

INDUSTRIEMUSEUM PAKT UIT
MET STRAFFE EXPO OVER DE
METAALNIJVERHEID

Op reis door verleden, heden én toekomst van onze metaal- industrie

In het Industrie-museum (Gent) loopt momenteel de expo 'Ferro non-ferro' over de Belgische metaalnijverheid. De tentoonstelling blikt niet alleen terug op de rijke geschiedenis van onze metaalindustrie, maar kijkt ook naar de toekomst. Metalen zijn immers essentieel voor innovatieve en duurzame samenlevingen: elektrische wagens, windmolens, zonnepanelen, ... zitten tjokvol (zeldzame) metalen.

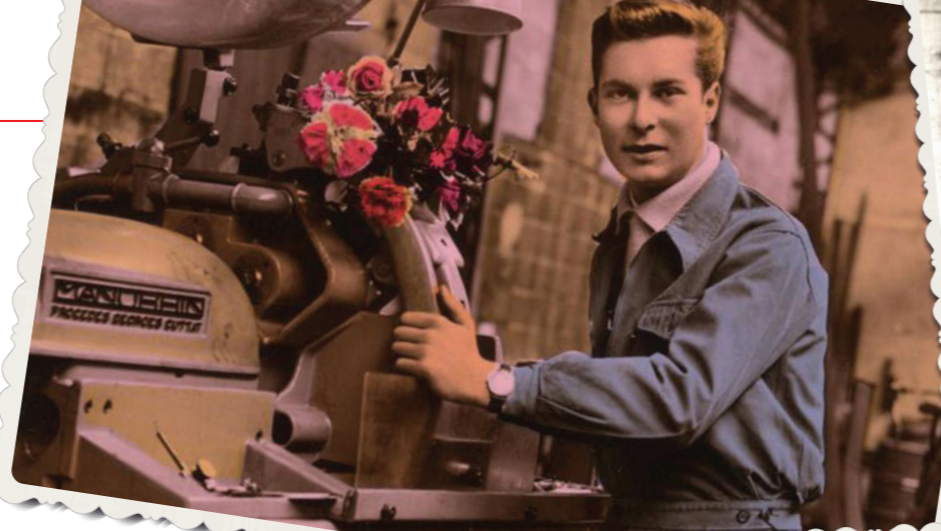
Ook de metaalarbeider zelf en zijn skills om metaal te bewerken komen aan bod, net zoals de belangrijke strijd van metaalvakbonden om de werkomstandigheden van de arbeiders te verbeteren. Check hier onze fotoreportage en dompel jezelf onder in de wondere wereld van metaal. ►

Tijdelijke
tentoonstelling
die loopt van
1 december 2023
tot 1 september
2024 in het:


INDUSTRIE
MUSEUM

1800

- 1815 • De eerste stoommachine komt in gebruik in Luik.
- 1820 • De eerste hoogovens worden in gebruik genomen voor de productie van ijzer en staal in Luik en Charleroi.
- 1850 • De Belgische metaalindustrie staat aan de wereldtop. In Antwerpen gaan de eerste schepen te water. België staat in voor een derde van de wereldproductie op gebied van metallurgie van non-ferrometalen.
- 1900 • De metaalindustrie is de derde grootste industriële werkgever in België en staat qua ruwijzerproductie aan de Europese top.
- 1920 • Buitenlandse automerken openen fabrieken in België.
- 1950 • De metaalindustrie is de grootste industriële werkgever in België na WOII.
- 1970 • Er gaan meer vrouwen aan de slag bij Cockerill Yards in Hoboken.
- 1997 • De Belgische scheepsbouw verdwijnt bijna volledig door concurrentie uit Azië en Oost-Europa.
- 1990 • Renault Vilvoorde sluit.
- 2000 • De productie en jobs verhuizen steeds vaker naar lageloonlanden (China, Oost-Europa) waardoor de metaalsector steeds meer in moeilijkheden komt.
- 2011 • De laatste hoogoven wordt gesloten.



Geschiedenis van de Belgische metaalindustrie

Halverwege de 19e eeuw staat de Belgische metaalindustrie aan de wereldtop. In Charleroi en Luik verrijzen industriële reuzen zoals erstsmelterijen, ijzergieterijen en constructieateliers. Ook Gent telt enkele gerenommeerde bedrijven. De Belgische zinkproductie en scheepsbouw kennen een snelle groei. Rond 1900 is de metaalindustrie de derde grootste industriële werkgever in België, na de steenkool- en textielindustrie. Na de Tweede Wereldoorlog staat de metaalindustrie zelf op de eerste plaats.

De ijzer- en staalproductie blijft vooral gevestigd in het Waalse industriebekken. De metaalverwerkende nijverheid verspreidt zich sneller over het ganse land. Sectoren als machinebouw, automobiel en elektrotechnische nijverheid kennen tot de jaren 1970 een gestage groei en richten zich sterk op de export. Naar het eind van de 20e eeuw komt de metaalsector steeds meer in moeilijkheden. Productie en jobs verhuizen steeds vaker naar lageloonlanden (China, Oost-Europa).

De Belgische metaalindustrie is zeer divers. Hiernaast schetsen we enkele belangrijke metaalsectoren.

IJZER- EN STAALPRODUCTIE

De **metallurgie** vormt de basis van de metaalnijverheid. Die industrietak **verwerkt ijzer en schroot tot ruwijzer en staal, en daarna tot staven, platen, draad en balken**. De eerste hoogovens voor de productie van ijzer en staal verschijnen in de jaren 1820 in Luik en Charleroi. Begin 20e eeuw staat België qua ruwijzerproductie aan de Europese top. Op het hoogtepunt in 1913 telt ons land 56 hoogovens, allemaal in Wallonië. Vandaag zijn alleen de twee Gentse hoogovens, opgericht in 1967 door Sidérurgie Maritime (nu ArcelorMittal), nog actief. De Waalse

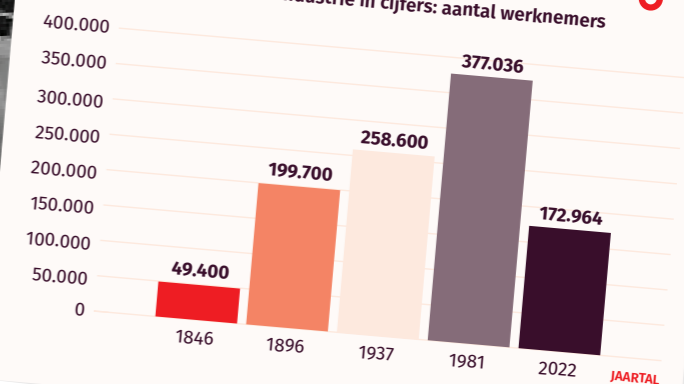
metallurgie gaat sinds de jaren 1960 achteruit en in 2011 doofde de laatste hoogoven. Staalfabrieken die ruwstaal afwerken zijn er nog wel.

MACHINEBOUW

De spitssector van de Belgische metaalindustrie is de machinebouw. Vanaf het eerste kwart van de 19e eeuw duiken **ateliers op die machines produceren voor de lokale industrie**. De broers **Cockerill** bouwen in 1815 hun eerste stoommachine in Luik. In Gent voorzien **Le Phoenix, Van den Kerchove en Carels** de ontluikende textielindustrie van machines.

Later ontstaan her en der sterk gespecialiseerde bedrijven zoals locomotiefbouwer **La Brugeoise** in Brugge (later **Bombardier**, vandaag **Alstom**) en landbouwmachinebouwer **Claeys** in Zedelgem (vandaag deel van New Holland). In 1913 is België de vierde grootste producent van machines ter wereld. De sector krijgt rake klappen tijdens de twee wereldoorlogen en de crisis van de jaren 1930. Toch staan Belgische bedrijven als weefgetouwenbouwer **Picanol** of motorenbouwer **Anglo-Belgian Corporation (ABC)** tot op vandaag aan de wereldtop. ▶

Belgische metaalindustrie in cijfers: aantal werknemers



SCHEEPSBOUW

In de eerste helft van de 19e eeuw worden aan de oevers van de Maas al metalen schepen gebouwd, maar de scheepsbouw groeit vooral uit tot een Vlaamse industrie. Rond 1850 gaan bij **Cockerill Yards** in Antwerpen de eerste schepen te water. Door de enorme groei verhuist de scheepswerf in 1877 naar Hoboken. Rond 1900 maakt ook de **Boelwerf** in Temse de omslag van houten naar metalen schepen. De scheepsbouw groeit uit tot een belangrijke werkgever in het Waasland. Vanaf de jaren 1960 gaan de scheepsbouwers zich meer en meer specialiseren, bijvoorbeeld in tankschepen bij Cockerill Yards. Toch verdwijnt de Belgische scheepsbouw in de jaren 1990 bijna volledig. Reden? De bikkelharde concurrentie uit Oost-Europa en Azië.

NON-FERRO

De metallurgie van non-ferrometalen omvat de productie van alle metalen die geen ijzer bevatten of waarvan ijzer niet het hoofdbestanddeel is. Denk aan koper, lood, aluminium en zink. Zinkproductie is in de 19e eeuw van groot belang voor de Belgische metaalindustrie. Rond 1850 staat ons land in voor een derde van de wereldproductie. Dat hebben we te danken aan de aanwezigheid van ertsen in de ondergrond en het succes van het bedrijf **Vieille Montagne** (1837). Na de Eerste Wereldoorlog wint vooral koper aan belang. **Union Minière** (1906, vandaag **Umicore**) importeert ertsen uit de kolonie Belgisch-Congo voor verwerking in Hoboken en Olen. Vandaag doet de Belgische non-ferroproductie het goed dankzij de inzet op metaalrecyclage en het toenemend belang van 'nieuwe' metalen zoals lithium.



Op 27 februari 1997 kondigt de Franse directie van Renault aan dat haar vestiging in Vilvoorde zal sluiten. Het nieuws slaat in als een bom. Wat volgt zijn maanden van vakbondsacties, harde onderhandelingen en politiek lobbywerk. Maar het mag niet baten: op 4 september 1997 rolt de laatste wagen van de band en staan 3.098 mensen op straat. Toch zijn de acties niet voor niets geweest. Een jaar na de sluiting ondertekent de regering de Wet-Renault. Die dicteert nieuwe regels voor collectieve ontslagen en grote sluitingen. Op de foto: Raymond Smeulders, voormalig hoofdafgevaardigde voor ABVV-Metaal op Renault Vilvoorde, blikt terug op die dramatische periode.

AUTOCONSTRUCTIE

Aan het eind van de 19e eeuw is de bouw van wagens in handen van talrijke kleine, ambachtelijke ateliers. Daarnaast ontstaan op de markt van luxewagens enkele grotere constructeurs. **Minerva** in Antwerpen en **FN** in Herstal, bijvoorbeeld. Vanaf de jaren 1920 openen buitenlandse automerken fabrieken in ons land. Met de opkomst van de massaproductie verdwijnen de Belgische merken. Na de tweede wereldoorlog boomt de automobiellindustrie, vooral de

assemblage van wagens in enkele reusachtige fabrieken. De sector houdt goed stand tot het einde van de 20e eeuw maar kent dan een groot verlies aan jobs. Dramatische sluitingen zoals die van Renault Vilvoorde en Ford Genk staan in het collectieve geheugen gegrift. Toch worden er op vandaag nog steeds auto's geproduceerd in België, bij Volvo in Gent en Audi in Vorst. Ook bus- en truckbouwers zoals VDL, Van Hool en DAF zijn bekend. ▶



De allereerste lasrobot van Volvo Cars, waarmee ze in 1981 de Volvo 740 begon te assembleren. Het bedrijf is vandaag nog steeds een van de grootste industriële werkgevers van het land.



In de jaren 1970 loopt een campagne om meer vrouwen aan de slag te krijgen bij Cockerill Yards in Hoboken. Eens gerekruteerd door de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) krijgen ze ter plaatse een opleiding tot lasser. Zodra ze aan het werk gaan, krijgen ze gelijk loon voor gelijk werk.



Syndicale strijd!

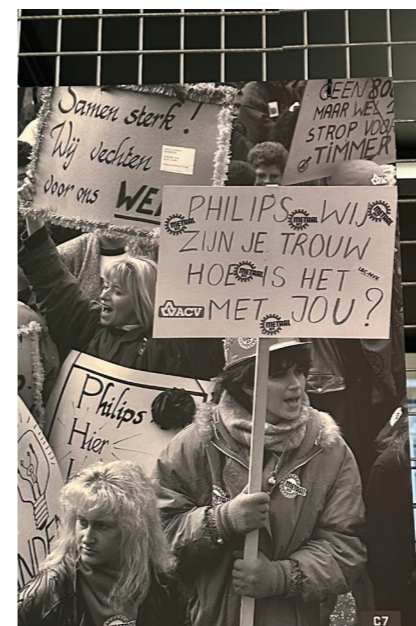
De allereerste metaalvakbond ontstaat in Gent met de oprichting van de Maatschappij der Gentsche Werklieden-Werktuigmakers in 1860. Brussel, Verviers en Luik volgen tegen 1870. Hevige oproer door de hoge werkloosheid leidt in 1886 tot een ware stichtingsgolf van socialistische metaalvakbonden in Wallonië. Vanaf 1890 zien ook christelijke en liberale vakbonden van metaalbewerkers het licht.

“O o metallo!” Met die klinkende kreet laten de metaalarbeiders uit de fabrieken geregeld van zich horen. Zoals op de foto's te zien, liep ABVV-Metaal steeds voorop in de syndicale strijd voor betere loon- en arbeidsvoorwaarden. En vandaag doen de metallo's dat nog altijd!

Eind 19e eeuw verenigen ook de werkgevers uit de metaalnijverheid zich. Sinds 1906 verdedigt de Federatie der Constructeurs van België hun belangen. In 1946 ontpopt de organisatie zich tot Fabrimetal en komt de nadruk te



leggen op het sociaal overleg met de vakbonden. De naamsverandering naar Agoria typeert de verbreding naar de ICT-sector en de technologie-gedreven maakindustrie.



De expo 'Ferro non ferro' loopt nog tot 1 september 2024 in het Industriemuseum te Gent. De tentoonstelling is interessant voor jong en oud. Kinderen kunnen er op een leuke en praktische manier kennis maken met de wonderde wereld van de metaalnijverheid. Alle info op www.industriemuseum.be



De toekomst van metaal?

Wat is de toekomst van metaal? Metalen lijken onmisbaar. Stel je een wereld voor zonder auto's of fietsen, zonder computers en smartphones, of zonder conserven en blik. Onze economie kan niet zonder metalen, maar de grondstoffenvoorraad is beperkt, onzeker en omstreden.

Op de competitieve wereldmarkt is het hard tegen hard. De oorlog tussen Rusland en Oekraïne drijft de prijzen van aluminium, nikkel en staal de hoogte in. Europese bedrijven zetten in op windmolens, elektrische wagens en waterstofmotoren, maar voor de nodige metalen zijn we zeer sterk afhankelijk van China.

Op welke manier kunnen wij onze metaalindustrie wapenen tegen deze uitdagingen? Hoe kunnen we onze macht en welvaart behouden in een snel veranderende wereld? Hoe verzoenen we een ambitieus klimaatbeleid met een sterke en competitieve industrie? En op welke manier kunnen we onze grondstoffenafhankelijkheid van landen zoals China beperken?

Het antwoord op deze vragen lees je in ons interview '[Made in Europe: op zoek naar een sterke en toekomstgerichte Europese industrie](#)' met grondstoffexpert Peter Tom Jones (KU Leuven).

