

ONDER HET STELSE

DE INTERFRIGO

INTERNATIONALE
SPOORWEGMAATSCHAPPIJ
VOOR
KOELTRANSPORTEN

Haar ontstaan

Na de laatste oorlog, stelde de toestand van Europa op het gebied van de voeding zware problemen; het massaal vervoer van voedingswaren moest gereorganiseerd worden en hiertoe moesten moderne methoden gebruikt worden. Voor elke spoorwegadministratie afzonderlijk genomen, was het probleem, gesteld door de uitrusting van een koelwagenpark, nochtans moeilijk op te lossen:

- De kosten voor aankoop en onderhoud van een koelwagen zijn dubbel zo hoog als die van een gewone gesloten wagen;
- De verhouding tarra/lading is zeer ongunstig: voor een tarra van 16 t bedraagt de nuttige lading aan fruit of groenten nauwelijks 9 tot 10 t;
- Het gaat hier om seizoenproducties, zodat in het slappe seizoen, het park gedoemd zou zijn om stil te liggen, terwijl het, in de drukke periode ontoereikend zou kunnen zijn;
- Bij gebrek aan een gespecialiseerde organisatie worden de ledige ritten, bovendien, zeer talrijk wanneer het gaat om gespecialiseerd materieel dat in internationale trafiek moet rijden.

Men stond bijgevolg voor het volgend dilemma: ofwel de uitgaven dekken door de inkomsten die de cliënteel biedt, ofwel de financiële toestand van de spoorwegen nog drukkender maken. Men zou dus enigszins, van in het begin, ofwel « de kip met de gouden eieren gedood hebben », ofwel onrechtstreeks een subsidie verleend hebben aan een tak van de economie, wat op lange termijn, immer een vergissing betekent.

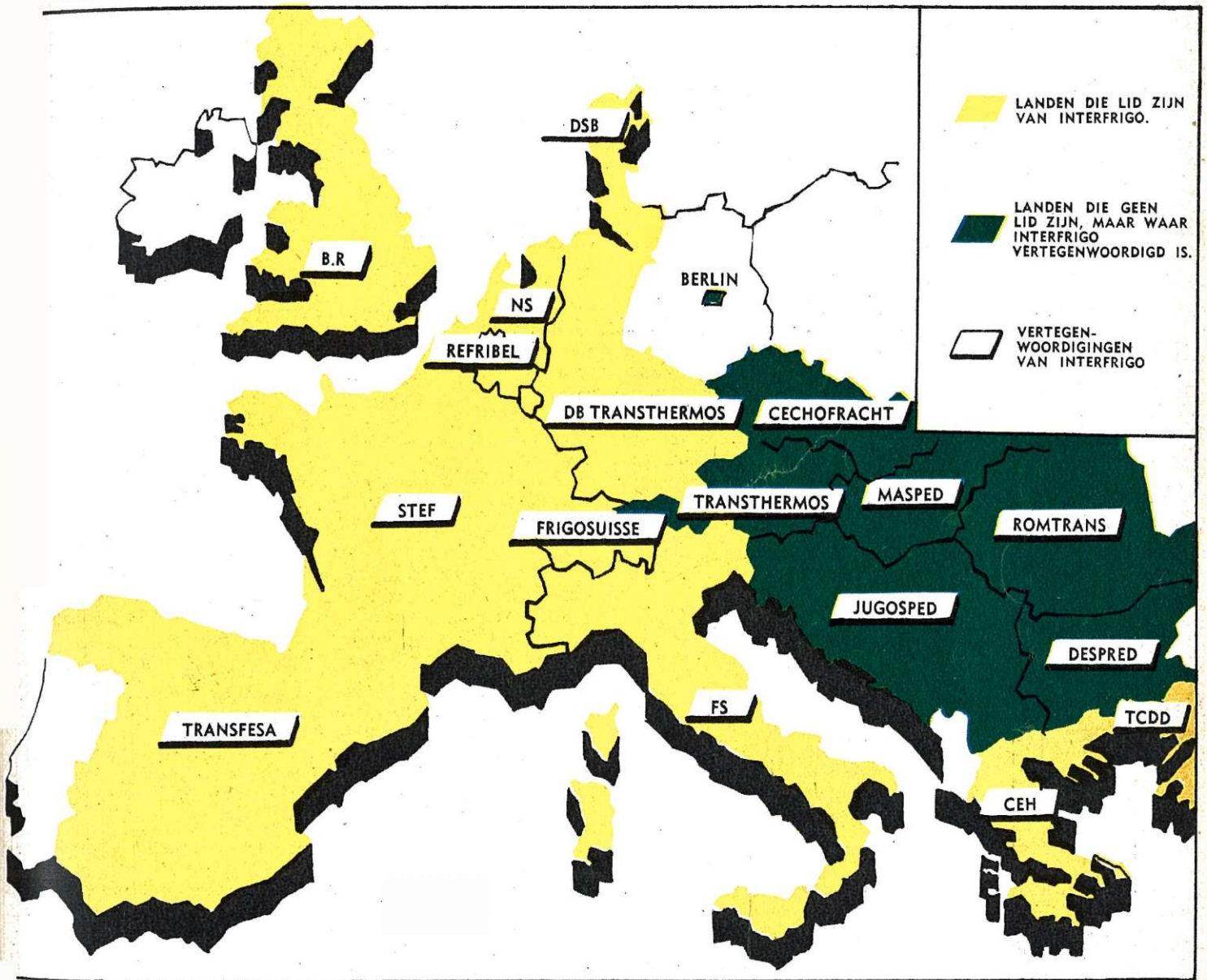
Na een gezamenlijk onderzoek, kwamen verscheidene spoorwegadministraties tot het besluit dat het probleem gemakkelijker op te lossen was indien het gesteld werd op het Europese vlak, omdat de top- en laagten in de trafiek zich, in zekere mate, compenseren en een internationale organisatie bij machte was een meer productief rendement uit de wagens te halen. Gezien de uiterst gespecialiseerde aard van de trafiek, was men de mening toegedaan dat deze organisatie de structuur moest hebben van een handelsmaatschappij. Deze Maatschappij werd op 30 oktober 1949 opgericht.

Structuur en opdracht

De Interfrigo-Maatschappij is een samenwerkende vennootschap op Belgische rechtsgronden. Om geografische redenen, is haar zetel

VAN DE GELEIDE TEMPERATUUR

(Vervolg)



te Bazel gevestigd. Zij telt thans twaalf medewerkende leden, nl. de hierna vermelde spoorwegadministraties : De British Railways (B.R.), de Deutsche Bundesbahn (D.B.), de Nationale Maatschappij der Franse Spoorwegen (S.N.C.F.), de Italiaanse Staatsspoorwegen (F.S.), de Nederlandse Spoorwegen (N.S.), de Zwitserse Bondsspoorwegen (S.B.B.), de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.), de Deense Staatsspoorwegen (D.S.B.), de Luxemburgse Spoorwegen

(C.F.L.), de Griekse Spoorwegen (C.E.H.), de Spaanse Spoorwegen (R.E.N.F.E.), de Turkse Staatsspoorwegen (T.C.D.D.).

De bedrijvigheid van Interfrigo overschrijdt, noodzakelijkerwijs, het geografische kader van de twaalf lidstaten en overeenkomsten werden gesloten met de spoorwegadministraties van Zweden, Noorwegen, Oostenrijk, Roemenië, Bulgarije, Joegoslavië, Hongarije en Tsjecho-Slowakije.

De Maatschappij heeft, bovendien, handelsvertegenwoordigingen in de lidstaten en in talrijke landen die geen lid zijn, zoals blijkt uit de bijgaande kaart.

Interfrigo heeft hoofdzakelijk als opdracht de internationale trafiek onder geleide temperatuur van de lidstaten te beheren en uit te breiden.

In samenwerking met de lid-administraties moet zij de beste mogelijkheden voor de uitbreiding van de trafiek trachten te verzekeren, o.a. :

- Door het wagenpark aan de evolutie van de trafiek aan te passen ;
- Door de produktiviteit van het bestaande materieel op te voeren ;
- Door het peil van hun tarieven zodanig te bepalen dat de transporten aangemoedigd worden en het budget tevens in evenwicht blijft ;
- Door bedieningen op te richten die met de trafiek verbonden zijn, zoals de beijing bij vertrek en de nabejizing onderweg ;
- Door de technische waarde van de parken te verbeteren.

Actiemiddelen en werkmethode

Interfrigo huurt de wagens van de lid-administraties en van hun dochtermaatschappijen en gebruikt haar eigen wagens.

Het park van de Interfrigo-Maatschappij, dat in 1952 uit 525 wagens bestond, bleef onveranderd tot in 1956 om zich dan snel uit te breiden en 1.710 eenheden te bereiken in 1960. Men voorziet de levering van 75 nieuwe wagens in 1961 en de waarschijnlijke levering van 400 andere eenheden in 1962.

De uitbreiding van het park van Interfrigo is gerechtvaardigd door de snelle evolutie van de trafiek ; dit geschiedt geenszins ten koste van het materieel der samenwerkende leden, zoals blijkt uit de hierna volgende tabel :

Jaren	Aantal ritten		Deel van het Interfrigo-park in de totale trafiek
	in Interfrigo-wagens	in gehuurde wagens	
1952	5.475	24.245	18,42
1954	12.822	32.875	28,06
1956	14.096	43.133	24,63
1958	20.890	48.896	29,93
1960	38.120	71.195	28,67

Interfrigo tracht, volledig en onmiddellijk, te voorzien in de behoeften aan materieel van de verzenders uit de lidstaten, door aan de parken van de samenwerkende leden en van zijn eigen wagens de hoogste produktiviteit te verzekeren.

Met dit doel, gebruikt zij de wagens voor de verschillende trafieken rekening houdend met de seizoenschommelingen. Zij biedt het hoofd aan de plotse en onvoorziene toename van de trafiek, door de situaties uit de verschillende lidstaten te centraliseren en de meest economische materieelbewegingen teweeg te brengen zonder erop te letten aan wie de wagens toebehoren. Aldus kan zij het opnieuw gebruiken van het materieel vergemakkelijken en de ledige ritten aanzienlijk verminderen.

Om de produktiviteit van de methodes van de Maatschappij in het licht te stellen, vermelden wij dat in 1959 de wagens toebehorend aan Interfrigo gemiddeld 26,8 ritten volbracht hebben, wat een benutting gedurende 295 dagen per jaar betekent.

De produktiviteit van het materieel is een onrechtstreeks voordeel voor de cliënteel. Ofschoon zij een handelsmaatschappij is, stelt Interfrigo zich, inderdaad, tevreden met een beperkte winst, want haar hoofddoel blijft de uitbreiding van de trafiek. De taksen voor het koelvervoer zijn, bijgevolg, betrekkelijk standvastig gebleven in de loop der jaren, dank zij de verhoging van de produktiviteit der wagens, terwijl in Europa de kostprijs van de grondstoffen en de diensten immer bleef stijgen.

Evolutie van de trafiek en vooruitzichten

Na een meer dan tienjarig bestaan, mag Interfrigo, in het licht van de bereikte resultaten, ervan overtuigd zijn dat de degelijkheid van haar vorm van beheer op het Europese vlak van de trafieken onder geleide temperatuur bewezen is. De trafiek heeft zich, inderdaad, snel uitgebreid :

Jaren	Aantal geladen wagens	Jaren	Aantal geladen wagens
1951	21.216	1956	57.229
1952	29.720	1957	71.158
1953	41.628	1958	69.786
1954	45.697	1959	83.976
1955	54.312	1960	109.315

De reeks der vervoerde produkten biedt een grote verscheidenheid zodat de risico's verbonden aan de wisselvallige oogsten zonder gevaar kunnen gedragen worden.

De bananentrafiek die een snelle uitbreiding nam, om meer dan 15.010 geladen wagens per jaar te bereiken, blijft thans op een vast peil ; maar ze zou nog kunnen toenemen naar de landen uit Oost-Europa.

De transporten van fruit en groenten vertonen een standvastige aangroei die begunstigd wordt door een betere commercialisatie van de produkten, door de rationalisatie en de uitbreiding van de teelten, door de grotere eisen die de verbruiker stelt op het gebied van de kwaliteit en de goed verzorgde levering, en ten slotte door de trapsgewijze versoepeling van de toltarieven.

Wat het vlees betreft, is de vooruitgang van het verkeer rechtstreeks verbonden met de trapsgewijze verhoging van de levensstandaard der arbeidende bevolking uit de grote centrum.

Over 't geheel zijn de vooruitzichten, bijgevolg, gunstig te meer daar Interfrigo en de samenwerkende leden gestadig krachtinspanningen leveren om de kwaliteit van hun wagens en de snelheid van hun verzending op te voeren.

Het is, overigens, niet misplaatst een deel van onze hoop te stellen in de ontwikkeling van de handelsbetrekkingen met de landen van Oost-Europa en in de gunstige resultaten van de verwezenlijkingen van de Gemeenschappelijke Markt.

(Wordt voortgezet.)

C. LOKKER.

HET SPOOR