



NUMMER 4 — OKTOBER 1967

Omslagfoto: Tremelwagens met zwenkdak op de werf van de Société Anonyme des Dolomies te Marche-les-Dames. De lediging geschiedt langs de beide zijden door de zwaartekracht.

INHOUD

	Blz.
FORD-GENK waar de spoorwegen in de fabricagekettingen ingeschakeld zijn	2
Mechelen	5
De spoorweg der toekomst loopt door Luik	8
Het ertsvervoer per spoor	10
Wagens die om technische redenen op het net van de N.M.B.S. uit de trein worden gezet	11
De Italiaanse spoorwegen nu ook te Brussel	12
De eerste „TERRE“-trein is uit Antwerpen vertrokken naar Milaan	12
De transcontainer en het spoor	12
Verkoop van wederbruikbaar materieel	13
De laureaten van de hoffelijkheids-campagne	13
De NATO slaat haar tenten op te Evere	14
Steeds meer bijval voor de ligrijtuigen	16
Nog meer wagens met speciale losinrichting	17
Betaling van de kosten voor vervoer van goederen in internationaal verkeer	18
Koninklijk bezoek aan Zeebrugge	19
Tariefberichten	19
N.M.B.S.-COLLI	19

Foto's: SADO - Brussel
BUYLE - Brussel
Ciné-fotografie N.M.B.S. - Brussel
F. PUTMAN - Brussel

Lay-out: L. Tack.

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.

Ford -

GENK...

EEN JONGE ONDERNEMING.

In 1962 vertoonde het landschap langs het Albertkanaal nog steeds het typisch Kempens beeld met de ontelbare akkers en weiden gescheiden door afsluitingen, hagen, struikgewas en bomen.

Thans is dat beeld totaal veranderd: er staat een grote fabriek, waar gemiddeld 900 auto's per dag vervaardigd worden.

In een streek waar er plaats is voor de demografische ontwikkeling, waar de mechanisering van de landbouwbedrijven en de veranderingen die zich in de mijnindustrie hebben voorgedaan, een ernstig probleem voor de tewerkstelling vormen, is die nieuwe nijverheid een welgekomen redmiddel. De Fordfabrieken van Genk bieden immers werk voor meer dan 8.000 loon- en weddetrekkenden. Een groot aantal jonge mensen hebben er een betrekking gevonden. De gemiddelde leeftijd van het personeel, die 28 jaar bedraagt, is daarvan een bewijs.

Ford-Genk is dus een nieuwe, moderne en jonge onderneming, waarvan de activiteit naar de toekomst gericht is en die deelneemt aan de economische ontwikkeling van de streek.

DE SAMENWERKING MET HET SPOOR.

De spoorwegen hebben die toestand niet uit het oog verloren. Ze hebben onmiddellijk deelgenomen aan de opbouw van het uitgebreid complex, waarin 70.000 ton ijzer en staal werd verwerkt, wat de lading van 3.500 wagens vertegenwoordigt. De spoorweg heeft zich daarna als het ware ingewerkt in de fabricagekettingen van het bedrijf.

Schematisch voorgesteld vormen de spoorwegen vier verbindingswegen tussen de fabriek en de buitenwereld.

De eerste verbindingsweg wordt gebruikt voor de aanvoer van de ruwe platen, die in de werkplaatsen naar maat worden versneden en vervolgens naar een van de 172 persen worden gevoerd.

Via de tweede weg wordt de schrootafval die in de kelderverdiepingen wordt verzameld, geperst en in bundels gebonden, naar de wagens gevoerd.

Al die verrichtingen verlopen volledig mechanisch: het schroot wordt over een doorlopende ketting in de wagens geladen. Dat schroot komt voort van ijzer en van platen, vrij van verf of vet, zodat het zijn handelswaarde behoudt. De firma zendt ze rechtstreeks per spoor naar de hoogovens.

De derde weg is in de eigenlijke fabricage ingeschakeld. Hij vormt in werkelijkheid een ketting tussen de Fordfabriek van Keulen en die van Genk. De motoren en al de stukken die om technische of bezuinigingsredenen niet ter plaatse worden vervaardigd, worden over die weg aangevoerd.

Ten slotte heeft men de bundel van de uitrijsporen, waar de afgewerkte auto's over een oprit op hetzelfde niveau komen als de vloer van de wagens. Bovendien zijn er verplaatsbare inrichtingen om de auto's op dubbeldek-wagens te laden.

HET VERKEER.

Het spoorwegverkeer dat voor de firma Ford wordt onderhouden, is zeer intensief. In 1966 bereikte het bijna 400.000 t.





waar de spoorwegen in de fabricagekettingen
ingeschakeld zijn





FORD-WERKE Genk gebruiken hun eigen wagons voor de pendeldienst tussen Keulen en Genk. Deze hebben schuifwanden en werden speciaal aldus gebouwd voor het laden van laadkisten en verpakte goederen. Zij vormen treinen die een lengte bereiken van 500 m en die een bestendige ketting uitmaken in de organisatie van dit bedrijf.

Langs deze toren verlaat het schroot de fabriek. Er is geen locomotief nodig om de wagons te verplaatsen. Dit gebeurt vanuit de toren naar gelang de balen samengeperst schroot in de wagons terecht komen.



Voor het verkeer in de richting van de fabriek, dat weliswaar zeer belangrijk is, worden slechts enkele verkeersaders gebruikt tussen de voorzieningscentra en Genk.

In de tegenovergestelde richting, voor het verkeer vanuit de fabriek, is de waaier van de vervoerwegen veel breder. Zulks is gemakkelijk te verklaren: al de auto's van het type FORD 12 M of 15 M en al de lichte vrachtauto's van het type TRANSIT die over al de continenten worden verdeeld, komen zonder enige uitzondering uit Genk. Er vertrekken geregeld wagons naar Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Italië, Zwitserland, Griekenland, de Scandinavische landen, Polen, Joegoslavië en tal van andere bestemmingen.

DE FIRMA HEEFT OOK HAAR EIGEN SPECIALE WAGENS.

Het vervoer per spoor heeft een dergelijke omvang bereikt, dat de onderneming het nodig heeft geacht zich eigen wagons aan te schaffen. Het park van die wagons telt thans 105 eenheden.

Bovendien gebruikt de firma bijna tweehonderd platte wagons van de Belgische spoorwegen en belooft het aantal speciale dubbeldekwagons van de Duitse spoorwegen en van de private Franse en Belgische maatschappijen circa 500.

Op een ogenblik dat sommigen — die weliswaar verkeerd redeneren — verklaren dat de spoorwegen afgedaan hebben, werd de Fordfabriek van Genk, die op het patroon van de internationale markten werd gemaakt, zo ontworpen en gebouwd dat voor de aanvoer van haar grondstoffen en voor de verdeling van haar produktie rekening werd gehouden met de spoorweg. Zulks bewijst dat de spoorweg nog steeds een kostbaar en betrouwbaar instrument voor de ondernemingen is.