

Uit: *Reformatisch Dagblad*, 29 december 1984 , pag. 1

Link naar dit artikel:

<http://www.digibron.nl/search/share.jsp?uid=0000000012e99ff68e9e1ef6c2816a7&sourceid=1011>

Verkorte link naar dit artikel:



## Reformatisch Dagblad

### Weer poging tot berging RDM-dok

**ROTTERDAM – Bergers en andere deskundigen hebben gistermiddag bij laag water weer een poging gewaagd het voor de Noord Spaanse kust gestrande ponton met het gebroken gedeelte van het oude RDM-dok Prins Bernhard 10 te bereiken.**

Met een vissersbootje dat weinig diepgang had heeft de ploeg deskundigen van onder andere het bergingsbedrijf Smit-Tak, de verzekeringsmaatschappijen en Nedbarges Sublift B.V. geprobeerd langszij het ponton te komen om aan boord te stappen.

Zolang de deskundigen het ponton met het gebroken dok niet kunnen inspecteren, bestaat geen enkele zekerheid over de toedracht en de gevolgen van het ongeluk met het enorme transport. „We zitten dus allemaal met grote spanning te wachten wat de uitslag van het onderzoek zal zijn”, aldus een woordvoerder van het Schiedamse bedrijf Nedbarges, de uitvoerder van het transport.

Het tweede ponton waarop het andere gedeelte van het Prins Bernharddok staat en dat wordt gesleept door de sleepboot Smit-Houston, is op weg gegaan naar de Spaanse havenplaats Vigo. Daar zou het in de luwte voor anker gaan.

#### Uitvoerig

Nedbarges is des te benieuwder naar de oorzaak van het ongeluk, omdat voor het transport diverse tests werden uitgevoerd over de haalbaarheid van het vervoer van het RDM-dok met behulp van pontons. Zo werd bij het Maritiem Instituut in Wageningen het dok-transport van Rotterdam naar Rio de Janeiro uitvoerig met behulp van een model getest.

Ook op het dok zelf werd een ultrasonorenonderzoek gehouden, waarbij de sterkte van het materiaal werd gemeten. Bij de diverse onderzoeken werd volgens de woordvoerder van Nedbarges rekening gehouden met zeer slechte weersomstandigheden van windkracht 9 en een golfslag van 45 meter. Dat zijn slechtere condities dan die waarin het dok maandag voor kerst in twee stukken brak. De tocht overzee zou totaal 40 tot 45 dagen duren.

#### Te zwak

De onderzoeken waren nodig omdat het voor het eerst was dat een droogdok van de grootte van het Prins Bernharddok niet „nat” werd gesleept, dus zonder pontons. Deze traditionele manier van slepen was in dit geval echter niet mogelijk omdat het dok daarvoor te zwak en te oud was, aldus de Nedbarges-zegsman. Het Prins Bernharddok 10 werd in 1924 gebouwd en werd onlangs uit de failliete boedel van de RDM in Rotterdam opgekocht door Verolme in Brazilië. Verolme heeft Nedbarges opdracht gegeven het dok bij voorkeur in één stuk naar Rio de Janeiro te brengen, onder andere omdat dat goedkoper is. Grotere dokken die over lange afstanden worden vervoerd, worden ook wel in tweeën gebrand en dan op de plaats van bestemming weer in elkaar gezet.

Speciaal voor het transport van het oude RDM-dok werd het gedeelte van het dok boven de scheiding tussen de twee dragende pontons versterkt met 200 ton staal. Volgens de eerste berichten van Smit Internationale op tweede kerstdag is het dok juist vlak achter die versteviging gebroken.

---

Op Digibron -en alle daarin opgenomen content- is het databankrecht van toepassing. Volledige gebruiksvoorwaarden: <http://www.digibron.nl/search/page.jsp?section=disclaimer&ln=nl>. Data protection law applies to Digibron and the content of this database. Full terms of use: <http://www.digibron.nl/search/page.jsp?section=disclaimer&ln=en>.