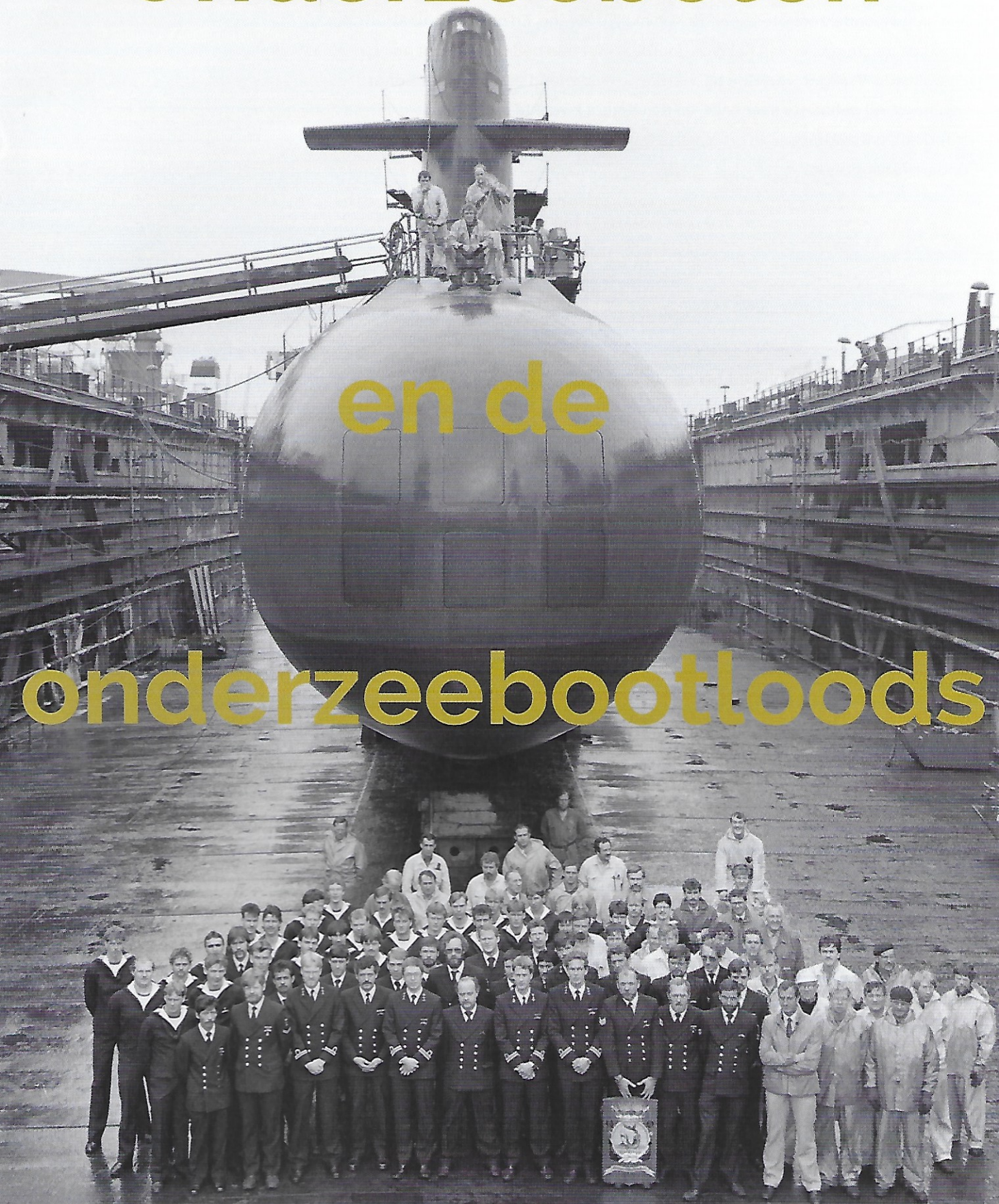


Onderzeeboten



door Gianni van den Hurk (giannivandenhurk@gmail.com)

Even, heel even maar, was scheepswerf RDM op de Rotterdamse Heijplaat weer een item in het nationale nieuws. Zoals ze dat in haar beste en haar slechtste jaren ook zo vaak was geweest. Die middag was bekend geworden dat het kabinet definitief had gekozen voor het Franse Naval als bouwer van nieuwe onderzeeboten voor de Koninklijke Marine. En om acht uur al stond de verslaggever van het NOS-journaal met een bedrukt gezicht op de Dokkade. Vroeger, vertelde hij, werden in Nederland zelf onderzeeboten gebouwd. Hij gebaarde naar links, en de camera zwenkte mee. Daar stond het, onmiskenbaar, in grote witte blokletters op rode baksteen. Onderzeebootloods.

De eerste marine-opdracht

Die onderzeebootloods, althans het eerste deel ervan, is gebouwd in 1929. Dit was een direct gevolg van de opdracht van de Koninklijke Marine in datzelfde jaar om drie onderzeeërs te bouwen. Terecht wordt in het gedenkboek van de RDM het verkrijgen van deze opdracht een 'mijlpaal in de geschiedenis der R.D.M.' genoemd. De RDM werd weliswaar niet de enige (ook bij Wilton-Fijenoord, de Vlissingse 'Schelde' en de Amsterdamse NDSM werden onderzeeboten gemaakt), maar wel een belangrijke vervaardiger van deze zeer bijzondere schepen. De eerste drie onderzeeërs kregen de nummers K XIV, K XV en K XVI en werden in 1933 en 1934 overgedragen aan de Koninklijke Marine. Deze boten waren bestemd als patrouillevaartuig voor het toenmalige Nederlandsch Indië (de K staat voor koloniën).

Spectaculaire ontsnapping

Tegen het einde van de jaren dertig volgden nieuwe opdrachten voor in totaal vier onderzeeboten voor de marine. Deze kregen de namen O23, O24, O26 en O27. Deze vier schepen waren nog niet afgebouwd toen in mei 1940 het Duitse leger Nederland binnenviel. Een marine-officier, Piet de Jong, de latere premier, die was toegevoegd aan de bouw van de schepen bij de RDM,

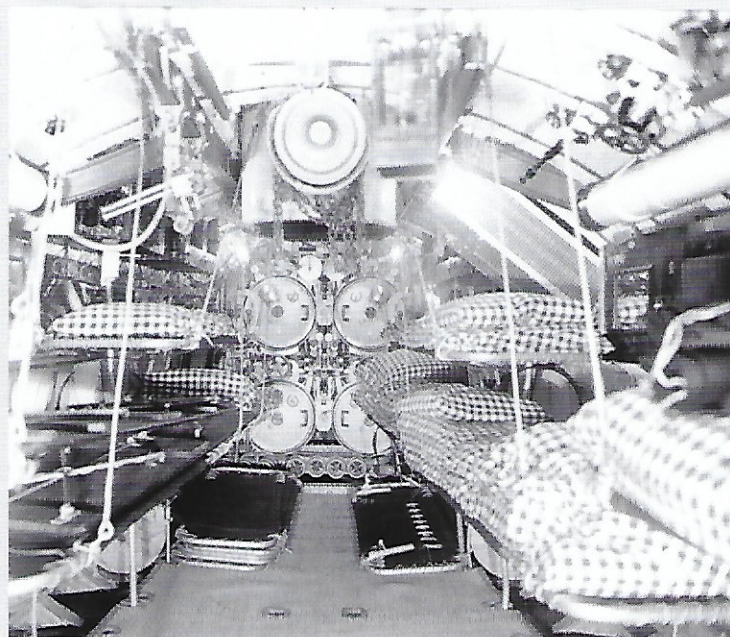
werd in de nacht van de 9e op de 10e mei 1940 wakker in Rotterdam-Noord. Hij haastte zich naar de overkant van de rivier en wist de dagen daarna, samen met een aantal collega's en geholpen door werknemers van de RDM, met de twee schepen die het verst waren afgebouwd (de O23 en de O24) te ontkomen naar Engeland. Beide schepen vochten gedurende de oorlog mee aan geallieerde zijde. De O26 en de O27 vielen in handen van de bezetter, werden afgebouwd en vochten als de UD4 en de UD5 mee aan de Duitse kant. De UD4 (O26) werd in 1945 vernield, de O27 keerde onbeschadigd terug.

Nieuwe 'eigen vloot' voor de marine

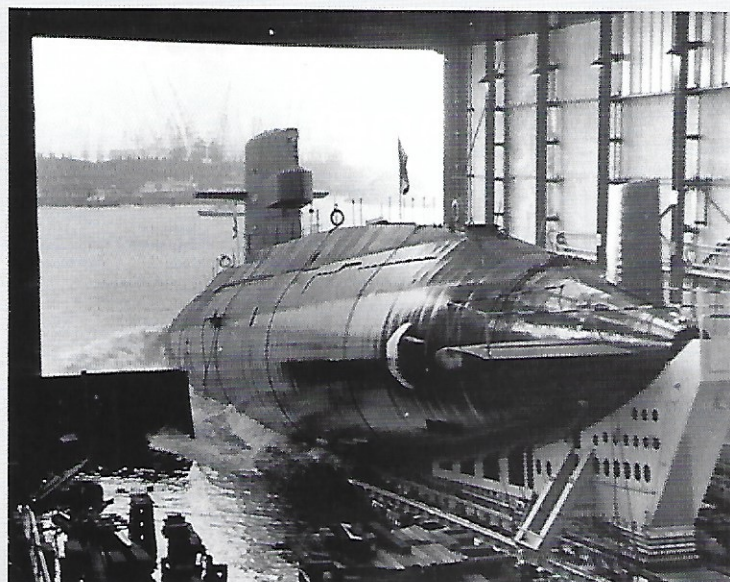
In 1954 werd in de Onderzeebootloods de kiel gelegd voor de onderzeeër 'Dolfijn'. Even later volgde de bouw van de 'Zeehond'. Tegen het einde van 1960 werd de Dolfijn overgedragen aan de marine, de Zeehond volgde in april 1961. De bouw van deze nieuwe, zeer geavanceerde onderzeeërs was een belangrijk moment in de geschiedenis van zowel de RDM als de marine. De Nederlandse marine was zwaar gehavend uit de tweede wereldoorlog gekomen en had zich de eerste jaren moeten redden met geleende schepen van Britse en Amerikaanse makelij. De marine was blij met weer een eigen vloot van vaderlandse bodem.

De laatste twee lichtingen

In 1965 werden de 'Zwaardvis' en de 'Tijgerhaai' bij de RDM besteld. Zij kwamen in 1972 bij de marine in dienst. In 1978 kwam de bestelling van nog twee onderzeeboten: de Walrus en de Zeeleeuw. In 1983 volgde bestelling van twee onderzeeërs van hetzelfde 'Walrus-type': de Dolfijn en de Bruinvis. Het bouwen van onderzeeboten was altijd al een langdurig proces, maar vanwege allerlei technische aanpassingen waren de vertragingen nu wel erg groot: de Zeeleeuw verliet de RDM in 1990, de Bruinvis in 1994. De 'oude RDM' bestond al niet meer toen de laatste onderzeeboot de werf op de Heijplaat verliet. Die was in 1983 failliet gegaan. De laatste vier onderzeeboten werden afgebouwd door de 'nieuwe RDM'.



En de Onderzeebootloods? Die groeide met de grotere ontwerpen mee. In 1936 werd aan de westkant van de oorspronkelijke loods, dus in de richting van de Heijse Haven, een tweede loods gebouwd, in 1937 volgde een derde. Deze loodsen zijn allemaal in de kenmerkende RDM-stijl gebouwd. Dus baksteen gevat in bruin-rood geleverd staal, als een soort industrieel vakwerk. De ramen werden wat hoger geplaatst dan normaal: de marine houdt niet van pottenkijkers. Om dezelfde reden was de toegang tot het bouwterrein van militair materieel strikt beperkt.



Foto's:

Pagina 19:

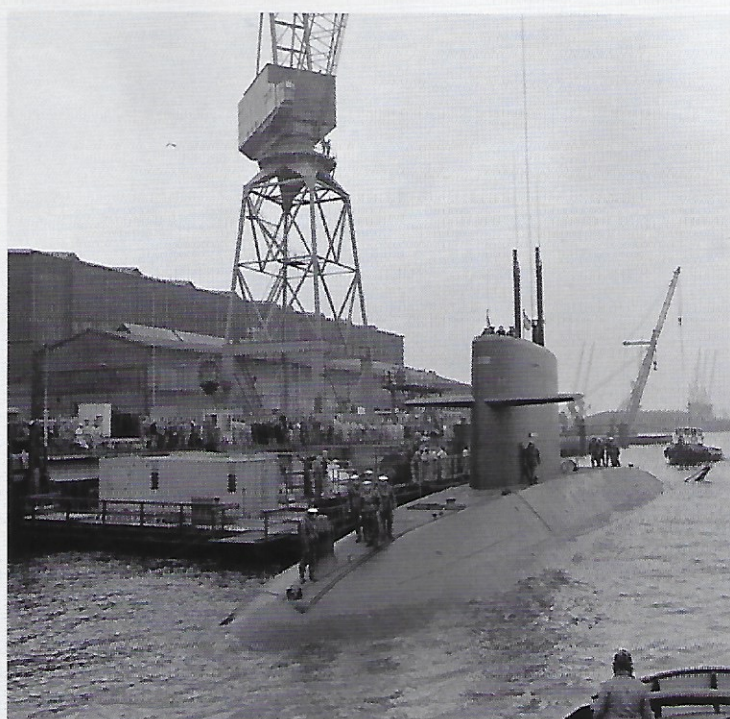
Bemanning en werklieden van de RDM met de onderzeeboot 'Zwaardvis' in het dok.

Pagina 21 van boven naar beneden:

Een kijkje in het interieur van de onderzeeboot K XIV. Er bestond aan boord van de onderzeeboten weinig privacy!

De tewaterlating van de onderzeeboot 'Tijgerhaai'.

De onderzeeboot 'Zeeleeuw' met bemanning in de Dokhaven.



Bron foto's bij dit artikel: Stadsarchief Rotterdam.