

Scheepsbrand Ronastar – Hr.Ms. de Ruyter



Geschiedenis tot de ramp

Al in 1951 werd het schip als vrachtschip van zo 'n 9000 ton DWT besteld bij de werf. Dat werd later eerst omgezet naar een tanker van 18 250 ton DWT, en door de ontwikkelingen in de markt werd het schip onder de naam *FJORDAAS* gaandeweg steeds groter tot 35 881 ton DWT. De brug lag midscheeps, de motor en de machinekamer waren op het achterschip. Het had 33 ladingtanks, verdeeld over 11 compartimenten met elk drie tanks.

De eerste reis ging naar de Perzische Golf en het schip pendelde jarenlang tussen de Perzische Golf en Europa.

In december 1957 werd het schip bij het invaren voor Amsterdam in dichte mist van achteren aangevaren door een Zweeds vrachtschip. Daar hadden de loods en de kapitein te veel snelheid aangehouden zonder voldoende uitkijk te houden.

In januari 1964 liep het machineschade op, op ongeveer 280 mijl ten noordoosten van Gibraltar. De Noorse sleepboot *Hercules* heeft het schip naar Malta gesleept, waar het op 15 januari 1964 aankwam. Op 16 november 1964 werd het schip verkocht aan Saanum in Mandal en omgedoopt tot *RONASTAR*.

Het verloop van de ramp

In juni 1965 was de *Ronastar* leeg vertrokken uit Duinkerke met bestemming Rotterdam voor een reparatie op de Verolme reparatiewerf op het eiland Rozenburg. Maar voordat met de reparatie kon worden begonnen, moesten de tanks van het schip schoongemaakt worden. Daarbij werden de lege tanks eerst ontlucht en gasvrij gemaakt. Met een zogeheten butterworth (een ronddraaiende en om zijn as roterende sproeier) werd de aan de tankwanden aangekoekte olie met heet water onder hoge druk weggespoten. De slop, het water-oliemengsel, is daarna uit de tanks gepompt en in een aparte installatie weer gescheiden, zodat de olie herbruikt kon worden. Het probleem is dan nog dat in zo'n geval de hoeken en randen van de tanks koek blijft vastzitten, dus vervolgens moeten de classificeerders in de tanks afdalen om met scheppen en emmers de laatste resten van de wanden te schrapen. Rond 1965 werd dit vuile en gevaarlijke werk veelal gedaan door zwartwerkers, die via koppelbazen werden geronseld.

In de avond van 15 juni 1965 waren de tanks 1 tot en met 7 van het schip al machinaal en met de hand schoongemaakt. Een aantal tanks in compartimenten 8, 9 en 10 zijn door de butterworth behandeld, maar moesten nog met de hand van de resterende oliekoek ontdaan worden. Rond 23:30 uur volgden kort na elkaar twee zeer zware explosies tussen de brug en de machinekamer, die met een grote vuurbal dekken en de bakboord- en stuurboordzijde uit het

schip bliezen. Er brak onmiddellijk een hevige brand uit in de nog niet volledig schoongemaakte tanks en de midden-accommodatie, die vanwege het explosiegevaar slechts op afstand geblust kon worden.

De brand werd bestreden door de bedrijfsbrandweer van Verolme, gevolgd door de brandweer uit Rozenburg en Rotterdam en boten van de Havendienst Rotterdam. Ook personeel van de [Hr.Ms. De Ruyter](#), die bij de werf van Verolme lag, hielp mee. Ze brachten schuimblussers en extra slangen en klommen aan boord van het fel brandende schip en doorzochten de bemanningsverblijven. Er werd niemand meer aangetroffen en het schip moest worden verlaten, de hitte en de kans op meer explosies waren dan al te groot. Het was gelijk al duidelijk dat veel werknemers werden vermist. De Havendienst XI was in de buurt en sloeg groot alarm. De bemanning van de *Ronastar* kon niet meer via de loopplank van boord. Op het achterschip konden ze zich met een reddingsboot bevrijden. De havendienstboot haalde een aantal mensen, die door de explosies van boord waren geslagen, uit het water en daarna ook overlevenden van het voorschip. De brand werd op afstand met water- en schuimkanonnen vanaf de wal en vanaf de blusboten bestreden. De volgende ochtend was tegen 04.00 uur de brandweer de brand meester. Het schip was toen al door de explosie, de verzwakking en hitte doormidden gebroken en gedeeltelijk gezonken. Het lag met het middenschip op de bodem. Pas toen het schip min of meer was afgekoeld kon het zoeken naar slachtoffers beginnen. Doordat de zwartwerkende classificeerders nergens geregistreerd stonden, was het lang onduidelijk hoeveel mensen er vermist werden. Pas na geruime tijd werden in het schip de lichamen van 16 schoonmakers gevonden en geborgen. De leden van de bemanning, waaronder vrouwen en kinderen, hadden allen het ongeluk overleefd. De oorzaak van de explosies is nooit vastgesteld.^[4]

Herstel na de ramp

Het schip werd total loss verklaard en werd met twee drijvende bokken en bergingsvaartuigen door W.A. van den Taks Bergingsbedrijf geborgen. Het werd half oktober naar Wilton-Fijenoord in Schiedam gebracht. Daar kwamen er drie dokken aan te pas om van de *Ronastar* weer een volwaardig schip te maken, een operatie die pakweg een jaar duurde.

De beschadigde middensectie werd voor de sloop verkocht aan Eckhardt & Co. in Hamburg.

De rest van het wrak werd verkocht aan Marlow Wangen, de rederij van Jørgen P. Jensen op Hisøy, die het bij Wilton-Feijenoord liet ombouwen tot bulkcarrier met een nieuw en groter voorschip. Ook het achterschip werd vergroot. Het kreeg daarmee nieuwe afmetingen. Lengte: 224,64 meter, BRT: 27 362, Net: 18 378, DWT: 42 800.^[5] De nieuwe naam werd *Condo*. In 1972 werd het schip verkocht naar Kristiansand en hernoemd als *Hervang*. En in 1974 opnieuw verkocht, nu naar Italië, waarbij het werd vernoemd naar *Falcone*. Daar werd het schip in 1983 in La Spezia gesloopt.^[6]

Trivia

Tony Dalton, een van de opvarenden in 1965, had een scheepskat, die hij als kitten had meegenomen uit Mina al Ahmadi.^[7] Die huisde in de radiohut en weigerde altijd een uitstapje aan land als het schip voor de wal lag, zelfs al zij werd gedragen. Tot de bewuste avond van 15 juni 1965 voor de wal bij Verolme, waar de tanks werden schoongemaakt. Het beest raakte opgewonden, ging piepen en miauwen en liep de radiohut uit. Door een patrijspoort zag hij dat

ze hem smeerde over de loopplank en verdween. Op het moment dat ze aan wal kwam explodeerde het schip. Kennelijk voelde het beest de catastrofe aankomen. Ze werd nooit meer teruggezien.

Bronnen, noten of referenties:

1. [https://nl.wikipedia.org/wiki/Ronastar_\(schip,_1957\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Ronastar_(schip,_1957))
2. skipshistorie.net
3. www.mediatv.nl
4. [↑ Leidse Courant van 16 juni 1965](#)
5. [↑ Kombuispraat](#)
6. www.sjohistorie.no
7. www.shipspotting.com
8. [↑ messybeast.com](http://messybeast.com)



Noorse tanker „Ronastar” (22.088 brt) kreeg schoonmaakbeurt SCHIP NA EXPLOSIE GEBROKEN EN IN BRAND GEVLOGEN TANKER ONTPLOFT IN HET BOTLEKGEBIED

Om half twaalf gisteravond is bij de Verolmewerf in het Rotterdamse Botlekgebied de Noorse tanker „Ronastar” (22.088 brt. van de rederij Skibb a/s Agnes in Mandal) in de lucht gevlogen. Het schip lag voor een schoonmaakbeurt in een haven op enige afstand van de Verolmewerf. Bij het afsluiten van de krant, vannacht om drie uur, werden volgens de gegevens die toen op de werf bekend waren, 22 mensen vermist.

Van hen zouden 16 man overboord zijn gesprongen. Sleepboten zochten hen, maar van enig resultaat was niets bekend. Volgens een der personeelsleden van de schoonmaakdienst, de heer Spitsbaart, bestond de ontgassingsploeg, die aan boord van liet schip werkte, uit veertig man. Van de bemanning en hun familie waren er inclusief twee vrouwen en drie kinderen, twaalf aan boord. De heer Spitsbaart was met zeventien mensen, inclusief vrouwen en kinderen van boord gekomen. Zij werden van boord gehaald door twee sleepboten. Volgens dezelfde zegsman is de explosie aan boord van de tanker ontstaan achter de brug, dus op het achterschip. Vannacht waren in totaal zeven gewonden onder behandeling. Drie van hen werden gewond door scherven in de kantine van de schoonmaakhaven. Het is mogelijk dat zij tot de ontgassingsploeg behoorden. Vier andere licht gewonden wisten zich via de trossen van het schip te redden.

De tanker brak na de ontploffing door midden en was al spoedig een grote vuurzee. Blusboten van de Rotterdamse brandweer werden onmiddellijk naar de plaats van het ongeluk gezonden en begonnen met het bluswerk. Ook ambulances en brandweerauto's kwamen in grote getale naar de werf.

De Verolmewerf zelf is er nog vrij goed van af gekomen omdat de schoonmaakhaven op enige afstand van de werf ligt. Wel werd op de werf zeer veel glasschade aangericht. De dreun van de ontploffing werd in de wijde omtrek van het Botlekgebied gehoord.

In Den Haag rinkelden de ruiten als gevolg van de explosie. In het waterweggebied kon men duidelijk de vlammen die uit de tanker opstegen warnemen. Duizenden inwoners van Hoogvliet en Spijkenisse stroomden hun huizen uit omdat zij bang waren voor een tweede explosie. Ook in deze dorpen was er veel glasschade.

Aan de redding en bluswerkzaamheden werd ook deelgenomen door de bemanning van Hr.Ms. de Ruyter die voor een opknapbeurt bij Verolme ligt. De medische staf van deze kruiser heeft de leiding bij het reddingswerk. Tal van matrozen assisteerden bij de blussing en de afzetting van het terrein. Het gevaar van één of enige volgende explosie was vannacht nog niet geweken.
