



## De M-tankers en de rampen met de Metula en Marpessa

Midden zestigerjaren werd besloten tot de bouw van een groot aantal zogenaamde VLCC-tankers. De verwachting was dat in de eerst helft van de zeventigerjaren de vraag naar olieprodukten zou oplopen van zo'n 750 miljoen ton naar 1.500 miljoen ton. Een verdubbeling van de vraag. De huidige Shell-vloot zou dan niet meer voldoende vervoerscapaciteit hebben om de groeiende markt te voorzien.

Besloten werd om schepen te bouwen met 210.000 ton laadvermogen. De reden voor juist dit laadvermogen was dat op de heenreis, met een leeg schip naar Arabische havens, de korte route via het Suezkanaal gevolgd kon worden. Op dat moment was het Suezkanaal nog afgesloten door de voorgaande Midden-Oosten oorlog.

Geladen zouden de schepen vervolgens via de Zuidroute, om Kaap de Goede Hoop, de terugreis afleggen.

Later werd gekozen voor de route via de Straat Magelhaen met alle nare gevolgen voor de **Metula**.

Het ambitieuze plan omvatte de bouw van 22 tankers die onder Engelse-, Nederlandse- en Franse vlag in de vaart gebracht zouden worden.

Op 26 januari 1968 kwam als eerst tanker de **Macoma** onder Nederlandse vlag in de vaart. De Nederlandse schepen kwamen in dienst bij de C.S.M. te Willemstad N.A. Het beheer werd uitgevoerd door Shell Tankers N.V. en vanaf 14 december door Shell Tankers B.V. te Rotterdam.

Tijden veranderen snel en de meeste schepen hadden een redelijk kortstondige loopbaan. De **Marpessa** slechts enkele weken omdat ze verging na een explosie aan boord op haar tweede reis vanuit Rotterdam. Zie aparte alinea over de ondergang van de **Marpessa**.

Een groot aantal tankers werd binnen tien jaar verkocht en vaak zelfs gesloopt.

In totaal hebben er acht M-klasse tankers (vier zijn in 1974 overgenomen van Shell Tankers U.K.Ltd.) onder Nederlandse vlag gevaren waarvan twee schepen een ongunstige diensttijd hebben gehad.

Onder Engelse vlag kwamen 15 tankers in de vaart (inclusief de vier schepen welke later naar Nederland kwamen en een schip wat later naar Frankrijk ging) , onder Franse vlag nog eens drie tankers.

Onderstaand treft u de gegevens aan van de acht Nederlandse tankers en een korte opsomming van de buitenlandse schepen.

### **Algemene gegevens van de M-tankers.**

De schepen werden op een aantal verschillende werven gebouwd waardoor er onderling kleine afwijkingen waren die bij de specificaties van de Nederlandse schepen te zien zijn.

Tonnage : 105.000 brt, 75.000 nrt en 210.000 ton dvm.

L X B X D : 325 x 47 x 19 meter. (holte 24,5 mt.)

Motoren : turbines van 28.000 pk. voor een snelheid van 16 knopen.

### **M-klasse C.S.M. Willemstad N.A. in beheer bij Shell Tankers B.V. Rotterdam.**

#### **1) Macoma**

roepnaam PJLB

diensttijd van 1968 t/m 1983.

IMO 6729969

Bouwer : Ishikawajima Harima Heavy Industry Tokio, Japan.

Bouwnummer : 924

L X B X D X H : 325,05 X 47,16 X 18,94 X 24,50 mt.

Tonnage : 104.303 brt., 78.479 nrt. en 209.986 dwt.

Motoren : 2 x Mitsubishi turbines van 28.000 pk. snelheid 16 knopen per uur.

Op 17 mei 1983 ving de sloop aan te Kaohsiung, Taiwan.





## 2) **Marisa**

roepnaam PJTO

diensttijd van 1974 t/m 1977.

IMO 6728599

Bouwer Hitachi Zosen Sakai, Japan.

Bouwnummer : 4126

L X B X D X H : 325,02 X 47,16 X 18,94 X 24,50 mt.

Tonnage : 105.533 brt., 75.375 nrt. en 206.937 dwt.

Motoren : 2 x Mitsubishi turbines van 28.000 pk. snelheid 16 knopen per uur.

Van 1968 t/m 1974 **Marisa** Shell Tankers U.K. Ltd.London. (roepnaam GXFH)

Van 1974 t/m 1977 **Marisa** C.S.M. Willemstad N.A.

Van 1977 t/m 1980 **Aegean Captain** Quadrant Shipping Griekenland,Liberiaanse vlag.

Op 26 maart 1980 ving de sloop aan te Kaohsiung, Taiwan.



### 3) **Meta**

roepnaam PJUK

diensttijd van 1974 t/m 1982.

IMO 6828296

Bouwer Hitachi Zosen Sakai, Japan.

Bouwnummer : 4164

L X B X D X H : 326,16 X 47,16 X 18,97 X 24,50 mt.

Tonnage : 105.532 brt., 75.489 nrt. en 206.913 dwt.

Motoren : 2 x Mitsubishi turbines van 28.000 pk. snelheid 16 knopen per uur.

Van 1968 t/m 1974 **Meta** Shell Tankers U.K. Ltd.London.

Van 1974 t/m 1982 **Meta** C.S.M. Willemstad N.A.

Op 24 juli 1982 ving de sloop aan te Ulsan.



#### 4) **Marinula**

roepnaam PJUE

diensttijd van 1974 t/m 1982.

IMO 6815201

Bouwer Odense Staalskibs A/S Lindo, Denemarken.

Bouwnummer : 22

L X B X D X H : 328,47 X 43,74 X 18,96 X 24,50 mt.

Tonnage : 99.080 brt., 71.315 nrt. en 195.500 dwt.

Motoren : 2 x Stal Laval turbines van 27.618 pk. snelheid 16 knopen per uur.

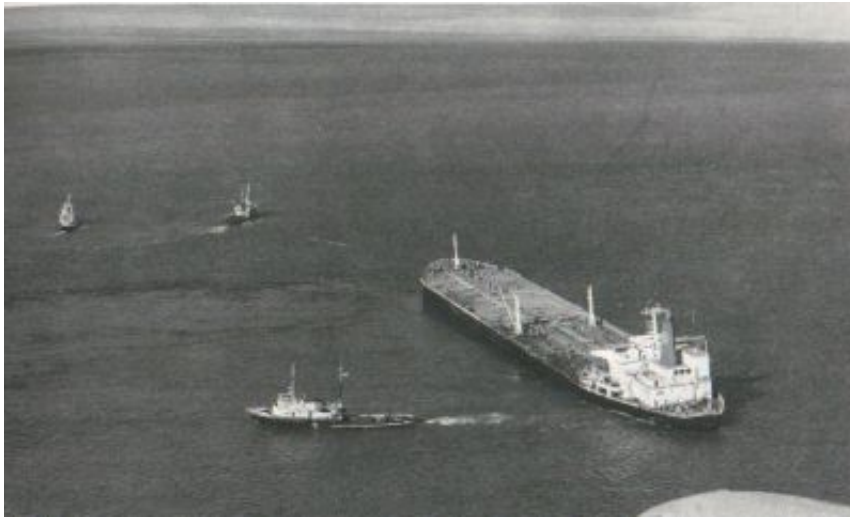
Van 1968 t/m 1974 **Marinula** Shell Tankers U.K. Ltd.London (roepnaam GYKW)

Van 1974 t/m 1975 **Marinula** C.S.M. Willemstad N.A.

Van april 1975 t/m oktober 1976 **Marinula** C.S.M. Willemstad N.A. uit de vaart gehaald en opgelegd.

Van 1975 t/m 1982 **Marinula** weer in dienst bij C.S.M. Willemstad N.A.

Op 27 december 1982 ving de sloop aan te Kaohsiung, Taiwan.



#### 5) **Metula**

roepnaam PJLM

diensttijd van 1968 t/m 1976.

IMO 6818760

Bouwer : Ishikawajima Harima Heavy Industry Yokohama, Japan.

Bouwnummer : 2019

L X B X D X H : 325,22 X 47,21 X 18,96 X 24,50 mt.

Tonnage : 104.379 brt., 78.411 nrt. en 210.027 dwt.

Motoren : 2 x IHI turbines van 28.000 pk. snelheid 16 knopen per uur.

Van 1968 t/m 1976 **Metula** C.S.M. Willemstad N.A.

Op 13 juni 1976 ving de sloop aan te Santander, Spanje.

Op 9 augustus 1975 voer de **Metula** door de Straat Magelhaen. Door weersomstandigheden had men eerder besloten de terugreis van deze tankers niet meer via Kaap de Goede Hoop te laten plaats vinden. De **Metula** was het vierde schip dat deze nieuwe route volgde. Onder begeleiding van lokale loodsen, die gebruik maakten van de nieuwe zeekaarten van 1 mei 1975 welke kaarten niet overeenstemden met de gebruikelijke Admiralty-kaarten, liep de

**Metula** vast op de keistenen-bodem. De klap was hard aangekomen en het voorschip zat stevig vast. Op 11 augustus zette de vloedstroom de tanker 180 graden rond zodat ook het achterschip vast raakte. Ladingtanks begonnen te lekken en over een lengte van 140 meter waren gaten in de romp geslagen. De machinekamer liep vol waardoor de elektriciteit uitviel en eveneens de watervoorziening.

Hierdoor werd besloten het schip te verlaten. Een Chileens landingsvaartuig haalde de 33 bemanningsleden en 2 meevarende echtgenotes van boord en bracht ze aan wal bij Punta Arenas. Kapitein Minkels en enkele officieren keerden al snel weer terug naar de **Metula**. Het

bergingsbedrijf Smit was inmiddels door de Shell gevraagd de berging te starten. Een voordeel was dat de **Zwarte Zee** ( 9.000 pk.) slecht op 5 dagen varen afstand lag. Ze had net een sloopschip afgeleverd in de haven Rio Grande (Brazilië) en kon dus direct op weg naar een megaklus. Dat het geen eenvoudige berging zou worden was inmiddels vastgesteld door bergingsinspecteurs Kees Rom Colthoff (Smit) en Dirk Jongeneel (Shell).

Alleen kon de **Zwarte Zee** deze berging niet aan en bovendien was er behoefte een veel materiaal zoals pompen, duikuitrustingen, compressors, generators, kabels en...warme kleding want het was winter aan de zuidkust van Zuid Amerika ! De versterking had 12 dagen nodig om het bergingsgebied te bereiken. Het was de **Smit Salvor** (6.000 pk. ex.Smit-Lloyd 103) en de gehuurde Japanse sleper **North Sea** ( 8.000 pk).

Een ploeg van dertig bergers kwam met materiaal per vliegtuig aan in Punta Arenas bijna gelijktijdig met de aankomst van de **Zwarte Zee**. De bergers schatten in dat zo'n 40.000 ton olie was weggelekt en door een westenwind richting Atlantische Oceaan was opgeblazen. Gelukkig was er nauwelijks olie op de kust terecht gekomen. Het kleine beetje dat toch de kust bereikte was binnen 1 jaar verdwenen.

Wilde men het schip bergen dan moest er nog 50.000 ton olie overgepompt worden. De resterende 100.000 ton kon aan boord blijven. Van Shell Argentinië werd de **Harvella** met 18.000 ton dwt. ingezet om de 50.000 ton olie over te nemen. Als "leerproces" kwam, volledig voor eigen rekening, een ploeg van de US Coast Guard met materiaal, overgevlogen door Hercules-toestellen, meehelpten. Ze hadden hydraulische pompen (Flightpumps) i.p.v. de elektrische pompen die Smit gebruikte. Deze pompen waren aanmerkelijk beter dan die van Smit, een hogere capaciteit en veiliger. Later is Smit deze hydraulische pompen ook gaan gebruiken.

De **Harvella** bracht in kleine hoeveelheden de overgepompte olie naar de op tien mijl afstand liggende **Bergeland** die de olie later naar Quintero bracht. Deze operatie duurde van 28 augustus t/m 14 september.

Enkele malen moest dit werk meerdere dagen worden stil gelegd door slechte weersomstandigheden.

Voor elke ton olie die de **Metula** verliet werd een ton ballastwater ingenomen om te zorgen dat het schip op haar plaats bleef en niet op drift raakte.

Tijdens de definitieve berging moest de 50.000 ton ballastwater binnen twaalf uur eruit gepompt worden om de tanker zes (1) meter omhoog te brengen. Van de sleepkabels van de drie sleepboten werden er twee vast gezet op het voorschip en een op het achterschip. De sleepkabels werden niet strak getrokken want gedurende vijf dagen stond er een zware storm. Op 24 september was het zover en kon de berging gaan plaats vinden. Bij opkomende vloed en met trekken op volle kracht kwam er beweging in de tanker. Het stormde nog steeds maar na 47 dagen aan de grond te hebben gezeten, kwam de **Metula** vrij. De sleepboten brachten de tanker naar een beschutte ankerplaats in de baai van Bahia Felipe. Voor alle zekerheid werd ze, ondanks een anker met 280 meter ketting, aan de grond gezet. Dat deze maatregel terecht bleek tijdens een orkaan met windkracht 12 toen de **Metula** veilig op deze ankerplaats bleef liggen. Er waren twee weken nodig om de resterende lading te lossen. Duikinspecties wezen uit dat er zware schade onder de waterlijn was, het roer en de hak waren verdwenen.

Later werd de **Metula** achterstevoren op sleeptouw genomen en naar Angra dos Reis, Brazilië gesleept. De voorzijde van de tanker was dermate beschadigd dat ze geen grote krachten kon doorstaan.

Omdat reparatie niet economisch verantwoord was werd ze onder de naam **Tula** naar Santander, Spanje gesleept waar op 13 juni 1976 de sloep aanving. Daarmee kwam een te snel einde aan de tweede M-klasse tanker onder Nederlandse vlag.



#### 6) **Marpessa**

roepnaam PJMO

diensttijd van 1969 t/m 1969.

IMO 6921678

Bouwer : Ishikawajima Harima Heavy Industry Yokohama, Japan.

Bouwnummer : 2020

L X B X D X H : 325,22 X 47,21 X 18,96 X 24,50 mt.

Tonnage : 104.373 brt., 78.411 nrt. en 206.805 dwt.

Motoren : 2 x Mitsubishi turbines van 28.000 pk. snelheid 16 knopen per uur.

Van 1969 t/m 1969 **Marpessa** C.S.M. Willemstad N.A.

Op 14 december 1969 gezonken bij Dakar.

Op 12 december 1969, op haar tweede reis van Rotterdam naar Mena Al Ahmadi, vond er in tank V tijdens het tankwassen een zware explosie plaats. Over een grote lengte werd het dek opengereten en brak er brand uit. Ze bevond zich toen circa 100 mijl NW van Dakar op de positie 16graden 05 minuten NB en 17 graden 48 minuten WL. Er vielen twee slachtoffers t.w. twee Chinese onderofficieren. Op 13 december had de bemanning kans gezien de brand te blussen maar de **Marpessa** leek redeloos verloren. De bemanning werd van boord gehaald door de Britse Shell tanker **Serenia** en later in Dakar aan wal gebracht. De volgende dag, op 14 december verdween de **Marpessa** in de golven op 50 mijl NNW van Dakar, nog geen twee maanden nadat ze was opgeleverd.

De **Marpessa** had toen de twijfelachtige eer het grootste koopvaardijchip te zijn wat verloren ging. De eerder gezonken **Torrey Canyon** was de helft kleiner.

De Raad van Scheepvaart concludeerde dat de bemanning geen schuld betrof aan het verlies van de tanker. Sterker nog de bemanning werd lof toegezwaard voor de inspanningen die ze hadden verricht om het schip te behouden. Later werd vastgesteld dat op deze tankers



ontlading van elektrostatische energie de oorzaak van de explosie moet zijn geweest. Passende maatregelen worden hiertegen genomen op alle andere zusterschepen. Uiteindelijk keerde de verzekering een bedrag uit van 6.590.000 English pounds.





7) **Mitra**  
roepnaam PJUR  
diensttijd van 1974 t/m 1978.  
IMO 6904301  
Bouwer Odense Staalskibs A/S Lindo, Denemarken.

Bouwnummer : 25

L X B X D X H : 328,37 X 43,74 X 18,98 X 24,63 mt.

Tonnage : 99.080 brt., 71.315 nrt. en 195.500 dwt.

Motoren : 2 x Stal Laval turbines van 27.618 pk. snelheid 16 knopen per uur.

Van 1969 t/m 1974 **Mitra** Shell Tankers U.K.Ltd. London (roepnaam GYYW).

Van 1974 t/m 1978 **Mitra** C.S.M. Willemstad N.A.

Op 5 oktober 1978 ving de sloop aan te Kaohsiung, Taiwan.



## 8) **Mytilus**

roepnaam PJUU

diensttijd van 1974 t/m 1981.

IMO 6916213

Bouwer Hitachi Zosen Sakai, Japan

Bouwnummer : 4165

L X B X D X H : 325,16 X 47,16 X 18,94 X 24,50 mt.

Tonnage : 105.532 brt., 75.423 nrt. en 210.283 dwt.

Motoren : 2 x Mitsubishi turbines van 28.000 pk. snelheid 16 knopen per uur.

Van 1968 t/m 1974 **Mytilus** Shell Tankers U.K. Ltd.London. (roepnaam GYZD).

Van 1974 t/m 1981 **Mytilus** C.S.M. Willemstad N.A.

Van 1981 t/m 1985 **Mytilus** Philippine National Crude Oil Tanker Inc. (Luzon Stevedoring Corp.) Manila.

Van 1985 t/m 1987 **Mytilus** PNOOC Crude Oil Tanker Inc. Als opslagtanker te Limay.

Van 1987 t/m 1993 **Nita I** opslagtanker bij Kharg Island.

In 1993 gesloopt op het strand van Gadani Beach, Pakistan.

De in 1968 en 1969 gebouwde tankers die onder Nederlandse vlag gevaren hebben zijn in de jaren 1976 t/m 1983 weer uit dienst gesteld en veelal gesloopt. Van een lange levensduur kan niet echt gesproken worden !

## M-klasse bij Shell Tankers U.K. Ltd. London

Zoals eerder vermeld werd er een opdracht verstrekt van totaal 22 schepen. ♦ Onder Engelse vlag kwamen in eerste instantie 15 schepen te varen. Zonder in details te treden treft u onderstaand de namen aan.

1. Murex, gebouwd in 1968, 104.772 brt., in 1982 verkocht, IMO 6806365
2. Marimela, gebouwd in 1968, 98.876 brt., in 1982 gesloopt, IMO 6815201
3. Mangelia, gebouwd in 1968, 105.138 brt., in 1976 verkocht, in 1982 gesloopt. IMO 6822084
4. Medora, gebouwd in 1968, 105.252 brt.
5. Meta, zie bij Nederland, IMO 6828296
6. Marisa, zie bij Nederland, IMO 6728599
7. Megara, gebouwd in 1968, 105.245 brt. in 1976 verkocht, IMO 6727387
8. Melania, gebouwd in 1969, 104.561 brt. in 1976 verkocht, in 1980 gesloopt. IMO 6828569
9. Mitra, zie bij Nederland, IMO 6904301
10. Mactra, gebouwd in 1969, 104.772 brt. '74-'80 Fr., in '82 gesloopt, IMO 6903058
11. Mysia, gebouwd in 1969, 105.248 brt., in 1978 verkocht. IMO 6918467
12. Melo, gebouwd in 1969, 105.138 brt. in 1976 verkocht. IMO 6924325
13. Mysella, gebouwd in 1970, 104.561 brt. in 1976 verkocht. IMO 7002667
14. Marticia, gebouwd in 1970, 104.561 brt. in 1976 verkocht IMO 7019062

## M-klasse bij Shell Frankrijk

Ook voor de Shell in Frankrijk hebben een viertal M-klasse tankers gevaren. Het waren de onderstaande schepen :

1. Magdala, gebouwd in 1968, 105.296 brt. in 1978 gesloopt. IMO 6803727
2. Mactra, zie bij Engeland IMO 6903058
3. Miralda, gebouwd in 1969 105.317 brt. in 1985 gesloopt. IMO 6929260
4. Myrtea, gebouwd in 1970, 105.397 brt. in 1982 gesloopt. IMO 7005712

Meer gegevens voor zowel de Engelse en Franse schepen zijn, hoewel niet volledig, beschikbaar.

Gaarne ontvang ik aanvullende en/of opmerkingen over bovenstaande M-klasse tankers op e-mailadres [k.los@hetnet.nl](mailto:k.los@hetnet.nl)

Koos Los

Bronnen o.a. :

- div. Shell publicaties
- Boek Smit 150 van G.J. de Boer
- internet