

De fotocollectie van Opel Belgium en de Vrienden van het ATEA-Museum

Tot ik aan de studie voor *IJzersterk. De geschiedenis van de Vlaamse metaalindustrie*, een publicatie van Amsab-ISG en ABVV-Metaal, begon, had ik een monolithisch beeld van die industrietak: hij werd gedomineerd door de Waalse staalnijverheid, en veel meer was er niet.¹ De realiteit was evenwel anders: een veelvoud van sectoren maakte zich meester van mijn takenpakket en de vraag was hoe ik dat allemaal geïllustreerd zou krijgen. Uiteraard bevinden zich in Amsab-ISG verschillende foto's van de automobielconstructie, de scheepsbouw en -herstelling, de staalindustrie, de elektrotechnische nijverheid enz. Maar daarnaast moest ik op zoek naar adressen van nog bestaande bedrijven en zocht ik het internet af naar erfgoedverenigingen van voor de sector belangrijke industriële centra, gemeentes of zelfs bedrijven, zoals de Heemkundige kring Hobuechen in Hoboken of erfgoedvereniging Op Stoapel, die zich op het erfgoed van de vroegere Boelwerf concentreert.

In deze bijdrage wil ik twee bijzondere vondsten voorstellen: de fotoarchieven van Opel Belgium nv en de Vrienden van het ATEA-Museum. De zoektocht bij Opel Belgium nv leverde een omvangrijk en zeldzaam rijk fotoarchief op van de geschiedenis van het bedrijf, van de bouw van de eerste assemblagelijnen van General Motors in de Fortuin-

straat tot en met de jaren 1980-1990, toen het bedrijf gerobotiseerd werd. De Vrienden van het ATEA-Museum verzamelden een al even indrukwekkende collectie. Nadat ze werd gedigitaliseerd, werd ze overgemaakt aan het Antwerpse Museum aan de Stroom (MAS).

Ron Dubois, staff assistant van Opel Belgium nv en Jan Verhelst, gewezen werknemer van ATEA en een van de sleutelmedewerkers van de Vrienden van het ATEA-Museum, stelden me het materiaal ter beschikking. Gezien de omvang en de kwaliteit van beide collecties was het zonde dat ik maar enkele foto's en wat schaarse informatie kon gebruiken in het boek. Met deze bijdrage hoop ik dat alsnog goed te maken.

General Motors Antwerpen

In 1924 werd de Belgische naamloze vennootschap General Motors Continental (GM) opgericht. Na één jaar produceerde GM al 2.040 voertuigen in een voormalige abdij in de Fortuinstraat waar het bedrijf een assemblagelijne had gebouwd. Vanaf 1926 huurde GM een oude wielersbaan. In de Velodroom rolden elke dag Pontiacs, Buicks en later ook Chevrolet's van de band. In 1928 maakte GM elk jaar 24.400 wagens. De aanhoudende groei leidde in 1929 tot de bouw van een

nieuwe fabriek in de Antwerpse haven, in het Albertdok. Antwerpen telde toen nog twee andere Amerikaanse constructeurs: Ford en Chrysler. Ze kwamen naar België voor de lage lonen én om de Europese markt te veroveren: de bouw van lokale montagewerkplaatsen was goedkoper dan de invoer van volledig afgewerkte voertuigen, onderdelen waren compacter te vervoeren en de invoerrechten waren merkkelijk lager (8 procent) dan die voor afgewerkte wagens (24 procent). Door de economische crisis van de jaren 1930 kregen de buitenlanders klappen. Maar anders dan Minerva, de grootste Belgische autobouwer, herstelden ze zich snel. GM evenaarde zijn productiepiek van 1929 in 1939 en was toen de belangrijkste buitenlandse constructeur in België. Het bedrijf telde dubbel zoveel werknemers als Ford en Chrysler samen: in 1937 waren dat maandelijks gemiddeld 1329 arbeiders en 307 bedienden.

In het interbellum probeerde de Provinciale Metaalbewerkersbond (PMB) van Antwerpen voet aan de grond te krijgen bij de Amerikaanse autobouwers. Maar door 'een gebrek aan syndicaal bewustzijn' bleven die pogingen tevergeefs. De Amerikanen betaalden hoge lonen en volgden consequent de sociale wetgeving en de cao's. Veel arbeiders vonden het dan ook niet nodig om zich aan te sluiten bij de PMB. In de eerste jaren van de Antwerpse vestiging had de bond wel verschillende klachten ontvangen, maar na een bezoek, op vraag van GM zelf, stelde de PMB zijn mening bij. Ook na latere bezoeken was de PMB lovend over het bedrijf en kort voor de Tweede Wereldoorlog werden 'alle kwesties die de arbeiders aanbelangen' zonder cao 'tussen de directie en de bestuurders van den PMB gediscuteerd en gewoonlijk in der minne geregeld'.²

Na de Tweede Wereldoorlog had de PMB bij GM 'een flink déléguéwezen' en vanaf 1955

werden met Chrysler, GM en Ford driejaarlijkse en steeds eenvormiger contracten afgesloten die buiten de normale indexaanpassingen vielen en elk jaar extra loonsverhogingen voorzagen. De drie Antwerpse automobielbedrijven regelden ook een aanvullend pensioen en een bestaanszekerheidsfonds.

De fabriek van GM bij het Albertdok herstelde tijdens de Tweede Wereldoorlog Duitse legervoertuigen en werd daarom door de geallieerden vernield. Na de bevrijding week de productie dan ook opnieuw uit naar de Velodroom tot in 1953 een nieuwe fabriek aan de Noorderlaan werd opgetrokken. In deze periode werd Opel het belangrijkste merk van GM Antwerpen. In 1967 bouwde het bedrijf een tweede fabriek en in 1975 was GM goed voor 8.782 werknemers en een jaarproductie van 214.169 wagens. Eén jaar later had GM in ons land al drie miljoen wagens geproduceerd, in 1985 was dat aantal verdubbeld. De oliecrisis begin jaren 1970 zorgde aanvankelijk voor een dip, maar vanaf 1975 steeg de productie opnieuw met de razend populaire Opel Manta en Ascona. In de jaren 1980 kwam er een gerobotiseerde assemblagelijne, en ook in de jaren 1990 investeerde GM fors in de fabriek. Er rolden toen negentig auto's per uur van de band. De jaren 2000 stonden echter in het teken van herstructureringen. De productie nam af en banen gingen verloren. In 2010 volgde de onherroepelijke sluiting.

ATEA Antwerpen

De broers Jean-Louis en Corneille De Groof, eerder bestuurders van de Bell Telephone Manufacturing Company, richtten in 1892 ATEA op: de merknaam van een bedrijf dat toen voluit Antwerp Telephone and Electrical Works of ATEW heette, en nadien meermaals wijzigde. Het bedrijf vestigde zich in de Boomgaardstraat in Berchem voor 'de fabricage, de

aankoop, de verkoop en de verhuring van apparaten en materiaal betreffende telegrafie, telefonie en elektriciteit'. Het produceerde en leverde vooral handbediende telefooncentrales voor België, Rusland, Italië, Engeland, Polen, Nederland en Mexico. Het bedrijf groeide gestaag en kocht daarom enkele nabijgelegen panden in de Boomgaard-, de Coveliers- en de Belpairestraat. Tijdens de Eerste Wereldoorlog verloor ATEA zijn afzetmarkten en ging het bijna failliet. Maar na de oorlog blies vers kapitaal het bedrijf nieuw leven in. Het productengamma werd groter en ATEA begon met een afdeling meetinstrumenten, een specialisatie waarin het marktleider werd. In 1926 nam een Brits-Amerikaanse holding ATEA over en verving ze de artisanale werkmethode stelselmatig door een moderne productieorganisatie. In mindere periodes, wanneer er zoals in de jaren 1930 minder werk was, brachten creatieve oplossingen, zoals de productie van luidsprekers, ritssluitingen, straatverlichting, verkeerssignalisatie enz., soelaas.

De Tweede Wereldoorlog sneed ATEA opnieuw af van zijn afzetgebieden. Maar nadat een manager van het Duitse Siemens werd aangesteld om het bedrijf te leiden, kon ATEA ook aan het Siemens-cliënteel leveren. Het bedrijf kwam redelijk ongeschonden uit de oorlog, op een lichte schade door V-bommen na, en kende met de heropbouw van het Belgische telefoonnet een snelle expansie. ATEA richtte zich ook op de kmo-markt, en in de jaren 1960 zorgde de uitvinding van de transistor voor verdere groei.³

Het uitzicht en de grootte van de telefooncentrales met hun logge hef- en draaischakelaars veranderde. De elektromechanische technologie ruimde plaats voor elektronische: de schakelingen en toestellen werden kleiner, er waren minder manuren nodig, en alles werd zo goedkoper. ATEA sprong

op de kar en mocht in 1967 de eerste Belgische elektronische centrale voor de Regie voor Telegraaf en Telefoon (RTT) bouwen in Hasselt. In de golden sixties verdubbelde het personeelsbestand van ATEA tot zowat 3.000 werknemers en de jaarlijkse omzet maakte grote sprongen. Eind jaren 1960 verhuisde ATEA naar een grote fabriek in een industriepark in Herentals.

In 1986 werd het bedrijf verkocht aan de Duitse elektronicareus Siemens. Om concurrentie met de Siemens-producten te vermijden, werden vele typische ATEA-toestellen afgevoerd. De vrees heerste dat Siemens ATEA's markt wilde inpikken om het bedrijf nadien te dumpen. Maar ATEA nam het heft in eigen handen en richtte zich op de zwakke punten in het Siemens-gamma. Toen in de jaren 1990 de mobiele communicatie dankzij de gsm booming business werd, kreeg ATEA de Afrikaanse markt toegewezen. Het bedrijf installeerde er mobiele telefoonnetwerken van Siemens, die bijdroegen tot de economische ontwikkeling. Op 1 oktober 1999 ging ATEA volledig op in de telecomorganisatie van Siemens. Vandaag maakt het bedrijf deel uit van Nokia.

Voor de PMB was ATEA ten aanzien van Bell wat de Boelwerf was ten aanzien van Cocke-rill Yards: een atelier met mindere loon- en arbeidsvoorwaarden dan het gidsbedrijf.⁴

¹ Luc PEIREN, *Ijzersterk: de geschiedenis van de Vlaamse metaalindustrie*, Gent/Brussel: Amsab-ISG/ABVV-Metaal, 2018, 353 pp.

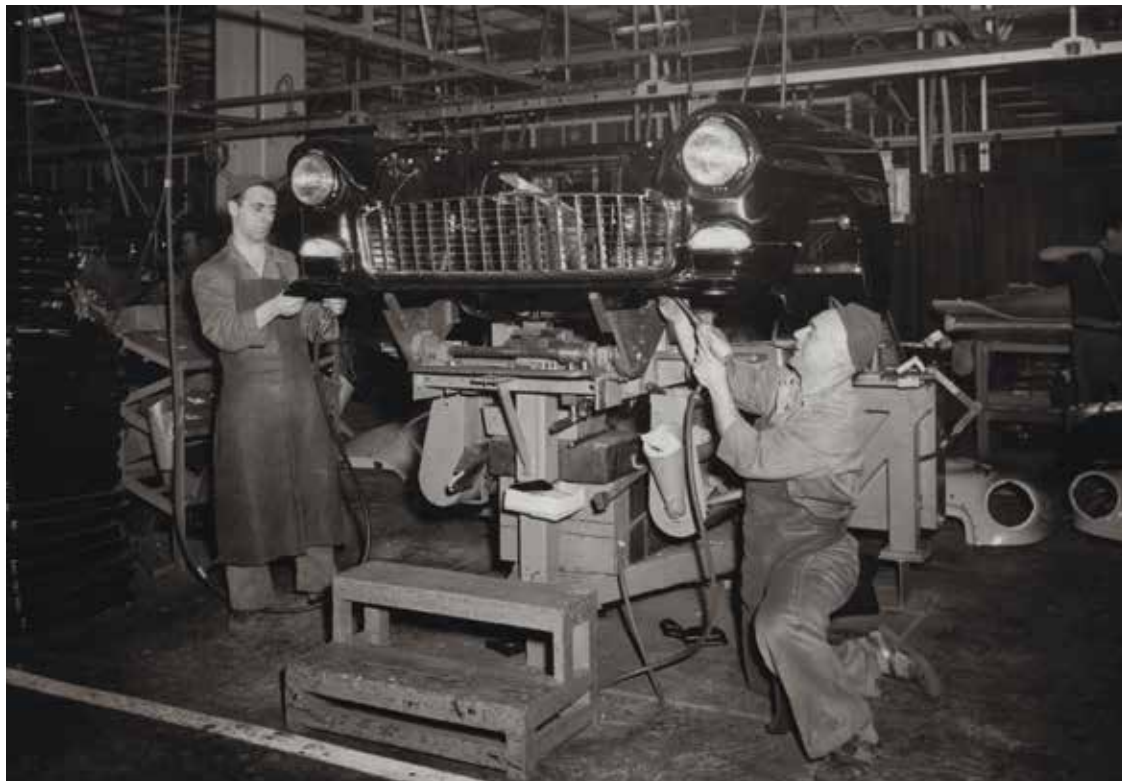
² *Centrale der Metaalbewerkers van België. Provinciale afdeling Antwerpen PMB. Jaarverslag 1937*, Antwerpen, 1937, p. 42.

³ De transistor deed al in 1948 zijn intrede, maar kende pas vanaf de jaren 1960 een ware explosie.

⁴ Deze korte historiek is gebaseerd op: Jan VERHELST, *ATEA, een Berchems bedrijf*. Lezing voor de Berchemse Heemkundige Kring, 12/03/2012.



Boven: assemblagelij van GM in de eerste fabriek aan de Fortuinstraat, jaren 1920.
Onder: assemblagelij van GM in de fabriek aan het Albertdok, 1930.



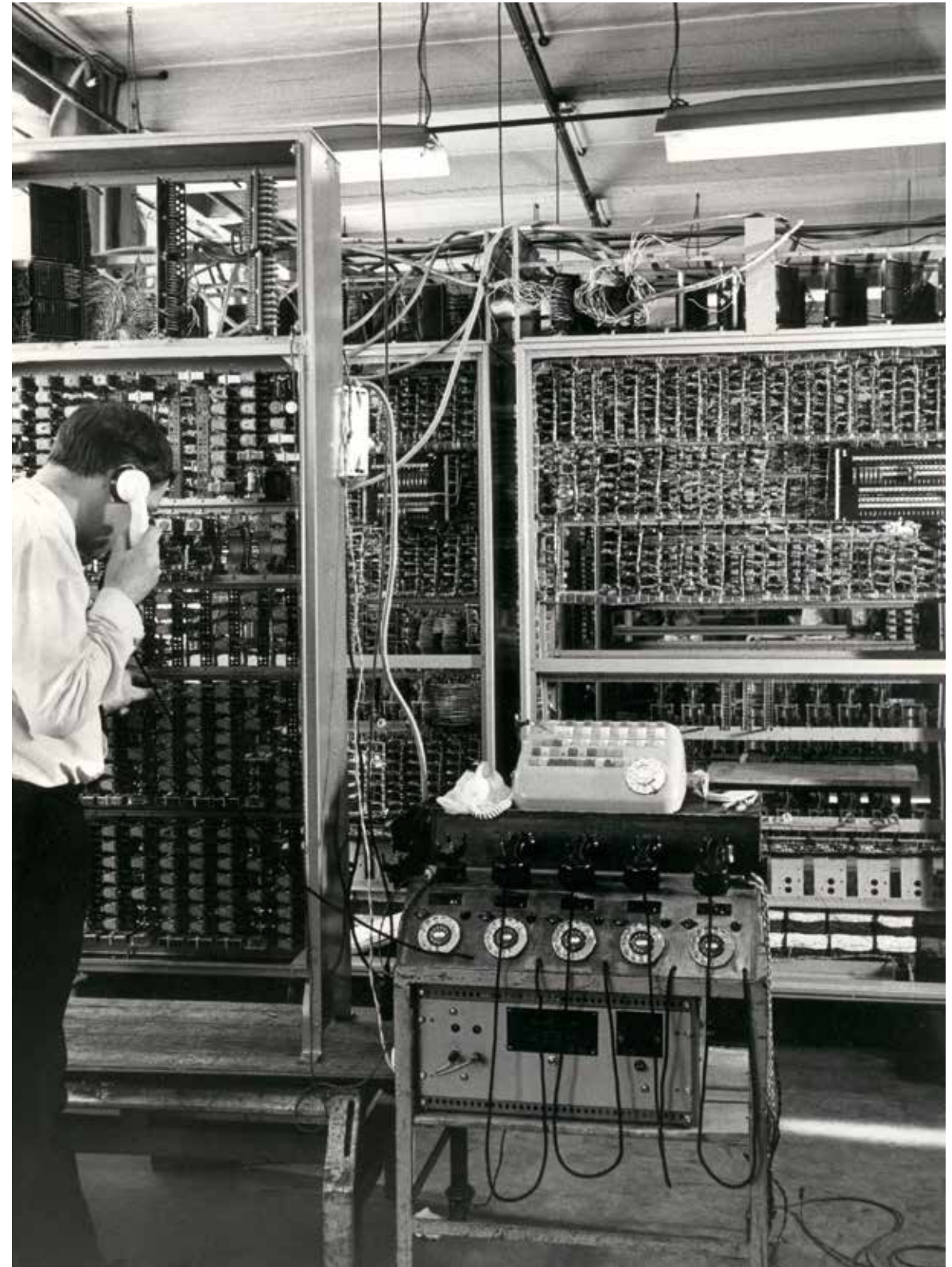
Boven: assemblage lijn van GM, jaren 1930.
Onder: assemblage lijn van GM, jaren 1950.



De laatste Chevrolet loopt van de band in 1953.



Boven: de lobby van Fabriek 1 aan de Noorderlaan, met imposante trap, midden jaren 1950.
Onder: een in Antwerpen geproduceerde Opel, jaren 1960.



Testinstallatie van ATEA, jaren 1960.



Testen van de kiesschijven, jaren 1960.



Boven: meetinstelling van het akoestisch laboratorium van ATEA, jaren 1970.
Onder: montagehall van de ATEA-fabriek in Herentals, jaren 1970.

