

## Honderd jaar Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM)

PRINT

Op 23 januari 1902 werd de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij opgericht. Dat was het begin van een eeuw vol ups and downs. Tijden van crisis speelden haasje-over met perioden van groei en bloei.

Het bedrijf kwam niet zomaar uit het niets opduiken. Als havenstad kent Rotterdam een verleden met een rijke scheepsbouwtraditie. Toch moesten scheepswerven vaak het veld ruimen voor de zich al maar uitbreidende stad. Van Scheepmakershaven naar Zalmhaven. Naar Feijenoord, naar Delfshaven.

In Delfshaven ontstond in 1856 de werf die als voorloper van de RDM geldt. Oprichter was Duncan Christie, een Schot. Later kreeg het bedrijf de naam 'De Maas'. Toen de werf in het begin van de 20ste eeuw Delfshaven moest verlaten, kwam de Heijlplaat in beeld.

Met het zand dat bij het graven van het dokbassin was vrij gekomen, verhoogde men het werfsterrein met 4 meter om ook bij hoogwater de voeten droog te houden. Fabriek en kantoor verrezen, twee dokken uit Groot-Brittannië verschenen in de dokhaven. Het grote werk kon beginnen.



Transport van de achtersteven van het ss Nieuw Amsterdam, 1936  
Foto F.H. van Dijk. Collectie Gemeentearchief Rotterdam

### Reparatie

Het begon met reparatie en onderhoud van schepen. Later volgde nieuwbouw. Toch bleef reparatie als bedrijfs onderdeel de kurk waar het bedrijf tot 1983 op dreef. Die reparaties spraken minder tot de verbeelding dan de nieuwbouw meesterwerken die de RDM van stapel liet lopen. Maar zoals ook de ervaring in de bouwwereld leert: nieuwbouw is vaak gemakkelijker dan restauratie en vernieuwing.

Er waren staaltjes van vakmanschap bij, zoals de transformatie van het ss Linerton. Het schip was op de Engelse oostkust gestrand en in tweeën gebroken. Bij de RDM verhuisde de machinekamer van midscheeps naar het achterschip. Het vrachtschip Linerton werd herboren als de tanker Radix. Een straatnaam in Tuindorp Heylplaat bewaart er de herinnering aan.



Tewaterlating deel van dok 4 bij scheepswerf de Nieuwe Waterweg, 1933. Foto F.H. van Dijk. Collectie Gemeentearchief Rotterdam

### Nieuwbouw

De eerste opdracht voor nieuwbouw van een zeegaand schip, de Alwina, kwam in 1905 binnen. Het was de eersteling van een serie fenomenale schepen. Tot de absolute toppers zijn het ss Nieuw Amsterdam, de kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën en het ss Rotterdam te rekenen. De tewaterlating van deze schepen vond plaats in de jaren 1937, 1950 en 1958.



Het ss Nieuw Amsterdam in zijn element en het ss Rotterdam in aanbouw, 1958

Het passagiersschip Nieuw Amsterdam behoort volgens kenners tot de mooiste schepen ooit gebouwd. De kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën, een opdracht van de Koninklijke Marine, was lange tijd het modernste schip van de vloot van de NAVO-bondgenoten. Het ss Rotterdam werd evenals de Nieuw Amsterdam gebouwd in opdracht van de Holland-Amerika Lijn. Met 38.645 ton was het destijds het grootste Nederlandse passagiersschip.

### Onderzeeboten

De bouwgeschiedenis van De Zeven Provinciën overbrugt de Tweede Wereldoorlog. Nog voor de oorlog was de kiel gelegd. Het oorlogsgeweld overviel Rotterdam en de RDM. In september 1944 ging de bezetter over tot vernieling van havens en havenoutillage en plundering van roerende goederen. De RDM werd zwaar getroffen en behoorde tot de meest leeggeroofde bedrijven.

De opdracht voor de levering van drie duikboten die de marine in 1929 aan de RDM verleende, was de eerste van een lange reeks soortgelijke orders. Sinds 1945 werden twaalf onderzeeërs en drie (slag)schepen voor

deze opdrachtgever gebouwd. De onderzeeboten in de Zwaardvis- en Walrus-klasse hebben een geavanceerde techniek die als uitermate bijzonder geldt.

### Einde werktijd, z.j.

De jaren vijftig waren gouden jaren voor de RDM. Het bedrijf draaide op volle toeren. Er was werk in overvloed en het personeelsbestand hield daarmee gelijke tred. Duizenden mensen vonden er emplot.

In de loop der tijd wisselde de personeelssterkte met de omvang van de orderportefeuille. Enkele gegevens:

in 1930 > 3.050

in 1931 > 1.780

in 1939 > 3.900

in 1947 > 3.800

in 1964 > 4.145

In de zeventiger jaren werd het hoogste aantal bereikt, circa 7.000 personeelsleden.



Door Duits geweld in september 1944 verwoeste kraanbaan RDM.  
Foto collectie RDM

### Grootleverancier van olieraffinaderijen

Na de oorlog werd de RDM grootleverancier van de olieraffinaderijen: niet alleen van tankschepen, maar ook van drukvaten, boltanks, reactorvaten en soms volledige installaties. De aanvang van deze ontwikkeling ligt in de jaren dertig, toen de werf opdrachten ontving van de Bataafsche Petroleum Maatschappij (BPM, een werkmaatschappij van Shell) voor de olieraffinaderij aan de Eerste Petroleumhaven bij Pernis.



Onderzeeboot Hr.Ms. Walrus in actie. Foto Audiovisuele Dienst KM, sectie Foto

### Tuindorp Heyplaat

De ligging van de werf was in het begin van de vorige eeuw bijzonder excentrisch. Het personeel moest van heinde en ver komen. Daarom was het een wens van de directeur, ir. M.G. de Gelder, om in de nabijheid van het bedrijf woningen te bouwen. Dit lukte niet direct, maar tussen 1914 en 1918 verrees dan eindelijk het Tuindorp Heyplaat.



Plattegrond Tuindorp Heyplaat, eind 1915

Het werd een dorp dat er zijn mocht. Vlak bij de 'fabriek', met alle kenmerken van een dorp. Tegen het silhouet van oceanreuzen bloeide het verenigingsleven. Een hechte dorpsgemeenschap ontstond. Toen er in de jaren zeventig plannen broeiden voor sloop van het dorp, ontstond daartegen een krachtig verzet. En niet zonder succes. Tuindorp Heyplaat bleef behouden.

### Arbeidsomstandigheden en personeelsvertegenwoordiging

De arbeidsomstandigheden waren vroeger verre van ideaal. Zo lieten hoogte van de temperatuur en geluidsniveau veel te wensen over. De Arbeidswet van 1919 bracht in het algemeen wel verbetering, maar aanvankelijk waren de voorschriften straffeloos te overtreden. Pas in de zestiger jaren wist men de situatie in belangrijke mate te verbeteren.

Heel lang al kende de RDM een personeelsvertegenwoordiging. De eerste groep vertegenwoordigers stond bekend onder de naam de 'platte petten club'. Sinds de jaren dertig werd een vertegenwoordiging gekozen uit kandidaten van de vakorganisaties, die 'de kern' werd genoemd. Als uitvloeisel van de Wet op de Ondernemingsraden koos het personeel van de werf december 1956 de eerste ondernemingsraad.

### Revolutie

In de tweede helft van de jaren zestig manifesteerde zich in de hele Westerse wereld een revolutionaire beweging. Een van de kenmerken was de roep om meer inspraak en medezeggenschap voor de gewone burger, ook in de werksituatie. De RDM deed er op eigen manier aan mee en zette in 1968 een eerste stap in de richting van werkoverleg.

Ook in de scheepvaart voltrok zich in de jaren zestig een revolutie. Nieuwe vervoerstechnieken brachten het containerschip, het roll-on/roll-off schip en andere nieuwe typen. Vooral het containerschip veranderde het aanzien van de vrachtaart volledig. Bovendien werden de schepen groter en groter. Op den duur ging de inhoud van tientallen naar enkele honderden van duizend ton.



Het booreiland Sedco 135 D vertrekt, 1966

Nieuwe bedrijfsactiviteiten werden ontplooid. De RDM was van de partij bij de ontwikkeling van apparatuur voor kernenergie. De droogdok bouwde ook booreilanden, sleuvengravers, pijpenleggers, kraanpontons e.a., toen daar vraag naar was.

## Fusie en faillissement

Tegelijkertijd deed zich een fusiegolf in de Nederlandse scheepsbouw voor. Het was al weer een hele tijd geleden dat de RDM de Schiedamse Scheepsbouw Maatschappij 'Nieuwe Waterweg' over had genomen, in 1925 om precies te zijn. Maar het was een begin. Kort voor de Tweede Wereldoorlog kregen RDM en Wilton-Fijenoord gezamenlijk de aandelen van de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. en de dochtermaatschappij Waalhaven in handen.

Maar in de periode 1966-1971 was de schaal vele malen groter. In 1966 vond de fusie plaats van RDM, De Schelde en Motorenfabriek Thomassen tot Rijn-Schelde Machinefabrieken en Scheepswerven. Een jaar later trad de Machinefabriek Breda, v.h. Backer & Rueb, toe en weer een jaar later volgde Wilton-Fijenoord. In 1971 ontstond tenslotte het concern Rijn-Schelde-Verolme (RSV) met een personeelsbestand van meer dan 30.000 medewerkers.



Kolos van reactorvat in opbouw, 1970

Het grote conglomeraat was geen lang leven beschoren. Al in 1983 viel het doek, nadat de overheid het bedrijf jarenlang financieel op de been had gehouden. Een belangrijk deel van de zware industrie van Nederland ging bij het faillissement verloren. Bij de RDM raakten 1.370 werknemers van de 3.180 hun baan kwijt.

## Reorganisatie

Later volgden opnieuw reorganisaties en opnieuw werden vele mensen werkloos. In 1994 waren er nog maar 450 werknemers in dienst. De onderneming werd dat jaar opgesplitst in twee juridisch zelfstandige eenheden: Algemene Werktuigbouw met de naam RDM Technology en Marine dat RDM Submarines ging heten. Beide onderdelen kwamen in handen van de zakenman J.J.A. van den Nieuwenhuizen. Het werfterrein met opstallen kwam onlangs in het bezit van de gemeente Rotterdam.



De RDM in de tegenwoordige tijd: scheepsbouwloods Tekening Dolf Stekhoven, vervaardigd in opdracht van het Gemeentearchief Rotterdam, 2002



De RDM in de tegenwoordige tijd. Tekening Dolf Stekhoven, vervaardigd in opdracht van het Gemeentearchief Rotterdam, 2002



De RDM in de tegenwoordige tijd: directiehal



De RDM in de tegenwoordige tijd: bij de dokhaven. Tekening Dolf Stekhoven, vervaardigd in opdracht van het Gemeentearchief Rotterdam, 2002

**Literatuur:**

Evert van der Schee, *Rotterdamsche Droogdok Maatschappij*, Rotterdam 1998.

[Close Window](#)