“Nieuws van de RDM”, januari 1977, 14e jaargang, nummer 7.

Ontvangen van Ben Bosch, Geervliet.

TER INLEIDING

De R.D.M. is 75 jaar geworden. Een lange periode met veel hoogtepunten. Met een aantal dieptepunten ook, waaruit het bedrijf echter steeds weer sterker is teruggekomen. Wij kijken met voldoening en respect terug op die 75 jaar. Voldoening over alles wat kon worden opgebouwd. Respect voor al degenen, die daaraan hun kracht en inspanning hebben gewijd.

Het is goed dat de redactie van ons blad aan de geschiedenis van die 75 jaar in de loop van dit jubileumjaar uitvoerig aandacht gaat geven. Het is de bedoeling dat nu enige nummers met feitelijkheden, in een aantal volgende nummers ook verschillende leden van het personeel, al of niet met pensioen, aan het woord zullen komen. Zo verwachten wij nog veel boeiende verhalen uit de goede oude tijd.

Maar wij willen ons niet in het verleden verliezen, want het is meer dan ooit nodig aandacht te hebben voor het heden en de toekomst. Vooral daarvoor zullen wij ons dit jaar moeten inzetten. Onze 75-jarige geschiedenis bevat voldoende toepasselijke voorbeelden om daarvoor de nodige inspiratie te verschaffen.

De Directie

EEN STUKJE GESCHIEDENIS EN DE PLANNEN VAN DUNCAN CHRISTIE

Door de eeuwen heen heeft de scheepvaart in Nederland een belangrijke plaats ingenomen. De gunstige ligging van ons land aan zee en riviermonden en het feit, dat de verbindingen over land lang niet waren zoals wij die tegenwoordig kennen, noodzaakten ons om vooral de natuurlijke waterwegen te gebruiken. Later hebben wij die zelfs uitgebreid door het graven van vele kanalen.
De scheepvaart, zowel de zeevaart die zich uit de binnenvaart had ontwikkeld, als de binnenvaart zelf, nam in betekenis toe, naarmate de bevolkingen van ons land en de omringende achterlanden meer tot ontwikkeling kwamen.
Het graan, dat Nederland tekort kwam, werd bijvoorbeeld uit Dantzig en Noord-Frankrijk over zee aangevoerd. Uiteraard zijn daarvoor schepen nodig. Aangezien het nooit in de aard van de Nederlander heeft gelegen afhankelijk te zijn van de genade of gunst van wie ook ter wereld, probeerde men met eigen schepen de zaak in handen te houden. En dat is gelukt. Zelfs meer dan dat. Want niet alleen voor de aanvoer van goederen voor binnenlands gebruik, maar ook ten dienste van andere landen bevoeren onze vrachtschepen de zeeën.

Eretitel

"De Hollanders zijn de vrachtvaarders van Europa". Een uitspraak uit de zeventiende eeuw. Wellicht meer een eretitel, die ons volk van bekwame zeelieden en handelslieden kenmerkt. Deze klare feiten deed menige staat met afgunst naar ons kleine land kijken.
In de tijd dat onze scheepvaart tot bloei kwam, was ons land voor een zeer groot gedeelte bedekt met bos. Toentertijd was hout het scheepsbouwmateriaal bij uitstek. Later ging men ertoe over om het benodigde hout overzee aan te voeren. Het was ook gebruikelijk om hout in grote vlotten de Rijn af te laten zakken. Duidelijk is het in ieder geval, dat de scheepsbouw al vroeg een industrie van betekenis was. Het is evenwel niet met zekerheid te zeggen, wanneer voor het eerst een dergelijk bedrijf is opgericht. Het oudste keurboek, dat van 1410, bevatte reeds voorschriften, waar de "sceepmakers" zich naar te richten hadden.

Czaar Peter de Groote

De belangrijkheid van de Nederlandse scheepsbouw in de bloeitijd van de Nederlandse Republiek, die de hoeksteen vond in de beroemde Unie van Utrecht, gesloten op 22 en 23 januari 1579, wordt onder meer bewezen door de omstandigheid, dat Czaar Peter de Groote naar Zaandam ging om het scheepstimmervak te leren. Overtuigd als hij was van de superioriteit van de Nederlandse scheepsbouw.
In de eerste periode van de Republiek was in Rotterdam de Zuidblaak het terrein van de Rotterdamse scheepsbouw. Vaak waren de bedrijven zuivere familie-ondernemingen. In april 1613 besloot de stedelijke overheid van Rotterdam tot uitgifte van gronden, die lagen tussen de juist gegraven Scheepmakershaven en de rivier. Tevens kregen alle werven aan de Blaak en de haven aanzegging hun bedrijf binnen drie jaar over te brengen naar de nieuw uit te geven gronden. Aldus werd de Boompjes het centrum van de scheepsbouw in Rotterdam. Ook de vermaarde Oost-Indische Compagnie kocht daar in 1632 grond aan voor de vestiging van haar scheepswerf.

Meer ruimte

De gestadige groei van de levende en levendige stad stond niet stil. De behoefte aan meer ruimte deed zich voelen en het was bijna een eeuw later, om precies te zijn op 20 januari 1703, dat de werven voor de tweede maal hun terreinen moesten ontruimen en zich elders dienden te vestigen. De meesten gaven daaraan geen gehoor. Het gevolg was, dat een half jaar na het verstrijken van de gestelde termijn van drie jaar aan de Boompjes nog lustig getimmerd werd. Dit ging de gezagsdragers te ver. Met bekwame spoed vaardigden zij een keur uit, krachtens welke het op straffe van bepaalde geldboeten verboden was na 1 mei 1704 aan de Boompjes en Scheepmakershaven het scheepsbouwersbedrijf uit te oefenen. Hiertoe werden aangewezen de aan de Zalmhaven ter beschikking gestelde en eventueel nog nader uit te geven gronden. In de stadshavens mochten noodzakelijke vertimmeringen, mits zij daarenboven van geringe omvang waren, slechts plaatsvinden met speciale toestemming van de stadsbaljuw en één der heren burgemeesteren. En zo werden de talrijke werven gedwongen te verhuizen. Tussen Westzeedijk en Zalmhaven en tussen haven en rivier kregen tien eigenlijke scheepstimmerbedrijven een plaats.
Weer ging bijna een eeuw voorbij. De Gouden Eeuw. De werven dreunden van de arbeid. En de scheepsbouwers vestigden hun blik op de toekomst.

Faam

In het laatste kwart van de achttiende eeuw waren het vooral de werven "Het land van belofte" van de firma Pieter van Swijndregt & Zn., "De Nooteboom" van de firma De Lange & Van Heyningen, de werf van Cornelis Frater & Zn., alle gelegen aan de noordzijde van de Zalmhaven, en aan de zuidzijde de werf "St. Joris" van de firma Van Brakel, die bijdroegen tot de faam van de Rotterdamse scheepsbouw.
In Frankrijk ging het onderwijl niet zo best. De Parijse revolutionairen namen Lodewijk XVI en Marie Antoinette gevangen. Danton en Robespierre hielden vlammende redevoeringen. De guillotinekarren ratelden af en aan.
Temidden van al dit rumoer was het Napoleon die naar voren trad en in zijn zucht naar roem en macht in Europa talloze veldslagen leverde. Ook Holland viel ten offer aan zijn veroveringszucht. Tijdens de Franse overheersing geraakten de scheepvaart en de scheepsbouw, belangrijke takken van nijverheid en industrie, op een dood punt. De meeste scheepsbouwers waren genoodzaakt hun werf op te heffen.
De opleving kwam slechts langzaam op gang. Koning Willem I, die met enorme energie handel en industrie bevorderde, bracht dankzij stimulerende subsidies voorspoed voor verscheidene werven.

IJzeren schepen

Tegen het midden van de negentiende eeuw werden voor het eerst enkele ijzeren schepen op stapel gezet. Tevens was het de eeuw, waarin het stoomtijdperk zijn intrede deed. De vroegere marine-officier G. M. Roentgen, die goede relaties had met de koning, was een vooruitstrevend man. Hij was het juist, die zich volledig inzette om de stoommachine toe te passen als voortstuwing voor schepen. In 1821 — vijf jaar nadat het eerste stoomschip, "The Defiance", de Maas opvoer — werd te Rotterdam opgericht de firma Van Vollenhoven, Dutilh & Co. In concurrentie met de aloude rivaal Antwerpen opende deze een stoomsleepvaart op Keulen.
Uit deze onderneming werd onder grote volharding van Roentgen en met steun van Koning Willem I in 1823 opgericht de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. Op 23 mei 1823 zou de proeftocht plaatsvinden van het eerste Nederlandse stoomschip, de "Nederlander". Nu waren de Rotterdammers niet zo gebrand op een dergelijk waagstuk. De ketel zou immers de lucht kunnen invliegen met alle gevolgen van dien. Vanaf de Heuvel sloegen velen met een angstig kloppend hart het zeldzame schouwspel gade. Het is dus wel zeer opmerkelijk, dat de goegemeente niet al te veel vertrouwen had in de vernieuwingen.

Eerste beproevingen

Bij de eerste beproevingen ondervond men wel enige problemen met lekkage aan pijpen, zodat de tocht naar Antwerpen moest worden onderbroken. Op 16 juni volgde de tweede tocht onder grote belangstelling, waarbij Koning Willem I aanwezig was. De reis was een enorm succes en vormde een goede reclame voor de rederij.
De Nederlandsche Stoomboot Maatschappij had bij haar oorspronkelijke opzet — zoals de naam al zegt — zich ten doel gesteld het gehele land van stoombootverbindingen te voorzien. Dit was een doorn in het oog van de Amsterdamse Kamer van Koophandel, die zich heftig kantte tegen de NSM. Goed voorbeeld doet goed volgen. Vier jaar later, in 1825, kwam de oprichting tot stand van de Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij.
De NSM had inmiddels haar bestaansrecht bewezen. De oprichters van de NSM traden in contact met de firma John Cockerill te Luik. Het resultaat was een overeenkomst voor het bouwen van schepen en machines.

Eigen reparatiewerf

In augustus 1825 besloten de stichters van de NSM een eigen reparatiewerf op te richten, omdat de stoommachines toentertijd veelvuldig gereviseerd moesten worden. Dit werd het later zo bekend geworden Etablissement Fijenoord. Dit bedrijf groeide uit tot een volledige scheepswerf en machinefabriek.
De kiel voor "De Batavier" werd gelegd in 1829. Na gereedkomen probeerde de NSM de boot te verkopen, omdat Amsterdam inmiddels een lijn op Hamburg geopend had. De verkoop lukte niet. Daarom ging men er toe over een lijn op Londen te openen. De geboorte van de "Batavierlijn" was hiermee een feit.
Ondanks de vele geboekte successen verliep niet alles naar wens. Als gevolg van de Franse tijd was de Nederlandse bevolking lichamelijk en geestelijk afgezwakt. Er was te weinig geschoold personeel. Men was genoopt goede ervaren werkkrachten uit het buitenland te laten komen. De heer G. M. Roentgen, eerste directeur van de NSM, deed dit dan ook. Vooral de Schotse industrie leverde uitmuntende krachten. Omstreeks 1827 kwam in IJsselmonde, waartoe Fijenoord destijds behoorde, een Schotse werktuigkundige, geboren in Glasgow, de heer Duncan Christie. Achtentwintig jaar lang bleef hij bij de NSM. Tenslotte als ingenieur en chef.

Gunstig

De eerste decennia van de negentiende eeuw werden gekenmerkt door een beschermende politiek, die voortvloeide uit de vereniging van Nederland met België. Voor de scheepsbouw was dit bijzonder gunstig. Wilde een schip Nederlandse zeebrieven krijgen, dan diende het op een Nederlandse werf gebouwd te zijn. Na de afscheiding van België verminderde deze bescherming, maar bleef tot 1850 in grote lijnen van kracht. Zonder steun waren de jaren vijftig over het algemeen vrij gunstig voor de werven. Het jaar 1850 tenslotte was in zekere zin een mijlpaal, omdat voor het eerst buitenlandse orders werden geboekt.
De ontwikkeling van de moderne grootindustrie in de eerste helft van de negentiende eeuw deed alom de behoefte aan vervoer toenemen. Er werd voorts in 1850 besloten tot vrij transito. Thorbecke wees de hem door de oppositie gemaakte verwijten, dat Nederland dan de rang van trechter zou krijgen, laconiek van de hand. De vooruitziende staatsman antwoorde: "Laat de trechter dan zo groot mogelijk zijn". Deze omstandigheid en eveneens de opleving van de handel met Indië hadden een gunstig effect op handel en scheepvaart. Het parool luidde: Meer haven- en kaderuimte.

Christie blikt vooruit

Duncan Christie keek ook vooruit. Het plan groeide bij hem om een eigen bedrijf op te richten. Op 12 december 1855 verzocht hij de gemeente Rotterdam een terrein tegen matige prijs in huur of in koop af te staan. Hij wilde aan de nieuw gegraven Westerhaven een fabriek stichten voor het herstellen van stoomschepen en stoomwerktuigen. Een en ander vond geen doorgang. Allerlei bezwaren zoals geluidsoverlast en de hinder van een benodigde zware bok of kraan werden aangevoerd. Toch stond men niet onwelwillend tegenover Christie. Na vele onderhandelingen kreeg de ondernemende Schot de beschikking over een terrein op het toenmalige Schoonderloo te Delfshaven. Op 1 juli 1856 stond de gemeente het terrein voor 25 jaar in erfpacht af aan Christie. En op 7 juli van hetzelfde jaar werd hem door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland toestemming verleend een etablissement op te richten.

WAT AAN DE OPRICHTING VAN DE RDM VOORAFGING

Bij notariële acte kwam op 1 juli 1856 tot stand de firma Duncan Christie & Zn., waarbij Christie zich had geassocieerd met zijn zoon David. Een jaar later liep hun eerste schip van stapel. Het was de "Prins van Oranje", bestemd voor de Zaanlandsche Stoomreederij. David Christie begon — zoals wel vaker voorkwam — in 1861 voor zichzelf. Duncan Christie leidde toen drie jaar lang alleen de firma. In 1864 verbond hij zich met zijn andere zoon George Christie. In hetzelfde jaar kwam de heer Arnoldus Nolet — eerder lid van de Schiedamse firma's Nolet & Co., een branderij en handel in granen, en ijzergieterij C. Nolet — de gelederen versterken. De tijd voor een dergelijk bedrijf was niet bepaald gunstig. Hoofdzakelijk was men aangewezen op het repareren en vervaardigen van locomobielen en stoomketels. Slechts zelden liep er een schip van stapel.
Het bloed kruipt waar het niet kan gaan. Zo gebeurde het, dat in begin 1870 Duncan en George Christie beiden naar Schotland terugkeerden. Arnoldus Nolet verwierf de bevoegdheid de zaak onder de naam Christie voort te zetten, indien hij dit nuttig en nodig achtte.

Marine-opdrachten

Nolet nam op 4 februari 1870 de heer Franciscus de Kuyper in de firma op. Van toen af aan luidde de naam Christie, Nolet & De Kuyper. Na beëindiging van het Frans-Duitse

Het begin op het terrein van de N.V. Maatschappij "De Maas", 23 januari 1902

conflict herstelde de economie zich in Duitsland wonder snel. Vele industrieën, met name de mijnbouw en staalindustrie, breidden zich snel uit. Van deze opleving trok in Rotterdam de transitohandel en het transitoverkeer behoorlijk profijt. Afgezien van een staking in 1872 ging het Christie, Nolet & De Kuyper redelijk goed. Voor het Departement van Marine bouwden zij een ijzeren stoomkanonneerboot, de "Sperwer", alsmede de kanonneerboten "Wodan" en "Freyer", beide met een 28 cm kanon. Ook voor het Departement van Koloniën werden diverse opdrachten uitgevoerd, waaronder enkele baggermolens. In die tijd ontstond de eerste connectie met de Stoomvaart Mij. "Zeeland", die in latere jaren een trouwe klant van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. zou worden.

Liquidatie

Na de grote voorspoed direct na de Frans-Duitse oorlog toonde 1873 een teruggang. Het dieptepunt viel in 1873-1874. Vrijwel alle bedrijven hadden te kampen met deze ongunstige kentering. Christie, Nolet & De Kuyper moest in 1878 het bedrijf opheffen, ofschoon zij nog een korte tijd als firma in liquidatie bleef voortbestaan. Circa tien jaar later trad een flink herstel in. Onder die omstandigheden werd een combinatie bereid gevonden de in liquidatie verkerende firma Christie, Nolet & De Kuyper over te nemen. In elk geval werd op 2 december 1879 ten overstaan van een Franse notaris een naamloze vennootschap opgericht, die Société Anonyme des Fonderies et Constructions Navales de la Meuse heette. De heer A. Nolet maakte als administrateur-directeur deel uit van de nieuwe combinatie. Slechts een jaar later werd deze combinatie al op Hollandse leest geschoeid.

Maatschappij "De Maas"

Op 30 oktober 1880 verschenen ten kantore van de Rotterdamse notaris W. S. Burger twee partijen. De eerste was de heer Arnoldus Nolet. De tweede: de heer J. R. P. C. H. de Kuyper, distillateur, de heer C. A. E. van Lede, eveneens distillateur en de advocaat-procureur mr. C. E. Havelaar. Bij deze gelegenheid werd de Maatschappij "De Maas" gesticht. Op de aandeelhoudersvergadering van 15 november 1880 werden tot directeur benoemd de heren A. Nolet en Jac. Haslinghuis. Tegelijkertijd aanvaardde men het voorstel om de baten en lasten van de firma's Christie, Nolet & De Kuyper en Société Anonyme des Fonderies et Constructions Navales de la Meuse over te nemen. Die lasten waren nu net teveel, zodat reeds in april 1881 de fabriek gesloten moest worden. In mei overwoog men tot liquidatie over te gaan. De mogelijke inbreng van nieuw kapitaal en het overdoen van de fabriek waren er de oorzaak van, dat hiertoe niet werd overgegaan.

Tussenstation

Op 6 december 1881 kwamen de aandeelhouders opnieuw bijeen. Een oplossing werd gevonden in het creëren van een tussenstation. De Maatschappij "De Maas" veranderde van naam en heette van toen af Maatschappij "Schoonderloo", scheepsbouw- en werktuigfabriek te Delfshaven. De leiding van dit bedrijf berustte bij de heer J. P. J. Lucardie, oud-directeur van de Zeevaartschool en voordien zee-officier. Het college van commissarissen bestond uit de heren J. Bok, J. C. H. Heldring en J. J. van Rietschoten. Van de commissie voor het onderzoek van balans maakten deel uit de heren H. Veder, J. W. Anthony en H. de Jongh. Veertien dagen later draaide de fabriek weer onder hoofdingenieur J. Davidson met een personeelsbezetting van vijfentwintig man.
De proefvaart van de "Monica", voor rekening van de Crofton Shipping Company te Hull vond plaats op 28 december 1882. Dankzij het grote succes hiervan had men bewezen niet voor de buitenlandse scheepsbouw onder te doen. In het-

De eerste grondwerkzaamheden op de Boven-Heijplaat waar de nieuwe werf was geprojecteerd.

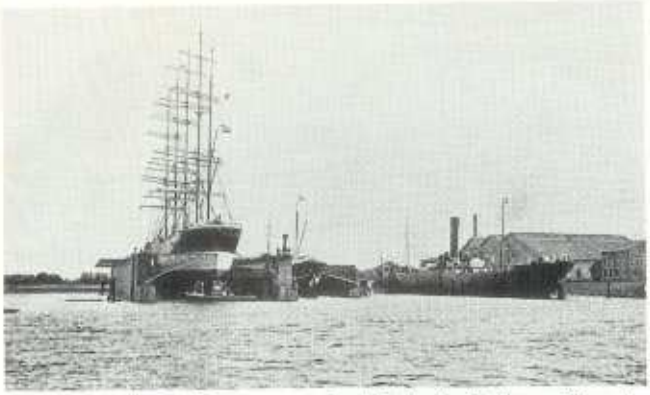
zelfde jaar verliet J. Davidson de maatschappij en werd vervangen door de heer David Croll.

Primitief

De inrichting van het bedrijf was bijzonder primitief. Exploitatie was dan ook alleen mogelijk bij een lage loonstandaard. De lonen voor geschoold personeel wisselden van 18 tot 22 cent per uur. Hoe het ook zij, het vertrouwen in de maatschappij was volledig herwonnen. Daarom werd op de aandeelhoudersvergadering van 28 maart 1883 besloten in het vervolg weer de naam Maatschappij "De Maas" te voeren. De successen bleven niet uit. In augustus 1883 liep van stapel de "Saturnus", een stoomschip van ruim duizend ton, voor de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. Op een tentoonstelling in de hoofdstad voor de groep Werktuigen, Gereedschappen en Vervoermiddelen werd de Maatschappij "De Maas" bekroond met een zilveren medaille.

Werkzoekers

We zien in de nu volgende jaren op- en neergaande activiteiten bij de Maatschappij "De Maas". Er werd nog al eens geld verloren met het bouwen van nieuwe schepen, maar de over het algemeen winstgevende reparatiewerkzaamheden hielden de maatschappij overeind.
Van een constante groei was echter geen sprake. Het ritme van de golfslag — op een heffing volgt een daling of beter gezegd een inzinking — dat door de gehele geschiedenis heen terugkomt, werd toen al gevoeld. Voor eigen rekening bouwde men een klein stoombootje, waarmee de havens werden afgestroopt.
De werkwijze van deze zogenaamde werkzoekers was ongeveer als volgt: Men voer zo snel mogelijk naar de binnenkomende schepen en klauterde met een op het bootje staande ladder aan boord van het betrokken schip. Daar volgden onderhandelingen met de kapitein over het eventueel uitvoeren van reparaties. Bij deze succesvolle methode van acquisitie gold meestal, dat hij die het eerst komt ook het eerst maalt.
Aan het eind van 1888, toen de nieuwe toegang tot Rotterdam, de Nieuwe Waterweg, aan alle eisen voldeed, brak voor de scheepsbouw- en machine-industrie een bloeiperiode aan. Aan de Marine werd in 1889 een stoomschip afgeleverd, bestemd voor het uitoefenen van politietoezicht op de visserij in de Noordzee. De stoomschepen "Ariel" en "Hebe" bouwde men voor de KNSM. Voorts werd met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij een contract afgesloten voor de bouw van twee passagiersschepen.



Mei 1904: de dokhaven met in dok 2 de Duitse vijfmaster "Potosi". Rechts de machinefabriek en het hoofdkantoor.

Reorganisatie

De heer David Croll, sedert 1882 hoofdingenieur en sinds 1884 mede-directeur van de Maatschappij "De Maas" kreeg in augustus 1889 de aanstelling tot directeur van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. Onder zijn krachtige leiding vond bij de NSM 'n reorganisatie plaats, waarna de naam omgedoopt werd in N.V. Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw "Fijenoord". In de plaats van de heer Croll trad als hoofdingenieur in dienst van Maatschappij "De Maas" de heer B. J. H. Haitink.

Brand

Een fikse brand op 31 maart 1890 in de ketelmakerij, draaierij, bankwerkerij en stelplaats legde een groot deel van "De Maas" lam. Toch volgde de wederopbouw. Men was van mening, dat de resterende vijftien jaar, tot het moment waarop de erfpacht zou beëindigen in 1905, voldoende productief zouden zijn te maken.
Op 6 juli waren de herstellingen zover gereed, dat de werkzaamheden doorgang konden vinden. Voor de KPM werd een fraai schip gebouwd, de "Reijniersz", dat onder grote belangstelling te water ging. Direct hierop volgde de kiellegging voor een passagiersschip voor rekening van de Belgische regering.

Aankoop van nieuw terrein

In 1899 stelde de Maatschappij "De Maas" pogingen in het werk om ander geschikt terrein te vinden. De erfpacht liep namelijk af in 1905 en kon niet verlengd worden in verband met de plannen voor het graven van de tegenwoordige St. Jobshaven.
Verscheidene terreinen werden bekeken, zowel uit economisch als financieel oogpunt. Door toedoen van de heer C. M. Ritmeester, ambtenaar aan 's Rijks Waterstaat, viel de aandacht op de Heijplaat, een zandplaat aan de zuidelijke Maasoever, tegenover Schiedam. Deze was in het bezit van de heren P. Langeveld en A. Prins. En op 14 februari 1899 werd voor de som van ruim ƒ 44.000,— ongeveer 4½ hectare van deze grond aangekocht.
Op 14 april 1899 kwam een consortium (een financiële belangenvereniging) tot stand, samengesteld uit een aantal belanghebbenden bij de scheepvaart. Dit was allerminst toevallig, want daarnaast hadden de meesten op de een of andere wijze ook belangen in of bij "De Maas". Het gezelschap bestond onder meer uit reders, leden van het college van commissarissen, bankiers etc.

Een droogdokmaatschappij

Het consortium streefde een tweeledig doel na, namelijk:
1ste de eventuele voortzetting van de Maatschappij "De Maas" na 1905;
2de het exploiteren van één of meer dokken.
In dit verband is het interessant te weten, dat een zekere heer W. de Gelder, als ingenieur werkzaam bij de firma Diepenveen, Lels & Smit te Kinderdijk, in een brochure sterk de aandacht getrokken had. In het kort gezegd pleitte hij in zijn geschrift voor een droogdokmaatschappij aan de rivier de Maas, echter beneden de spoorbruggen. Deze moest de modernste machinerieën bezitten en de beschikking hebben over een drijvend dok en een dokbassin vlakbij de reparatiewerkplaatsen. Alleen dan zou men goed toegerust zijn voor de bouw van grote zeeschepen en kon men concurreren met Engeland en Duitsland. Hij wees er voorts op, dat met uitzondering van "De Schelde" te Vlissingen alle werven in een toestand van volslagen veroudering verkeerden. Inclusief de werf van "Fijenoord", die bovendien boven de spoorbruggen lag en daardoor afgezonderd van de zeescheepvaart. Daarnaast bestonden er gemeentedokken, maar deze waren niet berekend geweest op de snelle groei van de scheepvaart in de laatste jaren.

Gemeenschappelijk bezit

Het consortium had intussen onder voorzitterschap van de heer A. G. Kröller van de N.V. Wm. H. Müller & Co. zijn werkzaamheden aangevangen. Meer dan tweehonderd aandelen tegen een koers van 25 % gingen over naar het consortium. Het gekochte terrein aan de Heijplaat werd in gemeenschappelijk bezit genomen. Hierdoor verkreeg het een overwegende positie op de vergadering van aandeelhouders van de Maatschappij "De Maas". Men had het plan "De Maas" te liquideren, een nieuw op te richten bedrijf de nog bruikbare machines, werktuigen en gereedschappen te laten kopen en op deze manier geleidelijk aan een en ander te verplaatsen. Zonder dat de onderhanden zijnde opdrachten gestoord zouden worden. En op een vergadering van het consortium op 10 juni 1899 werd in principe besloten een drijvend dok te bouwen voor schepen van 12.000 ton waterverplaatsing. Deze toekomstvisie was juist. Want wilde men voorkomen, dat Antwerpen definitief de zegepalm zou wegdragen, dan moest men zorgen dat Rotterdam een uitstekende dokgelegenheid bezat.

Belangen van Wilton

De plannen van het consortium bleven niet onopgemerkt. De heer Bartel Wilton, die een nadelige invloed op zijn bedrijf voorzag, wenste onderhandelingen aan te knopen. Hier-

"Drie cent per uur!"

Eén van onze oud-gedienden, de heer H. Sonneveld (92 jaar oud), weet zich te herinneren, dat hij op ongeveer twaalfjarige leeftijd bij de Maatschappij "De Maas" in dienst trad. Zijn uurloon bedroeg toen drie cent. Volwassenen kregen misschien pakweg het dubbele. De werktijden zijn nu ondenkbaar. Van 's morgens zes uur tot 's middags half zes... voor de jongeren dan. De ouderen gingen door tot acht uur 's avonds. De heer Sonneveld herinnert zich ook, dat "De Maas" veel stoomsloepen bouwde, bestemd voor Indië.
En de overgang van "De Maas" naar RDM? "Ja, Ja", zegt hij grinnekend, "je werd 's zaterdags ontslagen en 's maandags weer aangenomen"!

toe werd op 6 oktober 1899 besloten, maar deze onderhandelingen leidden niet tot resultaat. Het aanbod van het consortium om in de nieuwe onderneming ook Wilton op te nemen was voor de firma, van oorsprong familiebezit, niet aanvaardbaar.
Het voorstel van de heer Wilton om de toekomstige dokken te exploiteren en de Maatschappij "De Maas" over te nemen was in strijd met de doelstelling van het consortium.
Het contact met Wilton werd verbroken. Elk lid herkreeg de vrijheid tot andere combinaties toe te treden.

Ir M. G. de Gelder

Het probleem was thans: wie zou men met de leiding van het nieuw te stichten bedrijf kunnen belasten. De keus viel daarbij op de heer W. de Gelder. Vooral omdat zijn in zijn brochure geuite denkbeelden volkomen overeenstemden met die van het consortium. Besprekingen tussen de heer W. de Gelder en het consortium leidden echter niet tot een resultaat. Ook met andere aangezochten kwam men niet tot overeenstemming. Het consortium wendde zich nu tot ir M. G. de Gelder, een broer van de heer W. de Gelder, die ingenieur bij de Koninklijke Marine en later chef van de technische dienst van Bureau Veritas was geweest. Deze candidaat wilde wel met het consortium in zee.

Veeleisend

Hij stelde evenwel diverse eisen, waarvan de belangrijkste waren, ten eerste: dat hij als enig directeur de algehele leiding van het bedrijf, zowel technisch, commercieel als administratief, in handen zou krijgen, en ten tweede: dat het ontwerpen van de plannen voor de inrichting van de werf met toebehoren, de keuze van het personeel en machines, kortom het samenstellen van de ganse technische installatie, aan hem zou worden opgedragen.
Drieste eisen, dat wel. Maar het consortium en ir M. G. de Gelder werden het op deze grondslag eens.
Onderhandelingen met de Disconto Maatschappij, die deel zou nemen in een op te richten syndicaat (belangengroep), verliepen zeer vlot. Op 23 september 1901 kon de inmiddels tot directeur benoemde ir M. G. de Gelder schriftelijk meegedeeld worden, dat het syndicaat zijn beslag gekregen had en men aan het werk kon. Een taak, die door ir M. G. de Gelder met groot enthousiasme werd aangepakt.

Plannen

De heer A. J. de Gelder, vader van de beide eerder genoemde heren, had als hoofdingenieur van de Indische Waterstaat tussen de jaren 1878-1883 een belangrijke stem gehad in de totstandkoming van de havenwerken van Batavia. De zoon Marius Gerard de Gelder wist, dat zijn vader een bekwaam man was op wiens kunde, ervaring en inzicht hij nimmer tevergeefs een beroep zou doen. Samen met zijn zoon ontwierp de heer A. J. de Gelder in het najaar van 1901 een plan voor het graven van een dokbassin op de Heijplaat en in grote trekken voor het opstellen van de werkplaatsen en machines, waarbij de meeste werkplaatsen geprojecteerd werden aan de westzijde van het terrein.
Nadat nog grote moeilijkheden met het plaatsen van de aandelen overwonnen waren en het syndicaat tenslotte voltekend was, werd op 23 januari 1902 ten overstaan van notaris P. C. van Vollenhoven te Rotterdam een acte gepasseerd waarbij De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. werd opgericht. De statuten van de onderneming waren reeds op 7 januari van hetzelfde jaar Koninklijk goedgekeurd. Zesenveertig jaar lang duurde het geboortestadium van een bedrijf, dat thans vijfenzeventig jaar in voor- en tegenspoed heeft bijgedragen aan de roem van de Nederlandse scheepsbouw en scheepsreparatie in de ruimste zin des woords.

HET BEDRIJF BEWIJST ZIJN BESTAANSRECHT

De commissarissen van de RDM — zijnde de heren H. de Jongh van de N.V. Phs. van Ommeren; J. P. J. Lucardie, directeur van de Maatschappij "De Maas"; ir J. F. Rebel, civielingenieur; Ph. W. van der Sleyden, oud-Minister van Waterstaat en L. W. Veder, lid van de firma Hudig & Blokhuyzen — besloten de offerte van het syndicaat, dat het aangekochte terrein, alsmede 207 aandelen van de Maatschappij "De Maas" voor de som van ƒ 101.400,— aangeboden had, te accepteren. En op 1 maart 1902 werd bij besluit van aandeelhouders overgegaan tot liquidatie van laatstgenoemde onderneming.
Het ging de jonggeborene aanvankelijk niet voor de wind. Integendeel. Men had problemen met de emissie of uitgifte van aandelen. Bovendien kreeg men te kampen met allerlei bezwaren vanuit de gemeente Rotterdam, alsook van de Departementen van Financiën (afd. Domeinen) en Waterstaat. Het gelukte echter aan de president-commissaris Ph. W. van der Sleyden de geopperde bezwaren uit de weg te ruimen. Door het afsluiten van een definitief contract op 15 september 1902 met de Staat der Nederlanden kreeg men in erfpacht een gedeelte van de Boven-Heijplaat ter grootte van bijna negen hectaren. Het totaal beschikbare terrein bestond nu uit ongeveer 13 hectaren. Een en ander had de bouw van de nieuwe fabriek wel enigszins vertraagd. Op 18 juli was de bouw van de zelf ontworpen dokken gegeven aan de firma Wm Hamilton te Port-Glasgow. De oplevering zou geschieden op 1 augustus 1903.

Ophogen van terrein

Met de grond afkomstig uit de gegraven dokhaven werd het terrein Heijplaat flink opgehoogd. Dit was noodzakelijk, omdat het terrein bij hoog water regelmatig onderliep. Vele ketels, machines en andere apparaten werden in eigen bedrijf gemaakt. Alle overige benodigde faciliteiten besteedde men uit. De machines afkomstig van "De Maas" waren veelal niet goed bruikbaar, daar zij sterk verouderd waren. Wel van belang was de grote voorraad magazijngoederen en gereedschappen. En wat beslist niet vergeten mag worden de grote betekenis van de circa 300 vaste werklieden. Velen hebben nog jaren lang het bedrijf op de Heijplaat gediend. Er bleek evenwel een tekort aan medewerkers met bedrijfservaring. Daarom — en dit is al eerder voorgekomen — haal-

Bouwnummer 1: de voor eigen gebruik gebouwde sleepboot Dockyard 1 - 22,5 x 4,1 x 2,4 m met Compoundmachine van 125 ipk.

de ir M. G. de Gelder enkele vakbekwame leiders uit Schotland. De eerste was de heer James Crighton, in de wandeling "de stalen Crighton" genoemd, omdat hij de afdeling werktuigbouw beheerde. Dit in tegenstelling tot zijn broer John Crighton. Als chef van de afdeling scheepsbouw trad hij op 15 april 1903 in dienst en kreeg de naam van "de ijzeren Crighton". Later toen men meer scheepsbouw beoefende verscheen onder andere de heer Paterson, ook een Schot. Zij allen hebben veel bijgedragen aan de vele successen, die de RDM heeft behaald.

Eerste grote opdracht

De eerste belangrijke opdracht uit de beginperiode was de bouw van een stoomschip voor de vaart in de Middellandse Zee voor de postdienst van de Oostenrijkse Lloyd. Opdrachtgever was de Società di Navigazione a Vapore Zaratina. Ondanks het feit, dat de werkzaamheden nog steeds moesten plaatsvinden op het terrein van de Maatschappij "De Maas" met haar gebrekkige inrichting, kweet de RDM zich uitstekend van haar taak.
Reeds in de eerste dagen van haar bestaan nam de RDM een unieke plaats in ten opzichte van de concurrenten. Een voorbeeld hiervan is een Duits schip, dat een schroefblad verloren had. De directie van de RDM schreef de reder, dat haar werf de enige was die aan de werkplaats een gieterij verbonden had en daardoor in staat was het in het ongerede geraakte blad op korte termijn te vervangen.
Langzaam maar zeker verrezen op de Heijplaat allerlei kantoren en werkplaatsen.

De komst van de dokken

Op 13 juli 1903 werd het kleinste der twee dokken, met een hefvermogen van 3000 ton, de dokhaven binnengesleept. Er heerste grote blijdschap, want iets van het gestelde doel was nu gerealiseerd. De eerste dokking vond plaats op 18 augustus 1903. Het schip was de "Batavier I".
Het grote dok van 7500 ton hefvermogen arriveerde op 3 september van dat jaar. Zwaar weer tijdens de reis had behoorlijk schade aangericht. Na het herstellen van de schade dokte het Spaanse stoomschip "Noviembre". Toen bleek het dok nog flink te lekken.
Op 25 november 1903 waren deze problemen opgelost. Met het dokken van de grote stoomboot "Lübeck" van de rederij L. Posseel te Lübeck op 30 december 1903 werden de eindbeproevingen gehouden.

De ijzerswerkers in hun open werkplaats "onder de kap".

Storm en regen

Op het verzoek van de RDM had Z.K.H. Prins Hendrik goedgunstig beschikt om aan de twee eerste dokken zijn naam te mogen geven. Deze plechtigheid gebeurde op 3 oktober 1903. Storm en regen werden getrotseerd door vele hoogwaardigheidsbekleders. In de grote met groen en vlaggen versierde machinehal namen talrijke sprekers het woord. Als eerste de heer Ph. W. van der Sleyden, president-commissaris. Vervolgens de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, mr. J. C. de Marez Oyens, die memoreerde dat de RDM de eerste particuliere droogdokmaatschappij te Rotterdam was. Ook sprak hij de later profetisch gebleken woorden, dat de RDM zich stellig een eervolle plaats zou verwerven in de geschiedenis van handel en scheepvaart der Maasstad.
Daarna werd nog gesproken door mr J. G. Patijn, commissaris der Koningin in de provincie Zuid-Holland en de heer J. Hudig, wethouder van Rotterdam, die mede sprak namens de wegens familie-omstandigheden verhinderde burgermeester 's Jacob.
In het nieuwe terrein kwam steeds meer tekening. Diverse machinerieën en dergelijke werden overgeplaatst. De ketelmakerij zou — zoals al spoedig bleek — zonder een behoorlijke hydraulische klinkmachine niet goed kunnen werken. Deze machine werd dan ook prompt aangeschaft.
Vrijwel alle bedijven waren ondergebracht in één gebouw. De machinefabriek, de modelmakerij en de timmermanswerkplaats hadden onderdak gevonden in een ander gebouw, dat aan de zuidelijke grens van het terrein stond. Aan het eind van 1904 was de volledige uitrusting overgebracht naar de Heijplaat.
De opstallen van "De Maas" werden alle verkocht aan de firma Vles. Bij de verkoop was evenwel bepaald, dat gedurende vijf maanden de ketelmakerij ter beschikking van de RDM zou blijven.

Evenwicht

Toch werd het al spoedig duidelijk, dat het uitvoeren van reparatiewerkzaamheden alleen niet zaligmakend is. De winsten in deze sector waren niet slecht, maar de reparatieorders gaven geen regelmatige bezetting, wat verlies betekende. Om de balans in evenwicht te houden was het bouwen van schepen dringend noodzakelijk.
De heer De Gelder nam toen het initiatief acquisitie te gaan plegen in het buitenland om meerdere opdrachten te verkrijgen. Het resultaat was, dat steeds meer buitenlandse reders van de diensten van de RDM gebruik gingen maken. De behoefte aan een derde dok deed zich steeds dringender gevoelen. De in 1904 behaalde resultaten waren niet slecht. Niet minder dan 145 schepen met een gezamenlijke tonnage van 305.020 ton en met een totale dokduur van 518 dagen, waren in de loop van dat jaar in de dokken opgenomen geweest.
Op 22 juli 1905 maakte het stoomschip "Sliedrecht", waarvoor de RDM de machines en ketels had gebouwd, met succes zijn proeftocht.

Vererende opdracht

Ongeveer twee maanden later kwam een contract tot stand met de firma Jos de Poorter voor de bouw van het stoomschip "Alwina", bestemd voor de Holland-Gulf Maatschappij. Tevens was de "Alwina" van 1850 ton het eerste zeeschip, waarvan op de eigenlijke werf van de RDM de kiel gelegd werd. En zonder twijfel was het voor de jonge onderneming een vererende opdracht. Met spoed moest er een helling komen. De bouw ervan werd uitbesteed aan de Hollandse Maatschappij tot het maken van Werken in Gewapend Beton te Den Haag. Bovendien waren absoluut noodzakelijk een platenschaafbank en een buigwals. Met steun van de Disconto-Bank werd een en ander gerealiseerd. Inmiddels had

de RDM een tweede opdracht geboekt voor het bouwen van de "Constance Catharina", een stoomschip voor rekening van de Noord-Nederlandse Scheepvaart Maatschappij te Harlingen.
Begin 1906 stroomden de opdrachten binnen. N.V. Phs. van Ommeren bestelde een zeelichter voor het transport van petroleum ten behoeve van de Maatschappij "Zeelandia". Een baggermolen voor de firma Volker & Bos en voor de gemeente Rotterdam maakten wij enkele telefoontorens.

Belangrijke factoren

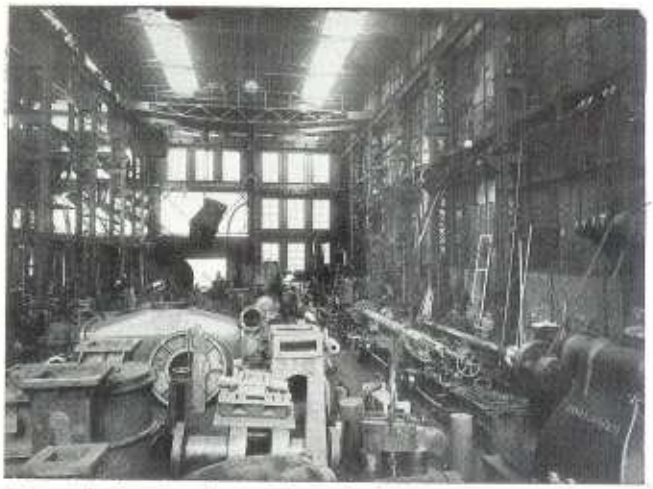
Het is wellicht interessant een zeer eenvoudig inzicht te geven in een aantal voor de scheepsbouw van belang zijnde factoren. De industriële ontwikkeling in het Rijnland had een grote en belangrijke invloed op Rotterdam. Het transitoverkeer maakte een geweldige groei door. Dientengevolge ontstond er een dringende behoefte aan meer havens om het toenemende aantal schepen snel te kunnen laden en lossen. Er werden daarom — en dat geldt tot op heden toe — geregeld grote havens gegraven. Wij noemen slechts uit die tijd de Rijnhaven, de Maashaven en de Waalhaven.
Het groeiende aantal schepen, dat de Rotterdamse haven aandeed, betekende voor de werven meer reparatiewerk. Want, wat is voordeliger voor een reder dan een schip te laten repareren in de haven van bestemming, waar volop werven aanwezig zijn?

Scheepsnieuwbouw

Voor de scheepsnieuwbouw ligt het echter iets anders. Deze is meer afhankelijk van de verhouding tussen vervoersvermogen en vervoersbehoefte. Onverbrekelijk daarmee verbonden zijn de vrachtprijzen. Gaan de vrachtprijzen de hoogte in, dan is er behoefte aan schepen. Het schommelen van de vrachtprijzen brengt een sterke schommeling teweeg in het aantal nieuwbouworders. Deze conjunctuurgevoeligheid van de werven wordt nog versterkt, omdat nieuwe schepen een vrij grote duurzaamheid bezitten. Wanneer bij neergaande conjunctuur de hoeveelheid te vervoeren goederen afneemt, zal het daaruit voortvloeiende teveel aan scheepsruimte de vrachtprijzen snel doen dalen. Als dat het geval is, zal een werf om toch nog orders binnen te krijgen tegen lage prijzen schepen moeten bouwen. Daarbij komt nog het feit, dat er dan in verhouding teveel werfcapaciteit is — of anders uitgedrukt: er is op de werven onderbezetting — waardoor de concurrentie onderling toeneemt, met als gevolg nog lagere prijzen.

Niet ontevreden

Wat de RDM betreft vielen de kinderjaren juist samen met een conjuncturele teruggang. De financiële resultaten waren er dan ook naar. Toch was er bij directie en commissarissen geen sprake van ontevredenheid. De werkelijke betekenis van de RDM gaat eerst later blijken, wanneer de havenstad Rotterdam haar grote vlucht neemt.
Omstreeks 1906 begon de heer De Gelder te denken over het stichten van woningen in de nabijheid van de werf. Dit is een logische gedachtengang. Het bedrijf lag ver van de wooncentra. Daarom was het vrijwel onmogelijk bij spoedreparaties buiten de gewone werkuren over de benodigde mankracht te beschikken. Slechts enkele woningen waren aanwezig voor die personen, die onmiddellijk nodig waren. De RDM kocht oostelijk van Pernis — toen nog geheel een landbouwers- en vissersdorp — een bouwterrein van ongeveer 15.000 m². Ondanks vele onderhandelingen voor de bouw van woningen op deze grond, duurde het tot eind 1913 eer ir De Gelder met het bouwen van het Tuindorp Heijplaat een begin kon maken.



Een gedeelte van de machinefabriek; tevens was hierin ondergebracht de koperslagerij, gieterij en smederij.

Meer vaklieden

Meer en meer werd de behoefte gevoeld aan vaklieden, vooral ijzerwerkers, klinkers en kokers. Vaak waren er extra werkkrachten nodig. Eind 1906 was er zoveel reparatiewerk, dat de gemeentedokken moesten worden gebruikt.
De RDM genoot in technische kringen enorme belangstelling. Regelmatige bezoekers waren professoren en studenten van de Technische Hogeschool te Delft. Ook professor Dijxhoorn, vaak als leider van het Gezelschap Leeghwater, behoorde tot de geregelde bezoekers. Als oud-hoofdingenieur van het Etablissement Fijenoord had hij een grote voorliefde voor scheepswerven. Hij stelde alles in het werk om zijn goede leerlingen op scheepswerven geplaatst te krijgen. Een feit was het, dat de RDM steeds een bijzonder gunstige indruk maakte, die deels toe te schrijven was aan de moderne opzet.

Zuinigheidspolitiek

De aandelen stegen intussen geleidelijk. Toch bedreef men een zuinigheidspolitiek. Dit hield onder meer in dat geen opdrachten aangenomen werden, waarvoor nieuwe machines of werktuigen nodig zouden zijn. Consequent moest men een aantal fraaie orders afwijzen. Het gevolg was echter, dat een bescheiden dividend van 2½ % op de aandelen kon worden uitgekeerd.
De personeelssterkte van de RDM groeide voortdurend. In 1905 vijfhonderd man, in 1907 reeds duizend man. Het werd wenselijk geacht, om naast en onder de heer James Crighton een jong ingenieur aan te stellen. Crighton zelf was daarvan niet overtuigd. Zijn broer John was inmiddels vertrokken en opgevolgd door zijn landgenoot Paterson. Zo langzamerhand had in het algemeen de belangstelling voor de Engelse werven belangrijk ingeboet. Daardoor werden steeds meer schepen op Nederlandse werven gebouwd.

Autogeen branden

De techniek van autogeen branden vond in 1907 voor het eerst op de RDM toepassing, vooral bij reparatiewerk met het uitbranden van klinknagels.
Het op maat branden van platen en profielen uit de hand was eveneens een grote verbetering, vergeleken met het op maat knippen met scharen. Later werden de nog betere automatische brandmachines gebruikt.
Door de eeuwen heen hadden de Oranjes een bijzondere belangstelling aan de dag gelegd voor de Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw. Ook nu weer, op 31 maart

1908 vereerden H.M. Koningin Wilhelmina en Z.K.H. Prins Hendrik de RDM met een bezoek.
Niettegenstaande de depressie in de scheepsbouw, vooral in het buitenland, was er voldoende werk. Er stond bijvoorbeeld een stoomschip van 4500 ton op stapel. Het dividend op de aandelen steeg tot 5 %, terwijl er in 1908 driemaal zoveel mensen als in 1905 aan het werk waren.

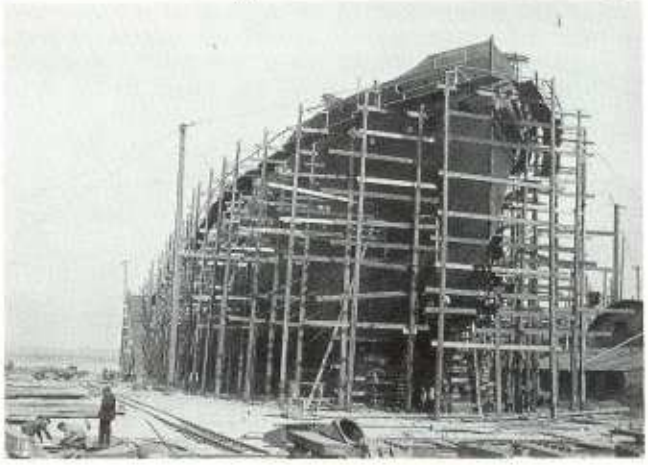
Zevenhonderd man

De teruggang in de scheepsbouwindustrie deed zich in 1909 pas goed voelen. De totale omzet liep terug. Aan het eind van dat jaar was de personeelsbezetting zelfs gedaald tot zevenhonderd man.
Op 4 mei 1909 liep van stapel de stoomboot "Megrez" van 4600 ton, voor de N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij. Dit schip werd enkele dagen binnen de termijn opgeleverd, waardoor de reder een tweede schip bestelde van ongeveer 5200 ton.
Dergelijke schepen zouden min of meer gestandaardiseerd en in serie vervaardigd worden. Een bouwtijd op de helling van 13 tot 16 weken was normaal. De afbouwtijd varieerde van 11 tot 20 dagen. Bij de "Keilehaven" bedroeg deze zelfs 6 dagen. De constructie en de gestelde eisen in die tijd waren uiteraard veel eenvoudiger dan tegenwoordig.
In 1909 speelden personeelsaangelegenheden een niet onbelangrijke rol. De Wet op de Arbeidsovereenkomst van het Ministerie De Meester was in 1907 tot stand gekomen. De werknemers van de RDM kregen in 1909 een nieuw arbeidscontract.

Fonds Belangen Personeel

Omstreeks dezelfde tijd nam de heer De Gelder het initiatief tot stichting van het fonds Belangen Personeel. Een soort pensioenregeling, waaruit ouden van dagen een toelage konden ontvangen. De RDM beschikte in die tijd over de volgende faciliteiten. Drie hellingen geschikt voor schepen tot 110 m lengte. De ijzerwerkersloods met een oppervlakte van circa 2000 m2, de houtbewerkingsloods met modelmakerij, gezamenlijk oppervlak 1350 m². De dokhaven van ongeveer 3 hectaren oppervlakte, waarin twee dokken van respectievelijk 90 en 135 meter lengte en 3000 en 7500 ton hefvermogen. De eigenlijke machinewerkplaats, oppervlakte van circa 3600 m², waarin ondergebracht: de smederij, ketelmakerij, draaierij, bankwerkerij, kantoren en administratielokalen.
Was de totale omzet over 1909 lager dan dat jaar daarvoor, toch kon een dividend van 7½ % op de aandelen uitgekeerd worden. Deze verrassende uitslag was veroorzaakt door het dalen der prijzen voor het benodigde bouwmateriaal voor de lopende opdrachten. De offertes waren gebaseerd op hogere prijzen, zodat de aanvankelijk gestelde winstmarge breder werd.

Met de bouw van het ss "Kambangan" in 1911 vestigde de RDM een record: het grootste schip (131 meter lang!) tot dan toe in Nederland gebouwd. Zie ook de houten stellingen



Opleving

Het jaar 1910 vertoonde een gestadige opleving van reparatie en bouw. De steeds in afmetingen toenemende schepen vereisten een aangepaste outillage. Op 27 september 1910 beproefde men de nieuwe bok "Bison", met een last van 66 ton.
De Stoomvaart Maatschappij "Nederland" gaf een mooie opdracht. De bouw van het vrachtschip "Kambangan" van 8650 ton, te voorzien van triple expansie-machines met een vermogen van 4250 ipk, twee dubbele en twee enkele ketels. Er diende een speciale helling aangelegd te worden, want het was het grootste tot nu toe in Nederland gebouwde schip. Waarlijk een record. De opdracht deed verhoudingsgewijs niet onder voor die van de "Nieuw Amsterdam" in 1936. Met geregeld en bijna onbeperkt overwerk slaagde men erin het schip binnen 14 maanden op te leveren.

Duizendste schip

Een ander opmerkelijk evenement was de dokking van het duizendste schip, de Spaanse "Achecolanda", op 26 maart 1910.
De heer J. H. Hummel, directeur van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, trad in mei 1910 toe tot het college van commissarissen. Aan het eind van dit jaar was als gevolg van het herstel van de depressie in de scheepvaart het dividend op de aandelen gestegen tot 10 %.
Hoe was de toestand in 1911? De behoefte aan uitbreiding van de terreinen drong zich steeds meer op. Speciaal dacht men aan meer kadelengte of andere ligplaatsen voor schepen. Na vele inspanningen gelukte het aan de westzijde van de werf vier hectaren grond erbij te krijgen. Met spoed werd aan deze zijde een nieuwe helling gebouwd en een nieuwe haven gegraven. De pogingen om — mede met het oog op het toekomstige tuindorp — achter de fabriek grond te kopen of in erfpacht te nemen slaagden niet. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het langgerekte hoofdgebouw, dat later in het vertikale werd uitgebreid.

Volle orderportefeuille

Het oorspronkelijke machinegebouw, de latere machinefabriek, werd in hetzelfde jaar met 30 meter verlengd. De personeelssterkte was gestegen tot 1260 man. Het probleem van een tekort aan bekwame vaklieden en bazen bleef bestaan. In oktober 1911 waren er zeven schepen in aanbouw met een totaal laadvermogen van 40.250 ton. Alle moesten binnen een jaar in de vaart komen. De volle orderportefeuille was er de oorzaak van, dat wij de bouw van passagiersschepen voor de KPM moesten afwijzen.
Het behoeft geen betoog, dat dit feit een grote teleurstelling betekende.

Electrisch lassen

In 1911 werd voor het eerst het electrisch lassen toegepast, waartoe één der motorboten met een electrische lasinstallatie werd uitgerust. In hetzelfde jaar nam de RDM twee sleepboten in gebruik voor het in- en uitdokken van schepen.
In januari 1912 werden ir A. Knape en ir Roel Smid respectievelijk toegevoegd aan de ingenieurs Crighton en Paterson. Inmiddels had men ook een eigen bouwkundige aangesteld ten behoeve van de eigen opstallen.
Tien jaren waren ondertussen verstreken sinds de oprichting

van de RDM. Er vond geen officiële herdenking plaats. Maar na Pasen ontvingen alle werknemers langer dan drie maanden in dienst een gratificatie.

Eerste tanker

Tien jaren! De directie merkte in haar jaarverslag op, dat de werf zich moest toeleggen op de bouw van grote schepen, aangezien de ligging en de beschikbare outillage daarvoor bijzonder geschikt waren. De bouw van het eerste tankschip, de "Mijdrecht", stuitte op vele moeilijkheden, met name het afklinken van de tanks. Bovendien liep de levering van de benodigde materialen niet vlot. Zowel de rederij, de N.V. Phs. van Ommeren, als de RDM leden aanzienlijke schade.
De stijging van loon- en materiaalprijzen had een ongunstige invloed op de lopende opdrachten. Een goede bezetting met nieuwe opdrachten maakte de resultaten weer goed.

Eigen woningen

Het gemis aan eigen woningen nabij de werf openbaarde zich steeds sterker. Vele goede werkkrachten gingen geen dienstverband aan in verband met de afstand van werf naar woonhuis.
Pas in 1913 was er een lichtpuntje. De reeds beschikbare vier hectaren kon uitgebreid worden met ongeveer 1,23 hectare door de gemeente in erfpacht aan de RDM afgestaan. Het kon er thans van komen. Eigen woningen bij de werf! Het voordeel bestond daaruit, dat op deze wijze een vaste kern van werknemers werd gevormd, die in noodgevallen snel ter plekke kon zijn.
Samen met de bekende architect H. Baanders werkte de heer De Gelder het basisplan uit. Toen de plannen een vastere vorm kregen, vielen deze zo in de smaak bij de gemeente, dat de laatste een verdere uitbreiding mogelijk maakte. En een jaar later — op 14 mei 1914 — vond de stichting plaats van de Bouwmaatschappij Heijplaat, met kapitaal van de RDM. Later zullen wij aan het Tuindorp Heijplaat een apart hoofdstuk wijden.
De vraag naar schepen was in 1913 dermate hoog, dat alle buitenlandse aanvragen geannuleerd moesten worden. Vanwege het nijpende gebrek aan geschoolde vaklieden was het niet mogelijk de volle werfcapaciteit te benutten. Dit feit veroorzaakte weer vertragingen bij de oplevering van de schepen.

Een ton in top van de mast betekende met spoed naar de RDM

In de beginjaren van de RDM kwam het geregeld voor, dat extra werkkrachten nodig waren. Wanneer zo'n gelegenheid zich voordeed ging men als volgt te werk: Op één van de loodsen was een mast geplaatst, waarlangs een ton op en neer bewogen kon worden. Als de ton in top gehesen werd, betekende dit voor de losse arbeiders, dat er volop werk bij de werf was. En de vissers uit Pernis, die op dat ogenblik zonder werk waren, haastten zich naar de RDM om een extra centje te verdienen.
Vaak waren deze vissers gemakkelijk te herkennen aan hun kleding. Sommigen onder hen droegen ook gouden ringetjes in de oren.
Deze manier om los personeel naar de werf te krijgen is jarenlang gehanteerd en voldeed uitstekend.

Het nieuwe hoofdkantoor zuidelijk van de dokhaven was in die tijd een zeer modern gebouw.

De "Turbinia"

Een belangrijke opdracht was de bouw van het vrachtschip "Turbinia" voor de firma Wm Ruys & Zonen. En niet alleen belangrijk maar evenzeer uniek, want de RDM was de eerste onderneming in Nederland, die een turbine bouwde voor scheepsvoortstuwing. Ondanks het gemis aan de speciale machines hiervoor, bleek de turbine op zichzelf een technisch succes.
Bovendien trok men enorm veel profijt van de opgedane know-how bij het uitvoeren van latere turbinereparaties. Het zou eerst een dertig jaar duren alvorens weer aan turbines van groot vermogen zou worden gewerkt.

OP NAAR HET 25-JARIG BESTAAN

De inzet van het eerste oorlogsjaar, 1914, was voor de RDM vrij gunstig. De heer D. Brough, jarenlang shipyard-manager op Schotse werven, nam op 1 februari 1914 de plaats in van zijn landgenoot Paterson. De laatste zou elders voorbereidende werkzaamheden gaan verrichten. Als een zuivere nabootsing van de RDM richtte de Furness' Scheepvaart- en Agentuur Maatschappij te Rotterdam op 10 juni 1914 de Scheepsbouw Maatschappij "Nieuwe Waterweg" op. Dit feit heeft een grotere invloed op de ontwikkeling van de RDM gehad, dan de concurrentie van de bestaande reparatiebedrijven.
Paterson, James Crighton, vele bazen en werklieden werden min of weer weggekocht. Zij die de RDM trouw bleven werden echter hierdoor met een verdubbelde geestdrift bezield. Op 1 november 1914 trad de heer D. C. Endert Jr als hoofdingenieur Werktuigbouw in dienst. Gedurende de voorgaande vijftien jaar had hij bij Werkspoor te Amsterdam zijn sporen op het gebied van dieselmotoren al lang verdiend. Ofschoon de RDM nimmer een dieselmotor heeft gebouwd — in de eerste plaats bedreef men scheepsreparatie — heeft zij altijd de machinefabriek uitgebreid om ten behoeve van de reparatie motoronderdelen te kunnen vervaardigen.

Nieuwe helling

Aangezien in weerwil van de in Europa heersende oorlogstoestanden de vraag naar schepen sterk toenam, werd een nieuwe helling van 525 voet lengte gebouwd. Eind 1914 was zelfs 'n zesde helling in aanbouw. Het was inmiddels bijzonder moeilijk aan materiaal te komen. De Engelsen en de Dult-

sers leverden alleen dan, als aangetoond kon worden dat de materialen uitsluitend voor Nederlandse schepen werden gebruikt. Koperen pijp bijvoorbeeld was in het geheel niet te krijgen.
Ook in 1915 was de scheepsnieuwbouw de voornaamste taak van het bedrijf. In totaal kwamen acht schepen met een gezamenlijk laadvermogen van 48.000 ton en machinevermogen van 11.000 ipk gereed. De bouw van de eerder genoemde "Turbinia" had grote belangstelling van de Minister van Marine. Deze verklaarde zich naderhand bereid aan de proeftocht deel te nemen.
Sinds 1914 was het reparatiewerk sterk verminderd.

Delegeren

De gestadige groei van het bedrijf noodzaakte de heer De Gelder bepaalde taken te delegeren. Op 1 juli 1915 kreeg daarom de heer A. F. J. Dijkgraaf de aanstelling tot kassier en algemeen chef der Administratie.
Het stoomschip "Alcor" maakte op 22 oktober 1915 een geslaagde proeftocht. Het was het tiende schip, dat wij bouwden voor de N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij. In verband met dit feit schonk de opdrachtgeefster bijdragen voor het Ziekenfonds van de werklieden der RDM. Tevens stelde zij geld beschikbaar voor een monument in de vorm van een paardedrinkbak. Ongeveer anderhalf jaar later werd deze in de Vestastraat van het inmiddels vrijwel voltooide Tuindorp Heijplaat onthuld.
Dat Nederland buiten deze wereldoorlog zou blijven was niet te voorzien. Daarom werd ook de RDM voor de bewapening ingeschakeld in het maken van granaten en later eveneens geweerlopen.

Materiaalgebrek

De materiaalpositie werd elke dag nijpender. In oktober beëindigde de Duitse regering alle uitvoer van ijzer en staal. De ontwrichtende greep van de oorlog op het economische leven werd steeds wurgender. Prijzen gingen willekeurig omhoog. Dit alles gaf grote risico's ten aanzien van lang tevoren vastgestelde bouwsommen.
Het reparatiebedrijf lag nagenoeg stil. Moeizaam kwam toch gereed een nieuwe smederij met een vijf tons stoomhamer. Het kantoorgebouw met een gevelbreedte van 80 m moest echter enige tijd op voltooiing wachten.
Op 6 april 1917 verklaarden de Verenigde Staten aan Duitsland de oorlog. Het zou nog geruime tijd duren eer de oorlog voorbij zou zijn. In hetzelfde jaar kreeg de RDM op Schiemond een klein terrein in pacht, waar een expeditieloods werd neergezet. In mei kwam het kantoorgebouw gereed.
In deze crisistijd laaide in de gehele werknemerswereld grote onrust op, ten gevolge van hier en daar gegeven ontslagen.

Ook de RDM werd ingeschakeld bij het maken van oorlogsmateriaal. Hier de fabricage (boren) van granaten (1916).

Zwarte lijst

De oplevering van de "Lingestroom" en "Berkelstroom" aan de rederij, de N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij, kon geen doorgang vinden. De rederij stond namelijk op de zogenaamde zwarte lijst bij de Duitsers. Om te voorkomen dat aan de kolenleveranties een eind zou komen, diende de RDM alles in het werk te stellen om zelf aan deze lijst te ontkomen.
In de aanvang van 1917 bedroeg de personeelssterkte nog ruim achttienhonderd man. In oktober slechts duizend, ongeveer de vaste kern uitmakend. Getracht werd door inkorting van de werktijd — op zaterdag was men vrij — verdere ontslagen te voorkomen.

Perspectieven

Langzaam naderde het ogenblik, waarop men gedwongen zou zijn de gehele werf te sluiten. Toch keek de RDM in de toekomst. Zo kon het terrein in februari 1918 met 32 hectaren worden uitgebreid. Dit bood nieuwe perspectieven met betrekking tot de Heysehaven. Bovendien verkreeg de RDM vergunningen voor verdere uitbreiding van werkplaatsen en uitbreidingen op de Boven-Heijplaat.
Het overlijden van de heer M. G. de Gelder op 2 mei 1918 was een gevoelig verlies. In hem verloor de maatschappij een bekwaam directeur en een sociaal-denkend man, die de onderneming geleid heeft in haar moeilijke periode van herinrichting, aanloop en geleidelijke ontwikkeling.

Samengaan met Wilton

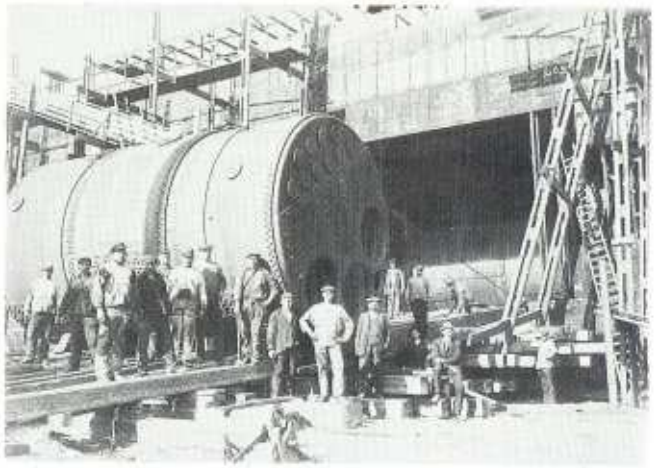
Tijdelijk kwam nu de dagelijkse leiding te berusten bij de heer L. P. de Stoppelaar, gedelegeerd-commissaris. Hij was het die een tijdelijk samengaan met Wilton tot stand bracht. De overeenkomst werd per 1 december 1918 al weer opgezegd.
De heer H. de Jongh volgde in 1918 de heer Ph. W. van der Sleyden op als president van het college van commissarissen. De heer A. J. M. Goudriaan werd aan het college toegevoegd. De heren D. C. Endert Jr en A. F. J. Dijkgraaf waren op 27 juli 1918 beiden tot directeur benoemd.
Op 11 november 1918 kwam een eind aan de vermoeiende en vernietigende wereldoorlog, die de tonnage van de wereldvloot flink had uitgedund. In verband met de na-oorlogse wederopbouw bestond er spoedig een grote vervoersbehoefte. De vraag naar nieuwe schepen was groot en de oplossing werd gevonden door eenvoudige standaardschepen in de vaart te brengen.
Als hoofd van de afdeling Scheepsbouw werd op 1 maart 1919 de heer G. M. Chambers benoemd. De leiding van de tekenkamer Werktuigbouw kreeg de heer D. de Kwaadsteniet.

Buitenlandse agenten

De heer Endert blikte in de toekomst. In plaats van een zware concurrentiestrijd op de rivier aan te binden trok hij naar het buitenland en wist zodoende vele nieuwe opdrachten te verkrijgen. Het belang van deze vorm van acquisitie inziende, bevorderde hij in de periode tussen 1919 en 1932 het instellen van vaste agent- en correspondentschappen in de buitenlandse scheepvaartcentra.
Het gelukte hem ook ir A. Knape, die tijdelijk elders een functie had vervuld, in januari 1919 te bewegen als hoofdingenieur Werktuigbouw bij de RDM terug te keren.
De leiding over het scheepsreparatiewerk werd toevertrouwd aan de heer J. H. van den Berg, die daarvoor een geheel zelfstandige reparatie-afdeling oprichtte. Deze bedrijfstak zou later blijken de grootste en belangrijkste van de werf te zijn. Het personeelsbestand was inmiddels van slechts driehonderd in november 1918 toegenomen tot meer dan tweeduizend in december 1919.

Grote bedrijvigheid

In de tweede helft van 1919 heerste er een zeldzame bedrijvigheid. Talrijke nieuwbouwschepen stonden op de helling. De tonnenmaat groeide door. Deze zou al gauw boven de 10.000 ton laadvermogen gaan komen. Vele reparatieschepen met vaak zware oorlogsschade werden onder handen genomen. De korte reparatietijden en goede reparaties gaven de RDM bij de Engelse reders een goede naam. De werkzaamheden aan de dokhaven en Heysehaven vorderden gestaag. Aan het eind van 1919 waren er in Engeland talrijke stakingen. Het gevolg was dat de kolenleveranties enorme vertraging ondervonden. Een en ander was voor de scheepsreders aanleiding om meer en meer oliestookinstallaties toe te gaan passen. Voor de RDM betekende deze nieuwigheid heel wat meer werk.
De bedrijfsresultaten waren niet slecht, zodat over 1919 een dividend van 20% op de aandelen kon worden uitgekeerd. De opleving in de scheepsbouw na 1919 bleek alras van korte duur te zijn. Begin 1920 was er nog volop werk en werkten er bijna drieduizend man, waaronder 100 klinkers uit Hamburg. Er kwamen echter geen nieuwe opdrachten binnen, waardoor de order voor de bouw van 12 barges voor de Theems werd aangenomen. Scheepjes niet groter dan 80 ton elk.



Het plaatsen van de ketels in een nieuwbouw-schip was zo'n zestig jaar geleden echt wel een plaatje waard.

Derde dok

Het reparatiewerk kende nog geen terugslag. Besloten werd de bouw van een derde dok van 12.000 ton hefvermogen in eigen beheer uit te voeren. Dit compenseerde het tekort aan nieuwbouw.
De wereldcrisis was in 1921 zeer sterk voelbaar. Allerlei factoren noodzaakten de Metaalbond op 5 oktober van dat jaar een loonsverlagingsbesluit af te kondigen. Op 31 oktober brak een staking uit, die tot het begin van 1922 zou duren.
De door de "Nieuwe Waterweg" opnieuw ondernomen pogingen tot een fusie met de RDM liepen op niets uit.
De conjunctuur bewoog zich in 1922 verder neerwaarts. Nu was het gebruikelijk om tijdens de inzinkingen de outillage van de werf te verbeteren. Verheugend was in dit verband het feit, dat al spoedig het dok van 12.000 ton hefvermogen in drie delen te water ging. In april 1923 ontviel de RDM haar president-commissaris, de heer Herman de Jongh, op tachtigjarige leeftijd. Indertijd was hij al commissaris van de Maatschappij "De Maas".

Een overzicht van het nog braak liggend zuid-oostelijk terrein. De foto is genomen vanuit de toren van het (kerk) gebouw op het Vestaplein (Heijplaat).

Dieptepunt

De nieuwbouw en de reparatie bereikten in september 1923 wel het dieptepunt. Half juli bedroeg de personeelssterkte slechts 1300 man. Bezuiniging was alles wat de klok sloeg. Vele pogingen om nieuw werk aan te trekken mislukten. De RDM slaagde er toch in twee kleine schepen van elk 2300 ton voor de Anglo Saxon Petroleum Company te boeken. Op de werf zelf vonden enkele belangrijke voorzieningen plaats. De reparatie nam een speciaal dokkantoor in gebruik. Er kwamen opstapwagens. En een éénmans-ponsmachine, ontworpen en geconstrueerd door de heer Endert, werd ingebruik gesteld. Het ponsen van platen kon nu door één man gedaan worden in plaats van vier. Dit bleek zulk een groot succes, dat zijn vinding al gauw in het buitenland toepassing vond.

Een groot gietstuk uit 1910, een condensor met kolommen dat in één stuk werd gegoten, toonde aan dat men bij de RDM heel wat mans was.

Staking

Het herstel in 1924 trad zeer langzaam in. Pogingen om met lagere prijzen het verstrekken van opdrachten aantrekkelijker te maken door invoering van een 55½-urige werkweek, met een evenredige verlaging van het uurloon hadden een verkeerde uitwerking. Op 5 juni 1924 brak een staking uit, die evenwel maar een goede maand duurde. In aanwezigheid van Z.K.H. Prins Hendrik liep op 31 mei 1924 van stapel het mo-

torschip "Sliedrecht" voor de N.V. Phs. van Ommeren. Tevens verleende de prins toestemming om aan dok 3 zijn naam te verbinden.
In het laatste kwartaal van 1924 werd er een nieuwe scheepsbouwloods bijgebouwd. Voorts werden de hellingen verzwaard, de kraanbanen verlengd en kwam de noodzakelijke uitbreiding van het hoofdkantoor tot stand. Juist in dit jaar met zijn velerlei problemen schafte de RDM verschillende grote machines aan.

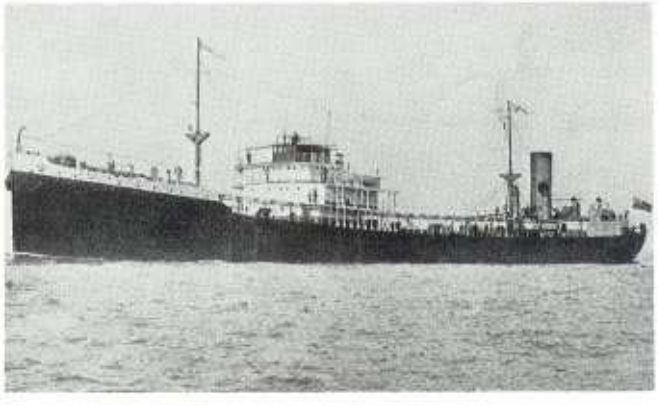
Overname van de "Nieuwe Waterweg"

De "Nieuwe Waterweg" was door allerlei omstandigheden in grote moeilijkheden geraakt. De Rotterdamsche Bank, die haar gesteund had, deed pogingen om haar over te doen aan Wilton. De laatste ging daar niet op in. Wederom werd nu de RDM met voorstellen benaderd. Op 14 januari 1925 nam de RDM alle aandelen over. De overname verdubbelde vrijwel de capaciteit van de RDM. Tot commissarissen werden benoemd

(vervolg op pagina 14)

"Radix", ex "Linerton", zeer spectaculair reparatiekarwei

De "Linerton", een vrachtschip van 11.000 ton, strandde in november 1919 op zijn eerste reis in de Tyne aan de Engelse oostkust en brak in tweeën.
De RDM verkreeg de opdracht voor de reparatie en op 25 oktober 1920 arriveerde het voorschip aan de werf. Het achterschip was, bij een hevige storm tijdens de overtocht naar Rotterdam, teruggedreven naar de Engelse kust. In Engeland was toen juist een mijnwerkersstaking aan de gang en de sleepboot had haar kolen verbruikt. Toch is het gelukt het wrak naar de overkant te brengen.
De beide helften werden eerst afzonderlijk gerepareerd. Daartoe huurde de RDM van de Nieuwe Waterweg voor zes maanden een dok, dat naar de werf werd gesleept.
Nadien zijn de twee helften in dit dok aaneen gebouwd. Tevens vond een ingrijpende verbouwing plaats. De machinekamer verhuisde van midscheeps naar het achterschip. Zo werd de "Linerton" als de tanker "Radix" herboren en koos op 8 oktober 1921 zee.
Met deze geslaagde reparatie-order heeft de RDM zeer veel eer ingelegd.
De werkzaamheden, die aan dit schip werden verricht, overtroffen in technisch opzicht zelfs die aan de "Victorieux", een ander groot reparatiekarwei uit dezelfde tijd.
Dit Franse schip was totaal uitgebrand als wrak de haven binnengesleept. Wat eens een hoop schroot leek verliet begin 1921 weer als een nieuw schip de werf.



de heren Dijkgraaf en Endert. De heer ir A. Knape trad in de directie met als taak een grondige reorganisatie uit te voeren. Bovendien belastte hij zich met de coördinatie tussen de beide werven, waartoe hij zich de medewerking verzekerde van de heren J. P. C. van Oudheusden en C. D. de Jong, beiden reparatie-assistenten van de RDM. In april 1925 werd de heer Knape benoemd tot onderdirecteur van de RDM.
Na vertrek van de Engelse directie op 9 mei 1925 werd de heer J. M. Taylor, chef van de scheepsbouw der RDM, eveneens benoemd tot directeur van de "Nieuwe Waterweg". Ook onder het personeel van de RDM vonden enkele mutaties plaats. De heer De Kwaadsteniet werd hoofdingenieur Werktuigbouw, de heer Chambers hoofdingenieur Scheepsbouw en de heer E. Vlig bedrijfshoofdingenieur.

Niet gesmeerd

De reorganisatie op de Nieuwe Waterweg liep niet gesmeerd. Het kwam zelfs zover, dat op 7 juli 1925 een staking uitbrak, die zo om zich heen greep, dat op 30 juli het werk op beide werven stil kwam te liggen. Eerst op twee september kon het werk hervat worden. Het grote probleem van stakingen op een scheepswerf is, dat de gevolgen naderhand pas voelbaar worden. De aan de werf liggende schepen komen daardoor niet binnen de gestelde termijn gereed. Dit betekent voor de reder een aanzienlijk verlies. Het vertrouwen in de werf is geschokt en vaak duurt het vrij lang eer dat vertrouwen herwonnen is.

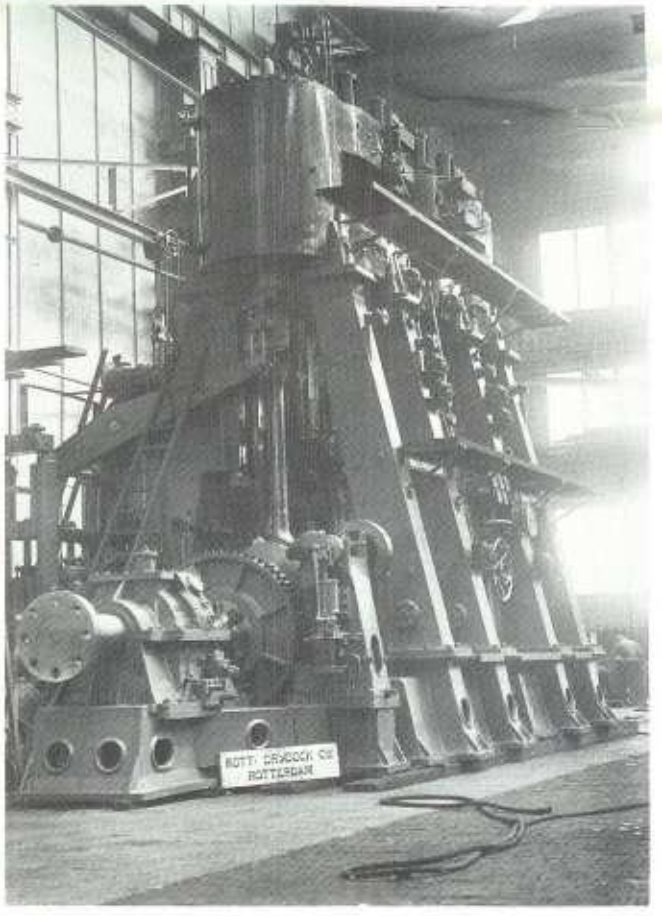
Grote reparatie

Het grote karwei in dit jaar voor de reparatie-afdeling was het repareren van de in Australië gestrande "City of Singapore". Het schip was bijna doormidden gebroken en had belangrijke machineschade. Voor het begroten van dit karwei staken de heren Knape en Van den Berg de koppen bij elkaar. Zo ontvingen zij op een morgen uit Londen het "Lloyd's report" van de schade. Zonder het schip ook maar gezien te hebben was diezelfde avond de kostenbegroting opgemaakt. Nadat het karwei geboekt en uitgevoerd was, bleek men met dit merkwaardige reparatiewerk geen kat in de zak gekocht te hebben. Want alles, zowel technisch als financieel, klopte als een bus. Zulk werk, waar niet alleen geldelijke resultaten, maar ook vakmanseer mee te behalen viel, trok de RDM buitengewoon aan.

Voor het vervoer van werkers en materiaal over het terrein werd gebruik gemaakt van terreinauto's.
Hier de eerste terreinauto uit 1923.

Om de werf regelmatig bezet te houden, trokken de heren Knape en Van den Berg geregeld naar het buitenland om reparatiewerk te bemachtigen. Menig avondje cijferen was nodig om een goede "tender" (prijsopgaaf) gereed te krijgen. In september 1925 ontving de RDM van de Anglo Saxon Petroleum Company de opdracht voor de bouw van een 3000 tons dok voor Curaçao.

In 1927 werd voor het elders in aanbouw zijnde ss "Boskoop" van de KNSM een dubbelcompound kleppenmachine gebouwd, goed voor een vermogen van 2800 ipk.



De kunst van het hijsen

Het eerste hijswerktuig, dat toepassing vond in de scheepsbouw, bestond uit een langsscheepse, over het midden van de helling tussen twee palen gespannen staaldraad. Door middel van een langs die draad lopende takel kon een werkstuk opgehesen en op zijn plaats worden gebracht. Dit primitieve systeem werd later vervangen, aanvankelijk door houten en naderhand door ijzeren laadpalen en laadbomen.
De heer De Gelder liet in 1913 echter tussen twee hellingen een hooggelegen kraanbaan opstellen. Daarop reden twee lichte en snelle electrisch gedreven kranen met een grote sprei.
Dit systeem werkte zo goed, dat het sindsdien niet alleen in ons land, maar over vrijwel de gehele wereld is toegepast.

De vlag uit: Dok vraagt volk!

Het aannemen van werklieden gebeurde in de eerste helft van de twintiger jaren op verschillende manieren. Losse werklieden werden bijvoorbeeld geregistreerd. Wanneer men hen nodig had, ontvingen zij een oproepingskaart.
Een andere en nostalgische manier om mensen te werven was de volgende: Een omroeper trok door Pernis met een koperen klankbord en houten klepel. Hij sloeg net zo lang op het bord, totdat de mensen naar buiten kwamen en deed den volke kond: ... "Dok vraagt volk! ... Dok vraagt volk...! Enkele honderden meters verderop herhaalde hij dit ritueel.
Ook trok soms een baas naar een café in Vlaardingen, waar de vlag werd uitgestoken, als teken dat er mensen op de werf aan de slag konden.

Vuurproef

De schepenlijst werd steeds langer. Alleen ontbrak daarop tot nu toe een groot passagiersschip. Welnu, de kans kwam. Met veel vreugde boekte men de opdracht voor de bouw van het grote passagiersschip, de "Simon Bolivar", bestemd voor de Koninklijke West-Indische Maildienst. Dat was in december 1925. Waarlijk een vuurproef. Binnen een jaar diende het schip opgeleverd te zijn. Blijmoedig klonk het over de werf: dat zal wel gaan. Aan de vele aanvragen voor scheepsbouw kon niet altijd worden voldaan. De opdrachten uit Engeland namen geleidelijk aan af. Dit was toe te schrijven aan het feit, dat de Britse regering de eigen scheepsbouw ging subsidiëren. Het hierdoor in Engeland grote aantal gebouwde schepen zou niet in geringe mate bijdragen tot de in 1931 optredende algemene scheepvaartcrisis. Zie daar weer het innige verband tussen scheepsbouw en scheepvaart. Aan de "Simon Bolivar" waren speciale eisen van snelheid gesteld. In de sleeptank te Teddington — die van Wageningen bestond nog niet — werden succesvolle proeven genomen. In februari 1926 maakte dit schip een geslaagde proeftocht. Vrijwel tegelijkertijd liep van stapel het passagiersschip "Merak" voor de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Deze rederij bestond bekend vanwege de hoge eisen, die zij stelde.

Lenz kleppenmachine

Het bijzondere bij dit schip was, dat er voor het eerst een in licentie gebouwde "Lenz kleppenmachine" in geïnstalleerd werd.
Onder grote belangstelling ging op 21 april 1926 het Curaçaose dok te water. Gedurende een half jaar na de ingebruikneming werd het op de plaats van bestemming door RDM personeel bediend.
In hetzelfde jaar trad de heer W. van der Vorm als commissaris toe tot het college van commissarissen. Het reparatiewerk was in 1926 omvangrijker dan ooit. In totaal werden 1401 schepen gerepareerd, deels een gevolg van de kolenstaking in Engeland.
Nieuwbouwopdrachten waren moeilijk te verkrijgen. De bouwprijzen daalden. De werven langs de rivier gingen zich meer toeleggen op de bouw van kleine zeeschepen, omdat tengevolge van de ongunstige ontwikkeling in de Duitse economie minder orders voor rivierschepen binnenkwamen.
Deze concurrentie was voor de grote werven goed merkbaar.

Zilveren jubileum

Thans bereiken wij de datum, waarop de RDM haar 25-jarig bestaan kon herdenken. De 23ste januari 1927. Het zilveren jubileum werd door en voor het gehele personeel met grote luister gevierd. Bij deze gelegenheid was opgericht de Vereeniging tot Behartiging van de Belangen van het Personeel, bestemd als grondslag voor een pensioenfonds. Het bedrijf schonk bij monde van de heer A. F. J. Dijkgraaf een belangrijk bedrag aan deze vereniging.
Regering, stadsbestuur, collega's, opdrachtgevers, leveranciers enz. deden op dit vijfentwintig jarig festijn van hun belangstelling blijken. Vele hartelijke woorden werden gesproken. Herinnerd werd aan de betere verhouding, die langzamerhand gegroeid was tussen de RDM en Wilton. Ook met behoud van een gezonde concurrentie-strijd zou er voor beide bedrijven een goede plaats in de toekomst gewaarborgd blijven. De heer Harry Wilton merkte in zijn redevoering geestig op, dat men met één tent geen... kermis maakt! De heer J. Goedkoop bracht tussen de RDM en de Nieuwe Waterweg de originele uitspraak tot stand: Rechte Durf Moet Noodwendig Winnen!

De situatie bij de hellingen in de twintiger jaren: Rechtsboven de machinefabriek; links het "nagelpark" en op helling 4 in aanbouw de "Maruja"; tanker voor de Curaçaosche Scheepvaart Mij.

In december 1925 klinkt overal de mare: De RDM gaat een groot passagiersschip bouwen! De Simon Bolivar voor de KNSM - bouwnummer 138 - zal een jaar het beeld van de werf sterk accentueren.

Luchtfoto van het bedrijf omstreeks 1927.
Op helling 7 in aanbouw het vracht-passagiersschip "Poelau Roebiah" de Stoomvaart Mij Nederland.
Rechtsboven Tuindorp Heijplaat aan de Heysehaven.
Rechts van helling 7 het sorteerterrein.

RDM 75 jaar 1902 - 1977

RDM