



Legenden foto's

1. De 25000^e wagen wordt geladen in het bijzijn van de spoorwegvertegenwoordigers en de bedrijfsdirectie.
2. Klaar voor de afreis naar ... Denemarken.

EMGO: 25.000^{ste} wagen



Op 14 september 1978 verliet, in aanwezigheid van de bedrijfsdirectie en vertegenwoordigers van de DB, SNCF, SBB en de NMBS, de 25000^e spoorwagen de afdeling „expeditie” van EMGO-Lommel. Bestemming: Denemarken.

„Deze gebeurtenis is een rijdende mijlpaal in de geschiedenis van ons bedrijf”, verklaarde de heer Hager, financieel directeur, in zijn gelegenheidstoespraak.

De N.V. Europese maatschappij voor Gloeilampen* vestigde zich in 1966 in het Lommelse industriepark. Het is in wezen een glasfabriek die enkel en alleen glasballons voor de montage van gloeilampen vervaardigt. Het afgelegen Lommel werd als vestigingsplaats gekozen omwille van de beschikbaarheid van wit zand (basisgrondstof voor de glasballons) en een voldoende potentieel aan arbeidskrachten (toen in 1966). Het bedrijf is ingeplant naast de spoorlijn Hamont-Mol

en heeft een aansluitingsspoor. Zeven jaar waren nodig om 10 000 wagens vol te stouwen; slechts 5,5 jaar later bereikt men het cijfer 25 000! In vergelijking met de eerste periode betekent dat bijna een verdrievoudiging van het groeiritme.

De verkeerstoename werd opgevangen door het gebruik van „Transwaggons”. Deze grootvolumewagens zijn uitermate geschikt voor het vervoer van de glasballons. De standaardverpakking, afgestemd op het volume van de wagens en de ruime deuropening waarborgen een optimale benutting van de capaciteit en een vlotte belading. Heden worden 1 000 dozen per wagen geladen, daar waar in de eerste periode een gewone gesloten wagen slechts 550 dozen bevatte.

Quasi de totaliteit van de productie wordt per spoor ter bestemming gebracht, uitgezonderd voor niet ver afgelegen fabrieken. Waarom

nu juist per spoor? De heer Hager gaf ons het antwoord:

1. De trein geniet de voorkeur op andere vervoerswijzen omdat hij uitermate geschikt is voor transporten op lange afstand. De gemiddelde afstand die elke glasballon aflegt op Europese trajecten bedraagt immers $\pm 1\,000$ km. Op wereldvlak vergroot de afgelegde weg tot $\pm 2\,400$ km (10% van de totale productie gaat overzee). De treinkeuze is dus evident.
2. Het spoor is „flexibel”. De wagens zijn 24 uur op 24 uur beschikbaar op het aansluitingsspoor. Het wegtransport kan dergelijke beschikbaarheid niet waarborgen.
3. De zekerheid van het transport over lange afstand; de risicofactor wordt per trein tot het minimum herleid. De breekbare lading vereist een omzichtige behandeling. Het spoor biedt op dat gebied de meeste garanties. EMGO-Lommel kan nu nog steeds

bestempeld worden als een jong bedrijf in volle expansie. Het groeiritme van deze „middelgrote onderneming” is het gevolg van de dynamische aanpak. Dergelijke bedrijven zijn een noodzaak voor de spoorweg. Hij mag daarom niet enkel zijn inspanningen richten naar grote bedrijven met massale transporten, maar moet ook oog hebben voor diversificatie in zijn commerciële aanpak. Middelgrote ondernemingen zoals EMGO-Lommel mogen niet verwaarloosd worden; zij leveren immers interessante transporten op. EMGO-Lommel en het spoor, ... beslist een efficiënte samenwerking!

* EMGO-Lommel werd reeds eerder uitgebreid voorgesteld in *Spoornieuws* nr. 3/73, ter gelegenheid van de verzending van de 10 000^e wagen.