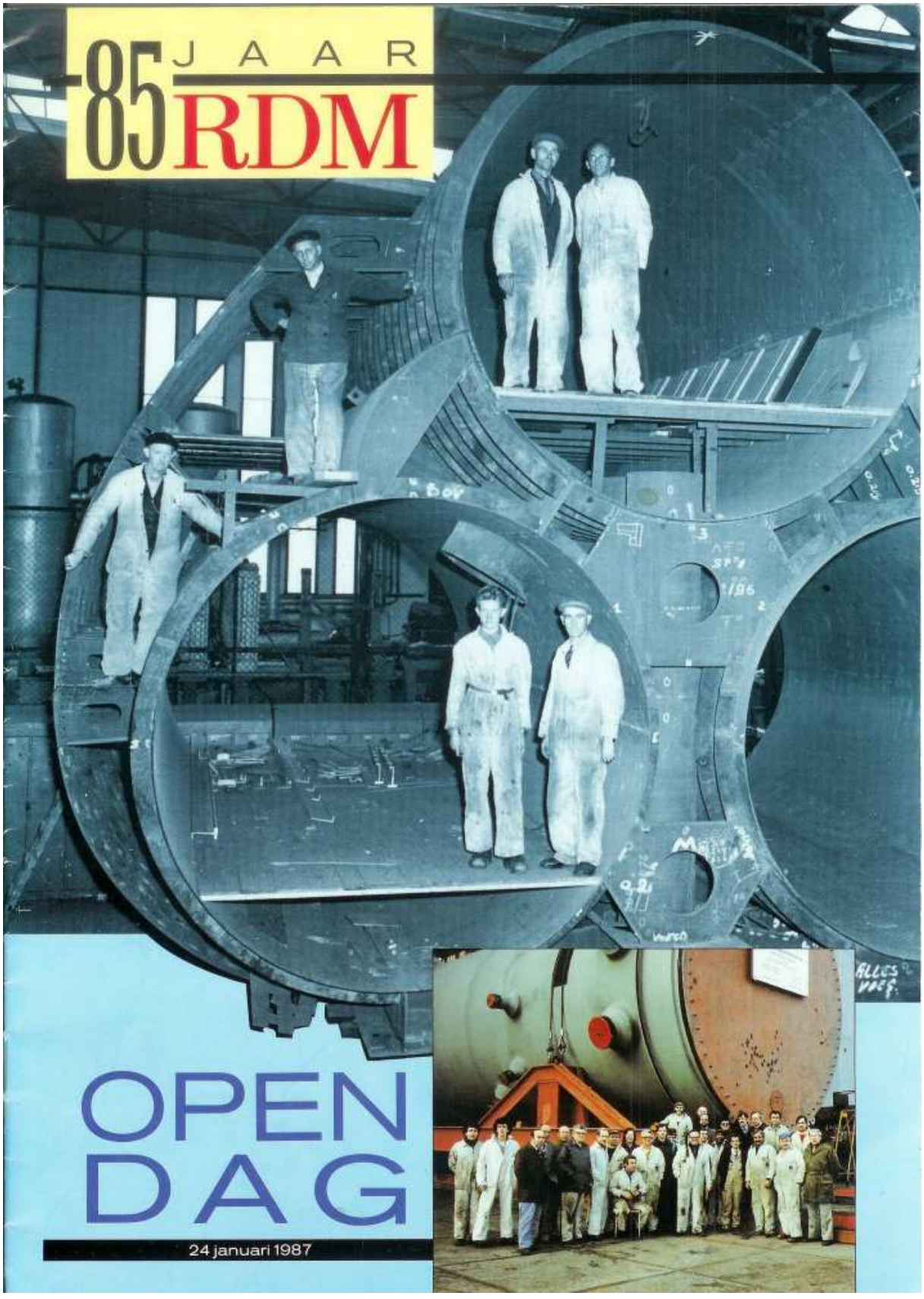
“85 jaar RDM”, Open Dag op 24 januari 1987.

Ontvangen van Ben Bosch, Geervliet.



85 JAAR RDM

OPEN DAG

Speciale uitgave van de redactie van Inzicht ter gelegenheid van de Open Dag op 24 januari 1987.

RDM

de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij b.v.

85 JAAR RDM

TEN GELEIDE

1986 was voor de RDM en al haar medewerkers een enerverend jaar. Vele verrassingen, zowel in positieve als in negatieve zin, zijn ons niet bespaard gebleven.

Echter... balans opmakend, kunnen we vaststellen, dat de positieve elementen de overhand hebben gekregen. Niet in het minst ook dankzij uw inzet en inspanningen ten behoeve van de onderneming.

Welkom op de Open Dag.

In 1987 – het jaar, waarin wij ons 85-jarig bestaan tijdens de Open Dag zullen vieren – zullen flexibiliteit, wederzijds begrip en respect, veel inspanningen en een klein beetje geluk essentieel voor onze toekomst zijn.

In onze rijke traditie hebben we met teveel ups en downs te maken gehad om de toekomst niet met het volste vertrouwen tegemoet te treden.

Het is in deze optimistische geest, dat wij alle medewerkers van de RDM een gezond en voorspoedig 1987 toewensen. Gaarne spreken wij de hoop uit u en uw familie op de Open Dag te mogen ontmoeten. Tot ziens op 24 januari a.s.!

De Directie.

RDM in 1906.

Overzicht van het bedrijf in 1946.

RDM vanuit de lucht in 1986.

85 JAAR RDM

85 JAAR RDM IN KORT BESTEK

Toen op 23 januari 1902 bij notariële acte de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. werd opgericht, stond de grondleggers uitsluitend het repareren van schepen en scheepsinstallaties voor ogen. Zoals bijna altijd in de werkelijkheid, is het anders gelopen...

In de 85 jaar van het bestaan overleefde de onderneming twee wereldoorlogen. Haar medewerkers werden geconfronteerd met crises en hoogtijdagen, met samenwerkingsverbanden en verzelfstandiging.

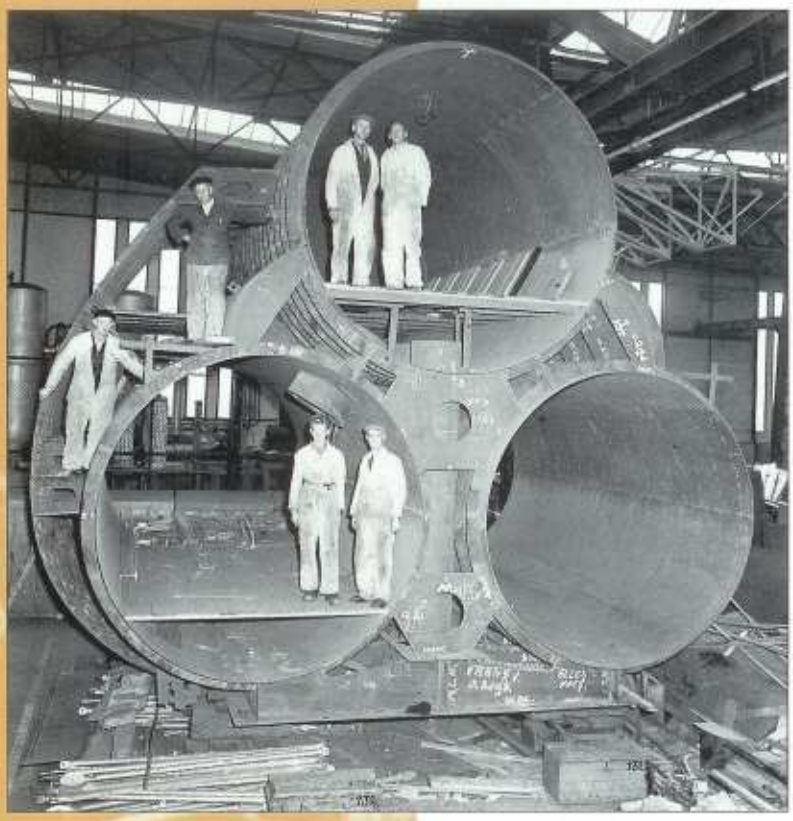
De oorspronkelijke reparatiewerf leverde gedurende die periode in de nieuwbouwsector meer dan 300 schepen en bijzondere vaartuigen af, waaronder 'zeegaande paradepaarden' als de 'Nieuw Amsterdam', 'Rotterdam' en de kruiser 'Zeven Provinciën'.

Ontwikkelingen.

In voor- en tegenspoed kan de RDM model staan voor de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw. Een ontwikkeling, die in de afgelopen decennia leidde tot ingrijpende veranderingen in het leveringsprogramma.

Zich op vernieuwing oriënterend – zowel qua produktie als markt, zowel qua technologie als sectoren – verschoven de activiteiten van pure scheepsbouw naar nieuwe gebieden.

O.m. drukvaten voor de petrochemische industrie, turbines en



reactorvaten voor elektriciteitscentrales, cilinders voor hydraulische toepassingen, technologisch zeer geavanceerde onderzeeboten en modificatieprogramma's voor de landmacht.

Verbreding van het produkten- en dienstenpakket ging vergezeld van bedrijfskundige reorganisaties, van de invoering van nieuwe technieken, waarbij automatisering centraal staat.

Na 85 jaar is de RDM een springlevend, dynamisch bedrijf dat zich vol vertrouwen op de toekomst richt. Een optimisme, dat stoelt op alles wat er 'in huis' is. En dat is vooral de kennis en ervaring, het vakmanschap en de motivatie van de medewerkers.

Het 'menselijk kapitaal' is het meest waardevolle van de onderneming. De lange RDM-geschiedenis heeft dit maar al te vaak bewezen...

Een korte terugblik.

Het 85-jarig bestaan is zo'n moment dat je even terugkijkt naar het verleden. Ook de redactie van Inzicht heeft dat gedaan. Een compleet beeld geven van 85 jaar RDM is voor ons niet haalbaar. Al bij het 50-jarig bestaan in 1952 werd het boek Een halve eeuw 'Droogdok' uitgegeven, waarin bijna 300 pagina's nodig waren om een periode van 50 jaar te beschrijven.

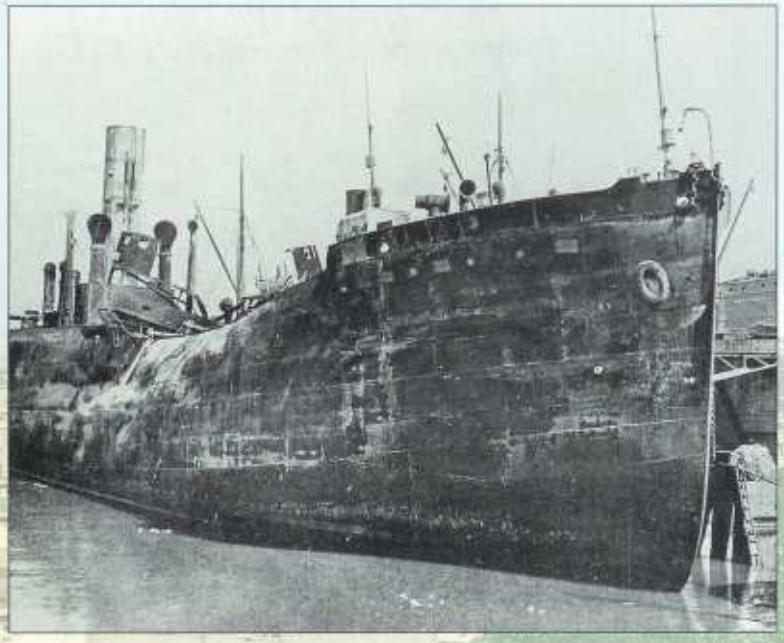
Wij doen het daarom op een andere manier. Aan de hand van foto's welke werden verzameld met de hulp van de heren Boekholt, Zwama en Berkhout en door twee oud RDM-ers aan het woord te laten, die, zoals zovele anderen, hun partijtje in het tot standkomen van de geschiedenis van de RDM hebben meegeblazen, bleek het mogelijk een aantal hoogte- en dieptepunten in beeld te brengen.

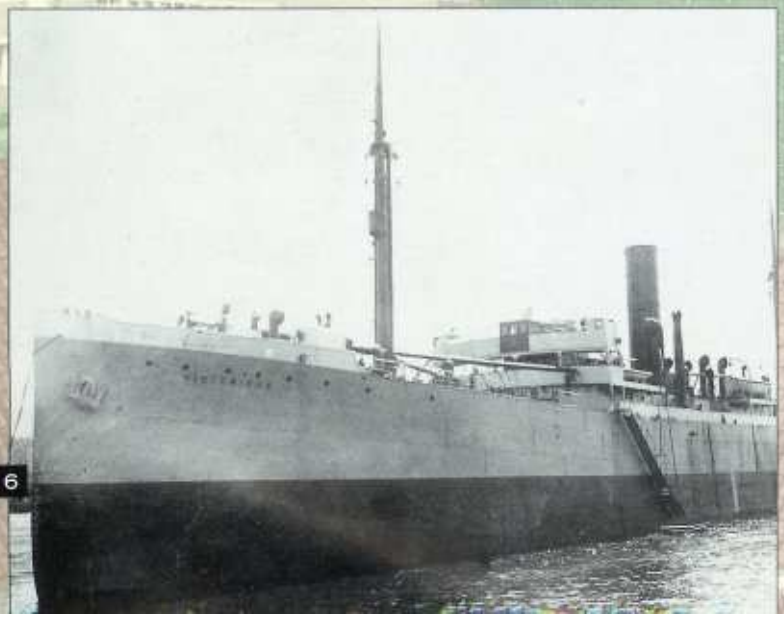
85 jaar RDM in kort bestek...

In de vijftiger jaren werden twee onderzeeboten voor de Koninklijke Marine gebouwd, de 'Zeehond' en de 'Dolfijn'. 3-cilinderboten waarbij het drijflichaam in drie afzonderlijke cilinders was verdeeld.

Een klus geklaard door RSVA.

In 1920 kwam het franse stoomschip 'Victorieux' als een wrak aan de werf. Het schip was, geladen met munitie, in brand gevlogen. In 1921 verliet de 'Victorieux' weer als nieuw de werf.





85 JAAR RDM

TE WATER MET JO KEEMINK

De RDM heeft in haar geschiedenis een groot aantal kleurrijke RDM'ers binnen de poort gehad. Één daarvan is Jo Keemink, een man die gedurende een lange periode heel nadrukkelijk aanwezig is geweest bij wat onbetwistbaar hoogtepunten zijn, de tewaterlatingen. De redactie heeft hem gevraagd een stukje geschiedenis voor ons in te kleuren.

Jo Keemink, 61 jaar en sedert oktober 1986 genietend van de SUM. Ruim 40 jaar werken bij de RDM ging daaraan vooraf. Van loodsjongen tot hoofdwerkmeester scheepmakers en timmerlieden en vooral de man van de tewaterlatingen.

Het begin.

In de oorlogsjaren meldde hij zich op een ochtend aan de poort bij terreinchef Piet van Vliet met de vraag of er werk voor hem was. Op voorspraak van Baas Van Heere mocht hij van personeelschef Noordzij blijven en een half loodje halen in de loodjeshal, 54 uur per week en 4 avonden naar school. In 1944 was het alweer voorbij toen de werf in puin lag en Jo Keemink in allerijl zijn gereedschap in veiligheid bracht door het met een kruiwagen naar zijn grootouders in Pernis te brengen. Na de oorlog het werken in de wederopbouw en de militaire dienstplicht, waarvan hij een groot deel in Indië doorbracht.

In 1949 meldde hij zich weer bij de RDM en kon beginnen als scheepmaker in de Onderzeebootloods (de huidige Koperslagerij). Zijn maat in die dagen was Corstiaan Brussaard, een man waarvan hij veel heeft geleerd. De eerste kennismaking met een tewaterlating volgde al snel toen met man en macht moest worden gewerkt aan de tewaterlating van de kruiser 'De Zeven Provinciën'. Het bleef nog even bij een eerste kennismaking, maar de voorliefde voor alles wat te doen had met tewaterlatingen was geboren en niet onopgemerkt gebleven.

Japie Lef en de sectiebouw.

Het begin van de vijftiger jaren en het ontstaan van de sectiebouw. Jo Keemink herinnert zich baas Van Rhee, bijgenaamd Japie Lef. Baas Van Rhee had twee houten kraantjes op zijn bureau staan waarmee hij net zo lang schoof en rommelde tot hij wist hoe hij het plaatsen van een sectie voor elkaar moest krijgen.

Jo Keemink herinnert zich de watersnoodramp van 1953, waarvan de huidige timmermanswerkplaats nog altijd de naweeën ondervindt. De schade aan de houten vloer is nooit goed gerepareerd.

Niet weg te denken.

Er kwam een moment dat iemand de loods binnenliep en

Twee zeereuzen gedokt, de 'Nieuw Amsterdam' en de 'Rotterdam' welke beide door de RDM werden gebouwd.

tegen Jo Keemink zei 'loop is even mee naar de helling en zeg wat jij daar van denkt'. Vanaf dat moment is Jo Keemink bij tewaterlatingen niet meer uit beeld geweest. Eerste man, voor één cent meer loon, bij de voorbereiding van de tewaterlating van de 'Rotterdam', voorman op het moment van tewaterlating.

Het was de tijd dat de heer Jonker in de bedrijfsleiding zat. Tussen hem en Jo Keemink klikte het gelijk. Als het om tewaterlatingen ging, dan zat de heer Jonker er met zijn neus bovenop. Het was een soort hobby van hem, altijd gespitst op het toepassen van een nieuwigheidje. 'Beter mee verlegen als om verlegen' placht hij te zeggen.

Bijzondere herinneringen.

Jo Keemink werd werkmeester en tenslotte in 1980 hoofdwerkmeester scheepmakers en timmerlieden. Een lange carrière met zeer vele tewaterlatingen met als laatste de 'Walrus'. Qua secuurheid waren allen gelijk en nooit zijn er persoonlijke ongevallen gebeurd. Toch bewaart hij aan een aantal tewaterlatingen speciale herinneringen. Eén daarvan is de tewaterlating van de 'Rotterdam', de eerste waarbij hij zich echt betrokken heeft gevoeld. De eerste tewaterlating van een booreiland, de 'Sedco 135D' was ook een bijzonder geval.

Niemand had ervaring met het tewaterlaten van een booreiland en er is eindeloos op geknobbeld hoe dat in zijn werk moest gaan. Uiteindelijk werd het in twee delen tewatergelaten. De 'Ostrea' onderscheidde zich van alle anderen omdat zij 180 meter had te gaan voordat zij het water raakte. Er werd gezegd 'dat gaat niet', maar het ging en het ging goed.

Op avontuur.

In de zeventiger jaren brak een periode aan dat Jo Keemink regelmatig de supervisie voor tewaterlatingen bij buitenlandse RSV-bedrijven op zich nam. Een periode waarin hij veel van de wereld heeft gezien en waaraan hij met veel plezier terugdenkt. Een periode ook

waarin hij voor rare situaties kwam te staan.

Hij herinnert zich dat hij naar Chili werd gestuurd voor de te-waterlating van een booreiland. 'IJskonijn' als hij was, stond hij niet snel sprakeloos maar in Chili kreeg men dat voorelkaar toen men hem confronteerde met een booreiland dat half op land en half op de helling stond en de vraag 'is dat te doen?'. Het werd uiteindelijk gedaan, maar het had heel wat voeten in de aarde.

De eerste van een aantal tewaterlatingen bij de Braziliaanse werf van Verolme staat Jo Keemink ook nog in het geheugen gegrift. Hij kwam daar als de man die door RSV werd gestuurd om het karwei te klaren en werd met het nodige wantrouwen bekeken. Hij moest zich weer waarmaken en dat deed hij. 10 kg lichter was hij toen de 300 meter lange tanker uiteindelijk tewater lag.

Met de tewaterlating van de 'Walrus' sloot Jo Keemink zijn loopbaan af. Zonder spijt en wellicht met een zeker gevoel van opluchting. De spanningen rond 1983 hebben met name bij veel oudere werknemers toch iets gebroken. Vooral echter overheerste de wil om plaats te maken voor een jongere en lokte het vooruitzicht dat er nog zoveel andere zaken waren, waaraan hij op een zinvolle manier met veel plezier zijn tijd kon besteden.

M. van der Meer.

DE PLATTE PETTEN CLUB

In het kader van de terugblik op de 85-jarige geschiedenis van de RDM wil ook de Ondernemingsraad niet achterblijven. Wij hebben ons bij deze terugblik uiteraard beperkt tot wat wordt genoemd 'het overleg bij de RDM in vroeger jaren'. Voor informatie konden we niet terecht bij de zittende ondernemingsraadsleden. Gelukkig maar want als deze mensen herinneringen hebben uit 1920, dan is de gemiddelde leeftijd van de ondernemingsraadsleden wel erg hoog.

Uit eigen ervaring.

We gingen op zoek naar iemand die uit eigen ervaring kon praten over de beginjaren van het overleg en slaagden al snel. Het werd de heer Lagendijk. Voor de mensen die hem hebben gekend, en dat waren er nogal wat, Willem Lagendijk. We ontmoetten hem en zijn vrouw in hun bejaardenwoning in Rhoon. 83 jaar oud is de heer Lagendijk nu, wat moeilijk ter been, maar met een uitstekend geheugen.

1920.

In 1920 kwam de heer Lagendijk in dienst van de RDM. In die periode was de enige vorm van contact tussen het personeel en de directie 'de platte petten club'. De club bestond uit vijf door de directie aangewezen vertegenwoordigers uit de verschillende afdelingen. Voor het doen van belangrijke mededelingen nodigde de directie de platte petten club uit, die staande met de pet in de hand de mededeling aanhoorde.

Het personeel kon lid worden van de platte petten club tegen een contributie van één cent per week. Vrijwel iedereen was lid omdat er aan het lidmaatschap ook bepaalde voordelen verbonden waren o.a. met betrekking tot de betaling van feestdagen.

Met een korte onderbreking was de heer Lagendijk van 1920 tot 1930 betrokken bij de platte petten club. In 1930 kwam de eerste CAO tot stand. Een grote verandering, waarbij de platte petten club ten onder ging en de 'kern' werd geboren.

De kern.

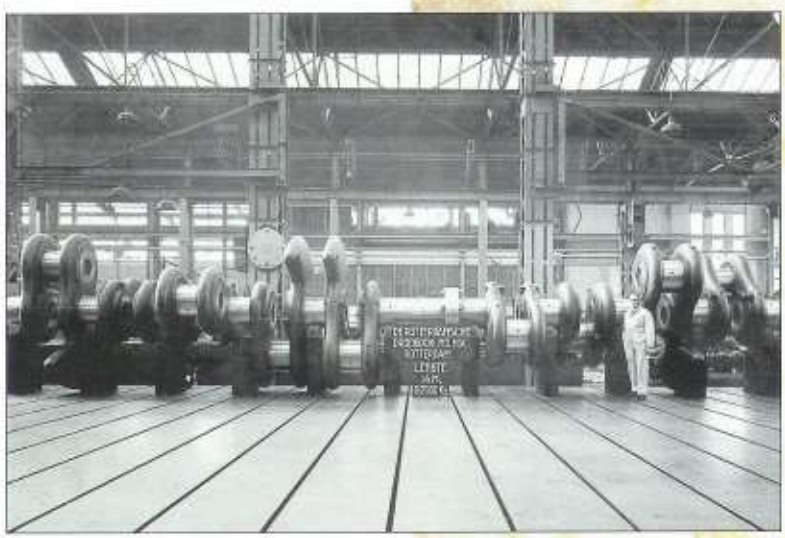
De kern was de eerste vorm van een gekozen vertegenwoordiging van het personeel. Op de schouders van de gekozen leden rustte een moeilijke taak; de wettelijke ondersteuning ontbrak en een aantal belangrijke zaken werd geregeld in het CAO-overleg.

Het zal u niet verbazen dat de heer Lagendijk binnen de kern een belangrijke taak vervulde. Van 1932

De door de RDM ontwikkelde kolengraver in productie in de machinefabriek.

De grootste draaibank van de machinefabriek waarop in het verleden vele grote opbouwkrukassen zijn gedraaid.

Volop werk in 1980 voor de Algemene Werktuigbouw met het assembleren en plaatsen van een anti-tankwapensysteem op 273 pantserrupsvoertuigen.



tot 1948 was hij secretaris van de kern. Overigens zonder bureau, gewoon als er tijd voor was even tussen het werk door.

Wandelen.

De dertiger jaren waren ook niet de meest makkelijke jaren. De crisis en de vele ontslagen maakten het leven niet eenvoudiger. Mede door de heer Lagendijk werd er een wandelperiode ingesteld. Wanneer er geen werk was werd men, uiteraard zonder loon, naar huis gestuurd maar het contact met de RDM bleef zodat ontslag werd vermeden.

Ook in de oorlog was de heer Lagendijk actief, o.a. had hij zitting in de ziekenkas. Later, na de oorlog, kwam het gevecht om het zogenaamde 'toploon' dat door dat gevecht voor meer mensen binnen bereik kwam.

Het klinken is nu een uitgestorven beroep. In 1936 was er nog volop werk voor de klinkers zoals hier aan de dubbele bodem van de 'Nieuw Amsterdam'.

Een staaltje vakmanschap van de machinefabriek in 1950, een krukas met een lengte van 14 meter.

Naast het bouwen van de 'Ostrea', waarmee de peilers voor de Oosterschelde Stormvloedkering werden geplaatst, leverde RDM ook de hydraulische bewegingswerken voor de kering.

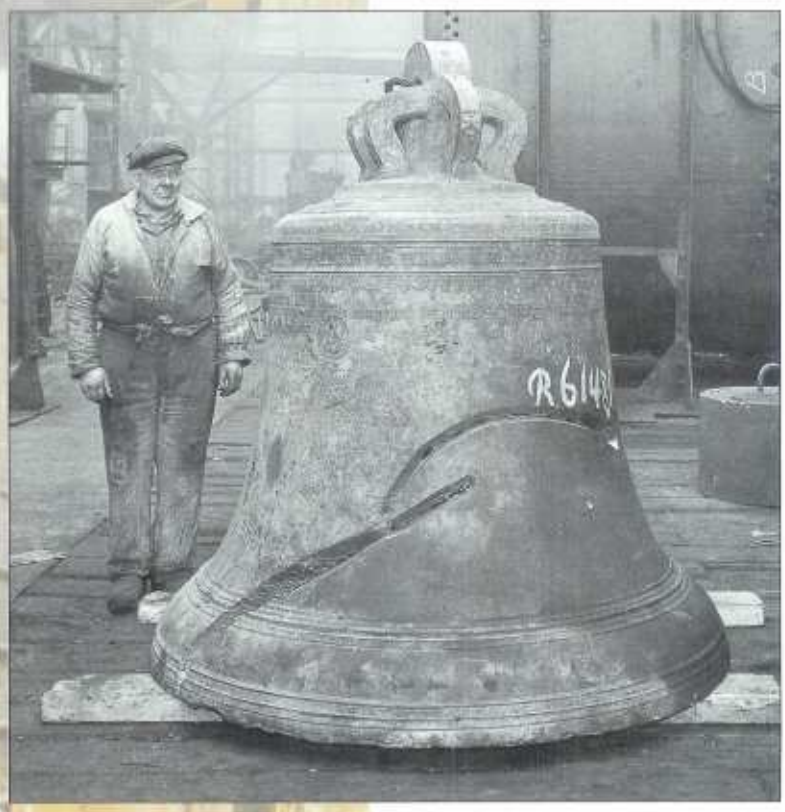
Ondernemingsraad.

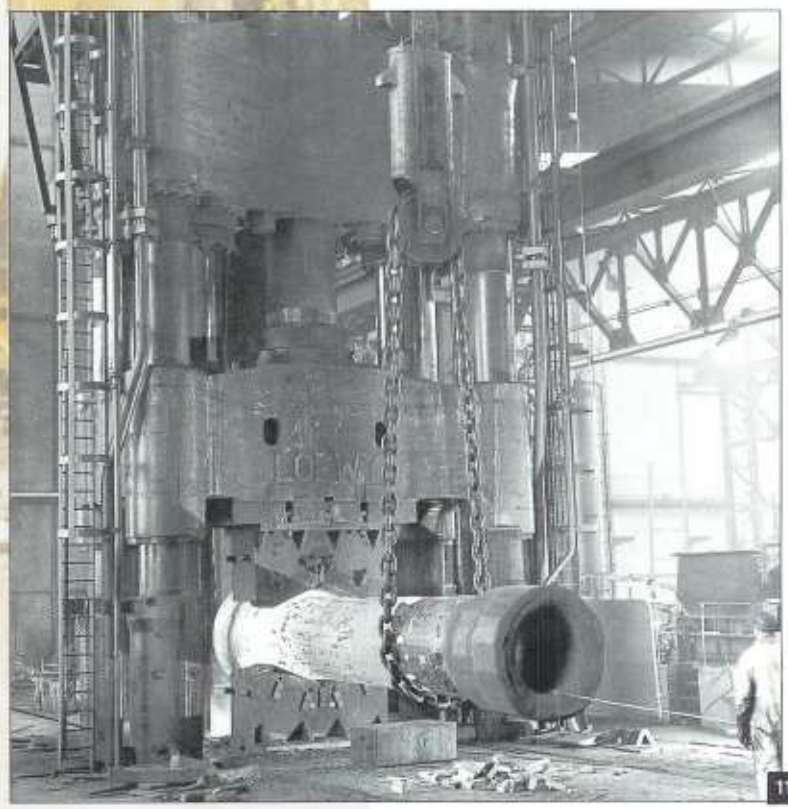
In 1956 kwam de eerste gekozen ondernemingsraad tot stand en was het met de kern gedaan. Gelet op het voorgaande zal het u niet verbazen dat de heer Lagendijk lid was van die ondernemingsraad. Gedurende de periode dat hij lid van de ondernemingsraad was gebeurde er ook het nodige.

Het vermelden van de woorden RSV en Verolme lijkt ons voldoende. Tot 1969 was de heer Lagendijk werkzaam bij de RDM, daarna was hij nog steeds actief in de vakbond.

Bij het afscheid hebben wij hem natuurlijk gezegd dat hij welkom is op de open dag. Wellicht zien wij hem dan nog terug.

De Ondernemingsraad.





Gewapend met een rijke ervaring met het lassen van scheepsschroeven durfde de RDM zich na de Tweede Wereldoorlog te wagen aan het lassen van in de bezettingstijd beschadigde en gescheurde bronzen klokken.

De grootste smeedpers van west-europa stond in 1959 bij de RDM.

85 JAAR RDM

OPEN DAG

24 januari 1987, de 85 jaar zijn volgemaakt. 'Hoe besteden we op een passende wijze aandacht aan dat gedenkwaardige feit?' was de vraag. Vele suggesties zijn in het afgelopen jaar geopperd; leuke, vreemde en zeer aantrekkelijke maar volstrekt irreële. Wat te denken van een geheel verzorgd weekend voor het totale personeel, het maken van een gedenkboek of een film over de RDM, een grandioze feestavond in Ahoy, een extra uitkering aan het personeel.

De keuze viel tenslotte op het organiseren van een open dag. Wie de Open Dag 1977 heeft meegemaakt, zal die keuze zeker waarderen. De Open Dag 1977 was een dag met een sterretje, de Open Dag 1987 belooft dat te worden. Een gezellige dag waarop de RDM en haar medewerkers centraal staan. Voor elk wat wils: een hapje, een drankje, een kijkje hier een kijkje daar, een tochtje naar de Spido, spelletjes voor de kinderen, muziek, films etc.

Verantwoordelijk voor de organisatie van de open dag is de Stuurgroep Open Dag '87 bestaande uit de heren A. Hogerbrugge, G.C. Heins, E.J. Villerius, B. den Burger, A.S.W. Hylkema, J.C. van Stenis, S. Dingemans, M.A.C.M. van der Meulen, R.G. Bakker, R.A. Molenaar, A. van Wunnik, F. van Pelt, M. Vischschraper en H. Vogels.

Deze mensen hebben in de afgelopen maanden handenvol werk gehad aan de organisatie van de Open Dag. Wij hopen voor hen en ons en voor alle anderen die een bijdrage hebben geleverd aan het tot stand komen van de vele activiteiten dat 24 januari 1987 een dag zal worden waaraan wij met veel plezier zullen terugdenken.

Op de volgende pagina's treft u een overzicht aan van de activiteiten op de open dag. Bij het tot stand komen van deze uitgave leefden we in december 1986 en er kunnen zich dus enkele, zij het kleine, wijzigingen hebben voorgedaan. Bij aankomst op de werf op 24 januari ontvangt u het definitieve programma.

Activiteiten Open Dag.

- De poort gaat open om 10.30 uur. Om 12.00 uur spreekt de directie een welkomstwoord uit in de Machinefabriek.
- Toegang Oostpoort: Bij binnenkomst ontvangt u het activiteitenprogramma, bij het verlaten van het terrein ontvangt u een presentje.
- In het vroegere kantoor van de Technische Dienst een grootse tekening van één van onze medewerkers en zendamateurs.
- Om 13.00 uur zal voor het Laboratorium een demonstratie worden gegeven door de RDM-bedrijfsbrandweer.
- Apparatenbouw (toegang bij baan 4). In de banen 3 en 4 bezichtiging van vaten in aanbouw. In baan 2 diverse activiteiten zoals fototentoonstelling 'RDM 1902-1987', trapskelterbaan, donutskraam, koffievoorziening, kramen van RDM-hobbyisten, presentatie RODAC. In baan 1 diverse kinderactiviteiten o.l.v. de buurtvereniging Heijplaat. De kantine is geopend voor een hapje en een drankje.
- In het verenigingsgebouw WEK diverse WEK-activiteiten.
- CMD-werkplaats: een videofilm over en bezichtiging van de lasrobot, koffievoorziening op een terrasje.
- De centrale kantine is open voor een hapje en een drankje.
- Hal oude hoofdkantoor: presentatie afdeling Personeelszaken en afdeling Informatie & Automatisering. Bij laatstgenoemde afdeling kunt u op personal computers werken.
- Afmeerkade Spido (naast de Drebbel): aankomst- en vertrektijden Spido-boot i.v.m. het halen en brengen van bezoekers, tevens rondvaart.

A = Aankomst, V = Vertrek.

RDM	V 10.30 u.
	V 12.00 u. V 13.30 u.
	V 15.00 u. V 16.15 u.
Schiemond	V 9.30 u. V 11.00 u.
	V 12.30 u. V 14.00 u.
	V 15.40 u. A 16.30 u.
Sch. Hoofd	V 10.00 u. V 11.30 u.
	V 13.00 u. V 14.30 u.
	A 15.15 u. A 16.50 u.
RDM	A 10.30 u.
	A 11.45 u. A 13.15 u.
	A 14.45 u. A 16.00 u.

In 1980 leverde de RDM een stuk hoogwaardige offshore technologie af in de vorm van de S.A.L.M., een reusachtige boei ten behoeve van de Shell.

Met behulp van de door de RDM gebouwde 'Ostrea' werden de pellers voor de Oosterschelde Stormvloedkering geplaatst. Op de achtergrond ziet u het eveneens bij de RDM gebouwde boreiland de 'Maersk Endeavour'.

'Een doorkijkje' ofwel het in 1968 afgeleverde reactorvat voor een 460 MW centrale te Santa Maria de Garona in Spanje.

Het bewogen leven van de in 1985 bij de RDM tewatergelaten 'Walrus': 'Ik worstel en kom boven'.

1986: de Oosterschelde Stormvloedkering is voltooid en functioneert, ofwel waarin een klein land, mede dankzij de RDM, groot kan zijn.

Al sinds jaar en dag is de RDM betrokken bij de bouw en de revisie van Nederlandse energiecentrales.

• In de Medische Dienst een presentatie van de Bedrijfsgezondheidsdienst RDM.
• In het ondernemingsraadslokaal vanaf 13.00 uur een presentatie van de OR en videofilms met informatie over vakverenigingen en de ideeënbus.
• Machinefabriek: presentatie van de afdeling Algemene Werktuigbouw met diverse machines in werking, presentatie van buitenlandse werknemers van de RDM, diverse kramen met activiteiten, verloting van kandelaars, mosselstand in de kantine.
• Bedrijfsschool: een presentatie van de RDM-bedrijfsschool.
• Filmzaal machinefabriek: 11.00 en 14.00 uur vertoning van de NOS-videofilm 'Van Watersnood tot Deltawerken', duur circa 1,5 uur.
• Nabij de Koperslagerij kunt u met een periscoop een blik werpen over de rivier.
• In de Koperslagerij een presentatie van de afdeling Koperslagerij.
• Onderzeebootloods: bezichtiging twee onderzeeboten in aanbouw.
• Scheepbouwloods: vele activiteiten waaronder bezichtiging afdeling voormontage, demonstraties, varende scheepsmodellen, stoomtrein, terras met barbeque, ARBO-voorlichting etc.
• Kantine Scheepsbouwloods; doorlopende voorstelling videofilm 'Werken aan de Walrus'.

Aanvullende informatie.

Muziek/optreden e.d.

Tijdens de open dag zijn er diverse muziekopvoeringen:

	CMD-werkpl.	WEK-gebouw	MF	SB-loods
Wilhelmus' Blaasorkest	11.00	12.15	13.30	14.45
Muziekvereniging Dockyard	12.15	13.30	14.45	11.00
Boerenkapel 'de Kneussies'	13.30	14.45	11.00	12.15
Draaiorgel	14.45	11.00	12.15	13.30

De buitenlandse werknemers zullen 's middags een aantal optredens verzorgen op het podium in de Machinefabriek.

Vervoer over RDM-terrein.

Over het terrein rijden twee RET-bussen, welke alle locaties aandoen waar activiteiten plaatsvinden.

Kantines.

De centrale kantine en de kantines van Zware Apparaten en Machinefabriek zijn de gehele dag geopend. In de Scheepsbouwloods is een terras met barbeque, in de kantine van de Machinefabriek een mosselstand. Op diverse plaatsen is koffie verkrijgbaar. De koffie en koek zijn gratis. Overige dranken kosten fl. 1,–, de barbeque en de mosselen kosten fl. 2,–. De overige prijzen zijn de kantineprijzen.

Damestoiletten.

Op de volgende plaatsen zijn toiletvoorzieningen voor dames: baan 1 Zware Apparatenbouw, kantoor CMD-werkplaats, centrale kantine, Machinefabriek westzijde en bij de toegang Scheepsbouwloods.

Centrale Informatiepost.

In de hal van het oude hoofdkantoor kunt u bij de balie van de PZ-afdeling terecht voor centrale informatie.

de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij b.v.
Postbus 913, 3000 AX Rotterdam.
Heijplaatstraat 21, 3089 JB Rotterdam.
Telefoon: 010-487 9111. Telex: 20753 rdm nl.