



Antwerpen heeft zich een faam opgebouwd in de wereld van de auto-industrie. Al meer dan 57 jaar werkt in de metropool het bedrijf dat vroeger "de Chevrolet" werd genoemd, maar nu Opels maakt: General Motors Continental N.V.

Het is een dochteronderneming van General Motors Corporation in Detroit, de grootste automobielconstructeur ter wereld, die jaarlijks tussen de 7 en de 10 miljoen auto's en bedrijfsvoertuigen produceert en een omzetcijfer realiseert van meer dan 2000 miljard Belgische frank. GM fabriceert in Amerika de merken Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, Cadillac en GMC. In Duitsland behoren de Opel-fabrieken en in Groot-Brittannië de Vauxhall/Bedford-fabrieken tot het concern. Verder heeft GM productie-eenheden in alle werelddelen.

De Antwerpse vestiging werd opgericht in 1924. Zij beschikt thans over twee moderne assemblagefabrieken in het havengebied. De huidige fabriek I startte de productie in 1953, fabriek II in 1967. Samen hebben ze een jaarlijkse productiecapaciteit van 400.000 auto's. In 1982 werden er 360.000 gebouwd. De laatste jaren heeft GM aanzienlijk geïnvesteerd om de uitrusting te moderniseren en nieuwe industriële activiteiten te ontwikkelen. Zo kwam er een nieuwe verfspuitinstallatie, een motorenassemblagehall, een carosseriebodembouwfabriek en een radiatorfabriek. Voor 1984 is er nog een investeringsprogramma voorzien dat zal besteed worden aan automatische apparatuur, met inbegrip van een aantal robots.

Jaarlijks 360.000 personenwagens produceren (waarvan meer dan 90% voor de uitvoer) vereist een

GENERAL MOTORS CONTINENTAL:

vervoerder moet garanties bieden



1. Dagelijks vijf ingaande en vijf uitgaande treinen.



gesmeerd lopende transportorganisatie zowel voor de aanvoer van grondstoffen en onderdelen als voor de afvoer van het eindproduct: de auto. Spoornieuws ging even aankloppen bij deze grote NMBS-klant om te vernemen hoe het vervoer per spoor er georganiseerd is.

De aanvoer

De vervoerder, in de ruime betekenis van het woord, heeft een grote verantwoordelijkheid voor de aanvoer van grondstoffen en onderdelen. GM werkt met heel minieme voorraden. De productielijnen worden rechtstreeks bevoorrad want voorraden aanhouden kost enorm veel geld. Deze transportverantwoordelijkheid wordt gedeeld door de traditionele vervoerders: de vrachtwagen, de trein en in mindere mate door het zeeschip en het vliegtuig.

Het grootste gedeelte van de benodigde materialen en grondstoffen wordt aangevoerd uit Duitsland. Uit Australië, Brazilië, Japan en de Verenigde Staten komen versnellingsbakken en motoren, en in eigen land worden onderdelen aangekocht bij diverse leveranciers.

Dagelijks ontvangt GM-Antwerpen drie volledige treinen uit Bochum, één uit Rüsselsheim en één uit Kaiserslautern. Bij dat contingent voegen zich losse wagens afkomstig van verschillende leveranciers uit Duitsland. In de spoorwagens steken alle mogelijke onderdelen om het eindproduct, de Opel, te Antwerpen te assembleren. GM heeft een spoor aansluiting, twee locotactors, sporen in iedere assemblagehall en een rangeerbundel. Deze spoorinfrastructuur wordt bediend in een drieploegstelsel door eigen perso-

neelsleden. Gedurende de ochtend- en de namiddagploeg zijn er twee NMBS-mensen aanwezig - een mini-factagedienst als het ware - om de in- en uitbewegingen van de spoorwagens te controleren. De binnenkomende treinen - die derwijze zijn samengesteld dat de rangeringen tot een minimum zijn beperkt - worden ter plaatse gesplitst en naar de assemblagehall gebracht, waar ze met vorkheftrucks worden gelost om de produktielijnen rechtstreeks te bevoorraden.

De aanvoer per trein kan gerust als vitaal bestempeld worden voor het "draaien" van de fabrieken. In 1982 ontving GM 1.147 volledige treinen, goed voor 22.714 wagens met een totale vervoerde hoeveelheid van bijna 350.000 ton (85.000 ton voor fabriek I en 264.000 ton voor fabriek II). Een interessant gegeven daarbij is dat de trein 75% van het totale aangevoerde gewicht voor fabriek II voor zijn rekening neemt (23% vrachtwagen, 2% schip/vliegtuig). De NMBS bezet dus wel degelijk een sleutelpositie. Zij tracht deze functie naar behoren te vervullen... en afgaande op de verklaringen van onze gesprekspartners ter plaatse lukt zij daar aardig in. "... De aanvoer per spoor loopt op wieltes. In de metropool kunnen we rekenen op de volledige inzet van het spoorwegpersoneel. Zo bijvoorbeeld twee jaar geleden,

De afvoer

Dagelijks gaan de vijf binnenkomende treinen ook weer buiten, enkel het aantal wagens kan verschillen. De bestemmingen zijn Bochum, Rüsselsheim en Kaiserslautern. Wat steekt er in? In Antwerpen geproduceerde onderstellen voor Rüsselsheim, motoren in doorvoer uit Brazilië en Australië voor Bochum en Rüsselsheim, ledige verpakkingen en afgekeurd materiaal als retourvracht voor de drie Duitse vestigingen. De afvoer per spoor is een belangrijk element in de goede werking van fabriek II. De buitengaande zendingen per spoor vertegenwoordigen 90% in aantal en 94% in gewicht (135.000 ton).

Met het aangevoerde materiaal worden auto's geassembleerd en deze moeten op één of andere manier de uiteindelijke gegadigde bereiken. Maandelijks wordt een planning opgemaakt voor het transport van de auto's in de daaropvolgende maand. Die planning wordt doorgestuurd naar de spoorwagenverhuurders en naar de NMBS om de nodige schikkingen te kunnen treffen en om de wagens tijdig aan te bieden. Vorig jaar verstuurde GM vanuit Antwerpen 63.581 auto's (goed voor 54.000 ton) geladen op 5.612 spoorwagens naar Frankrijk, Italië, Zwitserland, Spanje en Portugal.

Voor dit jaar schat men meer dan

Afvoer van Opels per spoor in 1982 vanuit Antwerpen

| bestemming | spoorwagens | auto's | netto gewicht (ton) |
|---------------|--------------|---------------|---------------------|
| Frankrijk | 2.037 | 23.423 | 19.909 |
| Italië | 2.835 | 32.559 | 27.675 |
| Zwitserland | 647 | 6.939 | 5.898 |
| Spanje | 83 | 830 | 830 |
| Portugal | 10 | 100 | 94 |
| Totaal | 5.612 | 63.851 | 54.406 |

toen uitzonderlijke weersomstandigheden 's winters het spoorverkeer ontwrichtten, was er een permanente contactlijn met de NMBS om de treinen op de voet te volgen. Bijna in elke trein zaten materialen die we binnen enkele uren nodig hadden. Men zou het weliswaar een bewust commercieel risico kunnen noemen, maar als de vervoerder - in casu de NMBS - geen garanties biedt dan kan er van dat bewust risico geen sprake zijn. Als onze afdeling "produktie en materiaalcontrole" bepaalde goederen dringend nodig heeft, dan vragen wij aan de havendispatching om deze spoorwagen(s) bij voorkeur te behandelen. En dat wordt dan ook daadwerkelijk gedaan."

Nieuw is de aanvoer uit Spanje van Opels' jongste telg, de Corsa. 8.000 Corsa's zullen dit jaar vanuit Zaragoza naar Mechelen Nekkerspoel worden vervoerd. Vijf dagen volstaan om deze "reus in zakformaat" ter bestemming te brengen, en dat is niet onaardig.

Ook niet te vergeten is een belangrijk aanvoerverkeer van verwisselstukken per spoor. 49% van de totale aanvoer van deze stukken komt via de spoorweg. Antwerpen exporteert ze naar 87 landen.

50.000 auto's op de trein te zetten. Een achteruitgang ten opzichte van 1982 te wijten aan de teruggeschoefde produktie voor de Italiaanse markt (prognose 18.652 auto's voor 1983). In Italië, Frankrijk en Zwitserland sporen de treinen naar distributiecentra vanwaar ze via de weg naar de dealers worden gebracht.

Vorig jaar had het spoor een aandeel van 18% in de afvoer van het afgewerkte produkt, 64% bereikte de bestemming via de weg en 18% werd verscheept. Deze verdeling onder de vervoermiddelen is sterk afhankelijk van de situering van de bestemming. Het grootste gedeelte van de Antwerpse produktie (40%) is bestemd voor Duitsland en gaat - omwille van de relatief korte afstand - uitsluitend via de weg. Deze transporten zijn in één plan gestructureerd en bereiken via de weg het snelst en op de meest voordelige wijze de dealers. Het spoor is daarentegen het aangewezen transportmiddel wanneer een verdeelcentrum is ingeschakeld en op de langere afstanden. Dit jaar zal het aandeel van het spoor met 2% dalen. De automarkt verloopt momenteel vrij gunstig in de ons omringende landen en dat is spijtig genoeg het domein van het wegvervoer. Ook de overzeese



uitvoer naar Groot-Brittannië evolueert gunstig, en de belangrijkste afnemer Italië, die zijn wagens per spoor laat vervoeren, doet het zoals aangehaald minder goed.

Toch mogen we ons niet blind staren op deze valse noot. De automobielsector in het algemeen is een goede klant voor de NMBS die in 1982 zowel qua vervoerde auto's als qua vervoer van losse stukken gevoelig is vooruitgegaan. General Motors Continental helpt daarbij goed mee in opwaartse richting. Het is een trouwe klant in de Antwerpse haven die al onze aandacht verdient, omdat de NMBS deels verantwoordelijk is voor een vlotte aanvoer en dus ook onrechtstreeks de produktie kan beïnvloeden. Een taak die niet lichtzinnig wordt opgenomen!

2. Twee GM-locomotors voor het rangeren van de stellen.
3. Lossen van de spoorwagens in de assemblagehall.
4. Meer dan 50.000 auto's op de trein voor 1983.

