

Nieuwe Mondeo vertrekt met 1.000.000ste treinwagon uit Ford Genk

Op 15 oktober 1996 werd de 1.000.000ste Ford-treinwagon (een ACE-shuttle dubbeldekwagon) uitgewuifd met de gloednieuwe Mondeo aan boord. Een feestelijke gebeurtenis en een mooie gelegenheid om het nu al 33 jaar oude partnership tussen Ford en de NMBS te belichten.

Wie Ford Genk bezoekt, kan niet anders dan onder de indruk komen van de gigantische onderneming. In de ruim 50 hectaren grote fabriekshallen leveren de 12.500 werknemers (meteen de grootste Belgische werkplaats) elke dag tot 1.800 Mondeo's en 300 Transit-bestelwagens af. Jaarlijks rollen er respectievelijk zo'n 330.000 en 70.000 van de lopende band, die naar alle windstreken vertrekken. Wat de Mondeo betreft, zijn dat een 60-tal landen. Buiten de in Kansas City geassembleerde Noord-Amerikaanse versies Ford Contour en Mercury Mystique heeft Genk immers het wereldwijde monopolie voor de productie van Ford's succesvolle middenklasser. Van bij de opstart van Ford Genk in 1963 speelt de NMBS een belangrijke rol om zowel aanvoer van onderdelen, als afvoer van afgewerkte auto's

op wieltjes te laten verlopen. Daartoe beschikt Ford Genk onder meer over 22,5 km eigen spoorlijn.

Trein tot Australië... en terug!

Op dinsdag 15 oktober 1996 verzamelden zich een 100-tal genodigden langs de Ford-bedrijfsspoorweg om de 1.000.000ste treinwagon uit te wuiven. De bewuste wagon had 26 Mondeo's aan boord, bestemd voor de Britse markt. Onder meer Peter Heller, algemeen directeur Ford-Werke AG, Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder NMBS en Marcel Verslype, bestuurder-

directeur B-Cargo waren getuige hoe - voor de gelegenheid - een indrukwekkende stoomlocomotief uit 1935 in wolken waterdamp en met enkele schrille fluitsignalen het bedrijfsterrein verliet met een aantal volgeladen nieuwe ACE-'Chunnel(dubbeldek)-wagons' in zijn zog. De twee machinisten waren net door directeur Peter Heller met een miniatuur-Mondeo bedacht. Tijdens een korte speech benadrukte Peter Heller het belang van het spoorvervoer voor de auto-industrie door de JIT-aanvoer van grondstoffen en onderdelen en de vlotte afvoer van geproduceerde auto's voor snelle levering in optimale





staat aan dealers. "Ook dient het spoorvervoer gezien te worden in de globale context van de mobiliteitsproblematiek. Meer spoorvervoer betekent minder vrachtverkeer over de weg en dus meer rijcomfort voor de automobilisten en werkt minder belastend voor het milieu. Twee thema's die Ford nauw aan het hart liggen." Op zijn beurt rekende Etienne Schoupe in zijn gelegenheidstoespraak uit dat een miljoen wagons een 20.000 km lange trein vormen van Genk tot Australië. "Aangezien het veelal dubbeldek wagons betreft, omspant die eigenlijk de wereld. Ford is een trouwe klant die verdient dat de NMBS zich blijvend inzet tot volle tevredenheid qua infrastructuur, op het logistieke vlak en met modern materieel."

Efficiënte oplossing

De Belgische automobiellindustrie vertegenwoordigt globaal een jaarlijks transport van zo'n 150.000 treinwagons. Daarvan neemt Ford alleen er ongeveer 36.000 voor zijn rekening. "De afgelopen 12 jaar maakten de autofabrikanten elk jaar meer gebruik van het spoor om hun auto's tot bij de consument te brengen. Dit bewijst hun overtuiging dat spoorvervoer een

efficiënte oplossing biedt voor het transport van een grote hoeveelheid goederen over een middellange afstand. Dankzij het aangepast en modern rollend materieel wordt veel tijd gewonnen bij het laden en lossen en hun logistieke verantwoordelijken kunnen rekenen op klokvaste vervoerschema's," meent Tony Pascolo, B-Cargo deelmarktleider automobiellindustrie. Tot voor kort vertrouwde Ford jaarlijks het vervoer van 175.000 tot 250.000 geproduceerde auto's aan de NMBS en B-Cargo toe. Tony Pascolo: "Voor 1996 zullen er dat 300.000 zijn of ruim 70% van de jaarproductie. De voorbije 5 jaar verdubbelde het aantal treinen dat Ford Genk binnen en buiten reed. Per maand verlaten ruim 350 treinstellen het Ford-rangeerstation. Het zal dus zeker geen 30 jaar duren vooraleer de 2.000.000ste wagon zal vertrekken."

Wereldwijde export

Zowat een derde van de productie in Genk is bestemd voor Groot-Brittannië, traditioneel het Ford-land bij uitstek. Sinds 23 januari 1995 rijdt dan ook dagelijks een treinstel naar het Britse Liverpool, via de kanaaltunnel. De ACE (Auto Care Europe, de spoorvervoermaat-

schappij waarvan NMBS, Ferry-Boats, British Rail en de Cobelfret groep aandeelhouders zijn) beschikt daartoe over speciaal voor de Chunnel gebouwde shuttle-wagons. "Deze gesloten vijfvoudig gelede wagons met een lengte van 66 meter en twee etages zijn elk goed voor het vervoer van 26 Mondeo's in maximale veiligheid. In totaal telt ACE een vloot van 60 dergelijke wagons en 299 conventionele autotransportwagons waarover het beschikt," aldus Tony Pascolo. "Ook richting Duitsland is het treinverkeer vanuit Ford Genk toegenomen. Dagelijks staat B-Cargo in voor de levering van 600 wagons aan het mega-verdeelcentrum in Neuss nabij Keulen, van waaruit de wagons naar hun definitieve bestemming vertrekken in Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Denemarken, Italië en Oost-Europa. Dit transport is goed voor 4 volledige treinstellen van 18 wagons per dag. Met de EurailCargo-verbinding Interdelta vertrekken ook dagelijks Ford-wagons naar Zuid-Frankrijk." Zelfs voor de overzeese export van de nieuwe Mondeo naar Zuid-Amerika, Azië en Australië doet Ford een beroep op de trein. Al gaat het (vooralsnog) om het traject van de fabriek naar de havens van Zeebrugge en Antwerpen.