

## De berging van de Metula

Onderstaande tekst is overgenomen uit Smit 150, anderhalve eeuw maritieme dienstverlening. Geschreven door Bram Oosterwijk, en uitgegeven door uitgeverij de Alk.

De kracht en het verraderlijke karakter van Straat Magelhaen waren tóch groter dan de kennis en de ervaring van zowel een tankerkapitein als van twee Chileense loodsen. De Metula was er in elk geval het slachtoffer van: op 9 augustus 1974. De ondiepte Satellite Patch hield de mammoettanker vele weken in haar greep, maar Nederlandse bergers geven, zoals bekend, niet gauw op. En dat deden ze ook in dat jaar niet. Ze kregen het grote schip er af, uiteraard; het was 65 jaar nadat de Zwarte Zee en de Oceaan de problemen van de nauwe vaarweg eveneens hadden overwonnen, door er een voor Peru bestemd drijvend dok doorheen te slepen.

Hans Walenkamp, in de zomer van '74 nog geen twee jaar bij Smit Internationale Zeesleep- en Bergingsbedrijf in dienst, was er als lid van het bergingsteam bij. Hij had er toen al heel wat koopvaardijjaren opzitten, maar de sterke stroom en de onverwachte winden die in Straat Magelhaen soms opsteken, waren ook nieuw voor hem: 'Dat had ik echt nog nooit meegemaakt. Kapitein Minkels van de Metula moet zich er ook op hebben verkeken, net als de loodsen. Ze hadden stroom mee, méér dan ze dachten. Bovendien was het nacht, zodat ze de stroom moeilijk konden inschatten. Maar het blijft naar mijn idee een beoordelingsfout. Die tanker is gewoon uit de bochtgevlagen'.

Het frappante rond de op de keistenen-bodem van Straat Magelhaen gelopen Metula was dat het schip al tweemaal eerder een rol had gespeeld tussen de sleepdienst en Shell Tankers, de rederij die de 210.000-tons tanker onder Antilliaanse vlag in de vaart had. In 1968 had de Metula bij de Canarische Eilanden gefigureerd tijdens een in scene gezette hulpverlening door de Rode Zee, de eerste van drie 11.000 pk. sterke zeeslepers die Smit had laten bouwen. En zes jaar daarna, op 6 juni 1974, hadden havensleepboten van Smit de Metula echt geassisteerd, toen de tanker als eerste moest meren bij de nieuwe Curacao Oil Terminal van Shell. De 'Very Large Crude Carrier' kwam perfect langs de lossteiger aan de Bullenbaai. Het schip voer terug naar de Perzische Golf en laadde in Ras Tanura ruwe olie voor de Chileense haven Quintero.



Shell had een overeenkomst om in een pendeldienst de Chileense staatsolie-maatschappij Enap van ruwe olie te voorzien. Er was over gedacht de schepen de route rond Kaap Hoorn te laten nemen, maar het ongewisse van de weersomstandigheden daar was toch te groot, vond men bij de rederij. Het werd Straat Magelhaen, de wat rustigere trechter tussen de Atlantische en de Stille Oceaan. De 325 meter lange Metula was de vierde tanker in de reeks die er, met 190.000 ton lading aan boord, doorheen zou steken.

De klap was hard aangekomen. De Metula zat aanvankelijk alleen met z'n voorschip aan de grond. Na twee dagen zette de vloedstroom het schip echter 180 graden rond, zodat ook het achterschip vast raakte. Ladingtanks begonnen te lekken, over een lengte van 140 meter waren gaten in de romp geslagen, en ook de machinekamer liep vol; er was geen elektriciteit en bovendien geen water meer. Een Chileens landingsvaartuig haalde de 33 bemanningsleden en twee meevarende echtgenotes van boord. Ze werden naar Punta Arenas gebracht, de zuidelijkste stad ter wereld. Gezagvoerder Minkels en enkele van zijn officieren kwamen daarna overigens meteen weer terug. Shell had Smit intussen gevraagd de berging aan te pakken.

De Zwarte Zee was het dichtst bij, op vijf dagen varen. En dat was een gróót geluk. De met een vermogen van 9.000 pk uitgeruste sleepboot had op 10 augustus in de Braziliaanse haven Rio Grande een sloopschip gebracht en kon daar direct weg. Voordat kapitein Peter de Nijs en zijn bemanning echter in Straat Magelhaen waren, had bergingsinspecteur Kees Rom Colthoff samen met rederij-vertegenwoordiger Dirk Jongeneel ter plekke al kunnen zien dat het wegtrekken van de Metula geen doorsneekarwei zou worden.



De Zwarte Zee alléén zou het niet redden, zeker niet met een tanker die vol olie zat. Pompen waren dan ook dringend nodig en tevens véél materiaal: duikuitrustingen, compressors, generators, slangen, kabels en warme kleding. Het was winter aan de zuidpunt van Zuid-Amerika! Extra sleepkracht kwam van de Smit Salvor en van de door Smit gecharterde Japanse sleper North Sea, die vanuit de Caraïbische Zee langs de Zuidamerikaanse westkust naar Straat Magelhaen zouden omen.

Twaalf dagen hadden

ze nodig voor die trip. Het bergingsmateriaal kwam met het vliegtuig waarin ook Walenkamp en de overige bergers, een man of dertig, zaten. Ze waren nagenoeg gelijktijdig met de Zwarte Zee in Punta Arenas.

Ex-koopvaardijstuurman Hans Walenkamp was meegekomen 'voor het logistieke verhaal',

zoals hij dat uitdrukt. 'Ik was de coördinator van de sleepboten en van het materiaal'. Hij had reeds iets van het bergingsvak leren kennen met het veilig binnen brengen van de Ben Cruachan, die bij Durban een knik had opgelopen, en ook met het van het Scheveningse strand trekken van het radiozendschip Veronica. Maar de berging van de Metula zou toch iets volstrekt anders zijn!



De bergers namen aan dat er ongeveer 40.000 ton olie was weggevloeid. Het overgrote deel was door de straffe westenwind de Atlantische Oceaan opgeblazen en slechts weinig was er op de oevers terecht gekomen. Na minder dan een jaar zou er al niets meer van worden teruggevonden. Er kon, opnieuw volgens berekeningen, circa 100.000 ton olie in de scheepstanks achter blijven, zodat er nog 50.000 ton moest worden overgepompt.

Shell had daar de voor haar Argentijnse maatschappij varende Harvella voor aangewezen, een schip van 18.000 ton, dat viermaal olie uit de Metula zou overnemen. Walenkamp: 'Wij verbleven afwisselend op de Metula en op de Zwarte Zee. We kwamen niets tekort, want de proviandering vanuit Punta Arenas was uitstekend. We hebben een goeie tijd gehad. Veel gelachen ook. De hoofdwerktuigkundige van de Metula hadden we tot havenmeester benoemd, omdat hij het meerplan moest maken voor de schepen die langs zij kwamen. Het zijn wel honderdvijftig manoeuvres geweest, denk ik'.

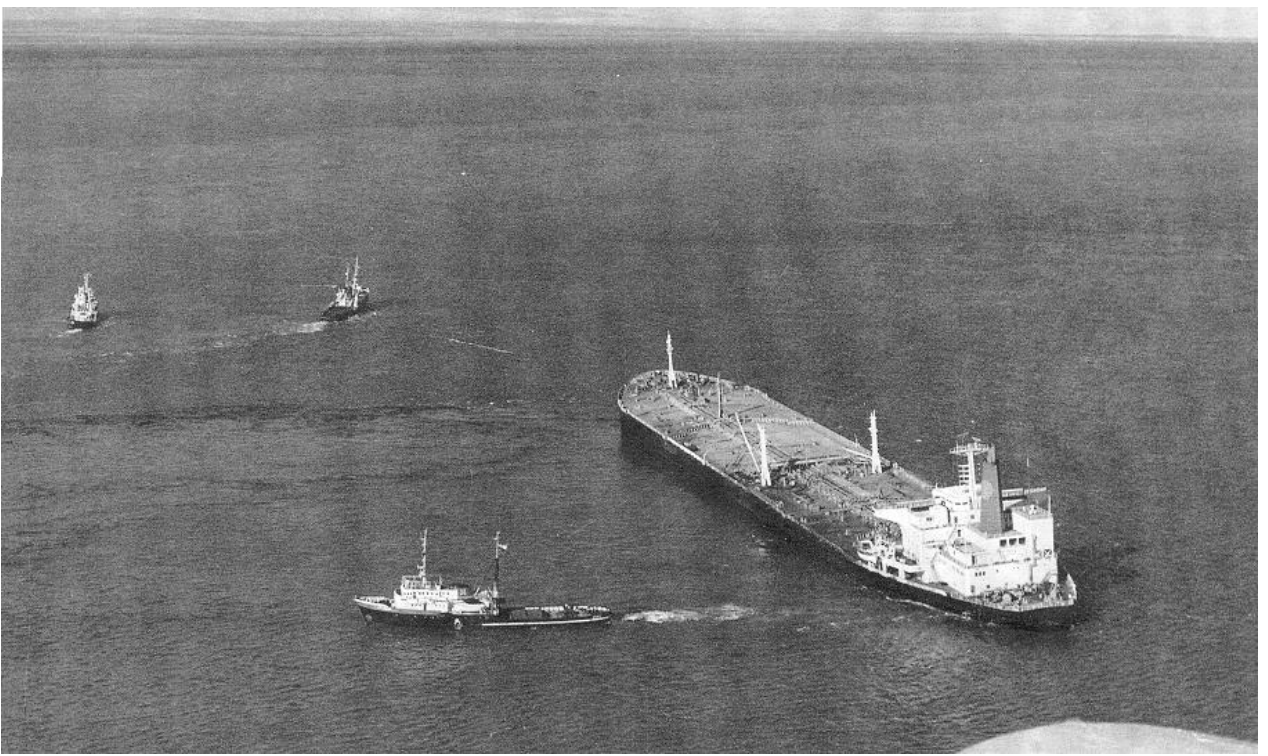


De Nederlandse bergers hadden vrijwillig en kosteloos assistentie gekregen van een ploeg van de kustwacht van de Verenigde Staten. De Amerikanen hadden in de jaren '70 nog nauwelijks ervaring met dit soort bergingen en ze wilden er graag van komen leren. 'Ze hadden ook van alles overgevlogen, met Hercules-toestellen', vertelt Walenkamp. 'Ze hadden hydraulische pompen bij zich en die bleken veel beter te zijn dan onze elektrische. Later zijn wij die ook gaan gebruiken. Deze pompen hadden veel meer capaciteit en ze waren bovendien veiliger'.

De Harvella bracht de olie in niet al te grote hoeveelheden naar de op tien mijl van de Metula ten anker liggende Bergeland, die eveneens ingeschakeld was bij het olievervoer van de Perzische Golf naar Quintero; de uit de Metula gehaalde olie werd daar trouwens ook heen gebracht. Het overladen werd tussen 28 augustus en 14 september afgewikkeld. Enkele malen moest er voor meerdere dagen worden gestopt omdat er zware stormen door Straat Magelhaen beukten. Voor elke ton olie die de Metula verliet, kwam eenzelfde hoeveelheid ballastwater in de plaats; het schip kon daarmee op z'n plaats worden gehouden. Het water moest uiteindelijk weer worden weggepompt om de Metula omhoog te kunnen brengen; dat zou zes meter moeten zijn en het moest, vanwege de stroming, binnen een half etmaal voor elkaar worden gebracht.

De draden van de drie sleepboten konden vier dagen nadat de laatste olie uit de tanker was gehaald, worden bevestigd: twee op het voorschip en één achterop. Stijf konden ze nog niet worden gezet, want een beestachtige storm die vijf dagen aanhield, verhinderde elke bergingspoging. Maar op 24 september was het moment toch dáár. De tanks werden ontballast en diverse andere compartimenten werden onderdruk gezet.

Met het opkomen van de vloed en het trekken op volle kracht, kwam er beweging in het schip. Even later, het was halfdrie in de nacht, was de Metula vrij; 47 dagen nadat de tanker op de stenen van Straat Magelhaen was geraakt. Het stormde nog steeds en de sleepboten manoeuvreerden de tanker in het donker naar een ankerplaats die tien mijl landinwaarts lag, in Bahia Felipe.



Opnieuw werd de Metula op de bodem gezet, naast de vaarweg; maar nu vrijwillig, omdat dit de beste oplossing was. Met 280 meter ketting en het stuurboordsanker lag het schip goed vast. Het weerstond zelfs een orkaan met windkracht dertien. Er gingen nog twee weken voorbij met het lossen van ongeveer 90.000 ton olie en met duikinspecties. Zwaar was de schade onder de waterlijn; het roer en de hak van de Metula waren verdwenen.

Hans Walenkamp is er het langst van alle bergers bij gebleven. Hij heeft het in zijn dagboek genoteerd: van 15 augustus tot 12 december. 'Zo'n drie maanden dus. Ik ben erbij geweest totdat de sleep op zee was. Met een loodsboot ben ik eraf gehaald en daarna ben ik snel naar Nederland teruggevlogen'.

Het verslepen van de Metula naar Angra dos Reis in Brazilië, de tijdelijke bestemming, gebeurde achterstevoren; met de tros aan het achterschip vast. De voorzijde was te zwaar beschadigd en zowel de directie van Smit als die van Shell Tankers vond het te riskant te veel krachten op dat gedeelte van het schip te laten komen.

De Smit Salvor en de North Sea waren eerder al vertrokken en in hun plaats was, vanuit Abidjan, de Rode Zee verschenen, die samen met de Zwarte Zee de Metula in zeventien dagen naar Angra dos Reis trok.

Hans Walenkamp hoorde later van de drie runners die op de Metula hadden gezeten dat ze niet zo'n beste tijd hadden gehad. De tanker, die tenslotte toch zou worden gesloopt, bleek weinig koersvast en de klappen die het logge achterschip op zee te verduren had gekregen, waren soms niet te harden geweest.

Deze barre tijd werd wel weer goedgeemaakt met een feest voor alle bemanningsleden en bergers die aan de opzienbarende berging hadden meegewerkt. In eigen kring was zelfs een lied gecomponeerd, met een schitterend refrein:

Jongens laat de moed niet zakken  
Daarom zingen wij te zaam  
Wat er ooit ook mocht gebeuren  
't Is de schuld van Magelhaen'

[terug naar het overzicht](#)