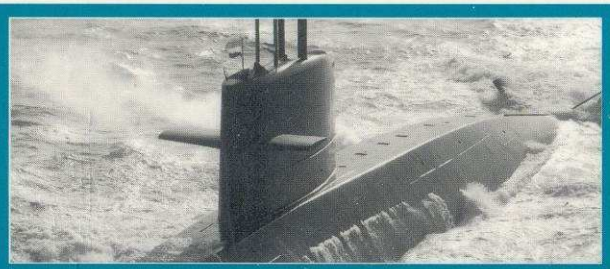
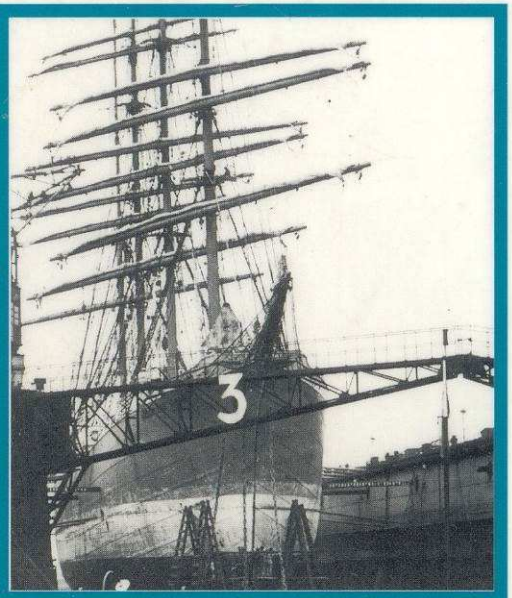
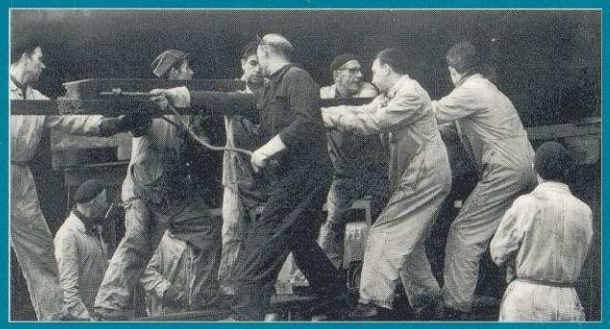
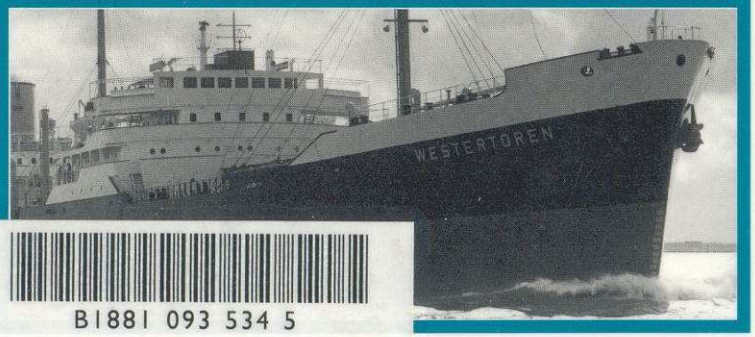
Rotterdamsche Droogdok Maatschappij









B1881 093 534 5

Evert van der Schee

Rotterdamsche Droogdok Maatschappij

Evert van der Schee

Rotterdamsche Droogdok Maatschappij

B1881 093 534 5

1998

UITGEVERIJ ILCO

ROTTERDAM

Copyright © 1998 Evert van der Schee, Rotterdam
Omslag: ILCO-productions, Rotterdam

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Van der Schee, E.

Rotterdamsche Droogdok Maatschappij / E. van der Schee.
-Rotterdam : ILCO. - Ill., foto's
ISBN 90-73235-16-2
Trefw.: Rotterdamsche Droogdok Maatschappij /
scheepsbouwindustrie ; Nederland ; geschiedenis

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	7
Over stoom, jenever en Schotten (1816-1902)	9
Bouwen op zand (1902-1903)	15
Met alleen repareren kom je er niet (1903-1914)	19
Van de honger geen ontlasting (1914-1918)	29
Alle werk is werk (1918-1940)	33
"Wir kaufen alles!" (1940-1945)	51
Wederopbouw (1945-1950)	57
Gouden jaren (1950-1960)	65
"Was er geen ruimte naast?" (1960-1970)	85
Via RSV naar een faillissement (1970-1983)	107
Een nieuw begin (1983-1998)	137
Bouwlijst	148
Geraadpleegde literatuur	157

Woord vooraf

Toen bekend werd dat ik een boek zou schrijven over de geschiedenis van de R.D.M. tot heden zeiden vele Droogdokkers: "Dat is gemakkelijk, de eerste vijftig jaar die heb je al."
En het kan niet ontkend worden, in *"Een halve eeuw Droogdok"* wordt op voortreffelijke wijze dat deel van de geschiedenis weergegeven. Wat zou ik daaraan kunnen toevoegen? Niets. Sterker, ik besloot het bedoelde boek niet te herschrijven. Ik denk ook, dat ik het niet zou kunnen. Ik zou verstrikt raken in een bepaalde stijl van schrijven die absoluut niet de mijne is. "Jij gaat dus het wiel voor de tweede keer uitvinden," zei een vriend van mij ironisch. Ik was gelukkig al zover dat ik mijn besluit nader kon onderbouwen. "Kijk," zei ik, "een boek als dit wordt geschreven rond een groot aantal gebeurtenissen welke in een chronologische volgorde hebben plaatsgevonden. Een schrijver zal nooit alle gebeurtenissen willen beschrijven, dat zou ongelooflijk saai worden, dus hij maakt een keuze. En dat is precies wat ik ook zal doen: keuzes maken. Er is zoveel materiaal dat het mogelijk moet zijn om ook over de eerste vijftig jaar nieuwe herkenbare onderwerpen te beschrijven. Natuurlijk kan ik niet voorbij gaan aan de hoogtepunten uit die periode, denk bijvoorbeeld aan de bouw van de "Nieuw-Amsterdam" in 1938."

Veel dank ben ik verschuldigd aan al die mensen die mij materiaal (leesvoer) hebben aangereikt. Het is echt verbazingwekkend, dat mensen vanuit de vroegste tijden van de geschiedenis van de R.D.M. allerlei gegevens bewaard hebben.
Bij het schrijven van dit boek heb ik veel steun ondervonden van ir. H.W. Stapel uit Den Helder. Zijn kritische kanttekeningen waren vaak lastig maar ook zeer wezenlijk. Roel Zwama is wel de grootste verzamelaar van authentiek materiaal. Ook wil ik noemen Ernst Hogerbrugge uit Spijkenisse die mij veel steun heeft gegeven. Tenslotte noem ik mijn gezinsleden, vrouw, dochters, schoonzoon en kleinzoon. Niet eenmaal hebben zij gezegd: wat vervelend, weer achter die computer. Ik hoop dat ik erin geslaagd ben een herkenbaar beeld van de geschiedenis van de R.D.M en soms van de scheepsbouw in het algemeen voor U op te roepen.

Evert van der Schee

Over stoom, jenever en Schotten (1816-1902)

De RDM is in 1902 van start gegaan. Het lijkt dus logisch om bij dat jaar met dit boek te beginnen. Echter voor 1902 hebben mensen besluiten genomen en uitgevoerd die van wezenlijke invloed zijn geweest op het ontstaan van de R.D.M. Het is waarschijnlijk zo dat zonder die besluiten de R.D.M. nooit zou hebben bestaan. In de navolgende korte historie hoop ik dit duidelijk te maken.

In 1816 voer het eerste stoomschip "The Defiance" de Maas op. Een gebeurtenis van belang. Een schip met een stookplaat en ketels, dat moest toch absoluut en spontaan de lucht in vliegen. Al eeuwen werden schepen door de meest natuurlijke bron 'de wind' voortgedreven. Wie haalt het dan in zijn hoofd om daar wat anders voor te verzinnen? En wat als het spul kapot gaat of als de brandstof opraakt? Met deze discussies, vaak zeer verhit, was menig rederijkantoor tot in de kleine uurtjes bezig. De meest voorzichtigen zeiden: "het is gevaarlijk" en: "in plaats van vrachtschip word je kolentransporteur vanwege de voortstuwing."
Nee, op stoom hadden deze lieden het niet begrepen. Maar toch moeten ook zij menige slapeloze nacht hebben gekend. Want stel eens voor, dat het wél lukte, dat stoomschepen wél veel sneller de oceanen zouden doorklieven. Dan had je letterlijk en figuurlijk de boot gemist. Weg was je trotse positie als beheerser van de wereldzeeën. En dan vaart daar de "The Defiance" binnen. Notabene op een (bescheiden) concessie verleend door Koning Willem de Eerste.
De zorgen van de heren reders waren begrijpelijk. Niettemin liet Willem de Eerste er zich niet door leiden. Hij stond bekend als een voortvarend man, nieuwe ontwikkelingen dienden serieus te worden onderzocht en hij verstrekte daartoe regelmatig opdrachten. Met betrekking tot alles wat met techniek en stoom te maken had genoot Gerhard Moritz Roentgen zijn bijna onbeperkt vertrouwen. En niet ten onrechte zoals zal blijken. In het navolgende maken wij nader kennis met Gerhard.

Gerhard Moritz Roentgen
Gerhard werd op 7 mei 1795 geboren als zoon van een predikant te Esens (Oost Friesland). Vader Roentgen kon trots zijn op zijn zoon. De jongen had een helder verstand en een geweldig doorzettingsvermogen. Zo'n jongen moet toch door kunnen leren, was het oordeel van pa. Maar van een predikantensalaris van 700 thalers per jaar was dat volslagen onmogelijk. Gerhard wilde graag bij de marine. Pa wist maar één oplossing. Hij schreef een brief aan de Koning. En waarachtig, die brief – de beste die pa Roentgen ooit schreef – had succes. Zoon Gerhard mocht op kosten van Koning Lodewijk gaan studeren op het marine-instituut dat net in die dagen werd verplaatst van Fijenoord (nabij Rotterdam) naar Enkhuizen.
De capaciteiten die vader Roentgen in zijn zoon zag, kwamen meer dan volledig tot uiting. Gerhard werd na zijn studie reeds op jonge leeftijd belast met onderzoeksopdrachten van uiterst belangrijke aard. Zo werd hij in 1816 (21 jaar oud) naar Engeland gestuurd om na te gaan waarom de Engelsen koperen staven verwerkten in de houten scheepsromp. In 1818 kreeg hij opdracht om de verschillen in kwaliteit, deugdelijkheid en effectiviteit tussen de Nederlandse en Engelse marine vast te stellen. De Nederlandse marine kwam er in dat rapport slecht af. De Engelsen overtroefden ons op alle punten.
Terug naar de stoom. Onder leiding van Gerhard werd voor de Nederlandse Stoomboot Maatschappij het eerste Nederlandse stoomschip gebouwd. "De Nederlander" – want zo luidde de naam van deze eersteling – was op 31 mei 1823 gereed voor een proefvaart naar Antwerpen. Dat schijnt uitgedraaid te zijn op een regelrechte ramp. Halverwege de vaart verloor het schip door lekkende pakkingen zoveel stoom dat van voortzetting van de proefvaart moest worden afgezien.

Op 16 juni werd de proef herhaald. Gelukkig voor Gerhard was het probleem van de lekkende pakkingen verholpen. In elk ander geval zou hij een mooie zeperd hebben gehaald, want tijdens die reis greep Koning Willem de Eerste de gelegenheid aan om zich te laten overtuigen van het nut van stoom bij de voortstuwing van schepen. Gerhard heeft daarna op tal van andere vaartuigen en werktuigen het belang van voortstuwing en beweging door middel van stoom aangetoond.

Het in de vaart brengen van "De Nederlander" bracht al snel de noodzaak aan het licht om voor reparaties en vernieuwingen te kunnen beschikken over een outillage waar snel en goed reparatiewerk kon worden verricht. Aanvankelijk was hiervoor gedacht aan John Cockerill te Luik, maar uiteindelijk besloot men tot het bouwen van een reparatiewerf welke later uitgroeide tot het bekende etablissement Fijenoord. Hiervan is onze Gerhard de grondlegger geweest.
In 1829 besloot de Nederlandse Stoomboot Maatschappij een transportlijn op Hamburg te openen Hiervoor werd het stoomschip de "Batavier" gebouwd. Tijdens de bouw bleek echter dat de Amsterdamse Stoomvaart Maatschappij op het punt stond een dergelijke lijn in exploitatie te nemen. Wat te doen? De bouw stopzetten? Goed ondernemingsschap betekent risico's nemen, De "Batavier" werd afgebouwd en men opende een lijn op Londen. Om in stijl te blijven werd deze lijn de Batavierlijn genoemd. Het is interessant om op te merken hoe verleden en heden in elkaar over gaan. In het Rotterdams Dagblad van 20 december 1997 lees ik dat de transportlijn op Londen in ere wordt hersteld. In 1959 had men deze lijn gestaakt. En men blijft de oude naam trouw, de twee schepen welke in 1998 in de vaart worden gebracht heten "Batavier V" en "VI".

Er wordt weleens verondersteld dat het aantrekken van vakmensen uit het buitenland iets van deze tijd is. Niets is minder waar. Als gevolg van de Franse overheersing was een groot deel van de Nederlandse werkende bevolking lichamelijk en geestelijk verzwakt. Bovendien waren de technische ontwikkelingen tijdens de Franse overheersing doorgegaan, waardoor ook op dat terrein een achterstand in bekwaamheid en opleiding was ontstaan.
De Nederlandse Stoomboot Maatschappij kreeg nadrukkelijk met dit probleem te maken. Buitenlanders aantrekken werd het parool. Vooral de Schotse industrie leverde in die tijd prima vaklieden af. Tegelijkertijd met de vaklieden kwam ook een Schotse werktuigbouwkundige naar Nederland. Hij vond een baan bij de Nederlandse Stoomboot Maatschappij en werkte daar gedurende 28 jaar als chefingenieur. Waarom is deze Duncan Christie – want zo heette hij – voor ons verhaal zo belangrijk? Wel, met hem begint het voorspel naar de R.D.M.

Voorspel (1856)
De heer Duncan wist het na 28 jaar wel. Wat een ander kon, kon hij ook. Met andere woorden: hij wilde voor zichzelf beginnen. Zonder grond geen bedrijf moet hij hebben gedacht en dus richtte hij zich tot de gemeente Rotterdam met het verzoek om een stuk grond – het zogenaamde 'Nieuwe Werk' aan de Westerhaven – te kunnen kopen of huren.
Nee, zei de gemeente, de Westerhaven is bedoeld voor diepliggende schepen die een losplaats moeten hebben. Een scheepsreparatiewerf kunnen we daar niet hebben. Wel kon de heer Duncan zijn bedrijf vestigen op de zogenaamde 'overschietende slijken' in het toenmalige Schoonderloo nabij Delfshaven. De Hr. Duncan bleek een goed zakenman te zijn, want hij pachtte dit terrein tegen een zeer lage prijs. En daarmee zijn we beland bij een voorloper van de R.D.M. Laten we eens kijken hoe het deze voorloper verging.
Onze Schot Duncan bleek een voortvarend man. Reeds in 1857 werd het stoomschip de "Prins van Oranje" opgeleverd. Een schip dat werd geroemd om zijn sierlijke lijn. In 1864 haalde Duncan zijn zoon George Christie in het bedrijf. Tegelijkertijd trad Arnoldus Nolet, een lid van de bekende jeneverstokerij Nolet en Co uit Schiedam, tot de firma toe. Erg succesvol is deze combinatie niet geweest. Men hield zich voornamelijk bezig met het vernieuwen en repareren van 'locomobielen'. In 1870 werd Christie/Nolet ontbonden. Vader en zoon

Bij akte op den **5 November 1879** voor den te *Rotterdam* resideerenden Notaris P. J. W. VAN DEN BERG gepasseerd, is tusschen de ondergeteekenden ARNOLDUS NOLET, Fabrikant, wonende te *Rotterdam*, en FRANCISCUS ANTONIUS PHILIPPUS CORNELIS HUBERTUS DE KUIJPER, Fabrikant, wonende te *Kralingen*, overeengekomen, om de te *Schoonderloo*, gemeente *Delfshaven*, tusschen hen bestaande **Vennootschap**, onder de Firma

CHRISTIE, NOLET & DE KUIJPER,

met den **1 November 1879**, te **ONTBINDEN**, zoodat die Firma niet meer zal worden gebezigd dan uitsluitend tot het liquideeren van nog openstaande zaken, waarvoor de Firma nog door de beide ondergeteekenden zal worden geteekend, met bijvoeging der woorden **„in liquidatie."**

DELFSHAVEN, den 5 November 1879.

A. NOLET.
F. DE KUIJPER.

184 Bij **akte**, op den 30 October 1880 voor den Notaris WILLEM SIMON BURGER Wz. te *Rotterdam* verleden, is opgericht de Naamlooze Vennootschap:

„Maatschappij de Maas,"

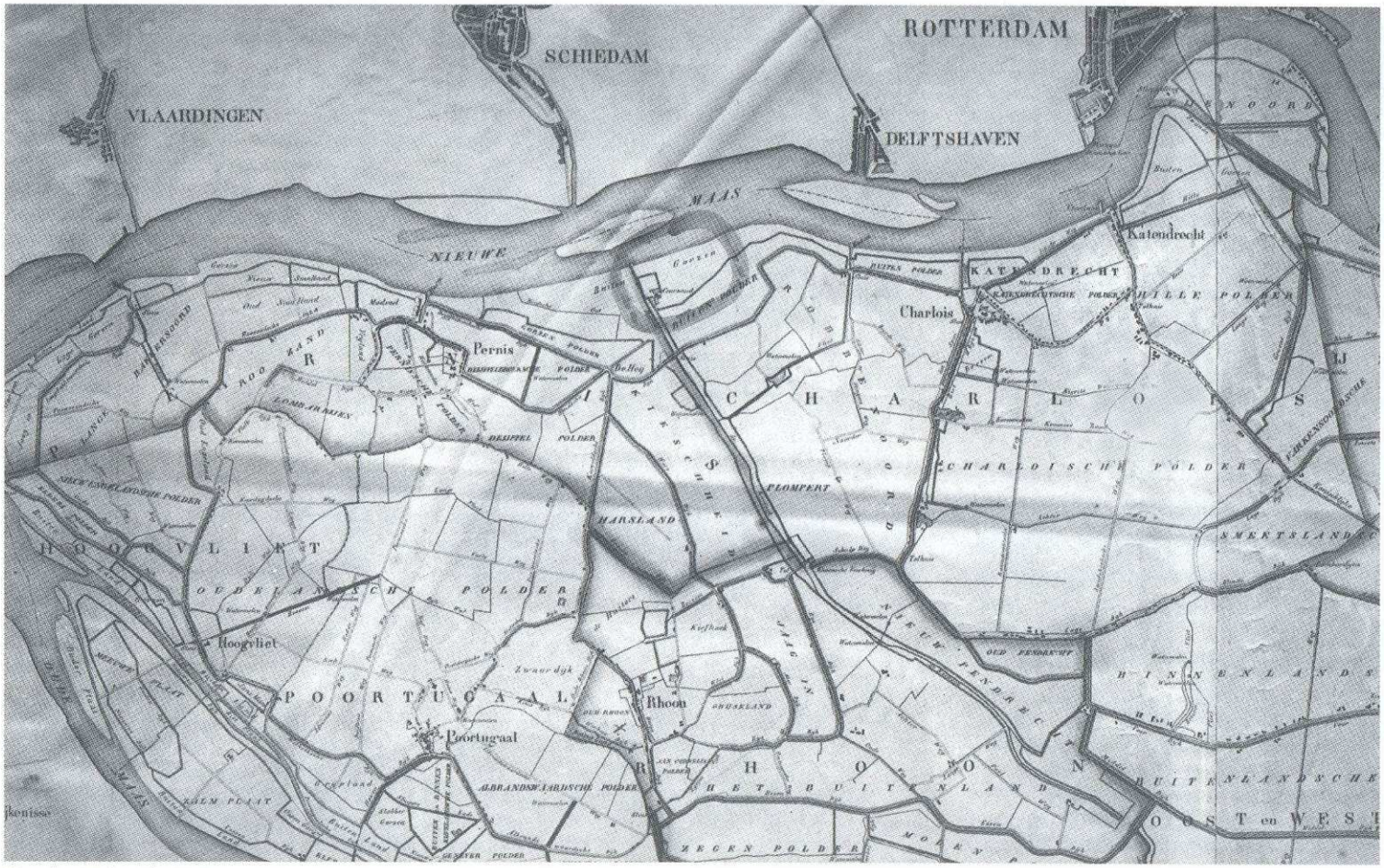
Scheepsbouw- en Werktuigenfabriek, gevestigd te *Delfshaven*, ingevolge de Koninklijke bewilliging, verleend bij Zijner Majesteits besluit van den 21 October 1880, No. 9.

De akte is in haar geheel geplaatst in de *Nederlandsche Staats-Courant* van Woensdag 29 December 1880, No. 307.

George gingen terug naar Schotland, de banden des vaderland trokken blijkbaar te sterk. Nolet kreeg toestemming om met gebruikmaking van de naam Christie het bedrijf voort te zetten. Scheepsbouwers lusten best een borrel, wordt wel eens gezegd. Zou het daardoor komen dat de nieuwe partner van Nolet alweer een lid was van een beroemde jeneverstokerij? Dit keer was het Franciscus de Kuiper. Ook deze combinatie hield zich aanvankelijk bezig met het herstellen van ketels. Maar er kwam verbetering. De oorlog tussen Frankrijk en Duitsland was intussen afgelopen. Tijdens het vredesoverleg eiste Duitsland zeer hoge herstelbetalingen van Frankrijk. Algemeen vreesde men dat van die herstelbetalingen weinig terecht zou komen. Dat pakte anders uit. De Fransen betaalden vlot waardoor er in Duitsland ruimte kwam voor nieuwe investeringen. Rotterdam – en daarmee Christie, Nolet en Kuiper – profiteerde behoorlijk van deze ontwikkeling. Tot 1878 werden verschillende stoomschepen, kanonneerboten en baggermolens opgeleverd.

'De godin van geluk is weinig standvastig en op haar goedgeefsheid kan men nooit staat maken.' Met deze wel zeer bloemrijke taal wordt in *"Een halve eeuw Droogdok"* een nieuwe malaise aangekondigd. En het was een zware depressie. In 1878 ging Nolet c.s. failliet maar bleef nog enige tijd in liquidatie voortbestaan.
De oorzaak voor dit nieuwe onweer lag feitelijk aan de behoefte van de internationale handel aan vaste wisselkoersen. Engeland had in die tijd de leiding in de internationale handel en daar werd besloten de hoeveelheid goud als basis voor het pond te nemen. Dit betekende dat men de valuta een vast goudgehalte toekende. De Gouden Standaard ontstond en het zilver werd van zijn troon gestoten. Nu was en is er in de wereld meer zilver dan goud en dus kon men begrijpen dat de grondslag van het geldstelsel werd verkleind. Tegenover de aanzienlijk verminderde geldstromen stond een gezwollen markt aan produkten. In de wetten van de economie is het nu eenmaal zo dat bij een sterke stijging van het aanbod de prijzen dalen.
Dit duurde tot 1886. Toen leidden grote goudvondsten aan de Witwatersrand in Afrika tot vergroting van de geldstromen. Economisch ging het allemaal weer iets beter.

Christie, Nolet en Kuyper gingen ondertussen op de Franse toer. Kennelijk was er Frans geld beschikbaar. In ieder geval werd een firma met de welluidende naam Société Anonyme des Fonderies et Constructions Navales de la Meuse opgericht. Het was de bedoeling om de zaken van de oude firma voort te zetten.
Waarschijnlijk zijn de plannen niet gelukt want een jaar later (1880) werd opgericht de N.V. Maatschappij "de Maas". Nog steeds hield men van een borreltje, want onder de oprichters treffen we weer verschillende namen van jenever-

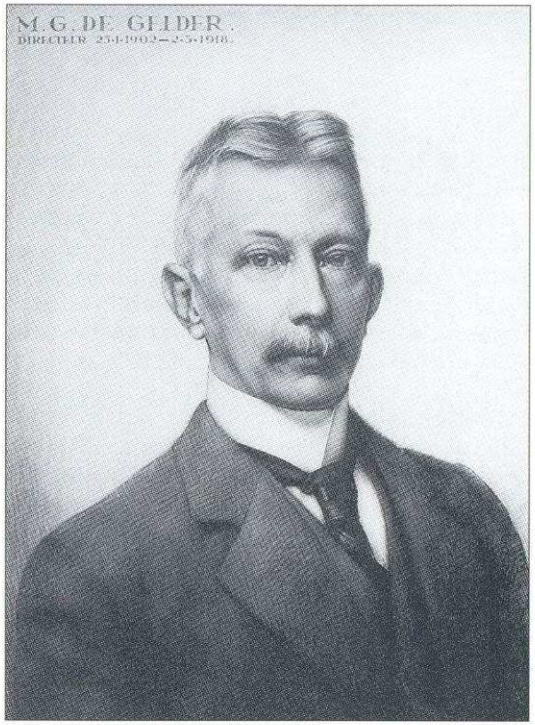


Heyplaat, situatie 1850.

stokers o.a. die van Mevr. de Wed. Blankenheim. De baten en lasten van de oude Franse firma werden overgenomen. Edoch daar vertilde men zich aan, de schuldenlast was te groot. Het vervolg laat zich raden. De pas opgerichte "de Maas" werd gesloten.
Liquidatie stelde men nog even uit. Verwacht werd dat men nieuwe fondsen kon werven waarmee opnieuw een start kon worden gemaakt. En jawel, op 6 december 1881 kwam een groep uiterst belangrijke mensen bijeen waaronder H. Veder en J.W. Anthony. Punt van bespreking, de oprichting van de maatschappij Schoonderloo. Deze maatschappij kwam inderdaad tot stand, echter allerlei juridische perikelen leidden in 1883 tot herinvoering van de oude naam "de Maas."
De maatschappij deed het tot aan 1888 goed en minder goed, afhankelijk van economische pieken en dalen. Een grote verbetering trad in vanaf het moment dat de Nieuwe Waterweg volledig aan de eisen van scheepvaart was aangepast. Toch mocht het niet al te lang goed gaan. In 1890 werd "de Maas" getroffen door een zware ramp. De ketelmakerij, de draaierij en de bankwerkerij werden door brand verwoest. Het aflopen van de erfpacht in 1905 bracht de heren leiders zelfs op de gedachte het bedrijf maar niet meer op te bouwen.
Uiteindelijk vond men 15 jaar nog best lang genoeg voor een nieuwe start, deshalve werd het bedrijf weer opgebouwd. Stabiliteit is scheepsbouwbedrijven bepaald niet gegeven, want ook de laatste periode van het bedrijf "de Maas" kenmerkte zich door pieken en dalen.

Woon- en arbeidsomstandigheden 1880-1900
Rotterdam is in deze jaren expansief gegroeid. De ontwikkeling van de Duitse industrie na de Franse herstelbetalingen maar ook de daarop volgende ontwikkelingen van de Rotterdamse havens hebben daartoe bijgedragen. Niets was te gek, alles kon.
In 1879 op het dieptepunt van een economische crises werd G.J. de Jongh benoemd tot directeur van gemeentewerken Rotterdam. Hij was ongetwijfeld een man met een brede visie op planologische ontwikkelingen. Onder zijn beheer werden in de periode 1880-1896 maar liefst dertien havens gegraven en van faciliteiten voorzien.
Deze geweldige expansie vertaalde zich ook in de ontwikkeling van de bevolking. Vanuit Zeeland en Noord-Brabant ontstond een zuigkracht naar de stad. Enige cijfers ter onderbouwing: in 1876 had Rotterdam 136.230 inwoners, in 1900 332.145 inwoners. Veel van hen hadden een karig bestaan in de landbouw (lonen 4 à 5 gulden per week) gelaten voor wat het was en waren naar 'het beloofde land' getrokken. Daar troffen ze wanstaltige pakhuizen als woningen. Een tweekamerwoning bewoond door tien personen was eerder regel dan uitzondering. Meer dan veertig personen maakten gebruik van één privaat.
Het werk in de havens en op de fabrieken was lang en zwaar. Bij "de Maas" werd tussen de 12 en 14 uur gewerkt, ook door kinderen jonger dan twaalf jaar. Op zaterdag een of twee uur korter. Alles moest met 'ellenboogstoom' gebeuren. Een gereedgemaakte huidplaat werd door tien á 14 man op de schouder genomen en naar het in aanbouw zijnde schip gesjouwd. Daar werd de plaat opgetakeld (met touwen en hijsblokken) en vervolgens met bouten provisorisch vastgezet. Kielplaten moesten onder het vlak met houten stutten op z'n plaats worden gebracht. Een volwassen werkman verdiende in 1881 tussen de 18 en 22 cent per uur.

R.D.M. in de steigers
Alhoewel de erfpacht op het terrein van "de Maas" nog tot 1905 doorliep, meenden directie en commissarissen reeds in 1899 om te moeten zien naar een andere locatie voor het bedrijf. Het terrein in Delfshaven gaf weinig mogelijkheden tot uitbreiding. Een andere reden was de slechte economische positie waarin de Nederlandse scheepsbouw en dus ook "de Maas" zich bevond. Heldere koppen betoogden dat men op de technische ontwikkelingen in andere landen achter liep.
Een van hen was ingenieur W. de Gelder. In een prachtig opgestelde brochure gaf hij aan dat geen enkel bedrijf in het Rotterdamse in staat was tot het bouwen van de grote zeeschepen die door de Nederlandse reders in Duitsland en in Engeland werden besteld. Maar er was hoop. Een bedrijf dat zich beneden de bruggen vestig-



de, zich voorzag van de modernste machines en van dokcapaciteit voor grotere schepen maakte –volgens dezelfde Van Gelder – een beste kans de concurrentie aan te kunnen.
Commissarissen en directie van "de Maas" hebben van deze brochure goed kennis genomen, reden waarom we later de naam Van Gelder zien terugkomen. Vooralsnog werd eerst gezocht naar een vervangende plaats voor een nieuwe start van de scheepsbouwactiviteiten. Uit verschillende mogelijkheden werd tenslotte 4,5 hectare terrein op de Heyplaat aangekocht en wel voor een bedrag van 44.000 gulden.

Het consortium had waarlijk grootse plannen. Zo moest er een dok komen voor schepen tot 12.000 ton. Bart Wilton zag deze ontwikkelingen kennelijk met lede ogen aan. Hij stelde het consortium voor om samen met Wilton een bedrijf op te zetten. Dat moest dan wel onder de naam Wilton want, tja, hij had nu eenmaal een familiebedrijf. Het punt is onderwerp van bespreking geweest in het consortium en werd vervolgens onder dankzegging afgewezen.
Aan de orde was nu het vinden van een directeur die in staat mocht worden geacht de ambitieuze plannen van het consortium ook daadwerkelijk uit te voeren. En ja hoor, die meneer W. de Gelder met zijn knappe brochure werd als eerste aangezocht. Maar nee, de man had andere plannen welke niet strookten met het aangeboden directeurschap. Wellicht onder het motto 'het blijft in de familie' heeft hij het consortium gewezen op de mogelijkheid om hiervoor zijn broer te strikken. Bedoeld werd de heer M.G. de Gelder.
Achteraf bleek dit een uitstekend advies. Als ingenieur had deze De Gelder bij de Koninklijke Marine en bij bureau Veritas te Parijs zijn sporen meer dan verdiend. Het consortium moest eerst wel even flink slikken. Want meneer vroeg het alleenrecht op alle terreinen van de bedrijfsvoering inclusief het ontwerp van het bedrijfsterrein. De hoge heren moeten echt wat in hem hebben gezien, want men ging met zijn voorwaarden akkoord.
Een plechtig moment bepaalde de startdatum van de R.D.M. Op 23 januari 1902 werden de stukken bij notaris P.C. van Vollehoven getekend.

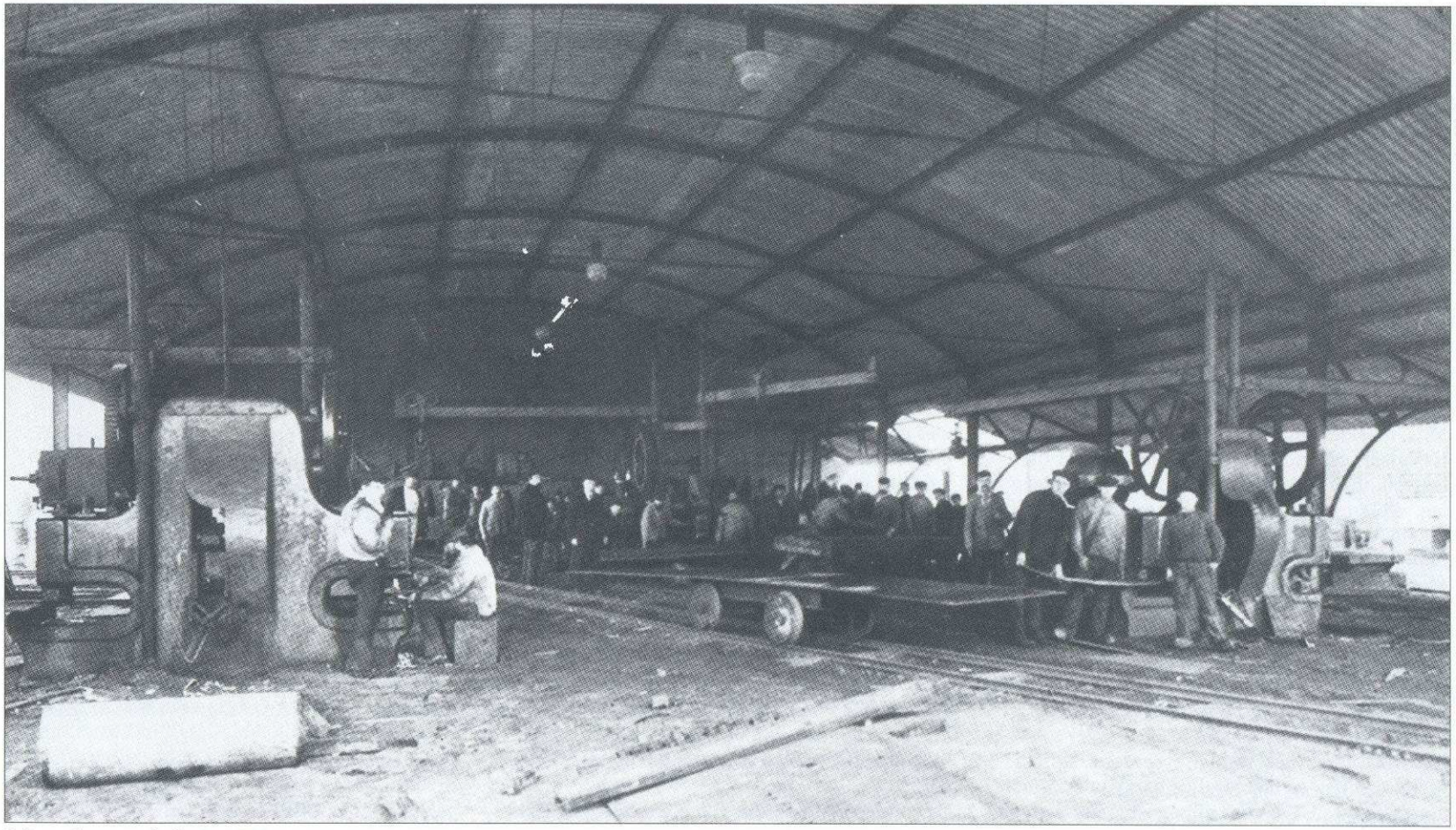
Bouwen op zand (1902-1903)

Zoals we in het vorige hoofdstuk hebben gezien kon M.G. de Gelder dus aan de slag. Wij zullen hem voortaan M.G. noemen. Allereerst moest er een ontwerp voor het bedrijfsterrein worden ontworpen. Nu kwam M.G. uit een familie die van wanten wist. Zijn broer hebben we eerder genoemd, maar ook pa de Gelder had een prachtige staat van dienst. Als ingenieur van de Indische Waterstaat had hij leiding gegeven aan de bouw van de havenwerken te Batavia. Het is dan ook pa geweest die een eerste indeling voor het bedrijfsterrein en een ontwerp voor de havens van de R.D.M. op papier zette.
M.G. maakte van de nood een deugd. De Heyplaat bestond in die tijd uit niet meer dan een zandbank die tenminste vier meter te laag lag. Wel, met het prachtige schone zand van de plaats waar de dokhaven moest komen, kon het hele terrein royaal vier meter worden verhoogd. Met al die volmachten waarmede de Raad van Commissarissen akkoord was gegaan zou je mogen verwachten dat de opbouw van het bedrijfsterrein voorspoedig verliep. Niets is minder waar.
In brieven aan z'n vader schrijft M.G. dat de commissarissen geen extra kredieten ter beschikking wilden stellen, waardoor de houtloods slechts een eenvoudige barak werd. Veel erger vond M.G. het dat hij moest afzien van de bouw van een behoorlijk geoutilleerde ijzerwerkersloods. Nu kwam er slechts een soort overkapping, waaronder het 's zomers te heet en 's winters veel te koud was. M.G. was een gewetensvol man, hij hield zich wel degelijk bezig met vraagstukken betreffende de arbeidsomstandigheden, iets waarop we later nog terug zullen komen.
De fabriek kwam er. Wel niet helemaal naar de zin van M.G. maar toch, wat niet was kon altijd nog komen.

Ernstiger problemen vroegen de onmiddellijke aandacht van M.G. Het eerste stuk terrein dat was gekocht was alleen voldoende voor de dokhaven en de produktiehallen, zoals bankwerkerij en ijzerwerkersloods. M.G had erop gerekend dat hij snel meer terrein zou kunnen bijkopen. Dat viel echter tegen. De gemeente Rotterdam had het eigenlijk niet erg begrepen op die nieuwe maatschappij. Vooral niet nadat bekend werd dat er grote dokken zouden worden aangeschaft. Concurrentie voor de eigen kleine dokken werd gevreesd. Bovendien zagen enige leden van de gemeenteraad al dat gedoe met die grote dokken als luchtkastelen. Zij stelden voor om de plannen voor de bouw van die scheepsreparatiewerf maar helemaal te schrappen.
De commotie in de gemeenteraad was begrijpelijk. Er was notabene net een bestelling geplaatst voor een vierde (weer klein) gemeentedok. Een voorstel van Dutilh om die aanschaf te schrappen werd met verontwaardiging van de hand gewezen. Uiteindelijk lukte het presidentcommissaris Van der Sleyden om met de gemeente tot overeenstemming te komen. R.D.M. werd een gedeelte van Boven-Heyplaat in erfpacht gegeven, waardoor men kon beschikken over ruim twaalf hectaren.

De Stalen en de IJzeren
M.G. begreep maar al te goed dat hij zonder goede technische leidinggevenden niet ver zou komen. Hier gaat de geschiedenis zich herhalen, want het waren opnieuw twee Schotten die werden aangetrokken.
James Crighton werd reeds in januari 1902 als chef van de werktuigbouw aangesteld. Zijn broer John volgde een goed jaar later als chef van de scheepsbouw. Hoe houd je nu die twee Crightons uit elkaar? Simpel. De werktuigbouwer werd de Stalen genoemd en de scheepsbouwer kreeg de naam van de IJzeren. Beiden hebben zowel op de inrichting als op de ontwikkeling van de R.D.M. grote invloed gehad.

Prins Hendrik dokken
In het begin van 1903 boekte de R.D.M. haar eerste grote opdracht, een stoomschip bestemd

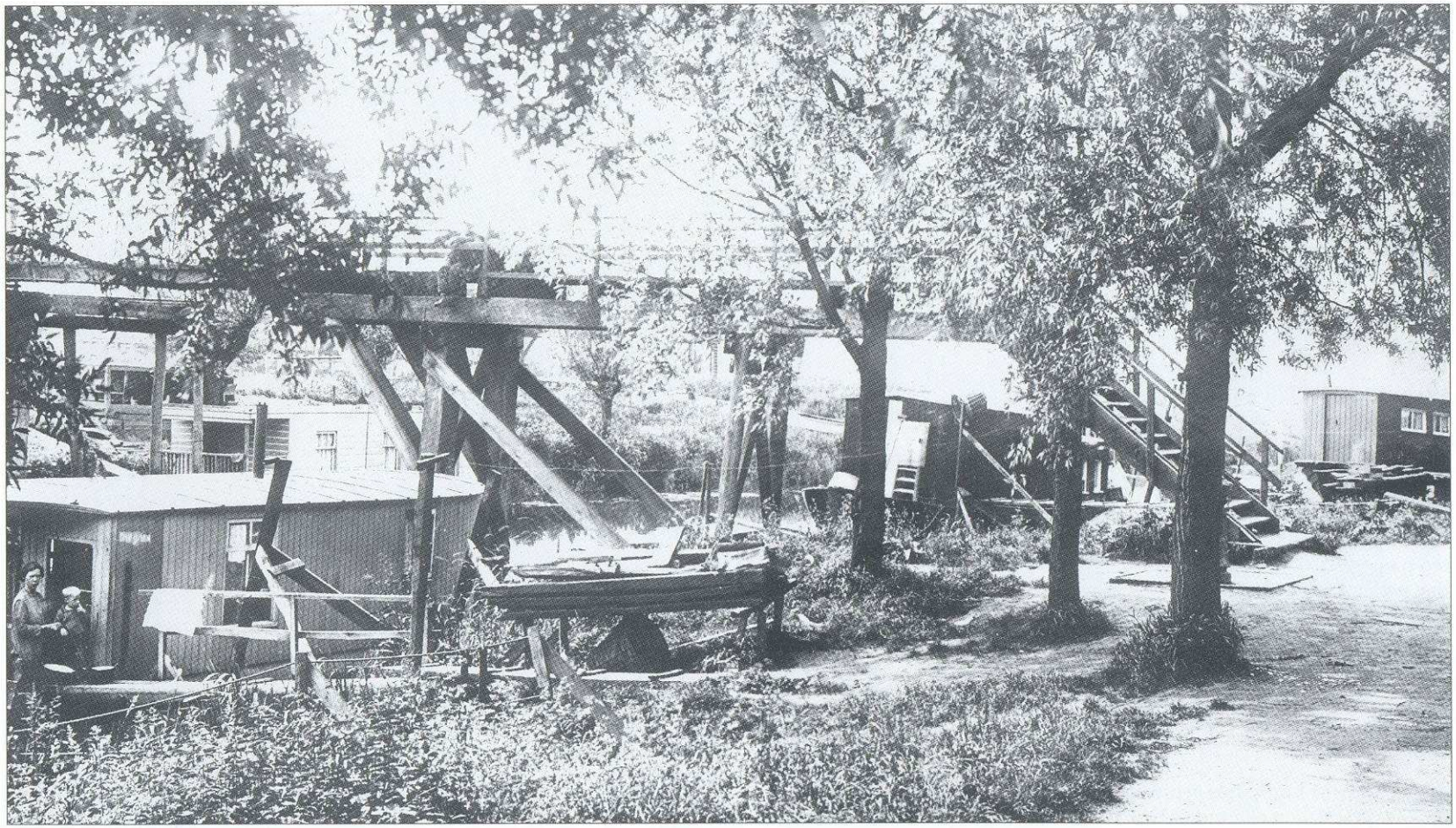


Scheepsbouwwerkplaats, 1904.

voor de vaart op de Middellandse Zee. R.D.M. schijnt die klus behoorlijk te hebben geklaard hetgeen moge blijken uit de vele blijken van waardering. En dan te bedenken dat het karwei moest worden uitgevoerd op het oude terrein van "de Maas".
In de zomer van 1903 kwam het eerste Prins Hendrik dok op de werf aan. Een gebeurtenis waar met spanning naar was uitgezien. Het dok moest komen van de firma Hamilton uit Port-Glasgow. De Engelsen hadden beloofd het dok op tijd te leveren. En zij hielden woord. Een prestatie waarbij je de weergoden wel heel nadrukkelijk aan je zijde moest hebben want het kan spoken op de Noordzee.
Dat bleek toen het tweede dok moest worden versleept. Door zwaar weer liep dit dok aardig wat averij op, het scheelde maar een haar of het was op de Noordzee vergaan. De averij bleek te herstellen, en zo brak zowaar het eerste moment aan dat de R.D.M. officieel van haar bestaan blijk kon geven. Die twee dokken moesten namelijk wel zeer plechtig in gebruik worden genomen. En wie kon dat beter doen dan Z.K.H. Prins Hendrik? De dokken werden immers naar hem vernoemd. Op 3 oktober 1903 was het zover. De Prins bezocht de R.D.M. en deed zijn prinselijke plichten. Overigens was dat geen sinecure, want ook op die dag stormde het en kwam de regen met bakken uit de hemel.

De R.D.M. was inmiddels een werf geworden. Er was nog veel op aan te merken, maar er kon worden geproduceerd. Het was echter niet zo dat vakmensen zo van straat konden worden geplukt. In het allereerste jaarverslag staat vermeld hoe M.G. dit probleem oploste.
De oude fabriek "de Maas" leed een kwijnend bestaan en zou op korte termijn worden opgeheven. M.G. besloot deze fabriek in z'n geheel over te nemen. Hetgeen wilde zeggen: met alle lusten en lasten. Het personeel kwam bij R.D.M. in dienst, de magazijngoederen kwamen over en de orders werden overgenomen. Dit laatste overigens met veel pijn, want het was te voorzien dat op die orders alleen maar verlies zou worden geleden. Dat gebeurde ook. Maar toch, het personeel was er en de R.D.M. kon gaan bouwen.

Buurtschap De Hey voor het ontstaan van Heyplaat. In het huis links woonde Janus Schillemans, later hoofdbaas reparatie.



Brug over de Heyse haven.

Met alleen repareren kom je er niet (1903-1914)

Het beleid van R.D.M. was erop gericht om bij reparaties de klant volledig van dienst te zijn. Geen uitbestedingen van werk, geen bestellingen van belangrijke onderdelen elders. Een van de latere directeuren zei eens met gepaste trots: "Al moeten we naaimachines maken dan kunnen we dat."
Reeds in de eerste dagen van haar bestaan wierp deze strategie zijn vruchten af. Van een Duits schip was bij zware storm een schroefblad verloren gegaan. De directie deelde de rederij mede dat aan haar werf een gieterij was verbonden, zodat het schroefblad op korte termijn kon worden vervangen.

Het eerste dok – het kleinste – was met succes beproefd. Ook het grote dok was inmiddels gerepareerd, maar bij het inbrengen van het eerste schip, het Spaanse stoomschip "Noviembre", bleek dat het dok nog aanzienlijk lekte. Uiteindelijk kon eerst op 25 november 1903 aan de commissarissen worden gemeld dat het dok in goede staat was.
Eind 1904 was de volledige uitrusting van "de Maas" overgebracht naar de Heyplaat. De machinefabriek bood destijds onderdak aan de bankwerkerij, de gieterij en de smederij. De modelmakerij en de timmermanswerkplaats waren op het zuidelijke deel van het terrein opgebouwd.

De R.D.M. was gebouwd om schepen te repareren. Het bleek echter al gauw dat dit een vrij ongeregeld bestaan bood. Van een regelmatige bezetting van de productiemiddelen was geen sprake, ook al steeg het aantal dokkingen in 1905 naar 175 per jaar. Het was duidelijk, er moest een nieuwe produktiepoot bij.
M.G. – een man die nooit bang was om nieuwe initiatieven te nemen – besloot tot het bouwen van een helling voor schepen tot 3.000 ton. Goed gezien door hem, want al snel werd een opdracht geboekt tot het bouwen van de "Alwina", een stoomschip voor de Holland-Gulf Maatschappij. Die order werd verkregen voordat de helling was gebouwd. Bovendien vereiste deze opdracht nog een aantal andere kostbare investeringen. Zo moest er een platenschaafbank en een buigwals worden aangeschaft.
De geschiedenis vermeldt niet of M.G. er grijze haren bij kreeg, vast staat wel dat de R.D.M. zich alleen financieel staande kon houden door steun van de discontobank. Natuurlijk was het onmogelijk om bij elke te verkrijgen grote order de outillage opnieuw uit te breiden. Daartoe waren de financiële middelen niet aanwezig. Voorlopig moest dus met de bestaande outillage geld worden verdiend.

Begin 1906 bemerkte M.G. reeds dat zijn werf weinig slagvaardig was. Op momenten dat hij zijn vaklieden hard nodig had, waren ze thuis of bezig aan een lange rit naar de R.D.M. De ligging van de R.D.M. was voor de bereikbaarheid van zeeschepen meer dan ideaal. Echter, voor de werkmensen was het bedrijf slecht te bereiken. Gebruik maken van de fiets was nagenoeg de enige mogelijkheid. Dertig tot veertig kilometer fietsen voor de heen- en de terugrit kwam vaak voor.
Hoe krijg ik die mensen wat dichter bij het bedrijf, moet M.G. hebben gedacht. Er was maar één oplossing: huizen bouwen! M.G. kocht onder Pernis een stuk terrein waarop een modern complex woningen kon worden gebouwd. De gedachte was om deze grond door te verkopen aan een bouwonderneming, die dan vervolgens een 75 woningen zou bouwen die konden worden verhuurd aan werknemers van de R.D.M.
Het plan ketste echter af. Waardoor of waarop vermeld de geschiedenis niet. Het zou nog tot 1912 duren alvorens M.G. woningen kon gaan bouwen.

Looploon

De voortdurende vraag naar personeel vroeg toch om een oplossing. Voor zover arbeiders keus hadden gingen zij liever werken bij o.a. Wilton, want de reis daarheen was een stuk

Smederij.

De ton in de top
Door het onregelmatige karakter van het reparatiewerk werden mensen per dag en soms wel per uur aangenomen. Hoe laat je werklieden in de omgeving nu weten dat er werk aan de winkel was? Dat was wel zeer eenvoudig. Op een van de loodsen had men een mast geplaatst, waarlangs een ton omhoog gehesen kon worden. Ton in de mast? Er was werk! Voor de vissers in Pernis was dit in stille tijden vaak een uitkomst.

beter te doen. Jan Wacht beschrijft in zijn boek *"Heet voor de vuren"* hoe M.G. dit vraagstuk trachtte op te lossen. Als we dan zo moeilijk te bereiken zijn dan moeten we er een paar centen voor over hebben, moet hij hebben gedacht. Zo ontstond het loopgeld dan wel fietsgeld om de lange reis te vergoeden. Aanvankelijk met succes. Voor wat meer geld namen de mensen de lange reistijd voor lief. Wilton en andere bedrijven noemden dit echter valse concurrentie. De arbeiders kregen de boodschap, dat zij na indiensttreding bij de R.D.M. nooit meer bij Wilton of een aantal andere bedrijven zouden worden aangenomen.
Om zo'n bedreiging effectief te maken dienden de bedrijven de gegevens van mensen op een speciale manier te bewaren. Later werd dit systeem overgenomen door de Metaalbond – de Rotterdamse vereniging voor metaalwerkgevers – en zelfs verfijnd. Allerlei gegevens over arbeiders werden verzameld, zoals lidmaatschap van een vakbond, colportage met bepaalde bladen en deelname aan stakingsacties.Op grond van dit soort gegevens kon een arbeider op de zwarte lijst komen, waardoor hij binnen de metaalindustrie in Rotterdam nagenoeg niet meer aan de slag kon komen. Jan Wacht zegt hiervan: *'Honderden goede vaklieden zijn daardoor voor minder loon in de haven gaan werken.'*

Technische ontwikkelingen
Mensen uit de jaren negentig kunnen zich bijna niet voorstellen dat bepaalde technieken er niet altijd zijn geweest. Hoe moest je bijvoorbeeld een schip met bodemschade repareren zonder autogeen branden? Voor 1907 gebeurde dat door alle klinknagels van de te verwijderen plaat uit te boren. Een heidens karwei dat vaak in moeilijke houdingen moest worden uitgevoerd.
Over arbeidsomstandigheden gesproken. Vanaf 1907 gebeurde dit karwei door de nagels heel nauwkeurig uit te branden. Daarbij mocht de plaat niet worden geraakt. Reders hadden aanvankelijk nogal wat bezwaar tegen deze methode. Och, dat was te begrijpen. Er ging natuurlijk weleens wat mis. Maar het vak werd geleerd en de brander die kans zag om zonder enige schade de nagels haarzuiver uit te branden behoorde tot in de jaren zeventig tot de top van het brandersgilde.

In het jaar 1909 werden voor het eerst schepen in series gebouwd. Nadat op 4 mei het stoomschip "Megrez" was opgeleverd, bestelde Nievelt Goudriaan aansluitend een schip met een laadvermogen van 5.200 ton. Dit schip vormde de basis voor wat men later in Nederland de seriebouw ging noemen. Analoog aan de textielindustrie heette het hier confectiebouw. Het ging dus om het bouwen van schepen die volkomen elkaars evenbeeld waren. Economisch gaf dit geweldige voordelen. Een bouwtijd op de helling van 13 tot 16 weken en een afbouwtijd van 11 tot 20 dagen behoorden niet tot de uitzonderingen. Overigens dienen we daarbij wel te bedenken dat de arbeiders werkten van 's morgens zes uur tot 's avonds zeven uur.

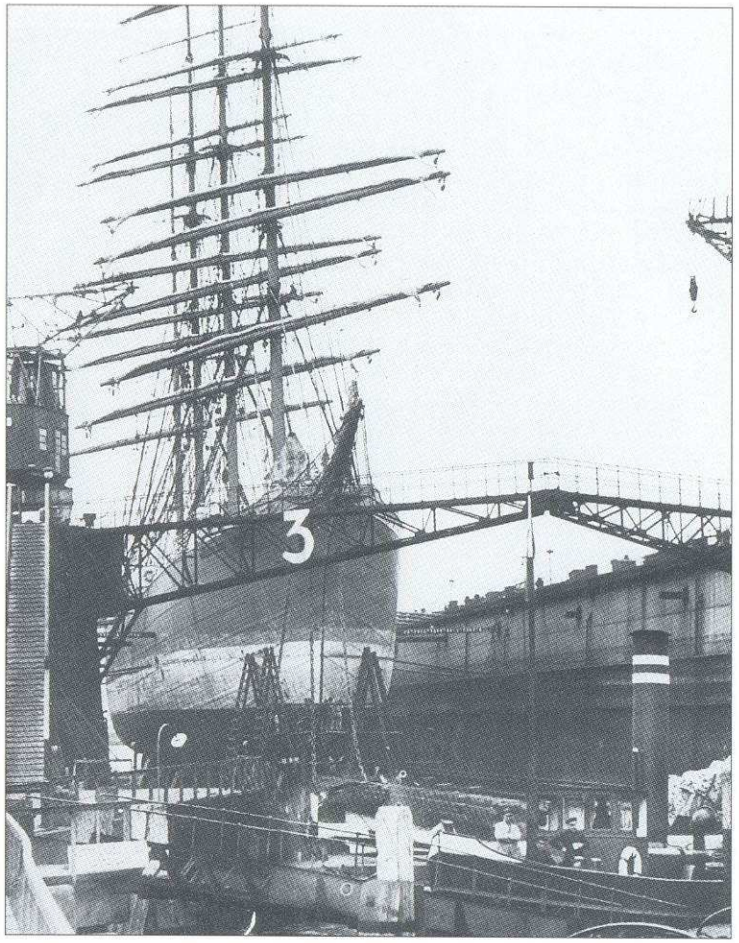
Toen in Rotterdam de eerste graanelevators werden ingevoerd, gingen de havenarbeiders in staking. De elevators zogen met verbluffende snelheid het graan uit de zeeschepen naar graanlichters of silo's. "Die zuigers maken ons brodeloos," zo redeneerden de stakers.
De invoering van het elektrisch lassen luidde feitelijk het einde in van het tijdperk van het klinken. Echter, nimmer is één klinker in opstand gekomen. "Die nieuwigheid houdt vanzelf wel op," was een algemeen gehoord standpunt. Daar was veel voor te zeggen, want

aanvankelijk bleef het lassen beperkt tot korte verbindingen. Bij toepassingen op plaatstaal kreeg men te maken met ernstige vervormingen van het materiaal. Het heeft nog vele jaren geduurd alvorens de lastechniek zodanig was geperfectioneerd dat men het op grote schaal kon toepassen.

Alle begin is moeilijk. Zo ook het eerste tankschip, de "Mijdrecht". Moeilijkheden genoeg bij deze eersteling. Het materiaal werd zeer onregelmatig geleverd en bovendien stuitte men op onverwachte moeilijkheden bij het afklinken van de ladingtanks. De R.D.M en de opdrachtgever Van Ommeren leden daardoor aanzienlijke schade.

Op en neer

De personeelssterkte groeide voortdurend. Werkte men in 1905 nog met 500 man, in 1907 was dit aantal gegroeid tot 1.000. In hetzelfde jaar kwam de Wet op de Arbeidsovereenkomst tot stand. Krachtens deze wet werden werkgever en arbeider bij het sluiten van een arbeidsovereenkomst gelijkwaardige partijen. Voorts werd bepaald dat jongens jonger dan zestien jaar niet meer bij de bouw van schepen mochten worden ingezet. Uit oogpunt van veiligheid was dat natuurlijk een goede zaak. Maar wat te doen met de vele gezinnen die plotseling de inkomsten van hun jonge kinderen moesten missen?



Viermaster in dok 3.

Het jaar 1908 was om allerlei redenen een gunstig jaar. Op de helling stond een stoomschip van 4.500 ton op stapel, en... Hare Majesteit Koningin Wilhelmina bracht met Prins Hendrik een werkbezoek aan de werf. Allemaal heel mooi, zeker wanneer men daarbij optelt de wetenschap dat het dividend voor aandeelhouders werd verhoogd tot 5%.
Het is kennelijk gevaarlijk over de successen in enig jaar hoog op te geven. De golfslag van de economie kent nu eenmaal zijn pieken en dalen. Begin 1909 liep de werkgelegenheid terug en daarmee – zoals altijd – het personeelsbestand. Aan het eind van dat jaar werkten er bij de R.D.M. nog 700 man. Echter, bij het sluiten van de boeken over dat jaar bleek het voor de aandeelhouders alleszins mee te vallen. Wel minder orders, maar de prijzen voor het materiaal waren zodanig gedaald dat het jaar met een verbetering van de winst kon worden afgesloten.
Ook in 1909 richtte M.G. het fonds 'Belangen Personeel' op. Het was de bedoeling dat uit dit fonds oudere werknemers, bij het beëindigen van hun loopbaan, een toelage konden ontvangen. Later zal blijken dat dit fonds de voorloper is geweest van het echte pensioenfonds R.D.M.

Meer, groter, zwaarder
Eerder in dit hoofdstuk heb ik verteld dat M.G. met de bestaande outillage geld moest zien te verdienen. In de jaren daarna werd het financieel wel mogelijk om uit te breiden. In 1909 bestond de R.D.M. dan ook uit drie hellingen voor schepen tot 110 meter lengte, een ijzerwerkersloods met een vloeroppervlak van 2.000 m2, een houtbewerkersloods en modelmakerij met een gezamenlijke oppervlakte van 1.350 m2 en natuurlijk de bestaande machinefabriek met daarin de smederij, ketelmakerij, draaierij en bankwerkerij. Naast de dokhaven waren er nog de magazijnen, kantoren e.d.

M.G. bleef met zijn bedrijf een beste indruk maken. Zo verwierf hij in 1910 de opdracht voor de bouw van het vrachtschip "Kambangan" voor de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Een mooie order en tevens een nieuw record. Met 8.650 ton was dit schip het grootste dat ooit in Nederland was gebouwd. De "Kambangan" werd uitgevoerd met twee Triple expansie machines en twee dubbele en twee enkele ketels. Voor de bouw van dit schip werd een nieuwe helling gebouwd en een aantal machines gekocht. In 1910 was deze order bijna belangrijker dan de bouw van de "Nieuw-Amsterdam" in 1936.

Meer hellingen, grotere hellingen, zwaardere werktuigen. De R.D.M. moest voortdurend investeren, vooral in hefwerktuigen. Wat je zelf maakt is het eerste verdiend, moet M.G. hebben gedacht. En dus gaf hij opdracht tot het bouwen van een drijvende bok. Eenmaal klaar moet het onder de toen bestaande bokken een raar beest zijn geweest. Maar bij het beproeven tilde hij

Hijsen
Al eerder is aangegeven dat bijna al het werk bij de aanbouw van een schip met mankracht (ellebogenstoom) moest worden verricht. Natuurlijk creëerde men wel hulpmiddelen. Zo werd tot 1911 over een in aanbouw zijnd schip, tussen twee palen, een stalen kabel gespannen waardoor men met behulp van een takel onderdelen en materialen kon verplaatsen. Deze wijze van werken was bepaald niet van gevaar ontbloot. Takel en tuien wilden nogal eens slingeren, waardoor een arbeider de kans liep onthoofd te worden. Men maakte dan ook dat men wegkwam zo gauw de kreet "ONDERUIT" weerklonk. M.G. was de eerste in Nederland (alweer) die tussen twee hellingen op vaste hoge kraanbanen twee lichte en snelle elektrische kranen met grote sprei liet installeren. Hij legde er eer mee in. Zijn idee vond vrijwel overal navolging.

met gemak 66 ton en dat was precies waarvoor de "Bison" was gemaakt.

Op 26 maart 1910 werd het Spaanse schip de "Achecolanda" gerepareerd. Niets bijzonders, zou U zeggen. Dat is waar. We zouden er dan ook aan voorbij zijn gegaan, ware het niet dat hiermee de duizendste dokking werd gerealiseerd.
M.G. kwam steeds meer tot de overtuiging dat terreinuitbreiding noodzakelijk was. In 1911 ontstond een situatie waaruit bleek dat het aantal ligplaatsen voor reparatieschepen en voor schepen in afbouw te klein was. Uitbreiding in westelijke richting door de aanleg van een nieuwe afbouwkade was meer dan noodzakelijk. De gemeente Rotterdam gaf aanvankelijk geen medewerking om de grond in erfpacht af te staan. Stedelijke belangen gingen boven private belangen, zo zei men daar. M.G. zag kans om aan te tonen dat de stedelijke belangen allerminst in gevaar waren. Sterker nog, er was van enig stedelijk belang geen sprake. De R.D.M. kreeg alsnog de gewenste vier hectare uitbreiding.
In latere jaren heb ik vaak gehoord dat de R.D.M. zo'n merkwaardig ondiep hoofdgebouw heeft. Ook dat vond z'n oorzaak in een weigering van de gemeente Rotterdam om grond in erfpacht te geven. Het gebouw moest wel smal worden om voldoende ruimte voor de dokhaven te behouden. In *"Een halve eeuw Droogdok"* lezen we dan ook de verzuchting:

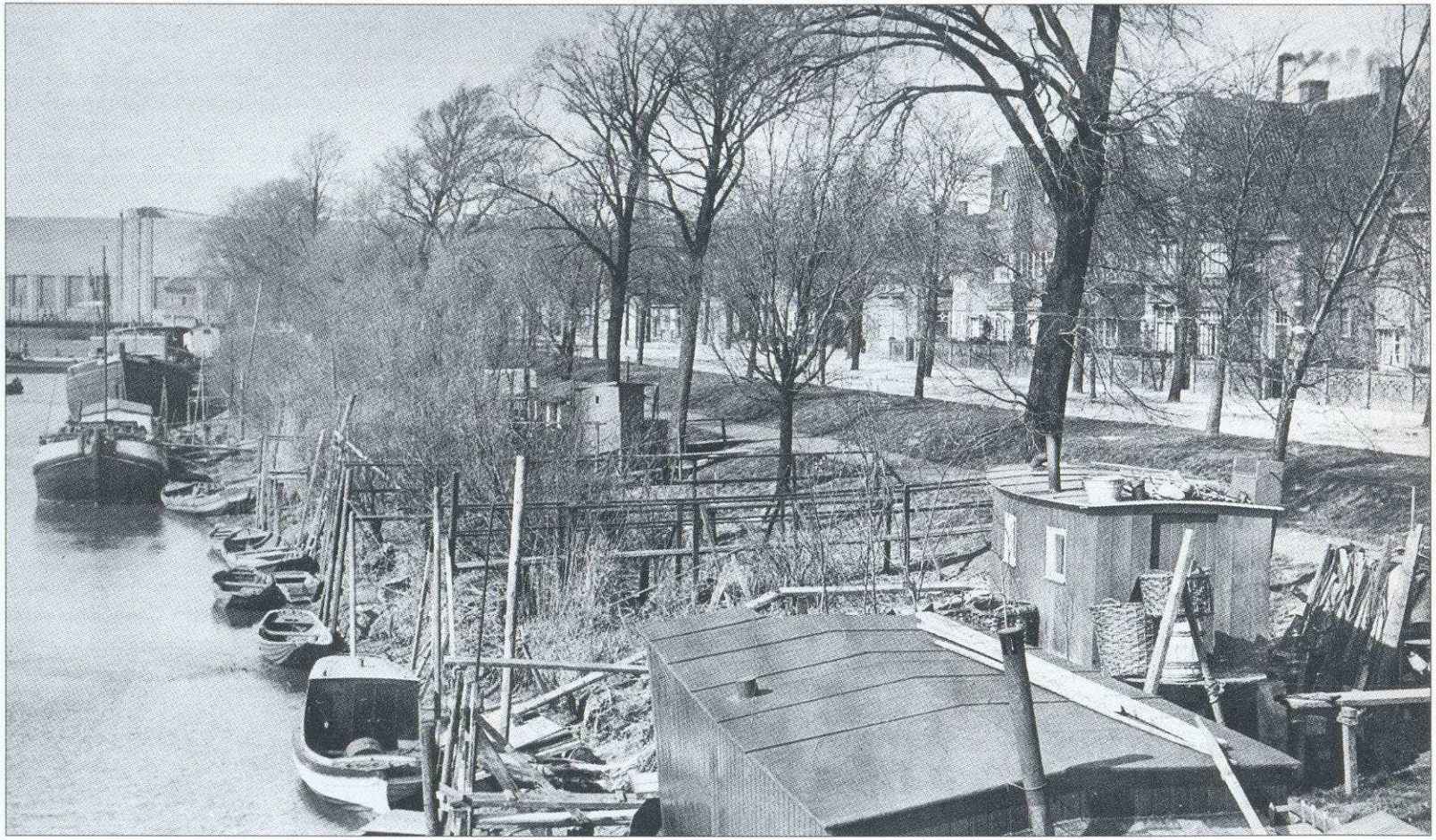
'De R.D.M kreeg het bepaald niet cadeau.'

In 1913 was de vraag naar schepen in Nederland zo groot dat aan buitenlandse aanvragen geen gevolg kon worden gegeven. De werfcapaciteit was er wel, maar er waren te weinig geschoolde vaklieden. Wel was de R.D.M in dat jaar weer de eerste in Nederland met een nieuwe ontwikkeling. Ruys en Zonen gaf opdracht om haar in aanbouw zijnde vrachtschip "Turbinia" te voorzien van zogenaamde 'geared turbines' voor de voortstuwing. De bouw van de turbines was een technisch ingewikkeld hoogstandje van de werkers in de machinefabriek. Niettemin kwam het niet snel tot een verdere uitbouw van deze techniek. Dit vond z'n oorzaak in de speciale machines die nodig waren om turbines te bouwen. Het zou zelfs nog dertig jaar duren alvorens op grote schaal turbines werden gebouwd.

Tuindorp Heyplaat

Er is een uitdrukking die luidt: "Wat hij in z'n kop heeft zit niet in z'n ..." Het past mij niet om hier onwelvoeglijke woorden te gebruiken, maar de uitdrukking geldt zeker voor M.G. Vanuit zijn allang bestaand ideaal om vlak bij het bedrijf een tuindorp te realiseren bezocht hij hoogstpersoonlijk bedrijfsdorpen en tuindorpen in binnen- en buitenland. Zo bezocht M.G. de Engelse dorpen bij de kolenmijnen. Kortom, hij ging bepaald niet over één nacht ijs. Zijn ideeën legde hij voor aan de Amsterdamse architect Baander die kans zag om een eerste ontwerp voor een tuindorp te maken dat zeer in de smaak viel bij de gemeente Rotterdam. Daarmee was tevens het probleem van de grondverstrekking uit de wereld. Rotterdam ging overstag. M.G. kon gaan werken aan z'n lang gekoesterde wens.

Het stuk grond dat beschikbaar kwam was smal en langgerekt, alleen bij het bedrijfsterrein was sprake van enige breedte. Dit stelde architect Baander voor de nodige problemen. Hij wilde geen lange, doodse straten en liet daarom de woningen bloksgewijs bouwen waarbij de voorgevels afwisselend in- en uitsprongen. Er werden 400 woningen voor werklieden gebouwd en 28 woningen voor het hogere personeel. Het studiewerk van M.G. wierp zijn vruchten af, alle nadelen van de door hem bezochte tuindorpen werden op Heyplaat vermeden.
Gelet op het afgelegen karakter van het dorp ten opzichte van Rotterdam, was het noodzakelijk dat alle gemeenschappelijke voorzieningen goed werden verzorgd. De school voor bijzonder onderwijs werd op kosten van de R.D.M. gebouwd, evenals een bewaarschool en diverse kerken. Een winkel, badhuis, zwembad en een recreatiegebouw ontbraken evenmin. Laatst kreeg ik de rekening voor de bouw van de hervormde kerk annex clubgebouw onder ogen. Voormolen bouwde dit voor ƒ 18.000,–
Ik herinner mij dat alleen de reparatie van de toren in de jaren '80 iets van ƒ 90.000,– heeft



De Heyse haven, tot in de jaren '20 langs de Courzandseweg.

gekost.
In 1915 kwamen de eerste bewoners naar Heyplaat. Het begin is vast niet gemakkelijk geweest. Het dorp lag er nog kaal bij. Rond Heyplaat was het woest en ledig. Alleen het gehucht de Hey lag in het landschap. Via de Heysedijk was Pernis te bereiken. Maar daar waar mensen op elkaar zijn aangewezen groeit snel een onderlinge band. Zo was het ook op Heyplaat. De mannen kenden elkaar van het werk en al gauw ontstonden er ook in de huiselijke sfeer onderling contacten.
Men ontdekte wat er aan het dorp ontbrak. Kerkelijke verenigingen waren er niet, er kon niet gevoetbald worden. Een speeltuin zou leuk zijn, zo ook gymnastiek, muziek maken en zingen. De wens uitspreken betekende al snel er zelf wat aan doen. Tal van verenigingen werden opgericht. Vlak na de Tweede Wereldoorlog waren er meer dan dertig verenigingen.
En zo ontstond een gemeenschap. De mannen zagen elkaar op het werk, 's avonds zag men elkaar bij de vereniging en 's zondags ontmoette men elkaar in de kerk. Men wist op een paar dubbeltjes na wat een ieder zoal verdiende. Kwam de baas in het weekend aan de deur, dan wist de hele buurt hoe laat het was. Er moest worden overgewerkt. Wie zou er nog meer te klos zijn? Of, zou mijn man ook wat bij kunnen verdienen? Ze kiezen toch niet altijd dezelfden? Dit soort zaken werden breedvoerig besproken. Minder waardering had een aantal mensen voor het werken op zon- en feestdagen. Het is

Vrouw Akersloot keek uit over de velden. De zon neigde ter kimme. Dat vond Dirk altijd zo mooi. "De zon neigde ter kimme. Het had iets dichterlijks," zei hij altijd. Voorlopig neigde de zon inderdaad en Dirk was in geen velden of wegen te zien. Weer overwerken zeker. Dat was een ramp bij Dirks z'n werk. 's Morgens om vijf uur op de fiets, ruim anderhalf uur fietsen. 's Avonds overwerken en weer anderhalf uur terug. Het prakkie met speklapjes stond te verpieteren op het oliestel.
"Ze hebben me nodig en het brengt geld in het laatje," was altijd het verweer van Dirk. Wat dat laatste betreft kon het wel wat beter, vond vrouw Akersloot. Maar er kwam verandering. Laatst was haar man met de mededeling gekomen, dat ze gingen verhuizen. Ze wist niet wat ze hoorde. Verhuizen? "Ja," had Dirk gezegd, "ik ben dat eind fietsen zat. Het bedrijf heeft woningen gebouwd vlak bij de fabriek en daar gaan wij wonen. Een vijfkamerwoning, voor en achter, en drie kamers boven. Zowat allemaal je eigen hok."
Ze keek nog eens naar het stulpje achter haar. Het zou ongetwijfeld een verbetering zijn. Hier hadden ze beneden een kamer met een bedstee. Boven sliepen de drie meiden. Althans in de zomer. In de winter was het daar veel te koud en werden de strozakken beneden in de kamer gelegd. Dirkje de baby sliep in een soort kribbe die Dirk in de bedstee had getimmerd.
Vrouw Akersloot keek de weg nog eens langs. Nog niets van Dirk te zien. Verderop woonden de Tazelaars, in een veel mooier huisje. Tazelaar werkte bij het spoor. Vrouw Tazelaar had gezegd: "Mens, wees wijzer. Als Dirk wordt ontslagen, sta je gelijk met heel je boeltje op straat." Ze was ervan geschrokken. Dirk had z'n schouders opgehaald. Een betere ketelmaker moest nog gevonden worden. Hij zou wel weer wat vinden.
Ze zuchtte. Dirk zag het helemaal zitten. En nu moest ze hem toch vertellen, dat het niet door kon gaan. In haar onnozelheid had ze gedacht dat in het nieuwe huis ook alkoven zouden zijn. Maar die waren er niet. En waar moest ze in godsnaam geld voor nieuwe bedden vandaan halen? Nee het kon niet doorgaan. Kijkend naar de ondergaande zon was ze zelfs alweer wat opgelucht. En gelukkig, daar kwam Dirk.
Na de speklapjes zei ze: "Dirk, we hebben geen geld voor nieuwe bedden. Hoe moeten we nou sla..." Verder kwam ze niet. "Is aan gedacht," zei Dirk. "In alle huizen komen een stel ijzeren bedden te staan."

gebeurd dat mensen onder het zingen uit de kerk werden gehaald, iets wat dan voor de rest van de week voldoende stof voor gesprek opleverde. Tja, de motivering voor dit soort zaken was altijd gelijk: 'met scheepsreparatie is het hollen of stilstaan.'
Vanaf 1953 werd het dorp uitgebreid met een aantal eengezinswoningen en zogenaamde galerijwoningen. Vanaf die tijd is er sprake van het oude en het nieuwe dorp. In de naoorlogse jaren was er in Nederland en natuurlijk ook in Rotterdam een gigantische woningnood. Het woningbezit van de R.D.M. was dan ook enorm waardevol. Dagelijks stond een groep werknemers in de pauze voor de deur van personeelszaken om te pleiten voor een woning. Er werd van alles aan gedaan om zoveel mogelijk mensen aan een woning te helpen. Zo werden bijna alle eengezinswoningen in het oude dorp in twee tweekamerwoningen gesplitst. Op de overloop boven werd een keukentje aangelegd en het toilet werd door beide gezinnen gebruikt. Zo konden nog eens een paar honderd jonge gezinnetjes aan een woning worden geholpen.
Uit eigen ervaring weet ik hoe blij wij waren dat wij in de Heyplaatstraat zo'n half huisje konden betrekken. Overigens was het nog altijd zo dat je de woning bij het beëindigen van het dienstverband na zes weken moest verlaten. Echter door de invoering van de Wet op de Huurbescherming kon een werknemer veelal tot bijna twee jaar na dato zijn woning blijven huren. Bij de behandeling van de jaren tachtig kom ik op Heyplaat terug.

Bestuur buurtvereniging Heyplaat. V.l.n.r. V.d. Lek, Veerman Vz., Donkers, Schrijver, Bakker en Erkelens.

"Die vent die ken ik," zei ze. "Dat zal wel niet," zei ik. "Die foto is 70 jaar oud."
"O ja hoor, dat gezicht vergeet ik nooit meer. Als jong meisje ging ik in de stad naar de huishoudschool, dan was het fijn wanneer je van Delfshaven met de R.D.M. boot mee mocht. Nou, hij stuurde me altijd weg. Alleen als m'n vriendinnetje erbij was, kon ik mee. Want haar vader was baas bij de droogdok."

Van de honger geen ontlasting (1914-1918)

Een verschrikkelijke ramp trof het oude Europa. Oorlog!! Dit is niet de plaats om de oorzaken die aan deze oorlog ten grondslag lagen nader te bespreken. Vastgesteld mag worden dat Nederland neutraal bleef, hetgeen aanvankelijk een zucht van opluchting in heel Nederland tot gevolg had. Problemen en zorgen kwamen er echter nog genoeg, zoals uit dit hoofdstuk zal blijken.

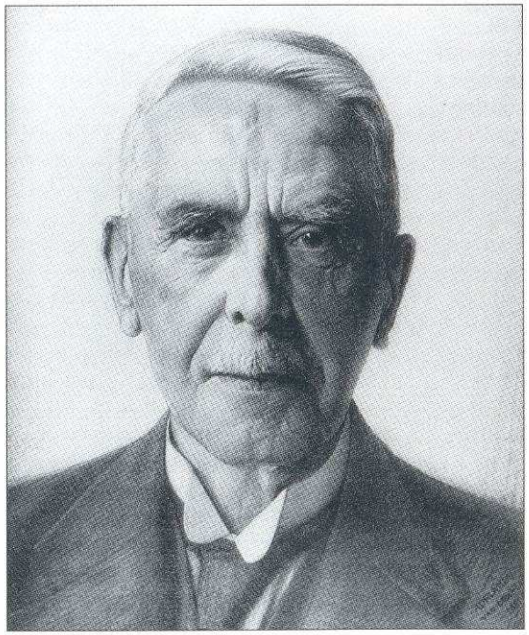
Aanvankelijk ging het de R.D.M. in het eerste oorlogsjaar niet slecht. De problemen – want die waren er ook – werden niet veroorzaakt door de oorlog maar waren van puur Nederlandse aard. Zo was daar de oprichting van de Scheepsbouw Maatschappij de "Nieuwe Waterweg", een initiatief van "Furness Scheepvaart Maatschappij" te Rotterdam. Concurrenten zijn er voor de R.D.M natuurlijk altijd geweest. Maar de "Nieuwe Waterweg" zag kans om de ontwikkelingen bij de R.D.M. in gevaar te brengen. De opbouw van het nieuwe bedrijf was een bijna zuivere nabootsing van de R.D.M. En... slagvaardig als men was, begon men onmiddellijk hoofdingenieurs bij de R.D.M. weg te kopen. Zo was op 1 februari 1914 ir. Paterson, opnieuw een Schot, bij de R.D.M. als shipyard manager komen werken. Hij bezweek als eerste voor het veel hogere loon van de "Nieuwe Waterweg". Ir. James Crighton volgde al spoedig en zo ook een aantal bazen en vaklieden. Het gat dat zij achterlieten was op dat moment niet op te vullen. De R.D.M. diende gewoon met verdubbelde inzet van de achterblijvers verder te gaan.

D.C. Endert Jr.

November 1914 trad ir. D.C. Endert Jr. als hoofdingenieur werktuigbouw in dienst. De heer Endert kan beschouwd worden als een pionier op het gebied van dieselmotoren.
Dieselmotoren werden echter als zodanig niet bij de R.D.M. gebouwd. Natuurlijk werden er wel onderdelen voor dieselmotoren ten behoeve van de reparatieafdeling gemaakt. Voor de heer Endert was dit geen probleem. Op praktisch alle terreinen van de bedrijfsvoering bleek hij een man met een brede visie. De machinefabriek werd onder zijn leiding op een evenwichtige manier uitgebreid en aan de eisen van de tijd aangepast. Ook op het gebied van personeelszorg werd zijn naam regelmatig genoemd. Naast M.G. kan de heer Endert als de medegrondlegger van de oudedagvoorzieningen worden gezien.

Nieuwbouw voorop

De oorlog in Europa had tot gevolg dat veel rederijen probeerden hun orders voor nieuwe schepen in neutrale landen te plaatsen. Ook de R.D.M. kreeg veel aanvragen. Het werd noodzakelijk om een nieuwe helling te bouwen. Die kwam er en deze keer met een lengte van 525 voet. De R.D.M. beschikte daarmee over vijf hellingen waarop schepen van 250 voet tot 525 voet konden worden gebouwd.



D.C. Endert Jr.

Het verkrijgen van materialen werd overigens als gevolg van de oorlogssituatie een zorg apart. Om begrijpelijke redenen wilde Engeland niet dat vanuit neutrale landen oorlogsgoederen aan Duitsland werden geleverd. Een schip werd al gauw als zodanig bestempeld. Bij alle bestellingen in Engeland – vooral die van staal – dienden bewijzen te worden overlegd, waaruit bleek dat de bestelling voor de Nederlandse markt was bestemd. Duitsland volgde daarna met eenzelfde maatregel, zodat de R.D.M. de kans liep om op twee zwarte lijsten te worden geplaatst. Kwam je op zo'n lijst terecht dan werd de leverantie van goederen en materialen definitief beëindigd.

In 1915 gaf de N.V. Stoomvaart Maatschappij "Nederland" opdracht voor het vervaardigen van het vrachtschip "Barendrecht" met een laadvermogen van 10.000 ton. De moeilijkheden met de staalleverantie werden opgelost door de romp uit te besteden naar Engeland. Machine en ketels werden naar Schotland gezonden om daar verder te worden afgewerkt. Het schip kwam met machines en ketels terug maar... zonder koperen pijpen. Die waren niet meer voorradig.
Ondanks de moeilijke staalleverantie werd 1915 een jaar van bouwen. Acht schepen werden opgeleverd, waaronder de al eerder besproken "Turbinia". De belangstelling van officiële zijde was groot. Zelfs de minister van Marine was bij de proefvaart aanwezig.

Loonsverhoging?
Het reparatiewerk was sinds het uitbreken van de oorlog sterk teruggelopen. Door de sterk verhoogde nieuwbouwactiviteiten leidde dit nog niet tot vermindering van personeel. Wel vreesde de directie een negatief resultaat aan het eind van 1915. Een zorg die begrijpelijk was, want de materiaalprijzen stegen tot ongekende hoogte. Zo ook de prijzen van levensmiddelen waardoor gerechtvaardigde eisen voor loonsverhoging door het personeel werden gesteld. "Klagers geen nood pochers geen brood," was een uitdrukking die mijn moeder bezigde als ze iemand onnodig hoorde klagen. De R.D.M. zou volgens haar begrip tot die categorie thuis horen, want het jaar 1915 werd met een redelijke winst afgesloten.

De gevraagde loonsverhoging waarvan hiervoor sprake was is er overigens nooit gekomen, althans niet in het jaar 1915. Gelet op de wel uitzonderlijk sterk gestegen prijzen voor levensmiddelen, werd door de hoofdbesturen van de vakorganisaties een vraag tot loonsverhoging bij alle werkgeversorganisaties neergelegd. De R.D.M. reageerde daar als volgt op:
'Naar aanleiding van uw circulaire dato Maart, doen wij U beleefd opmerken, dat zoals U vermoedelijk bekend, in het algemeen in alle kringen en rangen de wereldoorlog een zeer nadelige invloed doet gelden. Waar thans honderdduizenden hun loon geheel of gedeeltelijk derven en uit de aard der zaak bovendien lijden van de prijsstijging der levensmiddelen, komt het ons voor, dat in de allerlaatste plaats die personen klagen kunnen, wier inkomsten althans onveranderd gebleven zijn. Aangezien bedoelde personen dus in verhouding tot anderen nog in veel gunstiger toestand verkeren, schijnt ons een loonsverhoging juist van degenen, die hun volle loon behouden hebben misplaatst, al begrijpen wij overigens dat ook zij van prijsstijging van voedingsmiddelen te lijden hebben.' (Uit "Heet voor de vuren" – Jan Wacht)

Vervaardiging oorlogsmateriaal
Het ministerie Cort v.d. Linden stelde alles in het werk om de neutraliteit van Nederland te handhaven. Eenvoudig was dat niet. Eén verkeerd afgeschoten geweer en je had de poppen aan het dansen. Daarom werd koortsachtig gewerkt aan de bewapening. Vanaf april 1916 leverde ook de R.D.M. daarin haar aandeel. Granaten en geweerlopen werden in grote aantallen geleverd.
In oktober 1916 werd alle uitvoer van ijzer en staal door de Duitse regering definitief beëindigd. De R.D.M. had nog een voorraad, maar moest daar uiteraard heel zuinig mee om springen. De reparatie lag nagenoeg stil, alle aandacht was gericht op het bouwen van schepen. En ook dat werd steeds moeilijker.
Toch kon ook in deze zo moeilijke tijd aan uitbreiding worden gewerkt. Een nieuwe smederij kwam tot stand met daarin een grote smeedha-

mer met een capaciteit van 3.300 ton. Aan het nieuwe kantoorgebouw kon nog niet worden begonnen.

1917

De Duitsers startten in dat jaar met een onbeperkte duikbootoorlog. Iedereen was opeens een vijand, ook de Amerikanen. Feitelijk was dit het begin van het einde, want op 6 april 1917 verklaarde Amerika de oorlog aan Duitsland. Temidden van al dat oorlogsgeweld zou je bijna vergeten dat op 4 april op Heyplaat een paardendrinkbak werd onthuld. Dit was een geschenk van Nievelt Goudriaan aan directie en bewoners van Heyplaat. Tegenwoordig is dit monumentje te vinden op het terrein van de speeltuin. En dat is eigenlijk jammer, want het zou nergens beter tot z'n recht komen dan in het oude deel van de wijk Heyplaat.

In de naoorlogse jaren (1945) was het voor een ieder die in de stad woonde vanzelfsprekend om gebruik te maken van de eigen veerdienst van de R.D.M. die vertrok vanaf Schiemond. Duizenden mensen zijn zo op en neer gevaren. M.G. heeft in 1917 die ontwikkeling wellicht niet bevroed. Maar wel was hij blij dat de gemeente akkoord ging met het in pacht afgeven van een klein terrein op Schiemond om daar een expeditieloods annex woning te kunnen bouwen. Vanzelfsprekend met een aanlegsteiger voor o.a. veerboten.

Onthulling paardendrinkbak op Heyplaat 1917. Eerste rij, derde van links: M.G. de Gelder.

1917 was ook het jaar waarin de onrust onder arbeiders uitmondde in een regelrechte crises. Steeds meer mensen werden ontslagen. Niet omdat er geen werk was, werk genoeg zelfs, maar het kon eenvoudig niet worden gedaan door het gebrek aan materialen. Eenmaal op de werkloosheidssteun aangewezen konden de mensen, bij de steeds stijgende prijzen voor levensmiddelen, het hoofd nauwelijks boven water houden. "Van de honger geen ontlasting," zo omschreef mijn vader die periode. Wel klaargemaakt werk kon niet afgeleverd worden. Zo had de R.D.M. voor van Hattum's Stoomvaart Mij. twee stoomschepen gemaakt, de "Lingestroom" en de "Berkelstroom". Van Hattum was echter bij de Duitsers op de zwarte lijst gekomen. Levering aan Van Hattum zou ook de R.D.M. op de zwarte lijst brengen. Niet leveren dus. De personeelssterkte was inmiddels (oktober) tot 1.000 man teruggelopen. Het ontslag van nog eens 500 man werd ernstig overwogen. Ja, het moment naderde dat de fabriek in z'n geheel moest worden stilgelegd.

Ziekenvervoer met een driewieler.

1918

Ondanks alle zorgen rondom het oorlogsgeweld werd in alle stilte toch aan de toekomst gedacht. Met het ministerie van Waterstaat werd overeenstemming bereikt tot het in erfpacht verkrijgen van 32 ha nieuw terrein. Het blijft in het ongewisse of M.G. nog de hand heeft gehad in deze ontwikkeling. Wanneer dat het geval was, is het een van zijn laatste grote daden geweest. De grondlegger van de R.D.M. overleed op 2 mei 1918 op 48-jarige leeftijd. Lezers van dit boek hebben wel begrepen, dat bij schrijver dezes grote waardering bestaat voor ir. M.G. de Gelder, we schrijven z'n naam nog maar eens voluit.

Na het overlijden van M.G. werd de heer L.G. Stoppelaar belast met de dagelijkse leiding van de R.D.M. De heer Stoppelaar was al gedelegeerd commissaris. Het was zijn taak om een definitieve voorziening voor de toekomstige directie te treffen. Bovendien, en dat was bijzonder, had hij tot taak een voorstel tot samengaan met Wilton voor te bereiden. En waarachtig, het kwam zover. Er werd een tijdelijke overeenkomst getroffen. Directeuren kregen bevoegdheden op beide bedrijven. Lang heeft het echter niet geduurd. Eind 1918 werd de overeenkomst door de R.D.M. weer opgezegd. Ach ja, heel veel later deed Bart Wilton de gevleugelde uitspraak: "Wat de rivier scheidt moet je niet proberen te koppelen."

Op 11 november 1918 aanvaardden de Duitsers de voorwaarden van de geallieerden en kwam aan de oorlog een einde. Oorlogvoerende en neutrale landen moesten maar weer proberen om uit de 'puinhopen' overeind te komen.

Alle werk is werk (1918-1940)

Het jubileumboek *"Een halve eeuw Droogdok"* wijdt een heel hoofdstuk aan de op- en neergang van de wereldeconomie tussen 1919 en 1940. Het boek vertelt hoe de Verenigde Staten de suprematie in de wereldhandel van Engeland overnam. Daarbij week de V.S. niet af van haar aloude protectionistische handelspolitiek, hetgeen eenvoudig wilde zeggen dat exporteren naar de V.S. alleen kon wanneer daardoor de economische positie van de V.S. niet werd geschaad. Allerlei belangrijke mensen schreven in prachtige boekwerken hoe slecht een dergelijke politiek was voor de wereldhandel. Zo was daar de grote Engelse econoom Keynes. Hij bepleitte hartstochtelijk de wereldvrijhandel als de beste mogelijkheid om te profiteren van een maximale internationale arbeidsverdeling.
Ik sta hier niet te lang bij stil. Vast staat dat de R.D.M., zoals steeds gebeurde, de op- en neergang in de economie weerspiegeld zag in haar bedrijfsresultaten.Voorlopig ging het echter goed. Werkten er in 1918 nog maar 300 mensen, eind 1919 waren er alweer meer dan 2.000 mensen werkzaam. De R.D.M. ontwikkelde zich op alle fronten. De oude Heyse haven werd gedempt om ruimte te krijgen voor nieuw bedrijfsterrein. Ook de dokhaven werd vergroot.
Het laadvermogen van de schepen die in bestelling werden genomen steeg gestaag in de richting van 10.000 ton. In 1919 spande Van Ommeren voorlopig de kroon met een bestelling voor een schip met 9.600 ton laadvermogen.

Geluk bij de een is soms het gevolg van ongeluk bij de ander. Eind 1919 werd Engeland getroffen door een aantal langdurige stakingen. Engeland was in die dagen grootleverancier van staal, ijzer en niet te vergeten van kolen. De levering hiervan werd natuurlijk door de stakingen sterk belemmerd. Mede hierdoor werd de vraag naar oliestookinstallaties voor schepen versneld. De R.D.M. kreeg er door deze ontwikkeling in haar afdeling werktuigbouw veel werk bij.

De kurk van het bedrijf
Het wordt tijd om het bedrijfsbeleid uit die dagen nader te bekijken. De outillage van de R.D.M. was, voor die tijd, een van de modernste in Nederland. Met machinefabriek, houtbewerking, gieterij en smederij was nagenoeg elke reparatie binnen zeer korte tijd uit te voeren. Het was natuurlijk ook mogelijk dat de verschillende bedrijfsonderdelen opdrachten konden verwerken welke niet via reparatiekarweien tot stand kwamen. Zulke opdrachten werden alleen aanvaard indien daardoor de reparatie geen stagnatie ondervond. Het reparatiebedrijf was de kurk waar de R.D.M. op dreef. Tja, het was te begrijpen. Over het algemeen was het reparatiewerk geen spectaculaire aangelegenheid, maar er werd goed aan verdiend en daar ging het om.
Overigens waren er opdrachten die wel degelijk tot de verbeelding spraken. Zo werd in augustus 1920 het Franse schip "Victorieux" binnengesleept. Nou ja schip, zij die het gezien hebben zullen waarschijnlijk gezegd hebben: "Doe weg die troep, daar is niets meer van te maken." Het schip geladen met munitie was in de buurt van Marseille in brand gevlogen. De dekken waren ingestort, de brug was gehalveerd en de huid bestond uit een ravage van spanten en stukken plaat. Het verhaal heeft een happy end, want begin 1921 verliet een herboren "Victorieux" de werf.
Ook is daar het eigenlijk treurige verhaal van het 11.000 ton metende vrachtschip de "Linerton". Notabene op z'n eerste reis in de Tyne gestrand en in hevige storm in tweeën gebroken. Voor- en achterschip werden afzonderlijk naar de R.D.M. gebracht en daar elk in een dok gezet. Hiertoe werd een dok van de "Nieuwe Waterweg" geleend en naar de R.D.M. versleept. Gebeurd is gebeurd, moet de reder hebben gedacht, ik heb nu meer belang bij een tanker. En zo kon het gebeuren dat het vracht-

Eenmanspons
Het ponsen van klinkgaten was in die dagen zwaar werk. Vier man kwamen daar bij te pas. Het was zaak om een ijzeren plaat zodanig onder het ponsstempel te manoeuvreren dat het gat geslagen kon worden. Dan is het gemakkelijk als je kunt beschikken over een technisch begaafde directeur. Het was namelijk de heer Endert die een ponsbank construeerde waarbij de rollenbank zowel in langs- als in dwarsrichting kon worden bewogen. Hup, de plaat onder het stempel gestuurd en... rang! het gat werd geponst. Ponsen kon voortaan door één man gebeuren. Het idee van de heer Endert heeft over de hele wereld navolging gekregen.

schip "Linerton" als tanker "Radix" de werf verliet, hetgeen een karwei van gigantische omvang is geweest.
De scheepsnamen "Victorieux" en "Linerton" zijn voor de bewoners van Heyplaat geen onbekende. Zeker de nieuwe bewoners vinden in dit boek een antwoord op de vraag waar toch hun straat naar vernoemd is.

In 1923 werd speciaal ten behoeve van de reparatie een kantoor gebouwd, waar alle transacties naar behoren konden worden afgewerkt. Tot op de dag van vandaag wordt dat gebouw het dokkantoor genoemd.
En wat zou u denken van het idee om op het droogdokterrein opstaplorries te laten rijden. Luxe! Kunnen die kerels niet lopen? Natuurlijk wel. Echter, de maximale loopafstand was inmiddels 1,5 km geworden en daar doe je toch gauw twintig minuten over. Toen ze er eenmaal waren, werden ze voor van alles gebruikt: gereedschap, klein materiaal en niet te vergeten het vervoeren van slachtoffers van een ongeluk naar de ziekenboeg.

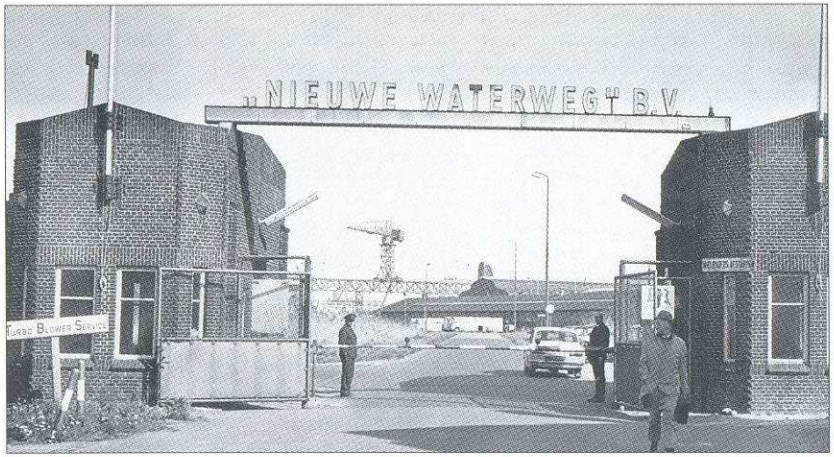
Personeelsbeleid
Regelmatig heb ik in dit boek melding gemaakt van daling of stijging van het personeelsbestand. Met name een vermindering van het aantal werklieden, hoe ging dat in zijn werk? Eigenlijk heel eenvoudig. Mensen werden per uur aangenomen en konden ook per uur worden ontslagen. De baas of de kras kwam dan langs en zei: "Het is vanavond gedaan, hoor. Morgen hoef je niet meer te komen." Er was immers geen arbeidsbureau dat lastig over je schouders meekeek. Bazen gaven ook door welke mensen zij in het bijzonder wilden houden en daar werd goed naar geluisterd. En zo kwamen de allerbeste mensen (naar oordeel van de bazen) pas in laatste instantie voor ontslag in aanmerking.

Tot op de dag van vandaag is de meest simpele methode om een bericht aan het personeel over te brengen: een vel papier op de mededelingenborden. Wat was nu de inhoud van die berichten? Vrijaf op feestdagen was een steeds terugkerende mededeling. Men was niet vanzelfsprekend vrij tijdens kerst, tweede paasdag etc. Dan waren daar de belangrijke berichten over het toekennen van gratificatie. De hoogte daarvan was in het begin van gratificatiebetalingen afhankelijk van de grootte van het gezin en dus werden de mensen verzocht hun trouwboekje te tonen.
In 1920 was er een bericht over de verkoop van gebruikte matrassen, lakens en dekens. Daar was blijkbaar veel belangstelling voor want een jaar later werd de actie herhaald. Het voert te ver om de grote verscheidenheid aan berichten hier weer te geven. De volgende mag echter niet ontbreken. In grote opmaak werd het personeel op de hoogte gesteld van een vermindering van het loon per 15 juli en 2 oktober 1922, beide keren met 6%. Eén troost, het bericht vermeldde verder dat de lonen in 1922 niet verder zouden worden verlaagd.

Inmiddels was er wel een Arbeidswet tot stand gekomen waardoor de R.D.M. werd verplicht om voor arbeid boven de 48 uur een overwerkvergunning aan te vragen. Natuurlijk werd er in grote regelmaat meer dan 48 uur arbeid verricht, want de controle hierop was in die tijd minimaal. Bovendien wilden de mensen best een extraatje bijverdienen. Maar toch, voor karweien van langere duur vroeg men zekerheidshalve een vergunning aan.
Overigens zat er voor de werklieden bij verlenging van de werktijd wel een addertje onder het gras. Want bij een 'geregelde' verlenging van de werktijd werd het uurloon met twee centen verminderd. Vakbonden konden zich daar maar slecht in vinden. In maart 1921 leidde dit dan ook tot een conflict. De R.D.M. had voor de tweede achtereenvolgende maal een vergunning tot overwerk aangevraagd. Na protest van de vakbonden werd deze vergunning door de minister niet afgegeven. De directie was ervan overtuigd dat de opvatting van de vakbonden niet door het personeel werd gedeeld. Via een personeelsdelegatie werd aan de werknemers een stembiljet uitgereikt waarmee men zich voor of tegen het overwerk kon uitspreken. In de toelichting beloofde de directie af te zien van de twee cent korting op het uurloon en ook zei men dat er geen dwang op de werknemers zou worden uitgevoerd. Behoud van twee cen-

ten op het loon, geen dwang, bijverdienste. Nu zouden de werklieden toch wel met hun directie meegaan. Maar nee, het pakte anders uit. Met 1.456 stemmen tegen het overwerk en 555 voor kregen de vakbonden van de werklieden gelijk.
1921 was overigens voorbestemd om het jaar van de personeelsconflicten te worden. Er was weer eens weinig werk in de scheepsbouw. Namens de werkgevers deelde de Metaalbond mede dat de lonen met 10 en 20% zouden worden verlaagd. De vakbonden pikten dit niet en zo kon het gebeuren dat op 31 oktober bij de grote scheepswerven een staking uitbrak welke tot 5 januari 1922 zou duren. Resultaat? De verlaging werd met de helft ongedaan gemaakt.

"Nieuwe Waterweg"
Al eerder maakte ik melding van het ontstaan van de "Nieuwe Waterweg", het bedrijf dat direct na zijn oprichting personeel van de R.D.M. tegen hogere lonen overnam. In 1925 kwam dit bedrijf in financiële problemen. De Rotterdamse bank probeerde een faillissement te voorkomen door het bedrijf onder te brengen bij Wilton. Een logische gedachte, want Wilton lag er vlak naast. Wilton had er echter geen trek in. De R.D.M. zag er wel wat in, de dok- en hellingcapaciteit zou in één klap worden verdubbeld.
De overname werd een feit. En zo kon het geschieden dat de werknemers die destijds bij de R.D.M. waren weggegaan weer terugkeerden bij het oude bedrijf. De zaken werden meteen stevig aangepakt. De R.D.M.-ers werkten 53 uur per week en die dekselse lui bij de "Nieuwe Waterweg" 48 uur per week. Dat moest natuurlijk voor allemaal 53 uur worden. Voor de mensen van de "Nieuwe Waterweg" betekende dit vijf uur langer werken voor hetzelfde loon. Tja, dat is vragen om moeilijkheden, en die kwamen er dan ook. Op advies van de vakbonden meldde het personeel van de "Nieuwe Waterweg" zich drie kwartier later op het werk. Natuurlijk vond men toen de poort gesloten, men was uitgesloten van werk.
Nu lag daar op de "Nieuwe Waterweg" het ss. "Lobytho" in reparatie en, zoals altijd, reparatiewerk heeft hoge prioriteit. De "Lobytho" werd derhalve versleept naar de R.D.M., met name om het klinkwerk af te maken. De klinkers van de R.D.M. werden door de vakbonden geadviseerd de "Lobytho" als besmet werk te beschouwen. Dat advies werd opgevolgd en dus legden de klinkers het werk neer. Prompt werden zij weggestuurd.
De directie wenste hoe dan ook werkvolk op de "Lobytho" te zien en stelden achtereenvolgens boorders, kokers, ketelmakers en koperslagers voor de keus om het klinkerskarwei af te maken of anders 'wegwezen'. Op een enkele oudere werknemer na was het resultaat nihil. Met hetzelfde negatieve resultaat werd het overige per-



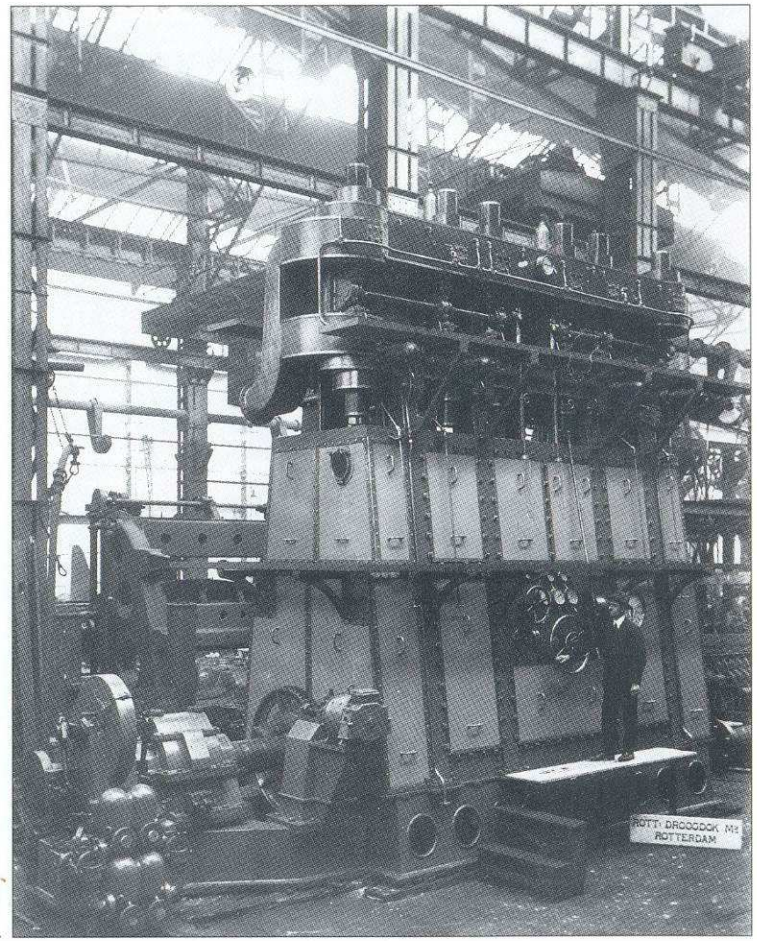
Poort 'Nieuwe Waterweg'.

soneel voor de keus gezet. Het hele gedoe van vragen en ontslag geven nam een dag in beslag en ging algauw lijken op een soort slapstickfilm. Aan het eind van de dag lagen de R.D.M. en "Nieuwe Waterweg" – om in vakbondstermen te spreken – plat.

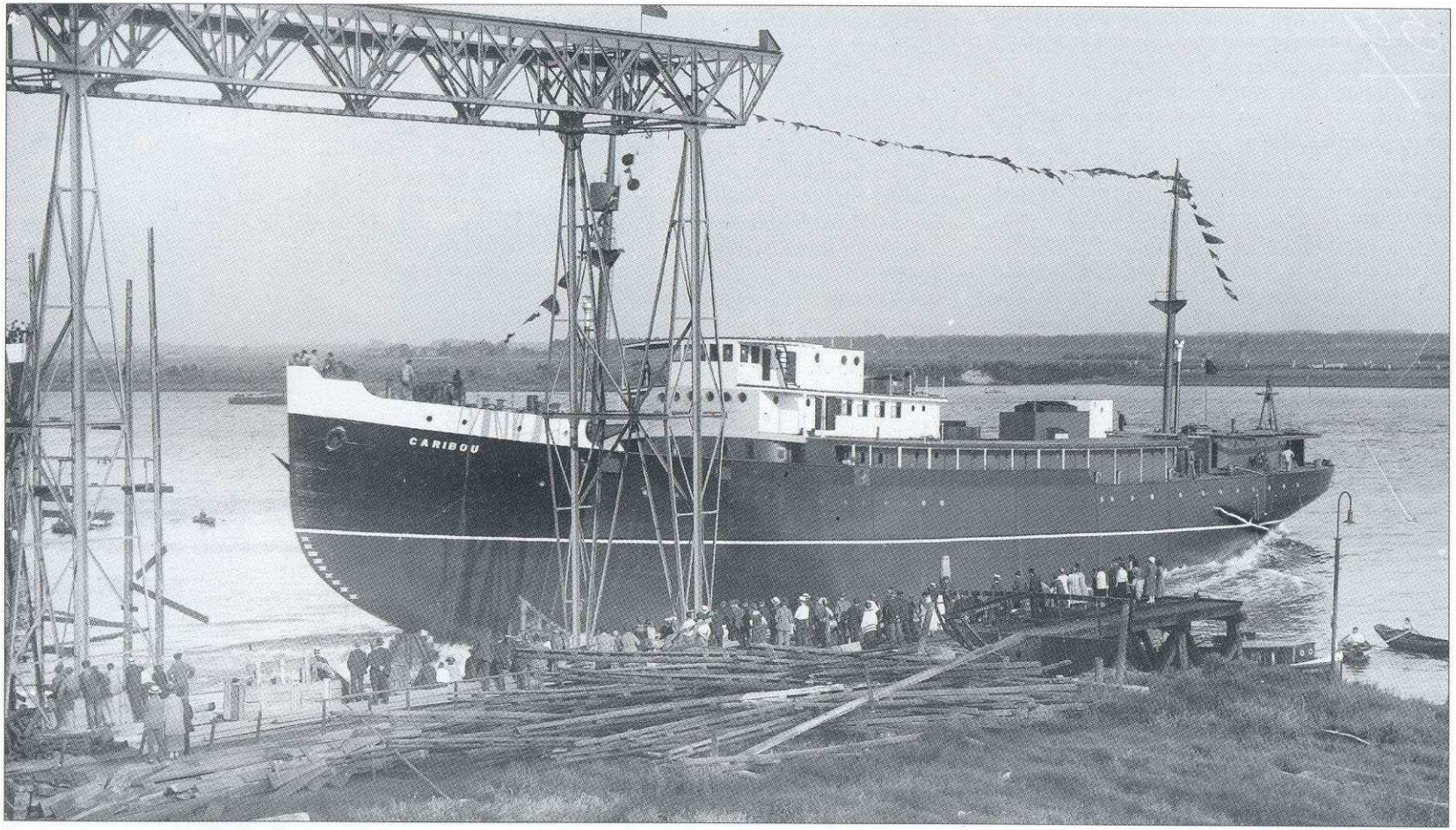
Een dag later maakte het personeel van de nood een deugd. Er werden een aantal boten gecharterd en met vrouwen en kinderen zakten men de rivier af om in Hoek van Holland verpozing te zoeken. Deze reis staat bekend als de vlootschouw van stakers. Op 31 augustus 1925 eindigde het conflict. De 53 uur bleef gehandhaafd maar de mensen van de de "Nieuwe Waterweg" kregen op de uren boven de 48 uur 25% toeslag.

Simon Bolivar

Wat doet de naam van een Zuid-Amerikaanse generaal, voorvechter voor vrijheid van het Boliviaanse volk, in dit boek? Tja, het is niet de bedoeling de Boliviaanse geschiedenis te gaan behandelen. Er moet dus een andere dringende reden voor deze vermelding zijn. We komen dan terecht bij een belangrijk moment in de geschiedenis van de R.D.M. Al zeer lang koesterde de directie het verlangen om de bouw van een passagiersschip in opdracht te verkrijgen. December 1925 was het zover. De Koninklijke Westindische Maildienst gaf opdracht tot het bouwen van een passagiersschip de "Simon Bolivar".



Stoommachine baan 11 machinefabriek.

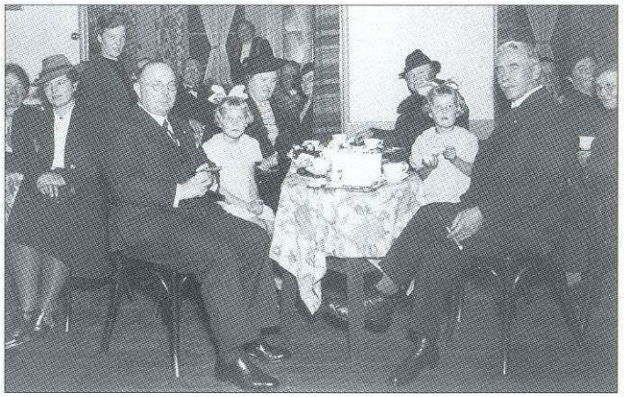


Bouwnummer 130 s.s. "Caribou" te water, 1925.

Waarom was zo'n opdracht nu zo belangrijk? Alles wat scheepsbouw leuk maakt vind je terug in een passagiersschip. De sierlijke lijn, de luxueuze betimmeringen en niet te vergeten de snelheid waarmee het schip door het water klieft. Voor de R.D.M. was het een vuurproef. Met het welslagen van deze opdracht mocht men verwachten beter in de markt voor het bouwen van passagiersschepen te komen.
Mede dank zij de "Simon Bolivar" werd 1926 een topjaar. In februari werd het schip aan zijn eigenaar opgeleverd. Begin april werd een kleiner passagiersschip – "de Merak" – aan de Koninklijke Pakket Maatschappij opgeleverd en tenslotte werd op 21 april een dok voor Curaçao onder grote belangstelling te water gelaten. In het reparatiewerk bereikte men een nieuw hoogtepunt, maar liefst 1.401 schepen werden gerepareerd.
We komen nog even terug op de "Simon Bolivar". Het schip was niet een echt lang leven gegund. Het liep in de nacht van 17 op 18 november 1939 varend op de Noordzee op twee mijnen en zonk nagenoeg onmiddellijk. Daarmee was het schip, nog voor het uitbreken van de oorlog, het eerste slachtoffer van de Duitse Marine.

Jubileum

En zo brak de dag aan waarop de R.D.M. haar 25-jarig bestaan vierde. Dat was blijkbaar landelijk gezien een gebeurtenis van belang. Zo'n zeventig kranten en tijdschriften hebben er aandacht aan besteed. En niet zomaar een kort berichtje, o nee, in lange kolommen vertelde men omstandig hoe het met de R.D.M. in die 25 jaar is gegaan. Ook de jubileumdag zelf werd tot in de details verslagen. Zo lees ik dat het personeel vrijaf kreeg. De directie stortte 500.000 gulden extra in het fonds ter behartiging van de belangen van het personeel. 38 personeelsleden vierden een zilveren jubileum en werden verrast met een gouden horloge met ketting. (Overigens zou dat zeer lang hét jubileumgeschenk blijven.)
De directie en de raad van commissarissen werden in het directiekantoor plechtig ingehaald. Voorts, zo lezen we, heeft bijna iedereen die maar iets betekende het woord gevoerd. De burgemeester, de voorzitter van de Kamer van Koophandel, de voorzitter van de personeelsvereniging enz. enz. Ook de pastoor en de dominee van het dorp Heyplaat maakten hun opwachting. Bart Wilton maakte duidelijk dat een gezonde concurrentie geen bezwaar mocht zijn. "In één tent kun je geen kermis vieren," was zijn slotconclusie.
Bijna alle kranten maakten melding van 'een aardige kinderhulde'. Deze werd verzorgd door vijf kleine afgevaardigden van de christelijke bewaarschool. Keurig in het wit mochten de kleuters een beurtliedje opzeggen. Het krantenverslag vermeldde dat de jongste van de vijf een prachtige strik in haar haar had waarop het kind bijzonder trots was. Ik vermeld dit om aan te geven hoe volledig de berichtgeving in die dagen was.



Vijfentwintig jaar R.D.M. 1927. Feestelijk samenzijn directie (de heren Knapen en Endert) en familie.

R.D.M. vijfentwintig jaar, met een biertje.

25 jaar in dienst

Ik bezocht de man in mijn functie van voorzitter van de Industriebond NVV afdeling Rotterdam. L.M. Hij was 50 jaar lid van de bond, hetgeen een officieel bezoek alleszins rechtvaardigde. De man woonde alleen, wat wellicht de dikke lagen stof verklaarde waarmede alles in huis was bedekt.

Of ik een kop koffie wilde, vroeg ons lid. Denkend aan al dat stof bedankte ik hem vriendelijk maar afwijzend. "Heeft U niet een flesje bier?" vroeg ik, "een glas hoeft niet."

De man keek mij begrijpend aan en kwam met een koel flesje bier op de proppen. Later verklaarde hij al dat stof. "Meneer," zei hij, "als ik het hier opneem, valt het daar weer neer. Waarom zou ik al die moeite doen?"

Hij hoorde dat ik bij de droogdok werkte.

"O," zei die, "daar heb ik ook gewerkt, van..."

Hij noemde de periode.

"Dat is zowat 25 jaar ," zei ik.

"Dat wás 25 jaar," verbeterde hij nadrukkelijk.

Ik vermoedde dat er een verhaal zou komen, en ja hoor, hij kwam los.

"Destijds, ver voor de oorlog, was het gebruikelijk dat je de baas erop attendeerde dat je 25 jaar had gewerkt. Meestal zat er dan wel wat extra's voor je aan. Dus ik ook naar de baas. 'Baas, ik werk morgen 25 jaar bij het dok, ik zeg het maar...'

Verder kwam ik niet. De baas keek me vernietigend aan en zei: 'Zo, is dat zo? Nou dat vind ik lang genoeg, morgen ben je voor het laatst!'"

Ik vroeg de jubilaris of er vooraf wat gebeurd was, ruzie of iets dergelijks. "Nee," zei ons lid, "Er werd gewoon een punt achter gezet."

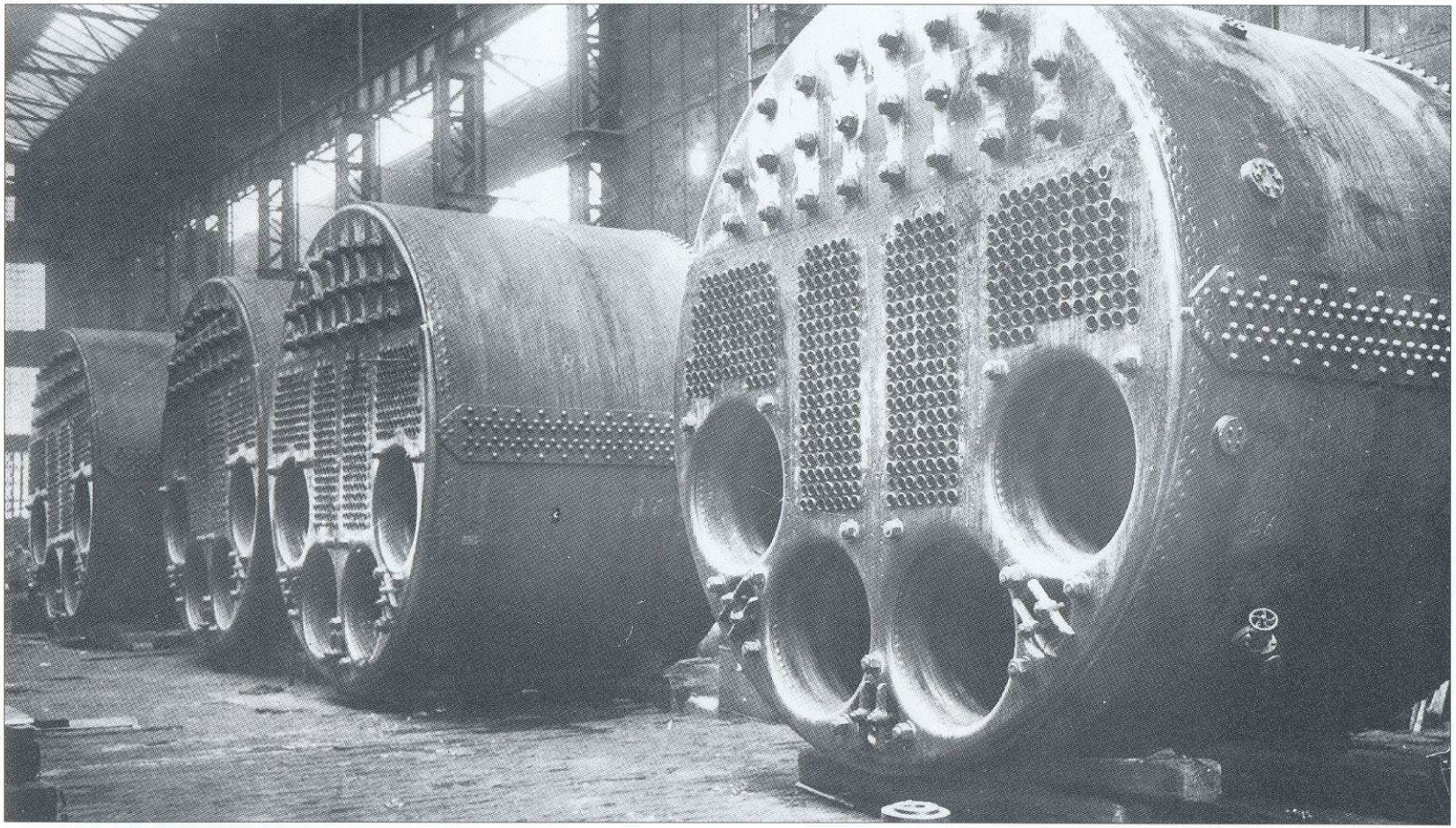
Later was ik in de gelegenheid om zijn personeelskaart te trekken. De 25 jaar klopte. Een reden voor ontslag werd niet gegeven.

1929

Het ministerie van Marine plaatste in 1929 een wel zeer bijzondere opdracht, namelijk het vervaardigen van drie onderzeeboten. Met deze opdracht schaarde de R.D.M. zich definitief in de rij van bedrijven die in staat waren zeer hoogwaardige staalconstructies te vervaardigen. Chef van de afdeling onderzeeboten werd de 23-jarige ir. K. v.d. Pols, toen twee jaar in dienst bij de R.D.M. Later zullen we nog veel over hem horen.

In september vond er een zeer ernstig ongeval plaats aan boord van het ss "Vimeira". In het voorschip brak brand uit, waarbij tien mensen (waaonder zeven R.D.M.-ers) het leven lieten. In het vakbondsboek *"Heet voor de vuren"* staat vermeld dat er onvoldoende controle werd uitgeoefend op het brandvrij zijn van het schip. De benzine die in het ruim van de "Vimeira" werd aangetroffen, gooide men met emmers vol overboord. Een vonk van een passerend schip bleek voldoende om de hele zaak in brand te zetten. De Raad voor de Scheepvaart sprak na onderzoek het schuldig uit, maar bleef onduidelijk over de vraag wie er verantwoordelijk was: de reder of de R.D.M.

Tien jaar later – op 31 oktober 1939 – vond op de werf bij Wilton een nog ernstiger ramp plaats. Veertien mensen lieten het leven, 29 mensen raakten zwaar tot licht gewond. Wat gebeurde er? De brandstoftanks van het tankschip "Petrakis Nomikos" waren niet op het gasvrij zijn onderzocht. In de directe nabijheid



Schotse ketels, 1930.

brandde men een boutkop weg waarna een geweldige ontploffing plaatsvond met bovengenoemde doden en gewonden tot gevolg. Over deze ramp zei de voorzitter van de Raad van de Scheepvaart: "Door vroegere ongelukken is reeds gebleken, met welke ongelooflijke lichtzinnigheid met licht ontvlambare vloeistoffen wordt omgesprongen. En nog steeds zijn de wettelijke voorschriften op dit punt geheel onvoldoende."

De gevolgen van Black Friday

"Zwarte Vrijdag", zo wordt 25 oktober 1929 in de economische geschiedenis van de wereld genoemd. De dag waarop de New Yorkse effectenbeurs compleet instortte. Aandelen welke aan het begin van de dag hun normale waarde hadden, konden aan het eind van de dag gevoeglijk bij de oude kranten worden gedeponeerd. Zij die van mij een deugdelijke verklaring verwachten voor dit fenomeen moet ik teleurstellen. Ik verwijs hen gaarne naar de openbare bibliotheek waar werkelijk elke verklaring te vinden is. Vast staat dat – internationaal gezien – scheepvaart, scheepsbouw en de scheepsreparatie rechtstreeks werden getroffen. Er was plotseling veel minder vraag naar vervoerscapaciteit, de prijzen zakten tot een onmogelijk dieptepunt en schepen werden bij duizenden uit de vaart genomen (opgelegd).
De R.D.M. had met de opdracht voor de drie onderzeeboten nog een soort buffer in huis. De directie was zelfs van mening dat in die tak van industrie meer orders waren te verkrijgen indien men, ondanks de slechte tijd, de moed had om te investeren. Aan de rivierzijde werd een onderzeebootloods opgetrokken. Deze kreeg zodanige afmetingen dat tegelijkertijd drie onderzeeboten op stapel konden worden gezet. Voor de gieterij werd in het oostelijke gedeelte een nieuw gebouw opgetrokken. Niettemin was 1930 een slecht jaar. De personeelsbezetting liep terug tot 3.050 man, hetgeen vooral een gevolg was van de geringe reparatiewerkzaamheden.
1931 was zo mogelijk nog slechter. De drie onderzeeboten waren in afwerking, Van Ommeren plaatste een order tot verlenging van haar ss "Sliedrecht" met 33 voet en De Rotterdamse Lloyd liet het ss "Indrapoera" verlengen. Dit laatste karwei was overigens de eerste opdracht van de Lloyd aan de R.D.M. Alles bij elkaar waren de opdrachten zo gering, dat aan het eind van 1931 nog slechts 1.780 mensen in dienst waren.
De malaise ging in 1932 voort. Verschillende scheepswerven gingen failliet. Bij de R.D.M. had men in januari één schip in dok, dat was de enige reparatieopdracht in Rotterdam en omgeving. Nog steeds waren de onderzeeboten de buffer waarop men drijvende bleef.
Daarnaast was op de "Nieuwe Waterweg" een dok voor eigen beheer in aanbouw en werden er twee sleepboten gebouwd. Op zichzelf was dat wel weer een bewijs waaruit bleek dat men geloofde in de toekomst. Vooral als men bedenkt dat investeringen in heel Nederland op een uiterst laag pitje stonden. In 1932 boekte men tenslotte toch nog een interessante reparatieopdracht. Het Engelse schip "Nurtureton" was in tweeën gebroken. De twee stukken werden voor de Engelse kust weggehaald en in dok gezet. De klus werd binnen twee maanden geklaard.

In 1931 verdiende een geschoolde vakman 38 gulden in de week. Werd hij werkloos dan ontving hij een uitkering van 18 gulden per week. Deze uitkering behield hij zestig dagen, waarna hij voor een uitkering was aangewezen op de steunregeling van het maatschappelijk hulpbetoon. In Rotterdam zei men: *'Ik trek van de steun.'* Die uitkering bedroeg *f* 13,50 voor gehuwden plus *f* 1,50 voor elk kind, maar spaargeld moest eerst worden opgemaakt.

"Alle werk is werk," schijnt Keynes eens gezegd te hebben. Daar vanuit gaande is het wellicht niet vreemd dat de R.D.M. ertoe over ging om sloopwerk te verrichten. Weliswaar leverde schroot weinig op, maar zo men kon tenminste grote ploegen branders aan het werk houden.
In 1933 kwam de eerste van de drie onderzeeboten, de "K 14", gereed. De "K 15" zou nagenoeg gereed van de helling komen. Zo restte nog de "K 16". Voorts werd gewerkt aan een stel sluisdeuren voor IJmuiden.
Op 7 juni 1933 werd het nieuwe dok door

Prinses Juliana op de werf de "Nieuwe Waterweg" te water gelaten, een grootse gebeurtenis. Voor de R.D.M. was dit moment om allerlei redenen belangrijk. Men kwam in een tijd van malaise weer eens op een positieve wijze in het nieuws, én met het nieuwe dok kon men schepen tot 15.000 ton dokken. Nog een bijzonderheid, het dok werd voorzien van snelwerkende wipkranen en daarmee was men in die tijd de eerste van de wereld.

Een scheepsbouwer is nog geen bruggenbouwer, of schoenmaker blijf bij je leest. Zeer tegen de zin van de bruggenbouwers werd de R.D.M. de opdracht gegund voor het bouwen van een sluizencomplex en brug bij St. Andries. Aanvankelijk wilde de minister van Waterstaat er niet van weten, zeer beducht voor de woede van de staalbedrijven buiten de scheepsbouw. Maar na kennis genomen te hebben van de malaise in de scheepsbouw kwam hij letterlijk over de brug. Zou het jaar 1934 beter worden? Daar zag het aanvankelijk niet naar uit. Echter, een oud joods gezegde luidt: *'Wie geen slechte tijden kan verdragen, zal geen goede tijden beleven.'* Wellicht met die spreuk in het achterhoofd begon de directie de toekomst wat zonniger in te zien. De reparatie begon aan te trekken en al gauw waren alle dokken bezet. Het nieuwe dok kreeg de "Victor Ross" te huisvesten, een schip met een laadvermogen van 18.000 ton. En dat was echt de grootste tot op dat moment. Ook in de nieuwbouw werd een record bereikt. Men boekte de bouw voor het motorschip "G.S. Walden" – een tanker van 15.000 ton, de grootste welke ooit in Nederland was gebouwd. Was 1934 daarmee een gunstig jaar? Nee, eigenlijk niet. Eind 1934 werkten er nog maar 1.700 mensen bij de R.D.M.

Prinses Juliana laat dok 4 te water. Rechts directeur Knape.

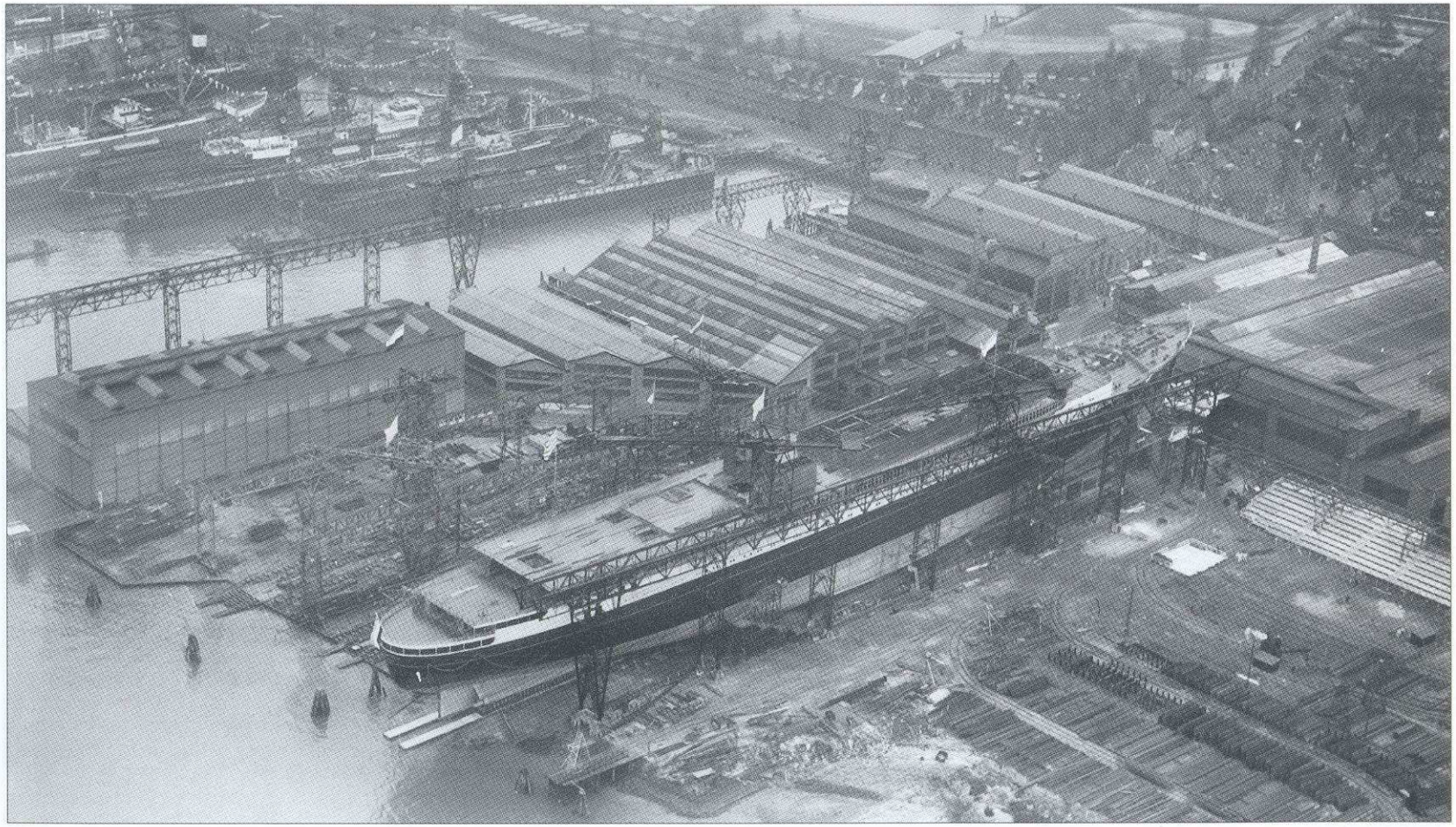
De "Nieuw-Amsterdam"

Begin 1935 startte de Holland Amerika Lijn (HAL) besprekingen over de bouw van een passagiersschip. Het moest het vlaggenschip van de HAL worden, 36.000 bruto registerton en ingericht voor 1.250 passagiers. Een pracht order in een tijd van kommer en kwel. Het binnenhalen van die order betekende voor elke werf zo ongeveer het ontkomen aan een faillissement.

Nu waren er een aantal niet geringe problemen. In de eerste plaats was de HAL niet in staat om de volledige bouwkosten van 12,5 miljoen gulden te financieren. Gezien het werkgelegenheidsbelang was de overheid bereid een deel van de kosten op zich te nemen. Natuurlijk, mits het schip in Nederland zou worden gebouwd. Ik zal niet teveel in details treden. Na moeizame onderhandelingen werd de opdracht verstrekt aan een combinatie van werven, namelijk , P. Smit Jr., R.D.M., De Schelde, Werkspoor en Wilton. Werkspoor was natuurlijk geen werf, maar dit bedrijf deed in combinatie met de Schelde mee. De R.D.M. zou de hoofdaannemer worden en had als zodanig de eindverantwoordelijkheid.

Eén kleinigheid restte de heren nog. Op de financiering ontbrak de lieve som van *f* 750.000,– Men wikte en men woog. Uiteindelijk toonde de gezamenlijke bedrijven zich bereid om van de ontbrekende som *f* 450.000,– voor hun rekening te nemen indien de werklieden voor de rest garant zouden staan. Ja, hoe doe je dat? De vakbonden wilden niet opnieuw een loonsverlaging slikken.

Men kwam eruit. De *f* 300.000,– werd verdeeld over de deelnemende bedrijven. De werklieden zouden 2,5% van hun loon niet uitbetaald krijgen totdat het bedrag voor hun onderneming was aanbetaald. Voor de R.D.M.-ers was dit een bedrag van *f* 85.500,– Later is dit verhaal een



Tewaterlating "Nieuw-Amsterdam", 10 april 1937.

Begeleid door het gejuich van duizenden mensen en stoomfluiten van tientallen schepen op de Nieuwe Maas gleed de "Nieuw-Amsterdam" in zijn element.

eigen leven gaan leiden. Het heeft niet lang geduurd of je kon in de fabriek beluisteren: *'De "Nieuw-Amsterdam"? Die is door ons betaald!'* En voer de "Nieuw Amsterdam" voorbij, dan klonk steevast: *"Daar gaan onze centen."*

De bouw van de "Nieuw-Amsterdam" is een echt hoogtepunt in de geschiedenis van de R.D.M. geworden. Regelmatig was er hoog bezoek, ministers en oud-ministers kwamen zich op de hoogte stellen van de vorderingen in de bouw. Dat was op momenten dat er al meer dan 10.000 ton staal en 1,5 miljoen klinknagels waren verwerkt.
Tussendoor boekte de R.D.M. in 1936 nog wat opdrachten. Zo was daar de opdracht voor de Bataafse Petroleum Mij. voor de bouw van vier hogedruktanken, een opdracht waarbij vooral hoge eisen werden gesteld aan het laswerk. Dit geeft mij de gelegenheid om te vertellen dat alle kinderziekten uit de beginperiode van het lassen inmiddels waren verholpen. Het laswerk werd röntgenologisch gecontroleerd en ook was men in staat om de tanks in een grote gloeioven spanningsvrij uit te gloeien.
In 1936 werd het tankschip "Ensis" te water gelaten. Dit vermeld ik, omdat er bij deze tewaterlating iets nieuws werd uitgeprobeerd. Betrekkelijk kleine schepen liet men veelal vrij van de helling lopen om ze vervolgens door in de rivier gelegde ankers en peuren af te remmen en tegelijk rond te zwaaien. Met het oog op de tewaterlating van de "Nieuw-Amsterdam" werd de "Ensis" geremd door trossen kettingen welke naast de helling waren neergelegd. Een soort generale repetitie dus.

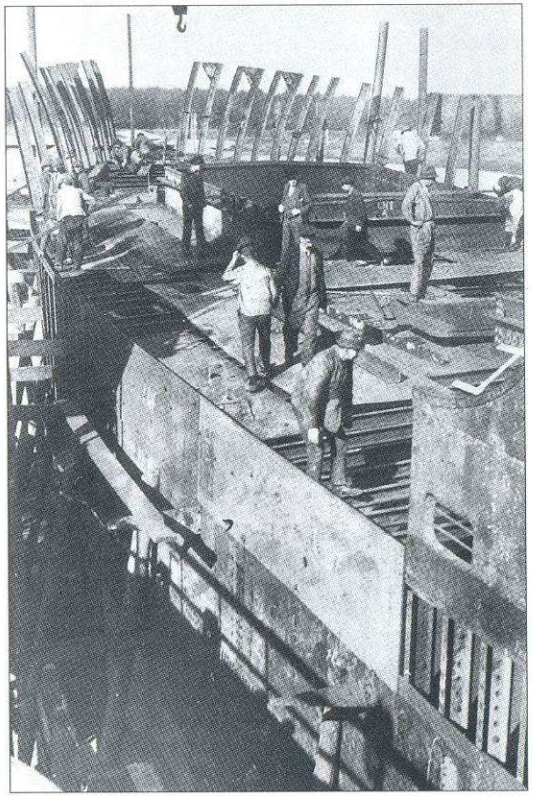
Het water kwam 10 april 1937 met bakken uit de hemel, maar Hare Majesteit weigerde een paraplu te dragen.

Een schip te water laten is zonder meer een fascinerende gebeurtenis. Betreft het echter een "Nieuw-Amsterdam" dan zijn er geen superlatieven genoeg om zo'n gebeurtenis te beschrijven. Op 10 april 1937 was het zover. Half vier in de middag zou het gebeuren. Uren van tevoren zag het rond de helling al zwart van de mensen. Dat was op zich al bijzonder, want het regende hard en een sterke zuidwesten wind maakten het zo mogelijk nog onaangenamer. Hare Majesteit Koningin Wilhelmina zou de laatste beletselen welke het schip verbonden met de helling wegnemen. Even voor half vier klonken de slagen waardoor de laatste

kielblokken werden verwijderd.
En toen maakte zich een duidelijk waarneembare spanning van de massa meester. Op de eretribune was het doodstil. De koningin had zich vooraf door de president-commissaris van de HAL – de heer W. v.d. Vorm – en door directeur Endert goed laten informeren.
Er klonk een bel, het sein dat alles voor de tewaterlating in gereedheid was. Koningin Wilhelmina hakte de kabel door. De champagnefles knalde tegen de boeg kapot en het schip... lag stil, seconden lang en begon dan langzaam te glijden. Begeleid door het gejuich van duizenden mensen en stoomfluiten van tientallen schepen op de Nieuwe Maas gleed de "Nieuw-Amsterdam" in z'n element. Absoluut een hoogtepunt in het bestaan van een scheepswerf.
Na afloop volgden de gebruikelijke toespraken, de overhandiging van het bijltje aan de Koningin en de vele malen geuite wens voor een behouden vaart voor het prachtige schip. Directeur Endert, die al officier in de orde van de Nederlandse Leeuw was, werd bij deze gelegenheid tot ridder in dezelfde orde benoemd.
Rest mij nog iets te vertellen over het wegnemen van de laatste beletselen. Veel mensen geloven niet dat zo'n schip in laatste instantie alléén aan zo'n kabeltje hangt. En toch is dat waar. Door een ingenieus systeem van overbrenging van krachten hangt een schip aan één kabeltje. Wordt dat doorgehakt dan valt de klink, die tot dat moment de sleden vasthoudt die onder de kiel zijn aangebracht.

De laatste jaren voor de oorlog
U zult van mij willen aannemen dat de "Nieuw-Amsterdam" in prima staat aan zijn eigenaar is overgedragen. Dit gebeurde op 23 april 1938, de technische proefvaart die aan dit moment vooraf ging was al een volledig succes. Ondertussen hadden de Hitleriaanse oorlogskreten door Europa geklonken. Dit leidde onder andere tot een aantal opdrachten van de Koninklijke Marine, waaronder twee torpedojagers, vier onderzeeboten en een artillerie instructievaartuig. Later werd een opdracht tot bouw van een kruiser ontvangen. Niet onvermeld mag blijven dat de orderportefeulle ook nog de bouw van tien tankers voor Nederlandse rederijen vermeldde.

Al eerder heb ik in dit boek verteld dat de R.D.M. slecht nee kan verkopen. En voor zover dat op een bepaald moment niet anders kan, zoekt men naar wegen om dat bij een volgende gelegenheid te voorkomen.
Zo is het een gegeven dat bij scheepsbouw veel smeedwerk voorkomt. Krukassen en roerkoningen zijn daar voorbeelden van. Bij nieuwbouw is een zodanige tijdsplanning mogelijk dat smeedwerk kan worden uitbesteed aan specialisten op dat gebied. Bij reparatie is dat gezien de lange levertijd nagenoeg onmogelijk. Het blad Metaalbewerking van februari 1958 geeft

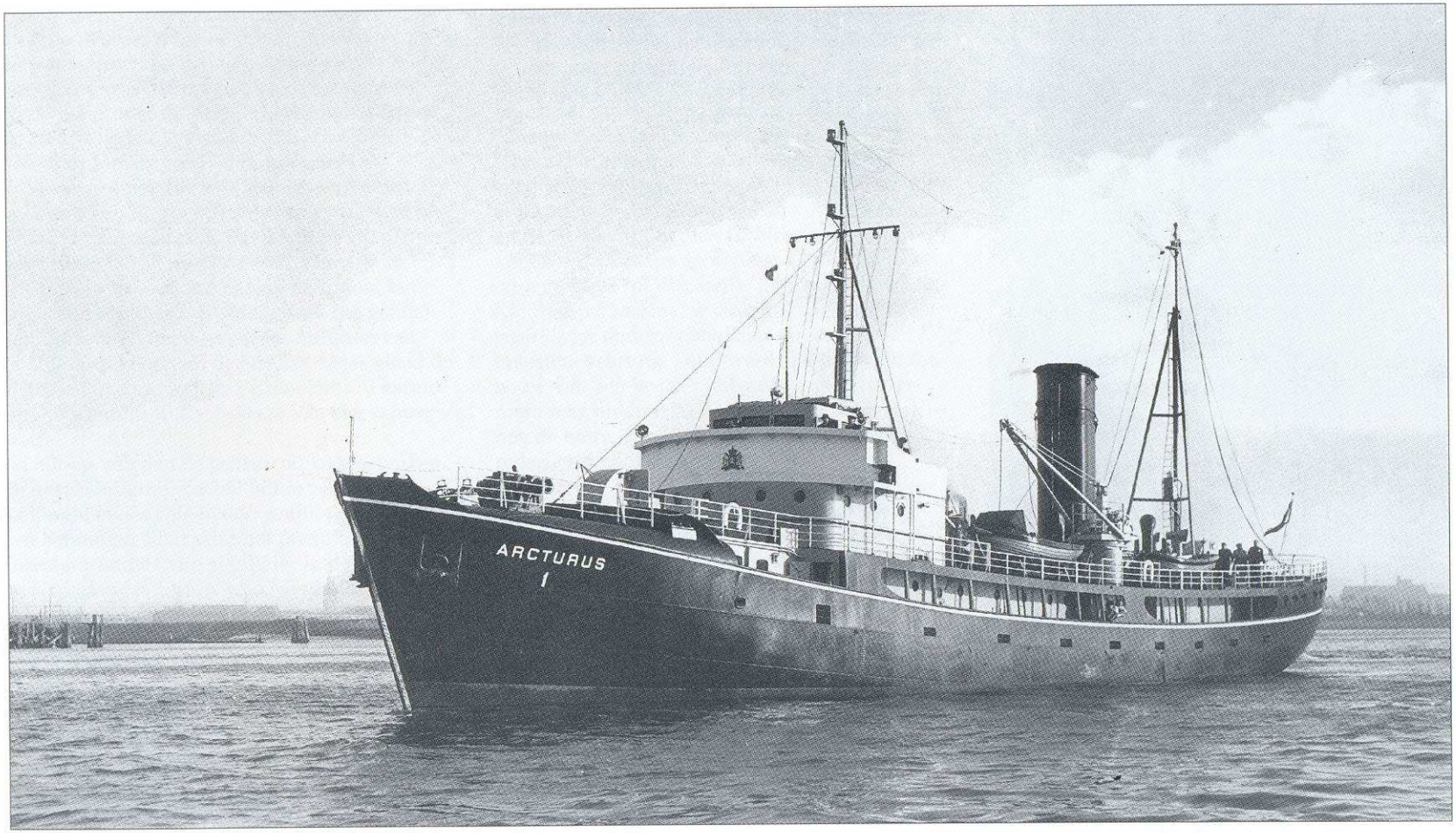


Bouwen in 1925-1930.

daar een voorbeeld van.
Een Frans schip met een gebroken roerkoning werd uit de Caribische zee versleept naar Galveston. Er werden in Amerika maar ook in Europa levertijden opgevraagd. Wat bleek, binnen veertig dagen was die roerkoning niet te leveren.
De directie zag al in de jaren dertig in dat het bedrijf zonder een goed geoutilleerde smederij kansen op opdrachten zou mislopen en derhalve begon men in 1938 met de bouw. In 1939 werd de grofsmederij opgeleverd. Men beschikte toen over een 3.300 tons pers met toebehoren.
We maken een sprongetje in de tijd. In 1957 werd een smeedpers geplaatst met een vermogen van 6.000 ton – in die dagen stond alleen in Italië een grotere smeedpers (8.000 ton). De fundatie voor de pers bestond uit 28 heipalen waarop een betonnen constructie van 2.900 ton rustte. Voor het hanteren van de smeedstukken waren twee kranen beschikbaar met een capaciteit van respectievelijk 140 en 75 ton. Nu ik toch dat sprongetje in de tijd heb gemaakt, is het niet veel moeite te vertellen dat de roerkoning voor dat Franse schip in Galveston door de R.D.M. is geleverd en wel binnen drie weken.

Proloog

Het kon niet uitblijven. R.D.M. en de "Nieuwe Waterweg" werden ingeschakeld voor het fabriceren van munitie. Bij de R.D.M. werden granaten gegoten en bewerkt. Bij de "Nieuwe Waterweg" werd een machinale vormerij ingericht voor het produceren van gietijzeren granaten. Het was duidelijk: de proloog voor de Tweede Wereldoorlog was begonnen.



Loodsboot "Arcturus", bouwnummer 254, 1944.

"Wir kaufen alles!" (1940-1945)

De oorlog begon voor mij met een oorvijg. Als jongen van negen jaar vroeg ik mijn vader of oorlog erg was. "Natuurlijk", zei mijn vader, "dat is vreselijk". "Oh," zei ik, "het lijkt me juist spannend." En dat had de eerder vermelde oorvijg tot gevolg. Begin 1940 dienen we in de eerste plaats aandacht te besteden aan een overlijden en een benoeming. Hoofdingenieur Chambers van de scheepsbouwafdeling overleed en werd opgevolgd door ir. K. v.d. Pols. Jawel, daar is ie weer. En niemand zal zeggen dat het niet terecht is. Als een van de weinigen had V.d. Pols na het behalen van zijn bul als ingenieur werktuigbouw ook al z'n kandidaatsexamen scheepsbouw met goed gevolg afgelegd. Tegelijkertijd met zijn benoeming werd hem procuratie verleend.

Terug naar de oorlog nu. Voor de bommen gooiende vijand lagen de R.D.M. en het dorp Heyplaat bepaald niet gunstig. Vlakbij was immers vliegveld Waalhaven, en daarop hadden de Duitsers het natuurlijk voorzien. De werf lag vol met onderhanden werk voor de Koninklijke Marine. Aanvankelijk was de gedachte dat de Duitse luchtmacht het ook daarop had voorzien, later wisten we wel beter. In de eerste dagen van de oorlog diende er het nodige geregeld te worden. Zo lag er een kluis vol geld voor de eerst volgende loonbetaling. Dat moest weg voor het in verkeerde handen zou vallen. Het geld werd met de directiemotorboot afgevoerd, eerst naar een bank in Schiedam en vervolgens naar de expeditieloods op Schiemond. Vandaar heeft een groot deel van de loonbetaling plaatsgevonden. Maar hoe kwamen de Heyplaters op Schiemond? Daar werd wat op gevonden. De loonadministratie maakte noodgeld. Een eenvoudig gestencild briefje met daarop de tekst *'goed voor één gulden'*. Daarmee konden de Heyplaters terecht bij de winkeliers op het dorp. Zo kwam een eerbiedwaardig instituut als de loonadministratie waarachtig nog in de rijen van de valsemunters terecht. Voor het goede doel was veel geoorloofd en dat zou tijdens deze oorlog nog vele malen blijken.
De Duitsers kwamen er snel achter wat een prachtig oorlogsmateriaal er bij de R.D.M. voorhanden was. In belang van dat grote Duitse rijk moest dat maar eens snel voor gebruik gereed worden gemaakt. Bovendien was de werkgelegenheid ermee gebaat. Dat was toch ook wat waard, nietwaar?
Voor het eerst in haar geschiedenis dacht men daar bij de R.D.M. anders over. Natuurlijk knikte de directie verheugd bij het horen van de ambitieuze plannen der Duitsers. Zeker, zeker, men zou ervoor zorgen. Het kwam voor elkaar. Vervolgens kwam een enorm spel van misleiding en afhouden tot stand. De Duitsers moesten maar begrijpen dat de vakmensen er niet waren. Dat was nog waar ook, want een kleine 600 man van het R.D.M. personeel was opgeroepen voor militaire dienst en die waren natuurlijk nog niet beschikbaar. De Duitsers hadden daar maar één oplossing voor: meer mensen aannemen. Een uitstekend idee, meer mensen betekende ook meer mensen die gevrijwaard werden van werken in Duitsland. Zo was het een gechicaneer van jewelste.
Buiten op het R.D.M. terrein gebeurde betrekkelijk weinig. Het eigen marinewerk werd getraineerd, de reparatie lag nagenoeg stil. De Duitsers hadden twaalf torpedoboten besteld, welke inderdaad werden gebouwd. Ook werden onderzeebootjagers aan de Kriegsmarine afgeleverd. Andere karweien waren het herstellen van een brug te Roermond, een brug in Venlo en vier spoorbruggen in Tilburg.
Tegen molest en oorlogsgeweld had de R.D.M. een verzekering van twintig miljoen gulden afgesloten. Geen overbodige luxe, want bij twee luchtaanvallen in 1941 liep de R.D.M. aardig wat schade op. De Duitsers overigens ook. Bij de tweede luchtaanval werd het oude Duitse schip "Europa" getroffen en wel zodanig dat het in de haven zonk.
Naarmate de oorlog vorderde werd het steeds

moeilijker om de Duitsers om de tuin te leiden. Bovendien, de verraders sliepen niet. Zo kon het gebeuren dat met het pistool op de borst bepaalde werkzaamheden werden afgedwongen. Het werd de Duitsers tenslotte duidelijk dat het tempo van de werkzaamheden sterk terugliep. Tja, en dat was ook weer niet zo best want vanaf dat moment werden mensen gedwongen om in Duitsland te gaan werken. In mei '42 diende de directie 350 vakbekwame arbeiders ter beschikking te stellen. Deze eis staat onder de naam *'Sauckelactie'* in de annalen vermeld. De mensen dienden te gaan werken bij scheepswerf Blohm en Voss te Hamburg. Wie dienden daar nu voor aangewezen te worden? Er werd naar voren gebracht dat er op de R.D.M nogal wat vaklieden nodig waren voor het uitvoeren van een ambitieus Duits programma. En, er diende een goede verhouding aan vaklieden tussen de S. en W. vakgroepen aanwezig te zijn. Verder was niet iedereen lichamelijk geschikt voor uitzending naar Duitsland. Dit laatste bleek te kloppen, want van de eerste lijst van mensen werden er 66 afgekeurd. Na ook nu weer veel gechicaneer werden in de tweede helft van 1942 266 mensen verplicht in Duitsland tewerkgesteld.
Na de oorlog werd onderzocht of er van heulen met de vijand door de directie sprake is geweest. Hier werden geen aanwijzingen voor gevonden.

Wie zichzelf niet helpt...
Uiteraard was op de R.D.M. veel materiaal en gereedschap aanwezig dat ook in huiselijke kring goed gebruikt kon worden. Om diefstal tegen te gaan had de directie bij de uitgang van het bedrijf een visitatie ingesteld. Willekeurig werden mensen bij het verlaten van het bedrijf aangewezen om in het visitatiehokje te stappen, alwaar werd gecontroleerd of men geen bedrijfseigendommen bij zich had. Zo liep je kans om gesnapt te worden. Op diefstal stond altijd onmiddellijk ontslag.
Maar, dachten de mensen, tijdens de oorlog moet je niet zo krap kijken. Alles wat wij meenemen komt in ieder geval niet in handen van de Duitsers. Het was een vrij onvruchtbare discussie, want mensen in nood zoeken toch naar uitwegen. En die waren er. Bij luchtalarm mochten de mensen die op Heyplaat woonden naar huis. De niet-Heyplaters liepen mee. Visitage was natuurlijk onmogelijk en er ontstond een wonderlijke situatie. Mensen die 's morgens recht van lijf en leden de poort waren ingegaan, kwamen naar buiten met een bult of met een dikke buik. Anderen kampten met met een ernstig stijf been. Daarbij moest wel snel worden gestrompeld, want er was immers luchtalarm geblazen.
Tja, honger maakt vindingrijk. Nog een voorbeeld. In de plaatwerkerij was een levendige productie ontstaan in zogenaamde allesbranders. Kleine kacheltjes waar men van alles in kon branden en waarop gekookt kon worden. Men begrijpt nu die spontane bultgroei.

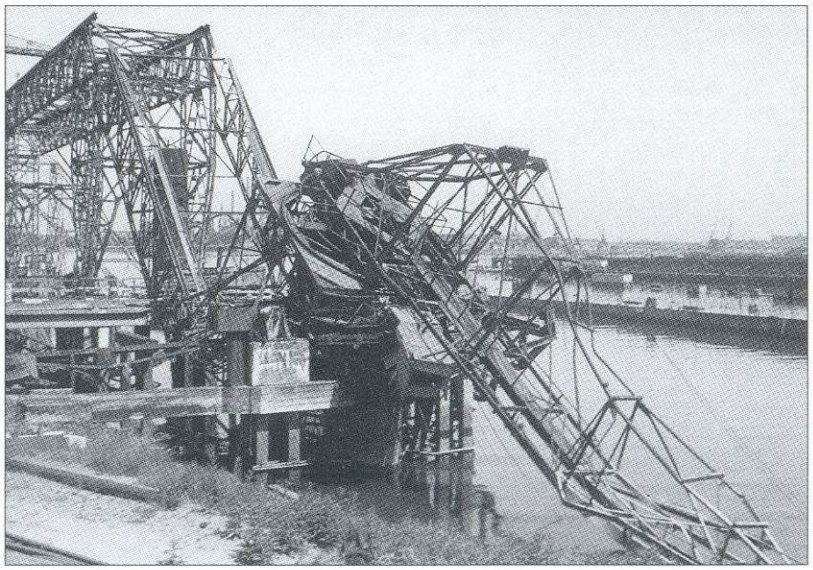
Naarmate de oorlog langer duurde werden de mogelijkheden om aan eten te komen schaarser. De bezetter voerde alles af naar Duitsland. Vanaf medio '43 werd in toenemende mate honger geleden. Ir. Knape was dagelijks in de weer om daar wat aan te doen. Hij stuurde de handigste mensen op pad om voedsel in te slaan. Bovendien kocht hij 200 ha land waarop hij de mensen zelf aardappelen en groente liet verbouwen. Ook van die opbrengst pikten de Duitsers weer een deel in. Toch lukte het om o.a. 84 ton aardappelen te oogsten.

De ijver van directeur Knape leidde ertoe dat het personeel bij regelmaat etenswaren kon kopen. Vooral viswaren zoals aal en bokking waren tegen inkoopsprijs bij de loonadministratie af te halen. Om ieder z'n deel te geven werden de porties gerantsoeneerd. Maar ja, wie appelen vaart, die appelen eet. Dat ging hier natuurlijk ook op. Chef loonadministratie Bommeljé hield echter streng toezicht. Alleen als de aal gebroken was, mocht het worden meegenomen. Niemand wist hoe het kwam, maar met de regelmaat van de klok trof men gebroken aal aan. De "Nieuwe Waterweg" kreeg ook haar deel van de vis. Dat er wat te halen viel wist men daar al heel vroeg. De chef loonadministratie kwam dan met een soort dokterstas achter op de fiets naar het bedrijf. Normaal had hij slechts een klein tasje bij zich.

Slagzij
Om onverklaarbare reden maakte het aan de werf liggende schip de "Axenfels" in de morgen van 20 september '44 ernstig slagzij en... zonk. Hoe kon zoiets gebeuren? De Duitsers dachten onmiddellijk aan misdadige opzet. De directie deelde mede, dat haar scheepsbouwers niet tot zo'n minne daad in staat waren. Niettemin volgde er een aantal zeer scherpe verhoren. Mensen werden met de dood bedreigd.
Op 14 oktober waren de Duitsers echter nog geen stap verder. Hoe konden ze ook weten dat de illegaliteit vreesde dat juist dit schip zou worden gebruikt om de toegangsweg naar Rotterdam te blokkeren. Directeur Endert en de chef dok en havenmeester de heer Smits wisten wel mensen te vinden die zo'n blokkade op ondoorgrondelijke wijze konden voorkomen. Met ere – voor het uitvoerende werk – worden de namen genoemd van de heren P. Jongbloed en H. van der Ent.
Later heeft de directie, zoals normaal, de Duitsers de rekening gepresenteerd voor de aan de "Axenfels" verrichte werkzaamheden. Die lieten echter weten dat men de grap vooral niet te ver moest doordrijven.

Vernielingen
Het werd allengs duidelijk dat het voor de R.D.M. verkeerd zou aflopen. De Duitsers waren bezig de oorlog te verliezen en... werk van enig belang werd noch door de R.D.M. noch door vele andere metaalbedrijven opgeleverd. Dat moest wel leiden tot wraak. Op 22 september '44 was het zover. Een springcommando verscheen. Machinepistolen in de aanslag. Of iedereen zich maar van het bedrijf wilde verwijderen. Pottenkijkers waren niet gewenst.
Een gedetailleerde opsomming van alle vernielingen zou vervelend worden. Bovendien werd de vernielingsarbeid op 27 september voortgezet. Ik volsta met de vermelding, dat de dokken gezonken waren, de kraanbanen vernield, de elektrische centrale uit elkaar geploft, de bokken "Bison", "Zwaan" en "Roerdomp" gezonken. En of dat nog niet genoeg was, werden de kademuren opgeblazen en vielen op Heyplaat dertig huizen aan de vernielingswaanzin ten prooi.

Achteraf bleek dat het nog veel erger had gekund. Met hun vernielingen wilden de Duitsers het bedrijf lamleggen. Men wilde geen



Kraanbaan 1, november 1945.

De "Maashaven", bouwnummer 223, 1948. Dit schip was de laatste dat bij de 'Nieuwe Waterweg' werd gebouwd.

De prijs die wij moesten betalen
In mei 1945 herwonnen we onze vrijheid. We konden de balans op gaan maken en die was zonder meer schokkend. Tengevolge van onderdrukking en verzet hadden 280.000 Nederlanders het leven gelaten. Onder hen 104.000 joden. De materiële schade lag tussen de 10 en 15 miljard gulden. Er waren 143.000 woningen verwoest of zwaar beschadigd, 515.000 woningen waren licht beschadigd, 86 volledige fabrieksinstallaties waren weggevoerd naar Duitsland evenals 20.000 machines, grote voorraden grondstoffen en levensmiddelen en het grootste deel van het materieel van de Nederlandse Spoorwegen. Een miljoen fietsen was in beslag genomen, van de vrachtauto's resteerde nog maar de helft, van de personenauto's een derde en van de bussen een tiende. De helft van onze koopvaardijvloot lag op de bodem van de zee.
(Uit: 75 jaar op Stapel – de geschiedenis van een Nederlandse scheepswerf 1903-1978)

zaken vernielen die konden worden afgevoerd (geroofd). De plunderingen volgden dan ook direct op de vernielingen. Treinladingen vol werden naar Duitsland afgevoerd. Vijfhonderd machines, alle koperen pijpen (uit de vorige oorlog weten we nog hoe zeldzaam die zijn), hout en alle gereedschap. "Wir kaufen alles," zeiden de Duitsers. Ja, ja!
Van enige productie was natuurlijk geen sprake meer. Directie en de administratie zochten elders onderkomen. Aanvankelijk werd dit gevonden in clubhuis de Arend, later vond men onderdak in gebouw Homobonus. De omstandigheden waren verre van ideaal. Met jassen aan en wollen mutsen op probeerden de mensen van de administratie toch nog wat werk te verzetten. In ieder geval heeft men kans gezien om de salarisbetaling week na week af te wikkelen. Het geld moest nog weleens bij de mensen thuis worden gebracht. R.D.M.-ers die na een oproep voor tewerkstelling in Duitsland waren ondergedoken, vertoonden zich liever niet op straat.

Aan de Nieuwe Waterweg
Op 23 oktober 1939 kreeg de "Nieuwe Waterweg" een opdracht voor het bouwen van het vrachtschip "Maashaven". De kiellegging vond plaats op 1 juni 1940. In opdracht van de Duitsers is de kiel weer weggehaald omdat er vier mijnenvegers moesten worden gebouwd. En daarmee was ook hier oorlogsproductie voor de vijand een feit. Een andere opdracht was een zogenaamde veerpraam: een schip uitgerust met een laadklep. In werkelijkheid ging het natuurlijk om een landingsvaartuig.
Een wat geheimzinnige opdracht was de order voor vier trawlers. Niet duidelijk werd wat de Kriegsmarine daarmee aan wilde. Oplevering vond in '44 plaats. Echter, drie trawlers zijn onafgemaakt van de werf vertrokken. Erg vlot is het dus niet gegaan. Eén van de schepen is later verbouwd tot loodsboot "Arcturus".
Ook de "Nieuwe Waterweg" kreeg zo haar deel aan oorlogsschade. In '43 zonk dok 7 als gevolg van een geallieerde luchtaanval. Het dok werd gelicht, maar kwam pas in oktober '46 weer in bedrijf. Dok 5 en 6 werden door de Duitsers in september '44 tot zinken gebracht. De totale schade aan de dokken bedroeg *f* 972.200,–
Na de oorlog werd opnieuw de kiel gelegd voor de "Maashaven". Die dubbele kiellegging maakte het schip bijzonder. Er was echter nóg een reden. De "Maashaven" was tevens het laatste schip dat bij de "Nieuwe Waterweg" werd gebouwd. Hierna zou de werf verder gaan als reparatiewerf.

Machinefabriek, november 1945.

Wederopbouw (1945-1950)

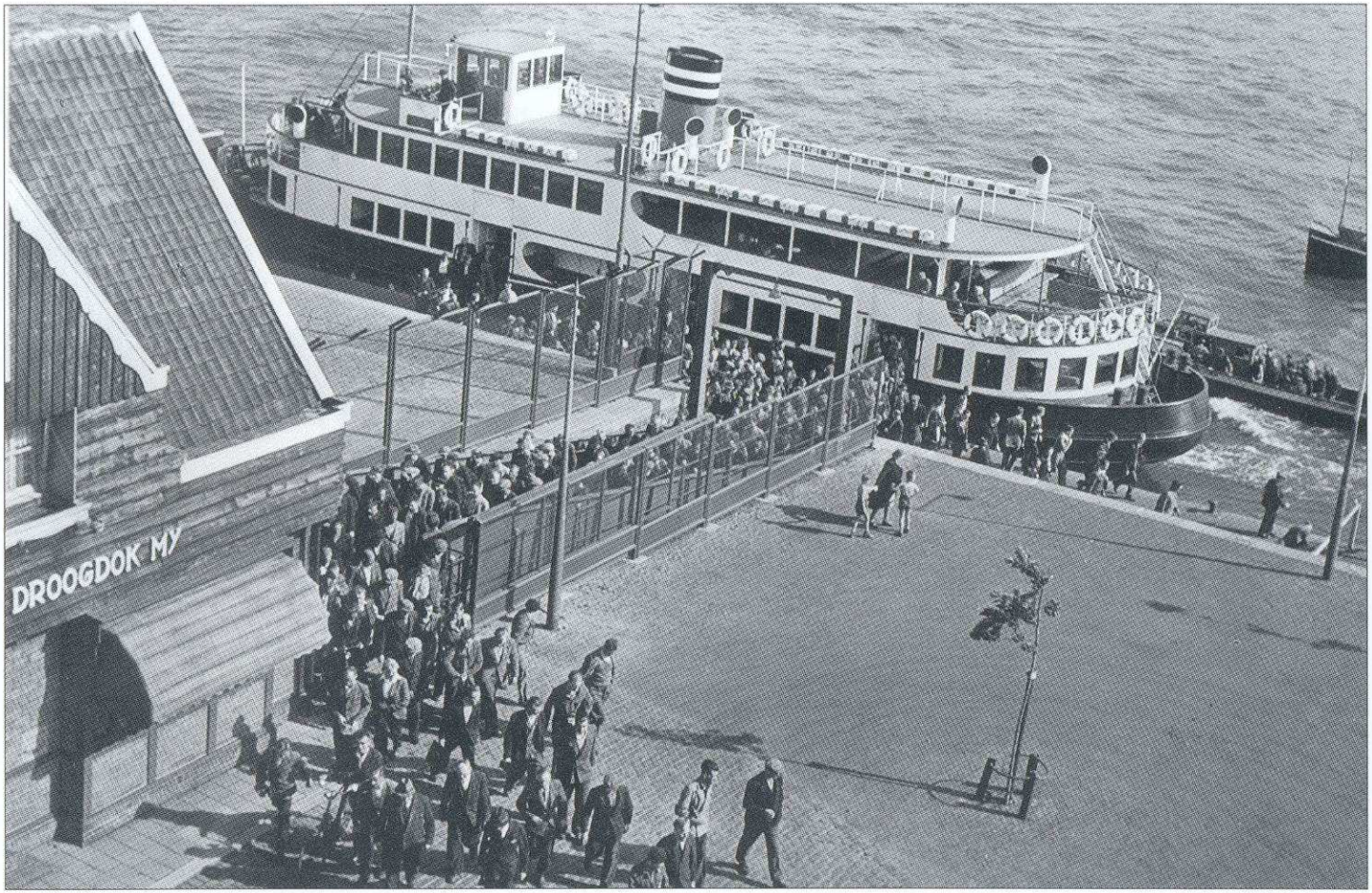
Wat een geluk dat het mensen maar zo zelden ontbreekt aan spirit en aan moed. Wie de troosteloze situatie aanschouwde waarin de R.D.M. direct na de oorlog verkeerde, zou gezegd hebben: *"Laten we maar elders een bedrijfje starten, hier valt niets mee te beginnen."* Het begin van de wederopbouw was wanhopig. De mensen waren verzwakt door maanden van honger. Het was zelfs zo, dat een volledige werkdag gewoon onmogelijk was. Er werd dan ook begonnen met halve dagen met recht op wachtgeld voor de tijd dat niet werd gewerkt.
Aan nieuwbouw viel niet te denken, geen materialen, geen kranen, wel opdrachten. Overleg in Londen in de laatste maanden van de oorlog had namelijk een opdracht voor drie schepen voor de K.P.M. opgeleverd. Zoals gezegd kon daar voorlopig niet mee gestart worden. Eerst maar zien dat de energievoorziening zou worden hersteld. Ook moesten de dokken boven water komen. Met hulp van duikers uit Engeland en Nederland lukte het om dok 6 van de "Nieuwe Waterweg" drijvend te krijgen. Met enige weken was dit dok zelfs bedrijfsklaar. Hierbij werd hulp verkregen van de Rotterdamse Lloyd die nog beschikte over een werkplaats met draaibanken.

Dok 3 werd met behulp van het inpompen van lucht drijvend gemaakt. Toen het naar boven kwam, maakte het zelfs een sprongetje in de lucht. Achteraf bleek dat het vastlag in de bodem van de dokhaven en door de opwaartse druk plotseling naar boven schoot. 3.500 ton bagger werd in de dokbodem mee naar boven gezeuld. Die verzwakte R.D.M.-ers moesten maar weer zien dat de smurrie eruit werd geschept. Met het gereedkomen van de eerste dokken kon ook weer enig reparatiewerk worden verricht. Weliswaar was ook hiervoor geen materiaal beschikbaar, maar vaak kon de klant daar iets gemakkelijker aan komen. Eind 1945 waren de krachtcentrales vernieuwd en kon men weer beschikken over vier dokken.

Tijdens de oorlogsjaren kon van een jubileumviering uiteraard geen sprake zijn. Er was dus wat in te halen. En dat gebeurde. Januari '46 waren er 249 zilveren jubilarissen en 11 veertigjarige jubilarissen. De viering had een sober karakter, want alles was nog op de bon. Niettemin, er was weer wat te vieren.

Met de voorbereidende werkzaamheden voor de drie K.P.M.-schepen was inmiddels een aanvang gemaakt. In maart '46 werd begonnen met de restauratie van de "Nieuw-Amsterdam". Het schitterende vlaggeschip van de H.A.L. had tijdens de oorlog dienst gedaan als troepenschip. De lezer zal zich nog wel herinneren met hoeveel moeite het kapitaal voor de nieuwbouw bijeen was geschraapt. Interessant om dan te weten dat de herstelkosten enige miljoenen hoger lagen dan de nieuwbouw.
De Rotterdamse Lloyd bestelde de bouw van het motorschip de "Slamat". De marine gaf in oktober '46 officieel opdracht om de kruiser "De Zeven Provinciën" af te bouwen. Alle oorlogsjaren had de kruiser op de helling gestaan. Alle tekeningen waren er nog en dus kon met de nodige voortvarendheid aan de afbouw worden begonnen. Zo was het echter niet. Het is nog beter om te zeggen: *"Zo is dat nooit bij opdrachten van de marine."* Terecht zijn onze zeehelden van mening dat elke nieuwe ontwikkeling in haar schepen moet worden verwerkt. In het geval van "De Zeven Provinciën" betekende dit een ontwikkelingsachterstand van zeven jaren, hetgeen een gigantische stapel wijzigingstekeningen opleverde.

Na naarstig speurwerk waren driehonderd van de geroofde machines weer naar het bedrijf teruggebracht. Tegelijkertijd werd achterstand in ontwikkeling voorkomen. Tijdens de oorlogsjaren waren in Engeland en in Amerika nieuwe productietechnieken ontwikkeld die nu ook bij de R.D.M. werden geïntroduceerd – o.a. via invoer van nieuwe machines.



"Dockyard VII", aankomst op Schiemond Delfshaven.

Zoals het klokje...
Al eerder heb ik genoemd dat de R.D.M. zich op het gebied van lassen steeds verder ontwikkelde. Toch was er enige aarzeling bij de vraag om een aantal klokken van kerken te lassen die tijdens de oorlog zwaar waren beschadigd. Hierbij ging het immers ook nog om het behoud van de juiste klank. Het karwei werd aangepakt. 23 klokken – waaronder die van de Lange Jan te Middelburg – werden met de grootste zorg gelast en geslepen. Na elektrische en akoestische keuring bleek het karwei geslaagd. Sommige mensen hebben mij verteld, dat zij bij al dat gebeier in de scheepsbouwloods steeds de neiging hadden een kruisje te slaan.

Personeelsvoorzieningen
In 1947 beschikte de R.D.M. over 3.800 medewerkers. Gelet op de hoeveelheid werk hadden het er meer kunnen zijn, maar aanvulling was te enen male onmogelijk. Elk bedrijf, klein en groot, kampte met tekort aan personeel. Er dienden zelfs maatregelen te worden genomen om te zorgen dat het bestand behouden bleef. Het is al eens eerder gezegd, de afgelegen ligging van de R.D.M. was een probleem. Men besloot het vervoersprobleem eens fors aan te pakken. Vanaf de Rosestraat in Rotterdam tot aan de Rondolaan op Heyplaat lag een spoor voor goederenvervoer. Waarom laten we daarop niet een trein rijden waarmee de medewerkers, via de Waalhaven, keurig heen en weer worden gebracht?
De vraag stellen betekende ook hem uitvoeren. En zo gingen dagelijks honderden mensen woonachtig in Rotterdam-Zuid op neer met de trein. Deftig hoor. Nou deftig, in het begin zeker niet. Want aanvankelijk werd gebruik gemaakt van goederenwagons. Wat planken erin en hup, rijden maar. En natuurlijk stikdonker. Eigenlijk was dat jammer, want het idee was goed. Naderhand werd gebruik gemaakt van oude wagons voor personenvervoer. Voor het personeel woonachtig in Delfshaven en het centrum van Rotterdam was de trein natuurlijk geen oplossing. Men besloot voor eigen rekening de veerboot "Dockyard VII" te bouwen. Ruim 1.300 mensen konden daarmee worden vervoerd. Het schip was aan beide zijden voorzien van twee kleppen, welke afhankelijk van de aanlegzijde op het ponton konden worden neergelaten. Binnen enkele minuten konden alle passagiers het schip verlaten.
De treinverbinding was een tijdelijke oplossing. Na een aantal jaren werd de lijn vervangen door busverbindingen. In de jaren zeventig reden er dagelijks zestig bussen heen en weer.
Lichamelijke verzwakking en een vergrote kans op ziekte horen onvermijdelijk bij elkaar. Na de oorlog bleken duizenden mensen aan de zo gevreesde longziekte tuberculose te lijden. Indien de ziekte in een vroegtijdig stadium werd ontdekt, kon een zeer lang ziekbed worden voorkomen. Mede op verzoek van de GGD werd het personeel vanaf 1947 röntgenologisch onderzocht. En dat was geen overbodige maatregel. Bij een tiental medewerkers werd de ziekte tijdig vastgesteld.

Bijzondere reparatieklus
Zoals gezegd, 3.800 man personeel was te weinig voor de hoeveelheid werk. Men diende het er mee te doen. De mensen werden met boot, trein en bussen van en naar huis gebracht. Zo was menselijkerwijs gesproken aan alles gedacht.
De werf kwam steeds meer op orde. Zelfs zo, dat weer aan uitbreiding kon worden gedacht. Maar daarover later. Eind '47 diende zich een bijzonder reparatieklus aan. Het motorschip "Sunetta" was op een mijn gelopen. Het schip was midscheeps ingescheurd en had een knik opgelopen waardoor voor- en achterschip dieper in het water lagen. Hoe repareer je nou zoiets? Knappe koppen hebben daar het volgende op gevonden. Voor en achter in het dok werden speciale kielblokken opgesteld. Het schip werd daar zeer nauwkeurig boven gemanoeuvreerd en in dok opgesteld. Midscheeps werd het schip volgepompt met water. Door dit

gewicht zakte het schip ook daar op de kielblokken. De reparatie kon beginnen. Vast staat dat deze aanpak enige maanden werk heeft bespaard.

Scheepmakers

Scheepmakers wat doen die eigenlijk? De naam van zo'n beroep wordt zo gemakkelijk uitgesproken. Natuurlijk weten de mensen op de werf wat en wie ermee worden bedoeld. Voor de buitenwacht geldt dat niet. Bij de lintjesregen in april van enig jaar heb ik de burgemeester eens de verzuchting horen slaken: "Wat doet in hemelsnaam een scheepmaker?" Wel beste burgervader, scheepmakers houden zich bezig met het wat zwaardere deel van de houtbewerking. In de jaren '50 maakten zij reddingssloepen voor nieuwbouwschepen. Ook het leggen en breeuwen van houten dekken behoorde tot hun stiel. Tenslotte mogen we niet vergeten dat zij de opbouw van de helling met kielblokken e.d. voor hun rekening namen. Daaruit valt de belangrijke rol van de hoofdwerkmeester van de scheepmakers bij een tewaterlating van een schip te verklaren. Scheepmakers behoorden in die jaren tot de beste vaklieden. Logisch, je maakt niet zomaar een reddingssloep.

Aanstelling en eerste werkdag

Wie vandaag aan de dag ziet wat er allemaal komt kijken bij het aannemen van personeel, die gelooft niet hoe simpel en gemakkelijk dat vroeger ging. Zelf heb ik een volledige opleiding gekregen over solliciteren en aannemen van personeel. Stel de sollicitant op z'n gemak, zorg voor een rustige gezellige ruimte, geef koffie, hecht niet alleen waarde aan diploma's, zoek vooral naar de motivatie voor de functie bij de kandidaat.

Solliciteren is best spannend. Zelf ging ik ook met knikkende knieën naar de droogdok toe. Bij de poort van de droogdok werd ik opgevangen door de chef van de portiers.

"Wat kom je doen, jongen"?

Tja, ik kwam voor werk.

"Heb je een diploma?"

Ja dat had ik.

"Kom dan maar mee."

Naast de portiersloge was een klein kamertje.

"Nou jongen, ik ben meneer van Vliet. Later zul je horen dat ze mij Bolle Piet noemen, maar voorlopig houden we het netjes."

Ik kreeg te horen dat ik naar de GGD op de Baan in Rotterdam-Centrum moest voor een medische keuring. "En dan kom je op 1 september 's morgens om zeven uur je hier weer melden."

Geen koffie, geen gezellige ruimte, niets van dat al. Op 1 september meldde ik mij weer.

"Nou jongen, alles is in orde. Als je hier nu linksaf gaat, dan kom je in de scheepsbouwloods. Vraag daar naar baas Boele."

En daar liep ik. Boterhammenzakje onder m'n arm. In de scheepsbouwloods was het nagenoeg onmogelijk je verstaanbaar te maken. Zware dreunen, lawaai van hakkers en klinkers. Tegen een man in een blauw pak schreeuwde ik: "Waar vind ik baas Boele!"

Hij wees mij iemand aan. Ik er naar toe. "Baas Boele, ik ben vandaag voor het eerst hier."

De man keek me aan of ik gek geworden was.

"Ik ben baas Boele niet. Die vent daar, die moet je hebben"

Het eerste geintje hadden ze al met mij uitgehaald. Zo begon mijn eerste dag, geen introductie, gewoon beginnen. En ik? Ik vond het best. Doe maar gewoon, dan doe je gek genoeg.

Ongeluk

Je denkt altijd: "Mij overkomt dat niet, ik kijk wel uit." Maar het overkwam mij wel. En het was goed raak.
Voorjaar 1949. Samen met mijn maat Piet Kalkman werkte ik aan de stelling. Een stalen plaat van een paar meter lengte was klaargemaakt en diende naar de branders te worden getransporteerd. De kraanmachinist een seintje gegeven en vervolgens de haken van de kraan zo goed mogelijk in het midden van de plaat aangeslagen.
Voor de kraanmachinist was het de vraag wie die plaat zou wegbrengen. Wanneer dat door Piet werd gedaan, kon hij al snel van de stelling wegdraaien. Deed ik het, dan diende hij de plaat tot het einde van de stelling te voeren en vervolgens weg te draaien de loods in.
De machinist nam aan dat Piet de plaat zou wegbrengen en draaide onmiddellijk van de stelling af. Ik begeleidde echter deze plaat en moest bliksemsnel op de stelling springen en aan de andere kant er weer af – steeds de plaat vasthoudend.
Dat ging mij nog goed af ook. Echter, vlak achter de volgende stelling lag een grillig dik stuk staal en dat werd mijn noodlot. Ik struikelde.
De plaat slingerde naar voren, kwam terug en drong met een punt vlak boven mijn oog mijn hoofd in.
De consternatie was groot. In allerijl de ziekenboeg gewaarschuwd. En hup, daar lag ik op de opstapwagen. De ziekenbroeders hadden de hoop al opgegeven. Dat wordt niks, die haalt de avond niet. "Geen zorgen, heren. Houd je knip maar dicht. Voor mij geen kwartje."
Dat vergt natuurlijk enige toelichting. Juist in dat jaar was door de werknemers het overlijdensfonds opgericht. Kwam een personeelslid te overlijden, dan betaalde we allemaal een kwartje aan de weduwe of andere nabestaanden.
Terug nu naar de ziekenbroeders. Die schrokken zich rot. Ach ja, het was hun niet kwalijk te nemen, ik lag er werkelijk voor dood bij. Acht weken later was ik weer terug in de loods.
En mij wachtte een verrassing. Door de scheepsbouwloods waren keurig gemarkeerde looppaden aangelegd. Vallen over een brok staal was er dus niet meer bij. Waar zo'n ongeluk al niet goed voor is.

Opstapwagen als ambulance.

Einde werktijd.

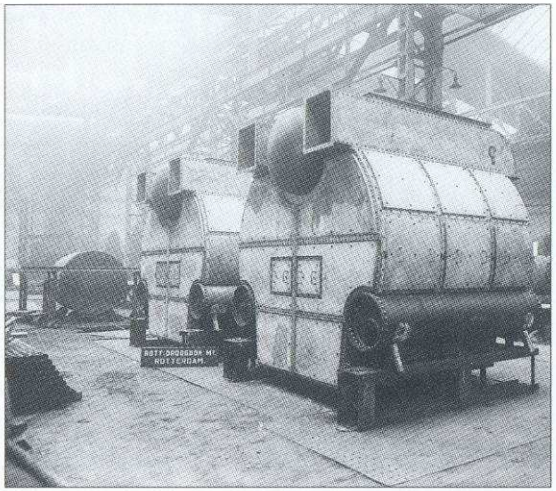
Tot en met 1950
Alhoewel deze periode zich vooral kenmerkte door het herstellen van alle oorlogsschade, is er desondanks machtig veel gebouwd en gerepareerd. Een prestatie die des te meer bewondering afdwingt, wanneer we daarbij de grote problemen bedenken bij leverantie van materialen en gereedschappen.
Afgeleverd werden zestien schepen – waaronder twee sleepboten en een veerboot voor eigen gebruik – zes passagiers/vrachtschepen waaronder de "Slamat", vier vrachtschepen o.a. de "Tero", de "Duivendrecht" en de "Maashaven", twee loodsvaartuigen o.a. de "Arcturus" en een wijntankschip met de welsprekende naam "Bacchus".
De kruiser "De Zeven Provinciën" werd op 22 augustus 1950 door HM Koningin Juliana en ZKH Prins Bernhard tewatergelaten. Een prachtige gebeurtenis, het schip had dan toch maar de oorlog op onze werf overleefd. De reparatie had kans gezien om in de genoemde jaren 2.047 schepen te repareren, waarvan 1.257 schepen werden gedokt.

Gelet op de omvang van de opdrachten in de werktuigbouw diende aandacht te worden besteed aan uitbreiding van de machinefabriek. Daarvoor moest de afdeling houtbewerking worden verplaatst. Langs kraanbaan 12 en 13 werden nieuwe loodsen gebouwd. Aansluitend werd een hal gebouwd voor magazijngoederen en houtopslag. Schilders, timmerlieden en scheepmakers kregen daarmee een prachtig nieuw onderkomen.

Bij een scheepswerf spreek je altijd over het leveren van schepen, maar we zouden smederij, gieterij en machinefabriek tekort doen indien we de belangrijke bijdragen aan het bedrijfsresultaat uit die afdelingen niet zouden noemen. Wat dacht U hiervan: in genoemde periode werden maar liefst zeventien Schotse ketels, negen installaties voor dieselmotoren en zes Triple expansie machines afgeleverd. Het zou te ver voeren om hier het vele werk voor derden zoals fabricage van krukassen en ander giet- en smeedwerk uitvoerig te vermelden. Vast staat dat in deze periode, maar ook in de jaren hierna, prachtig werk in deze sectoren is afgeleverd

H.M. Koningin Juliana zal "De Zeven Provinciën" te water laten, 22 augustus 1950.

Ouwe schoen met pensioen. Buitenbankwerkers nemen afscheid van hun collega Hein, 1948.



Waterpijpketels.

Klinkers aan het werk.

Een aardig gebaar

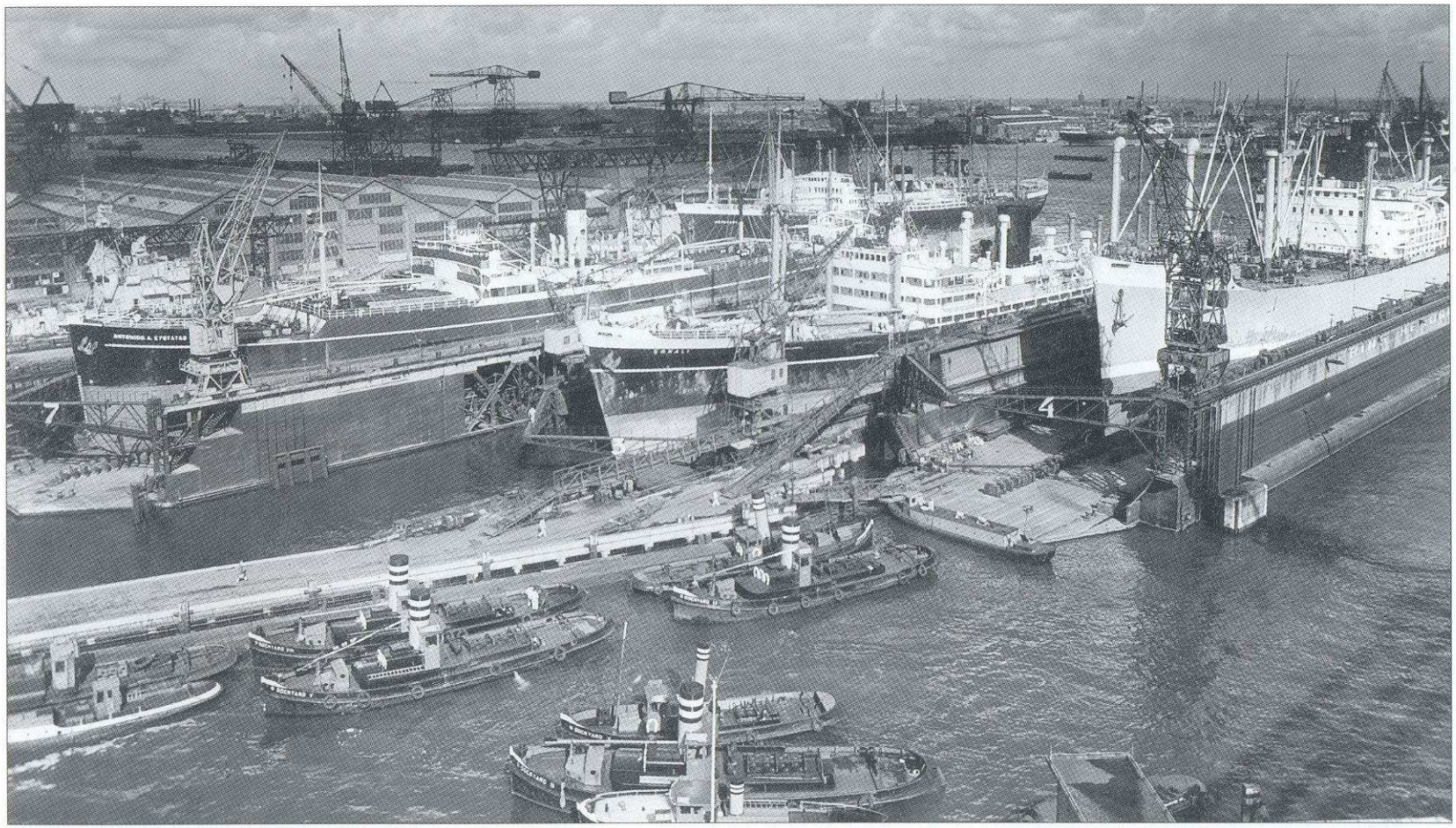
De R.D.M. kon verschillende Noorse rederijen tot haar vaste klanten rekenen. Zou het nu niet aardig zijn om de vaak grote groepen Noorse zeelui op Heyplaat een verzetje te bieden? Misschien heeft men ook wel gedacht dat de kost voor de baat uitgaat. In ieder geval werd langs de Rondolaan een voetbalveld met accommodatie voor deze groep aangelegd. ZKH Prins Olaf en HKH Prinses Martha hebben hoogst persoonlijk op 9 september '48 dit stukje Noorwegen in bezit genomen.

Gouden jaren (1950-1960)

De Nederlandse koopvaardijvloot bestond begin 1940 uit 1.145 schepen. Eind 1945 waren dit nog 769 schepen. Drie jaar later was het vooroorlogse peil alweer bereikt. Het was niet eenvoudig om vast te stellen hoe de vraag naar vrachtschepen zich verder zou ontwikkelen. Zouden oude schepen vervangen worden? Zou de vloot zich verder uitbreiden? In 1949 was er een duidelijke aarzeling bij reders te bespeuren. Alleszins te begrijpen overigens. De vraag naar scheepsvracht daalde en daarmede ook de prijs.
De inzinking was van korte duur. De dollar werd door meerdere devaluaties in Amerika goedkoper, waardoor de prijzen enigszins daalden. Echter, bij het uitbreken van het conflict in Korea was het Europese probleem nagenoeg opgelost. Om strategische overwegingen verhoogde Amerika haar invoer zeer sterk. Je zou kunnen zeggen dat daarmede de gouden jaren voor de R.D.M. aanbraken. De oorlogsschade was eind 1949 grotendeels hersteld, de opbouw van de R.D.M. naar haar uiteindelijke omvang stond nog in de kinderschoenen.

Bijna alle jaarverslagen uit de periode 1950-1960 vermelden zinnen als *'alle afdelingen waren goed van werk voorzien'* en *'de personeelsbezetting maakte het helaas onmogelijk om meer werk aan te nemen.'* Na aftrek van investeringen en belastingen steeg de winst van 1,9 miljoen in 1951 naar 5,3 miljoen in 1960. Ik zou een prachtige opsomming kunnen geven van alle schepen die in deze periode zijn gebouwd. Maar ik vrees dat het ook enigszins vervelend zou worden. Laat ik mij dus beperken en vertellen dat in totaal twintig schepen in deze periode werden afgeleverd. Enkele schepen daarvan vragen onze bijzondere belangstelling. Voor het overige betreft het negen tankers waaronder het vlaggenschip voor de Shell de "Ondina" – in 1960 door prinses Irene tewatergelaten –, zes vrachtschepen waaronder de "Ampenan" en de "Karimun". Voorts de onderzeebootjagers "Holland" en "Rotterdam". Pakistan kreeg een enorme dokdeur geleverd en de Staat der Nederlanden kreeg haar bestelde proefnemingsvaartuig dat werd genoemd naar onze directeur: de "D.C. Endert junior". Met het noemen van deze naam komen we bij de man die evenals de heer de Gelder op een geheel eigen wijze medebepalend is geweest voor de ontwikkeling van de R.D.M. Binnengekomen als een specialist in dieselmotoren was hij binnen enkele jaren de man die het beleid binnen de R.D.M. bepaalde en vorm gaf. Ook de verdere ontwikkeling van het dorp Heyplaat werd tot aan zijn overlijden op 30 maart 1951 onder zijn supervisie uitgevoerd.

Om aan de vraag naar meer scheepsruimte te kunnen voldoen diende de directie de capaciteit te vergroten, hoge eisen te stellen aan de kwaliteit en vooral meer personeel aan te nemen.
Aan vergroting van de capaciteit werd alles gedaan dat menselijkerwijs binnen de grenzen van het R.D.M. terrein mogelijk was. Volgt U mij maar op een reis door de nieuwe R.D.M. Helling 7 werd uitgebreid (1956). Helling 8 werd gebouwd (1960) en wel zodanig dat alreeds tijdens de bouw van het eerst gereed gekomen gedeelte gebruik kon worden gemaakt. Helling 8 werd zo breed dat twee tankers van 100.000 ton naast elkaar konden worden gebouwd, vier giekkranen van 90 ton elk maakten het mogelijk om zeer zware secties in een keer bij te zetten. Al in 1949 werd dok 8 gekocht en in de Heysehaven gestationeerd. Later volgde dok 9 (1959) waarvan de pontons werden gebouwd door de Belgische firma Jos Boel en de zijkasten door de firma Kloos. Praktisch in dezelfde tijd werd het de R.D.M. mogelijk om een Brits admiraliteitsdok te kopen dat nog groter was dan dok 9. De heer Stapel, in die tijd onderdirecteur, vertelde een mooi verhaal over de aanschaf van dit dok: Nadat door de technische medewerkers de deugdelijkheid van het admiraliteitsdok was vastgesteld diende er een te bieden prijs te wor-



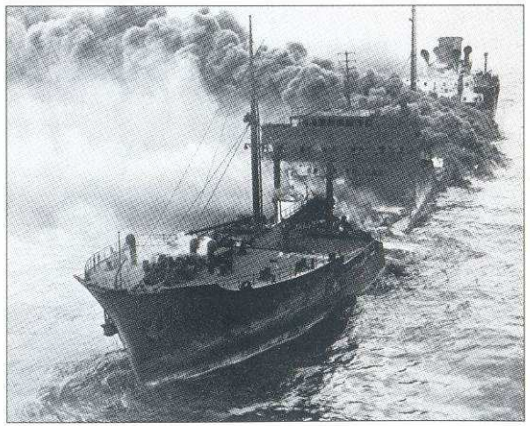
Een prachtig zicht op de Dokhaven.

den vastgesteld. Dat was moeilijk omdat er ook andere gegadigden waren. "Allemaal een briefje maken," zei directeur Knape tegen z'n staf, waaronder de heer Stapel. De bedragen lagen niet ver uit elkaar. Dat was voor Knape aanleiding nog twee ton op het hoogste bod (briefje) te doen. Tenslotte moet de hoogste baas altijd gelijk krijgen. En hij kreeg gelijk. Bij de openbare inschrijving bleek het R.D.M. bod het hoogste. Vertegenwoordigers van een grote Amerikaanse werf waren, tegen het advies van hun staf, enige tonnen lager gegaan dan aanvankelijk de bedoeling was. Later hebben ze getracht alsnog het dok van Knape en zijn ploeg te kopen.

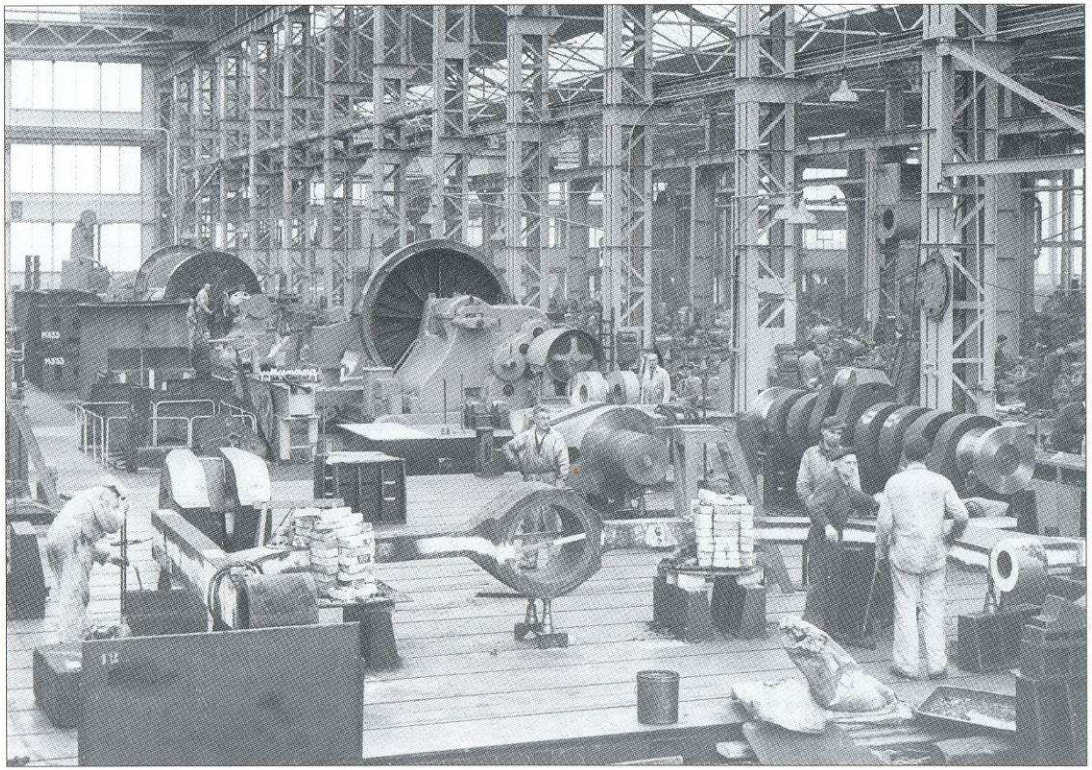
Zo had de R.D.M. ineens twee zeer grote dokken. Dok 8 lag in de Heysehaven in de weg en werd naar de Dokhaven gesleept. In en om de Heysehaven werd een dokcentrum ingericht voor het repareren van de allergrootste schepen. Dokcentrum West was daarmeee tot stand gebracht.
Eerder in dit boek heeft U kunnen lezen dat de R.D.M. terreinwagens voor personenvervoer in gebruik stelde. Bij het ontstaan van dokcentrum West werden deze wagens gelet op de grote loopafstanden van het grootste belang.
Grote dokken, grote schepen repareren, dat moet toch een gunstige invloed hebben op de winst van het bedrijf? Niks ervan. Alreeds bij het naar buiten brengen van de plannen waarschuwde de directie dat wel de concurrentiepositie werd versterkt maar het bedrijfsresultaat zou er niet door verbeteren. Het kwam erop neer dat – wilden we met het buitenland in de pas blijven – deze zware investeringen noodzakelijk waren.

Met het voorgaande heb ik U de uitbreiding van het buitenterrein geschetst. Maar laten we wel zijn, voor het bouwen van grote secties heb je ruimte nodig. De scheepsbouwloods werd dan ook flink uitgebreid. Een hoge lasloods werd gebouwd met een uitgang aan de hellingzijde. Secties tot 150 ton werden daar opgepakt en aan boord bijgezet. De machinerie in de scheepsbouwloods werd gemoderniseerd. Hierbij moeten we vooral de aandacht vestigen op een peperdure gritmachine (1960).
Staalplaat en profielen werden via gritstralen ontdaan van roest en de walslaag. Vervolgens werd een zeer duurzame zink-epikoot opgespoten. De kwaliteit van door de R.D.M. geleverde schepen werd er aanzienlijk door verhoogd. Dit tot verdriet van de reparatie-afdeling, want op den duur zou het schoonmaken van de buitenhuid – om deze daarna te voorzien van drie lagen verf – minder voor gaan komen.
Bij het noemen van al die afdelingen vermeld ik even tussendoor dat de afdeling reparatie in deze periode tot topprestaties kwam. Wat te denken van de "Johannishus". Wie op de foto kijkt komt toch tot de conclusie die handel snel naar de schroothoop te verwijzen. Maar nee, het schip verliet volledig hersteld de werf.

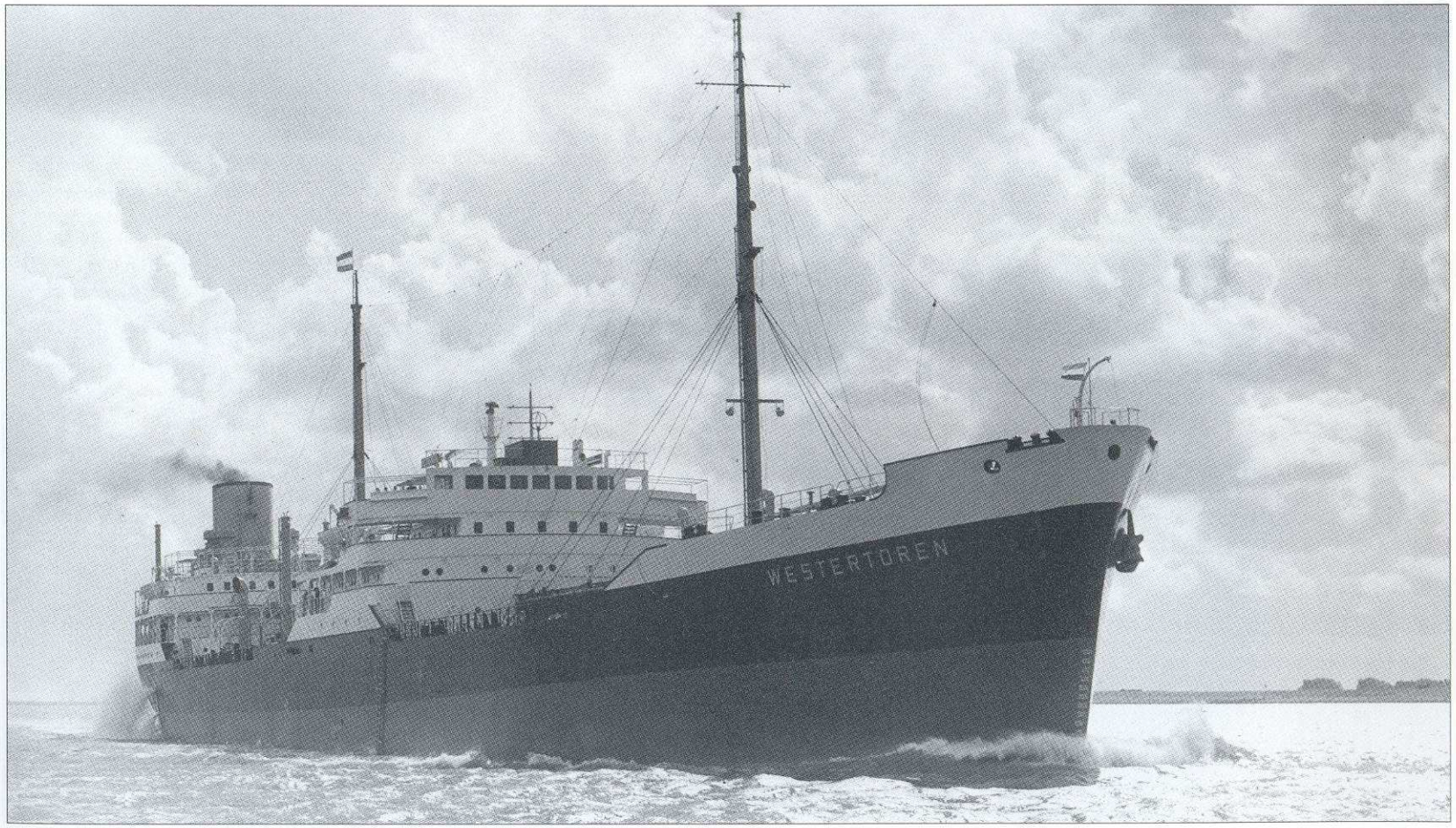
Werktuigbouw
We zetten onze tocht door de zich vernieuwende R.D.M. voort. Ik ben nu wel in de scheepsbouw begonnen met mijn rondleiding maar verreweg de mooiste afdelingen vind je in de werktuigbouw. Neem nu de machinefabriek. In 1951 uitgebreid met vijf hallen. In 1952 werd de gereedschapsmakerij gebouwd plus een was- en kleedlokaal voor de hele machinefabriek. Aanvankelijk werkte men in de M.F. voornamelijk voor de reparatie. Maar reeds onder leiding van de heer Endert werd voor de M.F. een geheel eigen productiepakket opgezet. Daar was ook alle aanleiding voor. De afdeling was in staat om complete turbines te produceren. En


Tanker "Johannishus", juni 1955.

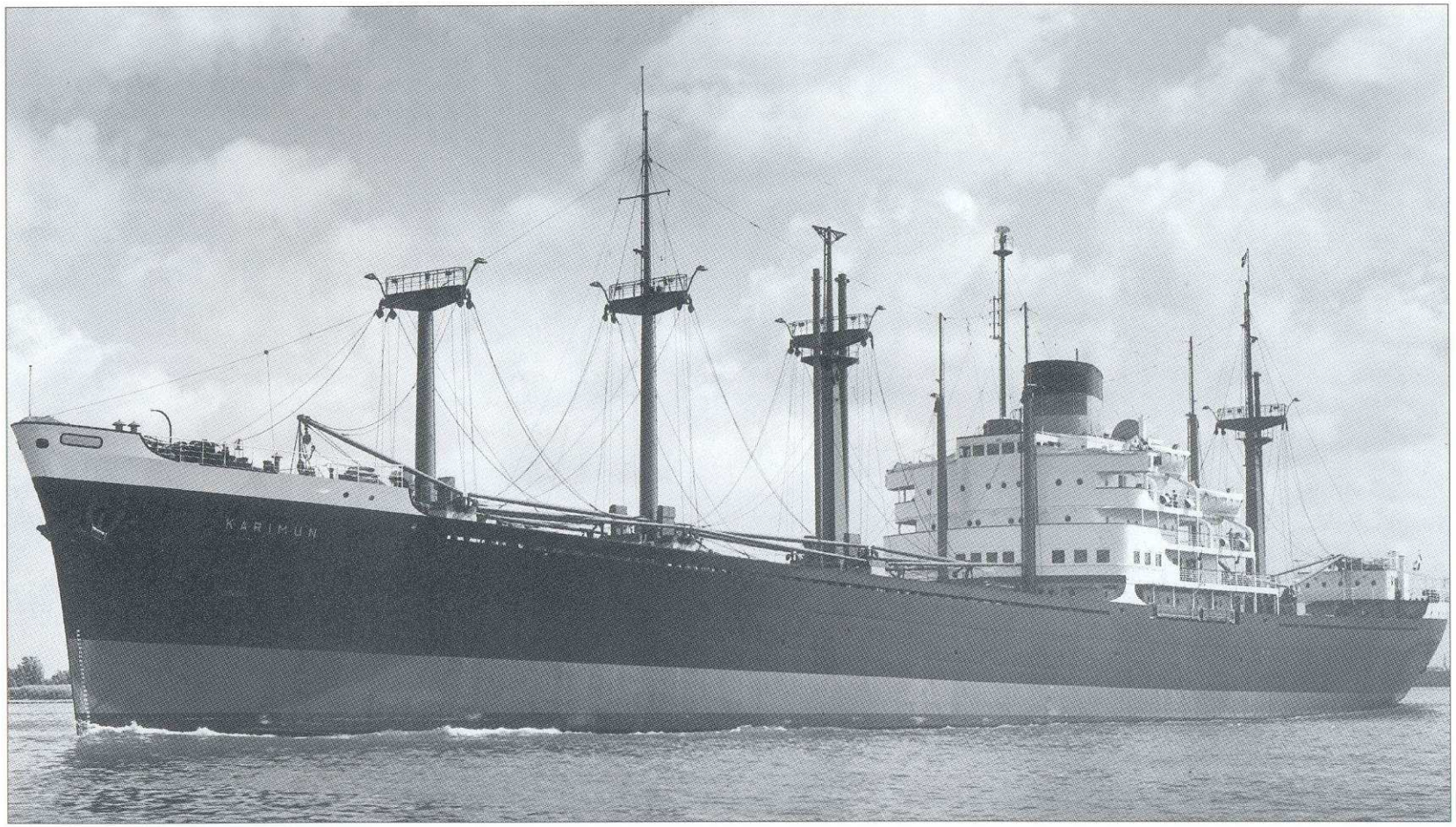
wat te denken van het draaien van kruk- en schroefassen? Er waren lange draaibanken voor het draaien van assen tot elf meter lengte tussen de centers. Moeiteloos was dit met behulp van andere banken te verlengen tot twintig meter. Vooral krukassen werden tot de zwaarste afmetingen voor Nederlandse en buitenlandse motorenfabrieken vervaardigd.
De machinefabriek werd heel overzichtelijk ingericht in een aantal afdelingen, zoals de reparatie, bankwerkerij, freserij, kleine draaierij, grote draaierij en een kotterafdeling. De gereedschapsmakerij zorgde voor een voortdurende aanvoer van beitels, boren etc. Het geheel werd ondersteund door technische specialisten, zoals planners, calculators en kwaliteitscontroleurs.
Uit dit overzicht blijkt dat de reparatie door een aparte groep werd verzorgd. Indien noodzakelijk werd die groep uitgebreid en vaak was dit zo. Met uiterste zorg werd de kwaliteit van het op te leveren werk bewaakt. In de eerste plaats gebeurde dit door de man aan de machine. Elke vakman was het z'n eer te na om achteraf te worden geconfronteerd met aanmerkingen op het geleverde werk. Daarnaast werd elk werkstuk voorzien van een certificaat waaruit bleek binnen welke marges het werkstuk werd opgeleverd. Na zorgvuldige meting werd dit stuk door de kwaliteitscontroleurs opgesteld.
Eén voorbeeld waaruit blijkt hoe de kwaliteit werd bewaakt. De zeer grote carousselbank voor het voordraaien van gesmede stukken veroorzaakte nogal wat trillingen, waardoor de kwaliteit op andere draaibanken buiten de schuld van de vakman terugliep. Dit euvel leidde tot de beslissing de carousselbank naar de smederij te verplaatsen (1954).
Tenslotte mag niet onvermeld blijven de bouw van een centrale meetkamer in de machinefabriek (1956).



Machinefabriek, 2 december 1953.



De "Westertoren", bouwnummer 287, 1954.



M.s. "Karimun", bouwnummer 282, 1953.

Ontwikkelingen in het oosten

Al eerder heb ik U verteld van de uitbreiding in de smederij. De gigantische smeedpers met een vermogen van 6.000 ton werd in 1958 geïnstalleerd. Wie nog nooit het smeden van een gloeiend brok staal (zo'n ding heet ingot) tot krukas heeft gezien, heeft eigenlijk wat gemist. Ongelooflijk zoals een vakman smid met zijn hulpkrachten die geweldige machine bediende. Feilloos werden de hulpstukken die nodig waren om een bepaalde vorm in het staal te bereiken, uitgezocht. Absoluut fascinerend om te zien.

Ook hier is bewaking van kwaliteit hoofdzaak. Een krukas waarin na bewerking haarscheurtjes worden aangetroffen, is niet te gebruiken. De vakman smid heeft hier geen rol in. De ingot die hij gaat bewerken is van tevoren door het lab onderzocht. Daartoe werd het kopstuk van de ingot afgezaagd. Met trek- en buigproeven werd het materiaal op vastheid en hardheid onderzocht.

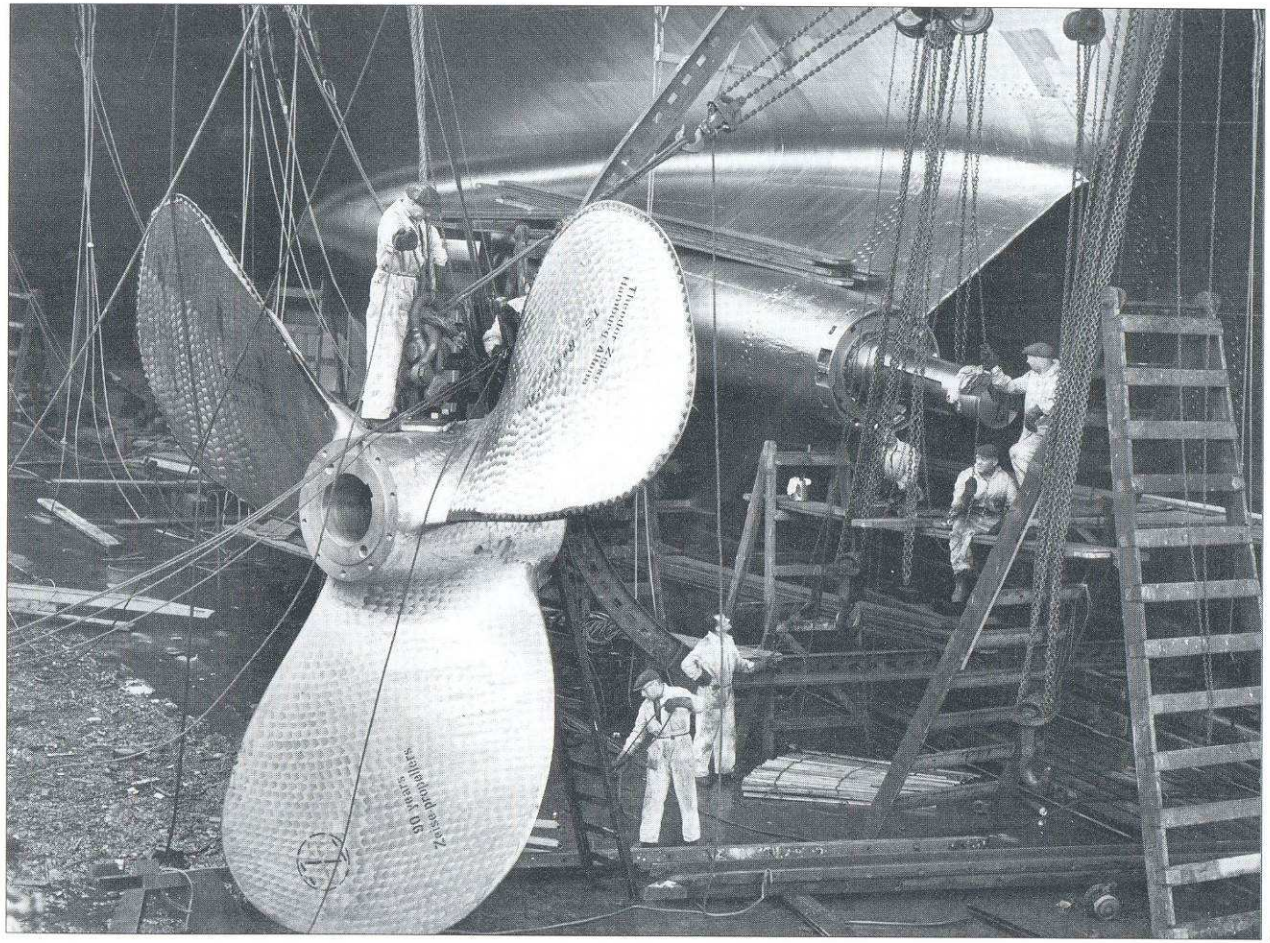
Dat laboratorium werd steeds belangrijker. Het was dan ook niet verwonderlijk dat in 1954 een compleet nieuw gebouw werd neergezet. Veel R.D.M.-ers hebben nooit precies geweten wat een nuttig werk men in het laboratorium deed. Kwaliteitsbewaking deed je met je ogen. "Ik zie zowel of het goed is," hoorde je dan. "Daar heb ik al die dure kerels niet voor nodig." In het lab ging men echter door. Gelukkig maar, veel opdrachten werden verkregen door de stipte kwaliteitszorg van de R.D.M.

Ik was bezig met een rondleiding. In het oosten van het bedrijf gebeurde namelijk nog veel meer. De R.D.M. was namelijk hard op weg om grootleverancier te worden voor de olieraffinaderijen. Shell, Esso en B.P.M. bestelden behalve tankers ook regelmatig drukvaten, boltanks, reactorvaten en soms volledige installaties voor de raffinaderij.

Aanvankelijk werd een deel van dit werk uitgevoerd in de scheepsbouwloods, zoals de boltanks. Algauw was daar geen ruimte meer voor en werd het tijd voor een nieuwe afdeling 'ketelmakerij'. Later zal blijken dat ook de bouw van deze afdeling (1960) nog maar een eerste begin zou zijn, maar dat deel van het verhaal vertel ik U liever in z'n volledige samenhang in een volgend hoofdstuk.

Deze wandeling door de nieuwbouw rond ik af. Echter niet eerder, nadat ik U heb gewezen op de bouw van een nieuwe geneeskundige dienst en de bouw van een prachtige nieuwe toegang tot het bedrijf in het verlengde van de Alwinastraat van Heyplaat (1953). En, om ook de "Nieuwe Waterweg" niet te vergeten, in 1960 werd daar het kantoorgebouw grondig verbouwd.

Verbandkamer jaren '50.



Bijzetten van een schroef.

Personeel
Uit het voorgaande blijkt dat de R.D.M. veel zo niet alles had gedaan om haar concurrentiepositie te versterken. Aan het eind van de jaren '60 had het bedrijf een ijzersterke positie in de scheepsbouw, scheepsreparatie, werktuigbouw en apparatenbouw opgebouwd. Hielden de voorzieningen voor het personeel daarmede gelijke tred?
Voor een deel wel. Opleidingen werden goed verzorgd. Regelmatig haalden de leerjongens de hoogste resultaten bij de examens. De R.D.M. had een goede pensioenvoorziening. In een tijd dat er van een AOWnog geen sprake was, kon een R.D.M.-er tot 60% van z'n laatste loon aan pensioen verdienen. En daar werd geen cent premie voor betaald. Er was een medische dienst die de toets der kritiek ruimschoots kon doorstaan. Een groot deel van het personeel werd met trein, bussen en boten in de buurt van hun woning gehaald en gebracht.

De lonen waren zodanig als in die tijd verwacht mochten worden. Minister-president Drees had de hoogte van de lonen aan zeer harde regels gebonden. De natie moest na de oorlog opgebouwd worden en voor hoge loonstijgingen was domweg geen geld. Via een geleide loonpolitiek werd elk jaar de stijging van de lonen door de Stichting van de Arbeid bepaald. Het was voor elk bedrijf dus ook voor de R.D.M. derhalve onmogelijk om via een eigen loonbeleid iets aan personeelswerving te doen.

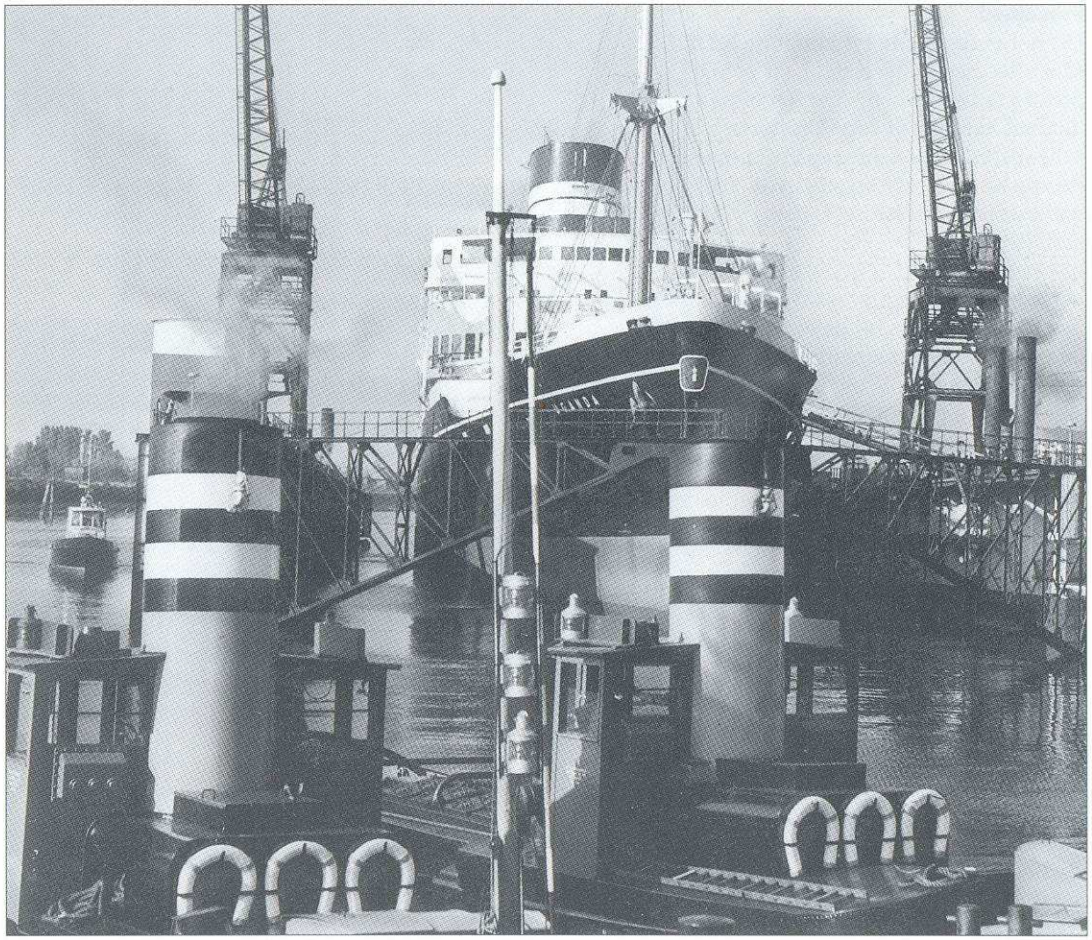
Hoe dan aan voldoende mensen te komen? Een belangrijke troef had de R.D.M. daarvoor nog achter de hand. Woningbouw!! Het dorp Heyplaat kon nog worden uitgebreid en verder was er de mogelijkheid om huizen in een wijk van Rotterdam-Zuid, namelijk Pendrecht, te bouwen. In het totaal werden in Heyplaat 802 woningen gebouwd en 208 in de wijk Pendrecht.

In Heyplaat woonde een aantal oudere gepensioneerde werknemers. Voor ouderen was op Heyplaat geen voorziening. Nog onder leiding van directeur Endert werd een plan ontwikkeld om aan de Courzandseweg een serie kleine woningen te bouwen voor gepensioneerde werknemers. Het werd gekoppeld aan een groot verzorgingsgebouw waarin een aantal kamers voor alleenstaande mannen werd opgenomen.

De boekhouding neemt afscheid van collega J.A. Kelder in 1953.

Het gebouw werd in 1953 geopend en kreeg de naam D.C. Endert Jr. Stichting. Een waarlijk eerbetoon aan de overleden directeur. Het mes sneed aan twee kanten want een dertig woningen extra, verlaten door de ouderen, kwamen vrij voor jonge werknemers.
Voor een klein stukje was het tekort aan werknemers door de woningbouw opgelost. En ook was waar dat de werknemers in huizen op Heyplaat en Pendrecht een grotere binding met het bedrijf hadden. Je kreeg immers bij vertrek van de R.D.M. niet zo gemakkelijk ergens een huis. Echter het aantal werknemers dat niet in een 'droogdokhuis' woonde, was groter. En gezien de grote vraag naar arbeiders in heel Nederland bleef het verloop bij de R.D.M. hoog. In dit verband mag niet overmeld blijven de komst van de mensen van Goeree Overflakkee. Via een intensieve wervingscampagne werden een paar honderd medewerkers aangetrokken. In februari '58 werd daarvoor het motorschip "Flandria" omgebouwd. Omgedoopt tot "Dockyard 15" heeft het jarenlang de mensen van Oude-Tonge naar Hellevoetsluis v.v. gebracht, een grote verbetering ten opzichte van de eerdere langdurige busreis.

Arbeidsomstandigheden
Zoals gezegd, de vraag naar mensen was hoog. Toch kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat de directie meer had kunnen doen om werknemers voor het bedrijf te winnen en te behouden. In verschillende binnen- en buiten-



Timmerman Korteweg maakte de stuurhutten van de sleepboten.

afdelingen waren de arbeidsomstandigheden beroerd. U heeft kunnen lezen hoe mijn entree in de scheepsbouwloods was. Aan de ongelooflijke herrie daar werd eerst in 1959 iets gedaan. Een geluiddempende wand werd tussen lasloods en de rest van de scheepsbouwloods geplaatst. Een deel van m'n gehoor was ik toen al voorgoed kwijtgeraakt. Waarmee tegelijk wordt gezegd dat de voorlichting over gehoorbescherming in die tijd belabberd was.
In de winter stond diezelfde scheepsbouwloods vol rook. Het was er dan ijzig koud en om toch een kans te hebben je even te verwarmen werden overal vuurpotten gestookt. Later werden hoge kachels geplaatst welke alleen plaatselijk hier en daar wat warmte gaven. Pas vanaf 1962 werden boven in de loods gasverwarmingselementen gehangen waardoor het koude probleem redelijkerwijs werd opgelost.
Dergelijke omstandigheden golden ook voor andere afdelingen. Echter niet voor de machinefabriek. Draaibanken hebben namelijk een zekere mate van warmte nodig om optimaal te kunnen functioneren. Het werk aan boord van schepen was ook lang niet gemakkelijk. Aan de weersomstandigheden viel uiteraard weinig te veranderen. Voor veel mensen hoorde dat erbij. Het was wel eens koud en het was wel eens warm. En als je daar niet tegen kon, moest je vooral niet in de scheepsbouw gaan werken. Dit neemt niet weg dat werken in de kettingbak, in de dubbele bodem, onder het vlak of in de pompkamers vaak zwaar en vies werk was.

3P

De ondernemingsraad hield elke woensdagmiddag van 12 uur tot half een spreekuur. Had je wat op je lever dan kon je daar terecht.
Op een middag stapte een werknemer van de reparatie het OR-lokaal binnen. Op hetzelfde moment werd hij er bijna weer uitgegooid. "Vent, donder op. Je stinkt als een bunzing," klonk het. En het was waar. De man stonk werkelijk afgrijselijk naar de stront.
Hij bleef er kalm onder. "Ik heb een klacht" zei hij plechtig, "en die stank is daar een onderdeel van." De OR had zich te schikken. Een klacht is tenslotte een klacht en waar zaten ze daar anders voor.
"Ik werk in de 3P," zei de man, "en dat staat voor prop poep ploeg."
Het maakte de OR niets wijzer.
"Kijk," vervolgde de bunzing onverstoorbaar, "als een schip in dok komt, worden alle uitlaten van de toiletten met houten proppen in de huidwand afgesloten. Het bootpersoneel dient dan gebruik te maken van de toiletten welke op de dokwand zijn geplaatst."
De OR voelde hem al aankomen.
"Maar dat doen ze niet," zei de man kwaadaardig. "En als wij dan tenslotte de proppen er weer uit slaan..."
"Ja, ja," zei de OR haastig. "Het is duidelijk."
Ondertussen was er al een lid weggelopen. Buiten werden onmiskenbare geluiden gehoord. De klacht werd doorgegeven. Het OR-lokaal werd grondig ontsmet en voortaan wist iedereen tot aan de directie toe dat er zoiets als een 3P was.

Tewaterlating "Rotterdam", 13 september 1958.

De "Rotterdam"
In de jaren '70 kreeg een journalist de opdracht een introductieboekje voor nieuwe werknemers te maken. Een van z'n strofen luidde: *'Schepen met klinkende namen liepen van de helling.'* Het is wat overdreven om voordat een schip één mijl heeft gevaren er al een klinkende naam aan te verbinden. Niettemin was de bedoeling duidelijk. De R.D.M. heeft ontegenzeglijk schepen gebouwd waarmee haar naam als scheepsbouwer voor altijd is verbonden.
Al eerder hebben we de "Nieuw-Amsterdam" in beeld gehad. In deze gouden periode zijn er nog twee gebouwd welke in de eregalerij van de R.D.M. thuishoren. Als eerste is daar "De Zeven Provinciën", een kruiser voor de Nederlandse Marine waarvan de kiel werd gelegd in mei 1939. Er werd flink aan doorgewerkt, want – zoals bekend – oorlogsdreiging hing in de lucht. Men redde het niet met als gevolg dat de kruiser uiteindelijk pas op 22 augustus 1950 door HM Koningin Juliana te water werd gelaten. Het schip werd op 17 december 1953 officieel aan de Koninklijke Marine overgedragen. Van kiellegging tot oplevering, een periode van veertien jaar en zeven maanden. Het was leeg op de R.D.M. toen de kruiser uiteindelijk was vertrokken.

Tja, dan komen we nu toe aan wat wel het mooiste bouwobject van de R.D.M. wordt genoemd. De bouw van de "Rotterdam" voor de Holland Amerika Lijn. Het schip paste niet zonder meer in het bouwprogramma van de R.D.M. Er moest met de al reeds geboekte opdrachten worden geschoven. Na lang onderhandelen kwam het zelfs zover dat een tanker bestemd voor Van Ommeren werd doorgeschoven naar de Schelde.
Hoe dan ook, het staat wel vast dat de bouw van de "Rotterdam" een prestige project van jewelste was. Dat dit schip bij de R.D.M. – ja, zelfs in Nederland – werd gebouwd was op zich een felicitatie waard. Tenslotte was het al de vijfde "Rotterdam" onder de vlag van de H.A.L. en de eerste vier werden in Ierland (de eerste) en Schotland gebouwd. Alleen de laatste van deze vier was eveneens een passagiersschip. In grootte is dit schip zelfs een tijd lang het vijfde schip van de wereld geweest. Het kwam in 1908 in de vaart en had accommodatie voor 2.800 passagiers. Het schip heeft in de drukste tijden ruim 1,5 miljoen landverhuizers per jaar vervoerd voor de somma van vijftig gulden per overtocht. In 1939 werd de vierde "Rotterdam" in de Waalhaven in Rotterdam gesloopt.
De nieuwe "Rotterdam" werd qua ontwerp een product van haar tijd genoemd. Aanvankelijk waren vele ouderen in haar teleurgesteld. Geen machtige midscheeps staande schoorstenen, die een schip zo'n stoer uiterlijk geven. Nee, twee naast elkaar staande ranke hoge rookuitlaten. "Weten ze nu niks beter te verzinnen?" werd er gebromd.
Brommers of niet, de bouw van de "Rotterdam" markeerde een glorieperiode voor de R.D.M. De kiel werd gelegd in december 1956. Het schip werd op 13 september 1958 tewatergelaten. Een weergaloos moment. Rond de helling waren tribunes gebouwd om zoveel mogelijk mensen dit grootse evenement mee te laten beleven. En mensen waren er. Ruim 22.000. Ter voorkoming van een gigantisch parkeerprobleem waren bussen en boten ingezet om iedereen naar het bedrijf te krijgen. Het verliep allemaal voortreffelijk. HM Koningin Juliana hakte om 16.30 uur de laatste verbinding door en onmiddellijk gleed het schip van de helling begeleid door een enorm gejuich en getoeter. Daarna volgde de gebruikelijke plechtigheden, zoals vermeld bij de tewaterlating van de "Nieuw-Amsterdam".
Wat maakt die "Rotterdam" nu zo bijzonder? Ik heb al genoemd de uitzonderlijke schoorstenen. Maar er is meer. Het schip werd uitgerust met zogenaamde stabilisatievinnen. Bij ruwe zee zorgden die ervoor dat een glas wijn rustig op tafel bleef staan en geen schuiver over de japon van de tafeldame zou maken. Op de "Rotterdam" konden 1.456 passagiers de reis van hun leven maken, vertoeven in de lounge of oceanbar dan wel in café de la Paix. Wilt U het iets duurder? Ga dan naar het Ritz Carlton. Het schip kreeg een totale lengte van 228,12 meter en was met zijn 38.645 bruto tonnen maat bepaald geen kleintje.
Op 1 mei 1959 werd dok 9 in gebruik gesteld met het dokken van de "Rotterdam". Voor die

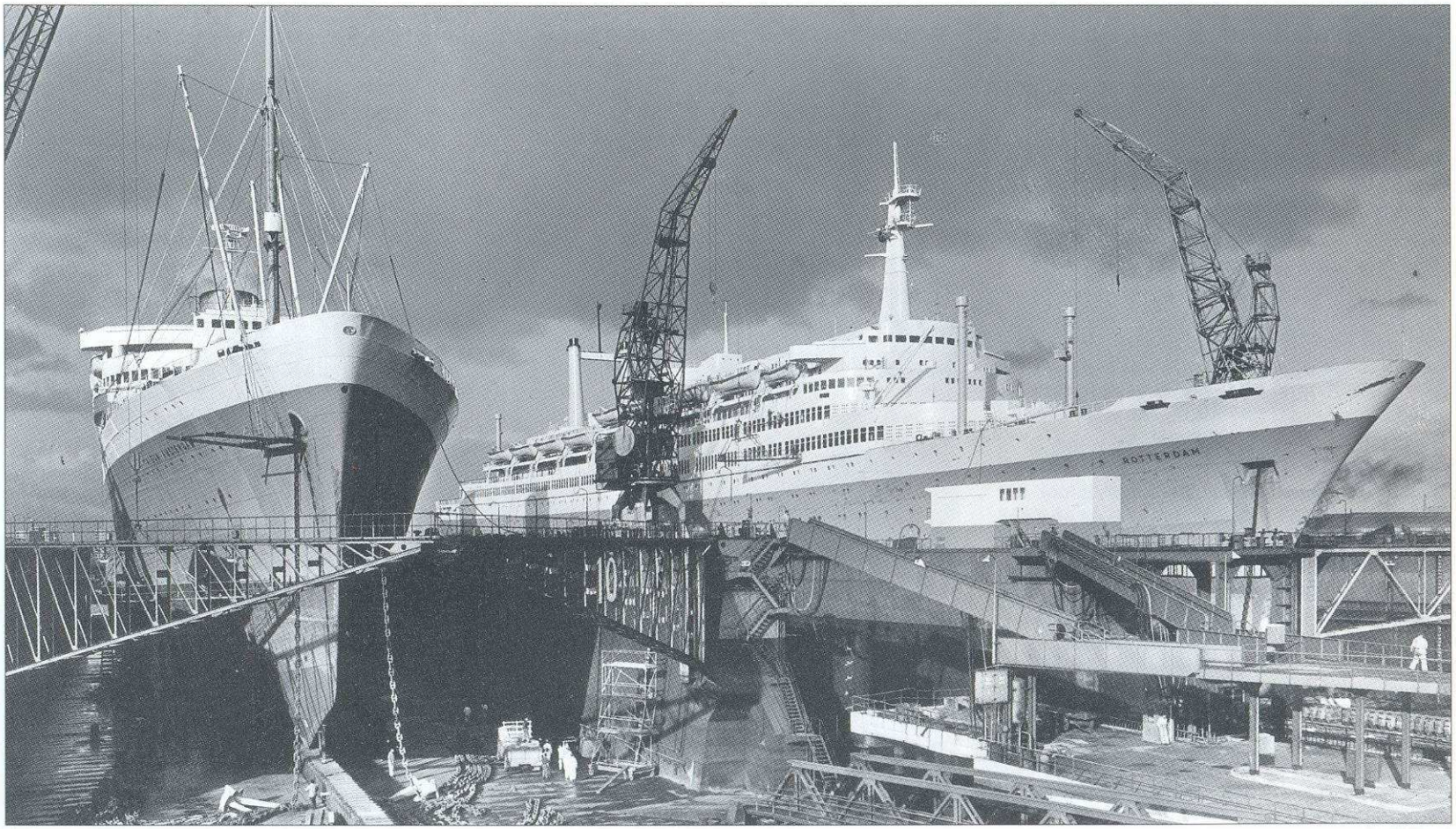
gelegenheid kwam ZKH Prins Bernhard weer eens opdraven. Kon het nog mooier? Tijdens de officiële proeftocht op 20 en 21 augustus was de prins er weer, nu vergezeld van HM Koningin Juliana. Op 3 september 1959 begon de "Rotterdam" aan haar eerste grote cruise. Met aan boord? Juist ja, HKH Prinses Beatrix.

Overleg

Wat is een onderneming zonder een goede communicatie, zonder overleg? Vandaag zou die vraag met een volledig "*Niets*" worden beantwoord. Maar is dat altijd zo geweest? Met een klein stukje geschiedenis zal ik proberen die vraag voor de R.D.M. te beantwoorden.
Aanvankelijk waren werkgevers niet van die overlegdieren. "Moet je goed luisteren," hoorde ik een directeur zeggen, "ik heb ervoor geleerd en doe nou maar gewoon wat ik zeg. Als je alles wil begrijpen had je zelf maar moeten gaan leren." En zo was dat. Werken en geen commentaar leveren. Veel mensen vonden het eigenlijk best zo, ze werden ook niet betaald om overal over na te denken.
Het heeft een tijd geduurd, maar toch kwam men erachter dat op sommige momenten het best handig was om op een andere wijze met mensen om te gaan. Bovendien begon die dekselse vakbeweging aan te dringen op gekozen overlegorganen in de onderneming. Dan was het beter om de mensen zelf wat meer te gaan vertellen. Er werd een groepje arbeiders gevraagd om zo nu en dan met de directie te

Een asmannetje

Veel van m'n collega's zullen bij de omschrijving van de "Rotterdam" nijver speuren. Zou ie erover schrijven? Nee, dat durft ie vast niet. "Waar gaat dit over?" zult U zeggen. Wel, over een asmannetje. Waar gewerkt wordt, worden fouten gemaakt. Komt zo'n fout onder de aandacht van de baas dan heb je heel duidelijk een asmannetje. Tja, zo heet dat.
Voor de "Rotterdam" kreeg ik, aan de hand van tekeningen, alle buitenwanden te maken. Dat zijn de wanden met die prachtige grote ramen erin. Het ging ook prachtig. Wand na wand werd bijgezet. Uiteindelijk kwam ik met mijn werk terecht op het bovenste dek, het zogenaamde upperdeck. Mooie schuinstaande wanden moest ik daarvoor maken. Er was nog een verschil: die wanden waren van zeer duurzaam aluminium. Wel, ik was door de wol geverfd en maakte ook die wanden.
Eenmaal aan boord zeiden de aanbouwers: "Van der Schee, er is wat met die wanden? Alle maten kloppen, maar we krijgen ze met geen mogelijkheid op z'n plaats."
Ik controleren. En ik had het al gauw gezien. Ik bespaar U alle technische details. Het is voldoende als ik vertel dat ik een maatlat had omgekeerd waardoor de wand compleet verkeerd was gemaakt. Met medewerking van baas Lems en de hoofdopzichter van de H.A.L. is het tenslotte allemaal goed gekomen. Maar voor de rest van m'n arbeidzaam leven heb ik moeten horen hoe ik daar de boot in ging.



"Nieuw Amsterdam" en "Rotterdam" in de dokken 10 en 9.

overleggen. Het kwam zo uit dat de directie daar het meest behoefte aan had op momenten dat er onrust in het bedrijf heerste. Een groep mensen op de hoogte van het directiestandpunt kon dan zo z'n waarde hebben.
Deze groep staat bekend als de 'platte petten club'. Noch voor de directie noch voor de arbeiders heeft deze groep enige betekenis gehad. Alhoewel, misschien is dit niet helemaal waar. De wens om te weten wat er onder de mensen leeft, werd duidelijker waarneembaar bij de directie. Zo kon het gebeuren dat men in de jaren dertig akkoord ging met het vormen van een 'kern'. Deze bestond uit gekozen vertegenwoordigers uit de kringen van de vaklieden. Men werd door de vakorganisatie kandidaat gesteld. Het mag tot de verdienste van deze kern worden gerekend dat zij bij voortduring de aandacht hebben gevraagd voor de veelal slechte arbeidsomstandigheden, terwijl ook het onderwerp veiligheid regelmatig op de agenda stond.
Na de oorlog werd er in opeenvolgende kabinetten Drees nagedacht over een wettelijke regeling van het overleg in de ondernemingen. Tenslotte waren de vakorganisaties in het overleg tussen Rijk en bedrijfsleven ook niet meer weg te denken. In het verlengde daarvan zou het logisch zijn om ook in de bedrijven zelf een gekozen overlegplatform te creëren In 1952 leidde dit tot de eerste wet op de ondernemingsraden. En dat was me een wet! Het kabinet onder leiding van Drees redeneerde dat het mooi zou zijn als directies en werknemers zonder dwang met elkaar in overleg zouden geraken. "Overleg kun je niet afdwingen. Dat doen mensen uit vrije wil," betoogde een lid van de Tweede Kamer in die tijd. Dus een wet zonder sancties. Partijen konden zich nergens op beroepen.

Op basis van deze wet werd in november 1956 bij de R.D.M. de eerste OR gekozen. In januari 1957 kwamen ze voor het eerst bij elkaar. Beambten en vaklieden van de R.D.M. en de "Nieuwe Waterweg". Voorzitter was ir. K. v.d. Pols. Zijn eerste woorden waren veelzeggend: "Zo mijne heren, nu gaan we ondernemingsraadje spelen." Daarmee was voor de OR-leden de toon gezet. Als ze al wat wilden bereiken, dan zouden ze het volledig zelf moeten doen. De voorzitter zou in deze geen stuwende kracht zijn.
De Wet op de Ondernemingsraden schreef minimaal drie vergaderingen per jaar voor. In de eerste jaren hield de directie zich daar heel strikt aan. Een vergadering in januari – meestal benut om de nieuwe sociale premies te bespreken – een vergadering in april ter behandeling van het jaarverslag en een eindejaarsvergadering. Het was allemaal erg formeel. Toch herinner ik mij een vergadering waarin 'het benoemen van bazen werd besproken'. Naar oordeel van de directie kwamen in de eerste plaats de voorlieden voor zo'n benoeming in aanmerking. Het OR-lid van de "Nieuwe Waterweg" maakte zich daar boos over.
"Nog gisteren riep die vent: 'Ik wou dat ze een bom op de Nieuwe Waterweg gooiden. Zijn we er mooi vanaf.' Vandaag benoemt U hem tot baas," zei de man woedend.
"Tja," zei Van der Pols, "soms is de keuze minder gelukkig." En daar liet hij het bij.
Uit het OR-werk zijn natuurlijk nog talloze voorbeelden te noemen. Dat zou een boek op zich worden. Belangrijker is het om vast te stellen dat, ondanks aanvankelijk geringe medewerking, de OR zich een eigen plaats in de onderneming heeft veroverd.

De R.D.M. bestaat 50 jaar

"De naam, welke Rotterdam in binnen- en buitenland heeft, vloeit in belangrijke mate voort uit de aanwezigheid in deze stad van een aantal omvangrijke bedrijven met personeel dat zijn vak verstaat. Onder die bedrijven neemt de nu vijftigjarige Rotterdamsche Droogdok Maatschappij een eervolle plaats in."
Mooie woorden, uitgesproken door burgemeester Oud van Rotterdam op 23 januari 1952. Het was een gunstig moment voor de viering van het 50-jarig jubileum. Het bedrijf had de oorlogsschade bijna hersteld. De schepen lagen drie, vier dik in de haven te wachten op reparatie en de orderportefeulle puilde uit.
De gunstige positie van de R.D.M. vormde een belangrijk onderdeel van alle toespraken welke werden gehouden. Het gaat ons goed en het kan zelfs beter wanneer we nog beter samenwerken.

Het gezamenlijk personeel bood de directie een bronzen gedenkplaat aan welke was (en is) ingemetseld in de muur van het directiekantoor. Bovendien werd op een grootse wijze feestgevierd. De Ahoy hallen, toentertijd gevestigd aan de Rochussenstraat, waren afgehuurd en daar werd door topartiesten een voor elk wat wils programma uitgevoerd.

Vijftig jaar R.D.M. 1952. Cadeau van de wijkraad voor Heyplaat. V.l.n.r. V.d. Pols, Knape, V.d. Sluis en Keemink.

Ir. K. van der Pols

De naam van de heer van der Pols is al een paar keer gevallen. Het wordt echter tijd om wat uitgebreider op zijn kwaliteiten in te gaan. Want kwaliteiten had deze directeur. Een vakbondsbestuurder zei mij eens: "Weet je dat de rillingen me over m'n rug lopen op het moment dat ik tegenover die man de belangen van het personeel moet verdedigen?"

Dat had alles te maken met zijn intelligentie, zijn veelzijdigheid en ook zijn geweldig goede geheugen. Hij was rationeel ingesteld. Daardoor was het hem mogelijk om veel meer te doen dan het leiden van een grote onderneming. Zo was hij 24 jaar voorzitter van de vereniging "De Technische School" waardoor hij uit de eerste hand invloed op het lager technisch onderwijs kon uitoefenen. Dat onderwijs kon overigens rekenen op zijn warme belangstelling. Hij was van 1963 to 1969 voorzitter van de VVD. De OR heeft hem toen eens gevraagd of dat nu allemaal wel kon. Tenslotte was hij directeur van de R.D.M. Zijn antwoord? "Mijne heren, als ik het daar goed doe is dat ook goed voor de R.D.M."

Overigens stop ik met het noemen van zijn baantjes als voorzitter. Op een bepaald moment was hij buiten de onderneming 21 keer ergens voorzitter van. Hij was een groot deskundige op het gebied van pensioenvoorzieningen. Iets wat met name ook door de vakbeweging zonder meer werd erkend. Verenigingen en instellingen op Heyplaat en daarbuiten konden op zijn steun rekenen. Bij de historische spullen van de R.D.M. vond ik een map met honderden vragen om giften en donaties met in de kantlijn een bedrag en een paraaf van Van der Pols.

Het organisatorische, technische en financiële beleid van de R.D.M. was bij hem in zeer goede handen. In zijn benadering van mensen was Van der Pols zeer afstandelijk. Eigenlijk kon hij

Slaan van kielblokken.

Rotterdams monument
Aan de Boompjes in Rotterdam is in 1956 het Koopvaardijmonument geplaatst, een eerbetoon aan alle zeelieden van de koopvaardijvloot die tijdens de oorlog omgekomen zijn. Het monument is een ontwerp van de Amsterdamse beeldhouwer (Italiaan) Carasso en stelt een 46 meter hoge boeg van een schip voor. Het is door de ijzerwerkers, plaatwerkers en lassers in de scheepsbouwloods vervaardigd. Voor dit monument is door de burgerij geld bijeengebracht. Het tekort is door de R.D.M bijgepast. Op de foto ziet u het koopvaardijmonument "De Boeg" in aanbouw.

dat niet goed. Door zich snel op een zeer geleerd standpunt te stellen, wierp hij vaak barrières op. Een gesprek met minder begaafde lieden begon dan ook steevast met: "Luister nu eens, brave borst..." En dan volgde zijn geleerde standpunt.
Zijn sociale beleid binnen de onderneming is ook niet goed te noemen. Veel verbeteringen in de sfeer van de arbeidsomstandigheden moesten nagenoeg afgedwongen worden. Eigenlijk is dat jammer. Veel opvattingen van Van der Pols verdienden diep respect – ik zal daar later bij het RSV beleid nog iets van zeggen. Juist door zijn minder goede sociale beleid in eigen onderneming kreeg hij dat respect onvoldoende.

"De Zeven Provinciën" behoort zeker tot de eregalerij van de R.D.M. Het was een kruiser voor de Nederlandse Marine waarvan de kiel werd gelegd in mei 1939. Er werd flink aan doorgewerkt, want – zoals bekend – oorlogsdreiging hing in de lucht. Men redde het niet met als gevolg dat de kruiser uiteindelijk pas op 22 augustus 1950 door HM Koningin Juliana te water werd gelaten. Het schip werd op 17 december 1953 officieel aan de Koninklijke Marine overgedragen. Van kiellegging tot oplevering, een periode van veertien jaar en zeven maanden. Het was leeg op de R.D.M. toen de kruiser uiteindelijk was vertrokken.

"Was er geen ruimte naast?" (1960-1970)

In de jaren '60-'70 diende de R.D.M. op een aantal terreinen zodanige keuzen te maken dat gerust van omwentelingen mag worden gesproken. Om dat goed duidelijk te maken dien ik soms van de chronologische volgorde waarin de dingen zijn gebeurd, af te wijken. Die omwentelingen waren niet alleen te vinden in de producten die werden gemaakt maar ook in het sociale beleid. Het wordt dan ook tijd dat ik U thans een rondleiding geef in alle personele aangelegenheden in de jaren '60-'70. Dit beleid was tot de jaren '60 conservatief te noemen. Overigens was dat in de hele scheepsbouwindustrie het geval. Met haar pensioenen en woningbouw was de R.D.M. op sociaal terrein zelfs toonaangevend. Echter als het ging om zaken als beloning en goede arbeidsverhoudingen kon je de R.D.M. bepaald niet in de eerste rij rangschikken.

Beloning

De R.D.M. heeft lange tijd naast het uurloon het tariefsysteem gehanteerd. Dat werkte als volgt. Een vakman kreeg een tekening voor het maken van een dekhuis. Hij maakte dan voor zichzelf een schatting in hoeveel uur hij dat dekhuis geheel gereed kon opleveren. Uren voor voorbereiding, afschrijven, machinale bewerking, samenstellen en lassen. Bij het vaststellen hield hij rekening met een percentage eigen verdienste. Bij een totaal aantal uren van 1.000 mocht hij er niet meer verlonen dan 700 om een winst van 30% te maken. Ook diende hij er rekening mee te houden dat de calculator zou proberen in zijn schatting te schrappen.

Was het aantal uren vastgesteld, dan ging hij aan het werk. Wekelijks verzamelde hij de gewerkte uren op zijn bon. Machinale bewerkers zoveel uren, samenstellers zoveel uren enz. Aan het eind van het karwei werd het spannend. Hij mocht, om wat te verdienen, niet te veel uren krijgen maar vooral ook niet te weinig. Dat is vreemd, zult U zeggen. Hoe lager het aantal uren gewerkt hoe hoger het percentage winst. Jawel, één keer. Bij volgende karweien zou de calculator scherper snijden in de geschatte uren waardoor het behalen van een redelijk percentage steeds moeilijker werd. Meestal mikte een vakman op 30 tot 35% winst waarvan 15% reeds vast bij het uurloon werd gestopt. Zo kwamen door het hele bedrijf de tarieven tot stand.

Voor de machinale bewerkers in de machinefabriek ging het al gauw lijken op gemeten tarieven, want de draaisnelheid van de banken was daar een belangrijke factor. In de reparatie werd met een vast tarief gewerkt, aanvankelijk 25% later 30% en meer. Het was niet mogelijk, zo zei de directie, om in de korte doorlooptijd van de karweien ook nog een tariefbon te realiseren. De klinkers pikten dat niet en wisten al snel te bereiken dat zij wel op een geschat tarief gingen werken. Dat werden dan bonnen waaruit bleek hoeveel nagels per uur er moesten worden geslagen.

Het systeem werd door de vakbonden verfoeid. En dat vond weer zijn oorzaak in de lage tariefbonnen welke met name voor de oorlog werden afgegeven. Mensen moesten zich uit de naad werken om een redelijk percentage te bereiken. Er was nog een ander bezwaar. Het verdiende tarief werd uiteraard na afloop van het karwei uitbetaald, waardoor het soms maanden kon duren alvorens de mensen erover konden beschikken, en dat in een tijd dat mensen geen cent van hun verdiende loon konden missen. Voordelen waren er ook. Door de tariefbon waren werknemers sterk bij de duur van het karwei betrokken. Men lette erop dat uren die door anderen op de tariefbon werden geschreven ook werkelijk werden benut. Een later ingevoerd beoordelingssysteem heeft nooit zo'n betrokkenheid bij het werk kunnen bereiken.

Werkclassificatie

Hoe stel je nu op een behoorlijke manier het loon van werknemers vast? En wat is een behoorlijke manier? Boeken zijn erover vol geschreven.

De nacht van de lange messen

's Morgens om zes uur werd ik uit m'n bed gebeld. Een onderdirecteur kwam me vertellen dat ik met spoed in de bungalow van de heer van der Pols werd verwacht. "Wat gek," dacht ik, "een onderdirecteur als loopjongen."

De vorige dag was er een staking uitgebroken. Een zogenaamde wilde staking, want de vakbonden waren nog aan het overleggen. De staking was begonnen bij het reparatiepersoneel en breidde zich later over de rest van de afdelingen uit. De reparatie pikte het niet meer dat zij 5% minder verdienden dan de mensen die op een tariefbon werkten. Boven hun uurloon ontvingen de reparateurs 24% vast tarief. Volgens de uurverdienstetabel van de CAO mocht dat slechts 15% zijn, 9% te hoog dus.

In die dagen gold nog een staartje van de geleide loonpolitiek welke vlak na de Tweede Wereldoorlog was ingevoerd. De Rijksbemiddelaars die op de naleving van de CAO moesten toezien, konden niet toestaan dat zo'n hoog percentage boven de uurverdienste werd betaald. Om er toch iets aan te doen werd 4% differentiatieloon door de hoge heren toegekend. Van der Pols legde snel uit dat deze 4% bovenop de 15% van de CAO zou worden gezet waardoor er nog maar 5% boven de uurverdienste werd betaald.

De vakbonden dachten daar heel anders over. "Nee hoor," betoogden zij, "die 4% mag als een extra loonsverhoging worden gezien." Tja, de Rijksbemiddelaars wilden met hun 4% inderdaad een stukje zwart loon wit wassen. Ik ging dus in alle vroegte naar de bungalow. Van der Pols zag er moe uit. Het bleek dat de onderhandelingen over de uitleg van de 4% differentiatie de hele nacht hadden geduurd. Geen duimbreed had men elkaar toegegeven. Het mes op tafel zogezegd. Daarom zou deze nacht onder de naam 'de nacht van de lange messen' voortleven. In de vroege morgenuren werd men het eens. Van der Pols nam op zich om mij als secretaris van de OR namens het nachtelijk overleg over de oplossing in te lichten.

De reparatie mensen kregen 5% extra tarief. Daar tegenover zagen de tariefwerkers 5% van hun bonuren geschrapt. Dit laatste was geen probleem. De bonnen waren toen al veel te ver doorgeschoten. Het kwam zelfs zover dat de vaklieden met hun bonuren liepen te leuren. Later op de dag werd het overleg met de vakbonden afgerond. Van der Pols was een verbitterd man. De christelijke vakbondsbestuurder zag dat. Laat mij die man troosten, moet hij hebben gedacht. "Ach meneer Van der Pols" zo zei hij, "ze kunnen beter aan uw portemonnaie komen dan aan uw hart." Aan Van der Pols waren die woorden niet besteed.

"Het salaris wordt betaald naar de kwaliteit van het werk," was een opvatting.
"Nee, nee, nee," zei een ander, "het gaat ook om de mate waarin men zich inspant."
"Geef iedereen hetzelfde loon en je bent van al het gezeur af," zeiden weer andere wereldverbeteraars.
Begin '60 had de R.D.M. die laatste situatie bijna bereikt. Door toepassing van de CAO waren de verschillen tussen ongeschoolde en geschoolde mensen heel klein. Van het gezeur was men zeker niet af, integendeel. De vraag kwam zelfs aan de orde of het nog wel de moeite loonde om voor een paar centen meer een vak te gaan leren. Er moest dus raad worden geschaft. De oplossing kwam van de vakraad voor de metaalindustrie. Daar ontwikkelde men het systeem werkklassificatie (WK).
Het kwam erop neer dat eerst de functie van de werknemer zorgvuldig werd omschreven. De werknemer kon bemerkingen maken op die omschrijving. Waren partijen het eens, dan begon pas het echte werk. De omschrijving werd van punten voorzien. Punten voor handvaardigheid, tekening lezen, moeilijkheid van het werk, de zwaarte van het werk enz. Het totaal aantal punten bepaalde de indeling in een van de zes werkklassen. Ongeschoolde mensen werden ingedeeld in werkklassen 2 en 3, geoefende mensen in 3 en 4 en geschoolde mensen kwamen in werkklassen 5 en 6. Aan de zes werkklassen werden loonschalen gehangen en zo ontstond een totaal nieuwe loonopbouw. Het verschil tussen de laagste en de hoogste schaal was ongeveer vijftig cent per uur.
Voorafgaand aan de invoering had de OR een paar maanden dagwerk aan de beoordeling van alle omschrijvingen. Het betekende regelmatig praten met groepen werknemers over de juistheid van de omschrijvingen. Daarna was het wachten op de indelingen van de deskundigen van de vakraad. De directie had bepaald dat elke werknemer in de voor hem vastgestelde werkclassificatie gelijk het hoogste loon zou krijgen. Een goede maatregel, vond ook de OR. Ach, wat kregen we daar een spijt van, want men wilde juist de vakbekwaamheid extra honoreren. De loonruimte werd dus vooral gestopt in WK 5 en 6. In de lagere schalen ging men er slechts enkele centen op vooruit.
De gevolgen waren dramatisch. Er ontstonden plotseling loonverschillen van tien cent tot veertig cent per uur. En dan dient men te weten dat voordien regelmatig werd gezeurd om één cent loonsverhoging. In de uitgebreide toelichting bij het systeem was de mensen verteld dat men tegen de indeling in beroep kon gaan. En dat deden ze. Ruim 1.500 werknemers kwamen vertellen dat van hun indeling niets deugde. Als secretaris van de OR heb ik al die beroepszaken bijgewoond. Het leverde voor de mensen weinig op. Enkele fouten werden rechtgezet. Voor het overige klopte de indeling met de vooraf goedgekeurde omschrijving.
Met de toepassing van de WK is het daarna nooit helemaal goed gekomen. Bazen waren ook maar mensen en werken met ontevreden werknemers schiet niet erg op. Overal waar dat maar even kon werden mensen voor een hogere schaal voorgedragen. Jaar na jaar werden die voorstellen gehonoreerd. Het kwam zover dat praktisch alle werknemers waren ingedeeld in de WK groepen 4, 5 en 6 met een hoog aantal in salarisgroep 5.
Dat het met de loonvaststelling ook anders kon bewees de chef van de bankwerkers nieuwbouw. Naast een zorgvuldige indeling van de bankwerkers in de WK groepen zorgde hij voor een geleidelijk oplopen van de uurlonen. De onderlinge verschillen waren daardoor belangrijk minder. Van deze groep bankwerkers is niemand in beroep gegaan.

Arbeidsverhoudingen
Al eerder heb ik U verteld dat het personeelsbestand werd aangevuld met mensen woonachtig op Goeree Overflakkee. Nieuwe mensen hebben een opleidingstijd en een inwerktijd nodig. De reeds aanwezige bemanning heeft daar uiteraard een taak in. Bij een toevoeging met enkele mensen verloopt zo'n inwerktijd probleemloos. Komen er echter tweehonderd tegelijk dan kun je problemen verwachten. Er ontstaat dan een soort afweer tegen de nieuwe groep.
De mensen van de eilanden waren snel ingewerkt. Bij die groep bleef het beperkt tot wat goedmoedige plagerijen. Anders werd het met het aantrekken van buitenlandse werknemers. Taalmoeilijkheden, gemis aan vakbekwaamheid

De "Ondina", bouwnummer 298, 1961.

etc. leidden tot ernstige onderlinge spanningen. Mensen wilde wel met de ene buitenlander werken en weer niet met de andere. Daarbij diende men te begrijpen dat het niet alleen om werken ging. Onderlinge contacten zijn voor mensen die in een ploeg werken even belangrijk. Kortom, er werd gemord.
Men wees op de veiligheid. "Ik kan die vent niks wijsmaken. Hij verstaat mij niet," riep men, "en dat is gevaarlijk." Of men schreeuwde dat men wel voor een wijf en niet voor een vent wilde werken Ook voor de buitenlanders was het allemaal erg moeilijk. Voor zover ze goed waren opgeleid, was er nog altijd sprake van andere werkmethoden.
De bazen dienden al dit soort problemen op te vangen. Dat ze daar voor een groot gedeelte in zijn geslaagd mag een van de mirakels van die tijd worden genoemd. Wat ze deden? Eigenlijk alleen hun gezonde verstand gebruiken. Niet onmiddellijk overal op ingaan. Kijken welke groepjes er toch het beste te vormen waren. Wie werkt het best met wie. Aandringen op het leren van de Nederlandse taal. Op het gemoed van de Nederlandse vaklieden werken. Zo van: "Jan, jij kan het beste met Hassan werken. Da's is een goed ventje." En tegen Hassan: "Jij met Jan mee en goed luisteren." Daarbij eerst op de borst en vervolgens op de oren wijzend. Een baas zei mij eens: "Ik heb nog nooit zoveel krom Nederlands gesproken als in die tijd."
Dan waren er nog andere vraagstukken die opgelost dienden te worden. Veel Turken waren van het islamitische geloof. Dat betekende een geloofsbelijdenis met het houden van de Ramadan en veel bidden geknield naar het oosten. Het bedrijf wilde de mensen hierin best tegemoet komen. Het kwam zelfs zover dat een tijdlang de directiehal tijdens de ramadanperiode voor dit doel beschikbaar werd gesteld. Bidkleden werden uitgespreid en in grote getale maakten de Turkse mensen er gebruik van. In de voorhal kwamen de schoenen te staan. In de buurt van de "Nieuwe Waterweg" stond een klein kapelletje dat eveneens voor dit doel werd gebruikt.
In een later stadium werden deze voorzieningen stap voor stap weer afgebouwd. Dat had verschillende redenen. Er ging natuurlijk nogal wat productietijd mee verloren, maar belangrijker was dat de integratie van de Turkse mensen met de Nederlandse collega's er stroef door verliep. Al die voorzieningen en het regelmatig weg zijn van de werkplek leidde tot de nodige commentaren. Het is tenslotte best goed gekomen met de buitenlandse mensen. Velen leerden een vak en werden zeer geziene collega's met de Nederlandse mensen.

Natuurlijk speelde de markt in op het tekort aan vaklieden zoals lassers en ijzerwerkers. Allerlei, vaak louche, lieden stichtten een bedrijfje, een schuur was al voldoende. Ze namen een administrateur in dienst, lokten een groep vakmensen naar zich toe en boden hun diensten aan. Werk aannemen deden ze bij voorkeur niet, want daarvoor beschikten ze niet over de vereiste vakbekwaamheid. Nee, ze stelden uitsluitend personeel beschikbaar. Het personeel, dat werd onttrokken aan de normale arbeidsmarkt, kreeg veelal een hoog loon aangeboden maar was dan vaak weer niet verzekerd tegen ziekte en werkloosheid.
De R.D.M. beriep zich erop dat zij uitsluitend van bonafide onderaannemers gebruik maakte. Bovendien werd de hoogte van de lonen gecontroleerd. In het bedrijf kwamen, in onderlinge praatjes tussen werknemers, echter allerlei salarisverschillen tot uiting. Waar of niet waar? Er werd zelfs beweerd dat mensen een hoger salaris noemden dan ze in werkelijkheid verdienden. Natuurlijk gaf dit aanleiding tot een berg narigheid. Voor hetzelfde werk verschillende salarissen betalen was vragen om moeilijkheden. Nadat in verschillende afdelingen mensen het werk hadden neergelegd, werd door minister Veldkamp – maar ook door het overleg van werkgevers en werknemers – regelend opgetreden. Koppelbazen dienden aan allerlei bepalingen te voldoen. In het bedrijf werd geregeld dat over de noodzaak van inlenen vooraf overleg met de OR werd gepleegd.

De ramp op de "Mathieson"
In 1960 werd de R.D.M. vereerd met de Van Marleprijs. Deze prijs werd jaarlijks toegekend aan het meest veilige bedrijf. Hierbij speelde de factor geluk een rol, want gekeken werd naar het aantal ongelukken in een bepaald jaar. In

Burgemeester André v.d. Louw op Heyplaat in gesprek met voorzitter wijkraad Evert v.d. Schee. Op de achtergrond wethouder Wim v.d. Have. Links Henk Spoor.

een OR vergadering zei Van der Pols: "Ik heb het niet op dit soort prijzen. Je zult zien, nu gebeurt er wat."
Een voorgevoel? Bijgeloof? Wie zal het zeggen. In ieder geval was het op 5 april 1961 goed raak. Aan boord van de tanker "Mathieson" werd bij vergissing de brandweerinstallatie CO2 opengedraaid, waardoor de machinekamer met CO2 volstroomde. CO2 gas is zwaarder dan lucht en stapelt zich derhalve van onderen naar boven op. Alle zuurstof wordt onmiddellijk weggedrukt.
In de machinekamer was een grote ploeg bankwerkers, koperslagers en andere vaklieden aan het werk. De mensen die bovenin de machinekamer werkten zagen hoe plotseling hun collega's onderin bewusteloos raakten. In allerijl klommen zij naar buiten en sloegen onmiddellijk alarm. Bedrijfsbrandweer en de brandweer van Rotterdam waren zeer snel ter plaatse. Er begon een geweldige reddingsoperatie. 37 mensen werden uit het ruim gehaald. Vijf artsen gaven de mensen alle noodzakelijke medische hulp. De wegen naar de ziekenhuizen werden door de motorpolitie vrijgemaakt om een grote stoet ambulances vrij baan te geven. Dertig mensen overleefden de ramp. Twee bankwerkers en een koperslager van de R.D.M. lieten het leven. Zo ook een classificeerder van de firma Unitas, een elektricien van de firma de Hoop, een ketelbikker van de firma van der Ploeg en een schepeling van de "Mathieson". Achteraf is er natuurlijk heel wat afgepraat en

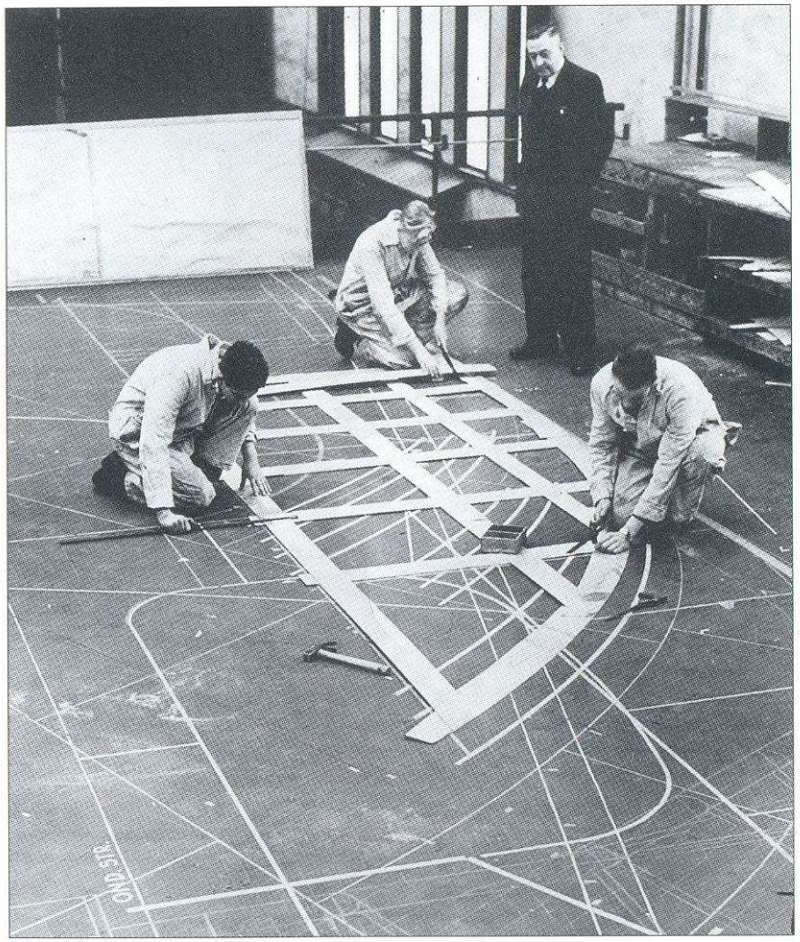
zijn allerlei maatregelen genomen om herhaling te voorkomen. Op 6 juni 1961 concludeerde de officier van Justitie dat geen van de monteurs die aan de CO2 installatie hadden gewerkt grove schuld kon worden verweten.

Nieuwe personeelsvoorzieningen

Na de ramp op de tanker "Mathieson" keer ik met mijn verhaal terug naar het terrein van het personeelsbeleid. De directie stond voor de vraag op welke wijze zij dit beleid voor een langere periode moest invullen. Daarbij diende rekening te worden gehouden met een personeelsbestand dat wel eens tot boven de 6.000 mensen kon groeien. Je hoeft niet overal verstand van te hebben, moet de directie hebben gedacht. Laten lieden die beweren dat ze op dit onderwerp zijn afgestudeerd ons maar eens adviseren. Zo kon het gebeuren dat het Engelse bureau Gordon Raymond opdracht kreeg de directie te adviseren over het door haar te voeren beleid compleet met alle gewenste voorzieningen. De zaken werden groots aangepakt. Allerlei mensen van hoog tot laag werden geïnterviewd en er verscheen tenslotte een prachtig rapport.

Lang niet alle aanbevelingen uit dat rapport werden overgenomen. Zo zag de directie niets in het bouwen van een sporthal. "Ik hoop dat men begrijpt dat ook het personeelsbeleid gericht dient te zijn op het verkrijgen van productiviteit," was de wat zure reactie van Van der Pols op dit soort voorstellen. De aanbeve-

Feestelijke bijeenkomst gepensioneerden in de Riviérahal.



Spantenvloer scheepsbouw.

ling om de afdeling personeelszaken op nieuwe leest te schoeien, werd echter wel overgenomen.
En dat was nodig. Het aantal personeelsleden was inmiddels gegroeid tot 5.500 mensen. Van al die mensen bestond op de afdeling personeelszaken een kaartje met daarop de persoonsgegevens, de ontwikkeling van het salaris en het aantal keren dat men een boete had gekregen op grond van te laat komen of anderszins. Aan te laat komen had men bij de R.D.M. een hekel. Het was zelfs zo dat bij meer dan vijf keer te laat komen in een jaar een deel van de tantième werd ingehouden. Het was in ieder geval duidelijk dat op basis van deze summiere gegevens geen behoorlijk personeelsbeleid kon worden gevoerd. Daarbij moet U denken aan zaken als promotie, beoordeling en overleg.

Om het nieuwe beleid vorm te geven werd de heer W. Bos aangetrokken. Het moet worden gezegd, Bos pakte de zaken voortvarend aan. Hij vormde een afdeling waarin alle deskundigheid op terreinen van functie-indeling, beloning, overleg, maatschappelijk werk, opleiding en medische hulp te vinden waren. Voor het oplossen van tal van praktische zaken stelde hij per grote afdeling een personeelschef aan. Personeelskwesties moet je bij de bron oplossen, moet hij hebben gedacht.
Zijn eerste grote klus was echter van heel andere aard. Er moest weer eens een werktijdverkorting worden geregeld. Krachtens een overeen-

komst met de vakbonden werd de arbeidstijd verkort van 45 uur tot 42,5 uur per week. Voor het personeel was dat heel eenvoudig op te lossen. Dertig minuten per dag betekende in plaats van half acht om acht uur beginnen. Daar moest je niet moeilijk over doen. De directie dacht daar anders over. Kijk, zeiden die, we geven al sinds jaar en dag 's morgens een betaalde koffiepauze van tien minuten. Daar willen we eigenlijk wel vanaf.
Nu zijn er onderwerpen in een bedrijf waarover je beter niet kunt beginnen. De ochtendpauze is er daar één van. R.D.M.-ers waren en zijn ongelooflijk verknocht aan die tien minuten rust, zo'n twee uur nadat men is begonnen. Daar kun je heel geleerd over doen en vragen stellen als *"Wat valt er nou te eten nadat je net van huis bent gegaan?"* Het veranderde niets aan de feiten. De ochtendpauze was en is heilig.
Over de wijze van invulling van de arbeidsverkorting kwam men in een patstelling terecht. De directie wilde de ochtendpauze onbetaald maken en verder de middagpauze verlengen. De heer Bos deed toen een vondst. De bussen en boten vertrokken om 16.45 uur, een kwartier na afloop van het werk. Daar was nooit moeilijk over gedaan. Tenslotte moesten de mensen zich na werktijd gereedmaken voor vertrek. Bos constateerde echter dat van gereedmaken na werktijd geen sprake was. Feitelijk kon je zeggen dat zo rond 16.00 uur de werkzaamheden werden beëindigd. "We doen het als volgt," schijnt Bos toen gezegd te hebben. "Om 16.20 uur wordt einde werk geblazen. De bussen vertrekken om 16.35 uur en de ochtendpauze blijft tien minuten betaald door het bedrijf."
De directie vond het een sigaar uit eigen doos. Het was nooit de bedoeling geweest dat men om vier uur zou stoppen met werken. Maar een goeie afspraak was de directie ook wat waard en dus ging men akkoord. De bussen werden tegen einde werktijd op het bedrijfsterrein opgesteld, waardoor de looptijden stevig werden bekort. Dat alles om te voorkomen dat men toch weer eerder met het werk zou stoppen.
Voorts werden er zeven kantines bijgebouwd, waardoor elke werknemer in de omgeving van zijn werk kon schaften. De Bedrijfs Restauratie Nederland (BRN) ging met een keur aan producten zorgen voor de inwendige mens en deed dat goed. De "Nieuwe Waterweg" was de R.D.M. echter een slag voor. Daar werd in '64 een nieuwe kantine in gebruik genomen.

Veel van de genoemde maatregelen waren gericht op een verbetering van de arbeidsomstandigheden maar ook hoopte men op een vermindering van de aan- en aflooptijden. Tja, die aan- en aflooptijden. Zolang ik bij de R.D.M. heb gewerkt, was dat een punt van zorg. Men had een prachtig middel om die tijden zichtbaar te maken, namelijk de stroomgrafieken. Een hoog stroomverbruik op een bepaalde tijd wees op een goede productiviteit. Natuurlijk was er bij begin van de werktijd een aanloop van een half uur, zo ook bij de pauzes.
In talloze mededelingen werden de mensen gewezen op het verlies aan productie. Er werd gedreigd met maatregelen, waaronder zelfs ontslag. Het mocht allemaal niet baten. Het verschijnsel was onuitroeibaar. Sociologen wisten overigens wel hoe het moest worden opgelost. "Kijk," zeiden zij, "je moet de oplossing zoeken in de tijd dat men wel werkt. Mensen die eerder stoppen, zijn onvoldoende betrokken bij hun werk en hebben derhalve meer belang bij het einde van het werk."
En dat brengt ons bij het punt van werkoverleg waarover U meer leest in het volgende hoofdstuk. Tot slot van dit personele gedeelte zal ik een aantal gebeurtenissen in kort bestek vermelden.

Loonexplosie
Eerder heb ik in dit boek weergegeven de noodzaak om na de oorlog een strak centraal loonbeleid te voeren. Vanaf '61 was dat over. De lonen stegen in dat jaar met 6,7%. Tot en met '63 stegen de lonen vervolgens met 22 cent per uur. De grote klapper kwam op 1 januari '64 de lonen stegen toen met 9%. Waarom de ene keer procenten en dan weer centen? Bij een percentage stegen de hogere lonen in absolute zin meer en dat werd niet eerlijk gevonden.
Die explosieve loonstijgingen betekenden geenszins dat het bestedingspatroon evenredig steeg. Economen hebben becijferd dat door de stijging van sociale premies en prijzen de mensen er slechts een kwart beter van werden.

Fondsen
Mensen werkzaam in dezelfde onderneming voelen zich met elkaar verbonden. Het sterkst komt dat tot uitdrukking bij het werken in ploegverband. Men heeft elkaar nodig en men zorgt voor elkaar. Maar ook in groter verband heeft men wat voor elkaar over. Het is heel vanzelfsprekend dat men met de pet rond gaat als iemand afscheid neemt of jubileert.
Bij de R.D.M. kwam de saamhorigheid ook nog op een andere wijze tot uiting. Bij het omschrijven van het bedrijfsongeval dat mij overkwam heb ik reeds het overlijdensfonds genoemd. Daarnaast was er het sociale fonds. Uit dit fonds werden mensen geholpen als ze eens door omstandigheden voor een grote financiële uitgave kwamen te staan. En wat te denken van het afscheidsfonds. Was je daarvan lid, dan kreeg je bij pensionering een bedrag van driehonderd gulden. Deze drie fondsen werden (en worden) volledig door de werknemers bestuurd. Deelname was uiteraard vrijwillig. Dan was daar nog het KPR fonds. Dat staat voor kanker, polio en reuma. Het begon eigenlijk met de watersnood in 1953. Om de getroffenen in Zeeland echt goed te helpen werd besloten tot overwerk. Het bedrag dat men daarmee verdiende, werd door de directie verdubbeld waardoor in één keer een groot bedrag beschikbaar kwam. Later kreeg dit een vervolg; de opbrengst was bestemd voor de kankerbestrijding. De animo was echter niet groot. Voor de watersnood had men het best gevonden, maar om daar nu mee door te gaan zag men niet zo zitten. En zo werd het overwerk omgezet in een bijdrage welke van het loon werd ingehouden. Dit fonds bestond in 1966 alweer tien jaar. Meer dan een ton was er aan de fondsen geschonken.

Salarisbetaling
Op vrijdag direct na werktijd werden de weeklonen uitbetaald. Overal op het bedrijf stonden kleine houten eenpersoonskasten. De mensen van de loonadministratie namen daarin plaats. Werd je nummer afgeroepen, dan kon je tegen overhandiging van een geldloodje je loonzakje in ontvangst nemen. Op het zakje was het loon gespecificeerd weergegeven. Het was eigenlijk een hele gebeurtenis, vooral als je tariefbon aan uitbetaling toe was. En natuurlijk waren de opmerkingen niet van de lucht. Zo kon je daar horen: "Verdomme, dat zakje is van uien gemaakt. Ik krijg er tranen van in m'n ogen."
In 1967 werd dit verleden tijd. De salarissen werden eenmaal per maand via bank of giro betaald.

Huisvestingsperikelen
In Rotterdam ontstond een heel gedoe over de huisvesting van buitenlandse werknemers. Er waren nogal wat pandjesbazen die er een potje van maakten. Meerdere mensen op een kamer, slechte sanitaire voorzieningen en heel brandonveilig. De R.D.M. poogde de mensen zo goed mogelijk onder te brengen maar door ruimtegebrek was dat niet gemakkelijk. Men kon het probleem grootser aanpakken vanaf het moment dat men de beschikking kreeg over het passagiersschip "Suvetar". Na enige aanpassing was dit geschikt om een paar honderd mensen een behoorlijk onderdak te bieden. Het schip kreeg plek op de "Nieuwe Waterweg". Een oplossing? Slechts tijdelijk. De "Nieuwe Waterweg" lag nogal uit het centrum en dat vonden de mensen niet prettig.
Op Heyplaat bleef men proberen om huizen voor nieuwe werknemers vrij te maken. In '67 werd aan een aantal gepensioneerden gevraagd akkoord te gaan met een verhuizing naar flatwoningen in Maassluis. De flat was drie etages hoog en had bij uitzondering een liftvoorziening. Voor oudere mensen dus heel geschikt. Anderzijds was het zo dat deze mensen tot de eerste bewoners van het dorp behoorden. Wie kent niet het gezegde van de oude bomen die je niet moet verplanten. Het was dus een heel gedoe. Uiteindelijk hebben 23 gezinnen van de mogelijkheid gebruik gemaakt.

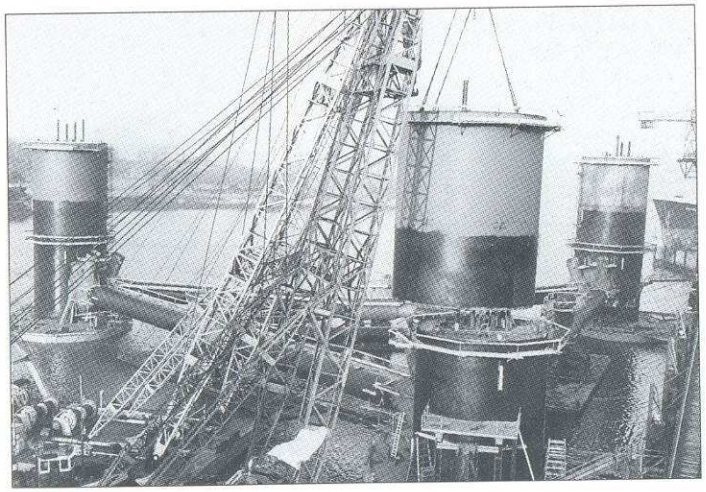
Omwenteling in de producten
Al vanaf 1957 berichtte de directie via het jaarverslag dat de concurrentie in de scheepsnieuwbouw moordend werd. Volgens het oude prijspeil waren opdrachten verkregen die doorliepen tot 1962. Vervolgopdrachten dienden tegen zo'n lage prijs te worden gebouwd dat daarop geen cent te verdienen viel. Enige jaren werden dan ook geen nieuwbouwopdrachten

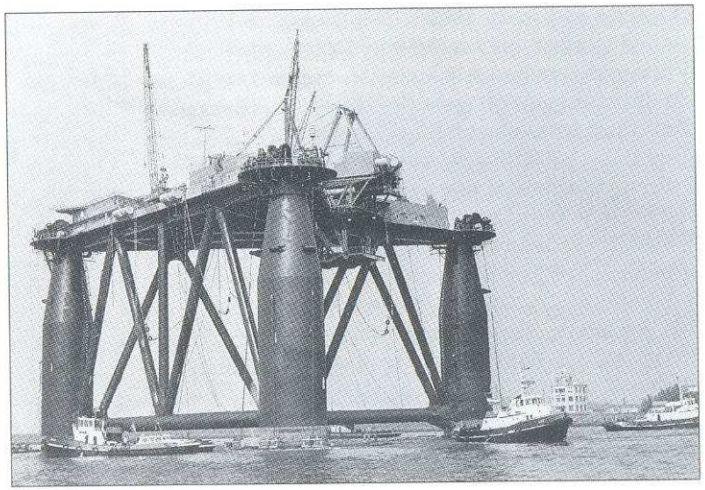
geboekt.
Toen aan de laatste opdracht moest worden begonnen, was het prijspeil nog steeds laag. Om te voorkomen dat de productie zou stagneren werd een opdracht aanvaard tot het bouwen van zes elevatorbakken. Ik hoor nog Van der Pols in de OR verklaren dat dit werk als een tussendoortje moest worden gezien. Eigenlijk hoorde het niet in ons bouwprogramma thuis. Maar hoe moest men daarna verder?
Als het tij verloopt dient men de bakens te verzetten, moet de directie hebben gedacht. Men ging de aandacht richten op kortlopende opdrachten en bijzondere bouwobjecten. Nu kwam in de jaren zestig de oliewinning op zee op gang. De maatschappij Brown en Root Heerema was in die dagen dé gigant op het gebied van het exploreren van de zeebodem. Via een zeer scherpe calculatie, waarbij vooral de tijdsduur een rol speelde, zag de R.D.M. kans deze klant aan zich te binden.

Het begon allemaal met een zaak die grote aandacht in de pers kreeg. Bij proefboringen in de Duitse bocht boorde men in een stikstofbel. Met grote kracht spoot het omhoog. Verschillende pogingen om het gat te sluiten liepen op niets uit. Brown en Root bood aan om met groot materiaal een nieuwe poging te wagen. De Duitsers accepteerden het aanbod. De R.D.M. kreeg opdracht om met de grootste spoed de zeewaardige bak "Tak 7" gereed te maken. Op 7 juni 1964 werd aan het karwei begonnen.

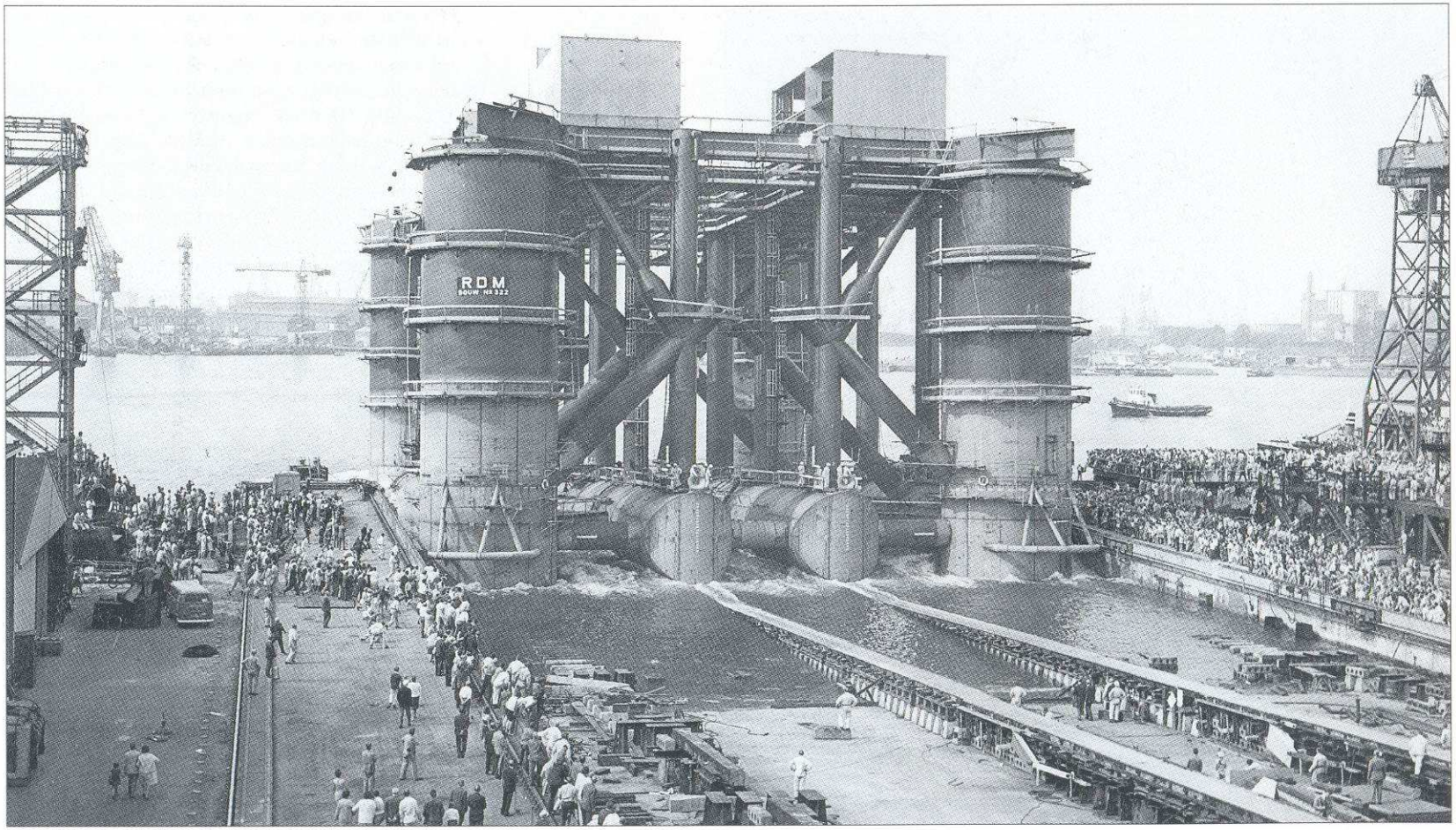
Henkie
Ja, zo werd hij genoemd. Een rare naam eigenlijk, want hij was bepaald niet klein. Oorspronkelijk was het gekke Henkie. Maar dat 'gekke' bleef niet hangen omdat Henkie wel gek kon doen, maar bepaald niet gek was. Hij was gewoon een vrolijke bink waarvan je allerlei streken kon verwachten. Dus was het vreemd dat hij op een bepaald moment stil, ja zelfs teruggetrokken werd. Je hoorde hem niet meer.
Zijn collega's probeerden uit te vissen wat er aan de hand was. Aanvankelijk liet Henkie niet veel los. Maar tenslotte kwam het hoge woord eruit. Henkie moest trouwen. Zijn meisje was in verwachting en de geboorte was zelfs al aanstaande. Tja, daar werd je even stil van. Maar wat was dan het probleem? Een huis? "Nee," zei Henkie, "maar ik heb geen cent voor een uitzet. Dat jong kan toch niet naakt blijven."
De collega's bespraken het geval. Zo'n knul moet je toch een beetje helpen. Het was uiteindelijk niet moeilijk. Een keer met de pet rond door de scheepsbouwloods en driehonderd gulden waren binnen. Laten we dat nu eens piekfijn afwerken, vond een van de jonge collega's. Zijn vrouw wist wel hoe je zo'n bedrag moest besteden.
Zo kon het gebeuren dat Henkie met geheimzinnige gebaren naar het kleedhok werd gelokt. En daar stond de pracht. Een schitterende kinderwagen – tweedehands maar in zeer goede staat – gevuld met een complete babyuitzet. Wel Henkie, daar kun je mee thuis komen jongen. En Henkie, hij schrok zich rot. Hij stotterde. Dat had je niet moeten, jongens. Iets wat iedereen zegt in zo'n geval. Bij Henkie klonk het echter bepaald niet vrolijk.
Laten we het verder kort houden. Henkie moest met de billen bloot. Er was geen sprake van een vrouw, laat staan van een zwangere vrouw. Henkie had het verhaal verzonnen in de hoop een paar centen te krijgen, want meneer had schulden gemaakt. De kinderwagen met inhoud vond elders een goede bestemming.

Op 25 juni '64 vertrok de "Tak 7" naar de Duitse Bocht. Brown en Root wist het gat te dichten. Voor de R.D.M. was het belangrijk dat met deze klus een langdurige samenwerking met B & R tot stand kwam. Bovendien wist de R.D.M Amerikaanse maatschappijen voor haar offshore capaciteit te interesseren. Acht grote karweien werden tot en met 1970 afgeleverd: drie booreilanden, een sleuvengraver, een pijpenlegger en vier kraanpontons waaronder een zeewaardig hefschip.
Vooral het booreiland "Sedco 135" was een geweldig karwei. Drie pontons, in de vorm van geweldige sloffen, werden afzonderlijk op de helling gebouwd. Na de tewaterlating van de drie 'sloffen' werd het booreiland liggend in Heyse haven volledig opgebouwd. De grote kampioen bij deze bouwmethode was ir. Hengst, een man die overigens een potje kon breken bij het personeel. Dat hij inderdaad wel wat kon hebben, bleek op de dag dat hij z'n lelijke eend kwijt was. De liefhebbende bemanning was zo vrij geweest hem bovenop de "Sedco" te hijsen.
In het rijtje hiervoor is ook de pijpenlegger genoemd. Dit werkschip werd gemaakt om aan de lopende band aan elkaar gelaste pijpen van een halve meter diameter via een speciale baan aan de zijkant van het schip rechtstreeks naar de zeebodem te geleiden. Een gigantische bak, op dat moment de grootste in zijn soort. Op deze wijze was het mogelijk om olie vanaf de vindplaats onmiddellijk via pijpleidingen te transporteren. De offshore activiteiten waren zo succesvol dat daarvoor een aparte afdeling – naast marine en scheepsbouw – in het leven werd geroepen. Om de noodzaak hiervan nog maar eens te onderstrepen verwijs ik naar de bouw van het diepdrijvende booreiland "Sedneth I". Deze gigant werd in juni '67 tewatergelaten.





"Sedco 135"

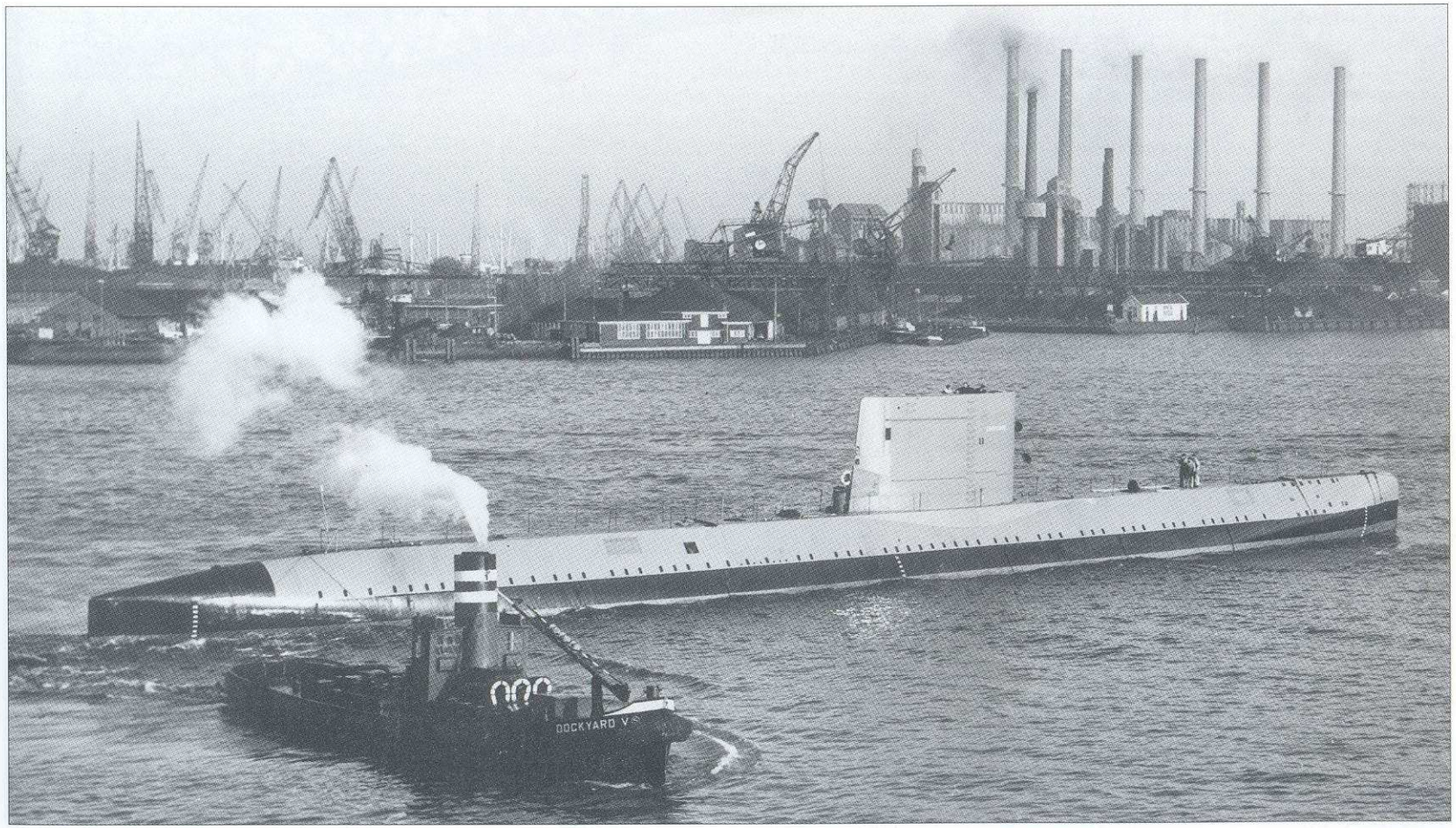


Tewaterlating "Sedneth I".

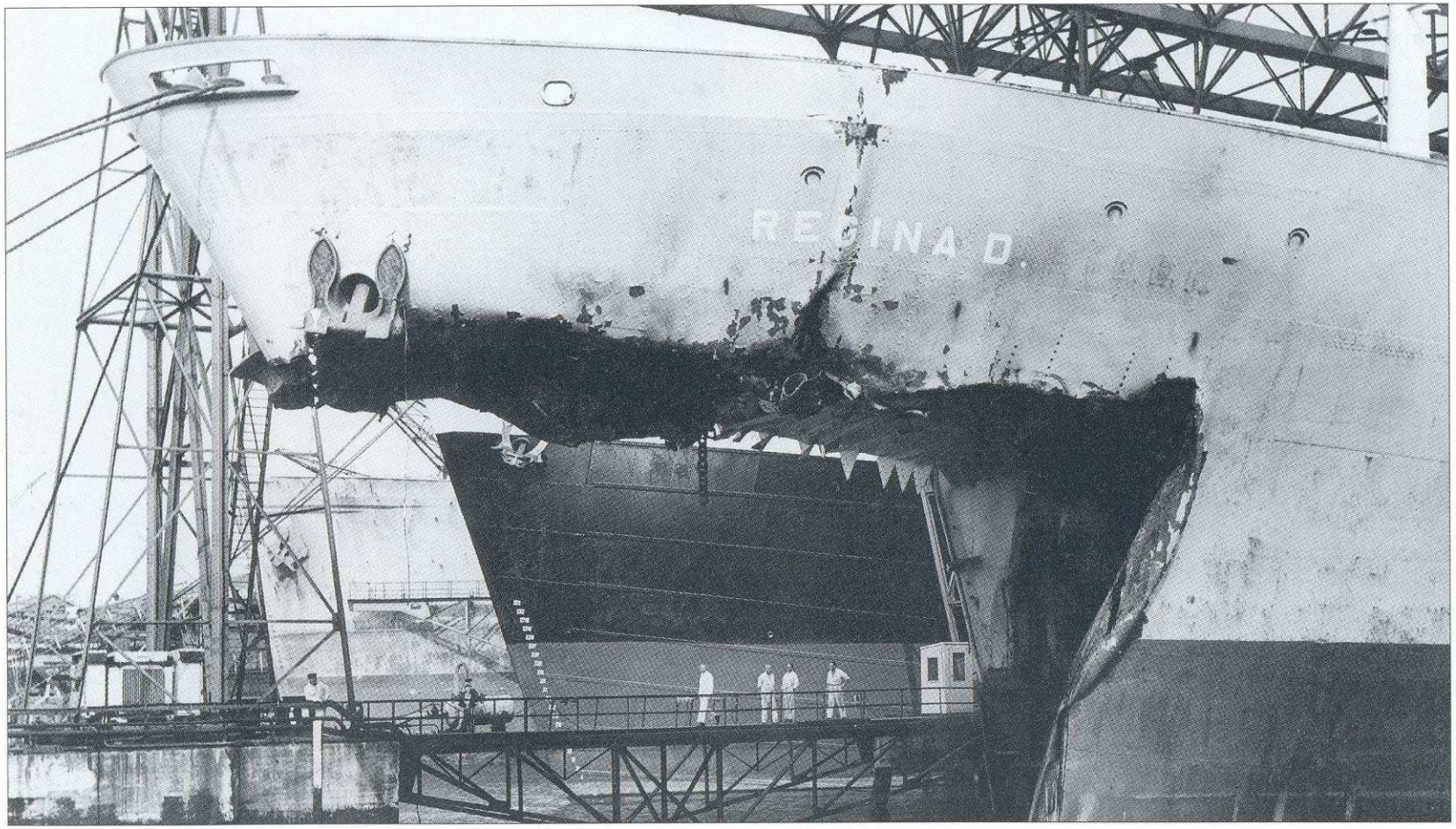
Algemeen bedrijfsleider J.H. Jonker in contact met de havenautoriteiten voor de tewaterlating van de "Sedneth I". De man links is F.A.J.B. Schoemaker.

Het was overigens niet zo dat de scheepsbouw in deze periode helemaal stil stond. Het werd zelfs met de offshore erbij een zeer drukke periode. Leest U maar mee. In juni '61 werd het tankschip "Ondina" opgeleverd. In november '61 werd het tankschip "Onoba" tewatergelaten. Hierbij was een nieuwigheid te bespeuren. De tewaterlating gebeurde radiografisch vanaf een boot van de Spido. Oplevering van de "Onoba" geschiedde in juni '62. Achtereenvolgens kwamen toen nog gereed de grote tanker "Doelwijk" in januari '63, de "Dosina" in oktober '66 en een olieopslagvaartuig in september '68.

Voor de marine werd de OZB de "Zeehond" in maart '61 opgeleverd. Het staat hier zo eenvoudig: oplevering van een OZB. Niet vergeten mag worden dat voorafgaand aan de oplevering zeer uitgebreide beproevingen zijn gedaan. Hierbij horen op een zeker moment ook onderwater proeven, tenslotte wordt een OZB daarvoor gemaakt. De deelnemende R.D.M. vaklieden dienden niet alleen te beschikken over de nodige vakbekwaamheid. Ook een groot vertrouwen in de kwaliteit van het eigen werk was vereist om aan dit onderdeel bij te dragen.
Op 20 november '61 ontving de R.D.M. van de marine de eervolle opdracht tot het bouwen van het bevoorradingsschip de "Poolster". "De Zeven Provinciën" verscheen in 1964 ook weer aan de werf, dit keer voor een volledige modernisering van de bewapening. Beide opdrachten waren voor ZKH Prins Bernhard aanleiding om



O.Z.B. "Zeehond", bouwnummer 280, 1961.

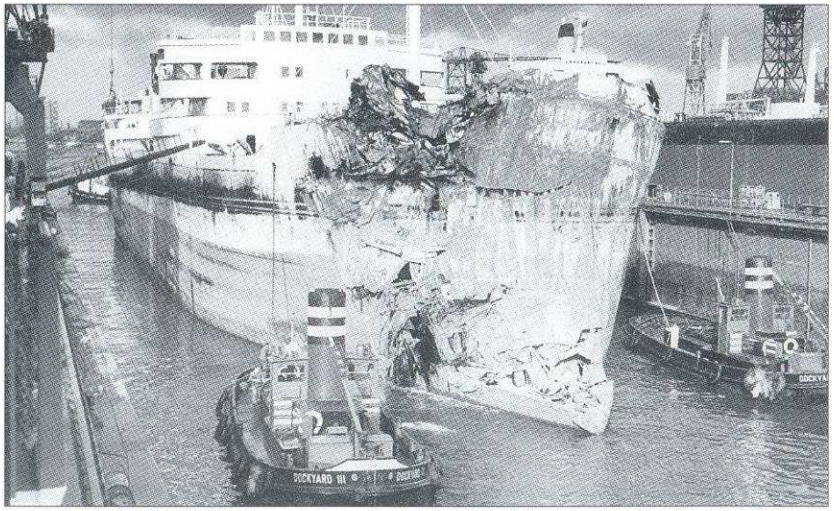

REGINA D.

op 19 mei 1964 een werkbezoek aan de R.D.M. te brengen. De "Poolster" werd in september '64 opgeleverd.

Ook op de markt voor vracht- en passagiersschepen zag de R.D.M. nog kans om enige schepen te bouwen. Zo werd in '62 de "Main Lloyd" opgeleverd, gevolgd door de "Grotedijk" en de "Moerdijk" in respectievelijk '62 en '65.

De "Nieuw-Amsterdam" was in 1946 weer voor de transatlantische vaart ingericht, echter met een indeling gebaseerd op een eerste, tweede en derde klasse. Dat diende in 1961 voor het houden van grote cruisereizen veranderd te worden in een eerste en tweede klasse. De volledige accommodatie van het schip werd overhoop gehaald. Na veertien weken vertrok het schip met zijn volledig vernieuwde accommodatie. De klus was prima geklaard.
In 1965 waren zowel de "Nieuw-Amsterdam" als de "Rotterdam" voor reparatie aan de werf. In 1968 keerde de "Nieuw-Amsterdam" opnieuw terug voor een omvangrijke verbouwing. Dit keer ging het om het compleet vernieuwen van het brandbeveiligingssysteem. Op 14 juni 1973 kwam de mededeling dat de "Nieuw-Amsterdam" uit de vaart zou worden genomen. Een bericht waar je weemoedig van werd. Alle nostalgische registers werden weer eens open getrokken. De "Nieuw Amsterdam", het mooiste schip dat ooit werd gebouwd. Na 35 jaar was het toe aan zijn laatste reis.

Wie z'n neus schendt...
"Was er geen ruimte naast?" plachtte mijn moeder te vragen wanneer ik weer eens m'n hoofd had gestoten. Ik moest hieraan denken toen ik het lijstje zag met zeer grote reparaties in de periode '60-'70. En dan vooral kopschade. In '69 waren daar de bulkcarrier "Mylla", de tanker "Mariam" en de tanker "Regina D" met een zwaar beschadigde kop na een aanvaring. Overigens, ook de "Malmöhus" (1966) had een stevige kopschade. Tevens was het schip bijna volledig uitgebrand. De reparatie had ook zo haar aandeel in de offshore. Omvangrijke reparaties werden verricht aan de booreilanden "Oriënt Explorer" in 1965, "Neptune I" en de "Sea Quest" in 1968.
Reders willen een grote schade nog wel eens aangrijpen om het schip voor een andere lading geschikt te maken. Zo liep de Griekse tanker "Leandros" midscheeps een zware schade op. De reparatie werd uitgevoerd tegelijkertijd met de ombouw tot asfaltcarrier (1963). Het Philippijnse schip "President Garcia" meldde zich met een geknikt voorschip. Dat leverde een moeilijke dokking op. Eenmaal in het dok kwam de opdrachtgever niet af met een specifi-



De tanker "Mariam" komt in dok, 1969.

catie voor de te verrichten werkzaamheden. Na drie maanden werd de opdracht geannuleerd, "President Garcia" vertrok zoals hij was gekomen. Zielig voor zo'n president.
Zoals uit dit overzicht blijkt heeft de reparatie ook in deze periode belangrijk aan het bedrijfsresultaat bijgedragen. Toch zou ik te kort schieten als ik de reparatie van het passagiersschip "Carmania" niet zou noemen..

De opdracht voor operatie "Carmania" werd wel onder zeer bijzondere omstandigheden geboekt. De rederij had de volgende pleziervaart al volgeboekt en kon het tegenover de passagiers niet maken om voor die reis niet op tijd klaar te zijn. Er waren 33 dagen beschikbaar om een omvangrijke huid- en bodemschade plus een verbouwing uit te voeren. De verbouwing betrof een aanpassing aan de nieuwste brandveiligheidsvoorschriften. De internationale reparatiewereld zag deze klus niet zitten. Temeer niet daar de reder voor elke dag boven de 33 dagen een boete van duizenden guldens bedong. Waarom zoveel risico lopen? "Het kan," zei de heer Roos, bedrijfsleider scheepsbouw simpel. "En we zullen het bewijzen."

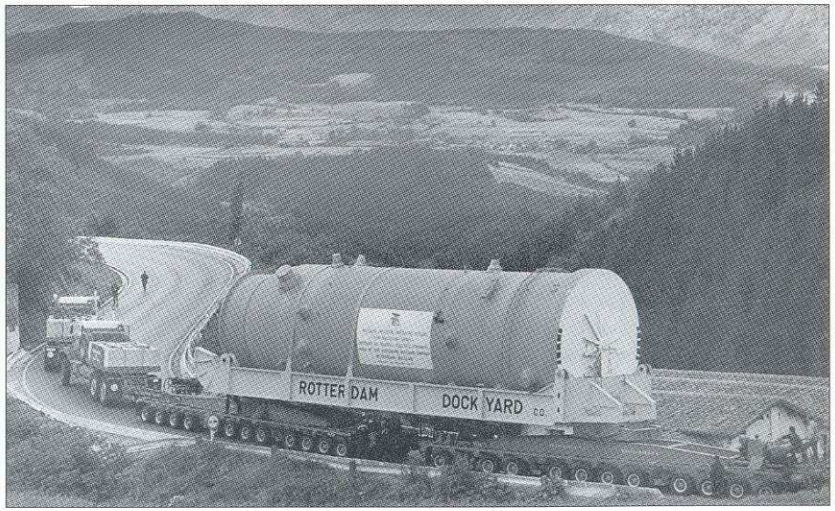
De "Mariam" hersteld.

Het begon met het bijeenroepen van de mensen. De situatie werd uitgelegd. Doorwerken en overwerken was het parool. En wat de reparatiewereld niet geloofde, gebeurde. De klus werd in 31 dagen gefikst. Door wat meerwerk in opdracht van de reder werden het uiteindelijk toch 33 dagen.

Kernenergie
De R.D.M. was ooit begonnen als reparatiewerf. Vanwege het onzekere bestaan besloot men om ook schepen te gaan bouwen. Voor bouwen en repareren was van alles nodig, zoals een machinefabriek, een gieterij, smederij, houtbewerking en ketelbouw. Als je dat dan allemaal hebt, kun je natuurlijk veel meer. Voor de smederij ontstond een enorm productiepakket, zo ook voor de machinefabriek.
Behalve schepen bouwen kun je als werf natuurlijk ook andere drijvende voorwerpen maken. Zo ontstond een industrie voor de offshore markt. Met de ketelbouw kun je naam maken in de procesindustrie. Het maken van boltanks en andere vaten is dan een logisch gevolg.
In de machinefabriek had men de nodige ervaring opgedaan in de energiesector. Het maken van complete installaties voor elektriciteitscentrales was daar weer de volgende stap. En natuurlijk raakte de R.D.M. ook betrokken bij de vraag hoe de energievoorziening zich in de toekomst zou ontwikkelen. Energiewinning uit zon en wind werd al gauw te kleinschalig

geacht, zeker voor energie die door het bedrijfsleven werd gevraagd. Het toverwoord werd kerncentrales.
Al in 1957 zag de directie in dat er vooralsnog te weinig kennis voorhanden was om met succes op deze markt te opereren. Men deed daar wat aan door deel te gaan nemen in de NV Neratoom. Dat was een maatschappij die zich in het bijzonder richtte op het verkrijgen van orders in de nucleaire sector. Bij succes zouden deze orders worden geplaatst bij de deelnemende bedrijven. Tot en met 1960 had dit geen resultaat. Maar de aanhouder wint, want in 1961 werd een eerste opdracht geplaatst voor een complete reactorinstallatie voor het Euratomcentrum Ispra in Italië. Volgens de verhalen was het een uiterst ingewikkelde opdracht.
Wat volgde was een reactorvat voor Doodewaard. Daarvoor werd in 1964 eerst een proefring gemaakt. Het is daarna allemaal prima gegaan, het vat werd in januari 1968 opgeleverd. In 1966 werd intussen begonnen aan een reactorvat voor een kerncentrale in Spanje. Dit vat werd in september 1968 op transport gesteld, vanaf Bilbao moest dat over land. Zelden zal een transport zoveel voeten in de aarde hebben gehad. Eigenlijk was het geheel te breed en te hoog. Via een zeer uitgekiende route werden onneembare obstakels zoals viaducten vermeden. Echter, allerlei bovengrondse leidingen dienden te worden verwijderd en natuurlijk weer worden aangesloten. Soms kon een bocht onmogelijk worden genomen en zat er maar een ding op: de hoek van een huis moest worden gesloopt. Het vat is op zijn plaats gekomen, natuurlijk, het functioneert zelfs nog steeds naar behoren.

Het was te verwachten dat in deze sector veel werk was te verkrijgen. De bestaande ketelmakerij was daar niet op ingericht. Er moest dus raad worden verschaft. En zoals altijd, de directie was niet te beroerd om haar nek uit te steken. In 1968 werd begonnen aan de bouw van een nieuwe apparatenhal. In juni 1970 werd de hal op een wel zeer unieke wijze geopend. De ruim tweehonderd gasten werden de reusachtige gloeioven binnengeleid. Daar werd men welkom geheten door directeur van Veen. Hij verzocht burgemeester Thomassen van Rotterdam de opening te verrichten. Door een druk op een knop werd de overkapping van de oven in beweging gezet en werd het dak van de nieuwe apparatenhal zichtbaar. Toen pas werd voor velen duidelijk waar men zich bevond.
De nieuwe hal – 125 meter lang en 35,5 meter breed – was volledig ingericht voor het behandelen van zeer grote en zware stalen objecten.

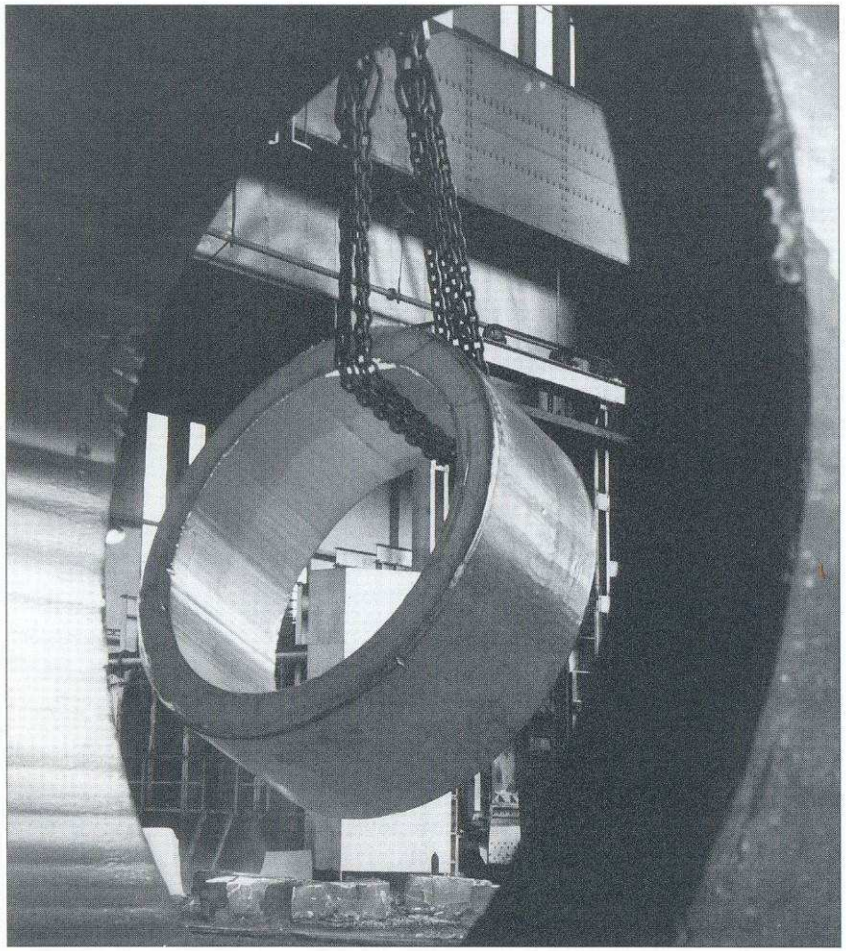


Transport Spaans vat.

Zo stond er een carousselbank waarop onderdelen tot vierhonderd ton en een diameter van dertien meter konden worden verwerkt. De enorme loopkraan kon een gewicht van 750 ton heffen. In de hal konden vier vaten tegelijk worden gebouwd, eventueel uit te breiden tot zes vaten. Tegelijk met de opening werd mededeling gedaan van een opdracht van tien miljoen gulden uit Amerika.

Fusie!!!

"Mijne heren, wij gaan ons versterken. Wij hebben een sterke gezonde onderneming, maar we moeten ook durven erkennen dat we samen met anderen nog sterker zullen staan." Zo startte de heer van der Pols een extra OR-vergadering in november '65. Wat volgde was de mededeling dat de R.D.M. ging fuseren met de Koninklijke Maatschappij de Schelde en met de motorenfabriek Thomassen in de Steeg. "Een fusie van krachtige partners die elkaar op allerlei terreinen kunnen aanvullen," zo zei de directie.
Op 26 november '65 werd de fusie officieel bekrachtigd. Aandeelhouders van de drie verschillende werkmaatschappijen kregen het aanbod hun stukken in te ruilen voor een aandeel Rijn-Schelde, want zo ging de nieuwe maatschappij heten. Als we deze fusie vergelijken met latere fusies, dan mag worden gesteld dat hier inderdaad sprake is geweest van een beleid dat gericht was op integratie en versterking. In 1967 werd machinefabriek Breda bij de groep gevoegd, later gevolgd door machinefabriek



Smederij. Ring voor nuclear vat in bewerking.

Naaktfoto's

Het hebben van een foto van een schaars geklede dame aan de binnenkant van de kledingkast is een veel voorkomend verschijnsel. Niemand die daar iets van zegt. Behalve als men lollig wil zijn. Zo nam een hoofdbaas uit de reparatie afscheid. Gebruikelijk is dan dat er een afscheidsfeestje wordt georganiseerd. Collega's voerden het woord.
"Mevrouw," zei een van die sprekers "wat wij niet begrijpen is dat Piet z'n hele kastdeur vol met naakte dames heeft hangen. Wij dachten, komt die man thuis iets tekort" Tja, fijnzinnigheid is niet altijd de sterkste kant van dit soort lieden. Mevrouw loste het vraagstuk simpel op. "Wat geef dat nou die paar foto's. Als die maar thuis komt eten," was haar bescheid.
Anders was het bij een lid van de OR. Er waren pas nieuwe kantines gebouwd en het was de bedoeling dat die ook werden gebruikt. Nu waren er onder het laagste deel van de helling nog wat ruimtes overgebleven waar je met enig kruipwerk in kon komen. Zo'n ruimte werd door een lid van de OR met enige collega's benut om er de middagboterham te nuttigen. Koffiepotje erbij, enige lage bankjes, knus hoor.
Van een lid van de OR werd echter verwacht dat hij het voorbeeld gaf. Je gaat niet als een mol onder de grond zitten als we nu juist een mooie kantine hebben gebouwd. De baas had het gewelf laten ontruimen en daarbij, hoe bestaat het, een grote hoeveelheid naaktfoto's aangetroffen. Het OR lid voelde zich in zijn persoonlijke vrijheid aangetast. Hij wilde zelf uitmaken waar hij zijn boterham nuttigde.
En daar begon de ellende. Een directeur ging de affaire regelen. De secretaris van de OR werd erbij gehaald, want dat OR-lid moest de wacht aan worden gezegd. Tjonge, in een bijeenkomst kwam de map met naaktfoto's aan de orde. Het scheelde niet veel of er was hier sprake van een regelrechte orgie. De directeur kletste het ene na het andere blote lijf op tafel. "Is dit jouw persoonlijke vrijheid?" en hup, daar kwam weer een prachtige dame.
Het OR-lid bleef er onbewogen onder. "Als de jongens dat nou mooi vinden, mij stoort het niet," was zijn commentaar. Het slot was van tevoren bekend. De hellingruimte mocht niet meer worden benut. Wel vroeg het OR lid de foto's terug. "Want" zei hij, "die zijn van de jongens, ikzelf heb er geen belangstelling voor."

Braat.
Op de werkvloer hebben de mensen weinig gemerkt van de fusie. Dat kwam vooral omdat ieder zijn eigen aandeel in het productiepakket bleef leveren maar ook omdat de partners voorlsnog geen behoefte hadden om op alle terreinen een gezamenlijk beleid te voeren. Zo bleef het personeelsbeleid een zaak van de individuele partners. Natuurlijk werd er wel een Rijn-Schelde jaarverslag uitgebracht, in 1966 voor het eerst. In dat jaarverslag voldeed men aan de belofte om de activiteiten van de afzonderlijke werkmaatschappijen te noemen. Dat is daarna niet meer gebeurd.

Nog meer bijzondere klussen

Ter afsluiting van dit omvangrijke hoofdstuk wil ik graag nog enige bijzondere klussen onder uw aandacht brengen. Voor de schuiven van de spuisluizen in het Haringvliet werd door de R.D.M. een flinke hoeveelheid smeedwerk en draaiwerk verricht. Bovendien geschiedde de voormontage van de 54 meter lange en 520 ton wegende schuiven in de nieuwe ketelmakerij. In november '63 werd de eerste schuif op transport gesteld. Kloos & Zonen had tot taak om de schuiven te plaatsen.
In april en mei van het jaar '69 kregen we opdracht tot bouwen van het technische deel van de vuilverbrandingsinstallatie Botlek en tot bouwen van de stoomturbines voor de Amercentrale. Prachtige karweien voor de machinefabriek.

Het is algemeen bekend dat de akoestiek in de Rotterdamse Doelen fantastisch is, toch meende de toenmalige leiding van het muziektheater dat het nog net iets beter kon. De R.D.M. kreeg in '64 opdracht tot het vervaardigen van zes klankborden, welke schuin boven in de zaal werden gehangen. Door de bijzondere vormgeving was dit voor de timmerlieden een geweldige klus. Vandaag zult U tevergeefs naar die klankborden zoeken. Ze zijn na enige jaren weer verwijderd.

Van opslagtankschip "Pazargad" werd 7/12 deel bij R.D.M. gebouwd en 5/12 deel bij Wilton.

Via RSV naar een faillissement (1970-1983)

Als het wel eens tegen zat in m'n leven plachtte mijn moeder mij te troosten met de uitdrukking 'je krijgt van het zuur en het zoet en onze lieve Heer maakt het weer goed.' Ik moest hieraan denken bij het lezen van de titel van dit hoofdstuk. Het is bepaald een sombere titel die met name voor het eind van dit hoofdstuk weinig goeds voorspelt. Helaas, het is zo. En bovendien werd er niets goed gemaakt. Ik ga proberen U een zo'n helder mogelijk beeld te schetsen van de gebeurtenissen in deze periode. Daarvoor is het nodig dat ik – naast de geschiedenis van de R.D.M. – in algemene zin iets vertel over de positie van de scheepsbouw in Nederland.
Al sinds het midden van de jaren 1950-1960 had Japan zich ontwikkeld tot een toonaangevend land op het gebied van de scheepsbouw. In een rapport bracht de technische attaché van de Nederlandse ambassade ons daarvan op de hoogte. De loonkosten waren over de hele linie een stuk lager en bovendien hadden de Japanners minder productiekosten, met name door zeer ver doorgevoerde planmatige bouwmethoden. Vanaf medio 1960 legden de Nederlandse werven het in de concurrentiestrijd in toenemende mate af ten opzichte van Japan. Met name de markt voor vrachtschepen en olietankers viel voor een groot deel in Japanse handen.
Japan was op nog twee ander terreinen in het voordeel ten opzichte van Europa en in ieder geval ten opzichte van Nederland. De Japanse scheepswerven waren tevens eigenaar van de Japanse ertsmijnen waardoor staal veel goedkoper werd verkregen. Bovendien werd de scheepsbouwindustrie door de Japanse regering financieel gesteund. Directeur Van der Pols was zeer goed op de hoogte met de Japanse supremate. Proberen de concurrentie aan te gaan was gezien de grote financiële verschillen nagenoeg onmogelijk, zo vond hij. In het vorige hoofdstuk hebben we gezien hoe vroegtijdig werd gekozen voor andere segmenten van de scheepsbouwmarkt zoals de bouw van offshoreprojecten en passagiersschepen. In dit hoofdstuk komen we op dit succesverhaal nog een keer terug.

Strijd om een mammoetdok

Vast staat dat de positie van de R.D.M. door haar keuze voor bijzondere projecten en door de vorming van Rijn-Schelde internationaal gezien er best mocht zijn. Niettemin diende men bij voortduring de vinger aan de pols te houden. Zo ontstond er voor de reparatieafdeling een situatie dat de dokcapaciteit te gering was voor de allergrootste schepen. Bovendien kwamen schepen tot 300.000 ton en meer bij voorkeur niet zo ver de Nieuwe Waterweg op. De oplossing was de bouw van een gigantisch dok op de Maasvlakte. Om in stijl te blijven werd dit dok maar vast Eurodok genoemd. Rijn-Schelde zocht contact met de Nederlandse regering om voor dit bouwplan een investeringssubsidie te verkrijgen. De kansen daarop leken gunstig. Weliswaar lag er ook een aanvrage van Verolme Botlek maar Rijn-Schelde was aanzienlijk groter en bovendien veel beter met de reparatiemarkt vertrouwd. Er gebeurde echter iets anders. Op 26 juni 1968 fuseerde Verolme met de N.D.S.M. in Amsterdam. De kansen op subsidie kwamen daardoor aanzienlijk beter voor Verolme te liggen. Het antwoord van Rijn-Schelde volgde echter snel. Op 3 juli 1968 werd op maritiem gebied een vergaande samenwerking aangegaan met Wilton-Feijenoord. Belangrijkste agendapunt in deze samenwerking? Juist, de bouw van een reparatiedok op de Maasvlakte. Op 8 juli bleek alle moeite tevergeefs. De regering verstrekte een kredietgarantie van 75 miljoen aan de combinatie Verolme-N.D.S.M.

Eeuwfeest van Stork verstoord

Zoals gezegd werd de scheepsbouw in Japan door de regering aldaar financieel ondersteund. Dat was o.a. ook het geval in Duitsland en in Frankrijk. Het was dus niet vreemd dat de Nederlandse regering werd overstroomd met

steunaanvragen voor de scheepsbouw. Op zichzelf waren die vragen begrijpelijk, zeker na de kredietgarantie die aan Verolme was verleend. Voor zover de regering al tot kredietverlening bereid was, wenste zij die in ieder geval te koppelen aan een aantal belangrijke voorwaarden. De belangrijkste daarvan was *'vergaande samenwerking vooral in de grote scheepsbouw'*. Die uitspraak stond niet op zichzelf. In de scheepsbouwrapporten van Keizer en (later) Winsemius werd deze voorwaarde nadrukkelijk aangegeven. De werven werden met die voorwaarde geconfronteerd. 'Samenwerking? Ja natuurlijk, dat is belangrijk. Nu concurreren we elkaar dood.'
Men was het dus eens. In de praktijk waren er echter andere gebeurtenissen nodig om de heren op de juiste weg te helpen. Zo bracht op 15 juli 1968 V.M.F. Stork een bod van 57 miljoen uit op de combinatie Wilton-Feijenoord Bronswerk. Wilton was al sinds 1964 met Bronswerk uit Amersfoort gefuseerd. Het Wilton concern was daardoor qua omvang en soort activiteiten aardig met Rijn-Schelde te vergelijken. Het bod van Stork zou betekenen dat Rijn-Schelde er in een klap een gigantische concurrent in het Waterweggebied bij kreeg. Dat mocht niet gebeuren. Het antwoord kwam op 5 september 1968. Rijn-Schelde bracht een tegenbod uit op Wilton-Feijenoord van 77 miljoen gulden. Dit bod bleek samen te vallen met het eeuwfeest van Stork in Hengelo. Toeval? Ik weet het echt niet. Het betekende wel dat de directie in Hengelo tijdens het feestvieren als de hazen moest nadenken over een reactie op deze tegenslag.
Keizer en Winsemius kregen met hun samenwerkingsverhaal toch maar gelijk, want na vele – ook nachtelijke – vergaderingen werden Stork en Rijn-Schelde het op 10 september eens. Wilton Bronswerk werd opgesplitst in een zeebeen en een landbeen. Natuurlijk voelt U hem al aankomen. Wilton (het zeebeen) werd bij Rijn-Schelde gevoegd. Daarmee ontstond op scheepsbouwgebied een concern dat in Europa tot de grootste kon worden gerekend. Tot het concern behoorden negentien dokken voor schepen vanaf 1.500 ton tot 100.000 ton, vijf gegraven dokken van 24.000 tot 160.000 ton. Het concern had in het totaal 5.100 meter kadelengte met kraancapaciteit. Om het niet vervelend te maken beëindigen we dit capaciteitsoverzicht met het noemen van de twaalf hellingen voor de bouw van schepen van 40.000 tot 250.000 ton.
Werd al die capaciteit volledig benut? Absoluut niet! Wel was er een tekort aan arbeidskrachten. Kranten uit die tijd schreven dan ook dat aan sanering van productiemiddelen door die scheepsbouwgigant niet viel te ontkomen. De vakorganisaties begonnen bijna onmiddellijk besprekingen over het tot stand brengen van een sociale kaart.

Toch fusie met Verolme

In 1969 kwam Verolme in ernstige liquiditeitsproblemen. Hij had dringend honderden miljoenen guldens nodig om de tekorten te dekken die bij de bouw van de supertankers waren ontstaan. Daar kwam nog bij dat ook de N.D.S.M. in Amsterdam op een faillissement afstevende. Bij Rijn-Schelde bleef men op een afstand toekijken. Het zou te ver gaan om te zeggen dat men daar stond te juichen. Maar ja, men had het allemaal wel zien aankomen. Zelfs zonder Verolme was destijds al sprake van overcapaciteit. Je bent toch als ondernemer verplicht om de markt te verkennen.Dat waren zo de reacties uit het Rijn-Schelde kamp.
Men was dan ook beslist onaangenaam verrast toen de oud-Minister van Economische Zaken Van den Brink de regering voorstelde om Rijn-Schelde en Verolme samen te voegen. Die man was notabene commissaris van Rijn-Schelde. "Geen sprake van," zei Van der Pols. "Geen sprake van," zei ook Cornelis Verolme. "Bij die club hoor ik niet. Ik ga liever gewoon dood." Nou ja, voor fusie zijn twee partijen nodig. Dus dat ging niet door. De regering zat flink met de zaak in de maag. Tenslotte was er al zo'n 120 miljoen gulden in Verolme gestoken. De regering deed wat des regering is: zij benoemde een commissie. Voorzitter werd de topambtenaar dr. A. Winsemius. Van hem werd verwacht dat hij twee onwillige honden bij elkaar zou kunnen brengen.

Dit is het moment om wat duidelijkheid te scheppen over de situatie in de raad van

bestuur van Rijn-Schelde. Van der Pols was daar president. Vice-president werd de door Hupkes – directeur van de Schelde – naar voren geschoven J.W.A. Langenberg. Een grotere tegenstelling tussen mensen dan die tussen Van der Pols en Langenberg is niet denkbaar. Van der Pols een aristocratische man, maar ook een scherp denkend mens, heel sterk in het uitzetten van een visie op lange termijn. Daar tegenover de levensgenieter, de bon vivant Langenberg, een man met een helder verstand en zeer goed van de tongriem gesneden. Maar minder goed bekend met de scheepsbouwwereld.
Deze Langenberg werd de onderhandelaar namens Rijn-Schelde in de Verolme kwestie. Rijn-Schelde begreep zeer goed dat men tegenover de commissie Winsemius niet uitsluitend botweg 'nee' kon zeggen. Het zou wel eens kunnen gebeuren dat men later een beroep op de regering moest doen. Het werd dus een kwestie van voorwaarden stellen, misschien wel onmogelijk te vervullen voorwaarden. Cornelis Verolme moest weg en... het Verolme-concern moest gesaneerd worden.
Het kwam zover dat Verolme inderdaad naar huis werd gestuurd. De opvolger werd de heer B. Scheffer. Soms moet je geluk hebben en dat had deze Scheffer. Een half jaar na zijn aantreden trok de markt voor de bouw van supertankers zodanig aan dat Verolme plotseling het werk voor het uitzoeken had. Het van de overheid geleende geld – inmiddels ruim 148 miljoen – werd na een jaar terugbetaald, er bleef zelfs nog wat over. En zo was een situatie bereikt waarin Rijn-Schelde alleen maar 'ja' kon zeggen tegen het fusieverzoek.
Op 23 april 1971 werd het voorstel van het ministerie van Economische zaken door Rijn-Schelde goedgekeurd. Langenberg kwam met slaande trom thuis. Was Van der Pols nu ook om? Insiders weten te melden dat hij vooral voor de lange termijn problemen voorzag. Met Verolme erbij ontstond een concern met veel van hetzelfde. Verolme Botlek verrichtte voornamelijk cascobouw en daarin was Rijn-Schelde reeds ruim voorzien. En hoe was zo'n gigantisch mammoetconcern te managen? Niettemin, Van der Pols deed wat er van een president mocht worden verwacht. In de aandeelhoudersvergadering prees hij de fusie en verklaarde het een zeer verantwoorde zaak te vinden. Op 8 juli 1971 trad Van der Pols af als president van de raad van bestuur. Officieel wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Insiders weten mij echter te melden dat zijn vertrek op dat moment niet los mag worden gezien van de beslissingen rond Verolme.

De R.D.M. in de jaren '70-'80

In het voorgaande deel van dit hoofdstuk hebben we gezien langs welke wegen de R.D.M. onderdeel werd van R.S.V. Het wordt dus nu de hoogste tijd om terug te keren naar het zo vertrouwde R.D.M.-terrein. Helaas moet ik beginnen met een ramp. Wat was het geval? Op 20 januari 1970 was het binnenvaart/passagiersschip de "Mr. Jan Elshout" gearriveerd. Het kreeg ligplaats langs kraanbaan 12. Op het schip werd het burgerpersoneel van de bewapeningswerkplaats Den Helder en van de Holland Signaal Apparatenfabriek Hengelo gehuisvest. Deze waren bij de R.D.M. om werkzaamheden te verrichten aan de kruiser "De Zeven Pro-vinciën". In de nacht van 10 februari brak er brand uit aan boord van de "Mr. Jan Elshout". Bijna onmiddellijk werd er alarm geslagen. Het vuur greep echter zo snel om zich heen dat de brandweer voor een hopeloze taak stond. 43 mensen wisten van boord te komen. Acht mensen kwamen jammerlijk in de vlammenzee om.
Het was moeilijk om na zo'n drama weer in gewone doen te komen. Dagenlang beheerste dit ongeluk de gedachten van veel mensen op de werf. Maar zoals altijd, het leven ging verder, dus was er op 22 januari 1971 een bijeenkomst van jubilarissen. Directeur van Reenen voerde daar het woord. Behalve gelukwensen voor de jubilarissen sprak hij zijn bezorgdheid uit. De kosten vlogen de pan uit, was de kern van zijn betoog. Alleen met zeer efficiënt werken kon misschien nog wat verdiend worden. Nu is het niet mijn bedoeling om alle bijeenkomsten van jubilarissen bij U onder de aandacht te brengen. Wel is het belangrijk om te memoreren dat op bijna alle volgende bijeenkomsten een gelijksoortige hartekreet was te horen. De kosten bleven oplopen. Anders

gezegd, naar oordeel van de directie prijsde de Nederlandse scheepsbouw zich zeer snel de markt uit. De heer van Reenen nam op 6 juli 1972 na een dienstverband van bijna 43 jaar afscheid van het bedrijf.

De werktuigbouw

Al eerder heb ik de machinefabriek de mooiste afdeling van het bedrijf genoemd. Dat werd vooral duidelijk bij rondleidingen. Het was dan vaak moeilijk om de gasten de hal uit te krijgen. Bij zoveel euforie wil je wel eens vergeten dat al die prachtige machines duur in gebruik waren. De machinefabriek moest het dan ook hebben van een bepaalde klantenkring. Het leger, de marine, rijkswaterstaat, elektriciteitscentrales, vuilverbrandingen en dergelijke grote instituten. Zo werd eind '72 de vuilverbrandingsinstallatie voor de regio Arnhem geboekt. Een opdracht overigens die samen met Havenbedrijf Vlaardingen Oost werd verkregen. Al eerder werd door deze combinatie de installatie voor de Botlek geboekt.

December '72 gaf nog meer reden tot vreugde. Opgeleverd werd een complete elektriciteitscentrale voor eenheid 5 van de Harculocentrale. Een klus die er zijn mocht. Ons aandeel bestond o.a. uit de levering van een turbinegenerator en een condensatie- en voorwarminstallatie. Een complete voedingwaterpompturbine werd ook door de vaklieden van de machinefabriek vervaardigd. De elektriciteitscentrales waren trouwens bij de R.D.M. kind aan huis.

Bedrijfsgeneeskundige dienst

Op een gegeven moment in de jaren '70 zouden bij de R.D.M. 7.000 mensen werken. Zo'n personeelsbestand rechtvaardigde alleszins een goed geoutilleerde bedrijfsgeneeskundige dienst. En die was er dan ook. Overigens kan ik me herinneren hoe die afdeling was in jaren '50. Ook toen, naar de eisen van die tijd gerekend, een keurige afdeling. Enkele verbandmeesters werden zelfs beroemd en soms ook berucht. Zo was een van de verbandmeesters specialist in het behandelen van steenpuisten. Vlak na de oorlog hadden veel mensen daar last van. "Ga met die puist naar de slager." of "Die uitknijper helpt je daar zo vanaf." Dat waren veelgehoorde adviezen in de afdelingen.

Zoals gezegd, de afdeling groeide uit tot een volwaardige medische afdeling. Er werd nieuw personeel medisch gekeurd, maar ook werd de mate van gezond zijn bij personeel vanaf een bepaalde leeftijd nader onderzocht. Wellicht was bepaald werk voor mensen te zwaar en diende er naar een andere functie te worden uitgekeken. Alle moderne apparatuur stond voor het onderzoek ter beschikking.

De bedrijfsarts had ook zo zijn eigen methoden om vast te stellen of iemand na een periode van ziekte weer het werk kon hervatten. Op een dag strompelde een jongeman de afdeling binnen. "Ik kom voor controle," verklaarde hij bij de administratiebalie. Zijn dossier werd opgezocht en bij de arts gedeponeerd. Even later kon hij naar binnen.

"Zo jongen, nog veel pijn zeker?" vroeg de arts.

"Ja dokter, het wil nog niet erg," zei de jongen zielig.

"Ga zitten. Wil je koffie?"

De jongen keek verbaasd. Koffie was hier niet gebruikelijk.

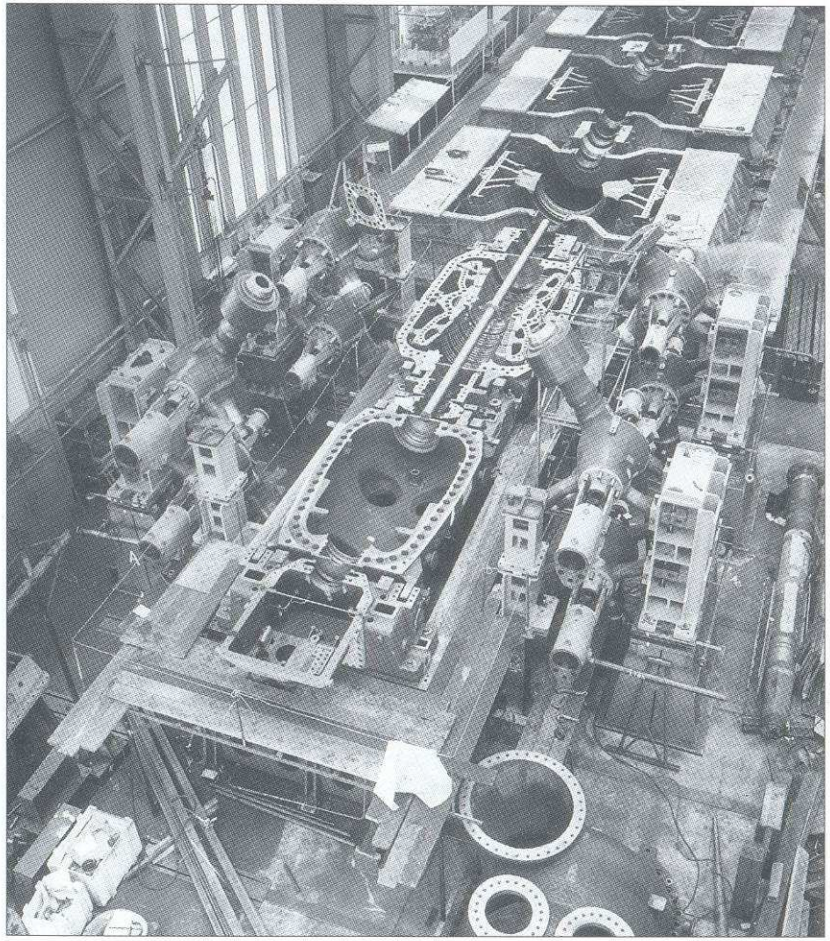
"Ik ben er zelf ook net aan toe," zei de dokter. "Hoe gaat het thuis? Kan je vrouw het redden nu jij ziek bent?" Even later was er een geanimeerd gesprek op gang over van alles en nog wat.

"Nou jongen, trek je jas maar even uit," zei de arts op een gegeven moment.

"Natuurlijk dokter," zei de jongen. Hij sprong op en trok zijn jas uit, daarbij helemaal vergetend dat hij last moest hebben van een hernia.

De arts keek hem aan: "Weet je wat," zei hij, "Je moest morgen maar beginnen."

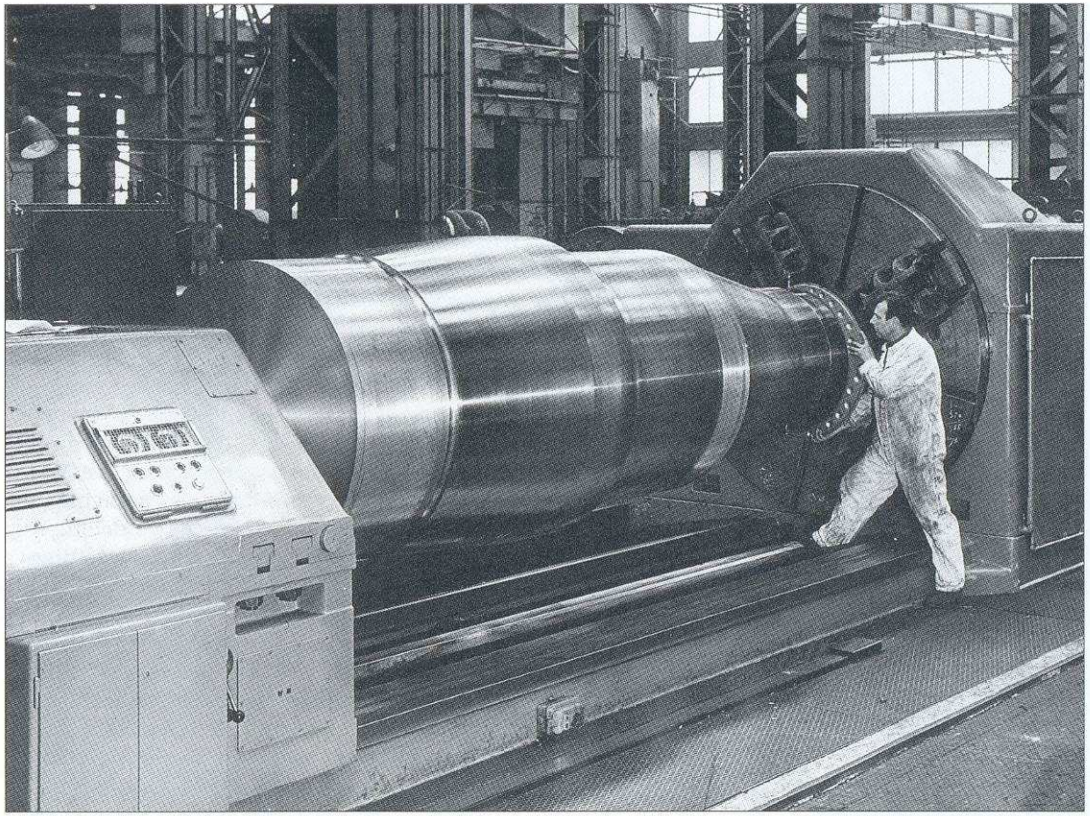
"Vind ik ook," zei de jongen. Tenslotte moet je weten wanneer je verloren hebt. Buiten mompelde hij: "Hij met z'n koffie, ik had het kunnen weten."



Behuizing turbine.
Baan 1 machinefabriek.

Al eerder meldde ik U de bouw van de Amercentrale, in maart '75 werd de centrale op de Maasvlakte in gebruik gesteld en eind '77 werd ook de bouw van de 620 megawatt centrale in Geertruidenberg opgeleverd.

Een order waarmee ruim 200.000 manuren waren gemoeid kwam van Holland Signaal Apparatenfabriek. Het ging om het revideren van tweehonderd 'rocket loaders'. Wat dat zijn? Kleine karretjes op rupsbanden die gebruikt werden bij de HAWK-raketten. De voertuigen moesten geheel uit elkaar worden gehaald en voorzien van nieuwe onderdelen. Een mooie order van zo'n ruim negen miljoen gulden. Botertje aan de boom dus in de machinefabriek? Helaas kan ik dat nu ook weer niet zeggen. De karweien waren wat onevenwichtig over de verschillende afdelingen verdeeld. Regelmatig was er sprake van onderbezetting vooral in de klein-machinale hoek. Wilton had hetzelfde probleem.
Directie en leiding van de afdeling hebben van alles geprobeerd het tij te keren. Begin '71 reeds werd er een werkgroep ingesteld die met een advies diende te komen over alle mogelijke samenwerkingsvormen voor de machinefabrieken Wilton-Fijenoord en R.D.M. In juni '71 werden op basis van het uitgebrachte rapport o.a. de commerciële activiteiten van Wilton-Fijenoord en R.D.M. tot één afdeling samengevoegd. Verder wilde men streven naar verdergaande specialisatie en het instellen van één



Scharnierpen voor de Van Brienenoordbrug.

resultatenrekening.
Of dat allemaal heeft geholpen? Het zal ongetwijfeld beter zijn gegaan. Echter gezamenlijk bleven beide afdelingen in de rode cijfers. Van '73 tot '76 liep het verlies op van 17 miljoen naar 25 miljoen. Het werd tijd voor hardere maatregelen. De raad van bestuur R.S.V besloot tot het samenvoegen van de Wilton-Fijenoord en R.D.M. machinefabrieken op het terrein van de R.D.M. Nadat het gebruikelijke uitvoerige overleg met OR, COR en vakbonden was afgerond, werd uitvoering gegeven aan deze samenvoeging. Het personeel dat daardoor zijn of haar baan verloor kon gebruik maken van de overeenkomst Sociale Begeleiding bij Herstructurering (OSBH). Een mond vol maar een regeling die er mocht zijn. Aan praktisch alles was gedacht. Salarisgaranties voor oudere werknemers, behoud van salaris over een sollicitatieperiode, etc. Kortom, een goede maar peperdure regeling. Bij volgende herstructureringen werd deze regeling dan ook aanzienlijk afgezwakt.

Het grootste schip

Een tewaterlating blijft een van de mooiste momenten voor een scheepsbouwbedrijf. Ik begin daar dan ook graag mee. Op 2 februari 1971 werd het passagiersschip de "Cunard Adventurer" tewatergelaten. Oorspronkelijk was dit een opdracht van de Amerikaanse Luchtvaartmaatschappij Overseas National Airways. Echter, het contract werd overgeno-

men door de Engelse rederij Cunard. Daardoor werd het zelfs mogelijk een zusterschip te boeken dat door de R.D.M. werd uitbesteed aan P. Smit Jr. Bedrijfsdirecteur Stapel maakte bij deze gelegenheid nog eens de keuze van de R.D.M. voor bijzondere schepen en objecten duidelijk. "De prijs," zo zei hij, "is niet hoog maar blijft constant waardoor er in slappere tijden niet veel verlies wordt geleden." En daarmee komen we opnieuw terecht in het al eerder gememoreerde beleid van de afdeling scheepsbouw die koos voor de krenten uit de markt zoals offshore en de genoemde passagiersschepen.
Er werden meer bijzondere schepen gebouwd. Bijvoorbeeld de drie containerschepen die door Sealand bij R.D.M. werden besteld. Schepen met een hoge opbouw en een ver doorgevoerde rechthoekige vorm welke voor het laden van containers zo belangrijk is. Aan Wilton-Fijenoord werd het bouwen van de voorschepen uitbesteed. R.D.M. bouwde de achterschepen. Beide helften werden in dok negen met elkaar verbonden. Het eerste schip werd in juli '72 aan Sealand opgeleverd. Het tweede schip – de "Sealand Exchange" – werd in mei '73 opgeleverd. De derde van de serie – de "Sealand Rescource" – werd in december '73 opgeleverd. Uniek bij deze schepen was hun hoge vaarsnelheid. Met 33 knopen waren het de snelste vrachtschepen van de wereld.

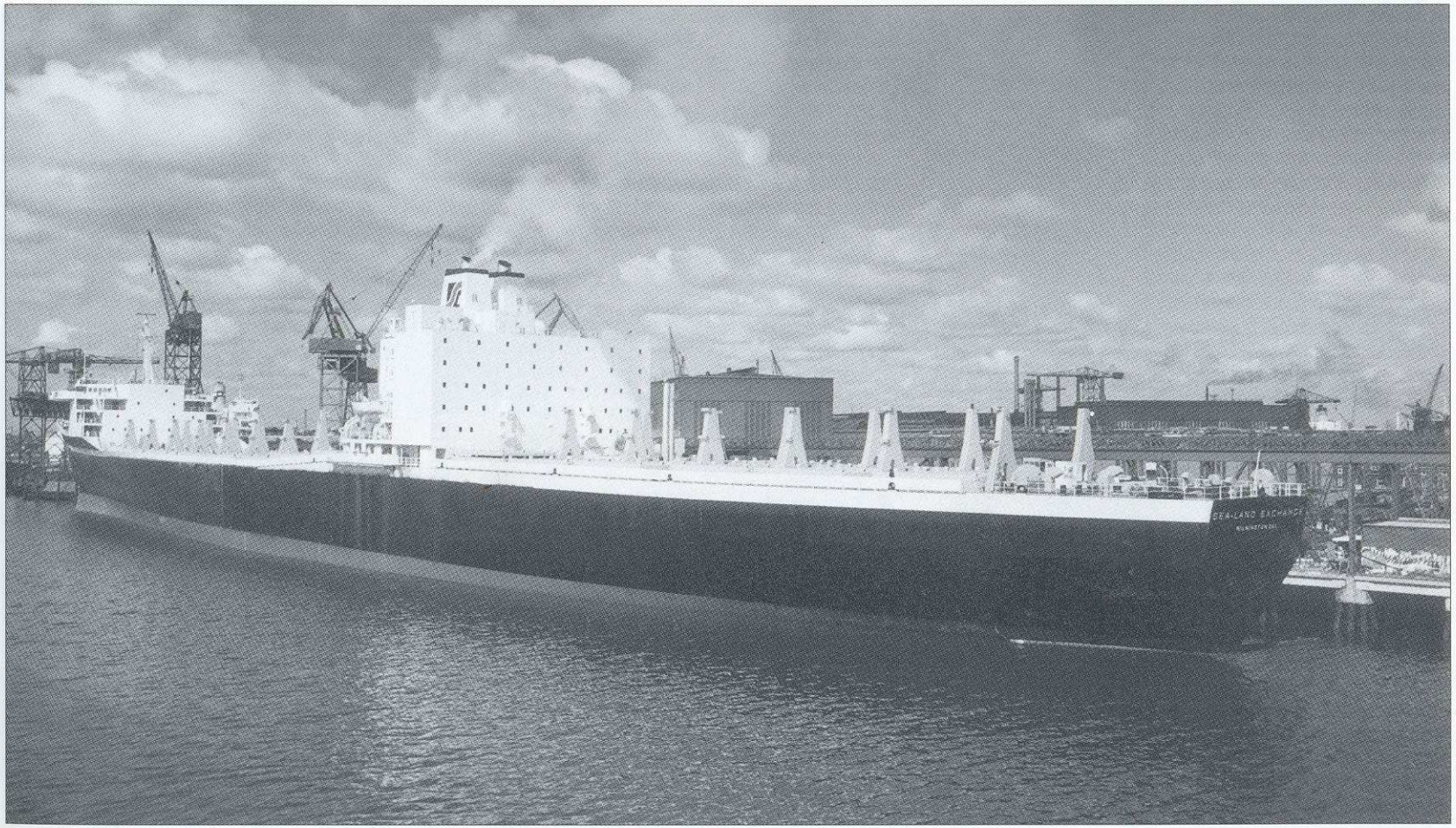
Het laatste echte schip dat bij de R.D.M is gebouwd was tegelijk het grootste. Voor de oliemaatschappij Petrofina liep op 22 maart 1975 de "Fina Italië" van stapel. Een schip met een tonnage van 116.500 ton. In zijn toespraak na de tewaterlating had de heer Bos (Ja, u bent hem eerder in dit boek tegengekomen als hoofd sociale zaken. Echter, op 1 juni 1973 was hij benoemd tot directeur.) vooral veel waardering voor de inzet van de werknemers.
"U heeft zich bij de samenwerking met onze opdrachtgevers van uw beste kant laten zien en het is in grote mate aan de manier waarop u zich positief tegenover de veranderingen in uw afdeling heeft opgesteld te danken dat een betere planning, werkvoorbereiding en organisatie hun vruchten beginnen af te werpen."
Aldus de heer Bos. Klaas, een van de werknemers, reageerde hier later op: "Van onze beste kant laten zien? Hebben we dan ook nog een andere kant?" Klaas kon altijd leuk uit de hoek komen.
Ik heb nu het grootste schip ten tonele gevoerd. In alle bescheidenheid past het mij om ook de kleinste voor U op te voeren. Op 8 november 1974 werd de sleepboot "Dockyard VI" aan de sleepbootafdeling van de reparatie overgedragen. Wat je zelf maakt is het eerste verdiend, moet men hebben gedacht. Het was een prachtschip met een lengte van 25,5 meter. De eerste gezagvoerder werd de uiterst ervaren sleepbootkapitein Jaap de Man.

Wilt U voor mijn spullen zorgen?
"Mijn spullen staan aan boord van een karweischip in de Waalhaven. Wilt U die ophalen? Zelf zal ik er dan niet meer zijn." Een kaart met deze raadselachtige tekst vond ik op een morgen op mijn bureau. Ondertekend en wel.
De hoofdbaas maar eens gevraagd. Die schudde zijn hoofd. "Grijze haren krijg ik van die man. Regelmatig schrijft ie z'n eigen rouwadvertentie. Dat vindt ie heerlijk, zwijmelen in rouwbeklag."
Ik geloofde de baas graag maar konden we het risico nemen?
"Vooruit maar weer," zuchtte hij, "ik moet er toch zo naar toe. Maar jij gaat mee!"
En daar gingen we met een motorboot de haven in. De man werd van boord gehaald. Hij was knap zenuwachtig. Op de reis terug hadden we een gesprek. Hij sprak over de slechte wereld. "Wie wil daar nu op leven, meneer."
Ik zuchtte. "Je hebt gelijk, man. Kom op, we springen overboord." Ik trok hem aan een arm naar de reling. Vol afgrijzen keek hij mij aan. "U bent gek," zei hij.
Och ja, dat moet je soms een beetje zijn. Van de man hebben we geen brieven meer ontvangen.

Bouw "Dokyard VI". Op de achtergrond de "Fina Italie" in aanbouw.

De "Fina Italie", 25 juli 1975.

"Cunard Adventurer", bouwnummer 329, 1971.



"Sealand Exchange", bouwnummer 331, 1973.

"Ostrea", bouwnummer 351, 1982.

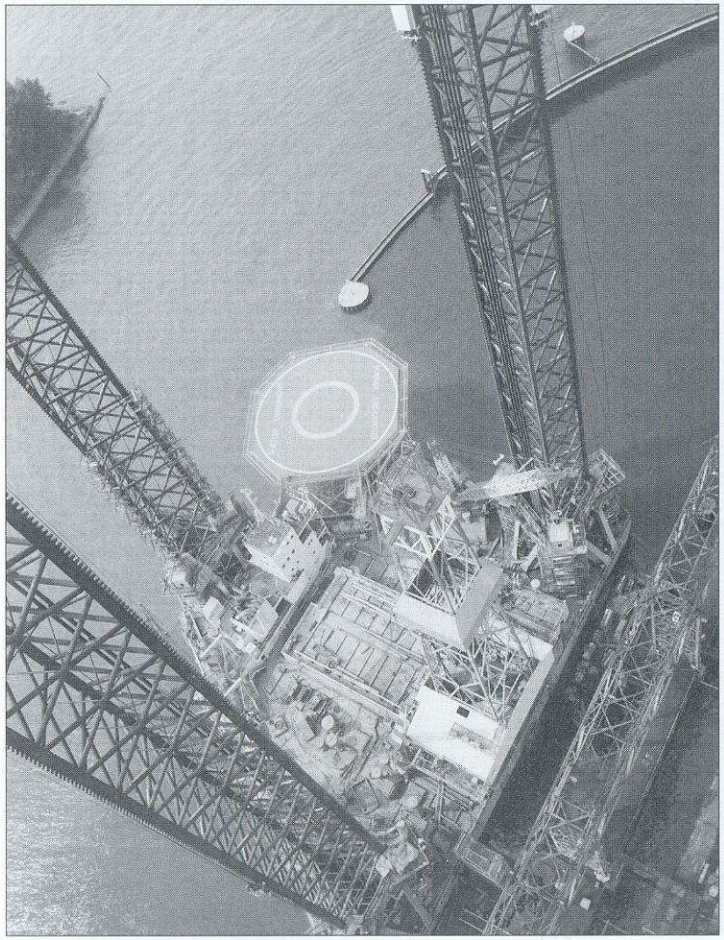
Offshore

"Mikken op bijzondere opdrachten," zei Stapel bij een vorige gelegenheid. Zeer bijzonder was de opdracht die de R.D.M. begin maart 1974 ontving. Voor Bos Company in Houston moest een zeer grote speciale pijpenlegger van een diep-drijvend type worden gemaakt. *'Een gigantisch project'* kopte het *'Nieuws van de R.D.M.'* Met een totale lengte van 130 meter, een breedte van ruim 77 meter was de term 'gigantisch' bepaald niet overdreven. Gezien de korte levertijd werden grote delen van het object aan P. Smit en Wilton-Fijenoord uitbesteed. RSV stond er dus klaar voor. Echter de opdrachtgever annuleerde het karwei. Geen groots project aller tijden. Jammer. Daarvoor in de plaats werd een opdracht van Brown en Root verkregen. Opnieuw een pijpenlegger, de "BAR 347". Ook dit was geen kleintje. Met een lengte van 200 meter en een breedte van 43 mocht deze "BAR" gerust tot de grootste worden gerekend. Het vaartuig werd op 14 februari 1976 tewatergelaten.
Later zijn nog vele bijzondere projecten door de afdeling offshore opgeleverd. Zo werd in april '79 begonnen aan de S.A.L.M. Dit staat voor Single Anchored Leg Mooring. Het moest een reusachtige boei van 83 meter lengte worden die via een betonnen fundatie aan de zeebodem werd verankerd. Door middel van pijpleidingen was de boei verbonden met de boorplaats. De gewonnen olie werd naar de boei gepompt en vandaar in een opslagtanker overgepompt. Olietankers konden veilig aanmeren en de olie overnemen. Door z'n bijzondere vorm was dit een ingewikkeld project waaraan ook lastechnisch de hoogste eisen werd gesteld.

Vanaf midden jaren zestig heeft de R.D.M. – als een echte pionier – alles aangepakt wat op offshore gebied voorhanden kwam. Een naam die hierbij niet mag ontbreken is die van de algemeen bedrijfsleider scheepsbouw de heer Beugelink, een man met een onorthodoxe aanpak waardoor hij niet bij iedereen geliefd was. Maar vooral ook een man die bij veel van onze klanten de gedachte wist op te roepen, dat er maar één bedrijf was voor bijzondere objecten: de R.D.M. Na een succesvolle diensttijd ging hij eind 1974 met pensioen.

In de jaren '70 werd de concurrentie ook in de offshore steeds sterker voelbaar. En het kwam zover dat alleen tegen afbraakprijzen werk was te boeken, zodat de RSV ook in deze sector niet onaanzienlijke verliezen ging lijden. In grote wijsheid kwam men toen op het idee om voor grote offshore projecten een afzonderlijke maatschappij op te richten. De grote opdrachten die bij RSV in bestelling waren, zouden worden overgedragen. Voorts zou dit bedrijf zelfstandig de markt op gaan. Daarmede was de Rotterdamse Offshore Scheepsbouwcombinatie (ROS) een feit. De R.D.M. zou zich voortaan met kleine offshore en sectiebouw bezig gaan houden en paste haar organisatie hierop aan.

Begin 1980 ging de zaak fout. Het ontbrak ROS aan financiële middelen en de opdrachten werden terug gegeven. Vrijwel van de een op de andere dag kreeg R.D.M. twee grote projecten in opdracht. Die aangepaste organisatie was daar feitelijk niet op toegerust.
Het eerste project was het hefschip "Ostrea". Dit schip werd voor maar één doel gebouwd, namelijk het met grote nauwkeurigheid op z'n plaats zetten van de pijlers van de Oosterscheldedam. De "Ostrea" kreeg een grote hefboog die over de pijler kon varen, waarna het gevaarte werd opgetild om op z'n plaats te worden gebracht. Bij deze manoeuvre was tussen de pijler en het hefschip een speling van 5 cm. Helmut Hirsch was namens de R.D.M. projectleider bij deze bijzondere opdracht.
De moeilijkheden zijn groot geweest maar met inschakeling van VDSM, de opdrachtgever, en natuurlijk alle vaklieden werd een hoogwaardig product afgeleverd.
Tenslotte werd door de afdeling offshore het booreiland "Maersk Endeavour" gebouwd.
Veel vaklieden zullen aan deze opdracht weinig goede herinneringen hebben. Wat bleek, de tanding waarmede het boorplatform langs de poten op en neer kon bewegen greep niet goed in elkaar Een euvel dat alleen met slijpen kon worden verholpen. Gezien de krappe levertijd diende er bij dag en nacht een gigantisch slijpkarwei te worden uitgevoerd.



"Maersk Endeavour", bouwnummer 350, 1982.

Goof begreep er niets van

Maandag 6 november 1972 was voor Goof van Kesteren een echte rampdag. Bij kraanbaan 12 maakte hij een val van vijf meter waardoor hij met drie gebroken ribben in het ziekenhuis belandde. Het zal je maar overkomen. Goof zou op 21 december gaan trouwen. De tijd daarvoor was hard nodig om de flat aan de van Hogendorplaan in Vlaardingen op te knappen.

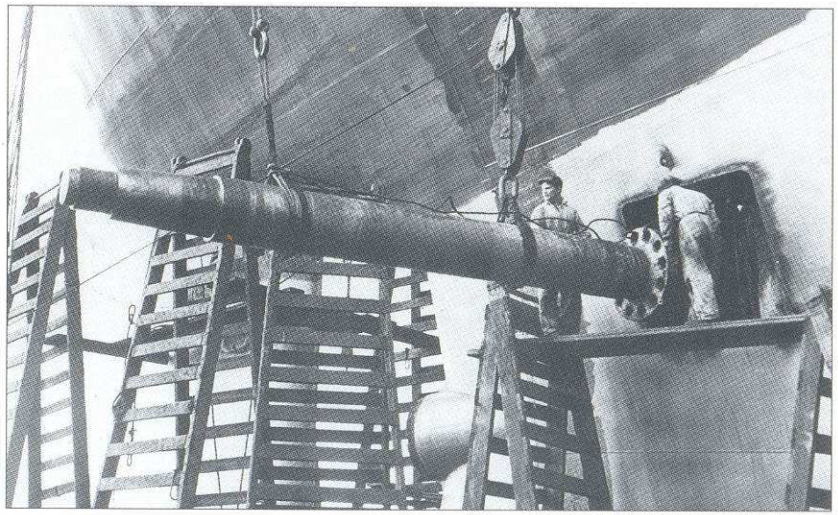
Na een week mocht Goof naar huis, maar wel met de uitdrukkelijke opdracht het kalm aan te doen. "En denk erom, Goof, niet met openbaar vervoer, voorzichtig zijn met die ribben." De dokter werkte dus ook al niet mee. Deed zijn verloofde Loes dat nou maar wel. Maar nee, ook die vond dat Goof zich aan de opdracht van de dokter moest houden. Goof lag zich te verbijten.

Op 18 november een zaterdag mocht Goof het voorzichtig aan proberen. Naar de Van Hogendorplaan. Daar wachtte hem de grootste verrassing van z'n leven. De flat was geschilderd, gewit en behangen. Z'n collega's inclusief de leiding van de afdeling elektriciteit hadden dat varkentje even gewassen. Nou ja, even... Met hulp van de familie in een soort van ploegendienst alle avonden aan de slag.

Die arme Goof begreep er niets van. "Die dokter wilde helemaal niet meewerken," bracht hij naar voren. Tja die dokter had het spel meegespeeld en had huisarrest bevolen, waardoor Goof z'n collega's niet voor de voeten kon lopen. Zelfs artsen kun je niet vertrouwen. Goof en Loes waren gelukkig met de collegialiteit van de jongens uit de werkplaats.

Met de tijd mee
IJzerwerker-mallenmaker was een mooi beroep in de scheepsbouw. De man kreeg een tekening, haalde de nodige maatgegevens van de spantenvloer en werkte die verder uit op maatlatten. Vaak ook maakte hij van allerlei ronde vormen een mal op ware grootte. De maten werden op stalen platen en profielen overgebracht. Daarna ging de machinale afdeling aan het werk. Zo was het en zo zou het blijven, dat kon immers niet anders.
Jawel, dat kon wel anders.
PROVO.
Jongens met lang haar uit de jaren '60?
Misschien waren er jongens met lang haar bij. Maar provo staat in dit geval voor productievoorbereiding. Wat de ijzerwerker niet voor mogelijk hield, werd werkelijkheid. De maatgegevens voor de machinale afdeling scheepsbouw werden op de computer uitgewerkt en op een tape overgebracht. In de scheepsbouwloods was sinds juni '75 een NUBE-brandmachine geïnstalleerd. NUBE staat voor numeriek bestuurd. De tape stuurde de branderspitten feilloos langs de denkbeeldige lijnen. De brander moest nog wel weten waarvoor het materiaal diende. Daarvoor kreeg hij een schets waarop de uit te branden vormen stonden aangegeven, de daarbij aangegeven beschrijving werd door de brander op het materiaal geschilderd. Deze methode betekende geen verlies aan vakmanschap. Integendeel, een aantal ijzerwerkers werden bevorderd tot productie-voorbereider.

Reparatie
De kurk waar het bedrijf op dreef. Zo is het decennia lang geweest. Nieuwe productiehallen konden worden betaald uit de winsten door de reparatiesector behaald. Ook in jaren '70 werd er door de reparatie aan de winst bijgedragen. Regelmatig werden er in het bedrijfsblad nieuwe successen van de reparatie vermeld. Een bodemschade in recordtijd gerepareerd, een ingewikkeld schroef- en askarwei. Nieuw waren reparaties aan booreilanden en andere offshoreprojecten. Op de "Nieuwe Waterweg" waren Griekse rederijen kind aan huis. Mooi allemaal, zult U zeggen, maar kom eens met feiten. Ik doe een greep uit een veelheid aan opdrachten.
Met zware bodemschade arriveerde op 9 maart 1970 de Noorse bulkcarrier "Gervalla". Behalve de bodemschade was ook de machinekamer vol water gelopen. Een paar honderd ton staal was er voor de reparatie nodig. Tien weken later was de klus geklaard.
Op de "Nieuwe Waterweg" kwam de zogenaamde trimeran "Gloria Siderum "in dok. Niets bijzonders? Wat denkt u hiervan. Neem twee coasters, in dit geval de "Hermes" en de


Schroefas trekken.

"Hada". Zet er een verbindingsstuk tussen, plaats er een zware spier (kraan) voor lasten tot driehonderd ton op en je hebt een uiterst stabiel transportschip en werkeiland.
Een van de grootste karweien in de geschiedenis van de "Nieuwe Waterweg" was de omvangrijke reparatie van de Noorse tanker "Gunvor Brvig", een schip met een bodem schade en schade aan dekken en schotten. In '72 werden twee booreilanden de "Transworld Rig 58" en de "Sedneth II" voor nieuwe taken geschikt gemaakt.
Vaak lopen schepen kopschade op. Zo niet het Cyprische vrachtschip "Kappa Champion". In 1976 kwam het in dok 7 met schade aan de achtersteven. Natuurlijk moesten ook schroef, as en roer onder handen worden genomen.

In de kantine

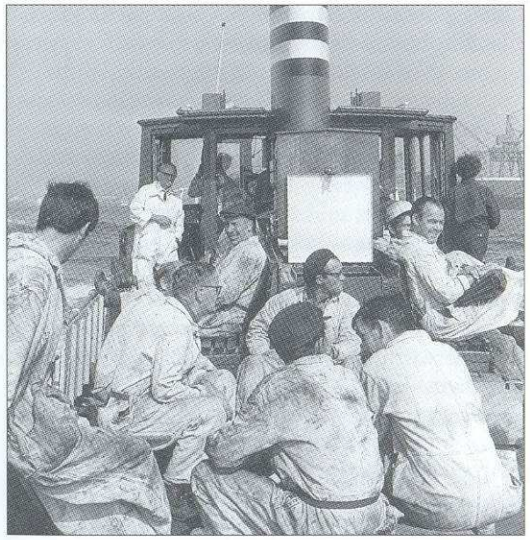
Steeds vaker kwam bij het verkrijgen van deze en andere karweien het zinnetje *'in felle concurrentie werd de opdracht verkregen'* voor. In de praktijk betekende het dat er nagenoeg geen winst op die opdrachten werd behaald. De jaren '76 tot en met '78 werden met verlies afgesloten. Vele uren brachten de mensen in de kantine door. Vroeger heette dat *'de mensen zitten op zolder'* – waarmee de kleedzolders werden bedoeld. Maatregelen bleven dan ook niet uit.
Er werd besloten de "Nieuwe Waterweg" te sluiten. De personeelsbestanden van de "Nieuwe Waterweg" en de afdeling reparatie van de R.D.M. werden na afslanking in elkaar geschoven.

Bijna driekwart van het jaar 1978 werd met vakbonden en OR over de afslanking gesproken. Vakbonden stonden erop dat alles zo goed mogelijk werd geregeld. Er werden lijsten gemaakt van de mensen die afvielen en van de mensen die mochten blijven. Die lijsten werden opgesteld volgens anciënniteit, hetgeen zoveel wilde zeggen als voorrang aan leeftijd en dienstjaren.
Ik herinner mij dat bovenaan de lijst van de blijvers iemand stond die niet aan de criteria voldeed. Natuurlijk kreeg ik daar vragen over. Ik wees erop dat deze man net een afslanking van de gieterij had meegemaakt. Men vond dat meer dan voldoende gemotiveerd. Er werd afgesproken dat er geen informatie naar de mensen zou worden gegeven voordat alles keurig was geregeld. "Geen rotzooi achteraf", luidde het.
Het was gebruikelijk dat ik op donderdagmorgen de "Nieuwe Waterweg" bezocht. En ja hoor, bij de loopplank (ik kwam met een sleepboot) stond de OR-delegatie mij op te wachten.
"Maak je borst maar nat. De mensen verdommen het langer. Eerst informatie," kreeg ik te horen.
Daar zat ik, goed op de hoogte met de afspraken. Wat moest ik doen? In mijn hart moest ik de mensen gelijk geven. Wat viel er nog te regelen?
"Kom op," zei ik tegen de OR, "ze krijgen de informatie."
De mensen van de OR keken verwonderd. Ook zij kenden afspraken, maar ze gaven me gelijk. Ik ging achter een katheder staan en gaf een zo'n groot mogelijke openheid van zaken. Over de afvloeiing van de ouderen, over de overplaatsing naar de R.D.M., over de honderd arbeidsplaatsen die beschikbaar waren bij Wilton-Fijenoord, over de hulp voor mensen bij sollicitatie en natuurlijk ook over de onmogelijkheid om de "Nieuwe Waterweg" open te houden. Achteraf heeft niemand mij die 'voorbarige' informatieverstrekking kwalijk genomen. Ingaande 1 januari 1979 was de "Nieuwe Waterweg" gesloten

Sleepdienst

Het logo uit die tijd bestond uit een blauw-wit-blauwe vlag met daar doorheen de fiere pijp van een sleepboot. Best logisch eigenlijk, de sleepboten waren het visitekaartje van de R.D.M. Het eerste dat de kapitein van een schip te zien kreeg was de sleepboot die assistentie kwam verlenen bij het dokken of afmeren. Deze eerste dienstverlening gaf alvast de indruk dat de reparatie even efficiënt zou verlopen.
Als er niets op de sleepboot te doen viel, kon de bemanning geweldig de lijn trekken. Maar elke vaarbeurt beschouwde men als een persoonlijke eer en binnen de kortste keren was men de rivier op. En dat op elk moment van de dag of de nacht. Allerlei transportdiensten over water werden door de sleepdienst verricht.

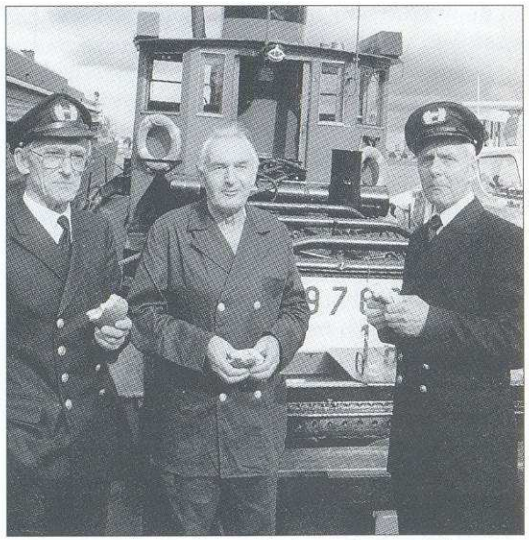
Mensen en gereedschappen naar een boot 'op stroom' brengen bijvoorbeeld. Er waren ook enkele motorboten. Die voeren vaak naar de "Nieuwe Waterweg" of naar het Schiemondse hoofd in Delfshaven. Kortom de sleepdienst was een essentieel onderdeel van de reparatie-activiteiten.
Kostte geld? Natuurlijk kostte het geld. Het was zelfs duur. Wie stond daar bij stil, je had ze nodig. Tja, zo was het. Dat zou echter veranderen. De R.D.M. was niet de enige met sleepboten. Ook Wilton-Fijenoord had een mooie vloot.



Vervoer te water.

De mens wikt
Een sleepbootkapitein is de baas op zijn schip, ook als hij gasten heeft die in het bedrijf meer te vertellen hebben. Manus had zo'n ploeg aan boord, juist op een moment dat het druk was op de rivier. Manus, staande aan het stuur, hoorde achter zich opmerkingen als "Daar kan ie nooit voor langs, die gaat te hard. Hij moet nu inhouden, maar hij doet het niet. Zou die toch voor langs willen?" Manus werd het zat en hij maakte de legendarisch geworden opmerking: "Heren de mens wikt, maar Manus beschikt." Het werd stil achter hem. Manus gaf vaker rake opmerkingen. Bij het inbrengen van een schip in dok, kreeg de sleepboot achter opdracht van de dokchef achteruit te stomen, de sleepboot voor (Manus) diende vooruit te stomen. Manus via de mobilofoon: "Chef, moet die schuit langer worden?"

Wat is er dan logischer om de beide vloten samen te brengen. Daar moest natuurlijk het nodige aan geregeld worden.
Uiteindelijk werd de sleepdienst na 1980 vanaf Wilton-Fijenoord gerund. De "Dockyard IX" werd niet in deze gezamenlijke vloot opgenomen. Op 24 augustus 1978 werd deze nog met kolen gestookte boot overgedragen aan het Maritiem Museum in Rotterdam. Arie van der Steen, de vaste kapitein op de "IX", zal de overdracht best met gemengde gevoelens hebben beleefd.



V.l.n.r. kapt. Aalbers, machinist en kapt. Meyboom.

Gieterij
Werken in de gieterij werd vaak beoordeeld op z'n arbeidsomstandigheden. Die waren inderdaad niet best. Stof, rook en een rommelige werkomgeving. Het vakmanschap was er echter bepaald niet minder om. Kijk bijvoorbeeld naar het werk van een vormer. Die maakte van een door de modelmaker geleverde mal uiterst nauwkeurig een vorm in speciaal geprepareerd vormerszand. Vaak was die vorm erg ingewikkeld met uitsteeksels en dergelijke. Na het gieten was het uiteindelijke resultaat vaak afhankelijk van het werk van de vormer. Tja, de gieterij. Het gebeurde vaak dat een reparatieorder in de wacht werd gesleept omdat er ook gietwerk kon worden verricht.
Vele jaren lang was de gieterij een essentieel onderdeel van het bedrijf. Maar ook in deze bedrijfstak werd specialisatie het toverwoord. Gegoten onderdelen van schepen werden meer en meer uit voorraad leverbaar. Met andere woorden: de gieterij kreeg minder te doen voor de reparatie.
Men ging in toenemende mate op zoek naar werk voor derden. De markt was echter klein, waardoor er toch regelmatig wachturen werden gemaakt. Nu was er in Rotterdam de gieterij Rademakers, een kleine maar moderne gieterij met een goede naam in de wereld van gietwerk. De twee gieterijen samenvoegen waarbij het personeel en de installaties van Rademakers door de R.D.M werden overgenomen, bleek dé oplossing. Op 1 januari 1971 was het zover, in de maanden erna werd het karwei technisch geklaard.
Rademakers was ook een electro-oven en een automatische zandbereider rijk. Na de samenvoeging heeft deze apparatuur nog vele jaren zijn nut bewezen. Het is daarna beter gegaan met de gieterij, al bleef het een moeilijke markt.

Het was zogezegd hollen of stilstaan. Enige jaren na de vorming van RSV, in november 1974, werd besloten dat de gieterij zou worden teruggebracht tot een omvang van 35 medewerkers. De overige gieterijen (in Amsterdam en Vlissingen) zouden worden gesloten. Tegelijkertijd zou er een nieuwe gieterij in Middelburg worden gebouwd. Personeel van de R.D.M. kon daar met gebruikmaking van allerlei faciliteiten een nieuwe start maken. Zes mensen deden dat. De kleine overblijvende gieterij zou het gietwerk van RSV in het Waterweggebied in opdracht krijgen. Dit werk kwam er slechts mondjesmaat. Veelal was voor de afzonderlijke RSV bedrijven het hemd nader dan de rok. Indien het gietwerk elders goedkoper was te verkrijgen dan kwam de R.D.M. niet aan bod. Dat dit gietwerk door de wachturen bij R.D.M. toch nog duur werd, was kennelijk van minder belang. Je kunt het ook anders zeggen: feitelijk was er geen sprake van een RSV belang.

Rotterdam Nucleair
In een vorig hoofdstuk heb ik U rondgeleid door de nieuwe afdeling apparatenbouw. Een afdeling die was opgezet om deelname in de ontwikkeling van kernenergie mogelijk te maken. Het is vooral directeur van Veen geweest die de route voor de R.D.M. op deze markt heeft aangegeven. Hij heeft daarbij vooral gekeken naar de ontwikkeling van Amerikaanse energiebedrijven. De Amerikanen bleken erg geïnteresseerd te zijn in de aanpak bij R.D.M. In 1971 leidde dit tot de oplevering van een tweede reactorvat. In dit geval voor de Surrey centrale in de staat Virginia.
Overigens is het bouwen van zo'n vat een technisch hoogstandje van de eerste orde. Het vat is opgebouwd uit staal van 250 mm dik. Uit het verhaal over de smederij weet u wat ingots zijn: enorme blokken metaal. Voor de kernenergie werd zo'n blok – in dit geval van een bijzondere kwaliteit – tot een soort platte ronde koek gesmeed. In het midden kwam een gat, waardoor een zware as kon worden gevoerd. Met behulp van de as werd de 'koek' uitgesmeed tot een ring van een paar meter hoog en een diameter van vier meter. Vervolgens werd de ring op de carrousselbank op z'n juiste maat gebracht. In dit geval 236 mm wanddikte. Zo werd het vat ring na ring opgebouwd.
Het zou te ver voeren om hier het complete bouwproces te beschrijven. Wel dien ik te memoreren dat tijdens de volledige bouw alle bewerkingen aan zeer strenge keuringseisen

werden onderworpen. Laswerkzaamheden dienden als gevolg van de eigenschappen van de bijzondere staalsoort bij een temperatuur van meer dan honderd graden Celsius te worden uitgevoerd. Natuurlijk kon een lasser dat slechts een bepaalde tijd volhouden, het werd dus noodzakelijk om de klok rond in ploegen te werken. Tijdens het lasproces moest de temperatuur gehandhaafd blijven. Het was niet mogelijk om tussendoor te stoppen, het vat af laten koelen om het op een ander moment weer op temperatuur te brengen.
Deze gedeeltelijke omschrijving van het werk zegt iets over de vraagstukken waarvoor de leiding kwam te staan bij de opbouw van het complete productieproces. Het was bepaald niet eenvoudig, maar het is gelukt. Bovendien, de opdrachten kwamen ook. In hetzelfde jaar (1971) werd een vat opgeleverd voor Argentinië. De onderdelen voor dit vat waren reeds in Duitsland gemaakt. Het samenstellen gebeurde bij de R.D.M. In 1972 werd de maximale productie van zes vaten gehaald hetgeen gerust een topprestatie mag worden genoemd.

De afdeling kernenergie diende zich te beraden op haar toekomst. Men voorzag dat een goede werkbezetting sterk afhing van levering aan Amerika. Amerikanen zijn echter – zeker als het om energievoorziening gaat – sterk protectionistisch ingesteld. "Energie maken en leveren we zelf," zeiden ze daar. De oplossing lag voor de hand: fusie met een of meerdere Amerikaanse bedrijven.
Ingaande 1 januari 1974 werd Rotterdam Nucleair verzelfstandigd en op 15 januari 1974 deelde de directie mede dat overeenstemming was bereikt met General Electric (GE) en Chicago Bridge & Iron Company (CBI). De twee bedrijven zouden ieder voor 24,5% deelnemen, de R.D.M. kreeg een meerderheidsbelang van 51%. Tegelijk met deze overeenkomst plaatste GE opdrachten voor vijf reactorvaten. De naam Rotterdam Nucleair werd later veranderd in RSV Zware Apparatenbouw.
Was de toekomst van Rotterdam Nucleair nu verzekerd? Het antwoord op die vraag zou volmondig ja moeten luiden. Maar helaas, Rotterdam Nucleair zou toch nog in de problemen geraken. Een jaar later op, 14 februari 1975, lieten de Amerikanen weten dat ze toch maar liever van de gemaakte overeenkomst afzagen. Ze hadden de ontwikkelingen op de markt nog eens bekeken en die gaf bepaald geen aanleiding tot een hoera-stemming. Het was beter om tot een andere vorm van samenwerking te komen. GE wilde nog wel opdrachten garanderen, maar dat hing nauw samen met de bouw van drie kerncentrales in Nederland. En zo belandde het Rotterdam Nucleair belang midden in een politieke vijver.
Vandaag weet een ieder dat Nederland kernenergie nagenoeg heeft afgezworen. Destijds bleef het beluit daarover akelig lang weg. De ramp in Tjernobill maakte voorts elk nog te nemen besluit tot een formaliteit. Ver voor de ramp in Rusland was er echter nóg een mogelijkheid om Rotterdam Nucleair uit de sores te helpen. In 1976 was de bouw van kerncentrales in Afrika aan de orde. Rotterdam Nucleair was daarvoor in de markt via GE. Zou het toch nog mogelijk zijn? De kansen lagen goed. Zelfs de regering werkte mee, omdat Zuid-Afrika had ingestemd met de voorwaarde dat de kernenergie niet zou worden toegepast voor oorlogsdoeleinden.
De Nederlandse regering had een kredietverzekering toegezegd. Dat was weer een voorwaarde van Zuid-Afrika. Op 18 mei 1976 deelde de heer Stikker, president-directeur van RSV, de centrale OR (COR) mee dat grote onzekerheid was ontstaan over het verkrijgen van de kredietverzekering. Wat was er aan de hand? De Tweede Kamer kon gelet op de apartheidspolitiek in Zuid-Afrika niet instemmen met de gevraagde kredietverzekering. De order ging naar Frankrijk waar men kennelijk veel minder moeite had met de politiek in Zuid-Afrika.
Begin 1980 werd de zelfstandige positie van RSVA (geen Rotterdam Nucleair meer) opgeheven. RSVA werd weer een onderdeel van R.D.M. Men zegde toe het uiterste te doen om orders te verkrijgen uit de petrochemische hoek. Tja, de belofte was goed bedoeld maar de concurrentie was in die hoek bijna moordend.

Het sociale beleid
Hoofddoel in de beginjaren '70 was harmonisatie en integratie van arbeidsvoorwaarden. Dat

klinkt duur en dat is het ook. Er waren tussen beambten en handarbeiders nogal wat verschillen welke niet functioneel waren te verklaren. Tariefloon en werkclassificatie bijvoorbeeld kwamen alleen bij de handarbeiders voor. Beambten werden ingedeeld krachtens een functielijst die was opgenomen in de CAO voor beambten. Waarmee tegelijkertijd het grootste verschil wordt genoemd, namelijk, voor beide groepen gold een afzonderlijke CAO.
De heer Bos, toen nog hoofd sociale zaken, stond voor de klus om al die arbeidsvoorwaarden in elkaar te schuiven en wel zodanig dat het eindresultaat door zoveel mogelijk mensen als juist en billijk werd ervaren. Begonnen werd met het invoeren van functieclassificatie (FC), een systeem dat enigszins te vergelijken was met WK (werkclassificatie) maar voor beambten en handarbeiders gelijkelijk toepasbaar was.
FC paste geen weging toe voor de zwaarte van het werk zoals dat wel het geval was bij WK. De zwaarte van het werk werd volgens een systeem Bezwarende Omstandigheden (BO) gewogen en vervolgens uitgedrukt in een aparte toelage op het salaris. Krachtens het FC systeem werden de medewerkers in een van de elf salarisgroepen ingedeeld. Indelingen in de laagste salarisgroep kwamen niet voor. In salarisgroep 2 kon je aanvankelijk nog wel een opruimer vinden. In salarisgroep 11 werd bijvoorbeeld een groepsleider tekenkamer ingedeeld. Alle functies in het bedrijf werden geheel naar het niveau van het werk ingedeeld. Een bijkomend voordeel was dat handarbeidersfuncties qua niveau waren te vergelijken met beambtenfuncties. Het indelen van honderden beambtenfuncties werd het werk van een FC commissie die onder leiding stond van classificatiedeskundige Fennema. Dat dit indelingsproces slaagde, is vooral te danken aan zijn gelijkmoedigheid en begrip voor overleg. Medewerkers kregen dus een salaris krachtens een van de elf loonschalen. Indien de hoogste trap in de schaal was bereikt, dan was een stijging van het loon niet meer mogelijk tenzij men promotie naar een hogere schaal maakte. Na een paar jaar dus zouden mensen in dezelfde loonschaal allemaal hetzelfde salaris hebben.
"Dat is leuk," zeiden bazen en chefs, "maar toch is niet iedereen gelijk. Er zijn verschillen. De een werkt harder, de ander is bereid tot veel overwerk en zo zijn er meer voorbeelden."
"Tijd voor een beoordelingssysteem," zei Bos. Zo'n systeem kwam er. De mensen werden beoordeeld op drie aspecten: kwaliteit, kwantiteit en samenwerking. Achter elk aspect kon men een kruisje krijgen in het vakje matig, goed of zeer goed. Bazen en chefs werden getraind op de juiste toepassing ervan.
"Kijk," zeiden wij trainers, "op een grote groep mensen geldt een ervaringsgegeven. Tien procent komt uit in 'matig', ongeveer tachtig procent in 'goed' en weer ongeveer tien procent in 'zeer goed'. Wees dus – heren bazen en chefs – kritisch."
Het systeem werd ingevoerd. En men heeft echt geprobeerd er wat van te maken. Maar ja, zo gauw mensen een extraatje aan hun neus voorbij zien gaan, dienen er verklaringen te komen. Dat leidde nogal tot spanningen. "Is hij beter dan ik? Waarom dan?" Veel bazen wrongen zich dan in duizend bochten om krachtens het systeem uit te leggen welke verschillen er waren.

Werkoverleg

Al in '68 werd bij de R.D.M. een begin gemaakt met het systematisch organiseren van werkoverleg. "Want," zo zei de directie, "integratie zal ook moeten inhouden dat personeelsleden zichzelf niet zien als buitenstaanders bij de gang van zaken in hun afdeling, maar dat zij zich daar zo nauw mogelijk bij betrokken weten en daardoor medewerkers zijn in de volle betekenis."
Ja, die beste heer Bos wist het wel. Bovendien was hij uiterst serieus. Om dit soort zaken goed voor te bereiden nam hij bedrijfssociologen in dienst die het bedrijfskader moesten voorbereiden op een andere wijze van leiding geven. Want met werkoverleg werd niet bedoeld 'eens vriendelijk luisteren naar je werknemers en vervolgens alles bij het oude laten.' Nee, verwacht werd dat een baas zich ook in de dagelijkse praktijk realiseerde dat een werknemer een mening kon hebben en dat het de moeite waard was om daar naar te luisteren.
Ik moet zeggen, men getroostte zich heel wat inspanning om deze gedragsverandering er bij

90% zeer goed

Baas B. van de branders had zijn beoordelingsformulieren ingeleverd. Ze waren goedgekeurd door de chef van de reparatie. Negentig procent van de mensen kregen een zeer goede beoordeling. "Tja," zeiden wij, "dat is nou ook weer niet de bedoeling baas B. Dat is wel een erg overdreven beoordeling."
Baas B. bleef er rustig onder. "Er zijn geen betere branders dan mijn groep. Kun je overal navragen."
"Natuurlijk," zeiden wij, "maar er zijn toch ook verschillen?"
"Zijn er niet," zei baas B. "En zonder branders kun je de reparatie wel sluiten."
Er was geen wikken aan en in laatste instantie heeft een baas altijd gelijk. Want wat moet je als de mensen in beroep gaan? De baas in het ongelijk stellen? Baas B. kreeg zijn negentig procent zeer goeden. Och, misschien had hij nog wel gelijk ook. Tenslotte moet je als baas voor je mensen staan.

het kader in te pompen. De socioloog Harry Klootwijk was wekelijks in de weer om in meerdaagse trainingen de bazen te overtuigen. En hij deed het goed. Na afloop zeiden de bazen: "Ja, zo moet het, we begrijpen het."
En dan komt de prangende vraag. Wat kwam er in de praktijk van terecht?
Een aantal bazen heeft zeer goed begrepen wat er van hen werd verwacht. Zij hielden groepsgesprekken en met de uitkomst daarvan gingen ze aan het werk. Zo werden allerlei belemmeringen in het werk weggenomen. Onderwerpen waren o.a. aanvoer van materiaal, magazijngoederen, veiligheid, stellingmateriaal, veiligheid én... bedrijfsregelingen. Dat laatste was natuurlijk een probleem, want regelingen gelden nu eenmaal voor meer mensen.
Het ging niet overal goed. En eigenlijk konden de bazen die het minder goed deden, daar weinig aan doen. Ze waren ooit tot baas benoemd om de mensen opdrachten te geven en om er vervolgens op te letten dat deze opdrachten binnen de gestelde tijd werden uitgevoerd. Ze waren vakman genoeg (de echte reden voor hun benoeming) maar een andere stijl van leiding geven lag niet in hun aard.
En zo hing het welslagen van het werkoverleg af van de insteek van de leiding. Samenvattend kan worden gezegd dat een zeer verzorgde poging is gedaan om mensen zo goed mogelijk bij hun werk te betrekken. Voor een groot deel is die ook geslaagd.

Vertegenwoordigend overleg

In het hoofdstuk gouden jaren had ik u al verteld over het ontstaan van de ondernemingsraad. De OR is daarna in toenemende mate zijn partij gaan meeblazen. Het kwam zover dat in allerlei belangrijke zaken de instemming dan wel het advies van de OR werd gevraagd.
Voorts waren er een aantal commissies werkzaam voor steeds terugkerende onderwerpen zoals overwerk, vreemde werknemers (ingeleenden), regelingenboek en later de integratiecommissie.
Lange tijd was de directeur voorzitter van de OR. Maar ook dat veranderde. De OR werd als gevolg van een wetswijziging een zelfstandig functionerend orgaan, die uit haar midden een voorzitter koos. De directie werd uitgenodigd om met de OR over bepaalde onderwerpen van gedachten wisselen. De OR had tot taak om zich met de belangen van de mensen in de onderneming bezig te houden. Al vroeg kwam men erachter dat men feitelijk een klankbord met de mensen werkzaam in de afdelingen miste. Daar werd in voorzien. Eerst werd in 1958 de oude kern omgezet in AC's (afdelingscommissies). Op 6 juni 1975 werden AC's geïnstalleerd op basis van een compleet vernieuwd reglement. Voortaan waren in de AC's alle lagen van de bedrijfsafdeling vertegenwoordigd. Een AC had in de afdeling dezelfde rol als de OR voor de hele onderneming. Eén groot verschil, de AC had uitsluitend adviesbevoegdheid.

Opleidingen
Zelf volgde ik in vanaf 1947 tot 1949 op de R.D.M. een Bemetel opleiding. Dit was een praktische en theoretische scholing, in mijn geval in het vak ijzerwerker. Eenmaal in de week theorie onder leiding van een leermeester, verder werd je geacht het vak in de praktijk te leren. En natuurlijk 's avonds naar de avondschool. Voor andere vakgroepen, zoals draaiers en bankwerkers, was al een volledige leerschool ingericht. Daar verbleef men gedurende de volledige opleiding.
De vakopleiding van de R.D.M. is overigens gestart bij de "Nieuwe Waterweg". In 1927 werd daar voor scheepmakers en ijzerwerkers een opleiding verzorgd. Dat werd zeer grondig aangepakt, de opleiding duurde maar liefst zes jaar. Leerlingen waren verplicht de nijverheid avondschool te volgen.
Het volgen van een opleiding was bij de R.D.M. een must. De mogelijkheden waren dienovereenkomstig legio. De zoëven genoemde vakopleiding werd steeds verbeterd en uitgebreid. Jongeren kregen een bijna persoonlijke begeleiding. Ouders werden op de hoogte gehouden van de vorderingen van hun zoons. Bij examens lag het percentage geslaagden meer dan eens boven de 90%. Eenmaal per jaar trokken de jongeren een week naar een vormingscentrum. Er werden bijeenkomsten belegd voor oud-leerlingen in militaire dienst.
Er waren ook nadelige ontwikkelingen. Nieuwe bepalingen in het onderwijs verplichtten in de jaren '70 de leerlingen om het theoretische onderwijs te volgen bij het KMBO (Kort Middelbaar Beroeps Onderwijs). Praktijk en theorie op de bedrijfsscholen werden dus gesplitst. Een verbetering was dat niet. Meer dan de helft van de leerlingen slaagde niet voor het theoretische gedeelte en ontvingen derhalve voor het praktische gedeelte slechts een getuigschrift.
De R.D.M. opleiding bleef bij de tijd. Elke vraag naar scholing werd beantwoord met het organiseren van een goed voorbereide cursus. Zo werd een middenkader cursus opgezet, computercursussen, cursus Engels, vakcursus voor volwassenen en een bijscholingscursus voor volwassenen. Nog een voorbeeld. De reparatie zag het aantal vaklieden die een schotse ketel konden repareren, beduidend verminderen. Een schotse ketel werd aangeschaft en een tijdlang werd aan de "Nieuwe Waterweg" een cursus verzorgd.

Modelmakers.

Eerste
Vrouwen waren op de R.D.M. even zeldzaam als klavertjes vier in de weide. Althans in de productieafdelingen. Natuurlijk werkten op de kantoren meerdere vrouwen. Overigens konden die, bijvoorbeeld in een minirok, op veel aandacht van de mannelijke collega's rekenen. Half november 1971 trad mevrouw Van Klaveren in dienst als lasser op de leerschool plaatverwerkende vakken. Zij kreeg met recht de eretitel 'Eerste vrouw in de productie.' Er zijn daarna meerdere pogingen gedaan om het personeelstekort met de aanname van vrouwen op te lossen. Dat is niet echt gelukt. Meisjes hebben veelal andere interesses. Bovendien waren kleedruimtes en toiletten er niet op ingericht.

Giovanni Lanzillo, Italiaan van geboorte, trad op 30 november 1956 in onze dienst. Hij ging werken in de smederij en heeft het daar goed gedaan. Na ruim vijftien jaar ging hij op 13 januari 1972 met pensioen. En waarachtig, Giovanni werd een bijzonderheid. 'Eerste buitenlandse arbeider die in Nederland met pensioen ging.' Zelfs de Italiaanse ambassadeur kwam daar voor opdraven.

Personeelsvereniging
Een groepje electriciens kwam in 1944 op het idee om een personeelsvereniging op te richten. In het voorlaatste oorlogsjaar viel dat idee als water op droge grond. Er was onder de mensen grote behoefte om iets met elkaar te doen. Wie herinnert zich niet het grote aantal gezelligheidsclubs die vlak na de oorlog ontstonden? De personeelsvereniging voor de R.D.M. kon derhalve ook op een flinke belangstelling rekenen.
Op 21 juni 1944 was de oprichting een feit en werden onder de naam *Licht en Kracht* (L.e.K.) de eerste verenigingsactiviteiten uitgevoerd. De naam van de vereniging had alles te maken met de afdeling die op het idee was gekomen. Drie jaar later – ongeveer gelijk met het uitgeven van een eigen maandblad – werd de naam veranderd. Deze werd in het vierde nummer door de heer Verschoor onthuld: *Werkplaats en Kantoor* (WEK). Afhankelijk van de activiteiten van de vereniging mocht je daar ook voor zeggen *Wetenschap en Kunst.*
Een naam dus waar je alle kanten mee uit kon. En dat was precies de bedoeling. WEK wilde alle kanten uit. Van jaarfeesten tot gezellige avonden. Biljarten en klaverjassen. Zwemmen, toneel spelen, dagtochten en meerdaagse reizen. Verschillende activiteiten kregen een zodanig vast karakter dat daarvoor een onderafdeling werd opgericht. Dat gold o.a. voor biljarten, klaverjassen, zwemmen, toneel en later voor zingen.
Natuurlijk was WEK bij alle hoogtepunten van het bedrijf zoals bedrijfsjubilea betrokken. Op verzoek van de directie verzorgde WEK jarenlang de ouderenmiddagen in de Rotterdamse Doelen. Gepensioneerden kwamen daar eenmaal per jaar bij elkaar. Het programma was leuk, maar de boten die daar opnieuw gebouwd werden waren het echte hoogtepunt.

75 jaar
Op 23 januari 1977 bestond de R.D.M. 75 jaar. De economische barometer gaf depressies aan die het ergste deden vermoeden. Kun je je dan een groots feest permitteren? Nee, daar was geen geld voor, in ieder geval mocht je het daarvoor niet uitgeven. Geen feest dus.
Wat! Geen feest? Dat kon je niet maken! In tijden van nood is creativiteit het hoogst. Er werd bedacht dat we in ieder geval een open dag konden organiseren. Er is genoeg te zien op de R.D.M. En waarom zou elke afdeling niet iets leuks, iets interessants of iets gezelligs doen? Tja, dat kon. Er was even enige aarzeling, maar men zag het al gauw zitten. Met andere woorden, de creatieve raderen draaide er plotseling lustig op los. Alles kon, niets was te dol. Overal kon men voor een paar centen lekker eten en drinken. Vooral onze buitenlandse werknemers lieten zien wat er op dat terrein in hun land gebruikelijk was.
De dag begon op de spantenvloer in de scheepsbouwloods. Daar voerde C.W. Daane namens de OR het woord. P. Schot deed dat namens de

CNC gestuurde machines.

personeelsvereniging en natuurlijk W. Bos namens de directie. Een bijzondere gast was André van der Louw, burgemeester van Rotterdam. Hij had de bijzondere eer zes R.D.M.-ers met een koninklijke onderscheiding te verrassen. Het waren Wim Karreman, Piet Schot, Gerrit van Kaam, Arie van der Steen, Toon Suykerbuyk en Jan Hokken.
Het werd een prachtige dag met rondvaarten met de eigen "Dockyard VII", blusdemonstratie door de eigen bedrijfsbrandweer, talloze demonstraties in de afdelingen. Een dok bestemd voor de Marine in Algerije werd op charmante wijze door mevrouw Bos tewatergelaten. Heyplaat deed volop mee in de activiteiten. Ook daar was van alles te beleven.

Op weg naar het einde

In het voorgaande heeft u kunnen lezen dat de diverse afdelingen hun personeelsbestand hebben verminderd. Daar bleef het niet bij. Ook ploegendiensten en nachtdiensten werden voor een aantal mensen beëindigd. Bij de R.D.M. bestond daar een afbouwregeling voor waardoor de mensen voor een bepaalde tijd hun toeslag behielden. Vanaf 1980 vroeg en verkreeg de R.D.M. werktijdverkorting voor een aantal mensen. Voor een periode van zes weken maximaal ontvingen de mensen WW dat door de R.D.M. werd aangevuld tot honderd procent. Het waren stuk voor stuk maatregelen die aantoonden dat het met de werkgelegenheid in diverse afdelingen slecht was gesteld. Het was vooral de afdeling reparatie die te lijden had van de slechte economische omstandigheden. Overigens heeft die afdeling er alles aan gedaan om de reparatiekosten zo laag mogelijk te krijgen en te houden.
Het is het hoofd van dienst G.H. de Jongh geweest die hard heeft gewerkt aan de optimalisering van z'n organisatie. Het volledige kader werd door cursus en training klaargestoomd voor uitvoering van projectmanagement. Voor elke reparatieopdracht werd een projectleider benoemd die eindverantwoordelijke was voor alle aspecten van de opdracht. Bij oplevering van het karwei werd er tevens voor gezorgd dat de rekening door de kapitein van het schip voor akkoord werd getekend. Een groot deel van het jaar 1980 heeft de heer de Jongh aan het vervolmaken van deze nieuwe organisatievorm gewerkt. Van hoog tot laag werd iedereen er vertrouwd mee gemaakt. In 1981 draaide de afdeling reparatie met winst. Een succes dus voor de nieuwe aanpak? Dat is zeker het geval. Maar zelfs een goeie organisatie heeft opdrachten nodig. Bij het ontbreken daarvan werd 1982 een van de slechtste jaren.
Overstappend naar een andere afdeling komen we terecht in de machinefabriek. Ook daar had men hard gewerkt aan het verbeteren van de organisatie. Vooral door het opnemen van Wilton-Fijenoord Machinefabriek was stroomlijnen van de organisatie erg noodzakelijk. Bovendien werd een deel van het machinepark vernieuwd. CNC gestuurde machines deden hun intrede. CNC staat voor Computer Numerical Controlled. Machinale bewerkingen die werden gestuurd door de computer, dat was de nieuwste stap van de machinefabriek. Zo'n maatregel neem je niet op een achternamiddag. Via het opzetten van een vijfjarenplan had men stap voor stap de aanpassing van de organisatie en het machinepark vastgelegd. Dat was al begonnen met de aanschaf van een computer gestuurde meetmachine in september 1979. Bij de keuze van de productiemachines zijn bazen, werkvoorbereiders en vaklieden betrokken geweest. Overigens was er bij de vaklieden wel enige zorg. "Straks worden we ordinaire knoppenbedieners," zeiden ze. Enige grond voor die zorg was wel aanwezig. Een aantal handelingen, zoals verwisselen van gereedschap, kwam te vervallen. Daar stond tegenover dat de vakman verantwoordelijk bleef voor het eindresultaat. Ook fouten in het programma, waardoor de zaak fout zou kunnen gaan, diende de vakman tijdig te signaleren. Al met al kon de machinefabriek met programma's zoals het revideren van militaire voertuigen, turbines voor energiecentrales en andere opdrachten redelijk in de pas blijven. Er kwam nog een prachtige opdracht bij. Rijkswaterstaat bestelde de draaipunten bestemd voor de schuiven van de Oosterscheldewerken.

Huizenverkoop
We schrijven september 1978. RSV heeft dringend behoefte aan liquide middelen en besloot branche-vreemde activiteiten af te stoten. Daartoe behoorde ook de verhuur van huizen. Wat ooit het middel was om werknemers binnen te krijgen, dat werd nu branche-vreemd genoemd.
R.D.M. had in Heyplaat en Pendrecht 1.150 woningen. En die zouden nu verkocht worden en nog wel aan onroerend-goedmaatschappij Fortress, een maatschappij die uitsluitend kocht om zo snel mogelijk door te verkopen. In de contracten zou een bepaling komen die bewoners vier maanden het recht gaf zelf de woning te kopen.
De bewoners liepen te hoop.
Actievergaderingen volgden. Een vereniging van huurders werd opgericht. Het ging aanvankelijk uiterst moeizaam, ook al omdat RSV door de regering in haar streven werd ondersteund. Uiteindelijk lukte het met steun van de gemeente Rotterdam om de woningen op Heyplaat te verkopen aan de woningcorporatie Onze Woning.

1982
Bladerend door de directiemededelingen krijg je een verwarrend beeld over de positie van het bedrijf. Bijvoorbeeld eind '81 werd melding gemaakt van de betaling van 5% bonus. Dus – zo redeneerden de mensen – daar was nog geld voor. Daarna stond in mededeling 542 dat het verlies van RSV over 1981 'niet groter behoeft te zijn' dan over 1980, toen 28,7 miljoen. Een merkwaardig bericht, wat betekende nu *'niet groter behoeft te zijn'*? Was het dan wel groter? Vervolgens dreigde er een staking. De regering had het voornemen wijziging in de ziektewet aan te brengen. Vakbonden waren het daar niet mee eens. Men vond dat de werkgevers zich tegen die plannen moesten uitspreken en in ieder geval het werknemersaandeel in de ziektewetpremie voor hun rekening moesten nemen.
Nu was het bij vakbonden gebruikelijk om geen staking te beginnen bij bedrijven die aan de grond zaten. De directie wees de vakbonden op de moeilijke omstandigheden waarin de R.D.M. verkeerde. 'Om nu een staking uit te roepen, lijkt ons volstrekt onverantwoord,' luidde een zinsnede in de brief. Die staking is er toch gekomen. Via een poortblokkade werden werknemers verhinderd het bedrijf te betreden. Er waren nogal wat werknemers die volstrekt niet wilde staken. Een en ander leidde tot ernstige ongeregeldheden tussen mensen onderling.
Half juni '82 een positief bericht van RSV. Over de eerste twintig weken een positief resultaat van 22 miljoen. Ook de verwachting voor de rest van het jaar was gunstig. De R.D.M.-ers konden dus weer rustig slapen? Tja, dat zou je wel zeggen.
In oktober 1982 is sprake van een rapport, op verzoek van de minister van Economische Zaken. Kansen en bedreigingen voor RSV komen aan de orde. Opnieuw worden de doelstellingen van RSV geformuleerd. Ir. Stikker wil aftreden als president van de raad van bestuur om RSV de gelegenheid te geven onder een nieuwe voorzitter een nieuwe fase in te gaan. Kansen? Bedreigingen? Een voorzitter die aftreedt? De gewone man zegt dan *'Str... aan de knikker.'*
In mededeling 574 wordt de catastrofe ingeleid. RSV vroeg driehonderd miljoen overbruggingskrediet aan de regering. Het geld van RSV zat vast in allerlei projecten en er waren de nodige tegenvallers. De minister liet weten daar niet zonder onderzoek toe bereid te zijn en stelde een voorbereidingscommissie in. Voorlopig werd er honderd miljoen betaald, maar daar dienden zekerheden ten aanzien van terugbetaling tegenover te staan.
De klap valt. Mededeling 582 laat weten dat de minister niet zal overgaan tot het beschikbaar stellen van additionele middelen. Dan volgt de dramatische zin die ik hier in z'n geheel weergeef. *'Op grond hiervan ziet de Raad van Bestuur zich genoodzaakt na de te verkrijgen goedkeuring van de Raad van Commissarissen surséance van betaling van RSV en alle onderliggende 100% Nederlandse vennootschappen aan te vragen.'*
Lees je als buitenstaander zo'n mededeling in je krant dan zal je reactie zijn: *'Ook erg voor al die mensen, je zal er maar werken.'* Vervolgens lees je op de volgende pagina dat Feyenoord verloren heeft. In het bedrijf zelf ontstond een alge-

mene verslagenheid. Bovendien zat men met talloze vragen. Krijg ik deze maand nog wel salaris? En daarna? Kom ik in de WW of wordt het bijstand? Kan dat zomaar? Veel vragen en slechts een enkele kon worden beantwoord, zoals de vraag over het salaris. Voor februari en maart werd toestemming tot uitbetaling verkregen. Ondertussen werden alle registers opengetrokken om te redden wat er te redden viel. Gesprekken met leden van de Tweede Kamer. Reddingsnota's. Gezamenlijk optreden van directie en OR naar de minister. Gesprekken met onderaannemers, die hadden ook alle belang bij het voortbestaan van de R.D.M. Gesprekken met wethouder den Dunnen van Rotterdam.
Al gauw werd duidelijk dat de afdeling offshore reddeloos verloren was. De afdelingen marine en werktuigbouw maakten volgens de minister een redelijke kans tot herstart. Apparatenbouw hing aan een zijden draadje.
Voor de reparatie bestonden aanvankelijk redelijke kansen op voortbestaan. Wethouder den Dunnen trachtte een weg te vinden door aankoop van de grond van R.D.M. en deze vervolgens te verhuren aan de reparatie. Deze transactie zou een bedrag van dertig miljoen hebben opgeleverd. De reparatie zou dan alleen het Dokcentrum West in gebruik gaan nemen. Daar lagen immers de twee grootste dokken. Het zou werk betekenen voor 350 mensen. Edoch, Wilton-Fijenoord kreeg lucht van die plannen. Van die zijde meende men dat het beter was om, gelet op het teveel aan reparatiecapaciteit in het Nieuwe Waterweggebied, de reparatie R.D.M. af te stoten. En dus deed men een bod op de dokken van de R.D.M. waardoor de bewindvoerder onmogelijk op de plannen van Rotterdam in kon gaan.

Op 6 april 1983 werd het faillissement over de R.D.M. uitgesproken. Bijna tegelijkertijd werd de oprichting bekend van de nieuwe R.D.M. Die zou bestaan uit de afdelingen Marine, Werktuigbouw en Apparatenbouw. Bij een faillissement dienen alle werknemers in principe op dezelfde wijze te worden behandeld. Derhalve werd iedereen ontslagen. Mensen die tot bovengenoemde afdelingen behoorden, kregen tevens bericht over hun aanname in de nieuwe BV. Van de 3.180 werknemers werden 1.370 mensen werkloos.
Heel spannend werd het nog voor alle mensen van 60 en 61 jaar. Ingaande 1 september 1983 werd een bepaling van kracht dat zij eenmalig gebruik konden maken van de vervroegde uitkering. Bij de mensen die werkloos werden waren er 85 die tot die groep hoorden. Het zou wel bijzonder zuur zijn als juist zij buiten de boot zouden vallen. George Heins, hoofd sociale zaken, heeft zich bijzonder ingespannen voor deze groep. En met succes, met medewerking van het ministerie van Sociale Zaken kwam een regeling uit de bus waardoor deze mensen alsnog de SUM in konden.

Vrouwen van Heyplaat in actie
Als R.D.M. dorp werd Heyplaat door de golf ontslagen natuurlijk bijzonder getroffen. Een groep vrouwen vond dat ook zij in actie moesten komen om te trachten het noodlot te keren. Bep Wieleman nam hierbij het voortouw. Brieven werden geschreven, leden van de Tweede Kamer werden bezocht, kortom niets werd onbeproefd gelaten. Bep riep op een gegeven moment mijn hulp in. De vaste kamercommissie voor Sociale Zaken had de groep vrouwen uitgenodigd. Bep vond dat ik mee moest gaan. "Die lui gaan vast dingen vragen die ik niet weet," zei ze. "Je gaat maar mee." Bep was altijd heel kordaat en recht op de man af. En gelijk had ze. Er kwamen inderdaad vragen die ze heel handig naar mij kon doorschuiven. Overigens hebben de vrouwen zich geweldig geweerd. Bep zal deze woorden niet lezen. Ze is helaas overleden. Ik wil haar met dit stukje de eer geven die haar toekomt.

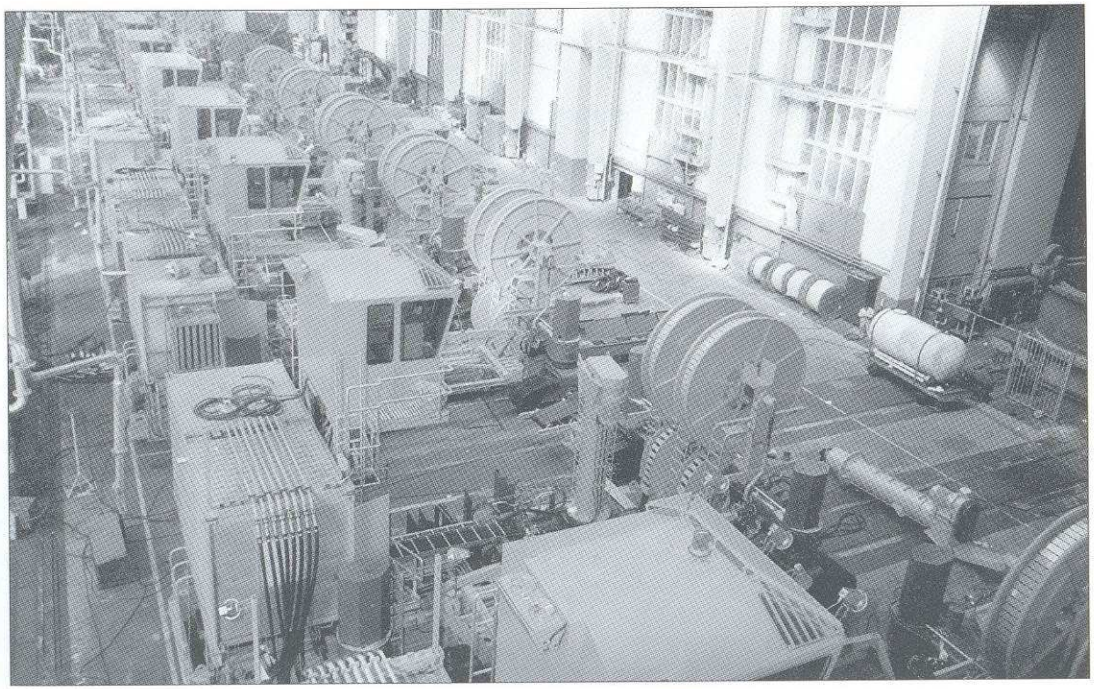
Oorzaken van de ramp
RSV is vanaf 1976 verliesgevend geweest. Vier jaar (1971-1975) werd er in aflopende mate winst gemaakt. Die winst werd in belangrijke mate geboekt op orders die al bij de afzonderlijke maatschappijen in portefeuille waren. RSV moest het dus hebben van versterking van de traditioneel winstgevende sectoren zoals marine, reparatie en offshore en van nieuwe ontwikkelingen. Versterking moest komen van een zodanig heldere organisatiestructuur dat de onderliggende werkmaatschappijen zich daar zonder enig voorbehoud in konden vinden. RSV meende dit gevonden te hebben in een zogenaamde devisiestructuur. Zet alle delen van het concern met eenzelfde activiteit bij elkaar en maak voor het geheel afspraken waaraan de afzonderlijke delen zich hebben te houden. De R.D.M. met haar veelzijdige activiteiten kwam daardoor in vier verschillende devisies terecht.
Tja, het zou misschien nog wat geworden zijn als er zoiets als een RSV gevoel zou hebben bestaan. Maar dat was absoluut niet het geval. De eerdere aversie die men ten opzichte van elkaar had, toen men elkaars concurrenten was, is blijven bestaan. Ik verwijs nog even naar de door mij vermelde afspraken met betrekking tot het gietwerk. Op dezelfde wijze was het onmogelijk om een verdeling van reparatiewerk te creëren. De bestaande relaties met een klant prevaleerden boven de afspraken binnen RSV. De organisatie is daarna nog enkele malen veranderd. Zo waren er op een gegeven moment elf divisies. Erg verwarrend natuurlijk. Anderzijds maakte het niet veel uit, veel eer ging de stelling op. *'Wat de boer niet pruimt vreet die niet.'* Laten we nu eens kijken naar nieuwe ontwikkelingen. Bij tenminste twee projecten was de R.D.M. betrokken.

De kolengraver.
Ene meneer Hengstmengel ontwikkelde een machine die in staat zou zijn om dunne lagen kolen welke zich in verschillende staten van Amerika aan de oppervlakte bevinden, af te graven. De uitvinding kwam op een goed moment, want net in die tijd was er ruzie tussen verschillende olie leverende landen waardoor de olieprijs omhoog werd gejaagd. De vinding van Hengstmengel werd nader uitgewerkt en beproefd. Machinefabriek Wilton-Fijenoord/R.D.M. zou de machine gaan produceren.
De toekomst zag er prachtig uit. Een bestelling van tweehonderd machines door Amerika mocht worden verwacht. Bovendien werd belangstelling verwacht in andere landen. RSV besloot het professioneel aan te pakken. Voor de levering van de machines werd een aparte BV opgericht: RSV Mining-Equipment. Door deze BV werden de eerste vijf machines besteld, nog te leveren in 1980. Voor levering in 1981 werden 25 machines besteld. Tot 1985 zouden er dan per jaar 36 tot 50 machines worden opgeleverd tot het aantal van tweehonderd was bereikt.
Gelet op de situatie op de oliemarkt was snelle levering gewenst. RSV verplichtte zich daar ook toe. Levering binnen de door RSV overeen gekomen termijn bleek echter onmogelijk. De machine had nog tal van kinderziektes die eerst verholpen dienden te worden. De termijn werd niet gehaald. De machines die uiteindelijk als eerste wel werden geleverd vertoonden ook nog gebreken. Het werd duidelijk, voor dit prachtige project had men onvoldoende tijd genomen om alle technische problemen te overwinnen. De tweehonderd machines werden nooit gemaakt. Na een aantal verbeteringen zijn vijftien machines daadwerkelijk bij de kolenwinning ingezet. De overige van de eerste vijftig hebben vele jaren lang in opslag bij de R.D.M. gestaan. RSV verloor honderden miljoenen op een project dat bedoeld was om RSV er definitief bovenop te helpen.

De kameel
Zo werd de opdracht van Volkers Stevin in populaire zin genoemd. Het moest een wandelende snijkopzuiger worden. Ja, u leest het goed. Wandelend. Het gevaarte van 190 meter lang en 63 meter breed stond op 8 enorme poten. Normaal kwam het gevaarte op vier poten te staan. De overige vier poten konden in alle richtingen worden bewogen waardoor de zuiger zich letterlijk kon verplaatsen. De zuiger was vooral bedoeld om harde zeebodemlagen af te graven. Verschillende partners van RSV zou-

den aan de bouw meewerken. De bijdrage van de R.D.M. was ongeveer 40% van het geheel. Het platform en ook de afbouw zou bij Verolme Botlek geschieden. Alweer een groots karwei. Zo'n wandelende zuiger was nog nooit vertoond. Totale kosten tweehonderd miljoen. Aanvankelijk verliep de bouw vlot. Maar in de afbouwfase ging het mis. De zo knap geconstrueerde draaipunten die dienden om de "Camel" (officiële naam) inderdaad te laten wandelen, functioneerden niet naar behoren. De opleverdatum verstreek. Het duurt zelfs tot juni 1981 alvorens de "Camel", na een geslaagde proeftocht, kon worden opgeleverd. Simon Stevin had toen allang de pijp aan Maarten gegeven. Met andere woorden, ze wilden de zuiger niet meer en ze eisten het reeds betaalde bedrag van 120 miljoen terug. Jaren heeft dit prachtstuk in de haven bij de R.D.M. gelegen. Er was inmenging van de regering nodig om te bereiken dat de "Camel" aan Volkers Stevin werd toegewezen. Door gebrek aan werk is het prachtstuk uiteindelijk toch gesloopt.

Wie een optelsom wil maken van alles wat er mis ging, mag daarbij ook optellen de schepen die RSV voor eigen rekening liet bouwen en vervolgens niet kon verkopen. Veel van dit alles heeft de werknemers nooit bereikt. Evenmin hebben zij geweten dat hun salaris vanaf 1977 feitelijk door de overheid is betaald. Het doet mij terugdenken aan de verzuchting van Van der Pols: "Hoe is deze moloch in godsnaam te managen." Jammer, hij heeft gelijk gekregen.



Kolengravers bijna gereed.

Oude gedeelte Heyplaat gerenoveerd.

Een nieuw begin (1983-1998)

Op 7 april 1983 startte de R.D.M. als nieuwe vennootschap. De activa en de activiteiten van de in faillissement verkerende oude BV werden overgenomen. De aandelen van de nieuwe BV berustten bij een industriële stichting welke volledig onder beheer stond van de overheid. Zoals gezegd, de afdelingen Marine, Werktuigbouw en Zware Apparatenbouw waren in de nieuwe BV vertegenwoordigd. Volledigheidshalve behoorde daar ook de Afdeling Stoomturbines bij: een kleine afdeling die zich met ontwikkeling in haar branche bezig hield.
De directie van de nieuwe R.D.M. bestond uit de ingenieurs W. den Dulk en P.R. Eijsker. Den Dulk had de algemene leiding. Naast overname van de oude opdrachten diende men zich in de eerste plaats bezig te houden met afslanking en bezuiniging. Er vervielen 276 van de 1.810 arbeidsplaatsen. Omdat een aantal mensen van de SUM gebruik maakte en omdat een groep werknemers volledig in de WAO terecht kwam, bedroeg de werkelijke afslanking 168. Deze vermindering diende voornamelijk in de afdeling Marine plaats te vinden. Een pijnlijke operatie, die helaas onvermijdelijk was.
Ook de bezuinigingen lieten de medewerkers niet onberoerd. Alle personeelsregelingen konden niet onveranderd door de nieuwe BV worden overgenomen. Zo werd het personeelsvervoer ingekrompen. Voor zover het wel bleef bestaan moest daar het tarief openbaar vervoer voor worden betaald. De OR was natuurlijk tegen en liet dat ook duidelijk weten.
Dan waren daar nog de oud-werknemers van de R.D.M. Een aantal van hen bleef vragen naar de mogelijkheid om opnieuw te worden aangenomen. Ook al kon dat niet, het leidde wel tot een plan om het uiterste te doen om voor deze mensen een baan te vinden. We maakten een brochure waarin we de functies van de beschikbare mensen kort omschreven en stuurden die naar honderden bedrijven. Elk bedrijf dat reageerde werd onmiddellijk bezocht en op objectieve wijze werd onderzocht of een van de oud-werknemers in de aangeboden functie paste. Vaak boekten we succes. 312 mensen zijn langs deze weg aan een baan geholpen.
Het was vooral Leen Kievit, werkmeester lassen uit de reparatie – zelf ook met ontslag – die vrijwillig dagelijks op stap was voor deze zaak.

Het begon wat te worden met die nieuwe onderneming. Al op 26 april 1983 meldde de directie het boeken van nieuwe orders. Een vacuümvat voor Shell te bouwen door de Apparatenbouw en 56 AMX verkennings/recovery-voertuigen voor Indonesië. Een pakket werk met 110.000 manuren. Werk, werk en nog eens werk, een kreet uit de jaren negentig was volop van toepassing voor begin jaren tachtig. Gelukkig bezocht staatssecretaris J. van Houwelingen op 7 juni de R.D.M. en hij kwam figuurlijk gesproken niet met lege handen. Er zou toestemming worden verleend voor de bouw van de tweede serie OZB-en van de Walrusklasse. Kijk aan, dat was mooi mee genomen. De mededeling van de directie eindigde, heel droog, dat een en ander van groot belang was voor de continuïteit van de marineafdeling. Mensen aan werk helpen kon ook op een andere manier. Zo kwam er een idee op tafel om de 5% bonus zoals deze tijdens de RSV periode werd betaald, om te zetten in 5% arbeidsduurverkorting. Voor de hele R.D.M. zouden daarmee tachtig extra arbeidsplaatsen ontstaan. Voor het idee uit was onderhandeld, liet de Minister weten er niet mee akkoord te gaan. De bonusregeling bestond niet meer. Bonus mocht alleen bij winst worden betaald. Pech gehad. Beter verging het de bedrijfsopleiding. Het was onzeker of deze wel voortgezet kon worden. Financiering vanuit de R.D.M. was onmogelijk. De oplossing kwam uit de hoek van het nieuwe landelijke opleidingsfonds voor de metaalindustrie. Daar werd besloten de bedrijfsopleiding R.D.M. in zijn bestaande omvang voort te zetten. Tjonge wat een opluchting, weer de werkgelegenheid van dertig mensen veilig gesteld. De opleiding werd daarmee een regio-

Koningin Beatrix op werkbezoek bij de leerschool. Rechts directeur de Bruin.

Koningin Beatrix op bezoek

Tja, dat was me wat. Via rijksvoorlichting was aan de R.D.M. gevraagd Hare Majesteit in de gelegenheid te stellen de bedrijfsschool te bezoeken. Het zou een werkbezoek worden, waarbij publiciteit moest worden vermeden. Het was de school wel toevertrouwd zoiets voor te bereiden. In de filmzaal richtte men een soort expositie in. Schematisch werden alle activiteiten van de opleiding in beeld gebracht. Ook diende er aan praktische zaken te worden gedacht. Rijksvoorlichtingsdienst had opdracht gegeven te zorgen voor papieren toiletbrillen. Deze zouden aan de Koningin worden uitgereikt indien zij van het toilet gebruik wenste te maken. Waar een mens allemaal aan dient te denken. Het ging nog bijna mis. De filmzaal had een nooduitgang die rechtstreeks op het dak van de machinefabriek uitkwam. Bij het openen van die deur waaide die prachtige expositie voor een deel om en dat een half uur voor aankomst van de koningin. Als gekken heeft men gewerkt om de ravage te herstellen. Natuurlijk lukte dat. De koningin was zeer onder de indruk over de kwaliteit van onze opleiding.

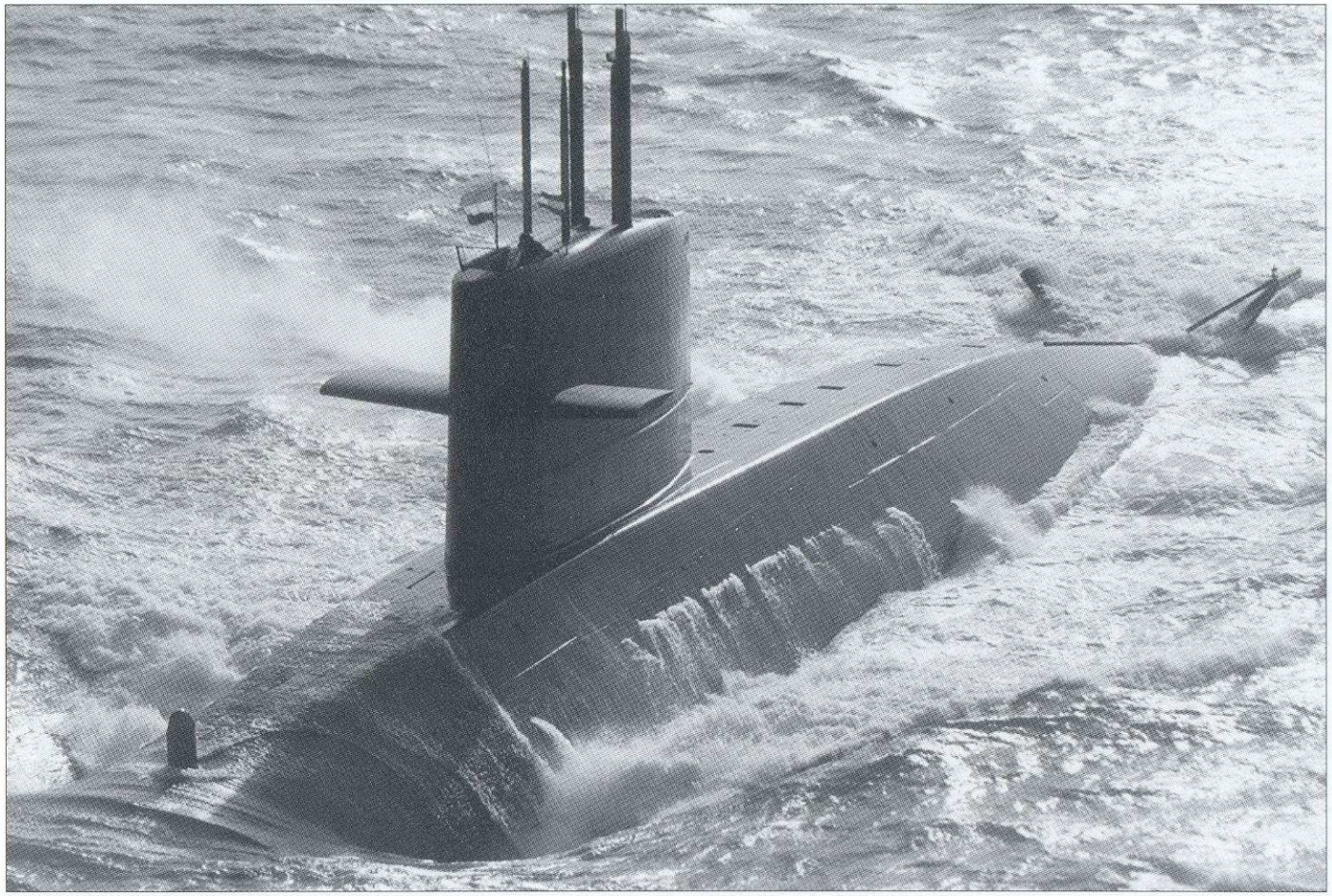
nale school, de leerlingen kregen een vergoeding en waren niet – zoals vroeger – in dienst van de R.D.M.
Ik blijf nog even bij het scheppen van werk voor oud-werknemers. Regelmatig kwamen er bij de R.D.M. vacatures voor, die als het even kon door de oud-werknemers werden bezet. Een voorbeeld, de eerder genoemde Leen Kievit werd benoemd tot leermeester lassen.

Den Dulk
Een nieuwe onderneming, een nieuwe directeur. Den Dulk was geen onbekende binnen de R.D.M. Als hoofd van de Werktuigbouw had hij zich al zeer verdienstelijk gemaakt. Hij bleek ook een voltreffer als algemeen directeur. Hij was zakelijk ingesteld, stond open voor andere meningen en vond voorts dat besluiten doordacht en snel moesten worden genomen. Langdurige vergaderingen met daarin vele herhalingen waren aan hem niet besteed. Voor de OR was het even wennen, maar al snel konden zij het met deze zakelijk ingestelde directeur uitstekend vinden.

Informatie
Via mededelingen van de directie en de OR werd het personeel zo goed mogelijk op de hoogte gehouden. Echter als het ging om bereikte resultaten en een toekomstperspectief diende er meer te gebeuren. Besloten werd om tegen het einde van het jaar het personeel groepsgewijs bijeen te roepen voor een mondelinge voorlichting. Tevens was er ruimte voor het stellen van vragen. Later werden deze bijeenkomsten eenmaal per jaar in de Rotterdamse Doelen gehouden.

Winst
!984 werd met een bescheiden winst afgesloten. De bonusuitkering over dat jaar bedroeg 2,5%. Een jaar later, 1985, kon de vlag uit. De behaalde winst, netto bijna zeven miljoen, leidde tot een maximale bonus van 7,5%. Alle reden voor die vlag zou je zeggen. Den Dulk gaf echter blijk een echte directeur te zijn. Naast blijdschap over het behaalde resultaat liet hij in een brief aan het personeel weten dat alles op alles moest worden gezet om dit resultaat vast te houden in de komende jaren. Om deze uitspraak op z'n waarde te schatten kijken we nog even rond in de afdelingen van de R.D.M.

Marine
De eerder vermelde toezegging van Staatssecretaris van Houwelingen werd werkelijkheid op 16 augustus 1985, toen de definitieve contracten werden getekend. Daarmee was de marineafdeling tot ongeveer 1995 van werk voorzien. De eerste Walrus, die ook werkelijk met de naam "Walrus" werd gedoopt, werd op 28 oktober 1985 door mevr. Lubbers, echtgenote van de minister-president, tewatergelaten. Een happening waarbij tweehonderd personeelsleden werden uitgenodigd.
Het klinkt natuurlijk prachtig, tot 1995 van werk voorzien. Gewoon lekker doorwerken, niets om je druk over te maken. Helaas is dat een tikje anders. Wanneer je geluk hebt, boek je eenmaal in de tien jaar een order voor een onderzeeboot. Aan het verkrijgen van zo'n order dient dan wel heel hard te worden gewerkt. Zo deed de R.D.M. volledig mee in de concurrentiestrijd voor het verkrijgen van een Australische order voor de bouw van zes OZB-en. Alle technische gegevens van ons paradepaardje de "Walrus" keurig gerangschikt. Ons voordeel was dat het schip echt werd gebouwd. Met andere woorden: een marine stond erachter.
Waren er ook nadelen? Jazeker. De Walrus was de duurste van alle aanbiedingen. Het was zogezegd de Rolls Royce onder onderzeeboten. Na meer dan een jaar onderhandelen kreeg de R.D.M. op 21 mei 1985 bericht dat zij niet voor een nadere definitiestudie werd uitgenodigd. De Zweden en Duitsers kregen de voorkeur. Een streep door de rekening en tevens een harde les. Den Dulk legde dat in de OR nog eens uit:
Onze kansen voor het verkrijgen van een order worden door een aantal factoren verkleind. Aan een aantal landen mogen wij niet leveren omdat dat politiek gevoelig ligt of omdat die landen in een oorlog zijn verwikkeld. Een aantal landen hebben geen behoefte aan OZB, simpel omdat ze niet aan zee liggen, en een aantal landen beschikken niet over financiële middelen. Tenslotte zijn er nog landen die een ander



Fier waait de blauw-wit-blauwe vlag bij de proefvaart van de "Zeeleeuw". Logisch, het is de vlag van de R.D.M. die op dat moment nog steeds verantwoordelijk is voor het schip. Toch komen er problemen.
De Argentijnse vlag is ook blauw-wit-blauw, weliswaar met een embleem in het midden, maar toch, vaart daar nu een Argentijn? Dan blijkt dat een blauw-wit-blauwe vlag ook een internationaal teken is voor brandgevaar en ook voor 'gevaarlijke stoffen' aan boord. De stoompluim die de dieselmotor uitstoot doet het ergste vrezen.
Brand aan boord? Een Engelse helikopter rukt uit. Met zoveel misverstanden is het maar beter die trotse vlag binnen te halen.

land niet nodig hebben omdat ze zelf OZB-en kunnen bouwen. Die laatste zijn tevens onze concurrenten.
Het werd stil in de OR, de gedachte speelde dat wij na 1995 wel waren uitgebouwd. Den Dulk kon die mogelijkheid niet ontkennen. Australië, zo zei hij, was een beste kans geweest. Het niet boeken van die order leerde dat we onze mogelijkheden moesten verbreden. De Walrus was mooi maar duur, we moesten dus werken aan een type dat beter bij de markt aansloot.
Dit besluit leidde tot de ontwikkeling van de Morayklasse. Ook de regering zag de noodzaak hiervan in. Dat viel af te leiden uit het besluit om een ontwikkelingskrediet van dertig miljoen te verstrekken. Onder leiding van ir. C. Prins werden van de Morayklasse drie OZB-en van verschillende grootte ontworpen. Eveneens werd een compleet bouwprogramma ontwikkeld. Het kwam zover dat de R.D.M. dit type op de internationale markt kon aanbieden. Het verhaal heeft geen nog happy end. Ondanks alle inspanningen is de R.D.M. er tot het verschijnen van dit boek niet in geslaagd een OZB order in de wacht te slepen.

Brand

14 Augustus 1986 werd voor de zo jonge R.D.M. een rampdag. Tegen elf uur brak er brand uit aan boord van de OZB "Walrus". Het schip, nog in aanbouw, lag in dok 3. De tachtig mensen die op dat moment aan boord waren, konden binnen enkele minuten het schip verlaten. Bedrijfs- en gemeentelijke brandweer waren zeer snel ter plaatse, toch duurde het tot diep in de middag eer het sein brand meester kon worden gegeven. Men was er overigens in geslaagd om de brand gelokaliseerd te houden in het bovenste gedeelte van het middenschip. De lokale kennis van de eigen bedrijfsbrandweer speelde hierbij een belangrijke rol. De schade aan bekabeling en electronische apparatuur was echter zo aanzienlijk dat het bouwprogramma van de Walrus ernstig werd vertraagd. Het ongeval kreeg grote belangstelling van de media. De reactie was zo ongeveer: die dingen zijn peperduur en dan vliegen ze nog in brand ook.
Een jaar later werd de R.D.M. opnieuw door een ongeval getroffen waar meerdere mensen bij waren betrokken. Op 15 april 1987 deed zich in de koperslagerij een acetyleengasexplosie voor waarbij zes mensen gewond raakten. Ongelukken kunnen soms voorkomen worden. Waarschijnlijk was dit er zo een. Een brandapparaat was voorzien van een ondeugdelijk koppelstukje. Hierdoor lekte het gas en dat bleef hangen onder de werkbank waarin het apparaat was opgeborgen. Er zou niets aan de hand zijn geweest, indien voor de nacht de hoofdkraan was afgesloten. U begrijpt, ook dat was niet het geval. Met het hierboven vermelde gevolg.

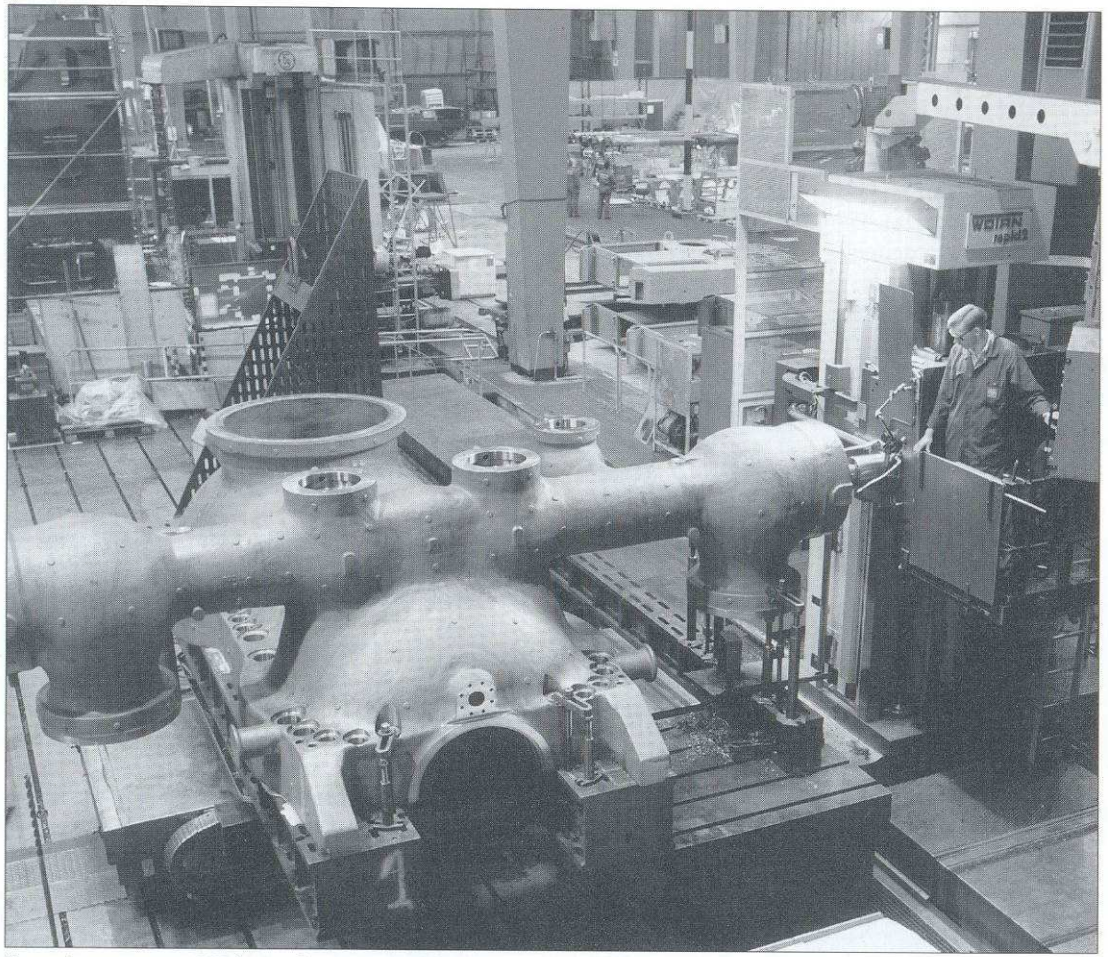
Algemene werktuigbouw

In 1983 werd voor AW de mogelijkheid tot voortzetting van het kolengraversproject nog open gehouden. Elders heeft U kunnen lezen dat daar tenslotte geen sprake van zou zijn. Maar ook zonder dit project was AW goed voorzien van werk. Voor een groot deel waren dit opdrachten in de militaire sfeer. Het zou voor AW goed zijn – zo redeneerde men – indien het deel opdrachten uit de niet-militaire sfeer groter kon worden. Die mogelijkheid kwam er. Op 11 oktober deelde de directie het personeel mede dat er een overeenkomst was gesloten met Deere Company's voor het produceren van grondverzetmachines (excavators). Het zag er echt goed uit. Vanuit een bescheiden begin kon het project uitlopen tot een paar honderd te leveren machines. De verkoop van de machines zou door John Deere geschieden die daarvoor een eigen organisatie had opgebouwd. Na enige tijd werd het project echter afgeblazen. John Deere had kennelijk de te verwachten vraag naar deze machines overschat. Er werden nog wel wat contacten aangehouden maar tot opdrachten leidde dit niet.
Jammer, er was heel veel in deze mogelijkheid geïnvesteerd. Dan toch maar weer verder met het militaire werk. Samen met Noorwegen en Denemarken kreeg de R.D.M. opdracht 220 houwitsers te reviseren, het aandeel van de AW bestond uit 80 houwitsers. Heel belangrijk was de overeenkomst met Asea Brown Boveri in Zwitserland. R.D.M. werd licentienemer voor grote stoomturbines. Het leidde tot een opdracht voor een 600 MW turbogenerator-installatie voor Zuid-Nederland. Al met al was

AW tot diep in jaren negentig van werk voorzien.
Waarbij dat grote karwei voor de stormvloedkering in de Oosterschelde niet mag worden vergeten. 124 hydraulische cilinders welke het openen en sluiten van de schuiven mogelijk maken. Op 27 augustus 1984 werd de eerste serie van zeven cilinders op transport gesteld.

Zware Apparatenbouw wordt Energiesystemen
Destijds bij het besluit tot oprichting van de nieuwe R.D.M. was er bij de regering enige aarzeling om daarbij ook Zware Apparatenbouw (ZA) te betrekken. In het pleidooi van de directie werd gewezen op de mogelijkheden welke de petrochemie voor het bedrijf bood. Dat gaf uiteindelijk de doorslag. ZA boekte regelmatig opdrachten voor tanks en vaten en was daarmee tot en met 1985 goed voorzien van werk. Het werk werd echter in zware concurrentie verkregen. We weten inmiddels waartoe dat kan leiden. Lage prijzen en een geringe bijdrage aan het resultaat van de onderneming. Op 13 november 1986 richtte de directie zich tot de OR met het voorstel ZA en de afdeling stoomturbines samen te voegen om op die wijze een sterke positie in te nemen op het gebied van energiesystemen. De afdeling ging dan ook verder onder de naam energiesystemen (ES). Overigens was het nauwelijks mogelijk opdrachten in de sfeer van energie te verkrijgen. Ook de regering werkte niet mee. Daar werd de beslissing over kernenergie steeds ver-

Self propelled artillerie.



Bewerken vam een MD-buitenhuis stoomturbine.

der vooruit geschoven. In energiesystemen was derhalve weinig beweging te bespeuren en gelet op het prijspeil in de petrochemie was ES genoodzaakt haar productieomvang op een kleinere schaal voort te zetten. Dit betekende vermindering van het aantal arbeidsplaatsen met 49. Door natuurlijk verloop bleef de vermindering beperkt tot dertig medewerkers. Door overplaatsing binnen de eigen onderneming kon dit worden opgelost. Later zullen we zien dat het moeilijk bleef voor ES om tot een goed resultaat te geraken.

Arbeidsonrust

De kwestie rond de ziektewet-maatregelen van de regering stak eind 1984 opnieuw de kop op. De FNV kondigde acties aan in de week van 19 tot 23 november. De directie liet zoals gebruikelijk weten dat zulks schadelijk was voor de onderneming en bepleitte bij het FNV gebruik te maken van andere mogelijkheden om haar opvattingen naar de regering kracht bij te zetten. De acties gingen echter door.

Op 17 april 1985 dreigde er opnieuw een actie. Dit keer was het CAO overleg vastgelopen. De directie wees er maar weer eens op dat de R.D.M. onlangs met overheidsgeld op poten was gezet en een staking derhalve onverantwoordelijk was. Het liep met een sisser af. Een paar dagen later sloten partijen een principeovereenkomst.

Eind april 1986 was het echter wel raak. CNV en FNV deelden de directie mede dat zij wens-

ten te onderhandelen over een CAO voor het bedrijf R.D.M. Landelijk was het CAO overleg vastgelopen en dus moesten er CAO's per bedrijf komen. Het kwam tot een stakingsactie van 48 uur, waarna het overleg over de landelijke CAO toch werd hervat.

85 jaar

23 januari 1987 bestond de R.D.M. 85 jaar. Denkend aan het succes in 1977 werd besloten opnieuw een feestelijke open dag te organiseren. Bovendien was er aanleiding om aandacht te besteden aan de naam van R.D.M. Voluit stond dat voor "*Rotterdamsche Droogdok Mij.*" maar dat dekte de lading bepaald niet. Het werd tijd voor een nieuw logo. Wel met de letters RDM – dat was vertrouwd – maar de oude betekenis kwam te vervallen. Voortaan werd het RDM Technology, een naam die prachtig aansloot bij het hoogwaardige technische vermogen van de RDM. Een p.r.-bureau ontwierp een logo waarin de techniek en de golfslag van de economie prachtig tot uitdrukking kwamen. De open dag werd een grandioos succes. Dit keer was een hoogtepunt het bezoek aan de OZB "Dolfijn". Honderden mensen hebben van die mogelijkheid gebruik gemaakt.

De negentiger jaren

Over deze periode zou ik U opnieuw kunnen vertellen over de successen van de verschillende afdelingen bij het verkrijgen van werk. De opdrachten uit Canada voor militaire voertuigen, de zeer zware vaten voor de afdeling energiesystemen (ES) of de secties, bruggen en sluizen voor de afdeling marine. Ook in deze periode werd meerdere malen gedreigd met staking en soms kwam het daadwerkelijk zover.
De succesformule tot het houden van een open dag werkte ook bij het 90-jarig bestaan van de RDM. Ik vrees als ik U al deze zaken tot in detail voorleg, U zult zeggen *'nou weten we het wel.'* Om dat te voorkomen neem ik U mee naar een van belangrijkste momenten in deze jaren. Op 5 Juli 1991 kwamen Begemann en RDM tot overeenstemming over aansluiting van de RDM bij de Begemann groep. De aandelen van RDM, die nog steeds in handen waren van de overheid, werden door Begemann op 20 december 1991 overgenomen.
De Begemann-groep bestond uit 130 bedrijven, welke in verband met de overzichtelijkheid waren opgedeeld in tien groepsmaatschappijen. RDM kwam terecht – hoe kan het ook anders – in een groep bedrijven die sterk waren gericht op zware apparaten, energiesystemen en werktuigbouw. Gevormd werd de RDM Technology Holding BV waarvan Den Dulk directeur werd. Weer een nieuwe BV en opnieuw werden de rechten van de medewerkers overgenomen van de oude BV. Hoe is het nu met deze nieuwe BV gegaan?

Zoals in de inleiding van dit gedeelte al is verteld waren veel opdrachten verdeeld over de drie afdelingen. Maar de echt belangrijke opdracht kwam niet. Dit vraagt enige toelichting.
Nog in de RSV tijd had Wilton-Fijenoord opdracht ontvangen voor het bouwen van twee onderzeeboten voor Taiwan. Onder hoge druk en met grote aarzeling was de Nederlandse regering met deze exportorder akkoord gegaan. De regering wist wat haar te wachten stond: ruzie met China. Die kwam dan ook prompt. Taiwan had bovendien een optie geplaatst voor nog eens twee OZB-en. Het sprak bijna vanzelf dat daarvoor geen exportvergunning zou worden verstrekt.

Wellicht was er een oplossing. Wanneer de R.D.M. de secties hier zou bouwen maar ze in Taiwan in elkaar zou zetten, was er een geheel andere situatie. Tenslotte is een sectie geen OZB. Het plan werd tot in details voorbereid, zelfs de regering zag er wel wat in. Totdat China lucht kreeg van de plannen. Nederland kreeg te verstaan dat men bij het doorgaan van de plannen, orders uit China wel kon vergeten. Het resultaat was voorspelbaar. Tot grote teleurstelling van directie en OR werd geen exportvergunning afgegeven voor de OZB secties. Het staat wel vast dat deze opdracht de nieuwe RDM er definitief bovenop had gehaald. Nu moest men het in de staalhoek doen met kleinere opdrachten waar met zeer hard werken een bescheiden winst viel te behalen.

Het eindpunt van het werk aan de Walrus-serie kwam in zicht. In januari 1993 werd de "Dolfijn" overgedragen en in juli 1994 de "Bruinvis". Echter, voor het zover was gebeurde er iets anders. In februari 1993 meldde de directie dat de bodem van de geldkist in zicht was. Om de levensvatbare delen van de RDM te redden kon en mocht men reorganisatie niet langer uitstellen. Het personeelsbestand zou worden teruggebracht van 1.197 naar 700 medewerkers. Het machinale gedeelte van AW werd verkleind, Marine werd aangepast en Energiesystemen werd gesloten. Opnieuw stond de organisatie onder druk van een afslanking. Opnieuw bijna 500 mensen die hun baan verloren. En natuurlijk een heleboel treurnis bij de betreffende medewerkers. De afgeslankte RDM probeerde het opnieuw. Zouden de baten nu wel opwegen tegen de kosten?
Ik ga wat kort door de bocht met de melding dat de RDM in juli 1994 opnieuw het personeels-

In 1990 werd Heyplaat met sloop bedreigd. Deze strijdsters namen dat niet. Eerste rij uiterst links Antje Spoor.

bestand drastisch verminderde. Dit keer van 760 medewerkers naar 450 medewerkers, 310 arbeidsplaatsen minder. De directie meldde dat dit voor een deel door natuurlijk verloop zou geschieden. Ook was het de bedoeling de bedrijfsschool te verzelfstandigen. Voor 275 medewerkers moest een alternatief worden gezocht. Voor het grootste gedeelte zijn deze mensen ontslagen. Voor bemiddeling naar een andere baan werd de hulp ingeroepen van de Stichting Start. Tegelijkertijd met deze afslanking werden de afdeling Marine en AW omgebouwd tot juridisch zelfstandige eenheden. AW heette voortaan RDM Technology BV en de Marine werd omgedoopt tot RDM Submarines BV. In de oude RDM BV bleven de medewerkers die niet tot beide genoemde BV's horen.
Het verhaal is nog niet ten einde. Het ontbrak de beide BV's aan werkkapitaal. Men probeerde dat te vinden door de grond te verkopen aan de gemeente. Dat mislukte, maar de directie vond een andere koper namelijk de heer P. Baris uit Spijkenisse. Die ging rigoureus te werk. Hij kocht de RDM met alle gebouwen. RDM huurde vervolgens de gebouwen die zij nodig had. De overige gebouwen werden door Baris aan nieuwe gegadigden verhuurd. Tja, wie had dat gedacht? Terreinen en opstallen van de eens zo grote RDM in handen van een klein particuliertje. Een soort huisbaas. Zou hij goed voor z'n spullen zorgen? Tijdig onderhoud plegen? De verwarming op tijd aanzetten? De berichten daarover zijn bepaald niet hoopgevend. Er is nogal wat gesteggel. Zal de geschiedenis van de RDM hier voorlopig eindigen?
Nee, de koek is nog niet op. De RDM BV's zaten nog steeds in de Begemann-groep. Tot de top van die groep behoorde al enige tijd niet meer de heer van den Nieuwenhuyzen, oprichter en in de wandelgangen ook vaak bij zijn voornaam Joep genoemd.
De heer van den Nieuwenhuyzen is bepaald nog niet afgeschreven. Hij doet nog volop zaken, hetgeen moge blijken uit de deal die hij met Begemann maakte. "Geef mij de RDM maar," heeft hij kennelijk gezegd. En ja, de RDM BV's werden in 1996 uit de Begemann-groep gelicht en aan Joep verkocht.

En dat is wél de laatste grote ontwikkeling. Zoals de berichten nu luiden (augustus 1998) maakt AW een aardige winst en kan de Marine het hoofd boven water houden. De bedrijfsschool is overgenomen door de Stichting Start en gezien de vraag naar goed opgeleide mensen mag daar het beste van worden verwacht.
Hiermee eindigt voor mij het RDM verhaal. Hoe het de RDM verder zal gaan ligt nog in de schoot van de toekomst verborgen. Tenslotte is het meer gebeurd dat een bedrijf na veel tegenslagen uiteindelijk een goede koers ging varen. Veel zal afhangen van de vraag of de heer van den Nieuwenhuyzen in de voetsporen kan treden van zijn illustere voorgangers, zoals de heren de Gelder, Endert, van der Pols, van Veen, Bos en den Dulk. Ik spreek daar geen oordeel over uit. De ongelooflijk grote aantallen mensen die zoals ik niet meer bij de RDM werken, zullen ongetwijfeld de huidige RDM met haar medewerkers het allerbeste willen toewensen.

Bouwlijst Rotterdamsche Droogdok Maatschappij

Bouwnr.	Bouwjaar	Naam	Thuishaven	Rederij / Opdrachtgever	Type	L. verm.
1	1903	Dockyard I	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	-
2	1903	Zara	Zara	Soc. di Nav. a. Vap Zaratina	Vrachtschip	387
3	1904	Maria	-	P. v.d. Kolk Mzn.	Vrachtschip	80
4	1906	Alwina	Rotterdam	Holland-Gulf Stoomv. Mij.	Vrachtschip	1850
5	1906	Zeelandia	Rotterdam	Mij. Zeelichter Zeelandia	Tanklichter	1034
6	1907	Constance Catharina	Harlingen	Noord Ned. Scheepv. Mij.	Vrachtschip	1820
7	1907	Suez	-	J.P. Heyblom	Baggermolen	-
8	1907	St. Petersburg	-	Int. Mij. t. Aann. v. Werken	Hopperzuiger	688
9	1907	Vesta	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Vrachtschip	2790
10	1907	Venus	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Vrachtschip	2790
11	1907	Madeleine	Caen	F. Bouet	Vrachtschip	1651
12	1908	Johanna	Rotterdam	Jos de Poorter	Vrachtschip	1790
13	-	-	-	-	-	-
14	1908	Neerlandia	Rotterdam	Mij. Zeelichter Zeelandia	Tanklichter	1475
15	1908	Germania	Gothenburg	Svenska Lloyd	Vrachtschip	1600
16	1908	Seina	-	N.V. Int. Sleepdienst Mij.	Zeesleepboot	242
17	1908	Frisia	Rotterdam	H. de Jongh	Tanklichter	1225
18	1908	Drente	's Gravenhage	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	Tanklichter	1508
19	1908	Neptunus	-	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	Zeesleepboot	228
20	1909	Atlas	-	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	Zeesleepboot	287
21	1909	Megrez	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	4610
22	1909	Weser	-	J.P. Heyblom	Bakkenzuiger	-
23	1910	Alkaid	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	5200
24	1910	Moordrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Vrachtschip	1510
25	1910	Merak	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	5247
26	1910	Eemdijk	Rotterdam	Soll. v.d. Meer & van Hattum	Vrachtschip	5257
27	1910	Bison	Rotterdam	R.D.M.	Drijvende bok	-
28	1911	Kambangan	Amsterdam	Stoomv. Mij. Nederland	Vrachtschip	8568
29	1912	Alice	Rotterdam	Stoomv. Mij. Sophie H.	Vrachtschip	5295
30	1912	Oostdijk	Rotterdam	Soll. v. d. Meer & van Hattum	Vrachtschip	5265
31	1912	Alcor	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	5600
32	1912	Dubhe	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	5600
33	1912	Mijdrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Tanker	4590
34	1913	Westerdijk	Rotterdam	Soll. v.d. Meer & van Hattum	Vrachtschip	5580
35	1913	Epsilon	Rotterdam	Mij. Bothia B.J. v. Hengel	Vrachtschip	5550
36	1913	Arundo	Rotterdam	Hudig & Veder	Vrachtschip	5600
37	1913	Texel	Rotterdam	St. Mij. Triton (Ruys & Co)	Vrachtschip	5600

38	1913	Wieldrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Tanker	4750
39	1914	Yildum	Rotterdam	v. Nievelt, Goudriaan & C0.	Vrachtschip	5600
40	1913	Zaanstroom	Amsterdam	Holl. Stoomb. Mij.	Vracht/passagiersschip	1600
41	1914	Noorddijk	Rotterdam	Soll.v.d. Meer & v. Hattum	Vrachtschip	5570
42	1914	Rondo	Amsterdam	Stoomv. Mij. Nederland	Vrachtschip	10460
43	1914	Leto	Rotterdam	Hudig & Veder	Vrachtschip	5600
44	1915	Turbinia	Rotterdam	Wm. Ruys & Zn.	Vrachtschip	5600
45	1915	Rijndijk	Rotterdam	Soll. v.d. Meer & van Hattum	Vrachtschip	6020
46	1915	Maasdijk	Rotterdam	Soll. v.d. Meer & van Hattum	Vrachtschip	6020
47	1915	Procyon	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	6020
48	1915	Bellatrix	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	6020
49	1915	Thuban	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	6020
50	1915	Alcor	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	6293
51	1915	Algenib	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	6293
52	1916	Alphard	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	6293
53	1916	Waalhaven	Rotterdam	N.V. Gebr. van Uden	Vrachtschip	6293
54	1916	Zwaan	Rotterdam	R.D.M.	Drijvende bok	-
55	1916	IJselhaven	Rotterdam	N.V. Gebr. van Uden	Vrachtschip	6293
56	1917	Bali	Amsterdam	Stoomv. Mij. Nederland	Vrachtschip	9805
57	1916	Ameland	Rotterdam	St. Mij. Triton (Ruys & Co.)	Vrachtschip	6293
58	1916	Jobshaven	Rotterdam	N.V. Mij. ìs.s Jobshavenî	Vrachtschip	6293
59	1917	Lingestroom	Amsterdam	Holl. Stoomb. Mij.	Vracht/passagiersschip	1665
60	1916	Celeano	Rotterdam	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Vrachtschip	6293
61	1917	Mirach	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	6293
62	1917	Sirrah	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	6293
63	1919	Marken	Rotterdam	St. Mij. Rotterdam (Ruys & Co)	Vrachtschip	7200
64	1919	Kediri	Rotterdam	St. Mij. Rotterdam (Ruys & Co)	Vrachtschip	6293
65	1919	Walcheren	Rotterdam	St. Mij. Triton (Ruys & Co)	Vrachtschip	6293
66	1919	Alkmaar	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomb. Mij.	Vrachtschip	11290
67	1920	Callisto	Rotterdam	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Vrachtschip	7050
68	1919	Hagno	Rotterdam	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Vrachtschip	6200
69	1921	Zaandijk	Rotterdam	Soll. v.d. Meer & van Hattum	Vrachtschip	6106
70	1920	Alcor	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co	Vrachtschip	6090
71	1921	Saparoea	Amsterdam	Stoomv. Mij. Nederland	Vrachtschip	9480
72	1919	Gouwestroom	Amsterdam	Holl. Stoomb. Mij.	Vrachtschip	2200
73	1920	Roerdomp	Rotterdam	R.D.M.	Drijvende bok	-
74	1920	Aurora	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomb. Mij.	Vrachtschip	2240
75	1920	Haarlem	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomb. Mij.	Vrachtschip	5896
76	1920	Helder	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomb. Mij.	Vrachtschip	6118
77	1921	Streefkerk	's Gravenhage	Ver. Ned. Scheepv. Mij.	Vrachtschip	9500
78	1921	Texel	Rotterdam	St. Mij. Triton (Ruys & Co)	Vrachtschip	7100
79	1922	Klipfontein	's Gravenhage	Ver. Ned. Scheepv. Mij.	Vracht/passagiersschip	9420

80	1922	Fu-Kwang	Shanghai	Asiatic Petroleum Co. Ltd.	Tanker	1097
81	1922	-	-	-	-	-
82	1923	Pr. Hendrik Dok 3	Rotterdam	R.D.M.	Drijvende bok	12000
83	1922	Luetta	Maracaibo	Caribbean Petrol Co.	Tanklichter	1475
84	1923	Mariquita	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	1951
85	1923	-	-	W.R. Cunis Ltd.	Thamesbarge	218
86	1923	-	-	W.R. Cunis Ltd.	Thamesbarge	218
87	1923	-	-	W.R. Cunis Ltd.	Thamesbarge	218
88	1923	-	-	W.R. Cunis Ltd.	Thamesbarge	218
89	1923	-	-	W.R. Cunis Ltd.	Thamesbarge	218
90	1923	-	-	W.R. Cunis Ltd.	Thamesbarge	218
91	1923	R.D.M. IX	Rotterdam	R.D.M.	Onderlosser	125
92	1924	Sliedrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Tanker	6340
93	1924	Martina	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	2320
94	1924	Marsella	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	2326
95	1924	Manuella	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	2316
96	1925	Mariana	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	2316
97	1925	Maruja	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	2326
98	1927	Marpessa	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	9780
99	1927	Trocas	Londen	Anglo Saxon Petr. Co. Ltd.	Tanker	9790
100	1927	Telena	Londen	Anglo Saxon Petr. Co. Ltd.	Tanker	9769
101	1918	Sidlaw Range	Londen	A.G. & G.D. Lemos & Tramp.	Vrachtschip	7080
102	1919	Delft	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Vrachtschip	7500
103	1921	Grangesberg	Stockholm	Trafik Akt. Bol Dillner	Vrachtschip	7383
104	1920	Albireo	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	7080
105	1927	Schiedam	Schiedam	N.V. Nieuwe Waterweg	Ponton	-
106	1921	Brielle	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Vrachtschip	9772
107	1921	Breda	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Vrachtschip	9850
108	1921	Leerdam	Rotterdam	Holland-Amerika Lijn	Vracht/passagiersschip	11400
109	1920	Alchiba	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	7794
110	1922	Gemma	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	12510
111	1922	Zosma	Rotterdam	v. Nievelt Goudriaan & Co.	Vrachtschip	12510
112	1922	Spaarndam	Rotterdam	Holland-Amerika Lijn	Vracht/passagiersschip	11400
113	1922	Gaasterdijk	Rotterdam	Holland-Amerika Lijn	Vrachtschip	11830
114	1922	Grootendijk	Rotterdam	Holland-Amerika Lijn	Vrachtschip	11830
115	1922	Tenbergen	Rotterdam	Furness Scheepv. & Agent. Mij.	Vrachtschip	7475
116	1923	Driebergen	Rotterdam	Furness Scheepv. & Agent. Mij.	Vrachtschip	9367
117	1922	-	Rotterdam	R.D.M.	Ponton	9420
118	1923	-	Gibraltar	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	Tank-barge	537
119	1923		Gibraltar	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	Tank-barge	537
120	1923	-	-	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	Vrachtlichter	516
121	1923	Holland	's Gravenhage	Ver. Ned. Scheepv. Mij.	Vracht/passagiersschip	984

122	1924	Elva Seed	New Castle	Seed Shipping Co. Ltd.	Vrachtschip	3695
123	1924	Winga	Glasgow	Glen & Co. Ltd.	Vrachtschip	2482
124	1925	Domino	Hull	Ellermans Wilson Line Ltd.	Vrachtschip	2000
125	1925	Queenswood	Middlesborough	Joseph Constantine S.S. Line	Vrachtschip	7430
126	1924	Phillis Seed	New Castle	Seed Shipping Co. Ltd.	Vrachtschip	3745
127	1925	Monica Seed	New Castle	Seed Shipping Co. Ltd.	Vrachtschip	3745
128	1925	Orsa	Glasgow	Glen & Co. Ltd.	Vrachtschip	2482
129	1925	Magician	Liverpool	Charente S.S. Co. Ltd.	Vrachtschip	8065
130	1925	Caribou	St. Johns	New Foundl. Govern.	Vracht/passagiersschip	1319
131	1925	Delamere	Manchester	Manchester Spanish Line	Vrachtschip	2802
132	1925	Telena	Londen	Anglo Saxon Petr. Co. Ltd.	Tanker	9769
133	1926	Colytto	Rotterdam	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Vrachtschip	7500
134	1925	Martica	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	2318
135	1925	Maximina	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	2315
136	1926	Merak	Batavia	Kon. Paketvaart Mij.	Vracht/passagiersschip	1360
137	1926	Kon. Wilh. Dok	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Drijvende bok	3000
138	1926	Simon Bolivar	Amsterdam	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Vracht/passagiersschip	8805
139	1927	Patras	Batavia	Kon. Paketvaart Mij.	Vracht/passagiersschip	1398
140	1926	Matilde	Willemstad	Curacaosche Scheepvaart Mij.	Tanker	2290
141	1927	Duivendrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Tanker	8880
142	1928	Nieuw Zeeland	Batavia	Kon. Paketvaart Mij.	Vracht/passagiersschip	9570
143	1928	Pres. Franqui	Gent	Purfina Arnement S.A.	Tanker	6885
144	1928	Poelau Roebiah	Amsterdam	Stoomv. Mij. Nederland	Vracht/passagiersschip	10794
145	1928	Dockyard XI	Rotterdam	R.D.M.	Motorboot	-
146	1928	Dockyard XIII	Rotterdam	R.D.M.	Motorboot	-
147	1928	Dockyard XIV	Rotterdam	R.D.M.	Motorboot	-
148	1928	Themisto	Rotterdam	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Vrachtschip	8700
149	1928	Purfina	Gent	Purfina S.A.	Tanklichter	438
150	1928	R.P.N. VII	Parijs	Purfina S.A.	Tanklichter	494
151	1929	Astrida	Antwerpen	Lloyd Royal Belge	Vracht/passagiersschip	5225
152	1929	Josephine Charlotte	Antwerpen	Lloyd Royal Belge	Vracht/passagiersschip	5225
153	1929	Henri Jaspar	Antwerpen	Lloyd Royal Belge	Vracht/passagiersschip	9250
154	1929	Plata Cruz	Buenos Aires	Anglo Mexican Petr. Co.	Tanker	807
155	1929	Pampa Cruz	Buenos Aires	Anglo Mexican Petr. Co.	Tanker	807
156	1928	Purfina	Duinkerken	Purfina Cabotage	Vrachtschip	752
157	1929	Ketelpont	Rotterdam	R.D.M.	Ketelponton	95
158	1930	Nautilus	Den Helder	Departement van Defensie	Politievaartuig	-
159	1930	Leto	Rotterdam	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Vrachtschip	8655
160	1930	Ameland	Rotterdam	St. Mij. Rotterdam (Ruys & Co)	Vrachtschip	7625
161	1930	Laurent Meeus	Antwerpen	S.A. Purfina Maritime	Tanker	8870
162	1929	Purfina XIII	Gent	Cie. Belgro-Hongroise S.A.	Tanklichter	498
163	1929	R.P.N. X	Rouaan	Raffin. de Petrole de Nord	Tanklichter	504

164	1930	Courlis	-	O. Carlier	Motorjacht	-
165	1930	Socombel	Marseille	S.A. Socombel Transports	Tanker	2328
166	1930	Van Swoll	Batavia	Kon. Paketvaart Mij.	Vrachtschip	1355
167	1933	K XIV	-	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
168	1933	K XV	-	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
169	1934	K XVI	-	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
170	1930	Moesi	Batavia	Kon. Paketvaart Mij.	Vrachtschip	653
171	1930	Moordrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Tanker	11040
172	1931	Mijdrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs.v. O)	Tanker	11040
173	1933	Pr. Hendrik dok 4	Rotterdam	R.D.M.	Drijvende bok	-
174	1930	Purfina XV	Rotterdam	Purfina S.A.	Tanklichter	25
175	1930	Purfina XVI	Rotterdam	Purfina S.A.	Tanklichter	25
176	1932	Prinses Juliana	-	Prov. St. Dienst o.d.W. Schelde	Veerpont	120
177	1931	Purfina XVII	Gent	Purfina S.A.	Tanklichter	338
178	1933	Dockyard XV	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	77
179	1934	Dockyard XVI	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	77
180	1932	Purfina XVIII	Gent	Purfina S.A.	Tanklichter	55
181	1933	-	-	Rijkswaterstaat Haarlem	Sluisdeuren	-
182	1933	-	-	Rijkswaterstaat Nijmegen	Hefbrug	-
183	1933	-	-	Rijkwaterstaat Nijmegen	Hefdeuren	-
184	1933	Purfina XIX	Gent	Purfina S.A.	Tanklichter	269
185	1934	-	Vianen/Vreeswijk	Rijkwaterstaat Den Haag	Brugliggers	-
186	1935	Sunetta	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	12248
187	1934	Birmingham	Rotterdam	N.V. Intern. Kustvaart Mij.	Vrachtschip	492
188	1934	Nottingham	Rotterdam	N.V. Intern. Kustvaart Mij.	Vrachtschip	492
189	1935	G.S. Walden	Hongkong	The Oriental Tankers Ltd.	Tanker	15420
190	1935	-	-	Rijkswaterstaat Den Haag	Brugliggers	-
191	1935	Congo lichter	Leopoldville	S.A. des Petroles au Congo	Tanklichter	326
192	1935	Minna	Rotterdam	Scheepv. & Handels Mij.	Vrachtschip	497
193	1936	Etrema	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	9135
194	1935	Benakat	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	6005
195	1937	Ensis	Londen	The Anglo Saxon Petr. Co.	Tanker	9140
196	1939	Sep	-	Poolse Marine	Onderzeeboot	67,5
197	1937	Edward F. Johnson	Londen	Standard Vacuum Oil. Co.	Tanker	15067
198	1938	Clea	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij La Corona	Tanker	12032
199	1938	Ojeda	Maracaibo	The Caribbean Petr. Co.	Tanker	3125
200	1938	Nieuw Amsterdam	Rotterdam	Holland-Amerika Lijn	Passagiersschip	10265
201	1939	Van Kinsbergen	-	Staat der Nederlanden	Art. instr. Vaartuig	413
202	1938	Coryda	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	12034
203	1938	Clausina	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	12035
204	1938	Chama	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	12032
205	1940	O 23	-	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	50

206	1940	O 24	-	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	50
207	1940	Tjerk Hiddes	-	Staat der Nederlanden	Torpedojager	700
208	1940	Gerard Callenburgh	-	Staat der Nederlanden	Torpedojager	700
209	-	O 26	-	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	50
210	-	O 27	-	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	50
211	1939	Clavella	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij La Corona	Tanker	12005
212	1939	Pendrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs v. O.)	Tanker	15492
213	1939	Saidja	's Gravenhage	N.V. Ned. Ind. Tankstb. mij.	Tanker	8700
214	1939	-	-	Mackintosh & Co. Ltd.	Vrachtlichter	522
215	1939	-	-	Mackintosh & Co. Ltd.	Vrachtlichter	522
216	1939	-	-	Mackintosh & Co. Ltd.	Vrachtlichter	522
217	1941	Dockyard XVII	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	77
218	1941	Dockyard XVIII	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	77
219	-	Zeven Provinciën	-	Staat der Nederlanden	Kruiser	-
220	1940	Papendrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Tanker	15597
221	1941	Stad Leiden	Rotterdam	Halcyon Lijn N.V.	Vrachtschip	10245
222	1949	Tero	Rotterdam	Mij. Vrachtvaart	Vrachtschip	8763
223	1948	Maashaven	Rotterdam	N.V. Gebr. v. Uden	Vrachtschip	9430
224	1947	Bali	Amsterdam	Stoomv. Mij. Nederland	Vracht/passagiersschip	12070
225	1941	Dockyard VIII	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	42
226	1942	Dockyard IX	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	42
227	1947	Dockyard V	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	42
228	1946	Dockyard III	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	42
229	1941	M. 401	Duitsland	Kriegsmarine	Mijnenveger	-
230	1941	M. 402	Duitsland	Kriegsmarine	Mijnenveger	-
231	1941	M. 403	Duitsland	Kriegsmarine	Mijnenveger	-
232	1941	M. 404	Duitsland	Kriegsmarine	Mijnenveger	-
233	1941	M. 405	Duitsland	Kriegsmarine	Mijnenveger	-
234	1941	M. 406	Duitsland	Kriegsmarine	Mijnenveger	-
235	1941	M. 407	Duitsland	Kriegsmarine	Mijnenveger	-
236	1941	M. 408	Duitsland	Kriegsmarine	Mijnenveger	-
237	1941	-	Wenen	Donau Dampfschiffart Ges.	Tanklichter	230
238	1941	-	Wenen	Donau Dampfschiffart Ges.	Tanklichter	230
239	1941	-	Wenen	Donau Dampfschiffart Ges.	Tanklichter	230
240	1941	-	Wenen	Donau Dampfschiffart Ges.	Tanklichter	230
241	1942	Bernisse	Rotterdam	P.A. van Es	Vrachtschip	437
242	1941	Krisehan der Grosse	-	Reichts Luftfahrt Min.	L. afweerschip	-
243	1942	T. 33	Duitsland	Kriegsmarine	Torpedojager	-
244	1942	T. 64	Duitsland	Kriegsmarine	Torpedojager	-
245	1942	T. 70	Duitsland	Kriegsmarine	Torpedojager	-
246	1942	T. 115	Duitsland	Kriegsmarine	Veerschip	-
247	1942	TF. 19	Duitsland	Kriegsmarine	Torpedobootjager	-

248	1942	TF. 20	Duitsland	Kriegsmarine	Torpedobootjager	-
249	1942	TF. 13	Duitsland	Kriegsmarine	Torpedobootjager	-
250	1942	TF. 14	Duitsland	Kriegsmarine	Torpedobootjager	-
251	1944	-	Duitsland	Deschimag-Seebeck	Trawler	-
252	1944	-	Duitsland	Deschimag-Seebeck	Trawler	-
253	1944	-	Duitsland	Deschimag-Seebeck	Trawler	-
254	1948	Arcturus	-	Staat der Nederlanden	Loodsvaartuig	-
255	1942	V. St. 02	Duitsland	Reichs Luftfahrt Min.	Volgboot	-
256	1950	Duivendrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij De Maas (Phs. v. O.)	Smeerolietanker	7702
257	1949	Bacchus	Rouaan	Min. Des Trav. Publ. & d. Trans.	Wijntanker	3980
258	1945	Gouwzee	-	Staat der Nederlanden	Betonningsvaartuig	-
259	1948	Markab	-	Staat der Nederlanden	Loodsvaartuig	-
260	1948	-	Rotterdam	R.D.M.	Ponton	-
261	1948	-	Rotterdam	R.D.M.	Ponton	-
262	1948	-	Rotterdam	R.D.M.	Ponton	-
263	1943	V. St. 03	-	Reichs Luftfahrt Min.	Volgboot	-
264	1944	V. St. 04	-	Reichs Luftfahrt Min.	Volgboot	-
265	1944	V. St. 05	-	Reichs Luftfahrt Min.	Volgboot	-
266	1955	Holland	-	Staat der Nederlanden	Onderzeebootjager	-
267	1949	Dockyard VII	Rotterdam	R.D.M.	Veerboot	-
268	1949	Schiehoofd	Rotterdam	R.D.M.	Ponton	-
269	1950	Ampenan	Rotterdam	Kon. Rotterd. Lloyd	Vracht/passagiersschip	12153
270	1950	Barumun	Amsterdam	Kon. Paketv. Mij.	Vracht/passagiersschip	1853
271	1944	Crostafels	-	Deutsche Dampfschiffart Ges.	Vrachtschip	9600
272	1948	Slamat	Rotterdam	Kon. Rotterd. Lloyd	Vracht/passagiersschip	12345
273	1947	Batoela	Amsterdam	Staat der Nederlanden	Vracht/passagiersschip	1805
274	1947	Banggaai	Amsterdam	Staat der Nederlanden	Vracht/passagiersschip	1805
275	1948	Bakongan	Amsterdam	Staat der Nederlanden	Vracht/passagiersschip	1805
276	1949	Veli Joze	-	-	Kraanponton	-
277	1957	Rotterdam	-	Staat der Nederlanden	Onderzeebootjager	-
278	1950	Musi	Amsterdam	Kon. Paketv. Mij.	Vrachtschip	1380
279	1960	Dolfijn	-	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
280	1961	Zeehond	-	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
281	1951	Rimon	Haifa	Zim Israel Nav. Co. Ltd.	Vracht/passagiersschip	3998
282	1952	Karimun	Amsterdam	Stoomv. Mij. Nederland	Vracht/passagiersschip	12840
283	1951	-	Karachi	Gouvernement Pakistan	Dokdeur	-
284	1953	Van Linschoten	Amsterdam	Kon. Paketv. Mij.	Vrachtschip	4838
285	1953	Katelysia	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	18170
286	1954	Esso Margarita	New York	Petroleo Lago	Tanker	10905
287	1954	Westertoren	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	18158
288	1955	Kalydon	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	18224
289	1955	Kabylia	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	18172

290	1951	D.C. Endert Jr.	Wageningen	Scheepsb. Proefstation	Research vaartuig	-
291	1955	Moordrecht	Rotterdam	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Tanker	19210
292	1955	Kara	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	18218
293	1956	E.J. Mc. Clanahan	Monrovia	Caltex Oceanic Ltd. Mij.	Tanker	18180
294	1956	Maas Lloyd	Rotterdam	Kon. Rotterd. Lloyd	Vracht/passagiersschip	11550
295	1957	Merwe Lloyd	Rotterdam	Kon. Rotterd. Lloyd	Vracht/passagiersschip	11550
296	1957	Kelletia	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	18240
297	1959	Arca	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	18218
298	1961	Ondina	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	48870
299	1962	Onoba	's Gravenhage	N.V. Petr. Mij. La Corona	Tanker	48880
300	1959	Rotterdam	Rotterdam	Holland-Amerika Lijn	Passagiersschip	7800
301	1960	Chelwood Beacon	Londen	The Medomsley Steam Shipping	Tanker	31670
302	1963	Doelwijk	Rotterdam	Kon. Rotterd. Lloyd	Tanker	47000
303	1960	Madison Lloyd	Rotterdam	Kon. Rotterd. Lloyd	Vracht/passagiersschip	11550
304	1960	Gaasterdijk	Rotterdam	Holland-Amerika Lijn	Vrachtschip	10200
305	1962	Main Lloyd	Rotterdam	Kon. Rotterd. Lloyd	Vracht/passagiersschip	11550
306	1962	Grotedijk	Rotterdam	Holland-Amerika Lijn	Vrachtschip	10200
307	1964	Poolster	Den Helder	Staat der Nederlanden	Bevoorradingstanker	10181
308	1964	vH en Bt 1643	Beverwijk	v. Hattum en Blankevoort	Elevatorbak	600m3
309	1964	vH en Bt 1644	Beverwijk	v. Hattum en Blankevoort	Elevatorbak	600m3
310	1964	vH en Bt 1645	Beverwijk	v. Hattum en Blankevoort	Elevatorbak	600m3
311	1964	vH en Bt 1646	Beverwijk	v. Hattum en Blankevoort	Elevatorbak	600m3
312	1964	vH en Bt 1647	Beverwijk	v. Hattum en Blankevoort	Elevatorbak	600m3
313	1964	vH en Bt 1648	Beverwijk	v. Hattum en Blankevoort	Elevatorbak	600m3
314	1966	Dosina	Willemstad	Curacaosche Scheepv. Mij.	Tanker	65000
315	1965	Moerdijk	Rotterdam	Holland-Amerika Lijn	Vrachtschip	12500
316	1965	Atlas	Willemstad	Brown en Root Heerema S.A.	Kraanponton	-
317	1966	Sedco 135D	Panama	Southeastern Drieling Inc.	Booreiland	-
318	1966	Hugh W. Gordon	Houston	Brown en Root Inc.	Pijpenlegger	-
319	1967	Hercules	Houston	Brown en Root Inc.	Kraanponton	-
320	1972	Zwaardvis	Den Helder	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
321	1972	Tijgerhaai	Den Helder	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
322	1967	Sedneth I	's Gravenhage	Sea Drillings Netherlands	Booreiland	-
323	1968	Sedneth II	's Gravenhage	Sea Drillings Netherlands	Booreiland	-
324	1968	Moa	Rotterdam	R.D.M.	Bokponton	-
325	1967	B.A.R. 279	Panama	Brown en Root Inc. S.A.	Sleuvengraver	8688
326	1970	Pazargad	-	Mobil Transport Inc.	Olieopslagvaartuig	-
327	1968	Matador I	Rotterdam	v/h Bonn en Mees	Bokponton	-
328	1969	Taklift I	Rotterdam	W.A. v.d. Tak's Bergingsbedrijf	Hefschip	-
329	1971	Cunard Adventurer	Southampton	Cunard Steamship Co. Ltd.	Passagiersschip	2314
330	1972	Sealand Mc.Lean	Houston	Liverpool	Containerschip	27630
331	1973	Sealand Exchance	Houston	Sealand Service Inc. U.S.A.	Containerschip	27358

332	1973	Sealand Resource	Houston	Sealand Service Inc. U.S.A.	Containerschip	27337
333	1974	Transporte XX	Maracaibo	Terminales Maracaibo	Dil. Prod. Barge	19545
334	1975	Fina Italië	Le Havre	Petrofina	Tanker	116500
335	-	-	-	-	-	-
336	1974	Dockyard VI	Rotterdam	R.D.M.	Sleepboot	34
337	1974	Umm Shaif	-	Abu Dhabi Marine Areas Ltd.	Power generation Barge	-
338	1975	Zakum	-	Abu Dhabi Marine Areas Ltd..	Power generation Barge	-
339	-	Bos I	-	geannuleerd	Pijpenlegger	-
340	1976	B.A.R. 347	Willemstad	Brown En Root Inc.	Pijpenlegger	-
341	1974	Matador II	Rotterdam	v/h Bonn en Mees	Bokponton	-
342	-	-	-	-	Bokponton	-
343	-	-	-	-	Bokponton	-
344	-	-	-	-	Bokponton	-
345	1976	Daring Turtle	Panama	Pontones Tornidas S.A.	Deck Cargo Barge	10000
346	1977	-	Algiers	Marine Algerije	Droogdok	-
347	1977	-	-	geannuleerd	-	-
348	1992	Walrus	Den Helder	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
349	1990	Zeeleeuw	Den Helder	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
350	1981	Maersk Endeavour	Svendborg	Brigantine Shipping Denemarken	Booreiland	-
351	1982	Ostrea	-	DOS Bouw Nederland	Hefschip	-
352	1993	Dolfijn	Den Helder	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
353	1994	Bruinvis	Den Helder	Staat der Nederlanden	Onderzeeboot	-
354	1982	Maraven	Caracas	Maraven S.A. Venezuela	Boorplatform	-
355	1982	Maraven	Caracas	Maraven S.A. Venezuela	Boorplatform	-

BRONNEN: H.P. van den Aardweg e.a. "Een halve eeuw Droogdok"
G.J.W. van den Beldt "75 jaar 'Op Stapel', de geschiedenis van een Nederlandse scheepswerf 1903-1978"
Robert J. Blom "RSV een financiële scheepsramp"
M.G. Boer "Leven en bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen"
"d.s.s. Rotterdam" (extra uitgave van Schip en Werf)
"Tuindorp Heyplaat"
Jan Wacht "Heet voor de vuren, een halve eeuw ontvoogdingsstrijd der Rotterdamsche metaalbewerkers"

En verder:
Bedrijfsblad 'Nieuws van de RDM'
Bedrijfsmededelingen
Brieven van dir. M.G. de Gelder aan zijn vader
Commissierapport over de Nederlandse scheepsbouw
Directiemededelingen
Jaarverslagen RDM
Jaarverslagen Rijn-Schelde
Jaarverslagen RSV
OR mededelingen
Personeelsmededelingen
Personeelsverenigingsblad 'de Wekker'
RSV blad 'Indruk'
RSV enquête

COLOFON

Tekst

Evert van der Schee, Heyplaat

Vormgeving

Dick Ladage, Rotterdam

Realisatie

Optima Grafische Communicatie, Rotterdam

Uitgever

ILCO-productions, Rotterdam

De uitgever heeft zich alle moeite getroost om rechten van
foto's te achterhalen. Een ieder die desondanks van mening is dat hij/zij rechten
kan ontlenen aan het gepubliceerde materiaal, kan contact opnemen met de uitgever.

Niemand zal in de vorige eeuw hebben bevroed dat op een zandplaat ver van de Rotterdamse haven een werf zou verrijzen met duizenden werknemers. De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij startte op 23 januari 1902 als werf voor de reparatie van zeeschepen. Het zou niet bij repareren blijven. Ruim driehonderd schepen zijn op de werf van de helling gelopen met als hoogtepunten de bouw van de "Nieuw-Amsterdam" en de bouw van de "Rotterdam" voor de Holland Amerika Lijn.

Dit boek over de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij is meer dan een bedrijfsgeschiedenis. Naast de verhalen over opgang en neergang van deze kolossale werf heeft de auteur veel oog voor de mensen op de werkvloer en voor het werk dat zij verrichtten. Niet alleen de sociale achtergrond van de auteur is daar debet aan. Evert van der Schee heeft zelf op de werkvloer gestaan.

Evert van der Schee, geboren in 1931, groeide op in de Rotterdamse wijk Charlois. Deze zoon van een havenarbeider begon zijn loopbaan op 16-jarige leeftijd als leerling-ijzerwerker bij 'Droogdok'. Hij doorliep diverse avondopleidingen, maar bepalend voor zijn carrière is het vakbondswerk geweest. Van der Schee was onder meer voorzitter van Rotterdam Linkermaas, toen de grootste afdeling van de industriebond NVV. In die hoedanigheid volgde hij een opleiding voor districtsbestuurder. Zijn belangstelling ging vooral uit naar het arbeidsrecht. Vanaf 1966 werd de ijzerwerker benoemd op personeelszaken. Via de functie van chef personeelszaken eindigde hij zijn carrière bij de RDM als plaatsvervangend hoofd Sociale Zaken.
De heer van der Schee woont sinds zijn huwelijk in 1958 op Heyplaat, een tuindorp met ruim 800 voormalige bedrijfswoningen gelegen naast de werf. Hij was voorzitter van de Heyplaatse wijkraad en is nog steeds actief op diverse terreinen.

Foto's zeggen vaak meer dan woorden. Daarom zijn in dit boek een groot aantal schitterende foto's opgenomen. Tot slot eindigt het boek met een complete (!) bouwlijst.

Eerder verschenen in deze serie: Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit Jr.
Wilton-Fijenoord
Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij

ISBN 90-73235-16-2
9 789073 235168

ILCO-productions Rotterdam
MCMXCVIII

NUGI 645