

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG



INTERFRIGO IN 1982

In 1982 werden op het domein dat meer bepaald Interfrigo, de maatschappij voor spoorwegvervoer onder geleide temperatuur, interesseert enkele algemene kenmerken waargenomen, die het verkeer kunnen beïnvloeden. Een daling van de koopkracht in de landen die het werkterrein van Interfrigo uitmaken, overvloedige nationale fruitoogsten, invoerbeperkingen in bepaalde landen, hebben zich op het vlak van de commerciële betrekkingen vertaald in een daling van het verbruik en van de invoer. De overcapaciteit van de vervoermiddelen heeft de concurrentie tussen de weg en het spoor nog verscherpt.

Globaal gezien volgen de resultaten, die Interfrigo in 1982 boekte, een dalende tendens. Het globale verkeer uitgedrukt in ton-kilometer, daalde met 10,8%; het totaal vervoerde volume (in ton) daalde met 9,4%; voor het aantal zendingen noteerde men een daling van 11,4%. Het gemiddelde traject van de ladingen bedroeg 1.378 kilometer, wat een teruggang met 1,6% betekent. Het enige positieve element, dat op het vlak van de globale resultaten te noteren viel, was de gemiddelde lading van de wagens, die van 13,95 op 14,24 ton kwam, wat een stijging met 2,1% betekent.

Bij nader onderzoek stelt men vast dat, wat het aantal zendingen betreft, het verkeer van wagens met geringe capaciteit met 19,6% daalde terwijl het verkeer met wagens met grote tot zeer grote capaciteit met slechts 4% daalde.

Vermelden wij ook nog dat van de maanden juni tot oktober het verkeer naar het Nabije Oosten stilstag. Dit heeft zijn weerslag gehad op de globale resultaten. Het verkeer tussen de landen van de Middellandse Zee enerzijds en Centraal- en Noord-Europa anderzijds ging sterk achteruit.

Indien wij het verkeer in grote exploitatiecategorïën indelen, stellen wij vast dat in de sector verhuur op lange termijn een stijging van 9,3% werd opgetekend. De



vervoerstromen, die voor die sector erg belangrijk zijn, zijn het vervoer van Bulgaarse wijn naar de U.R.S.S. en drie verkeersstromen naar België, nl. het vervoer van fruit en groenten naar Zwitserland, het vervoer van witloof naar dat land en dat van bananen uit Antwerpen naar Zwitserland, Oostenrijk en Italië. Hoofdzakelijk onder invloed van het vervoer van bananen steeg het volume van de verzendingen bij vertrek uit België sterk, nl. met 44,6%.

Wanneer wij de waaier van deelnemende landen in beschouwing nemen, stellen wij vast dat België zeer goed gelegen is. Het is dan ook bij ons dat het Intercontainerverkeer in de meest gunstige zin is geëvolueerd, aangezien het geheel van de bewegingen bij vertrek en bij aankomst met 13,4% is gestegen. We worden op de voet gevolgd door Zweden, waar het verkeer met 11,8% is gestegen. Het Zwitsers verkeer volgt ook een positieve tendens. In de andere landen was er een terugval: in de BRD met 22,6%, in Nederland met 19,8%, in Frankrijk met 13,9%, in Oostenrijk met 13% en in Italië met 5%.

Het jaar 1983 zal hoofdzakelijk door twee belangrijke elementen gekenmerkt worden: de omvorming van een gedeelte machinekoelwagens met zeer grote capaciteit om een vrije deurhoogte van 2,20 m te krijgen, wat in het raam van de palettisering van de ladingen zeker een voordeel is; het commercieel voordeel ervan wordt aan de hand van drie prototypes van die wagens met grote capaciteit reeds uitgetest.

Interfrigo zal zijn commercieel beleid in verscheidene West-Europese landen uitbreiden; die tendens zal ook in andere landen worden doorgevoerd om het belang van het spoorwegvervoer onder geleide temperatuur en de concurrentiekracht van die internationale maatschappij ten overstaan van het wegvervoer te verbeteren.



INTERFRIGO UITBREIDING VAN DE TARIEFOVEREENKOMST 9997

De afgevaardigden van de netten, die tot de tariefovereenkomst 9997 zijn toegetreden, ontmoeten elkaar in de maand maart op hun jaarlijkse vergadering, die plaatsvond in de zetel van Interfrigo te Basel.

Een belangrijk punt op de agenda was het verzoek tot toetreding tot de spoorwegovereenkomst van de Poolse Staat (PKP). De afgevaardigden op de vergadering, die onder het voorzitterschap van de SBB (beherend net) stond, keurden dit verzoek tot toetreding met algemeenschap van stemmen goed.

De toetreding van de PKP tot de tariefovereenkomst 9997 maakt het voor Interfrigo mogelijk vanaf 1 juli 1983 zijn prijzen voor vervoer onder het regime van geleide temperatuur in koel- en machinekoelwagens op een eenvoudige en gunstige tarifaire basis te berekenen. Het betreft hier het vervoer uitgevoerd in het raam van zijn aanbod "volledige service".



INTERFRIGO GUNSTIGER NUTTIGE LAST VOOR WAGENS MET EEN GROTE CAPACITEIT

Interfrigo lanceerde in de werkplaatsen van vier Europese constructeurs een omvormingsprogramma voor 600 machinekoelwagens met grote inhoud. Die gaan schuil onder de codeletters: lbbehps.

l = machinekoelwagen met thermische isolatie

bb = met onafhankelijke assen - met zeer grote nuttige oppervlakte (meer dan 27 m²)

e = met elektrische luchtcirculatie

h = met thermische isolatie klasse IR

p = zonder verhoogde plankenvloer

s = aangepast voor snelheden van 100 km/uur.

Op die wagens met twee assen worden de ophangingsveren met acht schijven, vervangen door veren met negen schijven. De toegelaten last per as wordt daardoor verhoogd: hij gaat van 18 ton over op 20 ton voor het vervoer onder regime S (snelle treinen). Die werken, waarvan de kostprijs 600.000 Zwitserse frank bedraagt, zullen eind '83 beëindigd zijn.

De maximum last per wagen werd dus met 4 ton opgevoerd, wat de kwaliteit van die wagens, die geschikt zijn voor palettisering, verhoogt. Die wagens worden door de cliënteel meer en meer gevraagd.

Interfrigo gebruikt zowat 6.000 wagens met een nuttige oppervlakte van 27 m², die de maatschappij in eigendom heeft of die tot het wagenpark van de aangesloten netten behoren. Bovendien beschikt zij voor het internationaal verkeer onder geleide temperatuur over 15.000 wagens met een lager nuttig volume.