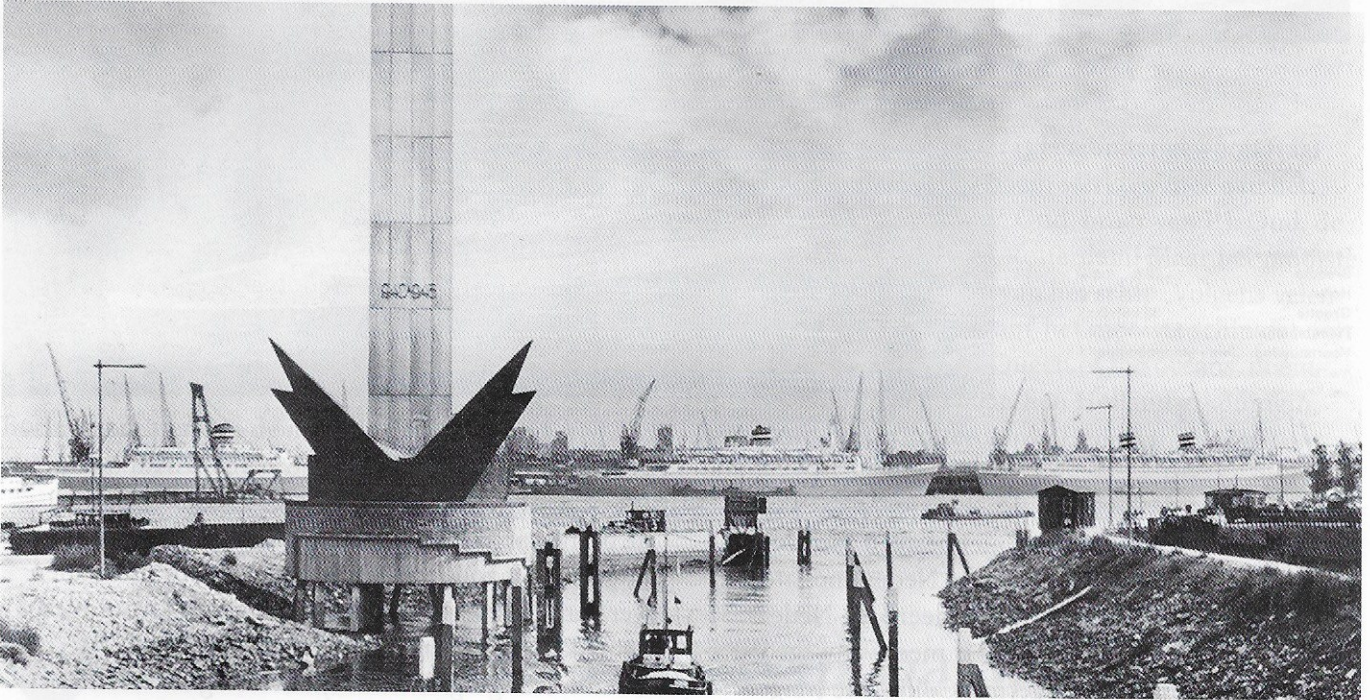




Loon inleveren voor werk

Rotterdamse werfarbeiders sponsorden bouw van 'Nieuw Amsterdam'.

Gianni van den Hurk



Leuvehaven, op de achtergrond s.s. Statendam, Nieuw Amsterdam en de Rijndam (Foto Gianni van den Hurk)

Op zaterdag 19 oktober 1935 opende 'De Metaalbewerker', het weekblad van de Algemene Nederlandse Metaalbewerdersbond (ANMB), met een opmerkelijk bericht. De minister van arbeid, H.C.J.H. Gelissen, had aan de vakorganisaties van metaalbewerders gevraagd om medewerking te verlenen aan de bouw van een nieuw schip voor de Holland-Amerika Lijn (H.A.L.). Waar het precies om ging hoorden de vakbonden een paar dagen later van de werkgevers. Dat waren de directies van enkele grote werven, waaronder de Rotterdamse werven Wilton-Fijenoord, de Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij (RDM) en Piet Smit Jr. De vraag was of de bonden ermee akkoord konden gaan dat de arbeiders meebetaalden aan de bouw van het schip. Wat was er allemaal aan de hand?

De Nederlandse economie verkeerde vanaf 1930 in een zeer diepe crisis die met name de scheepsbouw zwaar trof. Het aantal in Nederland gebouwde schepen liep terug van 91 in 1930 tot 16 in 1934. Het waren dan ook tropen jaren voor de vakorganisaties, met name die in de Rotterdamse metaal. 'Nog steeds zit de industrie in Rotterdam in de hoek waar de slagen vallen,' staat te lezen in het jaarverslag over 1935 van de ANMB-afdeling Rotterdam. Het ledental liep voor het

eerst in het bestaan van de afdeling terug, van 8.521 in 1933 tot 7.742 in 1935. En van die 7.742 leden waren (gemiddeld over het jaar 1935) 4.466 leden werkloos, oftewel 58% !. Van degenen die nog wel werk hadden, daalden de lonen gestaag. De afdeling Rotterdam van de ANMB had vele keren, meestal tevergeefs, geageerd tegen verdere loonsverlaging, ook bij de RDM. 'Geen enkele der machinefabrieken of scheepswerven van betekenis (...) betaalt zulke lage uurinkomens,' schreef 'De Metaalbewerker' bitter over de RDM. Dat zou komen omdat de RDM haar winsten, die in deze crisisjaren uiteraard laag waren, vooral gebruikte voor afschrijvingen, dividenduitkeringen en het spekken van de reserves. En inderdaad voerde de RDM een zeer behoudend financieel beleid. 'De Metaalbewerker' meende dan ook dat de lonen zeker 10% hoger hadden kunnen zijn. En voor zo'n werf zouden de arbeiders loon moeten inleveren?

De opdrachtgever voor het nieuw te bouwen schip was de Holland-Amerika Lijn, gevestigd op de Wilhelminapier. Willem Hugo de Monchy, de kersverse en jonge directeur van de H.A.L., wilde een zusterschip voor het SS Statendam dat tussen Rotterdam en New York voer. Dat was in deze crisistijd bijzonder, de meeste reders hielden de hand op de knip. Maar

**Dubbelschroef-stoomschip
NIEUW AMSTERDAM, 1938-1974**

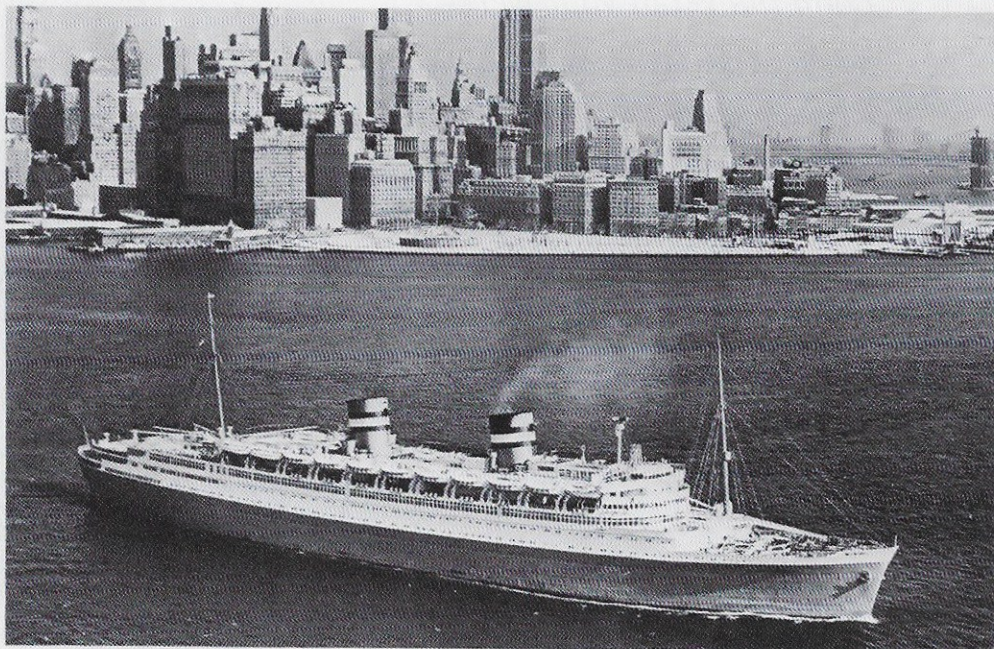
Vertrek uit New York van "The Grand Old Lady"



Lengte over alles 231,2 meter
Breedte 26,8 meter
Holte 9,62 meter
Grootte 38.287 b.r.t.
Dienstsnelheid 20,5 mijl per uur
Voortstuwing: Twee stoomturbines
met enkele reductie van "De Schelde" en
zes "Yarrow" ketels

Tentoonstelling 'Groot op Schaal'

Maritiem Museum Rotterdam



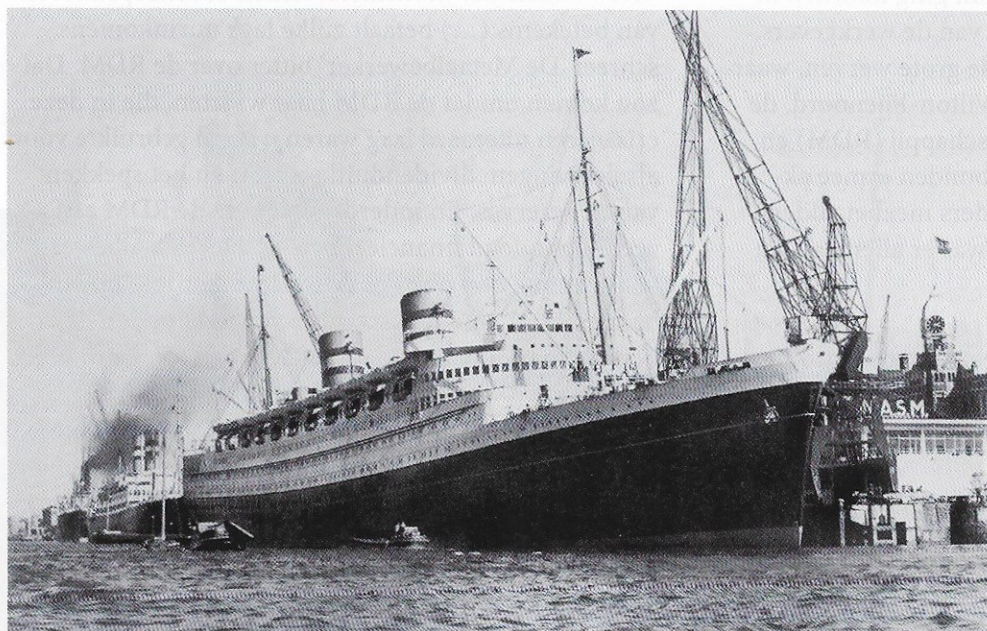
dubbelschroef-stoomschip NIEUW AMSTERDAM, Holland Amerika Lijn

Nieuw Amsterdam 1938-1974 (Foto Maritiem Museum Rotterdam)

al te grote omzichtigheid was niet besteed aan De Monchy. Hij zou dat schip graag in Nederland laten bouwen, maar dat leverde een probleem op. Nederland was een duurte-eiland, onder meer vanwege het monetaire beleid van de regering-Colijn, die weigerde om de gulden te devalueren. De regering wilde in eerste instantie evenmin aan de bouw van de 'Tweede Statendam' financieel bijdragen. Al in december 1934 wendden de gezamenlijke vakorganisaties zich tot de minister van economische zaken om hem te verzoe- ken 'om dit werk, bestemd voor een nationale rede- rij, te laten uitvoeren door de Nederlandse industrie.' Zij wezen daarbij op de staatssteun die buitenlandse werven genoten, en op de enorme impuls die van

de bouw van dit schip voor de werkgelegenheid zou uitgaan. Het zou immers niet alleen voor duizenden werf-arbeiders werk opleveren, maar ook voor meubelmakers, schilders, de textielindustrie etc.

De minister ging uiteindelijk overstag en verstrek- te een gunstige lening. Ook de werven en de reder deden hun uiterste best om de begroting kloppend te krij- gen. Dat lukte bijna. Er bleef echter een gat in de be- groting over van fl. 750.000. En om dit gat te dichten klopten de werkgevers bij de vakbonden aan. Als de werkgevers nu fl. 450.000 voor hun rekening namen, zouden dan de betrokken arbeiders voor fl. 300.000 aan loon willen inleveren? De vakbonden moesten kiezen uit twee kwaden en gingen akkoord, op voor- waarde dat niet alleen de arbeiders die aan het schip werkten, maar *alle* werkne- mers van de werven die het werk uit zouden gaan voe- ren, een gelijk percentage loon inleverden. Dat von- den de werkgevers goed en daarmee was de deal rond.



Nieuw Amsterdam (Foto Gianni van den Hurk)

Het schijnt dat directeur De Monchy zelf de naam voor het schip bedacht. Het werd de 'Nieuw Amsterdam'. Een vondst, omdat die naam zowel refereerde aan het Nederlandse chauvinisme (sorry, oio) als aan dat van New York. Nieuw Amster-

dam, dat was de naam die de Nederlanders hadden gegeven aan hun nederzetting op het eiland Manhattan, die later zou uitgroeien tot de wereldstad New York.

De bouw van het SS Nieuw Amsterdam werd verricht door een samenwerkingsverband van de Rotterdamse werven Wilton Fijenoord, Piet Smit Jr. en de RDM. De laatste werd de 'federführer' (coördinator, hoofdaannemer) en de eigenlijke bouw vond plaats op de werf van de RDM, op de Rotterdamse Heijplaat. Maar het werd niet helemaal een Rotterdams feestje: er werden onderdelen aangeleverd door 'De Schelde' (Vlissingen) en 'Werkspoor' (Amsterdam).

Koningin Wilhelmina doopte het schip bij de tewaterlating op 10 april 1937. Ze mocht het zilveren bijltje, waarmee ze de staaldraad had doorgehakt, houden. Een waarschijnlijk mooier cadeau kreeg Henk van der Born, voorzitter van de metaalbewerksbond ANMB. Hij mocht mee op de proefvaart, in 1938. Als dank

voor de medewerking van werknemerszijde. Terecht. De vakbonden hadden zich van hun mooiste kant laten zien.

De Nieuw Amsterdam was in mei 1940 buitengaats en bleef dus uit Duitse handen. Het schip werd ingezet voor Brits troepentransport, en vervoerde in de Tweede Wereldoorlog meer dan 400.000 soldaten. Pas in 1946 keerde het schip terug in Rotterdam. In 1974 werd het schip gesloopt.

De Nieuw Amsterdam was een buitengewoon fraai schip. Architecten van naam werkten mee aan het interieur, onder wie J.J.P. Oud, broer van P.J. Oud, de latere burgemeester van Rotterdam. Maar het mooiste was de schitterende lijn van het schip. Volgens velen was de 'Nieuw Amsterdam' het mooiste schip dat ooit gebouwd is. De 'Dutch Queen of the oceans' noemden de Amerikanen haar. Een Hollandse koningin, gebouwd op de Rotterdamse Heijplaat.



Van Weeshuis tot wijkpark

Marian Groeneweg

Bejaardenhuizen bestaan niet meer. Bejaarden moeten tegenwoordig zolang mogelijk in hun eigen woning blijven met thuiszorg en als het niet meer gaat, dan is er het verzorgingshuis.

Een aantal bewoners van het bejaardenhuis Simeon en Anna aan de Kruiskade is destijds verhuisd naar de nieuwe locatie nabij Zuidplein. Dat heet nu een 'woonzorglocatie'. Op de plek aan de Kruiskade, waar het oude bejaardenhuis heeft gestaan ligt nu een wijkpark. Wellicht beter dan een groot 'zorggebouw', want rondwalen in een stukje natuur is enorm gezond, ook al is het slechts een stadsparkje.

Het wordt de 'Verborgene parel' genoemd, het wijkpark Oude Westen. Dit park, gelegen tussen de Westersingel, Nieuwe Binnenweg, Gouvernestraat en West-Kruiskade is nu het enige echte groene gebied in dit zeer verstedelijkte deel van de stad. Het park is pas ver in de 20^e eeuw ontstaan.

ST. JOZEFKERK

Door de trek van arbeiders uit het zuiden van Nederland in de 18^e eeuw naar onder andere het Oude Westen kwam dit stadsdeel grotendeels in de Katholieke invloedssfeer. Het stratenplan werd door de particuliere bouwondernemer H.J. Egelie in 1892 bij de gemeente ingediend. Egelie was rooms-katholiek en vandaar dat straatnamen hier bijbelse namen hebben, zoals de Sint-Mariastraat en Josephstraat.

In 1880 werd de Rooms Katholieke St. Jozefkerk aan de West-Kruiskade 54 in gebruik genomen. Deze neogotische kerk met dakruiter op de kruising was een ontwerp van J. Egelie. In 1928 is het gebouw voorzien van een nieuwe voorgevel met er naast een toren, naar ontwerp van H.C.M. van Beers.

In 1968 is dit kerkgebouw door de R.K. St. Jozefparochie buiten gebruik gesteld en de parochianen zijn toen gebruik gaan nemen van de verderop gelegen Oud-Katholieke Paradijkerk aan de Nieuwe Binnenweg tot 2015.

De verlaten St. Jozefkerk is daarna, eind jaren 1960 - begin jaren 1970, nog enkele jaren in gebruik ge-