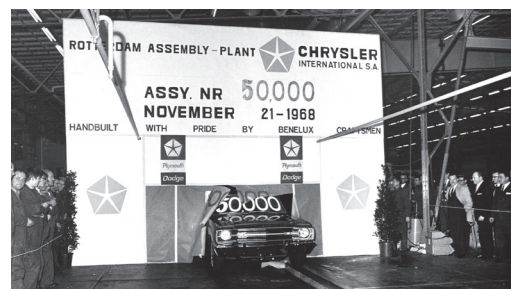


- ASSEMBLAGE IN DE BENELUX -

HERINNERINGEN VAN OUD ROTTERDAM MEDEWERKERS TIJDENS CHRYSLER KLASSIEKER MEETING 2008

Ja en dan is er dan nog dat andere “jubileum”.

Iedere keer lees ik in de klassieke tijdschriften over die “evenementen” – 40 jaar dit – 35 jaar dat. Als je maar lang genoeg abonnee bent maak je elk nieuw lustrum mee. Nou deze zomer is het dan 50 jaar geleden, dat het grote machtige Chrysler de (NEKAF) fabriek op de Sluisjesdijk in Rotterdam kocht. De “jonge generatie” van medewerkers is hier vandaag weer aanwezig, zelfs inclusief een enkeling die nog bij de Nekaf Jeep assemblage betrokken was voor 1958. Stel je voor het is rond 1960 en je krijgt de kans om voor een van de 10 grootste bedrijven ter wereld te gaan werken. Een Amerikaanse auto fabrikant! “The American Way of Business”. Nou dat laatste was het en we hebben er veel van geleerd, waar we ondanks ons weinig inflatiebestendig Chrysler pensioen, nog met een glimlach aan terugdenken. Via het bestseller boek “De Nekaf Chrysler Story” is het verhaal beschreven. Maar hierbij toch nog wat achtergrond informatie, die niet in het boek voorkomt.



ERE WIE ERE TOEKOMT

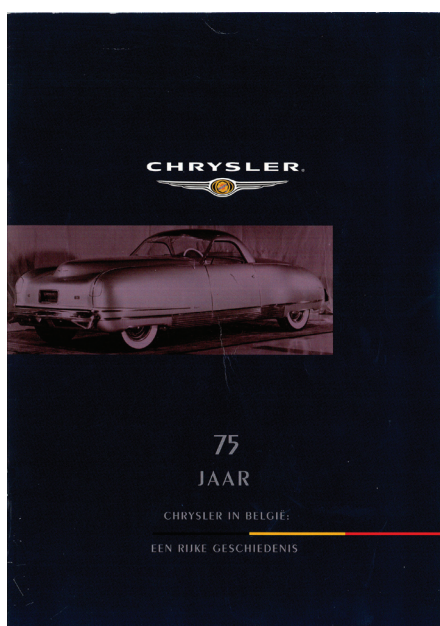
De Rotterdamse fabriek was eigenlijk de opvolger van de Antwerpse fabriek. Toen Chrysler Corporation in Detroit tot stand was gekomen werd Chrysler Antwerpen in 1926 de Europese poot en men assembleerde er Chrysler-Plymouth en DeSoto. Nog geen Dodge omdat dit een onafhankelijke divisie was, die bovendien al voor de aansluiting bij Chrysler een fabriek in England had opgericht en daarnaast waren er nog Dodge importeurs die zelf assembleerden.



Assemblage in Antwerpen

Zie ook Brochure:

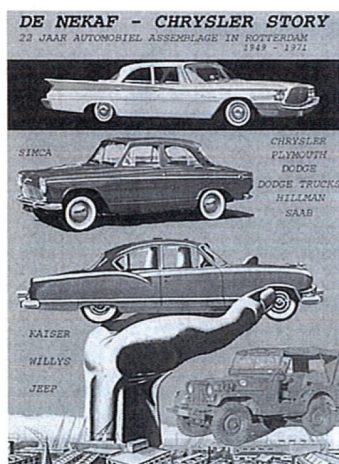
“75 Jaar - Chrysler in België”



Naar aanleiding van een artikel in het belgische blad Dreamcar ging Hans Ensing een paar keer naar het stadsarchief in Antwerpen om meer te weten te komen over de geschiedenis van Chrysler in Antwerpen.

HET VERHAAL VAN DE SLUISJESDIJK

De Nekaf - CHRYSLER Story - 22 jaar automobielassemblage in Rotterdam 1949-1971. Aldus luidt de titel van het "boek" dat Hans Ensing mij heeft toegestuurd. Ik ontmoette hem eerst op de stand van Oldtimer Magazine op de beurs in Brussel. Hij had jaren gewerkt op de assemblagefabriek op de Rotterdamse Sluisjesdijk, waar hij ooit zijn automobieler carrière was begonnen bij Chrysler International temidden van oudere collega's welke nog de start van de Nekaf fabriek hadden meegemaakt.



Hoewel het gesprek vrij kort was wist ik meteen dat hij een bijzonder boeiende taak had verricht. Korte tijd nadien kreeg ik het toegestuurd. In het begeleidend briefje verteld hij dat in de Chrysler-periode de slogan van de fabriek was "Handbuilt with pride by Benelux craftsmen".

"Ik heb die slogan in ere gehouden want niet alleen ben ik een echte Beneluxer maar ook mijn boek is "handbuilt". Hans Ensing heeft niet alleen het materiaal verzameld. Hij heeft het ook persoonlijk geschreven, geknipt, enz.. Het heeft een kleurige kaft maar

het binnenwerk werd geleverd door een fotocopiemachine. Maar er zitten ook goede fotokopieën in van belangrijke documenten, persknipsels, advertenties en zo meer.

Het boek is veel meer de geschiedenis van een assemblagefabriek (die door zijn beperktheid natuurlijk gedoemd was om het eenwordend Europa niet te overleven.)

Laten wij als voorbeeld het hoofdstuk over Kaiser Frazer nemen. Daarin geeft de Heer Ensing eerst het ontstaan van Kaiser Frazer in de USA en de geschiedenis van de jaren 1947-1948 om vervolgens te zien hoe ze door de start van het exportprogramma in Rotterdam terecht kwamen. Daarop volgde de bouw en de start van de fabriek aan de Sluisjesdijk. Spoedig echter bleek dat ongegrond optimisme in de USA problemen veroorzaakte.

Heel snel werd aldus de toekomst gehypothekeerd.

Ook het lanceren van de (soort Volkswagen waar Kaiser al van bij het begin droomde) de Henry J bracht geen oplossing. Dit alles leidt tot het sluiten van een assemblagecontract met Simca.....Uiteindelijk zou Chrysler in 1958 de nieuwe eigenaar worden.

Met de productiecijfers kan men nog het best zien hoe dit assemblagebedrijf echt heeft gedraaid in die 22 jaar.

In totaal werden 86406 personenauto en 2176 trucks geassembleerd

Het aantal Kaiser & Henry J samen is maximaal te schatten op 8000 (dus nog geen 10 t.h.). Daar tegenover werden 31.637 Simca Aronde en een 14332 Dodge Lancer /Dart plus nog meerdere andere Simca en Chrysler-modellen in kleinere aantallen geassembleerd.

We moeten Hans Ensing dankbaar zijn om zijn initiatief. Het is een vaak verrassende brok geschiedenis van de economie en de autoproduktie in de lage landen. Laten wij meteen niet vergeten dat er meerdere assemblagebedrijven in de Benelux zijn geweest. Sommigen zijn echte autofabrieken geworden. Over dit alles is er een even interessant en belangrijk boek te schrijven als dat van de Kupélian's twintig jaar geleden over de geschiedenis van de Belgische auto hebben gemaakt. Vergeten wij niet dat België nog altijd het land is waar het grootste aantal auto's worden gebouwd in verhouding tot de eigen bevolking. Meer dan 90 t.h. van wat hier wordt gebouwd wordt uitgevoerd. Een overzichtelijk werk jazeker. Monografieën in de aard van dit van Hans Ensing zijn zeker ook welkom en zijn de beste basis voor zo'n overzichtelijk werk. Laten wij bijvoorbeeld niet vergeten dat Mercedes zowat twintig jaar lang in Mechelen werd geassembleerd. De geschiedenis van dit bedrijf was op heel wat punten te vergelijken met het verhaal van de Sluisjesdijkfabriek in Rotterdam.

Ons besluit! Dank je wel, Hans Ensing, uw "boek" is een belangrijk document en uw initiatief zal hopelijk anderen aanzetten om in uw spoor te treden en ook het verhaal van andere assemblagebedrijven in de lage landen te boek te stellen. Indien wij zo'n rubriek hadden, dan zouden wij dit boek van Hans Ensing zeker kunnen uitroepen tot "Boek van de maand". Let wel! Correspondentie voor de auteur over dit boek EN MARCO, Wilgenstraat 27, 4726 BC Heerle NL

-----VOORSPEL -----

Kort na de succesvolle oprichting van het bedrijf dat zijn naam droeg voorzag Walter P. Chrysler (WPC) een groot export potentieel naar Europa. In October 1925 voer hij per boot naar Europa en zou een langdurige promotie toer maken langs potentiële dealers in Europa en het United Kingdom, waar men met Maxwell (later Dodge Brothers) al een aardige positie had opgebouwd. WPC voorzag op termijn een volume van 25000 autos.

Ook GM had veel interesse in Europa en het was niet ongewoon, dat WPC zijn overtochten maakte met oud GM collegas, tenslotte was hij baas van Buick geweest alvorens zijn eigen bedrijf te starten.

In België was men zeer content met de komst van Chrysler en WPC zou in 1929 een onderscheiding krijgen van koning Leopold.

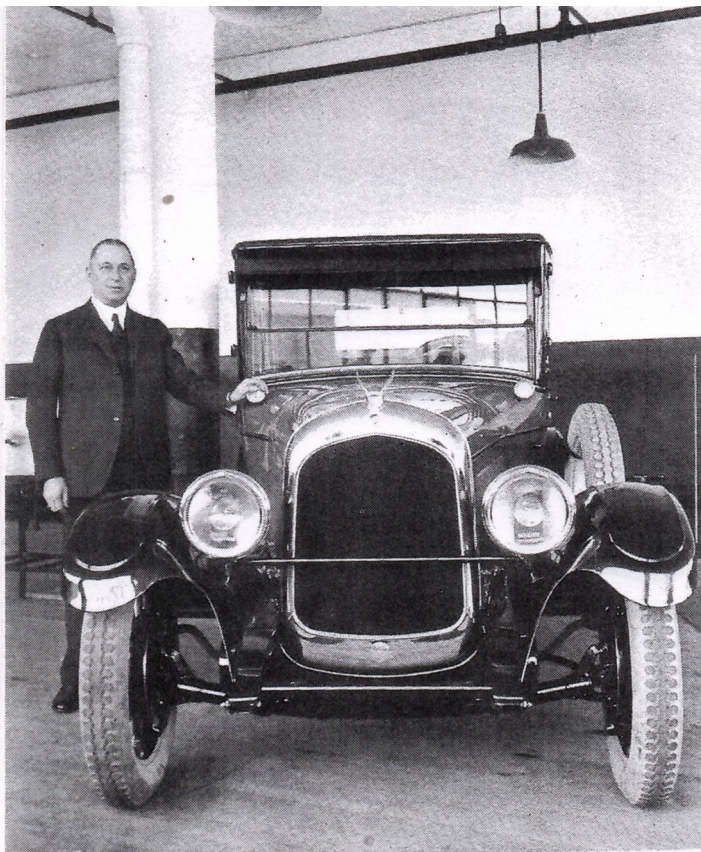
Helaas zouden de ambitieuze plannen van WPC negatief beïnvloed worden door de Great Depression eind 1929.

Veel meer info over WPC in het boek over hem,

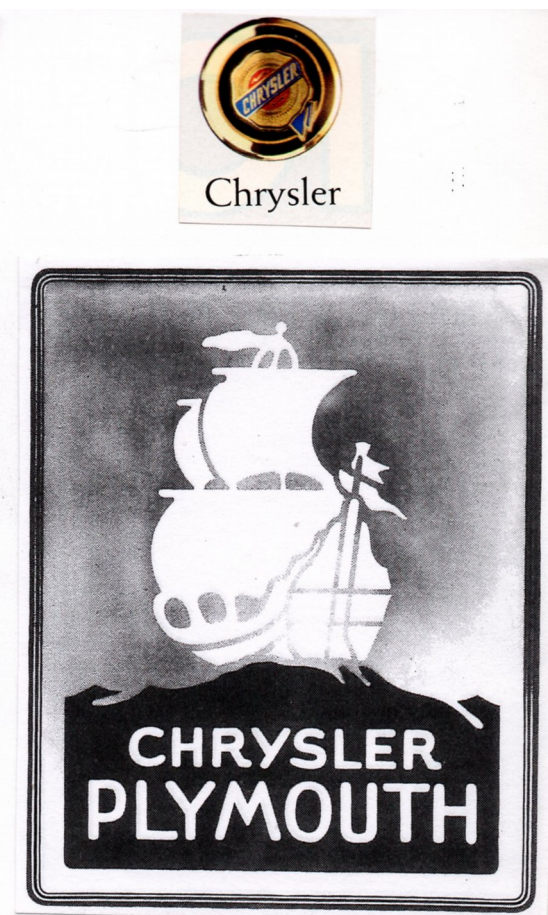
The life and times of an automotive genius , ISBN 0-19-514705-7

(zie meer info onder perspublicaties op site chryslerclassiccars.nl

http://chryslerclassiccars.nl/?page_id=368) .



The first car to bear the Chrysler marque—the 1924 Chrysler—and the man who made it happen.



GESCHIEDENIS VAN DE CHRYSLER ASSEMBLAGE FABRIEK AAN DE NAPELSSTRAAT IN ANTWERPEN (1926-1959).

Het bedrijf werd opgericht op 3 Maart 1926 als eerste Europese vestiging (buiten het UK waar Dodge al eerder bestond) van de nieuwe Chrysler Corporation, het jaar daarvoor opgericht. Het pand was in feite een haven opslagplaats tegenover het Kattendijkdok, waar Ford eerder een afdeling had gehad voordat deze werd verplaatst naar hun fabriek in Hoboken (en in 1930 naar een nieuwe fabriek in het gebied van de uitbreiding van de haven). Er was ook een ingang aan de Riga straat en aan de andere kant lag de Cadixstraat. De ingangen aan de Napelsstraat lagen tegenover het huidige Sisa scholen complex en andere scholen in de buurt.

Nadat het Antwerpse bedrijf IMEA de nodige technische installaties had aangelegd en de productie band klaar was kon de productie eind 1927 uiteindelijk starten met het 1928 Chrysler model 52, het laatste Chrysler model met een 4 cilinder motor. Daarna werd deze 4 cilinder gebruikt voor het nieuw gelanceerde merk Plymouth. S.G.Keevill was de eerste Directeur-Administratif van het bedrijf en hij zou er tot in de jaren 50 blijven.

Uit documenten van het Antwerpse Stadsarchief blijkt, dat de "hogere klassen" tot en met het stadsbestuur toen nog vrijwel uitsluitend in het frans correspondeerden en zo zijn de nog bestaande tekeningen van de fabriek ook in het frans.

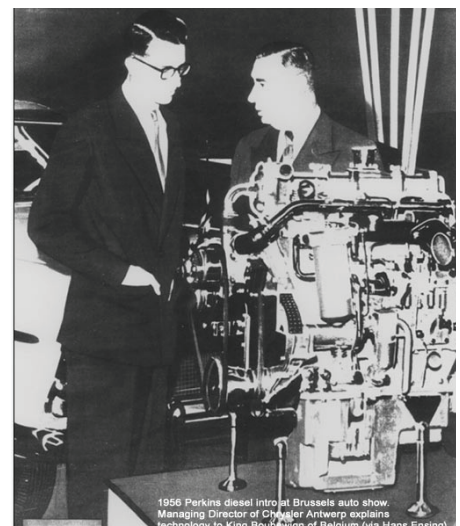
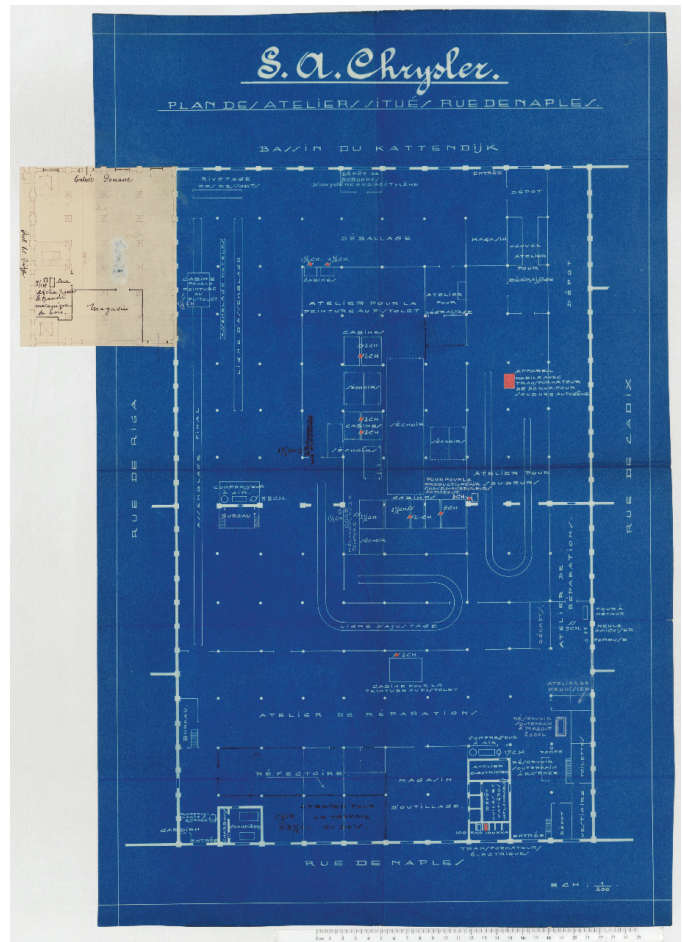
De fabrieksruijme werd gehuurd van de Societe Magasins Generaux et Depots Libres. Hoewel het woord milieu toen nog niet dezelfde betekenis had als nu zou Chrysler al gauw problemen krijgen met de scholen in de omgeving, zoals in 1928 met de meisjesschool in de Rigasstraat waar men vanwege de ondragelijke geur de vensters moest sluiten tijdens schooltijd en in mei 1930 kwam er een attest van een geneesheer, dat Chrysler ernstige luchtverontreiniging veroorzaakte in de buurt door acetone uitwaseming van de spuitinrichting.

Maar in overleg met het stadsbestuur werden er aanpassingen gedaan aan de spuit afvoerkanalen en de fabriek werd door de autoriteiten weer officieel goedgekeurd. Overigens blijkt uit correspondentie van de heer Keevill, dat het probleem daarna enige tijd zowiezo niet zo ernstig meer was, want door de effecten van de "Great Depression" van toen werden er enige tijd zelfs geen wagens meer gebouwd.

Toen de crisis voorbij was werden de technische installaties (transformatoren-omvormers autogene metaallassing-compressors etc.) gemoderniseerd, maar ergens had men toch nog geen goed controle systeem voor de ontvlambare stoffen want in 1937 vloog de spuitinrichting in brand. Maar heldhaftig optreden van het eigen personeel, dat tot op het dak stond te blussen voorkwam erger voor de buurt.

Wat er met de fabriek gebeurde tijdens de 2e W.O. is niet bekend zover, maar zeker is, dat België na de bevrijding in 1944 een snelle opleving kende en met de economische groei er ook een redelijke vraag was naar Amerikaanse wagens en Chrysler Antwerp zou tot in de jaren 50 haar aandeel daar in krijgen. België was een van de belangrijkste Europese markten voor Amerikaanse wagens en daarnaast exporteerde men.

Een optimistisch Chrysler Antwerp vierde in aanwezigheid van Amerikaanse directieleden - Belgische hoogwaardigheidsbekleders en dealers in 1951 haar 25 jarig bestaan met een groot banquet. Uit de directie toespraak blijkt, dat er dan



Overzicht tijdens de lunch, door de S.A. Chrysler aan de jubilerende personeelsleden aangeboden.

490 mensen werken en er elke 16 minuten een wagen van de band rolt (dat zouden er een goede 30 per dag zijn).Het Chrysler complex zou toen in totaal 27.000 vierkante meter groot zijn.

De dag na het feest kregen 107 werknemers een decoratie, met een speciale decoratie voor S.G.Keevil en 3 anderen welke alle 25 jaar hadden meegemaakt.

Het bedrijf zou de volgende 7 jaar redelijk draaien, maar niemand kon bevroeden wat er toen gebeuren zou . Chrysler Antwerpen , ooit opgericht als eerste assemblage basis van de nieuw opgerichte Chrysler Corporation, zou in 1958 het slachtoffer worden van nieuwe expansie plannen van Chrysler International (CISA) in Europa. Uitgerekend de Forward Look modellen zouden de laatste wagens zijn die in Antwerpen geassembleerd werden.

CHRYSLER INTERNATIONAL (CISA) KIEST VOOR ROTTERDAM PRODUCTIE

Terwijl Chrysler in Antwerpen na de oorlog weer op gang kwam, werd er in 1949 in Rotterdam een nieuwe fabriek opgericht voor de assemblage van de nieuwe Amerikaanse Kaiser Frazer automobielen . Het was een gezamenlijke investering van de Amerikanen en Rotterdamse havenbaronnen. De Nederlandse Kaiser Frazer Fabriek zou in de volksmond de naam NEKAF krijgen. Het bedrijf was strategisch goed gelegen in het toen grote nieuwe Rotterdamse havengebied Waalhaven. Omdat men al gauw inzag, dat er ook een grote markt was voor kleinere autos, sloot men een assemblage en verkoop contract met het tamelijk nieuwe Franse merk Simca., dat al spoedig het meest geassembleerde merk in de fabriek zou worden.

De productie van de grote Amerikaanse Kaiser wagens werd al in 1954 gestopt, maar werd gecompenseerd door een meerjarig contract om Jeep modellen te bouwen voor het Nederlandse leger. Zo was de situatie begin 1958 toen Chrysler Corporation op een internationale expansie toer ging en een eerste participatie van 25% in Simca nam, met als clausule, dat Chrysler het recht had in al zijn assemblage fabrieken in de wereld Simca's te gaan assembleren. Als onderdeel van deze expansie werd Chrysler International (CISA) opgericht als vervanger van de oude Chrysler Export Division waar Chrysler Antwerp altijd goede relaties mee had gehad.

Ook in Antwerpen had men van de Simca deal gehoord en kondigde men in Juni 1958 ook aan Simca's te gaan assembleren, zich daarbij baserend op contacten en toezeggingen uit Detroit . Maar de nieuwe internationale bazen zaten niet meer in Detroit, maar hadden hun hoofdkwartier in Geneve, met internationale regionale verkoopkantoren in London en Rotterdam (na enige jaren overgenomen door Londen).

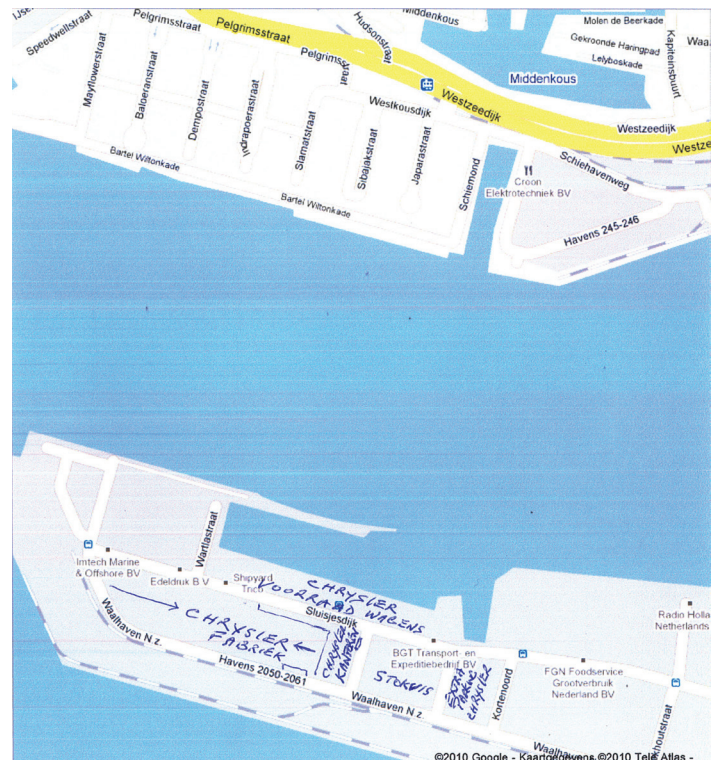
Omdat de Simca productie in Rotterdam goed liep en de Jeep volumes laag begonnen te worden kon CISA de NEKAF fabriek op de Sluisjesdijk in de Rotterdamse Waalhaven gemakkelijk over nemen van de eigenaren, die met de geplande vorming van een toekomstige Europese markt niet veel toekomst meer zagen voor hun assemblage bedrijf (binnen de 10 jaar zouden ze gelijk krijgen).

NEKAF breidde het Simca programma uit met de grote Beaulieu en Chambord modellen, waarvan de eerste wagens eind October 1958 van de band liepen, waarbij de verzamelde pers ook ingelicht werd, dat men in de toekomst de productie nog verder zou opvoeren door ook de Amerikaanse Chrysler producten te gaan assembleren.

Die laatste mededeling werd in Antwerpen als een donderslag ontvangen, want men had in September 1958 nog gezegd, dat de Antwerpse Amerikanen productie zou blijven bestaan naast de nieuwe Rotterdamse productie. Wat er niet gezegd was, dat de Rotterdamse productie pas eind 1959 zou beginnen met de gloednieuwe 1960 compact modellen , naast de grotere Amerikanen.

Toen men in Antwerpen de werkelijke situatie besepte, kwam er in de volgende maanden een hele ketting reactie los van betrokkenen die de fabriek wilden behouden. Net als vaak in onze tijd ging het hier om management-vakbonden-politici en allerlei "deskundigen" met lokale sentimenten – met mogelijke oplossingen en politiek optimisme over een probleem, waar de beslissing al lang over genomen was in het buitenland.

Voorbeelden die de pers haalden :





- Antwerpse productie veel efficiënter ondanks hogere lonen (Belgisch loon 40 frank per uur- Nederland omgerekend 30 frank) Betere logistiek!
- In Nederland zou men 82 uur nodig hebben om een Simca te assembleren, terwijl men in Antwerpen in 72 uur een Plymouth bouwde. Was onzin, want die Simca werd in de helft van die tijd gebouwd of minder, al was het alleen maar omdat de carrosserie van de Simca compleet uit Frankrijk kwam (SKD) en de carrosserie van een Plymouth eerst in elkaar gelast moest worden (CKD).
- Assemblage van Simca en Chrysler in Antwerpen zou 350 extra banen opleveren
- Verkoop in België was 5 maal zo groot als in Nederland, daarom hier assembleren.
- Doordat België beter en sneller uit de oorlog kwam lag de verkoop in België in de jaren 50 inderdaad beduidend hoger, maar Nederland zou vanaf de jaren 60 een inhaalslag maken en de Rotterdamse Benelux productie was gepland 1 derde Nederland en 2 derde België, waarbij de waarde van de verkochte wagens in Nederland wel iets hoger was, doordat men in België iets meer een prijskopers publiek had en kleinere motoren vanwege het fiscale PK systeem.
- Daarnaast had CISA een belangrijk export potentieel voorzien buiten de Benelux, maar de geplande volumes werden uiteindelijk nooit gerealiseerd zodat België uiteindelijk de belangrijkste markt bleef.
- Dan was er een niet erg onderbouwd Belgisch aanbod om op een nieuw terrein in de havens een nieuwe fabriek te bouwen, men zou er 20.000 wagens extra kunnen bouwen zonder noemenswaardige investering, omdat de montage 10% goedkoper was.
- Op zichzelf was het idee om naar de nieuwe havens uit te wijken goed, want Chrysler was wel erg lang in de niet meer zo moderne fabriek dicht tegen de stad blijven zitten. Ford en GM hadden die stap al veel eerder gemaakt en een van de redenen dat CISA Rotterdam had gekozen, was de modernere fabriek in het nieuwe havengebied van die tijd.
- Dan barst er in Mei 1959 een groot politiek offensief los:
- De Antwerpse schepen van financiën Posson en senator Leemans hebben een onderhoud met eerste minister Eyskens en natuurlijk was er na afloop het gebruikelijke politieke optimisme.
- De Gazet van Antwerpen spreekt over ingrijpen van regeringswege.
- Een belangrijke klant – de Antwerpse taxi maatschappij – zegt nooit meer Chryslers te kopen als de fabriek sluit. (Dat zouden ze inderdaad doen toen de fabriek naar Rotterdam verhuisd was. Beschreven in het boek over de Rotterdam fabriek).
- Maar uiteindelijk gebeurt er niets want op 9 September 1959 heeft het cabinet van de burgemeester van Antwerpen een onderhoud met Robert Winger van CISA , die bevestigt dat de fabriek gesloten wordt, maar Antwerpen krijgt als compensatie de verantwoordelijkheid voor de Amerikaanse onderdelen distributie in Europa-Midden en Nabije Oosten en Noord en Centraal Afrika. Daarnaast wordt Antwerpen Benelux verkoop center en men verhuist naar Kaai 138, waar het magazijn tot de sluiting begin jaren 80 zou blijven.
- Ford en GM stopten de Amerikaanse assemblage midden jaren 60 al, maar de Rotterdamse fabriek zou het zo'n 10 jaar volhouden tot en met de 1970 compact modellen.

180 bladzijden informatie en afbeeldingen
in het boek de **NEKAF CHRYSLER STORY**
Bestellen via hansensing@hetnet.nl

Long-Service Award to Benelux Old-Timer

Building Chrysler cars and trucks for the European market has been Josh de Clercq's business and consuming interest for 40 years, starting with the 1927 Chrysler model 52 and progressing through each new series launch to the 1967 Valiant, Dart and Barracuda.

Recently, Frank van Reusel, Managing Director of Chrysler's Rotterdam Assembly Plant, presented him with a long-service pin in recognition of his years of service with Chrysler in Belgium and the Netherlands.

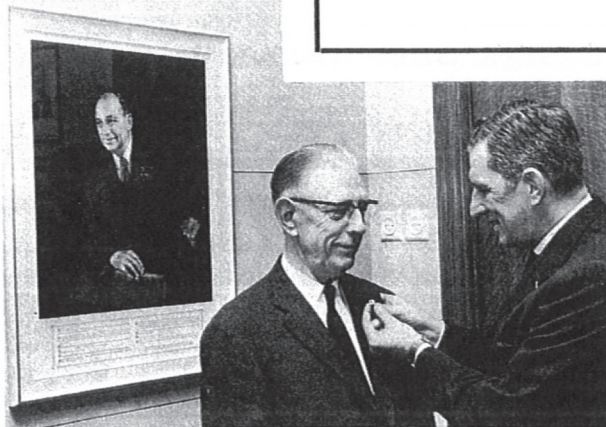
"I was there when Chrysler Corporation started operations in Belgium," de Clercq says. "That was back in March, 1927, and the place was Antwerp."

"So much has happened in the forty years I have been with Chrysler that I could write a book about it — but I still can't find the time..."

"One thing has always been there, though — our constant drive for product quality."

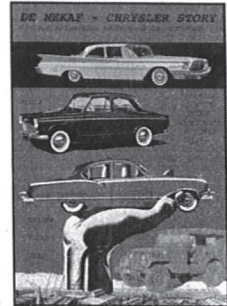
Over the past 40 years, Josh de Clercq has known personally many of Chrysler's legendary figures, including Walter P. Chrysler, the Zeders, Ledyard Mitchell, C. B. Thomas and Keith Kingsley.

De Clercq — a native of Antwerp — started as assistant foreman in the Antwerp Assembly Plant. He became chief inspector in 1929, and was production manager of the plant from 1932 to 1947, when he was appointed General Works Manager.



Frank van Reusel, Managing Director of Chrysler's Rotterdam Assembly Plant, pins a Pentastar long-service award on 40-year veteran Josh de Clercq.

Since 1959, he has been on his present job of assisting the plant Managing Director in all phases of Rotterdam assembly.



Nekaf Chrysler Story,
22 jaar automobiel
assemblage in
Rotterdam



"HANDBUILT WITH PRIDE!"

Wat er in die tijd allemaal gebeurde in die fabriek staat te lezen in het boek de Nekaf/Chrysler Story (hansensing@hetnet.nl).

Maar de leiding van de fabriek zou in Belgische handen komen. De nieuwe directeur werd de jonge Pierre Debroux, welke na enkele jaren zou opgevolgd worden door een andere Belg, Frank van Reusel, die tot de sluiting in 1970 zou blijven. Deze zou al kort na zijn aantreden in Rotterdam beroemd worden. Hij kwam uit Venezuela naar Nederland en was in het begin vooral druk bezig met zijn verhuizing en bezoeken aan de directie in Geneve, toen hij op het personeelsfeest de historische woorden sprak "Toen ik hier kwam vond ik een zieke koe, maar het beestje voelt zich al een stuk beter".

In het kielzog van de Belgische directie kwam de voormalige Antwerpse plant & production manager Jos DeClerk, met enkele assistenten, als productie adviseur naar Rotterdam. Hij zou gauw beroemd worden als de man "met het notitieboekje". Je wist nooit wat er daarna gebeurde. Het Belgisch team reed elke dag heen en weer naar Antwerpen. Om dit even in het juiste perspectief te zetten, er was toen nog geen autosnelweg naar Antwerpen en er waren nog grens controles. DeClerk was kort na de 2e wereldoorlog nog met een Amerikaanse delegatie naar de VW fabriek in Duitsland geweest, die kever leek tenslotte op de 2 deurs Airflow, maar de Amerikanen vonden het niet interessant. Overigens zou Chrysler begin jaren 60 nog een niet geslaagde poging doen om de Duitse automerken Borgward en NSU te kopen. In de loop der jaren zouden er nog verschillende internationale Chrysler managers in Rotterdam gearriveerd worden, meestal in Supply Management zoals dat nu heet. Het eerste Nederlands, dat zij onder controle hadden was meestal — een jonge klare. Maar uiteindelijk werden er in de spirit van de jaren 50/60 met ups en downs op de Sluisjesdijk toch zo'n dikke 80.000 auto's "**Handbuilt with pride**" geplanned en gemaakt door Nederlandse autochtonen en de eerste allochtonen van die tijd.

DE GESCHIEDENIS VAN DE NEKAF AAN DE SLUISJESDIJK

Detroit aan de Maas

In 1930 werd de bouw van een Rotterdamse autofabriek van de Detroitse automagnaat Henry Ford op het laatste moment afgeblazen. Maar een kleine twintig jaar later zette een andere Amerikaanse autofabrikant alsnog voet aan wal in Rotterdam.

Tussen 1949 en 1971 rolden aan de Sluisjesdijk, op de kop van de Waalhaven, allerlei auto's van de band: van gecamoufleerde legerjeeps tot gevleugelde limousines, en van pittige Franse autootjes tot brute *muscle cars* uit Detroit. Vol gas duikt NR de oude doos in en ontdekt Rotterdam als Autostad.

● DOOR KASPER EN JAAP VERKAIK

Er staat een straffe wind op de kop van de Waalhaven. Twee duiven vechten om een klokhuis. Hun verendeklappert in de wind. Maar een paar auto's staan op de parkeerplaats rond de oude radiatoren. In de verste hoek van het terrein zijn de ramen van een Audi cabriolet behoorlijk beslagen. Verstrengelde armen en benen van een jong liefdespaar schuilen achter het smalle zijruitje op het al even smalle achterbankje. Deze tortelduifjes hadden meer ruimte gehad op de achterbank van een van de Amerikaanse sleeën die vroeger zo'n tweehonderd meter van hen vandaan geassembleerd werden. Veel van de Kaiser-Frazers, Chryslers, Dodges en Plymouths die in de fabriek aan de Sluisjesdijk van de band rolden, stonden naar Amerikaanse maatstaven te boek als 'compacts'. Maar in het Nederlandse straatbeeld waren modellen als de Kaiser Henry J, Plymouth Valiant en Dodge Dart behoorlijke slagschepen. Een Suzuki-terreinwagentje komt het parkeerterrein oprijden. Achter het stuur zit Dick Beck, achtenzeventig. Van 1954 tot 1971, het jaar dat de fabriek sloot, werkte hij op de assemblageafdeling aan de Sluisjesdijk. Dick is onze gids deze middag. Maar Dick heeft een probleem. 'Ik kan de fabriek niet meer vinden. Ze hebben het hier zo veranderd. Ik herken niks meer.' Met een paar oude foto's van vroeger slaan we aan het puzzelen. 'Op de parkeerplaats waar we nu staan, testten we vroeger

de nieuwe auto's. Het terrein rond de radiatoren was toen nog heel heuvelachtig en niet geasfalteerd. Een ideale testplek voor de Nekaf Jeeps die we hier maakten.'

We rijden de Sluisjesdijk af op zoek naar de fabriek. In veel fabriekspanden huizen nu kleine bedrijfjes; van auto-tuningspecialisten tot louches handeltjes. In de tijd dat er in deze straat auto's geassembleerd werden, wemelde het van de bedrijvigheid. Van Melle maakte er zijn beroemde snoepjes, Berini sleutelde hier oer-Rotterdamse bromfietsen in elkaar. En iets voorbij de oude Berini-fabriek, net om de hoek

aan de Waalhaven Noord-Zuidkade, was het eindpunt van de RET-bussen. De Van Melle-snoepjes en de Berini-bromfietsen zijn verdwenen, maar de RET-remise is er nog altijd. We vragen een paar oudgedienden die deze zaterdagmiddag oude bussen restaureren of zij misschien weten waar de fabriek heeft gestaan. Maar helaas.

Dan vindt Dick een nieuw herkenningspunt: een oud havenkantoor. 'Hier keken we altijd op uit vanuit onze kantine. En die moet hier dus hebben gestaan.' Dick wijst op een hoek van een parkeerterrein waar vrachtwagens geparkeerd staan.

'Kijk! Die loodsdeur was vroeger de ingang van het magazijn. En hierboven zaten kantoren. Iedereen die daar werkten mochten nooit in de fabriek komen. Dat stonden onze Amerikaanse directeuren niet toe. Te veel afleiding, zeiden ze. Iedereen die de fabriek in mocht, mocht de fabrieksvloer op mocht was een Turkse cretaresse. Die moesten tolken. Want de Turkse arbeiders konden het begin geen Nederlands.'

De eerste allochtonen die in de fabriek kwamen werken waren Atilianen. Maar over de Turken die begin jaren

zestig arriveerden was Dick, toen inmiddels voorman en kwaliteitscontroleur, meer tevreden. 'Ze werkten hard, maar dat werd na een tijdje wel anders.' Dick lacht weer als we vragen waarom. 'Or dat de Nederlandse collega's die verderop langs de lijn stonden vonden dat ze veel te hard werkten. Die remden de Turkse arbeiders af. Maar we hebben veel gelachen daar aan die band. Een Russische parachutist die na de geallieerde invasie Nederland was blijven hangen en aan de Sluisjesdijk kwam werken, had als bijnaam Ruski. En een kerel die altijd in een vieze overall liep noemde



‘IEDERE OCHTEND KWAM
EEN ZOORTJE
BRABANDERS PER BUS
NAAR DE SLUISJESDIJK
DE “BOERENBUSSEN”
NOEMDEN WE DIE’

links: reclametekening uit de jaren vijftig aan de Kaiser Manhattan. Een Manhattan lie van de Sluisjesdijk kwam heette Kaiser Rotterdam

rechts: aflevering van een serie Jeeps voor de Haagse Politie. Het basismodel van de Nekaf Jeep werd van een speciale opbouw voorzien

rechtsonder: reclamefoto van de Saab 96. Omdat Zweden geen lid was van de E.E.G. in dus hoge invoerrechten moest betalen, werd de 96 korte tijd in Rotterdam gemonteerd. Prinses Irene kreeg het eerste exemplaar

de Baklap.' Dick schatert het uit.

tussen het parkeerterrein en het volgende bedrijf zit een kleine inham aan de Maas. 'Daar aan de verkant was de aanlegplaats van de "heen en weer", de bootverbinding tussen de Waalhaven en Schiedam. De arbeiders konden zo het hoekje mlopen naar de fabriek. Iedere ochtend kwam en zoitje Brabanders per bus naar de Sluisjesdijk,' lacht Dick. 'De "boerenbussen", noemden we die. Zeker in de jaren vijftig werd het moeilijk om in Rotterdam mensen te vinden. Dus werden ze uit Brabant gehaald. Als arbeider bij de Nekaf en later Chrysler verdiende je trouwens goed. Dat merkte ik toen de fabriek in 1971 gesloten werd. Ik kreeg een baan aangeboden bij Rank Xerox, de opteerapparatenfabriek in Venray, maar schrok me rot toen ik hoorde hoeveel minder ik daar zou verdienen.'

Heen water, geen fabriek

Parallel aan de Sluisjesdijk ligt de kade van de Vaalhaven Noord-Zuid. Kranen torenen hoog boven de daken van de havenloodsen uit. 'Daar meer en vroeger de schepen uit Amerika aan met de onderdelen voor de auto's die we bouwden,' vertelt Dick. In enorme kisten kwamen de auto's als bouwpakket uit Detroit. 'Met een joekel van een efrtruck - bijgenaamd "de tank" - haalden we de kisten van het schip.'

Onder: oud-Nekaf-arbeider Dick Beck in buurtcafé 't Paviljoen, hartje Charlois
rechtsonder: het enige gebouw dat Dick Beck meer dan vijfendertig jaar later nog herkent op de Sluisjesdijk



Het assembleren van auto's die als bouwpakket werden aangeleverd was eind jaren veertig, de periode waarin de Amerikaanse autofabrikant Kaiser-Frazer zijn fabriek aan de Sluisjesdijk opende, in de auto-industrie een veelgebruikte methode. Dat had alles te maken met de hoge heffingen die in die jaren in Europa golden voor het importeren van complete auto's. Door auto's in de lokale markt te assembleren werden die hoge importheffingen ontlopen. Automagnaat Henry Ford was al in de jaren twintig druk bezig in Europa fabrieken op te zetten. Eind jaren twintig ging The Ford Motor Company in Nederland op zoek naar een geschikte plaats om een fabriek te openen. Tot grote

vreugde van het College van B&W viel de keuze op havenstad Rotterdam.

Op de plek bij het Marconiplein, waar nu de drie grote Marconitoren staan, kocht Ford in 1930 een groot terrein aan. In oktober van dat jaar waren de fundamenten gereed voor wat een omvangrijke fabriek zou worden.

De grote baas zelf, Henry Ford, kwam op 6 oktober hoogstpersoonlijk naar de Maasstad. Terwijl Ford op een rondvaart door de Rotterdamse haven werd meegenomen, waren de voorbereidingen van de ceremonie op het bouwterrein in volle gang. De fanfare speelde een vrolijk deuntje en alle hoogwaardigheidsbekleders waren aanwe-



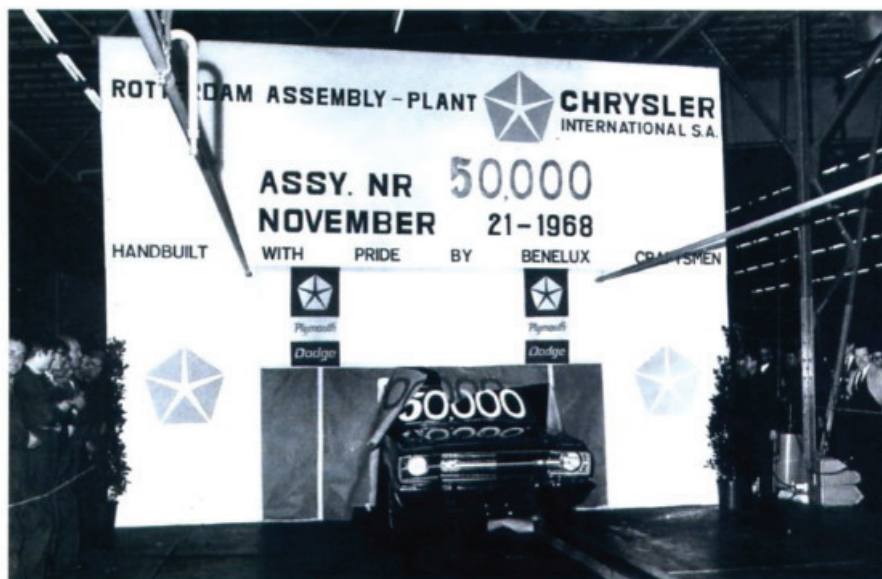


FOTO ARCHIEF HANS ENSING

zig toen de limousine met Henry Ford arriveerde. Nadat de automagnaat een korte blik uit het raam van zijn wagen had geworpen, vroeg Ford aan de Nederlandse directeur: 'Waar is het water?' Ford, een principiële en koppige man, had als regel dat zijn fabrieken direct aan het water moesten liggen. 'Het water is 800 meter verderop, meneer Ford,' antwoordde de Nederlandse directeur. Fords repliek was kort maar krachtig. 'Geen water, geen fabriek,' beet hij de directeur toe. 'Doorrijden!' En Ford vertrok. Met stomheid geslagen bleven de aanwezigen achter. Het voorval was een afgang voor het College van B&W. De blamage werd nog groter toen bleek dat het stadsbestuur het niet voor elkaar kreeg de Ford Motor Company tijdig een locatie direct aan het water te bieden. Amsterdam, dat ook aasde op de fabriek en de grote werkgelegenheid die deze met zich meebracht, zag zijn kans schoon. De

hoofdstad bood Ford een prachtige locatie aan, pal aan het water in de Amsterdamse haven. Wel dra was de Ford-fabriek in Amsterdam een feit.

Een herkansing

Toen Kaiser-Frazer, destijds de vierde autofabrikant van de Verenigde Staten, eind jaren veertig op zoek was naar een assemblagefabriek in Europa viel zijn oog eveneens op Nederland, vanwege de relatief goedkope gulden en de vrij lage loonkosten. Ditmaal dook Rotterdam er meteen bovenop. Binnen de kortste keren was de zaak rond. De vestiging van de Nederlandse Kaiser-Frazer Fabrieken (Nekaf)

werd de grootste buitenlandse investering van na de oorlog. In februari 1949 was de fabriek aan de Sluisjesdijk productieklaar. De beginjaren, de groei en de uiteindelijke sluiting van de fabriek zijn tot in detail beschreven in het boek *De Nekaf-*

**'ALS DE BAAS TE VREDEN
WAS OVER HET AANTAL
AUTO'S DAT WE DIE DAG
GEASSEMBLEERD
HADDEN, KREEG JE EEN
SIGAAR, OF JE NOU
ROOKTE OF NIET'**

pa viel zijn oog eveneens op Nederland, vanwege de relatief goedkope gulden en de vrij lage loonkosten. Ditmaal dook Rotterdam er meteen bovenop. Binnen de kortste keren was de zaak rond. De vestiging van de Nederlandse Kaiser-Frazer Fabrieken (Nekaf)

Op 21 november 1968 rolde nummer 50.000 van de band aan de Sluisjesdijk. 'Handgebouwd met trots door vaklui uit de Benelux', aldus de bedrijfsslogan van destijds Onder: de assemblagehal aan de Sluisjesdijk. Amerikaanse wagens van het type Dodge Dart en Plymouth Valiant naderen

Chrysler story, een door oud-medewerker Hans Ensing in eigen beheer uitgegeven historisch overzicht van de levensloop van de fabriek. In de beginjaren assembleerde de Nekaf naast enkele luxe auto's ook de in de Tweede Wereldoorlog beroemd geworden Willy's legerjeeps. In 1954, het jaar dat Dick Beck er kwam werken, werden er op de Sluisjesdijk ook Simca's gebouwd. Al leverde Simca de mannen van de Nekaf veel werk op, de Franse directieuren die in deze periode in de fabriek de scepter zwaaiden, waren naar Dicks idee hoogst irritant. 'Ze waren arrogant en elitair. Toen de kwaliteit van de goedverkopende modellen van Simca stevig achteruitliep omdat de productie werd opgeschroefd, wilden de Franse directieuren niets van kritiek weten. "Bouwen jullie deze auto's of bouwen wij ze?" zeiden ze dan.' Veel liever werkte Dick met de Amerikaanse directieuren van Chrysler. Die waren streng maar rechtvaardig. 'De mentaliteit van de Yanken was: Tot vijf uur ben ik je baas. Daarna gaan we samen een borrel drinken. Ze aten ook altijd samen met ons in de kantine.' Mr Schreuder was Dicks meest memorabele baas. 'Een Texaan met een cowboyhoed en een groot mes op zak. Dan ging hij achter je staan, prikte zijn mes in je rug en vroeg: "How many cars?" Als hij dan tevreden was over het aantal auto's dat we die dag geassembleerd hadden, kreeg je een sigaar. Of je nou rookte of niet!'

Oliecrisis

In de tweede helft van de jaren zestig kwam het einde van de fabriek aan de Sluisjesdijk steeds dichterbij. De olieprijs stegen, waardoor benzineslurpende Chryslers, Plymouths en Dodges in Europa steeds minder goed verkochten. Tegelijkertijd veranderde binnen de E.E.G. het invoer-rechtenbeleid. Voor Simca, dat in 1970 door Chrysler was overgenomen, was assemblage buiten Frankrijk niet langer goedkoper dan auto's direct te transporteren vanaf de fabrieken in eigen land. Even werden er aan de Sluisjesdijk Saabs 96 geassembleerd, want Zweden was destijds geen lid van de E.E.G., maar daarna slaagde de fabriek er niet meer in een fabrikant binnen te halen die voldoende auto's wilde assembleren om de mannen van de Sluisjesdijk aan het werk te houden. De aankondiging van de definitieve sluiting in 1971 kwam hard aan bij het personeel. Een collega van Dick beroofde zich zelfs van het leven. 'Hij zag geen toekomst meer en heeft zich op een avond thuis opgehangen aan zijn das.' De allerlaatste werkdag was een treurig moment in Dicks herinnering. 'Er was geen ceremonie of niets. De laatste auto rolde van de band, en dat was het. Altijd hadden we het geluid van machines gehoord, dat typische geluid van het puntlassen. En ineens was het stil. Dat was heel onwettelijk.'



FOTO ARCHIEF HANS ENSING