



Het was de gebruikelijke rommel op een werf met het schip in dok. Op het dek lagen allerlei obstakels van de werfianen. Kabels, slangen, kisten met werktuigen, lampen op grote standaards, keetjes waar ze in schaften en de werfianen zelf, een paar honderd per dag die overal in, op en door kropen om het schip weer op te kalefateren en klaar voor zee te maken. Liefst in drijvende conditie maar dat kon je aan die lui van de Verolmewerf op Rozenburg wel overlaten. We kwamen hier nooit met klachten vandaan. Ze deden er dan ook bijna alles aan om het ons naar de zin te maken. De voormannen werkten wat het onderhoud betreft soepel mee en in de kantine kregen we een eigen hoekje met goede service. Alleen het sanitair op de werf was behelpen. Er stonden toilethokken op de kade dus iedere keer als wij moesten aftappen naar dek, de valreep af, plassen en het stuk weer terug wat op dit grote schip een behoorlijk eind is. Hetzelfde met douchen en je wassen na vast werken, ook dat moest aan de wal en was nog verder lopen, naar het eind van de kade. Laverend tussen de troep.

Als we niet met het bootje van de werf naar Maassluis overstaken om te stappen bleven we op de werf en gingen naar de bioscoop op het terrein waar de nieuwste films draaiden. We vermaakten ons wel al gingen we niet naar huis, wat veel van de maten die in de buurt woonden elke dag deden. De film begon, een waar je niet bij na hoeft te denken en die we op de varende vloot al 100 keer gezien hadden, CC and Company met in de hoofdrol Ann Margreth die er beter uitzag dan wij in ons zondags tenue.

Helemaal zonder problemen verliep deze onderhoudsperiode niet, althans niet voor de bemanning van de Noorse tanker "Rona Star" op 15 juni 1965. Dit schip lag tegen de steiger voor tank cleaning, recht voor ons. De boeg van de kruiser in dok wees loodrecht naar de midscheeps van de Rona star.



Ik had die dag de wacht en zou net mijn kooi ingaan na een rustige avond in het caf. Ik hoorde ergens ver weg een grote doffe dreun en het schip trilde een beetje. Aan boord van de tanker had zich een explosie voorgedaan gevolgd door een felle brand. Veel bemanningsleden van de kruiser hebben aan het bestrijden van dit inferno een grote bijdrage geleverd, zoals het meehelpen met brand blussen vanaf de wal, het bemannen van een werfsleepboot om met de brandblusinstallatie van dat schip te gaan

blussen en het opzetten van een noodhospitaal op de wal. Veel bemanningsleden waren de wal op, beetje stappen in Maassluis en Schiedam. Op een gegeven moment was ik een van de weinigen, samen met de officier van de wacht en een paar matrozen van het brandpiket, overgebleven op de kruiser. Toch was het link want bijna alle brandblusmiddelen, zoals de verplaatsbare brandblus-pompen en brandslangen waren van boord, er moest nu bij ons niets gebeuren.

Ik had nog nooit van mijn leven zo'n brand meegemaakt als deze. Je zag de grote stalen brug/stuurhuis van het schip gewoon smelten door de enorme hitte. In de gebouwen naast ons en de tanker was geen ongebroken ruitje meer te vinden. Tot ver in de volgende ochtend heeft het nablussen, nakoelen en het zoeken naar de 16 door de brand omgekomen slachtoffers geduurd.

De dag na de brand was het rustig aan boord. Iedereen had het natuurlijk over de klap en wat ze zelf hadden meegemaakt. Er bleek iemand op de valreep van de tanker te hebben gelopen ten tijde van de ontploffing. Volgens de maten vonden ze die terug op 50 meter afstand, op drie meter hoog hangend in het prikkeldraad van het hek rond werf. Niemand was al over de schrik heen.

Ik ging die avond de wal op. Met het sloepje van de werf naar Maassluis om een biertje te drinken. Ik was tenslotte vrij van wacht. Het nieuws van de ontploffing was zelfs in dit cafetaria bekend. Misschien hadden ze zelfs de knal wel gehoord. Ze nam gelijk aan dat wij erbij waren geweest want we waren in uniform en het enige schip van de vloot in de buurt. Ja, dat moest ik beamen en ze vroeg om even naar achter te komen.

Ik kreeg een bak koffie aan een ronde tafel met zo'n rood Perzischtapijtje erop en even later kwam ze een bak friet met een frikadel brengen. Na die steunbetuiging maar weer terug naar boord, naar kooi en morgen maar weer over naar de orde van de dag, die dagelijkse orders stonden iedere dag op het publicatiebord. Ik zou het druk krijgen morgen. De machinekamer weer bedrijf gereed en klaarmaken om te ontdokken.

Over een week of wat gelukkig weer naar zee.



Verhaal van een Engelsman, bemanningslid aan boord van de Rona star.

*“Terwijl ik in 1965 op de tanker “Rona star” onder Noorse vlag diende, adopteerde ik een zwerfkotje in Mina al Amati dat zijn intrek nam in de radiokamer. Het weigerde ronduit ooit een voet aan wal te zetten, ondanks dat het vele malen door mij via de loopplank naar het land werd gedragen. De kat zou het schip niet verlaten tot de nacht van 15 juni 1965, toen de ‘Rona Star’ in het natte dok van de Rotterdamse Verolmewerf lag en een tankreiniging onderging. Het beestje werd extreem opgewonden, miauwde en huilde, en verliet de radiokamer. Ik keek hem na door de patrijspoort van de hut terwijl hij door het gangboord schoot en via de valreep verdween. Zodra het de wal had bereikt, explodeerde het schip in een vuurbal en kwamen 16 personen om het leven. Tot op de dag van vandaag zweer ik dat het dier de komende ramp voelde aankomen. Ik heb het beest nooit meer gezien.”*

De rode haan bleef kraaien, zo ook op maandag 21 juni 1965. Op de werf lag ook het Zuid-Afrikaanse schip “Table Bay” voor onderhoud. Het was donkergrijs van kleur. Grote rookwolken boven het voorschip ter hoogte van het kabelgat waar veel verf, poetskatoen en schoonmaakmiddelen liggen opgeslagen. De brandploeg van de Ruyter is er direct bij en samen met de werfbrandweer wordt ook deze brand bedwongen. We zijn toen werkelijk aan een ramp ontsnapt. Dit schip was geladen met explosieven. Schepen die niet goed ontgast waren en of geladen met explosieven lagen gewoon in onderhoud op een scheepswerf. Als dank voor onze inzet kreeg het schip van Piet Verolme, eigenaar van de werf een patatbakmachine voor in de kombuis waar je meelachtige patatjes in kon bakken, ze waren niet te eten maar toch een leuk gebaar. We keken alweer uit naar de blauwe hap.

Het onderhoud is teneinde, het schip weer in de grijze tjet. De eerste rookwolken komen weer uit de schoorsteen. De “stilte” heeft plaatsgemaakt voor het bekende scheepsgeluid.

Op de achtermiddag gaan de trossen los en het schip en vertrekt richting Noordzee om daar de machines te testen. Alles draait (bijna) zoals het hoort en de koers is richting Nieuwehaven in Den Helder waar het schip laat in de avond aan steiger 22 afmeert.

