial IMO strategy on the reduction of GHG emissions from ships. The world is watching and IMO will come under heavy criticism if it fails to produce an ambitious initial strategy. MEPC 72 was preceded by an intersessional working group (WG) to develop a draft text for MEPC 72 to finalise in a WG and finally for the Committee to adopt at this session. Based on the text that came out of the intersessional, it looks like that discussion will be challenging as consensus has once again proven elusive. IMO member states are struggling to agree on the “levels of ambition” for how soon GHG from international shipping needs to peak, and by how much they should then be reduced by 2050 compared to 2008 levels. There was also difficulty agreeing on how to draft the “guiding principles” for the strategy, regarding different responsibilities between developed and developing countries, while also requiring full compliance with regulations by all ships irrespective of flag.

### **Energy efficiency & fuel oil consumption data collection**

Energy-efficiency design standards for new ships and associated operational energy-efficiency measures for existing ships became mandatory in 2013 under a new Chapter 4 of MARPOL Annex VI. Draft amendments regarding Energy Efficiency Design Index (EEDI) requirements for ro-ro cargo and ro-ro passenger ships are up for adoption, and MEPC 72 will also receive a report on progress by the correspondence group on review of the EEDI beyond phase 2.

MARPOL amendments to make mandatory the data collection system for fuel oil consumption of ships entered into force on 1 March 2018, requiring data collection to start from calendar year 2019. MEPC 72 will be updated on the status of the development of the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database which was launched in March 2018, and relevant matters concerning implementation of the requirement will be considered.

### **Other issues**

As seen above, MEPC 72 has plenty of important issues to deal with on fuel. Another key issue for the meeting is implementation of the International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM Convention), which entered into force in September 2017. MEPC 72 is expected to adopt amendments to the BWM Convention approved at MEPC 71 relating to the implementation of the treaty, in



essence allowing the industry time to phase in the key requirements of the regulation. There is no doubt the MEPC will be hard at work on getting through a packed agenda.

**Source: IBIA**

---

Inséré 30/04/18 DOSSIER Enlevé 30/05/18

## **Vessel STS (Ship to Ship) clearance – A need for standardisation**

Each tanker owner has to assess the suitability or compatibility of nominated vessels for loading or discharge via ship-to-ship transfer, which is an industry practice.

In this article, DYNAMARINE comments on the proposed documents required for such assessments by tanker owners who should ensure safety and compatibility of the operation, according to latest OCIMF STS guidelines.[1] The assessment of suitability or compatibility are procedures, initiated by charterers, who expect to receive the consent of the owner and the Master with respect to the nominated vessel and not with respect to the operation itself, since it is a contractual commitment as part of the charterparty STS or other relevant rider clauses.

An assessment of a vessel(s) compliance for an STS operation takes in the vessel's suitability (safety related) and the assessment on vessel compatibility (equipment related). These two assessment concepts are different and may take place either simultaneously or instead the suitability part may precede the compatibility assessment.

In some cases, the timecharterer may request that the owner revert on the consent on nominated vessel suitability. This action takes place for two reasons.

The first goal for the charterer is to exercise due diligence with respect to participating vessel(s) compliance, while the second goal is to provisionally receive Master's/owner's confirmation (with or without subjects) on nominated vessel(s) suitability assessment, as far as safety is concerned always on the basis of acknowledged industry standards.

If any subjects are raised by the owners, these should be associated with safety issues and not related to the scope of transferring cargo via STS operations.

Compatibility assessment is related to the proper rigging of mooring, primary and secondary fendering. With some vessels, special arrangements of the hull geometry are also examined.

Such assessment usually takes place by the service provider involved, as part of its duties within the Joint Plan of Operations. Since each Master is aware of his/her own vessel characteristics, it is prudent for the Master and owner to provide confirmation on vessel compatibility.

According to the latest OCIMF STS guidelines the Master has the overall responsibility of the STS operation, as outlined at sections 1.5.1 and 3.1, which state: 1.5.1) The Master of each vessel shall always remain in command of his vessel, crew and cargo, and shall under no circumstances permit safety to be jeopardised by the actions of others.

3.1) For all ship to ship (STS) transfer operations, each Master remains at all times responsible for the safety of his/her own ship (crew, cargo and equipment) and should not permit safety to be compromised by the actions of others. Each Master should ensure that

the procedures recommended by this guide are followed and, in addition, that internationally accepted safety standards are maintained.

In some time or spot charters, the STS clause mentions that the operation is subject to prior approval from the Master and owner as shown below: "...If charterers require a ship-to-ship transfer operation or lightening by lightening barges to be performed then all tankers and/or lightening barges to be used in the transshipment/lightening shall be subject to prior approval of owners, which is not to be unreasonably withheld, and all relevant certificates must be valid...."

Owners approval does not constitute an approval to the STS operation. This is thoroughly explained and justified at the FALCONERA VS ARCADIA ENERGY court award[2] where the Judge Mr Justice Eder points out the following: "Thus, under the charter, the owners are not entitled to approve (or to refuse) the proposed STS transfer: their right of approval is limited to a right to review the details of the nominated vessel and to decide whether or not she is suitable for STS operations. In my judgment, this makes commercial sense. Once the nominated vessel is approved as suitable, all STS transfers require proper detailed planning."

Since the Master is responsible for the safety of the operation, according to latest OCIMF guidelines, his/her final assessment on suitability is a prerequisite prior to conducting the operation. If the Master considers that the nominated vessel(s) is not considered as suitable, then such concerns should not be unreasonable and should always be related to safety issues.

Some cargo owners/charterers undertake the vessel suitability assessment, when considering vessels on subjects for STS, prior to nominating such vessels to timecharter owners, according to their internal policies and procedures. In this case, suitability of vessel(s) has been satisfied for the cargo owners/ charterers, while Masters are entitled to assess the compatibility.

## **Documents**

Vessel suitability or compatibility assessment is based on an examination of a vessel's characteristics and status, such as seaworthiness, statutory compliance, classification, mooring apparatus, vessel dimensions and displacement, cargo quantity and type.

Such an assessment takes place by presenting documents containing such information. Each technical operator interprets the required documents on the basis of his/her understanding and sometimes this exercise creates confusion for charterers by an unreasonable burden on document management.

There is a need to unify the assessment process, either for vessel suitability or compatibility, in order to standardise the process and support it by the exchange of important documents.

It is of utmost importance to ensure that any documents presented for each vessel are truthful and correct with respect to the information conveyed. When a Master or owner exercises his/her due diligence by examining documents for a nominated vessel, it has to be accepted that the counter owner whose vessel is being examined, provides the correct information.

## **STS compatibility checks**

For the assessment on STS compatibility the following documents are considered as a minimum:

1. Q88.

2. Vessel Mooring arrangement and or GA, which shows the exact location of mooring gear.

Based on the above information, the Master confirms the compatibility of vessels and may confirm same to the charterer or raise any technical compatibility issues that need to be addressed prior to carrying out an STS operation.

Should a service provider be appointed, he/she may be consulted and assist the Master in this respect.

Subsequent to the above confirmation on compatibility due diligence check required by charterers, the Master may seek additional assurance that the appointed STS service provider and Mooring Master can provide the expected quality of assistance, as per OCIMF guidelines and IMO regulations. Charterers do not provide any assurance, or any other information regarding the quality assurance that is being carried out on service providers, thus, in certain cases tanker operators may request the following:

1. A brief questionnaire from the service provider that he has the necessary procedures in place;
2. Brief questionnaire from the Mooring Master that ensures that he/she has the necessary experience and qualifications described in the IMO's Manual on Oil Pollution and latest OCIMF guidelines;
3. Maintenance certificates of equipment to ensure that the proper maintenance of STS equipment is carried out;
4. A joint plan of the operation, which cover all topics required in the OCIMF guidelines.

### **STS suitability assessment**

For the STS assessment on suitability our opinion is that the following documents should be required as a minimum: Q88. This is the standard questionnaire for tanker vessels. It conveys all the necessary information for vessel characteristics/ documentation and mooring gear.

IOPP FORM B. This is required to prove that an STS Plan exists on board.

STS PLAN. This is required as evidence that the STS Plan has been developed with the technical operator present, as it may be part of the SMS and furthermore, if the plan has been developed as per the latest OCIMF guidelines. This is a Marshall Islands requirement for registered vessels, as well as a OCIMF VIQ requirement, as per question 8.84 of latest VIQ.

P&I entry certificate, which ensures that the vessel is entered with an IG P&I club. This is to ensure that the \$1 bill availability guarantee for oil pollution and will show if there is a club exclusion or special deductible on RDC for STS purposes. Some P&I clubs have issued special conditions for vessels participating in STS operations.

A recent class status, to show if the vessel has any outstanding recommendations, which might affect the STS performance, such as a displaced chock, missing anchor, non-operating D/G, STS plan non-conformity, damage on side shell plating from a previous STS.

Other documents such as CLC, DOC, SMC, Certificate of Registry are not considered as mandatory for the assessment on suitability, unless a discrepancy is shown during the clearance.

For example, it has been noticed in some Q88 questionnaires that the available number of closed chocks does not correspond to the actual equipment and hence a mooring arrangement may be requested. Also in a case where the DOC holder shown on Q88 is not consistent with class status or web data, then the DOC and SMC certificates may be requested as a further source of evidence.

Furthermore, for some vessels which participate in STS operation for the first time or other reasons associated with safety, the STS experience matrix could be requested. In some regions, such as the US, specific questionnaires are requested for lightering purposes, such as the ITOL questionnaire. This questionnaire covers most of the data included in the Q88 apart from the following:

1. Brake capacity and MBL of mooring gear and lines. This data is used to check if rendering of brake load on mooring gear is necessary on the larger tanker.
2. Crew working language is not available at the ITOL, apart from item 192 where it mentions English understanding for Master and C/O. We consider that multiple crew nationalities.

Late last year, DYNAMARINE unveiled an STS e-learning course, which applies to either shore or ships personnel. It covers information related to due diligence and best practices issues to assist participants mitigate risks, while protecting shipowners interests.

Topics covered include general STS operations, planning an operation, safety procedures, vetting issues, self-assessment versus rules/regs and incident investigation.

The course applies to deck officers, ratings, ship operators and safety and quality operators and is provided online via a specialised training platform.

Upon completion and final examination, participants will receive a certificate of completion from DYNAMARINE Academy, certified by ABS.

#### Footnote

1. OCIMF/SIGTTO/ICS/CDI, Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gas, 2013.
2. Bristol Crown Court BS1 1DA, 20/12/2012, Neutral Citation Number: [2012] EWHC 3678.

---

Inséré 01/05/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 01/06/18

## **Seafarer happiness declines due to lack of shore leave and long working hours**

THE Mission to Seafarers urged international shipping on the International Day of Happiness to take seafarer happiness more seriously as a success indicator and key factor in growth. The call comes after the Seafarers Happiness Index showed a decline in happiness since the last survey in 2016 by social network Crewtoo, with isolation and poor working practices posing serious threats to the reputation of the profession and the ability to recruit. Seafarers, 60 per cent of whom were from South East Asia and the Indian Subcontinent, were asked to mark their happiness out of ten on a variety of measures.

Total happiness among seafarers declined from 6.41 in 2016 to 6.25 in 2017. Workload and onshore facilities presented the largest setbacks, while on-board interactions and friendships were seen as the best part of the job. The most divided issue was connectivity with family and home. Where internet access was available to seafarers, happiness was marked very highly. Founder of the Seafarers Happiness Index

Steven Jones commented: "We often see discussions around the recruitment, retention, training and provision for seafarers in the shipping industry. However, these conversations are too often based on assumption and anecdote rather than real data. "Already we have seen patterns emerge when it comes to making a career at sea appealing.

Seafarers don't shirk from hard work for fair pay but like all of us they need mental and physical down time. "Too often it seems seafarers lack outlets like the opportunity to talk to family, exercise, take a break onshore or even get enough rest. Onboard a seafarer gives their entire work-life balance over to the schedule and facilities provided for them. Without respite from work and colleagues, problems and pressures build and fester. We must work to make life at sea happier." The lowest scored aspect on the index was the workload. The Mission received some brutal assessments from seafarers about the workloads they are asked to tolerate. There was evidence that even if exercise equipment was provided, seafarers don't have the time to build exercise into their routines, and that heavy workloads in ports are impacting the availability of shore leave. Areas without seafarer centres are a source of annoyance and frustration for crews. Around the world seafarers depend on access to seafarer clubs, hubs, lounges or missions. Some seafarers reported never having seen welfare facilities on the runs and port calls they made. Unfortunately, as well as revealing the things that are making seafarers happy, more troubling things have also been exposed by the survey. Ranging from the unethical to the illegal, it is clear that there are still cultural and compliance issues to address in shipping alongside promoting happiness. One respondent stated that they had a company policy of no shore leave.

Other seafarers stated that they feel unable to complain or ask for improvements, as their jobs were perceived to be under threat if they did. Some companies were cited as breaking labour laws. This was especially prevalent when it came to the lashing of cargoes without pay, but also included hours of rest not being followed and overtime agreements being reneged on.

**source: Schednet**

---

Inséré 02/05/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 02/06/18

## **Belgian DEME group, specializing in dredging and marine engineering, has attempted to seize a vessel being built at the financially-troubled shipyard LaNaval.**

As confirmed to OW by the company's spokesperson, DEME has hired sub-contractors to take control of the uncompleted cable laying and trenching vessel Living Stone after several delays in delivery by the Spanish yard.

A team of people was sent to the yard in two tug boats and tried to board the ship. As informed, the subcontractors tried to unmoor the vessel and tow it to another location where it would be completed.

The attempt was, however, thwarted by the shipyard's workers at around midnight, September 20, who called to police to intervene in the matter.



DEME is said to be in talks with the Spanish yard on the possible solution of the matter, but legal action against the cash-strapped shipbuilder has not been ruled out.

The ship is being built by the yard for Tidewater, part of DEME Group, and needs around six more months to be completed.

Living Stone, described by its owner as “the world’s most advanced” subsea cable installation and trenching vessel was launched at the Spanish shipyard on September 18, 2016.

The vessel features a Dynamic Positioning 3 capability and dual fuel engines, with LNG being its prime fuel.

The ship was supposed to be delivered in the second quarter of 2017 and head to its first project at the Merkur offshore wind farm in Germany, 45 km north of Borkum in the North Sea, for the installation of inter-array cables.

Neither DEME nor LaNaval replied to World Maritime News with a comment on the matter.

World Maritime News Staff

## **Belgian dredging and marine engineering group DEME launched “the world’s most advanced” subsea cable installation and trenching vessel Living Stone at Spain’s LaNaval shipyard on September 18.**

The cable installation vessel is equipped with two turntables below deck, each having a 5,000 tons cable capacity. Together the turntables can carry and transport more than 200 km of cable that can be installed in a single trip.



The ship's deck space of 3,500 m<sup>2</sup> facilitates a cable handling system with innovative and reliable cable handling tools for cable ends, connections and cable protection systems, DEME said.

Living Stone can also be equipped with a third carousel above deck with an additional load capacity of 2,000 tons and a 600 tons crane.

A system developed in-house by Tideway enables the cable installation vessel "to install cables faster and more efficiently in longer lengths and with less offshore joints than any other cable installation vessel."

To be deployed by DEME's Dutch subsidiary Tideway, the vessel will serve transport and installation projects as well as offshore power cable installations.

Featuring a Dynamic Positioning 3 capability, the vessel has been designed as an environmentally friendly ship with dual fuel engines with LNG being its prime fuel.

Living Stone, which accommodate a crew of up to 100 persons, has a Green Passport and the Clean Design Notation awarded to owners and operators who choose to design and operate their vessels in an environmentally sustainable approach.

The vessel is scheduled to be delivered in the second quarter of 2017 and will head to its first project at the Merkur offshore wind farm in Germany, 45 km north of Borkum in the North Sea, for the installation of inter array cables.

---

Inséré 03/05/18 DOSSIER Enlevé 03/06/18

**Tanker owners must look after the supply sector**

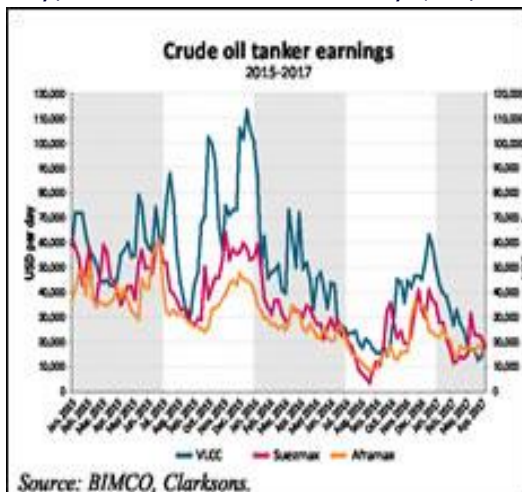
**Tankers have experienced a tough start to 2017, as freight rates for both crude and product tankers continued to decline, following a brief lift at the year-end.**

VLCCs may not yet have bottomed out, as by 7th April, 2017, average earnings stood at \$18,853 per day, down from \$63,284 per day on 16th December, 2016, BIMCO said in a report.

The demand situation for both crude and product tankers in 2017 and 2018 is closely connected to the destiny of worldwide oil stocks. Thus far, we have seen supply cuts from OPEC, from their highest supply level ever at 33.9 mill barrels per day in October, 2016. However, we have also seen an increase of supply from the US, lifting US crude oil stocks to their highest level, while global stocks have sidestepped.

BIMCO said that it believed we must wait until the second half of 2017, when global oil demand picks up, to see an eventual drop in global oil stocks.

Focusing on the oil product tankers, March proved to be a relief. Handysize tanker earnings even surpassed that of crude oil tankers, reaching \$23,984 per day on 24th March. On that day, Suezmaxes reached only \$22,700 per day.



Since the removal of US crude oil export restrictions in December, 2015, the story has been developing. Shipping has certainly benefited strongly and quickly, not so much in sheer volumes, as US crude oil exports went from 465,000 barrels per day to 520,000 b/d (+11.8%), but exports started to flow to worldwide destinations and not just cross-border into Canada.

In 2015, 92% of US exports went north but in 2016, that share was just 61%. Other destinations found in the top five included The Netherlands, Italy and China. South Korea, Japan and the UK, which were all served by tankers. US

crude oil imports have also grown, benefiting crude oil tankers even more.

In addition, US products exports keep rising, going both short-haul to Mexico, Caribs and South America and long-haul to Japan, China and India.

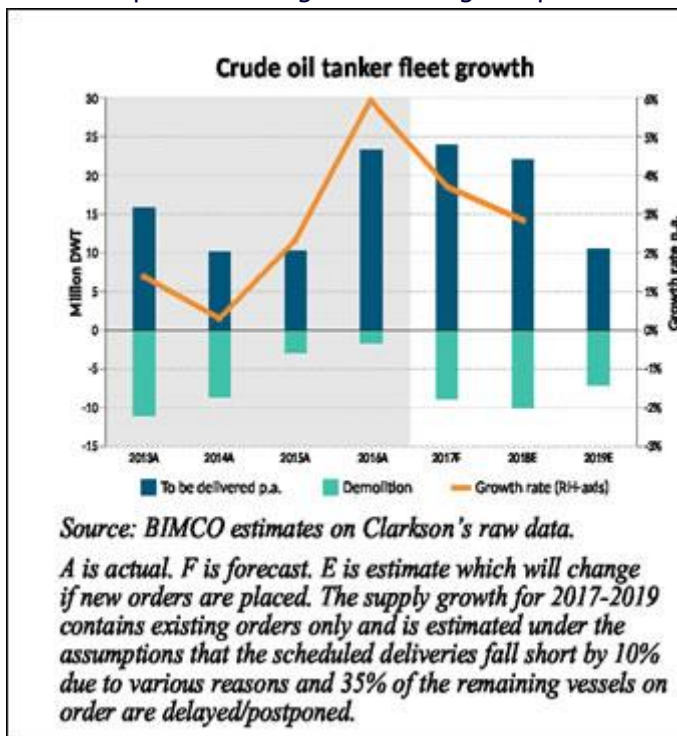
The total amount of tankers demolished was very low last year. Owners appeared more focused on taking delivery of new ships during the period.

This has to some extent now changed. In 2016, 2.6 mill dwt was sold for demolition. By end-March 2017, 0.9 mill dwt had left the fleet for recycling. Although slightly busier than 2016, thus far it has been a slow start to what BIMCO forecast will be a busy year for tanker demolition.

Freight markets and asset values are expected to have yet another year under pressure. Demolitions are forecast to rise fourfold to a total of 11.5 mill dwt, out of which 9 mill dwt is forecast to leave the crude oil tanker fleet.

BIMCO expects this year's crude oil tanker deliveries to be on a par with 2016, which saw 23 mill dwt of new shipping capacity. This highlights the need to cope with the supply side as demand growth will not support the market to the extent it did in 2016. By the beginning of April, 9.8 mill dwt had been delivered with just 0.7 mill dwt of crude oil tanker capacity being demolished – including one VLCC.

In terms of new orders, by the same date, there were 38 new orders totalling 5.7 mill dwt, including 16 product tankers with a total capacity of 1.3 mill dwt. The 12 VLCCs and other orders resulted in a rise in the crude oil tanker orderbook during the past two months, which is quite amazing considering the present challenges in the market, BIMCO said.



A record 12 VLCCs were delivered in Janua this year, which brought the VLCC fleet above 700 ships.

For product tankers, 2016 proved to be a six-year high for deliveries, with supply growing b 6.1 %. By the beginning of April, 2017, the fleet grew by 1.3%, as it aims for 3.2% for the full year. BIMCO aid that it expected demolition of product tanker tonnage to be three to four times higher than 2016, at 3 mill dwt.

As cargo volumes are not expected to grow much this year, the increase in demand must come from longer sailing distances and changes to the volumes shipped from one country to the next.

China rules the crude oil tanker

market, having been solely responsible for the increased crude oil tonne/mile demand growth since 2010. The country is set to repeat this in 2017. Thus far, Chinese car sales have supported this forecast. Although the subsidy was reduced in 2017, the numbers are holding up.

The US could spoil the party, however. As discussed above, US imports and domestic production have both contributed to rising crude oil stocks. A continuation could prove difficult to uphold.

This year is proving to be one of change for tankers, as was indicated during 2016, as freight rates softened. After two years of solid demand growth, 2017 will be a year of tepid demand growth of around 0–2%. As fleet expansion is also slowing down, though still at a higher pace than demand, shipowners will have their work cut out.

In May, BIMCO will extend its series of analysis on the 'Road to Recovery' for the shipping markets by looking at the crude oil tanker sector.

Inséré 03/05/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 03/06/18

## Het dubbelschroef motorschip "Prince Baudouin" voor den kanaaldienst Ostende-Dover

Jaeger, H.E



Jaeger was ingenieur aan de scheepswerf Cockerill te Hoboken - Antwerpen. overdruk uit "schip en werf" 1934.

Rotterdam, Wyt en zonen, 1934. Geniet. oorspronkelijk omslag, 12 pagina's 31.5x24.5 cm, met afbeeldingen en 1 grote uitslaande plaat.

Boeknummer: 50260 | Prijs: EUR 50.00

<https://erik-tonen-books.com/catalogs/?id=92370&lang=nl&cat=Scheepvaart>

<b>ERIK TONEN</b> BOOKS Antiquariaat en Boekhandel	Kloosterstraat 48 B-2000 Antwerpen België  T 0032 0 495 25 35 66 M info@erik-tonen-books.com f /erik.tonen  VAT no. BE 0502208392 CoC Trade reg. no. 297 460  IBAN BE48 4098 5839 0127 BIC KREDBEBB
---	---

---

Inséré 05/05/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 05/06/18

## Histoire de la ville d'Ostende et du port (VII)

Le beau temps ayant permis aux assiégeants d'avancer leurs travaux, Spinola songeait à donner un assaut général. Le sang-froid que ce chef montrait dans le danger, ses aimables allocutions, excitaient le zèle et le courage du soldat ; et comme il payait généreusement, les travailleurs venaient à l'envi lui offrir leurs services. Le siège se poursuit sans relâche. Les Bourguignons et les Belges sont de nouveau les premiers à franchir le canal. Ils



attaquent la demi-lune d'Ouest et sont sur le point de faire brèche. Mais la place jette quinze compagnies dans la contrescarpe, braque encore six gros canons sur les carrés, et quatorze qui flanquent sur les approches. Les assiégeants perdent trois cents hommes par jour. D'un autre côté, les batteries du comte de Bucquoi se rétablissent malgré la canonnade incessante du rempart, et font couler comme avant nombre de navires. Pour surcroît d'embarras, bientôt une tempête affreuse vient battre violemment pendant l'espace de cinq jours les fortifications de la vieille ville, y occasionne de grands dégâts considérables et détruit les travaux tant à l'est qu'à l'ouest. À l'ouest, elle a emporté tous les corps de garde, renversé l'artillerie d'un fort et une grande partie du Santhil. Elle a aussi fait une large ouverture dans la contrescarpe près du Porc-Épic, ce qui fait que désormais les fossés de la place restent à sec, à marée basse.

De Ghisteltes prévoyait bien qu'il serait impossible d'empêcher l'assiégeant d'en venir jusqu'aux remparts. Voulant défendre la place jusqu'à la dernière extrémité, conformément aux intentions des États-Généraux, il la répartit en trois forteresses.

Il fit élever un nouveau rempart qui s'unissait à l'ancien entre les bastions du Sud et du Sud-Ouest et tirant en droite ligne jusqu'au port, qui séparait la neuve de la vieille ville. La partie de ce retranchement qui faisait face au rempart de la place, était flanquée de trois gros bastions, munis de bonne artillerie, auxquels on donna le nom de bastions correspondants du premier rempart. Il y avait de larges et profonds fossés, avec pointes et demi-lunes, en guise de contre-escarpe. L'autre retranchement était à l'orient. Il tirait du bastion du Peckel ou de Blankenberghe, à l'occident, d'environ cent vingt pas, et se terminait par un grand et massif bastion régulier. Un autre bastion se rattachait à celui-ci par une courtine, à une distance de cent quarante pas, et s'unissait au bastion du Nord par une autre courtine. Ce dernier retranchement avait aussi comme le premier, son fossé large et profond. C'était le dernier refuge de l'assiégé et qui lui offrit encore les moyens d'obtenir une capitulation honorable.

Au mois de mars 1604, un bruit sourd courut dans la place que Spinola y avait des intelligences, qu'un quartier devait lui en être livré, et que, hormis ceux qui trahissaient, toute la garnison serait passée au fil de l'épée. Quoique cette rumeur n'eût aucun fondement, et que personne n'osât s'en avouer l'auteur, elle n'en jeta pas moins de la confusion, du désordre, parmi les assiégés. Des querelles graves eurent lieu à cette occasion ; quelques soldats belges, que des matelots ivres avaient appelés traîtres, tuèrent cinq d'entre eux. Il s'éleva au même moment un grand tumulte que chacun prit pour le signal de la trahison. De Ghisteltes lui-même ne sachant à quoi s'en tenir, se mit sous la sauvegarde de quelques compagnies de son propre régiment. Mais cet incident n'eut point d'autres suites et la confiance se rétablit.

Quelques jours plus tard, le 21 mars, vers midi, de Ghisteltes se rend au rempart du Sud, où l'on venait d'élever une nouvelle batterie et se montre un instant sur le parapet : reconnu par un mousquetaire du camp espagnol, nommé Gilles Bouchain, Belge, qui naguère avait servi dans son régiment, il est mis en joue, atteint au cœur et meurt sur place. Son corps fut embaumé et transporté à Utrecht pour y être enterré. Ce fut au colonel Loon à lui succéder.

D'après les ordres des États-Généraux et du prince Maurice, Loon fit faire une infinité de coupures fortifiées de palissades, aux contours escarpés et bastions, afin que les assiégeants fussent contraints de les gagner pied à pied. La ville, en outre, était entrecoupée d'une multitude de fossés et se trouvait sous eau, au point que la garnison ne pouvait presque plus s'y tenir à sec.

Les progrès de l'armée assiégeante commençaient à donner de sérieuses inquiétudes aux confédérés. Tous les chefs militaires de quelque réputation furent consultés. Les uns proposaient de faire lever le siège, en se portant au camp espagnol avec une forte armée,

mais ce moyen présentait tant d'obstacles qu'on dut y renoncer. D'autres donnaient des conseils non moins impossibles à suivre et qui furent également rejetés. Enfin, après de longues et nombreuses délibérations, il fut arrêté qu'on assiégerait l'Écluse, ville qui était aussi d'une grande importance pour les confédérés, à cause de sa position près de la mer. On espérait ainsi forcer l'archiduc à diminuer l'armée d'Ostende et faire traîner le siège en longueur.

En conséquence de cette décision, le prince Maurice arriva le 25 avril 1604, avec dix-huit mille hommes de troupes à Cadsant, se rendit maître de tous les forts environnants, bloqua l'Écluse de très près et en fit le siège.

À l'arrivée de Maurice, l'archiduc, en effet, dans la crainte d'une invasion, avait dû affaiblir l'armée assiégeante, au point que tous les travaux chômèrent pendant trois semaines ; et il est probable que si les assiégés avaient mis ce temps à profit, ils seraient parvenus à détruire en peu d'heures les approches espagnoles qui avaient coûté des années de labeur. Mais le gouverneur Loon se renferma dans ses instructions ; il se borna à se fortifier au dedans et à tenir trois mille hommes prêts à faire une sortie décisive lorsqu'apparaîtrait Maurice que l'on attendait. Il se repentit plus tard d'avoir laissé passer une si belle occasion. Une grande partie des troupes qui avaient été distraites momentanément du camp de l'archiduc était revenue. Les travaux avaient été repris et se poursuivaient avec une nouvelle ardeur. Quatre-vingts pièces de canon battaient sans interruption les remparts qui répondaient avec le même nombre de bouches à feu et avec la même ténacité. Loon eut la jambe emportée d'un boulet, pendant qu'il donnait des ordres, et succomba à sa blessure.

Les colonels Bevry, Rocques, de Raeck et Vanderburcht le remplacèrent provisoirement ; mais à quelques jours de là, Bevry seul fut confirmé dans ce poste important. Une blessure très-grave l'ayant mis dans l'impossibilité d'en exercer les fonctions, ce fut au colonel Berendrecht qu'échut la gloire de lui succéder.

Berendrecht s'attacha à faire naître des obstacles, et s'opposa par tous les moyens en son pouvoir aux travaux des assiégeants. Néanmoins Spinola pressait le siège, approchait chaque jour de la place. Brave de sa personne et affable, ce chef exerçait la plus grande influence sur ses troupes, prêtes à se jeter à corps perdu dans toutes ses entreprises. Les approches étaient dirigées sur trois points. Les Espagnols se portaient sur le ravelin du Porc-épic; les Italiens sur la demi-lune d'Ouest, les Bourguignons avec les Belges convoitaient la demi-lune du Sud-Ouest, pour arriver ensuite chacun aux bastions du rempart correspondant.

L'émulation était grande parmi ces diverses nations, et faisait faire des prodiges de valeur. Les Espagnols passèrent les premiers le canal qui séparait les assiégeants de la contr'escarpe, sur toute la ligne d'attaque, et parvinrent à l'aide de galeries souterraines jusqu'à la terrasse extérieure du ravelin, où il y avait plusieurs retranchements palissadés qu'il fallut pénétrer par la sape. La mine vint faciliter l'approche du ravelin. L'assiégé se sentant à l'étroit, opéra de ce côté une sortie qui est refoulée avec perte notamment de l'officier qui la commandait. Les Espagnols continuent de saper au milieu d'une pluie de grenades, de cerceaux ardents, de matières inflammables. Sur toute la ligne et particulièrement ici, les combattants se menacent, se défient, sont aux prises pique à pique. Ordre est donné de faire jouer la mine pratiquée dans le ravelin même. Trois compagnies se tiennent prêtes à monter l'assaut. Afin de donner le change à l'assiégé, le capitaine Decoin avec ses Belges, se porte sur la demi-lune d'Ouest comme s'il voulait s'en emparer ; il est repoussé, le seigneur de Noirmont y perd la vie. En ce moment la mine fait explosion, ouvre une large brèche par laquelle on se précipite, et on se rend maître du ravelin. Parmi les volontaires blessés dans cet assaut, on remarque deux Belges, Sauveur et Marquigny.

Dès que les Espagnols se furent retranchés au Porc-Épic, ils lancèrent dans la place une multitude de billets ainsi conçus : *"Tous les fidèles chrétiens, défenseurs et propagateurs de la foi catholique, nommément six mille Espagnols ici présents, engagent ceux d'entre vous surtout qui sont chrétiens à leur rendre la place, car dans le cas contraire ils seront sans miséricorde, vous savez que les Espagnols n'entendent point raillerie. Renoncez à l'espoir que Maurice vous vienne en aide ; nous lui avons coupé tous les chemins, et au cas qu'il vous arriverait plus d'hommes, nous n'aurions qu'à en égorger davantage. Le retard que vous apporterez à vous rendre est le plus grand danger auquel vous êtes exposés ; puisque nous avons résolu de faire de vos corps une digue, pour nous joindre au quartier du comte de Bucquoi. Nous n'avons pas le temps de vous entretenir plus longuement ; vous savez que nous sommes plus sobres de paroles que d'actions.*

*"Ainsi nous ferons bon quartier à ceux qui se rendront, pourvu que ce soit tôt.*

*Les Espagnols, défenseurs de la sainte religion catholique.*

*"Du Porc-Épic, le 14 mai 1604."*

Les Français qui combattaient dans la place étaient en grande partie catholiques. Ils virent dans les termes de ces billets, une injure faite à leur nation. Par forme de représailles, ils lancèrent aux Espagnols une infinité de copies de la réponse suivante :

*"Aux rodomonts Espagnols",*

*"À quoi servent ces nouvelles bravades? L'expérience ne vous en a-t-elle pas maintes fois démontré la puérité ? Nous vous reconnaissons volontiers, mais par pure courtoisie, experts en théologie et dans l'épluchement des cas de conscience ; mais nous vous déclarons que notre seule ambition, à nous, c'est de combattre en vaillants soldats, et de nous montrer fidèles observateurs, sans bigoterie, de la religion de nos pères qui surent contraindre les vôtres à renier la loi de l'Alchoran. C'est assez-vous dire que nous cesserons plutôt d'être Français que de ne pas vous surpasser en courage autant que vous surpasserez en jactance toutes les nations du monde. Que votre nombre soit grand ou petit, ou votre soif de sang insatiable, vos menaces sont plus propres à effrayer de pauvres Indiens désarmés, qu'à inspirer de la crainte à des hommes habitués à vous tenir tête.*

*"A bon chat, bon rat.*

*"Les Français combattant à la défense d'Ostende."*

Tandis que les Espagnols s'emparaient du Porc-Épic, les Italiens, les Bourguignons et les Belges s'établissaient par les mêmes moyens et avec les mêmes dangers, dans la demi-lune d'Ouest et le ravelin du Sud-Ouest. Désormais on assiégeait le rempart : les Espagnols, le bastion Helmont; les Italiens, le bastion de la porte d'Ouest, les Bourguignons et les Belges, celui du Sud-Ouest dont tous étaient séparés par un large fossé. Cependant Berendrecht ne perdait pas l'espoir d'être secouru par Maurice. En attendant, il défendait bravement la place, inquiétant les assiégeants par des sorties continuelles, et les empêchant autant qu'il était en son pouvoir d'avancer.

La place recevait en ce moment cinquante-quatre bâtiments de transport avec de nouvelles troupes qui furent bientôt suivis de quarante-deux autres. Ces navires entrèrent en plein jour, tambour battant, enseignes déployées, au milieu du feu des batteries d'Est, qui leur tua plus de cent matelots et soldats. Un jeune soldat, marié depuis peu, qui se tenait sur le pont d'un de ces navires, fut jeté à la mer par le vent d'un boulet ; sa femme, qui se trouvait près de lui, saute à la mer, nage longtemps sous une pluie de projectiles, saisit son mari et le ramène vivant hors de l'eau.

Les assiégeants, maîtres de toute la contrescarpe, avaient la sape en plusieurs endroits dans le rempart. On crut que le moment était arrivé, et qu'il ne fallait plus que quelques efforts pour entrer dans l'entière possession de la place. Un assaut fut ordonné le 5 juin 1604. Il dura huit heures, huit heures de tuerie !

Par trois fois, les assiégeants montent à l'assaut, et par trois fois ils sont repoussés. Les mines qu'ils font jouer leur causent plus de mal qu'aux assiégés. Ils sont contraints de se retirer après avoir eu huit cents hommes de tués et un grand nombre de blessés.

La principale attaque s'était faite au bastion Sud-Ouest. Une mine y avait été cavée ; elle contenait trente tonnes de poudre. Cent cinquante Bourguignons s'étaient tenus prêts à monter par la brèche : deux cents Belges devaient les suivre, et autant d'autres porter des fascines et instruments de sape, se retrancher et combattre.

Tout ayant été ainsi disposé, une poignée d'hommes était allée attirer l'assiégé sur le bastion. L'étincelle avait été communiquée à la fusée, et après une longue attente, comme un tremblement de terre accompagné d'une détonation effroyable, avait dispersé une partie du bastion. La brèche s'était faite principalement à gauche et avait ainsi exposé les approches au canon des nouveaux retranchements de l'assiégé.

Le capitaine de Maisières s'était alors avancé à la droite du bastion, et avant d'y arriver avait perdu un tiers de ses hommes en passant à brûle-pourpoint de plus de quatre cents mousquetaires. Tous s'étaient précipités sur la brèche, s'efforçant sous une pluie de grenades et de matières inflammables d'atteindre le haut du rempart, qui était bravement défendu par des Anglais et des Belges du parti des confédérés. Le combat était devenu furieux, corps à corps. À ce moment était accouru le capitaine d'Amand avec ses Belges, entre autres Dumont et Dumurier, volontaires. D'Amand, presque aussitôt grièvement blessé, avait été emporté par les siens ; et l'enseigne de Glymes, jeune Belge, bouillant de courage, l'ayant remplacé, avait eu peu après les deux cuisses transpercées de plusieurs coups de pique, et avait été à son tour mis hors de combat. Un maître de camp, revêtu de son armure, était monté sur les cadavres qui jonchaient le terrain, jusqu'au sommet du bastion, où il avait excité ses soldats, tandis que des Belges, sous les ordres du capitaine Romar, cherchaient à se retrancher dans la brèche, que balayait sans discontinuer le canon du nouveau rempart. Mais après une lutte des plus acharnées et des efforts inouïs, les assiégeants repoussés plusieurs fois avaient enfin dû se retirer.

Le grand nombre de volontaires qu'il y avait alors au camp avait obligé d'en incorporer une partie dans chaque gros, et comme tous sollicitaient de combattre aux postes les plus périlleux, il fallut qu'on leur déclarât que partout l'honneur était égal.

Avec le capitaine de Maisières marchaient comme volontaires le prince d'Amblise, le marquis de Nelle, le vicomte d'Allignac, les barons de Rouseval et de Thou, etc, Français; le vicomte de Viley, Belge, et quantité de seigneurs allemands, espagnols, italiens. Les volontaires belges de l'Étoile et du Bruey y furent tués.

L'assiégé répara avec une extrême diligence la brèche à la hauteur de douze pieds, et y planta une forte palissade à double rangée.

Il fallut donc songer à un nouvel assaut de ce côté. On ne tarda pas à le donner. Le lendemain, le baron de Balançon et le seigneur de La Malaise parvinrent, après beaucoup d'efforts et une grande perte d'hommes, au point qu'on avait dû abandonner la veille, et s'y retranchèrent solidement. Ils se portèrent de nouveau au bastion, y pratiquèrent une mine qui y occasionna une seconde ouverture. Le capitaine de Villart s'avança alors à la tête de ses Belges, envoyant pour reconnaître la brèche un de ses enseignes, Moreau, qui fut étendu mort d'un coup de mousquet. Un autre enseigne, Eurand, ayant remplacé Moreau dans cette mission périlleuse, rapporta que l'assiégé semblait vouloir défendre le lieu à distance. On résolut alors de se fortifier aussi loin que l'on pourrait. On se porta en avant avec des fascines et des instruments sous la protection des batteries nouvellement établies. L'assiégé se retrancha au sud du bastion mais le capitaine Bartholomeus qui, un moment après, perdit la vie, le refoula jusqu'à la première coupure d'où une mine le délogea de nouveau. Ce bastion ne fut entièrement occupé par les assiégeants qu'après

dix-huit jours de combat opiniâtre. Il coûta la vie à cent trente soldats, une dizaine de chefs, autant de volontaires et deux enseignes belges, Moreau et Duras.

D'un autre côté, les Italiens, sous le chevalier de Melzo, avaient passé le fossé, s'étaient incorporés malgré de fortes sorties de la place dans le bastion d'Ouest, et y avaient fait une mine, qui, dans son explosion, en écarta un énorme pan, et ouvrit une large brèche dans laquelle ils se retranchèrent, après avoir perdu beaucoup d'hommes, plusieurs chefs et les volontaires Massimi, Bondi et Marino.

Le gouverneur Berendrecht, un colonel et plus de trente autres officiers de la place y trouvèrent la mort.

Berendrecht, qu'un coup de feu atteignit au milieu des combattants, et dont il mourut sur la rade de Flessingue, où il se faisait transporter, eut pour successeur le colonel Utenhoven. Dans ce moment encore, le prince Maurice écrivait de devant l'Écluse, qu'il espérait venir bientôt au secours d'Ostende, et il engageait gouverneur, officiers et soldats, à défendre la place pied à pied.

Les Belges maintenant harcelaient l'assiégé. Un jour, quelques soldats ivres étant allés sur la crête de son retranchement, le provoquer et l'injurier, les confédérés accoururent en masse, les repoussèrent et entrèrent pêle-mêle jusque dans les approches belges. Il s'ensuivit une mêlée épouvantable et des plus meurtrières qu'on eût encore vues en ce siège. On se battit poitrine contre poitrine et avec une sorte de rage. Des mousquetaires, affûtés sur le bastion, décidèrent la retraite des assiégés ; deux cents morts, parmi lesquels les volontaires belges Pimpey et Delahaye, gisaient sur le carreau.

Dans sa retraite, l'assiégé avait fait sauter une mine pratiquée sous un monticule dont on se servait avec avantage pour escarmoucher de loin. Une trentaine de mousquetaires et d'arquebusiers belges : sous les ordres de de Huy, qui l'occupaient en ce moment, y trouvèrent et la mort et leur sépulture.

Les Belges avec les Bourguignons étaient donc arrivés les premiers dans la place, s'y étaient fortifiés et approchaient de la seconde enceinte.

Les Italiens et les Espagnols s'étaient logés par la sape au rempart, et étaient au moment de faire jouer leurs mines. L'assiégé, de son côté, contre-minait partout, forçait souvent les uns et les autres à recommencer, tandis qu'il faisait tomber une averse continuelle de grenades, de matières inflammables et de mitraille lancée par des mortiers braqués quasi verticalement dans leurs travaux.

Les Italiens firent enfin sauter la principale de leurs mines, forte de vingt barils de poudre bien cerclés, qui dispersa tout le bastion, se précipitèrent à l'assaut et après plusieurs heures de combat, refoulèrent l'assiégé jusqu'à la coupure barricadée faite au pied du rempart, et se retranchèrent les seconds dans la place. Une grande croix, plantée au sommet du bastion, annonça que la foi y avait triomphé sur l'hérésie. Il restait seulement de ce bastion une pointe que l'assiégé tenait obstinément, et qui fut renversée par la mine. À cette occasion, dix volontaires anglais s'étant présentés sur la brèche, la pique au poing, pareil nombre de volontaires du côté espagnol accoururent pour les combattre à armes égales. Lorsque la lutte se fut terminée par la mort des combattants, arrivèrent sur le lieu plus de mille hommes de chaque camp qui s'y acharnèrent de plus belle. La bataille finit par la perte totale du bastion et de trois cents morts laissés sur le terrain.

Les Anglais perdirent les capitaines Hemelthon, Askien et Mollies, les lieutenants Goudey et Wilthon, et deux volontaires allemands ; les Italiens nombre d'officiers et les volontaires Comti, Mirobaldo, Rangone et un autre dit Pasquinello.

Le gouverneur Utenhoven y reçut une balle dans le cou, et tomba avec sa lourde armure dans la brèche. Le croyant tué, ses soldats l'en retirèrent par les jambes, sans ménagement. On s'aperçut, un moment après, qu'il n'était que grièvement blessé.



Les Espagnols occupaient enfin la principale partie du Helmont, et s'étaient mis à l'égal des Belges et des Italiens. Les assiégeants étaient maintenant en possession de tout le rempart depuis le sud-ouest jusqu'au port. Toute cette partie de la place avait été mise sens dessus dessous par les mines, et ressemblait à une montagne bouleversée par un tremblement de terre. Les assiégés en un seul jour en avaient fait jouer sept, dont la moindre était de six tonneaux de poudre. On combattait sous terre à toute outrance, on s'y entre-tuait sans se voir autrement qu'à la lueur des mousquetades. Souvent le feu prenait aux poudres destinées pour la mine, ensevelissait vivants ceux qui s'acharnaient comme des cannibales dans ces cavernes, et faisait sauter en l'air ceux que le hasard avait amenés dessus. Puis les batteries, établies sur les lieux conquis, tiraient sans relâche sur les nouveaux remparts ; on ne laissait pas à l'assiégé le temps de respirer ; on l'inquiétait par des attaques continuelles. S'arracher les uns aux autres les armes du poing, se poignarder, étaient choses si ordinaires, que c'était considéré comme un jeu plutôt que comme trait de vaillance. L'assiégé s'obstinait à la défense de chaque motte de terre avec un admirable courage.

Ce fut à Daniel de Herstein, seigneur de Marquette, capitaine belge, et un des plus renommés de l'époque, à prendre le commandement et la direction des affaires de la déjà si célèbre place d'Ostende. Ce fut aussi à lui d'obtenir une capitulation dont les temps modernes n'offrent point d'exemple.

Dès son arrivée, de Marquette fit faire d'incessantes sorties, qui n'eurent pour unique résultat que la mort d'un grand nombre de braves. Un jour il s'avance, malgré sa jambe de bois, à la tête de cinq cents hommes, en partie Belges ou nouveaux gueux, sur un poste avancé qui prend la fuite, puis se jette sur une batterie de huit grosses pièces qui foudroyait ses retranchements, et s'efforce de monter par les embrasures.

Repoussé d'abord, il revient à la charge, mais il est refoulé de nouveau par les capitaines belges Croquet de Villart et de Maisières, et des volontaires de leur nation accourus sur le lieu.

Les Espagnols, en ce moment, mettaient le feu à une mine, au Helmont, et la brèche qu'elle occasionna fit découvrir une contre-mine pleine d'Ostendais. Assiégés et assiégeants reçurent aussitôt un renfort d'hommes ; on se rua les uns sur les autres, avec tant de fureur, qu'en moins de cinq minutes plus de cent individus y avaient trouvé la mort. Dix volontaires belges, parmi lesquels on remarque de Beaufort, de May et Balsem, donnèrent, à cette occasion, des preuves d'une grande valeur. N'ayant d'autres armes que leur épée, ils tinrent longtemps en échec l'assiégé, qui était en forces supérieures, et qui enfin fut contraint d'abandonner ses morts, neuf tonnes de poudre, ses instruments et ses armes.

Une autre contre-mine fut découverte entre les Bourguignons et les Italiens, et éventée à propos par le chevalier de Melzo. Une troisième, vers les Bourguignons, fit explosion quelques moments après et ensevelit l'enseigne belge de Beaufort et trente de sa nation. Une heure plus tard, l'assiégeant prenait sa revanche sur les assiégés avec à peu près le même résultat, tandis que ceux-ci faisaient une forte sortie sur les approches espagnoles dont ils étaient repoussés avec perte.

On était arrivé au mois de juillet. La plate-forme, qui, démantibulée par la canonnade, avait chômé pendant six semaines, avait été réparée et pourvue de ses pièces, et les Bourguignons avec les Belges, les Italiens et les Espagnols, avaient leurs batteries montées. Cinquante-trois canons de gros calibre battaient donc les nouveaux remparts et forçaient l'assiégé à en retirer les siens, hormis ceux qui étaient blindés. Foudroyée par tant d'artillerie à la fois dont les feux convergeaient sur un seul point, désormais le plus vulnérable, la place semblait ne plus pouvoir tenir vingt-quatre heures. Cependant l'assiégé

résistait, réparait les brèches, avec un courage et une célérité incroyables, et ne laissait d'autre issue pour arriver jusqu'à lui, que les entrailles de la terre.

Le maître de camp Anthunez déboucha, à l'aide de galeries souterraines, près d'une demi-lune, et s'en approcha malgré toute résistance. Une mine l'ensevelit avec trente de ses soldats ; il en fut retiré vif, lui quatrième. Presque au même moment une autre mine joua du côté des Italiens qui, avertis à temps, n'eurent que deux hommes tués. Quelques monticules de terre s'élevaient entre le rempart et les nouvelles fortifications dont on tirait avantage ; l'assiégé y avait pratiqué une infinité de petites mines, qui, sautant en temps opportun, faisaient périr des centaines d'assiégeants. Les Espagnols et les Italiens, chacun de leur côté, parvenus au pied de deux demi-lunes, les font sauter par la mine, en chassent l'assiégé et s'y retranchent. Mais un lieutenant français, Labonde, avec soixante hommes, se lance avec impétuosité sur celle qu'il venait d'être forcé d'abandonner, tue une vingtaine d'hommes et contraint les autres à déguerpir. L'enseigne italien, chassé de cette demi-lune qu'il avait prise d'assaut un moment auparavant, revient l'assaillir de nouveau à la tête de cent hommes, mais en est repoussé une seconde fois et revoit une blessure mortelle.

Le lendemain, de Marquette jeta six cents hommes sur les approches italiennes, qui parvinrent à enclouer quelques pièces, mais furent presque aussitôt forcés de reculer devant de nouvelles troupes, laissant beaucoup de morts et emportant sur des piques deux de leurs capitaines grièvement blessés. Les Italiens, poursuivant les assiégés, s'emparèrent de la demi-lune qu'ils avaient dû abandonner la veille, et s'y établirent définitivement.

Pareille sortie avait eu lieu sur les retranchements belges et avait également été repoussée. Les assiégeants avançaient toujours minant et faisant sauter les obstacles qu'on leur opposait, et les assiégés lançaient continuellement des grenades et matières inflammables, dont les effets paraissaient si étranges, qu'on les attribuait à la magie la plus noire.

La place recevait du renfort, faisait des sorties, tuait et perdait beaucoup de monde. En neuf jours, elle avait perdu trente-deux de ses plus vaillants capitaines.

La peste et la dysenterie qui y régnaient depuis longtemps, faisaient aussi chaque jour de nombreuses victimes. C'était au point qu'on ne trouvait plus d'espace pour enterrer les morts et qu'on les ensevelissait sous les décombres des maisons. Quant aux cadavres vulgaires, ils étaient entassés pêle-mêle avec les matériaux dans les retranchements sans aucune cérémonie. Si l'on trouvait une place propre à faire une fosse pour le corps de son ami ou de son parent, on la faisait garder par quelques compagnons armés, comme une précieuse possession. De nuit on déterrait les uns pour enterrer les autres.

Au 20 août, la garnison avait appris la reddition de l'Écluse, et avait exprimé sa joie par trois décharges de toute son artillerie, que les navires de la rade avaient répétées.

L'archiduc, dans la crainte de voir arriver Maurice, enseignes déployées, désassiéger Ostende, avait renforcé le camp des bandes d'ordonnance du pays ; c'étaient les compagnies du duc d'Arschot, du prince d'Orange, du comte d'Egmont, du prince de Ligne, du comte de Berlaymont, du comte de Fontenoy, du baron de Barbanson et autres. En outre, il avait fait élever à la hâte quelques fortifications à Blankenberghe et Damme, où Spinola était allé mettre une grande partie de l'armée assiégeante.

Après ces précautions, Spinola était revenu au camp, se promettant de mettre fin au siège à quelque prix que ce pût être.

En conséquence, les travaux, suspendus pendant quelques jours, avaient été repris et se poursuivaient.

On n'avait encore rien gagné sur la vieille ville qui restait entièrement au pouvoir des assiégés. Spinola pensa que le moment était venu d'y pénétrer. C'était l'unique moyen de se rendre maître du port et d'en finir promptement.

Les Allemands étaient nombreux au camp espagnol et n'avaient jusqu'alors été employés qu'à garder quelques tranchées reculées. Leurs chefs avaient souvent réclamé contre cet oubli, mais sans obtenir de réponse favorable.

Le colonel de Lutzenhourg, homme de cœur, et jaloux de la gloire de sa nation comme de la sienne propre, convoqua tous ses officiers et leur communiqua les peines qu'il en ressentait. Il leur tint un discours remarquable, dont nous écartérons l'excès des figures et des comparaisons, tout en lui conservant une partie de ses arguments et une teinte de sa naïveté.

Nous avons pensé, qu'avec une étude de la langue Française actuelle, de Bonours aurait abrégé de moitié et aurait reproduit le discours du chef allemand, de la manière suivante : *" Mes chers compatriotes, "Je me dispenserais de vous faire connaître le sujet de mes doléances, si je ne savais que vous êtes autant que moi jaloux de votre honneur et de la gloire de notre nation.*

*Est-ce à la mauvaise fortune qu'il faut imputer l'inactivité dans laquelle on nous laisse, ou faut-il en accuser la coupable indifférence des chefs qui, antérieurement, ont eu, en ces pays, le commandement des troupes allemandes ?*

*"Quel rôle jouons-nous dans ce siège fameux dont chaque coup de canon retentit au loin dans le monde comme un événement? Vous le savez, messieurs, celui de pionniers et gens de bagages... Quoi ! sera-t-il dit que le peuple dont César même proclama la valeur, qui abaissa l'orgueil du nom romain, et qui, trop à l'étroit dans les limites de la fertile Europe, se répandit comme un torrent jusqu'aux plus profondes régions de l'Afrique; le peuple qui arrêta dans sa chute le saint-empire, et depuis maintes années met un frein aux exigences ambitieuses de la Porte Ottomane; sera-t-il dit que ce peuple, modèle de grandeur et d'autorité chez lui, ne soit bon dans ce camp qu'à servir de nombre et à faire les gros ouvrages.*

*"Oh ! pourrait me répondre quelque plaisant, rien ne représente mieux une armée de colosses et n'est plus capable de donner l'effroi, que ces régiments d'hommes corpulents et membrus, à barbes épaisses, aux cheveux longs et non peignés, sans autre parfum que la sueur et la poussière des camps et au langage plus que tout autre altier et impérieux. Certes, si tout dépendait des apparences, nous aurions quelque avantage sur les autres ; et nous pourrions alléguer que rien n'est plus imposant qu'une garde allemande, avec ses saies et ses hoquetons bigarrés dans les salles d'entrée des palais royaux. Mais si nous prétendons tirer de là quelque mérite, ne devons-nous pas reconnaître que nous sommes bien inférieurs aux éléphants, chameaux et dromadaires dont la taille et la corpulence excèdent la nôtre, et que beaucoup d'autres animaux ont l'extérieur plus propre à inspirer la crainte, ou se revêtent sans frais , mieux que nous ne saurions le faire avec tous les oripeaux possibles.*

*"Des choses bien plus essentielles distinguent l'homme de la brute et l'homme de l'homme, et ces choses ne sont pas hors de notre pouvoir, si elles sont dans notre volonté. Bannissons toute vaine jactance et cherchons à nous rendre dignes d'estime par des actes de bravoure. Le champ est vaste et le moment opportun. De par Dieu, osons tout entreprendre ! Craindrions-nous avoir à vaincre plus d'obstacles que les autres ? Non, non ; et à l'égal de l'aigle, n'ayons pour but aucun objet moins lumineux que le soleil. C'est ainsi que nous nous rendrons redoutables.*

*"Manquons-nous de force et de vigueur? N'est-ce pas au contraire, par ces qualités que nous surpassons les autres nations?... Je ne crois pas qu'aucun de nos soldats ait moins de courage, de hardiesse et de résolution que les autres. Ne l'ont-ils pas déjà prouvé cent fois dans le travail des approches ? On ne vit jamais une plus grande activité que la leur, déployée avec autant de sang-froid au milieu des plus imminents dangers. N'est-ce pas là le caractère distinctif du vrai courage ? Mais, par une fatale erreur, nous ressemblons aux*

*bêtes de somme ; comme elles nous employons tous les jours nos forces, au service d'autrui, et nous n'avons ni la pensée, ni le savoir de nous en servir pour nous affranchir de notre état de servitude. En resterons-nous à ce point ? Et toujours utiles aux autres, n'aurons-nous ni bras ni intelligence pour nous-mêmes ? Ainsi la postérité dirait Les Bourguignons et les Belges gagnèrent cette partie du rempart ; les Italiens rentrèrent par ici ; les Espagnols avancèrent de ce côté ; là les Irlandais étaient de garde ; plus loin combattaient les volontaires français, anglais, polonais, esclavons, albanais, hongrois, etc. ; comment donc ! L'Allemagne, celle immense peuplade, manqua seule de toutes les nations de l'Europe, d'envoyer ici des soldats ? On répondra qu'au contraire il y avait grand nombre d'Allemands, mais qu'on ne les employa qu'à piocher, à lier des fascines et autres travaux semblables ce sera là une belle remarque et qui nous placera dignement dans l'histoire ! ! Que nous eussions mieux fait de rester chez nous à planter des choux, plutôt que d'être venus de si loin pour si peu de renommée.*

*"Je ne puis entendre raconter les faits des autres, sans penser qu'on veuille nous taxer de lâcheté. Or, messieurs, je suis d'opinion que sans attendre plus longtemps, nous faisons connaître aux supérieurs de cette armée, que nous nous sentons capables d'acquérir de la gloire, et que nous désirons être mieux utilisés. La con-sidération de nous mettre les derniers à la besogne ne doit pas nous arrêter, ni nous décourager. Ce n'est pas toujours celui qui part le premier de la barrière qui arrive le premier au but. Tel qui commence tard, achève tôt. Une active diligence peut réparer le temps perdu.*

*"Mais savons-nous si nous n'avons pas trop tardé, et si le silence que nous avons gardé jusqu'à ce jour n'est pas interprété d'une manière injurieuse pour notre honneur. J'en ai déjà entendu parler dans ce sens ; et si je ne savais que vous manquez plutôt d'adresse, au milieu de gens dont vous ignorez les mœurs et la langue, que de courage, je me garderais bien de vous en rien dire. Il n'est que trop vrai, la réputation du nom germain est compromise, et a grandement besoin d'être relevée.*

*"A moi ne tienne, messieurs, que dès demain nous ne méritions une louange digne de notre nation, ou que nous ne trouvions une belle mort sur le champ de bataille ; car l'homme de guerre qui vit sans l'une, ne saurait, à mon avis, rien plus désirer que l'autre.* Ces paroles, prononcées avec l'accent d'une pénible conviction, et écoullées dans un morne silence, émurent profondément tous ces braves capitaines ; chacun fut atterré de la justesse des allégations de Lutzenbourg, et semblait se décharger d'un poids énorme en maudissant l'apathie des chefs précédents. Tous s'écrièrent : La gloire ou la mort ! ajoutant que leurs soldats ne voulaient rien devoir aux autres.

Spinola était trop brave de sa personne, pour ne pas compatir à la honte que les Allemands ressentaient de leur abandon. Ayant égard à leurs supplications, il leur désigna le Santhil, bastion de la vieille ville, et la principale des fortifications qui restaient à l'assiégé.

En conséquence, le comte de Biglia, les capitaines Praitnau et Schlusshorn, à la tête de leurs compagnies, se portèrent sur ce bastion, et essayèrent d'y pratiquer une mine ; mais comme il était fait de sable fin et coulant, on ne put y établir les cintres qui servent aux allées souterraines, et il fallut recourir à d'autres moyens.

L'ingénieur Targone proposa encore, à cette occasion, une pièce de sa science, dont on n'usa point, parce qu'il fallait trop de temps pour la mettre en œuvre.

Entre-temps, les Allemands s'étaient, dirigés plus avant, et jaloux d'égaliser les autres nations, étaient parvenus bravant la mitraille et la mousquetade, à occuper les fascinades et fausses braies, sur la mer, et se frayaient, par la sape, passage dans la vieille ville avec grande perte d'hommes. Ils approchaient d'heure en heure du quai et forçaient l'assiégé à se retirer.

Pressée du sud-ouest au nord-ouest, et canonnée sans relâche par le Grand-Chat et les batteries d'est et d'ouest, la garnison commençait à se trouver dans un état des plus

alarmants. De Marquette crut devoir dépêcher au prince Maurice, deux officiers supérieurs pour lui rendre compte de la situation des affaires, et demander des ordres.

Ce même jour, les Espagnols ouvrirent par mine le flanc occidental du nouveau Helmont, et les Italiens firent voler la moitié du nouveau bastion d'Ouest, s'y retranchant malgré toute résistance.

Le 13 septembre tout était prêt pour donner l'assaut au Santhil. À un signal, cinquante mousquetaires et autant de piquiers, portant des grenades, l'escaladent et y jettent la confusion. Aussitôt les Espagnols, suivis de Belges et d'Allemands, ces derniers commandés par les capitaines Schilder et Brenuing, l'attaquent à droite, tandis que les Italiens avec deux cents Belges et autant d'Allemands, sous les ordres de Konfinger et Raub, l'assaillent à gauche. Deux cents autres Belges se tenaient en réserve, prêts à marcher.

Le Santhil était défendu par quatre cent cinquante hommes, sous les ordres du colonel de Saroskerke.

Se voyant attaqué par des forces aussi supérieures, les assiégés opposent une résistance inouïe, lançant force grenades, cerceaux et tonnelets flamboyants, enduits de poix et de soufre ; du plomb fondu, poix, résine et autres mixtions bouillantes, dont ils tiennent des chaudières pleines, et aspergent les assaillants à l'aide de longues cuillers. Plusieurs fois repoussés, les assiégeants s'élancent avec une fureur désespérée et arrivent, la pique au poing, sous cette pluie de projectiles ardents, qui s'attachent à leurs vêtements et les brûlent, au parapet du bastion, où la lutte s'engage corps à corps. Le colonel de Lutzenbourg, ce noble Allemand, se fait remarquer ; partout on le voit à la tête de ses soldats, donnant l'exemple de l'audace. Forcé de battre en retraite, l'assiégé revient avec du renfort et le combat s'anime de plus belle, jusqu'à ce que, refoulé de nouveau, il abandonne le bastion qui reste au pouvoir des Allemands, jonché de quatre cents morts.

Les confédérés y laissèrent le colonel de Saroskerke, un sergent-major, nombre de capitaines. Les assiégeants quinze chefs, dont deux Belges, Desmotte et Vallange.

Les diverses nations, dont l'armée assiégeante était composée, avançaient à l'envi l'une de l'autre, sur toute la ligue d'attaque.

L'assiégé était chassé de toutes les demi-lunes. Les Espagnols en avaient une ; les Italiens et les Belges, chacun deux. On poussait vers le rempart, à travers les explosions souterraines, le feu des batteries et des mousquets, donnant à bout portant, à travers tous les obstacles. Un sergent belge, Arancy, se trouva jeté, par une mine, à plus de cinquante pas en arrière. Des assiégeants et des assiégés étaient lancés vivants, dans le camp l'un de l'autre, où ils étaient recueillis et traités avec humanité.

Les assiégeants, s'étant enfin rendus maîtres de la seconde enceinte, croyaient avoir atteint le terme de leurs maux et n'avoir plus qu'à passer la garnison au fil de l'épée ; mais ils avaient compté sans leur hôte. Un autre retranchement, non moins difficile à prendre que le premier, composé de bons et gros bastions, demi-lunes, avec coupures et palissades, et munis d'artillerie, leur barrait le passage. C'était ce que l'assiégé appelait la nouvelle Troie, mots que, dit-on, les femmes avaient inscrits, avec du galon blanc, sur des drapeaux noirs que l'on voyait flotter à chaque angle de cette nouvelle fortification, d'autant plus redoutable, que ceux qui la défendaient semblaient déterminés à s'ensevelir sous ses ruines, plutôt que de la rendre.

Les Allemands occupaient toute la courtine du Nord. Ayant miné le bastion Schottenberg, ils l'avaient dispersé et trois cents hommes étaient montés à l'assaut. Les compagnies françaises de Montesquieu de Roques s'étaient aussitôt présentées sur la brèche ; mais après une lutte opiniâtre, elles avaient été forcées de céder et refoulées jusqu'à la coupure du bastion, d'où les ayant aussi délogées, les Allemands s'étaient établis sur les bastions le Bek-Af, le menteur et la Table de Moïse. Ils étaient en possession de toute la vieille ville.



La place reçut encore, en ce moment, seize navires fortement maltraités par les batteries d'Est, avec des troupes fraîches et des munitions. Les deux colonels, dépêchés vers Maurice, rentrèrent en même temps et rapportèrent, de la part du prince, qu'il viendrait délivrer Ostende le 8 octobre suivant, si l'on pouvait tenir jusque-là. Mais de Marquette vit avec douleur, qu'une plus longue résistance était chimérique. Les Allemands, qui occupaient toute la vieille ville, pouvaient d'un moment à l'autre, lui tomber sur le dos, et il n'avait pas moins à craindre des approches espagnoles, italiennes et belges, qui se poursuivaient sous terre et devant lesquelles il devait reculer à chaque instant.

Un incident, qui fait honneur au caractère français, donna ici le pas aux Espagnols qui jusqu'alors n'étaient venus qu'en troisième ligne depuis la prise du Porc-Épic. Une contremine était prête ; on allait lui communiquer l'étincelle ; Lacase, capitaine français, combattant dans la place, reconnaissant, à la voix, le maître de camp Anthunez, fit suspendre l'explosion, disant : *" Je verrais avec peine ce vieux et brave guerrier, quand même il serait cent fois mon ennemi, mourir aussi misérablement !"* Les Espagnols mirent à profit la noble générosité de Lacase pour se porter en avant, et laisser loin derrière eux les autres nations.

Cependant de Marquette chercha de nouveau à s'emparer de la vieille ville, mais quand il voulut faire sauter les mines qui y avaient été pratiquées depuis longtemps, comme une ressource désespérée, il les trouva éventées. Il fit alors un dernier effort : mille hommes, Français, Anglais, Écossais et Frisons, se ruèrent avec impétuosité par trois côtés à la fois, sur les Allemands, qui, ébranlés, fuyaient en désordre, lorsque survint le comte de Biglia qui les tança de la sorte : *" Eh bien ! compagnons, vous repentez-vous sitôt de bien faire , et m'avez-vous attendu tout exprès pour que je fusse, témoin de votre, fuite? Serais-je contraint à l'éternelle honte de votre nom , d'appeler du secours des autres nations qui se maintiennent si bravement à leur poste? De par, Dieu , allez reposer ces bras déjà las de combattre, ou plutôt allez vous ensevelir tout vifs sous ces monceaux de terre, si vous ne tenez à honneur de faire face à l'ennemi, et de ce pas rechasser avec moi ceux qui vous chassent à rebours de votre devoir. "*

Ainsi retenus et encouragés, les Allemands font. face aux assaillants, les refoulent et leur tuent cent soixante et dix hommes, le colonel Fairfax , deux capitaines , trois lieutenants et quatre volontaires de nom, en essayant eux-mêmes une perte non moins forte.

La retraite de l'assiégé s'était faite dans le plus grand désordre ; une peur panique commençait à le maîtriser. Une trentaine d'Allemands faillirent s'emparer d'un .fort retranchement voisin ; et la nuit suivante, dix soldats jetèrent la terreur dans une petite redoute, défendue par vingt-cinq hommes, qui se laissèrent tailler en pièces, se croyant attaqués par des forces supérieures.

De Marquette maintenant réduit à l'extrême, force lui fut de songer à capituler. N'apercevant point les signaux qui devaient annoncer l'arrivée du prince Maurice, il convoqua tous ses officiers, et leur dit : *"Messieurs, "Ce serait en vain que nous chercherions à ajouter encore à la glorieuse défense de cette place. L'énergique résistance que vous opposez depuis trois ans et presque trois mois à un ennemi redoutable a dépassé toutes les prévisions. Quelqu'un d'entre vous connaîtrait-il un moyen de rester plus longtemps en possession d'Ostende ? La gloire de ses compagnons et la sienne, la liberté pour laquelle il combat, tout lui fait un devoir de le communiquer.*

*"Je sais que quant à moi, je ne devrais sortir d'ici que porté sur quatre piques, la poitrine transpercée de blessures, ou bien m'ensevelir sous ces décombres que bientôt nous serons forcés d'abandonner... Mais j'en appelle à votre témoignage : dans les innombrables et meurtriers combats que nous avons soutenus ensemble, m'a-t-on jamais vu craindre pour ma personne ? Et si la Providence nous a destinés à rendre encore des services à la patrie, ne devons-nous pas chercher à conserver ces précieux matériaux qui bientôt tomberont*

*au pouvoir de l'ennemi ? N'est-il pas de notre devoir aussi de sortir de la place par une capitulation honorable, plutôt que de nous y faire massacrer inutilement ? Vous le voyez, messieurs, nous attendons en vain l'arrivée du prince Maurice. Dans cette circonstance difficile, je viens vous demander vos avis. Je ne veux rien faire par moi-même, ni m'écarter en aucun point de la décision que vous jugerez convenable de prendre. "*

Chacun fut d'avis, que, vu l'état des choses, attendre vingt-quatre heures de plus serait commettre une faute irréparable, et qu'il fallait s'accommoder d'un parti honorable, avant que le soldat se décourageât.

D'après cette décision, on battit la chamade. Une suspension d'armes fut accordée et l'on traita de la reddition. De Marquette qui était arrivé avec une jambe de bois, et qui avait eu ensuite la main, puis le bras droits emportés, dut signer la capitulation de la main gauche. La garnison sortit le 22 septembre 1604 avec armes et bagages, enseignes déployées, tambour battant, mèche allumée, la balle à la bouche, ne laissant que quelques vieux canons en fer et quelques affûts. Les plus belles pièces avaient été expédiées à temps pour la Zélande.

Le mauvais temps n'ayant pas permis de partir par mer, comme le portait la capitulation, de Marquette fit défiler ses troupes par la plage orientale, sur trois colonnes, à la vue de Spinola et de son armée, rangée en ordre de bataille, et se mit en marche pour l'Écluse. La garnison sortante était forte de quatre mille hommes.

Spinola avait fait élever sur la route, à quelque distance de la ville, des tentes, où les chefs de l'armée des confédérés acceptèrent une collation. La plus grande cordialité régna parmi les officiers des deux armées, qui se donnèrent réciproquement des marques d'estime.

L'armée assiégeante entra enfin à Ostende, par les brèches, marchant dans les décombres, sur plus de soixante et dix mille cadavres.

On trouva sur la porte d'Orient, écrit en gros caractères, le quatrain suivant, que les confédérés y avaient laissé. Si la rime est loin d'être riche, on reconnaîtra au moins que le sens avait le mérite de l'à-propos : Les Espagnols qui taillent tant de braves, Pourront juger de la fertilité De ce terroir, pour y semer des raves, Si bon leur semble : ils l'ont bien acheté. Le lendemain on rétablit le service divin du catholicisme, et on rendit des actions de grâces à l'Être suprême

L'archiduc Albert et l'infante Isabelle vinrent le 24 visiter, à cheval, les ruines fumantes de la ville. Une infinité de retraites , coupures , retranchements de toutes les formes, casemates, galeries souterraines, barricades, gabionades, palissades, fascines, blindes, digues, fossés avec ou sans eau, batteries et mines; partout de la terre rapportée, mêlée de tronçons d'armes et de membres humains ; les maisons sans toits et lézardées par le canon, des rues sans entrée ni issue; un encombrement de cercueils, de bois à charpentes, d'affûts brisés, de vieux canons, couvraient la superficie d'Ostende et offraient l'image de la plus complète comme de la plus désolante destruction.

L'aspect de ce chaos fit la plus pénible impression sur les archiducs.

Le lendemain Leurs Altesses passèrent l'armée en revue sur l'estrade; puis montèrent sur le Grand-Chat, d'où elles virent jouer des mines, lancer des bombes, des grenades et autres projectiles incendiaires, et simuler des assauts, des sorties.

Après ces exercices, Spinola leur présenta les officiers qui s'étaient distingués pendant le siège et leur recommanda particulièrement tous ses soldats. Elles se montrèrent affables et affectueuses envers chacun, et promirent de se rappeler toujours les services rendus en cette occasion et de les récompenser en temps opportun.

On dissimula dans les provinces confédérées la peine qu'y causait la perte d'Ostende. Les États-Généraux firent frapper des médailles en commémoration des victoires remportées précédemment. Ces médailles représentaient la reddition de Cadsant, Ysendyk,

Aerdenbourg et l'Écluse pendant le siège d'Ostende. Une d'elles portait cette inscription : *"Les Provinces-Unies, ayant, par la grâce du Dieu tout-puissant et le commandement de l'illustre prince Maurice d'Orange, défendu héroïquement la place d'Ostende durant trente-huit mois, chassé ou battu les armées espagnoles, s'emparent de Cadsant et le fortifient, prennent Ysendyk, Aerdenbourg, l'Écluse et vingt-deux galères, en échange des décombres d'Ostende, 1604. "*

Les États d'Utrecht firent frapper une autre médaille qui représentait d'un côté le siège d'Ostende, de l'autre celui de l'Écluse avec cette exergue : "Dieu nous avait déjà donné plus que nous avons perdu."

Ainsi finit ce mémorable siège, qui pendant plusieurs années occupa si vivement toute l'Europe. L'armée espagnole perdit quinze colonels, sept maréchaux de camp, dix-neuf sergents-majors, cinq cent soixante-cinq capitaines, trois cent vingt-deux porte-enseignes, mille six cent soixante et dix-sept lieutenants, en tout près de quatre-vingt mille hommes. Il y avait au camp espagnol cent trois pièces de canon, y comprises celles de la plateforme. On y brilla vingt-quatre mille quintaux de poudre. On employa cinq millions de longues saucisses ou fascines ; il y avait constamment cent chariots à trois chevaux en circulation. Les assiégés perdirent aussi à peu près quatre-vingt mille hommes, dont sept gouverneurs, vingt colonels, quelques lieutenants-colonels, cinq cent soixante-sept capitaines. Trois cents de leurs navires furent coulés à fond. Ils tirèrent avec quatre-vingts pièces de canon. On fit jouer de part et d'autre soixante et dix-sept mines.

---

Inséré 07/05/18 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 07/06/18

## **Salvage firm hopes to net gold worth £125bn sunk by German U-boats**

Britannia's Gold aiming to cash in on two decades of painstaking research into location and cargo of lost ships

By : Rob Davies

A transatlantic salvage operation will put to sea within days to recover some of the estimated £125bn worth of gold and other precious metals sunk by German U-boats while being shipped to pay for Britain's first and second world war efforts. Britannia's Gold, a UK firm that has spent 25 years analysing cargo lost at sea, will set sail in secret from an unannounced port to explore the first cluster of shipwrecks it hopes will yield treasure. If successful, the loot will be taken to a secure location, from which the company will negotiate a price with the UK government for its return. The company plans to explore dozens of shipwrecks stretching from the north Atlantic to the Caribbean, believing it can recover around 2,000 tonnes of bounty. Will Carrier, operational director of Britannia's Gold, said the company had an unrivalled opportunity thanks to painstaking analysis of insurance records discovered by one of its senior researchers. "He came across a document written by an adviser to wartime chancellor of the exchequer Reginald McKenna, in amongst a box of last will and testaments of deceased sailors. "It clearly indicated gold movements made on behalf of the government on requisitioned merchant liners, which were named, with values of gold and when they sailed." He said that while rival salvage

experts may know the location of wrecks, they would not have Britannia's Gold's information about what was on board, gleaned thanks to cross-referencing war-risk insurance payouts with shipwreck data. "It's a massive jigsaw to piece together and it took decades to do so," he said. Most of the precious metal was gold or silver being moved to the US to pay for the war effort, or to parts of the British empire, mainly from Glasgow and Liverpool. Many of these ships were sunk by German U-boats lying in wait in shallow waters off Ireland as they tried to choke off the UK's ability to import and export. The first three wrecks Britannia's Gold plans to explore include a first world war ship sunk en route to Canada and believed to contain gold worth £450m. The first stage of the salvage effort will see Britannia's Gold deploy a vessel with state-of-the-art technology that allows it to stay in position above the wrecks. There, its staff will analyse data sent to the surface by a remotely operated vehicle, which will explore wrecks at depths of up to 5,500m to determine the position of valuable material. Britannia's Gold, has already raised money from private investors and its own directors but is seeking further investment via crowdfunding business Angel EQT, in an effort to raise the £8m it needs for the first salvage mission. Britannia's Gold said it could not disclose the port it will be sailing from, the location of the wrecks, or where it would take any finds, for fear of alerting pirates. "We've got millions of pounds of gold on board so we're an automatic target and we have to play our cards close to our chest," Carrier said. The firm will also have to tread a careful path with the government, which is technically the rightful owner of the cargoes. It would be obliged to hand any cargo brought into British waters over to a government official known as the Receiver of Wreck, unless it negotiates an alternative arrangement first. That means it will have to land the cargo elsewhere and agree a split with the government before it returns to British waters. • This story was amended on 2 October 2017 to correct the statement that the salvage operation will launch on Monday. The name of the company was corrected to Britannia's Gold, and the operational director was also corrected, to Will Carrier. Source : The Guardian

---