



50 JAHRE

1955 - 2005

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD)



Verband für temperaturgeführte Logistik

DEUTSCHLAND

So cool - so gut ▶



TRANSFRIGORROUTE

Inhalt

50 Jahre TRANSFRIGORROUTE	4
50 Jahre gemeinsamer Weg	5
Wegbegleiter BAG	6
Partnerschaft mit dem BGL	7
Gründung der TRANSFRIGORROUTE	8
50 Jahre TD - ein kurzer Rückblick	10
Frigoclub - Forum für freie Rede	13
TD - Frachtenbörse für kühles Gut	14
Temperierter Lebensmitteltransport ... technische Kompetenz ist gefragt!	16
Die Erfolgsgeschichte der TRANSFRIGORROUTE	18
Reflexionen - 15 Jahre Verbandsarbeit aus Sicht eines ehemaligen Mitarbeiters der Nutzfahrzeugindustrie	22



Hubertus Kobernuß
Vorsitzender der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

50 Jahre TRANSFRIGORROUTE

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

als sich 1955 die Pioniere des temperaturgeführten Transports in Frankfurt zusammenfanden, um die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND zu gründen, konnte keiner den Erfolg dieses Schrittes vorhersehen. Es entstand ein Verband, dessen Erfolge den wenigsten Menschen außerhalb bekannt sein dürfte.

Ohne politisch Einfluss zu nehmen, haben wir die Entwicklung auf dem Sektor der Temperaturführung bestimmt und die technische Entwicklung in Zusammenarbeit mit der Industrie durch Innovationen und Ideenreichtum auf das heutige Niveau gehoben. Europaweit besitzt Deutschland die bedeutendste Kühlfahrzeugproduktion. Diese Erfolge basieren auf der engen Zusammenarbeit von Transportunternehmen und Fahrzeugindustrie. Nur wer wie wir als Verband geschlossen und innovativ auftritt, wird als Unternehmervvertretung ernst genommen. Nicht immer ist die Anzahl der Mitglieder entscheidend, sondern die Qualität und die Kontinuität der Arbeit.

Seit Jahren wächst unsere Mitgliederzahl und international auch unsere Kompetenz und Akzeptanz. Welcher Verband kann schon auf eine so große Fachkompetenz bauen? Wir sind stolz auf das Geleistete und freuen uns auf alle neuen zukünftigen Aufgaben. Wer wie wir auf 50 Jahre Tradition und Geschichte zurückblicken kann, der braucht keine Angst vor der Zukunft zu haben. Wir stellen uns nicht nur gemeinsam der Herausforderung, wir suchen diese auch. Wir, die TRANSFRIGORROUTE-Familie, haben die Vergangenheit gemeinsam gemeistert, und wir werden auch die Zukunft zusammen gestalten.

In unserer 50-jährigen Geschichte hat ein Mann die TD entscheidend geprägt, und ihm verdanken wir sehr viel: Walter-Dietrich Hautz. Alle Erfolge sind untrennbar mit seinem Namen verbunden. Er hat jahrzehntelang nicht nur die Arbeit der TD geprägt, sondern uns zusammen mit seiner Frau auch eine familiäre Atmosphäre gegeben.

Bewahren wir also das Bewährte und passen uns gemeinsam den Anforderungen der Zukunft an. Dann werden wir auch zukünftig ein gewichtiges Wort mitzureden haben und weiterhin gehört werden.

50 Jahre gemeinsamer Weg

Die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND feiert ihr 50-jähriges Bestehen. Es ist kein Zufall, dass bald auch die TRANSFRIGORROUTE INTERNATIONAL ihr 50-jähriges Jubiläum begehen wird. Die deutsche Nationalgruppe gehörte von Anfang an dazu. Sie hat damals als einer der hauptsächlichen Initiatoren maßgeblich dazu beigetragen, dass der internationale Dachverband des temperaturgeführten Transports überhaupt gegründet werden konnte.

Die TD hat ihre ursprüngliche Energie über all die Jahre beibehalten. Sie ist auch heute noch ein starker und kompetenter Partner, der überaus anerkannt ist. Getreu dem Motto „So cool - so gut - TRANSFRIGORROUTE“ ist die Nationalgruppe in allen Sparten aktiv.

Sie bietet ihren Mitgliedern wertvolle Dienstleistungen an wie etwa die neue, branchenspezifische Frachtenbörse. Sie hat im technisch wissenschaftlichen Bereich immer die Nase vorn, wovon letztlich der gesamte Kühltransport profitieren kann. Sie pflegt zum Nutzen ihrer Mitglieder Kontakte mit Behörden und Institutionen und steigert auf diese Weise die Professionalität des Gewerbes. Und sie führt die Interessen der Marktteilnehmer zusammen, gibt ihnen zusätzliche Kraft und schafft einen hohen Organisationsgrad.

50 Jahre sind eine lange Zeit. Wer so lange besteht und wie die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND stets aktiv und innovativ bleibt, der hat Grund, stolz zu sein. Im Namen der TRANSFRIGORROUTE INTERNATIONAL gratuliere ich den Kolleginnen und Kollegen aus meinem Nachbarland ganz herzlich.

Dieses Jubiläum gibt mir auch Gelegenheit, der Nationalgruppe für ihre engagierte Arbeit bei der vorzüglichen Betreuung der Mitglieder und für ihre erfolgreichen Aktivitäten in den Bereichen Forschung und Politik ganz besonders zu danken. Schließlich bedanke ich mich ausdrücklich für die bedeutsame Unterstützung, die die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND im internationalen Rahmen leistet.



Jacqueline G.M. De Rijk-Heeren
Präsidentin der TRANSFRIGORROUTE INTERNATIONAL



Ernst Vorrath
Präsident Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Wegbegleiter BAG

Auch wenn die Überwachung von Lebensmitteltransporten nicht zu den Schwerpunktaufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im Rahmen seiner Straßenkontrollen gehört, so verbinden Interessenvertretung und Behörde nicht unbedeutende gemeinsame Ziele.

Hervorzuheben sind die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, des Schutzes der Umwelt, der Lebensmittel-Hygiene und im Zusammenhang hiermit die Aufrechterhaltung der Kühlkette.

Diese Bereiche sind nicht nur Werte an sich. Sie bestimmen auch maßgeblich den Wettbewerb zwischen den einzelnen Transportunternehmen. Nur wer hier nicht an notwendigen Ausgaben spart, bewegt sich und seine Fahrzeuge innerhalb eines zulässigen und fairen Wettbewerbs.

Außer den allgemeinen Bestimmungen des Straßenverkehrsrechts - wie beispielsweise das Straßenverkehrsgesetz und das Güterkraftverkehrsgesetz mit ihren jeweiligen Verordnungen - müssen Unternehmer Ihrer Branche zusätzlich die umfangreichen Regelungen des Lebensmittel-Transport-Rechts beachten. Neben zahlreichen nationalen Rechtsvorschriften ist das Übereinkommen über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und die hierbei zu verwendenden Beförderungsmittel (ATP) von besonderer Bedeutung. Es enthält je nach Art des beförderten Lebensmittels sehr detaillierte Bestimmungen über Bescheinigungen, Zulassungen, Gültigkeitsnachweise, Temperaturen und Messgeräte.

Seit seiner Übernahme in deutsches Recht im Jahre 1974 wurde das ATP inzwischen mehrfach geändert. In diesem Zusammenhang ist die besondere Rolle der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND bei der Schaffung und der laufenden Weiterentwicklung der internationalen Regelungen durch Anpassung sowohl an neue Erfordernisse als auch an den technischen Fortschritt ganz besonders hervorzuheben. Mit Sachverstand und Engagement hat die TD maßgeblich zur Entwicklung zahlreicher Rechtsvorschriften beigetragen und so dafür gesorgt, dass die Verbraucher ihre Lebensmittel frisch oder tiefgekühlt im Warenregal vorfinden oder direkt nach Hause geliefert bekommen.

Ich wünsche dem Verband für die Zukunft eine weitere erfolgreiche Arbeit.

Partnerschaft mit dem BGL

50 Jahre TRANFRIGORROUTE sind Anlass, stolz auf das Erreichte zu blicken und gleichzeitig mit Realismus sowie dem gebotenen Optimismus an die Zukunft zu glauben. So handelten auch die Gründungsväter der TRANFRIGORROUTE, die 10 Jahre nach Kriegsende schwierige Zeiten hinter sich gebracht hatten. Das Unmögliche, einen schnellen Wiederaufbau in Deutschland zu schaffen, war mit dem Glauben an eine bessere Zukunft und Fleiß bewerkstelligt worden. Die junge EWG, die Vision eines geeinten Europas mit freiem Handel über die Grenzen, schaffte unternehmerische Perspektiven und war Grundlage für die Bereitschaft, Risiken einzugehen. Heute wie damals gab und gibt es dafür keine Erfolgsgarantie.

Temperaturgeführte Güter und Kühlverkehre waren in den Gründungstagen der TRANFRIGORROUTE noch echte Marktinnovationen. Eine junge Technik bot viel Entwicklungspotenzial und Raum für innovative Ideen. Die Revolution im Handel mit dem Aufbau großer Supermarktketten stand noch am Anfang. Warenvelfalt aus aller Herren Länder mit Frischegarantie war ein Privileg zahlungskräftiger Kunden. Der ehemalige Luxus ist mittlerweile Normalität für alle – ein Zukunftstraum hat sich erfüllt.

Viele Zeitgenossen, bei denen der Strom aus der Steckdose und alles zum Leben aus dem Verbrauchermarkt gleich nebenan kommt, haben vergessen, wie viele Räder und Rädchen sich drehen müssen, damit auf höchstem Niveau mit günstigsten Preisen eine ständig wachsende Warenvelfalt angeboten werden kann. Sie haben kaum etwas von der „logistischen Revolution“ mitbekommen, ohne die die rasante Fortentwicklung unserer Gesellschaft nicht möglich gewesen wäre.

Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und hohe Serviceanforderungen prägen die von den Mitgliedern der TRANFRIGORROUTE betreuten Transportmärkte. In kaum einem anderen Logistikmarkt wird deutlicher, dass es ohne den Lkw keine Versorgung gibt. Das scheinbar reibungslose Funktionieren globaler Logistiksysteme setzt das Zusammenspiel einer starken Gemeinschaft voraus, um diese Organisationsleistung zu schaffen. Das wussten schon die Väter der TRANFRIGORROUTE bei ihrer Verbandsgründung. Nicht das Inseldenen rund um den Transport war und ist bestimmend für das Handeln der TRANFRIGORROUTE, sondern das übergreifende Denken in logistischen Ketten. Eine enge Zusammenarbeit mit den Partnern in der Transportkette, seien es die Nutzfahrzeughersteller, Aufbaulieferanten oder nicht zuletzt die auftraggebende Wirtschaft, ist erfolgsbestimmend und prägt das unternehmerische Handeln. Die TD bietet in diesem Umfeld ein Paradebeispiel dafür, wie unterschiedliche Interessen aller an der Kühlkette Beteiligten auf einen Nenner gebracht werden können.



Hermann Grewer
Präsident Bundesverband Güterkraftverkehr,
Logistik und Entsorgung (BGL)

Den Nutzen aller Anstrengungen haben die Verbraucherinnen und Verbraucher in Deutschland. Sie erfreuen sich einer nie dagewesenen Angebotsvielfalt, die eine globalisierte Wirtschaft zu bieten hat. Dabei kann – trotz aller Feinstaubhysterie – auf eine beeindruckende Umweltbilanz verwiesen werden, weil das hohe Wohlstands- und Versorgungsniveau mit einer drastischen Verringerung der Umweltbeeinträchtigungen einhergeht. Eine wahrhaft beeindruckende Bilanz, die aber nicht zum Ausruhen, sondern zum Weitermachen motiviert. Die Verkehrswirtschaft und die Industrie sind noch nicht am Ende aller Möglichkeiten einer nachhaltigen Entwicklung angekommen.

In diesem Sinne gibt es noch genug in den nächsten 50 Jahren zu tun. Dazu wünscht der BGL allen Mitgliedern der TRANFRIGORROUTE DEUTSCHLAND viel Erfolg und allzeit gute Fahrt.



Internationaler Straßengüterverkehr

Gründung der Transfrigoroute Deutschland und Europe

Am 21. März wurde in Frankfurt am Main die Transfrigoroute Deutschland, zunächst als eingetragener Verein, gegründet. Die baldige Umwandlung in eine GmbH ist vorgesehen. Den ersten Vorstand des Vereins bilden L. Raucamp, Düsseldorf als 1. Vorsitzender, H. Gottschalk, München als 2. Vorsitzender und J. Bischoff, Bremen als 3. Vorsitzender. Die Geschäftsführung liegt in den Händen von E. Krück, Frankfurt am Main, wo der Verein auch seinen Sitz hat. Dem Verein sind zunächst 53 Unternehmen mit 87 Kühlfahrzeugen beigetreten. Die Gründung des Vereins ist eine Folge der verwaltungsmäßigen Organisation einer internationalen Straßenkühlkette, wie sie von der International Road Union (IRU) Anfang des Jahres in Genf beschlossen wurde.



E. Krück, Frankfurt, unterschreibt für Österreich den internationalen Vertrag über die TRANSFRIGOROUTE EUROPE in Paris. Rechts der deutsche Delegierte Gottschalk, München. (Foto: Dr. v. S.)

Ebenso wie in Deutschland werden auch in Frankreich, den Niederlanden, Italien, Belgien, der Schweiz und Österreich nationale Kühlgruppen gegründet werden, die das Ziel haben, die Zusammenarbeit mit ausländischen Betrieben und damit die bessere Ausnutzung der Fahrzeuge sicherzustellen. Neben einem laufenden Erfahrungsaustausch und dem Studium aller den Straßenkühlverkehr betreffenden Fragen ist auch die Schaffung regelmäßiger Verkehre im Gegengewicht gegen ähnliche Maßnahmen der Interfrigo beabsichtigt.

Dem deutschen Verein können alle Unternehmen beitreten, die über geeignete Kühlfahrzeuge verfügen, d. h. entweder Thermofahrzeuge ohne besondere Kühleinrichtungen oder Kühlfahrzeuge mit Vorrichtungen zur Beheizung mit Trockenheizung und anderen Kühlmitteln oder Kühlfahrzeuge mit maschinellen Kühleinrichtungen und sonstigen Spezialvorrichtungen.

Die Transfrigoroute Europe, die europäische Straßenkühlkette, ist am 28. März in Paris gegründet worden. Damit haben sich 135 Kühltransportunternehmen mit z. Zt. 330 Spezialfahrzeugen zusammengeschlossen, die ihren Sitz in Belgien, Deutschland, Frankreich, in den Niederlanden, Österreich, der Schweiz und Spanien haben. Zugelassen sind nur diejenigen Unternehmen, die echten Kühlverkehr auf der Straße betreiben. Die Einrichtung dieser internationalen Organisation bezweckt, alle am internationalen Kühlverkehr interessierten Unternehmen mit den ausländischen Unternehmen in Verbindung zu bringen, die Fahrzeuge besser auszunutzen und damit die verfallende Wirtschaft besser zu bedienen. Der Sitz der nach schwizerischem Recht konstituierten Transfrigoroute Europe wird Basel sein. Das Sekretariat in Paris befaßt sich mit den technischen Problemen, während in Frankfurt am Main die wirtschaftlichen Fragen bearbeitet werden. Die Tätigkeit der Transfrigoroute ist jedoch nicht auf die Erzielung eines Gewinnes abgestellt. Zum ersten Präsidenten wurde der Ehrenpräsident der International Transport Union (ITU) Paul Schweitzer, Basel, gewählt. Die Vizepräsidenten sind Pierre Zelaux, Paris, und Lothar Raucamp, Düsseldorf.

Weitere Grenzübergangsstellen für Carnet TIR-Abfertigung zugelassen

Als weitere Grenzübergangsstelle für den internationalen Straßengüterverkehr wird Österreich in Sinobach zugelassen. An der belgisch-niederländischen Grenze können neuerdings die Zollposten Caberg und IJzervoort im Durchgangsverkehr mit Carnet TIR passiert werden. An der holländisch-deutschen Grenze wurde der Zollposten Tegelen für den gleichen Verkehr als Durchgangsstelle genehmigt.

Belgien fordert Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen

Das belgische Verkehrsministerium weist die deutschen Unternehmer des internationalen Straßengüterverkehrs erneut eindringlich auf die Einhaltung der für Belgien geltenden gesetzlichen Bestimmungen hin. Die belgischen Dienststellen haben festgestellt, daß deutsche Fahrzeuge, die am Verkehr zwischen beiden Ländern teilnehmen, häufig Gewicht und Abmessungen aufweisen, die höher als die in Belgien zulässigen sind. Danach dürfen Lastzüge, die in Belgien am Verkehr teilnehmen, bei einer Höchstlänge von 22 m ein Gesamtgewicht von 32 t nicht überschreiten.

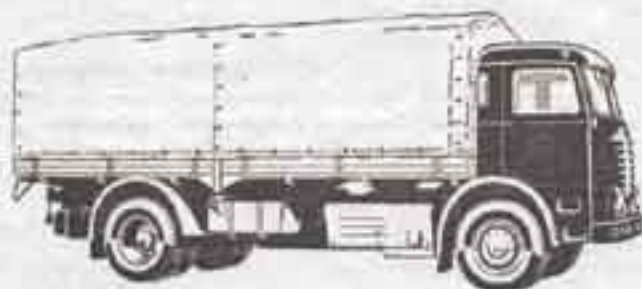
Zulässige Lkw-Maße für Spanien

In einem Schreiben des zuständigen spanischen Ministeriums an die Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr wird mitgeteilt, welche Ausmaß- und Gewichtsbeschränkungen im internationalen Straßengüterverkehr mit Spanien gelten. Von diesen Begrenzungen können Ausnahmen bewilligt werden. Danach dürfen Fahrzeuge, die nach Spanien einfahren, nicht länger als 10 m (Ausnahmegenehmigung bis zu 14 m) sein, ihr Gewicht darf 15 t (Ausnahmegenehmigung bis zu 27 t) nicht überschreiten.

BÜSSING

Typ 7500 U mit Unterflur-Dieselmotor

- 8 Meter Gesamtlänge
- 6 Meter Ladaulänge
- B-9-Tonnen Nutzlast
- 6 Tonnen Eigengewicht



Der Straßenfrachter der Zukunft



Das Multilaterale Gegenseitigkeitsabkommen und seine Zusatzprotokolle „A“, „B“ und „C“ sind in der vorliegenden zweisprachigen Fassung vom Verwaltungskomitee und von der Delegiertenversammlung der TRANSFRIGORROUTE EUROPE ratifiziert worden. Rechtsgültig ist sowohl der deutsche als auch der französische Text. Die aktiven Mitglieder der TRANSFRIGORROUTE EUROPE verpflichten sich durch ihre Unterschrift zur Einhaltung der Bestimmungen dieses wirtschaftlichen Vertragswerkes.

München, 27.1.1958

LE PRÉSIDENT;
DER PRÄSIDENT: *[Signature]* (Schweizer)

LES VICEPRÉSIDENTS;
DIE VIZEPRÄSIDENTEN: *[Signature]* (Zéius)
[Signature] (Raucamp)

Pour les membres actifs de TRANSFRIGORROUTE EUROPE:

BELGIQUE: *[Signature]* (Nérinckx)

DANMARK: *[Signature]* (Kloster)

DEUTSCHLAND: *[Signature]* (Gottschalk)
[Signature] (Bischoff)

ESPAÑA: *[Signature]* (Gamborino)

FRANCE: *[Signature]* (Zéius)

HOLLAND: *[Signature]* (Van Vulpen)

ITALIA: *[Signature]* (Bernieri)

LASTAG (Schweiz): *[Signature]* (Schweizer)

ÖSTERREICH: *[Signature]* (Dr. Serrat)

SVERIGE: *[Signature]* (Kjebon)

Unterzeichnung am 27. Jan. 1958 in München der ersten von TRANSFRIGORROUTE EUROPE ausgearbeiteten wirtschaftlichen Abkommen für die Entwicklung der Strassenkühltransporte.





50 Jahre TD - ein kurzer Rückblick

Man schreibt das Jahr 1948. Drei Jahre nach Ende des 2. Weltkrieges wird es höchste Zeit, die Lebensmittelversorgung Europas endlich wieder zu normalisieren. Die Vereinten Nationen setzen dazu eine Arbeitsgruppe für den Transport leichtverderblicher Lebensmittel ein, die Maßnahmen entwickeln soll, um dieses Ziel schnellstens zu erreichen. Dieser spezielle Bereich des internationalen Verkehrs wird katalogisiert, die anfallenden Aufgaben, der bestehende Fahrzeugpark und die Möglichkeiten zur Beseitigung der damaligen Schwierigkeiten werden erfasst, und rasch wird deutlich: ohne leistungsfähige Spezialfahrzeuge für die Beförderung temperaturgeführter Güter geht es nicht.



Frühzeitig erkennen dies auch zahlreiche europäische Regierungen, fassen ihre Kenntnisse und Wünsche am 19.07.1952 in der Resolution 125 zusammen und legen damit den Grundstein für eine Organisation des Straßenkühlverkehrs. Man empfiehlt die Bildung einer internationalen Vereinigung zum Zweck der Entwicklung der Dienstleistungen im intereuropäischen Straßentransport verderblicher Lebensmittel.

Die Union des Internationalen Straßentransports (IRU) wird gebeten, diese Frage zu untersuchen, Schlussfolgerungen sollen dem Exekutivsekretariat des Binnenverkehrsausschusses der UNO in Genf mitgeteilt werden.



Am 14.01.1953 konstituiert sich in Paris unter der Leitung von IRU-Präsident Paul Schweizer eine "Sachverständigen-gruppe für die Beförderung verderblicher Lebensmittel". Die Gewerbeorganisationen des Straßengüterverkehrs aus der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, den Niederlanden sowie der Schweiz bieten ihre Mitarbeit an.

Ergebnis dieser Expertenkonferenz ist die Erkenntnis der Notwendigkeit einer eigenen Organisation des Straßenkühlverkehrs.

Auf einer Sitzung der Sektion II (gewerblicher Straßenverkehr) der IRU am 02.06.1953 in Montreux gibt die IRU Impulse für die Bildung einer "internationalen Straßenkühlkette".



Am 08.02.1954 legt der Präsident des BDF, Lothar Raucamp, der Expertengruppe der IRU in Brüssel konkrete deutsche Vorstellungen über die Bildung einer multinationalen Gesellschaft vor. Belgien schließt sich dem Kreis der mitarbeitenden Organisationen an.

Auf einer Sitzung der IRU-Experten am 24.04.1954 wird der Name "TRANSFRIGORROUTE" geboren und eine Satzung entworfen.

Inzwischen haben sich 7 Länder mit 135 Transportunternehmen und ca. 350 Spezialfahrzeugen entschlossen,

die TRANSFRIGORROUTE EUROPE mit Sitz in Basel zu bilden.

Und hier beginnt die Geschichte der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND.

Am 21.03.1955 wird von der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e.V. (AGF) zur Gründungsversammlung einer deutschen TRANSFRIGORROUTE-Nationalgruppe nach Frankfurt am Main eingeladen, damit eine Woche später in Paris mit anderen Nationalgruppen die TRANSFRIGORROUTE EUROPE, die heutige TRANSFRIGORROUTE INTERNATIONAL, ins Leben gerufen werden kann.

Allein aufgrund der Einladung zur Gründungsversammlung erklären über 40 Firmen ihren Beitritt.

In Frankfurt treffen sich zu dieser Gründungsversammlung vier Teilnehmer der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr, ein Vertreter des Fachverbands Güterfernverkehr und die Vertreter von 15 Firmen.

Zum 1. Vorsitzenden wählt man Lothar Raucamp, Fa. Raucamp & Co., Düsseldorf, zum stellvertretenden Vorsitzenden Udo Hermann Gottschalk, Fa. Böhm & Gottschalk, München, dritter Vorsitzender wird H. W. Bischoff aus Bremen.

Die Geschäftsführung liegt bei Herrn Krück, AGF, unter deren Dach auch die erste Geschäftsstelle der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND angesiedelt wird.

Der Beitritt zur TRANSFRIGORROUTE EUROPE findet bei deren Gründungsversammlung am 28.03.1955 in Paris statt. Die Weichen für die Entwicklung einer internationalen Interessensgemeinschaft des Straßenkühlverkehrs sind nunmehr gestellt.

Einer der ersten Beschlüsse der jungen deutschen Organisation ist, einen Technischen Beirat, den heutigen Industrieausschuss, zu gründen. Die Mitglieder wählen Karl Kölker von Ackermann-Fruehauf zu ihrem ersten Vorsitzenden.

Gemeinsam mit dem BDF ist der Kampf um faire Wettbewerbschancen für deutsche Transportunternehmen und die Bevorzugung direkter Wege zu Regierungs- und Verwaltungsstellen im deutschen und europäischen Rahmen.

Die Arbeit einer Interessensvertretung wie der TD hatte und hat sich zu orientieren an einem wirtschaftlichen Umfeld, in dem ihre Mitglieder ihre Dienstleistung erbringen respektive ihre Produkte am Markt platzieren müssen, wobei ein besonderes Augenmerk auch auf die Vertretung des Mittelstandes und der kleinen Unternehmen gelegt wird.





In den 50er Jahren seit der Gründung der TD ist ein spezifischer Fachverband gewachsen, die einzige Interessenvertretung des gewerblichen Straßenkühl- und Lebensmittel-tankwagenverkehrs in Deutschland.

Die TD versteht sich immer und versteht sich auch heute noch als Interessenvertretung der Transportunternehmen im Bereich des temperaturgeführten Transports, gleichzeitig aber auch als Plattform für alle an der temperaturgeführten Logistikkette beteiligten Unternehmen.

Die hohen Spezialisierungen in diesem Marktsegment verlangen eine gruppenübergreifende Zusammenarbeit, und der heutige technische Standard der Kühl- und Tankfahrzeuge beruht vor allem auf der engen Kooperation zwischen den Betreibern und den TD-Mitgliedern aus der Fahrzeugindustrie. So bildet die TD den Rahmen für einen konstruktiven und kompetenten Erfahrungsaustausch zwischen Herstellern von Fahrzeugen, Kühlaggregaten, Temperaturlaufzeichnungsgeräten und anderem Zubehör einerseits und den Transportunternehmen andererseits.



Ein Rückblick auf 50 Jahre TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND ist auch ein Rückblick auf 50 Jahre temperaturgeführten Transport, national und international, mit umwälzenden und rasanten Veränderungen, die noch lange nicht abgeschlossen sind. Auch in den nächsten Jahren wird es Herausforderungen, Rückschläge und Erfolge geben. Eins aber soll Bestand haben:

So cool – so gut ► TRANSFRIGORROUTE!



*Geschäftsstelle Frankfurt
Gabriele Hackenberg, Roger Schwarz*



Frigoclub – Forum für freie Rede

Ich erinnere mich noch gut an die Zeit, als ich mit dem Frigoclub eine inzwischen zur Tradition gewordene Institution der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND betreute.

Meine Berufung zum Diskussionsleiter dieses bereits bewährten Forums durch den leider frühzeitig verstorbenen Geschäftsführer, Herrn Dipl. Ing. Manfred Walter, und die damaligen Mitglieder des Technischen Beirats habe ich immer als eine Art Auszeichnung für die Unternehmerschaft empfunden. Denn wir, die Unternehmer, sind es, für die dieses „Forum für freie Rede“ eingerichtet wurde. Wir müssen uns im täglichen Geschäft mit den Folgen der gewerbepolitischen Entwicklung, aber auch mit den Neuerungen im technologischen Bereich auseinandersetzen. Da war und ist es gut, dass wir den Fachleuten im Technischen Beirat, den Vertretern der Prüfinstitute und den Kontrollbehörden, aber auch der Gewerbeführung selbst freiweg sagen konnten und können, „wo uns der Schuh drückt“.

Ich habe mich im Frigoclub deshalb auch stets dafür eingesetzt, dass möglichst nichts „unter der Decke bleibt“, damit sich alle an diesem Forum Beteiligten ein klares Bild von der augenblicklichen Lage im Marktgeschehen machen können und eine entsprechende Ausrichtung ihrer Aktivitäten vornehmen.

Damit der Frigoclub nicht als eine Art „Kaffeekränzchen“ verkümmert, wurde und wird natürlich auch die Öffentlichkeit im Forum der Fachpresse regelmäßig dazu gebeten. So ist eine Ergebnisorientierung gesichert.

Ich habe den Stab der Diskussionsleitung inzwischen in jüngere Hände gelegt und hoffe, dass diese mir liebge-wordene Tradition der freien Rede nicht im Computer-Chat versendet

Heinrich Herzig (85), in den 70er und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts

- *Präsident des damaligen Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF)*
- *Präsident der Zentralarbeitsgemeinschaft des Strassengerwerbes (ZAV)*
- *Langjähriger Vorstandsvorsitzender des heutigen Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik Hessen*



Heinz Herzig



TD - Frachtenbörse für kühles Gut

Seit nunmehr einem halben Jahrhundert haben sich Unternehmen, die am Transport temperaturgeführter Güter direkt oder indirekt beteiligt sind, zum eingetragenen Verein TRANSFRIGORROUTE zusammengetan, um Synergien zu nutzen. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Dieselpreise und Mautkosten entstand in den letzten Jahren vermehrt der Gedanke, gemeinsam mit einem etablierten Frachtenbörsen-Betreiber eine spezielle interne Börse für die TRANSFRIGORROUTE-Mitglieder zu schaffen. Nach eingehender Prüfung der Alternativen fiel die Entscheidung für TimoCom TRUCK & CARGO®, die in den meisten Ländern Europas führende Fracht- und Laderaumbörse.

Seit Mitte 2003 ist nun eine so genannte Geschlossene Benutzer-Gruppe (GBG) für TRANSFRIGORROUTE-Mitglieder innerhalb der Frachtenbörse eingerichtet. Der Zugang zu dieser GBG steht ausschließlich den Mitgliedsunternehmen des Kühlverbands zur Verfügung. Inzwischen sind bereits rund 150 Thermologistiker in der TRANSFRIGORROUTE-GBG bei TimoCom angeschlossen, Tendenz steigend. Der Anschluss an diesen virtuellen Marktplatz ermöglicht es Spediteuren und Frachtführern temperaturgeführter Güter, sowohl kurzfristige Auftragsspitzen aufzufangen als auch Leerfahrten zu vermeiden.

Die Kooperation beider Unternehmen hat sich bewährt; Anlass genug, die gemeinsame Geschichte ein wenig Revue passieren zu lassen:

Als bei TRANSFRIGORROUTE der Bedarf an einer speziellen internen Börse entstand, wurden zwei alternative Frachtenbörsen-Betreiber eingeladen, im Rahmen einer Veranstaltung in Spelle Ende 2002 ihre jeweilige Software zu präsentieren. Einer dieser beiden Frachtenbörsen-Betreiber war die TimoCom Soft- und Hardware GmbH.

Nach intensivem Vergleich der präsentierten Systeme und Konditionen fiel bei der TRANSFRIGORROUTE-Jahreshauptversammlung im Mai 2003 in Würzburg der Startschuss für die Zusammenarbeit mit TimoCom. Alle TRANSFRIGORROUTE-Mitglieder, die zu diesem Zeitpunkt bereits Nutzer von TimoCom TRUCK & CARGO® waren, haben direkt Zugang zur internen Börse erhalten.

Um diese Börse in der Börse einem möglichst großen Teilnehmerkreis zugänglich zu machen, wurden alle bereits angeschlossenen Kunden über die Existenz der speziellen TRANSFRIGORROUTE-GBG informiert. Diverse Unternehmen des temperaturgeführten Transports, die bislang noch keine TRANSFRIGORROUTE-Mitglieder waren, haben sich daraufhin gemeldet. Auf diese Weise wächst die Anzahl der Mitglieder bei TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND ständig, ebenso wie die Anzahl der GBG-Nutzer.

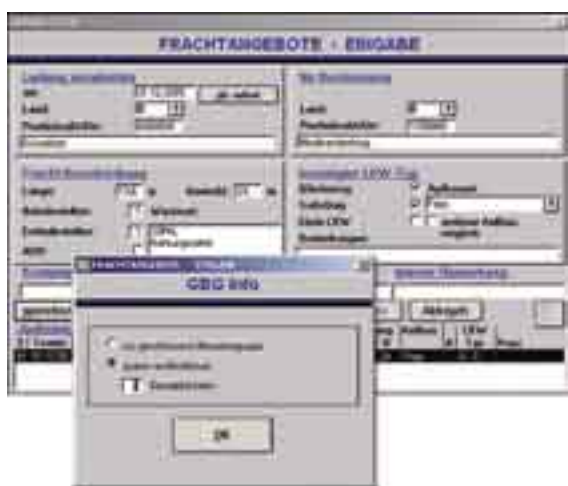
Um den Nutzen der internen Börse weiter zu optimieren, werden seit dem 01.04.2005 alle LKW- und Frachteinlagen grundsätzlich max. 30 Minuten zunächst ausschließlich intern veröffentlicht, unabhängig von der individuell vorgegebenen Dauer (0-99 Stunden möglich) der gewünschten Vorlaufzeit.

Um den Mitgliedern den Zugang zur TRANSFRIGORROUTE-GBG zu erleichtern, gelten Sonderkonditionen.

Derzeit wählen sich die TRANSFRIGORROUTE-Mitglieder rund 38.000 Mal pro Monat in das System ein. Im Durchschnitt tragen sie pro Monat 2.500 leere Fahrzeuge bzw. 5.600 Frachten (wie dies beispielsweise im April 2005 der Fall war) in die Datenbank ein.

Aufgrund der positiven Erfahrungen in der Vergangenheit wird die Zusammenarbeit zwischen TRANSFRIGORROUTE und TimoCom zukünftig weiter intensiviert.

Volker Knemeyer, stellvertr. Vorsitzender der TD
Jutta Combüchen, TimoCom





Alois Hummel
Vorsitzender des Industrieausschusses

Temperierter Lebensmitteltransport ... technische Kompetenz ist gefragt!

Die durch die Vereinten Nationen in den Nachkriegsjahren erfolgte Überprüfung der Nahrungsmittelversorgung der europäischen Bevölkerung löste eine Resolution verschiedener europäischer Regierungen aus, welche die Erfordernis eines Organes für die Entwicklung der Dienstleistungen im grenzüberschreitenden Transport verderblicher Lebensmittel aufzeigte. Daraus abgeleitet erfolgte im Jahre 1955 die Gründung der TRANSFRIGORROUTE EUROPE und als eine der ersten Nationalgruppen die Gründung der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND.

Das rasch steigende Transportvolumen und die Empfindlichkeit der Lebensmittel machten es erforderlich, dass für die Transportmittel entsprechende technische Regeln festgelegt werden mussten. Dies geschah im Jahre 1970 mit dem ATP durch die UN. Die ATP-Bedingungen entsprechen aber längst nicht mehr den heutigen technischen Gegebenheiten und den hohen Anforderungen bezüglich Temperaturmanagement und Hygiene. Die starren Änderungsregeln und die dafür erforderliche Einstimmigkeit im zuständigen Gremium bei der UN in Genf erzeugen meistens langwierige und zähe Diskussionen und oftmals nicht befriedigende Ergebniskompromisse.

In einem weltweit angewandten Gesetz ist es sicherlich auch sehr schwierig, klimazonenabhängige Bedingungen einheitlich zu regeln. Doch ganz klar ist in der Hauptsache dem ATP die heute schon erreichte hohe Lebensmittelsicherheit im Transportbereich zu verdanken. Trotzdem ist es selbst in Europa bis heute nicht gelungen, die Auslegung und Anwendung des ATP zu harmonisieren. Dies bedeutet gerade im grenzüberschreitenden Transport für die Betreiber und für die Hersteller Anpassungsprobleme und Wettbewerbsverzerrungen.

Besonders wirkt sich dabei auch die Situation aus, dass die Regeln des ATP in den meistens Staaten eben nur grenzüberschreitend, also nicht im Inland gelten. Mehr Flexibilität ist dringend geboten bei den dringend notwendigen Anpassungen und Ergänzungen des Gesetzes, z. B. für den bisher nicht berücksichtigten Bereich der Distribution, bei der Anpassung der K-Werte und der Sicherheitsfaktoren für die Leistungsbestimmung der Kältemaschinen an die geänderten Temperatur-, Hygiene- und Umwelterfordernisse und die sich weiter verschärfenden Kontrollen wie Temperaturkontrolle und Rückverfolgbarkeit in der Kühlkette. Ein wichtiges Anliegen ist auch die internationale Harmonisierung des ATP - Prüf- und Bescheinigungswesens.

Zur Aufarbeitung dieser komplexen Themen ist in der TRANSFRIGORROUTE hauptsächlich die technische Fraktion der Mitglieder aufgerufen. Dafür besteht in der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND der Industrieausschuss und in der Dachorganisation TRANSFRIGORROUTE INTERNA-

TIONAL der durch viele Nationen besetzte CCT-Expertenausschuss.

Der deutsche Industrieausschuss kann im Laufe der Jahrzehnte doch einige wichtige Erfolge im zähen Ringen um Anpassungen, Berücksichtigung von neuen Technologien, selbst Änderung bestehender EU-Gesetze - als ein Beispiel das Zugeständnis der zulässigen Gesamtbreite von 2.60 m für Kühlfahrzeuge - verzeichnen. Unter bewährter Führung von anerkannten Persönlichkeiten aus der Kühllogistikzuliefererindustrie - hier sei stellvertretend für alle nur Bernd Thiele genannt - hat der Ausschuss hohe technische Kompetenz im laufenden Weiterentwicklungspotential des Kühltransportes, Aufgeschlossenheit bei der Verarbeitung der Kühlfahrzeugbetreiberansprüche und Stehvermögen im internationalen Interessenabgleich bewiesen.

Im aus ganz Europa besetzten CCT-Expertenausschuss hört man auf das Wort der sich vorbildlich mit hoher technischer Erfahrung und Kompetenz einbringenden deutschen Abgesandten. Besonders erfreulich ist, dass es in den letzten Jahren gelungen ist, diese Gremien und die für die wichtigsten Aufgaben eingesetzten Arbeitskreise immer mehr für die Teilnahme und Mitarbeit der Betreiber der Kühlfahrzeuge interessant zu machen, womit durch Einbringung der Erfahrungen der Anwender der Transportmittel eine entsprechend notwendige Basis für vertretbare und von allen getragene Beschlüsse gewährleistet ist, denn auch die richtig quantifizierte Berücksichtigung der Interessen aller Gruppen im Verband ist wichtig und kann nur gemeinsam erarbeitet werden.

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE

**AGREEMENT ON THE INTERNATIONAL CARRIAGE
OF PERISHABLE FOODSTUFFS AND ON THE SPECIAL EQUIPMENT
TO BE USED FOR SUCH CARRIAGE (ATP)**

done at Geneva on 1 September 1970

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS


**ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX
DE DENRÉES PÉRISSABLES
ET AUX ENGINES SPÉCIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)**

fait à Genève le 1^{er} septembre 1970

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

**СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ
ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)**

СОВЕРШЕНО в Женеве 1 сентября 1970 года

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

NEW YORK — НЬЮ-Йорк

1971

1. Sept. 1970 - Unterzeichnung des ATP-Abkommens in Genf durch Österreich, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Bundesrepublik Deutschland und Schweiz. Das ATP basiert auf den von der TRANFRIGORROUTE 1957 erarbeiteten CCT-Vorschriften.



27. Juni 1975 - Kongress des 20-jährigen Bestehens der TRANFRIGORROUTE DEUTSCHLAND und EUROPE in Hamburg.



*Peter Großkopf
Vizepräsident des CCT*

Die Erfolgsgeschichte der TRANSFRIGORROUTE

Als ich vor 30 Jahren das erste Mal an einer TRANSFRIGORROUTE-Sitzung teilnahm, wurde Dietrich Hautz zum neuen Vorsitzenden der TD gewählt und Bernd Thiele als Vorsitzender des Industrieausschusses bestätigt.

Obwohl ich als junger Ingenieur mit meinen 30 Jahren schon viel zu wissen glaubte, erhielt ich sehr bald von Herrn Bischoff sen. Nachhilfe zum Thema „10-Zylinder-Katastrophen-Motor“ von Mercedes-Benz oder zum „Schokoladenboden“ für die gleichzeitige Quer- und Längsdurchströmung eines Kühlfahrzeuges. Viele Fotos aus der Praxis, die z.B. Fehler von Türkonstruktionen mit ihren Gummidichtungen nachwies, haben nicht nur bei mir, sondern auch bei allen anderen CCT-Mitgliedern einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen.

Nicht minder beeindruckend waren die Erläuterungen von Herrn Bornschlegel vom TÜV, München, einem der Gründungsväter des ATP und der TRANSFRIGORROUTE. Mir wurde sehr schnell klar, dass das ATP schon damals reif für eine Überarbeitung war. Es war zwar gerade erst rechtskräftig geworden, beruhte jedoch auf CCT-Bestimmungen, die bereits 1956, also 20 Jahre zuvor, von der TRANSFRIGORROUTE erarbeitet worden waren.

Auch die professionellen Vorträge vom Vordenker Bernd Thiele zum Thema TOLK 2000 (technisch optimierte Lastzug-Kombination) haben uns alle immer wieder beeindruckt. Unter Missachtung aller gesetzlichen Grenzmaße hatte der Sattelzug immer die gleiche Ladelänge wie der geteilte Gliederzug, jedoch mit einem Fassungsvermögen von mindestens 38, besser 40 Europaletten, und entsprechend mehr bei der damals noch visionären Doppelstockverladung. Für die Innenbreite von 2.450 mm wurde vehement eine Toleranz in der Außenbreite gefordert. Selbst für eine Zugmaschine mit einem mehr als futuristischen, windschlüpfrigen Fahrerhaus à la Colani stand immer noch genügend Länge zur Verfügung. Heute wissen wir, dass einige dieser Visionen von Bernd Thiele Realität geworden sind und dies nicht zuletzt durch seinen unermüdlichen Einsatz in allen Gremien der TRANSFRIGORROUTE.

Die Kühlfahrzeugentwicklung verlief in den 50er und 60er Jahren extrem rasant und wurde in den technischen Gremien der TRANSFRIGORROUTE stets kritisch diskutiert und vorbereitet. Hier eine Darstellung im Zeitraffertempo:

- Die alten Wärmedämmstoffe wie Glaswolle, Kork, Iporka, die sich wie ein Schwamm mit Wasser vollsaugten, wurden zuerst durch Styropur, dann durch geschlossenzellige, moderne Kunststoff-Hartschaumstoffe und großflächige, selbsttragende GFK-Sandwichplatten ersetzt.
- Während man früher die Alterung der Wärmedämmung

bereits durch Verwiegen der Fahrzeuge ermitteln konnte und damit die Menge der aufgenommenen Feuchtigkeit in der Isolation feststellte, kann bei den modernen Kühlfahrzeugen die Alterung nur noch durch eine k-Wert-Messung festgestellt werden. Mit den neuen PUR-Schaumstoffen gelang es, k-Werte und Nutzlast der damaligen Kühlfahrzeuge drastisch zu verbessern und die Alterung der k-Werte auf ca. 5% pro Jahr zu verlangsamen.

- Kühlaufbauten, die anfangs 45 m³ Laderaum hatten, bekamen ein Innenvolumen bis zu 60 m³, später dann in den 70er Jahren mit Einführung der doppelpalettbreiten Fahrzeuge und der Doppelstockverladung sogar bis zu 90 m³. Die Nutzlast stieg von 5 auf 10 t und später 20 t.

Auch die Kältemaschinentechnik entwickelte sich in der damaligen Zeit mit enormer Geschwindigkeit:

- Die früheren Unterflurkältemaschinen mit ihrem riesigen Verdampfer im Laderaum wurden durch Stirnwandkältemaschinen mit Flachverdampfer ersetzt bzw. noch etwas später durch Stirnwandkältemaschinen mit integriertem Verdampfer komplett außerhalb des Laderaums.

- Das ursprünglich eingesetzte Kältemittel R12, das nur Transporttemperaturen von -15 bis max. -18°C ermöglichte, wurde durch das Kältemittel R22 oder R502 ersetzt, das nun erstmals auch Temperaturen von -20 bis -25°C möglich machte.

- Der rostende Stahl der Kältemaschinengehäuse wurde durch Aluminium oder Kunststoff abgelöst.

- Die lauten und ineffizienten Hydraulik- bzw. luftgekühlte Benzinmotoren wurden zuerst durch noch lautere luftgekühlte Dieselmotoren ersetzt, später dann durch etwas leisere wassergekühlte Dieselmotoren bzw. den Generatorantrieb.

- Die Kältemaschinenleistung wurde in den 60er Jahren von sage und schreibe 3000-4000 W (bei -20/+30°C) auf ganze 5000-6000 W erhöht, in den 70er Jahren dann drastisch auf bis zu 10.000 W.

All diese Entwicklungen wurden durch die Sachkompetenz innerhalb der TRANSFRIGOROUTE angestoßen und im Detail innerhalb ihrer Gremien diskutiert und vorbereitet.

Die TRANSFRIGOROUTE ist satzungsgemäß nicht nur die Vertretung einer kleinen Interessensgruppe. In ihr sind alle am Straßenkühlverkehr beteiligten Gruppen vertreten wie die Transportunternehmen, die Spediteure und Verlader, der Lebensmittelhandel, die Lebensmittelindustrie, die Kühlaufbau- und Kältemaschinenindustrie, die



Im Februar 1955 beschließt die Abteilung II der IRU während einer Sitzung in St. Moritz, die Resolution Nr. 125 der ECE zum Leben zu bringen und gründet damit TRANSFRIGOROUTE EUROPE mit der Mitgliedschaft von Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Niederlande, Österreich, Schweiz und Spanien. Die Gründungssitzung findet in Paris am 28. März 1955 statt.



Am 4. Okt. 1957 werden die ersten technischen Blätter des Technischen Beirats der TRANSFRIGOROUTE EUROPE veröffentlicht. Gleichzeitig erteilt der Präsident Schweizer die ersten Zulassungsbewilligungen für die besten Erzeugnisse der Industriemitglieder. Die ersten Empfänger dieser Bewilligungen sind die Firmen Ackermann (siehe Foto, Hr. Kölker), Augereau, Berliet, Eylert und Schenk.



1967 in Genf - Wiederaufnahme der Verhandlungen, die im Jahre 1970 zur Ausarbeitung des endgültigen Wortlautes des ATP-Abkommens führen. Grundlage des ATP sind die CCT-Vorschriften der TRANSFRIGOROUTE aus dem Jahr 1957.

DIE TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN CCT

- CCT 1 Liste der Fahrzeugtypen
- CCT 2 Wärme gedämmte Beförderungsmittel
- CCT 3 Beförderungsmittel mit Kältespeicher
- CCT 4 Beförderungsmittel mit Kältemaschine
- CCT 5 Beförderungsmittel mit Heizanlage
- CCT 6 Berechnungsverfahren für die Kälte- bzw. Wärmeleistung bei Beförderungsmitteln mit Kältespeicher, mit Kältemaschine und mit Heizanlage
- CCT 7 Innenauskleidung für Beförderungsmittel nach den CCT-Vorschriften Nr. 2 bis 5
- CCT 8 Wärmedämmstoffe für Beförderungsmittel nach den CCT-Vorschriften Nr. 2 bis 5
- CCT 9 Kältemaschinen für Beförderungsmittel nach CCT-Vorschrift Nr. 4
- CCT 10 Kühleinrichtungen für Beförderungsmittel nach CCT-Vorschrift Nr. 3
- CCT 11 Temperatur-Registrierinstrumente
- CCT 12 Luftverteilung und Luftumwälzung im Laderaum von Kühlfahrzeugen
- CCT 13 Fleischaufhängung
- CCT 14 Tankfahrzeuge

DER KUEHLVERKEHR VON MORGEN

vor dem Hintergrund von Harmonisierung und Liberalisierung

Forschungsprogramm T O L K 2000 -

Technisch optimierte Lastzug-Kombination 2000



von Herrn Ing. Bernd Thiele, Wuppertal (D)
Forschungsleiter des Forschungskreises "TOLK 2000" /
Ehrenpräsident des CCT der Transfrigoroute International

In Ergänzung des ausgezeichneten Vortrages von Herrn B. Thiele, anlässlich der Jahresversammlung der Transfrigoroute International vom 6.-8.9.1988 in Helsinki (SF), seien die Ergebnisse der neusten Forschungsarbeit nachstehend wie folgt festgehalten:

1. Europaweites Transportsystem [siehe Abbildung I]

Wir sind europaweit auf der Suche nach einem wirtschaftlichen Transportsystem.

Einem einheitlichen europäischen Konzept folgend, nämlich gleiche Ladelänge von Sattel- und Gliederzug, ergeben sich dann bei 36 Pool- oder 28 Industriepaletten für den Sattelzug $1,7 + 1 + 14,8 = 17,5$ m Gesamtlänge und für den Gliederzug $1,75 + 7,5 + 1,6 + 7,5 = 18,35$ m Gesamtzuglänge.

Bemerkenswert ist hierbei, dass kein Kurzkuppelsystem erforderlich wird, um die aus Nutzlast und Palettenzahl marktgerechten Ladelängen zu erreichen.

LKW- und Anhängerhersteller, die Hersteller von Temperatureaufzeichnungsgeräten, die ATP-Prüfstellen und technischen Gutachter, Versicherungen und Havariekommissare, Vermiet- und Finanzierungsgesellschaften etc.

Eine der wichtigsten Zielsetzungen der TRANSFRIGOROUTE ist und bleibt es jedoch, unter international einheitlichen Rahmenbedingungen die Qualität von Kühltransporten und Kühlfahrzeugen zu steigern. Die TRANSFRIGOROUTE wurde schließlich ausdrücklich mit diesem Ziel aufgrund der Resolution 125 der UNO/ECE in Abstimmung mit der IRU gegründet.

Gleichzeitig sollte ein technischer Sachverständigenausschuß eingesetzt werden, das spätere CCT. Bereits 1956 veröffentlichte das CCT die ersten Regeln zum Bau von Kühlfahrzeugen in entsprechenden CCT-Vorschriften. Die Qualität der Kühlfahrzeuge wird auch heute noch aufgrund von Diskussionen und Entscheidungen in den technischen Gremien des CCT ständig weiter entwickelt.

Auf Veranlassung des CCT der TI, der UNO/ECE und der IRU wurden die ATP-Bestimmungen, die auf den von der TI bereits 1956 verabschiedeten CCT-Vorschriften basierten, 1970 endgültig verabschiedet. Bis dahin hatten Kühlfahrzeuge das Gütesiegel der TI aufgrund der CCT-Vorschriften erhalten. Die qualitativ besonders hochwertigen Kühlfahrzeuge der deutschen Firmen Ackermann, Eylert und Schenk sowie die der französischen Firmen Augerau (Klegecell) und Berliet wurden bereits 1956 erstmals nach CCT-Standard zertifiziert.

Die TI hat deshalb noch heute neben dem internationalen Kälteinstitut (IIR, Paris) einen offiziellen Sitz bei der WP.11 der UNO/ECE in Genf, durch die das ATP jährlich weiter entwickelt wird. Ich vertrete dort seit nunmehr 15 Jahren die Interessen der verschiedenen Gremien der TI und weiß, wie mühsam es ist, Änderungen des ATP bei der erforderlichen Einstimmigkeit unter den inzwischen mehr als 30 Mitgliedsstaaten durchzusetzen.

Der Industrieausschuß der TD und das CCT der TI können jedoch auch in den letzten 20 Jahren auf große Erfolge zurückblicken:

Die TRANSFRIGOROUTE hat schließlich nach mehr als 10 Jahren zäher Detailarbeit in Bonn und Brüssel durchgesetzt, dass mittlerweile alle Kühlfahrzeuge mit einer Gesamtbreite von 2.600 mm gebaut werden können. Dies ermöglichte nicht nur die doppelpalettbreiten Kühlaufbauten mit 20% mehr Ladekapazität und k-Werten unter 0,4, sondern auch die moderne Doppelstockverladung, die nochmals eine Verdoppelung der Palettenzahlen mit sich brachte. Insgesamt wurde hierdurch die Gesamtumweltbelastung deutlich reduziert. Gleichzeitig ergaben

sich enorme wirtschaftliche Vorteile für Betreiber und Verlader.

Auch bei den EU-Vorschriften zur Lebensmittelsicherheit im Kühltransport war die Sachkompetenz der TRANSFRIGORROUTE-Gremien gefragt. So diente die kurz zuvor überarbeitete CCT-Vorschrift Nr. 11 als Grundlage für die Erstellung der Bau- und Prüfvorschriften für die seit einigen Jahren beim Kühltransport vorgeschriebenen Geräte zur Temperaturerfassung. Auch bei der Umsetzung der EU-Hygienerichtlinie erarbeitete die TRANSFRIGORROUTE entsprechende Qualitätsvorschriften gemäß HACCP für die Kühltransportbranche, die von der EU genehmigt wurden.

Ebenso war die TRANSFRIGORROUTE schon immer in allen Umweltfragen Ansprechpartner für Behörden und Politik. So hat sie sich bei den Beratungen der FCKW-Verbotsverordnungen dafür eingesetzt, dass stets sach- und praxisgerechte Lösungen gefunden wurden. Durch eine freiwillige Selbstverpflichtung aller CCT-Mitglieder wurde ein vorzeitiger Ausstieg aus den besonders ozonschädlichen, vollhalogenierten FCKW-Kältemitteln R12 und R502 eingeleitet. Hierfür wurden der Branche längere Übergangsfristen für das die Ozonschicht sehr wenig schädigende, aber hocheffiziente Kältemittel R22 und für das sehr gut isolierende Treibgas R141b zugestanden.

Zur Zeit werden innerhalb der Gremien der TRANSFRIGORROUTE Vorschriften zum Energy Labelling von Kühlfahrzeugen vorbereitet, die es den Transporteuren erleichtern sollen, bei steigenden Treibstoff- und Energiekosten besonders energieeffiziente Kühlfahrzeuge einzusetzen und somit ihre Transporte nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch umweltgerechter durchzuführen.

Neben der hohen technischen Sachkompetenz der TRANSFRIGORROUTE liegt meiner Einschätzung nach ein wichtiger Faktor für den Erfolg der TD in den großen Persönlichkeiten begründet, die die Arbeit der TRANSFRIGORROUTE über Jahrzehnte mit geprägt haben. Dietrich Hautz und seine Frau Helga, Bernd Thiele sowie Kuno Mohr haben die TD nicht nur mit enormem Zeit- und Energieaufwand, sondern vor allem auch mit viel Menschlichkeit und Wärme begleitet und hierbei stets ihre eigenen sowie die Firmeninteressen zurückgestellt. Auch der große persönliche Einsatz des langjährigen Geschäftsführers der TD, Manfred Walter, hat meines Erachtens einen sehr hohen Anteil an der Erfolgsgeschichte der TRANSFRIGORROUTE.

Ich bin aber sicher, dass die TRANSFRIGORROUTE mit ihrem verjüngten Team unter Hubertus Kobernuß auch zukünftig ein verlässlicher Partner und Berater bei allen wichtigen Entscheidungen sein wird.

Am 13ten April 1956 Gründung in Östreich (BRD) des Technischen Beirates (C.C.T.) in Anwesenheit von 25 Vertretern der europäischen Industrie.

Präsident : Herr Kölker (D)

Vize-Präsident : Herr Augereau (F)

Der Technische Beirat setzt sich als Ziel :

- Die Ausarbeitung von gemeinsamen Konstruktionsregeln die in technischen Merkblättern niedergelegt werden und die die Verbesserung der Qualität der Fahrzeuge und deren Ausstattung fördern sollen ;
- Die Koordination der technischen Arbeiten auf nationalen und internationalen Ebenen ;
- Die Mitarbeit in internationalen Organisationen ;
- Die Förderung der Verbindungen zwischen Industrie und Transportunternehmen.



M. Kölker
Präsident



M. Augereau
Vize-Präsident



Wärmegeprägter Aufbau in moderner Sandwich-Modul-Bauweise (1957)





Leo Pum

REFLEXIONEN

15 Jahre Verbandsarbeit aus der Sicht eines ehemaligen Mitarbeiters der Nutzfahrzeugindustrie

Nein, und keine Angst, es handelt sich nicht um die Wiedergeburt eines Dinos für eine in der Nachbetrachtung unbestritten schöne und interessante Aufgabe ...

Die Anfrage von Roger Schwarz hat mich irgendwie gereizt, über die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND aus Anlass des 50. Verbandsjubiläums etwas zu schreiben. Mit Anekdoten, wie zunächst gewünscht, konnte ich nicht dienen. Der Vorschlag, meine Tätigkeit als Verbandsbetreuer am Beispiel der TD zu reflektieren, hat Anklang gefunden.

Es folgt also jetzt die Betrachtung meiner aktiven Zeit von 1985 bis 2000 und die Hervorholung von Eindrücken, um zu sehen, wie tief verwurzelt die einstige Zusammenarbeit mit der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND in der Erinnerung noch haftet, zumal in Archiven nicht mehr gewühlt werden kann. Auf eine Hilfe konnte ich zurückgreifen, denn mein Nostalgiefimmel ließ es zu, meine relativ gut geführten Kalender für die Basisarbeit heranzuziehen.

Mein erster, sehr bewusster Eintritt in die Aufgabenstellung der TD war die Jahreshauptversammlung Ende August 1985 in Würzburg. Der Eintrittspreis für Mercedes-Benz zu der sommerlichen Veranstaltung war ein illuminiertes Eisbuffet im verdampfenden Trockeneis – beispielhaft für den Beweis einer geschlossenen Kühlkette.

Und so kamen im Laufe der Zeit 15 Jahrestagungen hinzu, mit viel Sacharbeit, natürlich mit Festlichkeiten zum Abschluss der Jahreshauptversammlungen, aber auch - und das betrachte ich als besonders wertvoll - mit angenehmen zwischenmenschlichen Begegnungen. Nicht unterschlagen werden darf in dem Zusammenhang der Kongress der TRANSFRIGORROUTE INTERNATIONAL 1998 in Frankfurt, als beim abendlichen Bankett die südländischen Gäste mit überschäumenden Gesangs- und Tanzdarbietungen alle Coolness abwarfen.

Die Sitzungen im Industrieausschuss, der Domäne der C-Mitglieder, wurden stets zur Plattform der Entwicklungskoryphäen von den Anhänger- und Aufbauherstellern, die ihre Chance zu nutzen wussten, ihre höchst diffizilen Konstruktionsmerkmale auszubreiten. Auf der Grundlage des TÜV-überwachten ATP, dem internationalen Übereinkommen über den Transport leichtverderblicher Lebensmittel, forderten sich die Industrievertreter in leidenschaftlichen Diskussionen über den K-Wert der Aufbaumaterialien, Wand- und Bodenmaße, Palettenstellplätze, das FCKW-Verbot, die Temperaturüberwachung, Temperaturschreiber für tiefgefrorene Lebensmittel heraus. Über Türabdichtungen, Deckenlasten, die Nor-

mung der Rohrbahnen für hängende Rinderhälften bis hin zum Fleischhaken u.ä. wurde ebenso heiß diskutiert.

Der Industrieausschuss war über viele Jahre das Ressort von Bernd Thiele, dem seinerzeitigen Chefentwickler von Ackermann-Fruehauf. Seiner Hartnäckigkeit in der Durchsetzung fortschrittlicher Entwicklungen auf dem Gebiet des optimalen Kühltransports konnte man sich nicht entziehen.

Vieles war für mich als angelernter Kühltechniker durchaus nachvollziehbar. Hier und heute ist es allerdings Zeit zuzugeben, dass ich meine größten Verständnisprobleme dann hatte, wenn die Spezialisten der Kühlgerätehersteller über die Chemie (nicht die untereinander!) und Funktionsweise ihrer Aggregate referierten, ja ins Philosophieren kamen. Da die Chemie schon in der Schulzeit nicht zu meinen Lieblingsfächern gehörte, hatte ich mich, man möge mir verzeihen, auf das höfliche Zuhören beschränkt – ich habe, nach einem geflügelten Wortspiel, immer wieder nichts verstanden, aber zunehmend auf einem höheren Niveau.

Die 80er Jahre waren in technischer Hinsicht revolutionär. Das hat die Logistik mit ihren Rationalisierungs- und Optimierungsanforderungen ausgelöst. Das Zauberwort war Verbesserung der Laderaumausnutzung. Es war ein organisatorisches und wirtschaftliches Ziel der Verlagerer und des Lebensmittelhandels, die Stellplätze für die Industrie- bzw. Poolpaletten beim Glieder- und Sattelzug zu erhöhen. Das politische Verbandsziel, in der StVZO das Außenmaß für Kühllaufbauten auf 2,60 m durchzusetzen, sollte zu einer wesentlichen Verbesserung des Palettenstaus und der Kühlqualität führen. Was bei einigen europäischen Nachbarn längst Gesetzeskraft hatte, wurde spät genug 1987 in Deutschland Realität.

Das alles war eine Herausforderung an die Kreativität des Ingenieurwesens im Anhängerbau: das Kurzkuppelzeitalter war angebrochen. Mit völlig unterschiedlichen Deichselssystemen erschwerten ein Dutzend Anhängerhersteller eine breite Marktdurchdringung und warben mit martialischen Kurzbezeichnungen für ihre „Geheimwaffen“, z.B. Ackermann-Fruehauf: GLZ, EZ 70, JU 85 (keine Ableitung vom Jagdbomber JU 87), TOLK 2000 = technisch optimierte Lastzug-Kombination für den Kühltransport im neuen Jahrtausend, Wackenhut: KK, Kässbohrer: Transmaximal, Kögel: ZGH, KAV 3, Schmitz: ASL – Peitz: PAL.

Das alles ist zeitgeschichtlich einzuordnen in die Durchführung des NATO-Doppelbeschlusses (1983 – Aufrüstung als Zwang zur Abrüstung) und dem Misstrauensvotum und Sturz des Befürworters, Bundeskanzler Helmut Schmidt. Über Veränderungen von Entwicklungschefs bei Anhängerherstellern in dieser Zeit ist nichts bekannt.





Das Motiv für die Kurzkuppelzüge war die Halbierung des Abstandes von 1600 mm zwischen Motorwagen und Anhänger im konventionellen Gliederzug. Je nach Kuppelungs- und Ausschubsystem war der Optimierungsansatz nur der Zugewinn von 2 Stellplätzen für Europaletten. Die Kühlaggregate mussten ihren angestammten Platz aufgeben und wanderten als Unterflurgeräte zwischen die Achsen. Diese Entwicklung war nicht kongruent mit den wirtschaftlichen Interessen der Transportunternehmer selbst.



Es zeigte sich, dass durch die rund 23 konkurrierenden Kurzkuppelsysteme, die gerne auch als Maschinenfabriken bezeichnet wurden, der Zuwachs an Palettenplätzen nicht durch einen Mehrerlös bei den Frachtkosten honoriert wurde. Im Gegenteil, denn erheblich höhere Anschaffungskosten für das System, Aufbauverlängerung und Verlegung der Kühlaggregate von ihrem angestammten Platz an den Frontseiten der Aufbauten zwischen die Achsen von Lkw und Hänger, geringere Flexibilität beim Hängertausch und der Verlust an Nutzlast schlugen negativ zu Buche. Ganz zu schweigen von den Folgekosten für die reparaturanfälligen Geschosse. Erst mit der Regelung der definierten Laderaumlänge für Glieder- und Sattelzug fand das KKZ-Wettrüsten ein Ende.



Dieses Thema und andere branchenspezifische Probleme standen häufig im Zentrum der Diskussionen bei den Sitzungen im Frigoclub, anfangs geleitet von Verbandsmethusalem und TD-Anhänger Heinz Herzig, später im jährlichen Stabwechsel von Journalisten, z.B. Frank Schnell, DVZ, und Helmut Schneikart, VerkehrsRundschau. Im Beisein der Transportunternehmer (A 1- und A 2-Mitglieder) wurde trotz Kaffee und Kuchen sehr ernsthaft über die unternehmens- und verkehrspolitischen Zielsetzungen gesprochen - und angesichts der Ertragsprobleme im gewerblichen Güterverkehr mit unüberhörbarer Sorge.



Stets auf der Agenda im Frigoclub waren Fahrerprobleme und Fahrerqualifizierung für anspruchsvolle Transportaufgaben, Zeitverlust an der Lade- bzw. Abladerampe mit den nachteiligen Folgen der Fahrzeugsteuerung und der Verteuerung des Transports durch Standzeiten, verbunden mit den Kosten für die Kühlung der Ware. Mit seinen Erfahrungen aus der Praxis hat hauptsächlich der technikbesessene Viktor Federer die Diskussionen bereichert. Und wenn nichts mehr half, brachte er es fertig, mit einem humorvollen Beitrag die Stimmung aufzuhellen.

Die Fahrerqualifizierung für den Kühltransport hatte es mir besonders angetan. Also wurde die Frage aufgegriffen, welche Informationen für den Fahrer von Kühlfahrzeugen und den richtigen Umgang mit dem heiklen Transportgut besonders wichtig sind.

Die Fahrerfibel Tiefkühltransport im In- und Ausland -

Fahrerinformation entstand 1987. Diese wurde sozusagen im Eigenverlag Mercedes-Benz hergestellt und der TD kostenlos zur Verteilung überlassen. Ein kühner, fast heroischer Satz aus dem Vorwort sei hieraus zitiert: „Fahrer von Kühlfahrzeugen sind versierte Kraftfahrer. Wer am Steuer eines Kühlfahrzeuges sitzt, ist nicht nur ein Vertreter eines Unternehmens, sondern auch Repräsentant der TRANSFRIGORROUTE.“ Die Fahrerfibel fand ich zu meiner persönlichen Freude noch im Angebot unter www.transfrigoroute.de unter Publikationen.

Lastkraftwagen und Sattelzugmaschine einerseits, Anhänger- und Sattelauflieger-Chassis andererseits sind objektiv gesehen nur mittelbare Träger für den Kühltransport. Wesentlichen Anteil am sensiblen, hygienischen Transport temperaturgeführter Güter haben fraglos die spezifischen Aufbauten und die Kältemaschinen. Dahinter stehen wenige große Serienhersteller und einige kleine feine, inhabergeführte Nischenfinder, um im Bild zu bleiben, für Spezialitäten im Lebensmitteltransport. Der Strukturwandel, Abschied vom „Tante Emma Laden“ hin zu großräumigen Verbrauchermärkten im Lebensmittel-einzelhandel, hat naturgemäß erheblich Einfluss genommen auf Fahrzeuggrößen und Ausgestaltung, z. B. Durchladung, Mehrkammersysteme mit unterschiedlichen Temperaturauslegungen, Doppelstockbeladung.

Wer waren denn nun die Protagonisten, die Entwicklungen vorangebracht haben und zum Teil heute noch eine gewichtige Rolle spielen? Motor und Übervater war zweifellos der bereits erwähnte Bernd Thiele von Ackermann-Fuehauf Wuppertal und in seinem Schlepptau Carl Franz, der später bei Fa. Sommer, Bielefeld, tätig wurde, Manfred Mohr und Hinrich Hartmann von Kässbohrer Ulm, Georg Strobel von Kögel Ulm, Dr. Schmitz und Michaelis von Schmitz Horstmar, Alois Eisele und Alois Hummel von Staufen Eislingen. Erst später sind die Fahrzeugwerke Krone hinzugekommen.

In meinem Betrachtungszeitraum gibt es die Hälfte dieser überwiegend europaweit operierenden Firmen nicht mehr. Die Hauptmerkmale kleiner und mittelständischer Betriebe müssen nicht neu definiert werden und gelten über alle Branchen: hohes Qualitätsbewusstsein, Innovationskraft, Flexibilität, kurze Wege, enge, vertrauensvolle Kundenbeziehung und bei Herstellern für Kühlaufbauten schnelle, bedarfsorientierte Transportlösungen. Dafür stehen renommierte Namen, die ihre Nachhaltigkeit in der TD und in ihrem Markt seit mehreren Jahrzehnten unter Beweis stellen: Werner Brandt, Brandt Kühlfahrzeugbau, Extertal, Renate Krause-Pollmann und Gerhard Pollmann vom Karosseriewerk Heinrich Meyer in Göttingen, Adalbert Rohr von Rohr Fahrzeugwerke, Straubing, und Harald Wilke von Wilke Fahrzeugbau, Trittau.





Vergleichsweise übersichtlich waren die Lieferanten leistungsfähiger Kühlaggregate und die Ladebordwandhersteller. In verantwortlicher Position als Nachfolger von Bernd Thiele als Vorsitzender im Industrieausschuss befand sich Peter Großkopf von FRIGOBLOCK Grosskopf, wie sein Vorgänger, in der günstigen Lage, seine Redezeit durch längere Zwischenkommentare geschickt ausdehnen zu können, nach dem Motto: Frigo steht wie ein Block vor den Wettbewerbern Carrier und Thermo King.



Über dem familiär wirkenden Verband der TRANFRIGOROUTE DEUTSCHLAND stand mit überzeugender Führungskompetenz Walter-Dietrich Hautz – und das unangefochten fast ein Vierteljahrhundert lang, bis zu seinem Ausscheiden im Mai 2002. Vieles ist in seiner Amtszeit zum Wohle der TD, in der Stärkung nach Innen, im Ansehen nach Außen, geschehen. Sorgfältig hat er seine Nachfolge vorbereitet. Auf einen Kandidaten angesprochen, habe ich eine Empfehlung abgegeben. Damit mein Vorschlag zum Treffer wurde, dafür musste Walter-Dietrich Hautz noch einige Überzeugungskraft bei Hubertus Kobernuß einsetzen.



Der letzte Absatz handelt von meiner 16. TD-Jahrestagung in Bad Wildungen. Dorthin hatte ich eine sehr persönliche Einladung vom Vorsitzenden erhalten, obwohl ich mich bereits zwei Wochen im Ruhestand befand. Also hatte ich die Reise, trotz Freitag, dem 13. Oktober, gewagt. Aus Andeutungen war mir bekannt, dass ich aus der TD-Familie offiziell verabschiedet werden sollte. So mit warmem Händedruck und Tschüss, dachte ich. Weit gefehlt, denn das war am Gesellschaftsabend richtig festlich, mit einer herzlichen und bewegenden Laudatio von Walter-Dietrich Hautz, die mich richtig verlegen machte; den Händedruck gab es auch.



Dann aber folgte die faustdicke Überraschung, als ich, wie es begründet wurde, für meine Verdienste um die Anliegen der TRANFRIGOROUTE DEUTSCHLAND mit der gerade neu geschaffenen Ehrennadel in Gold der TRANFRIGOROUTE INTERNATIONAL ausgezeichnet wurde. Das war, und diese Sichtweise hat sich mit dem Abstand von fünf Jahren noch verstärkt, eine riesige Ehre für mich. Damit nicht genug, erhielt ich noch ein gewichtiges, fast 20 kg schweres Abschiedsgeschenk und zwar die aktuelle Ausgabe des 15-bändigen Brockhaus-Lexikons, ein Werk, auf das ich immer wieder gerne zurückgreife, vor allem, wenn es um Daten und Personen der Zeitgeschichte geht. Übrigens gibt es einen Nachtrag, der zwischen Pulververschwörung und Puma eingefügt werden müsste, nämlich, Pum, Leo *1934 ..., sozusagen ein Nachruf.

Ehrendes Gedenken gilt dem überraschend verstorbenen Walter-Dietrich Hautz (2004) und Manfred Walter (2000), dem langjährigen TD-Geschäftsführer.

Nicht nach Rang und Ansehen geordnet folgen Namen von Menschen, die mir im Laufe der TD-Zeit begegnet sind. Ich bitte um Nachsicht wegen hoffentlich nicht folgenschwerer Gedächtnislücken. Zu den männlichen Zeitgenossen gehören natürlich auch Frauen, die ihre Ehemänner und Lebensgefährten nicht nur durch Beruf und Familie, sondern auch zu den Versammlungen begleiteten. Sie bestätigen den Spruch, dass hinter jedem erfolgreichen Mann eine starke Frau steht:

Walter-Dietrich Hautz, Bernd Thiele, Gerd Pollmann, Manfred Mohr, Hinrich Hartmann, Georg Strobel, Helmut Schein, Dr. Niels Dobbstein, Alois Hummel, Peter Großkopf, Dr. Erwin Bauer, Manfred Walter, Frank Schnell, Viktor Federer, Heinz Herzig, Ernst Vorrath, Frederik Jakowatz, Reiner Dellori, Adalbert Rohr, Helmut Schneikart, Karl Heinz Henke, Heinz Krings, Hermann Niehüsener, Hermann Schreck, Christian Ballon, Josef Hammelmann, Dr. Peter Hilger, Rupert Kraus, Hubertus Kobernuß, Volker Penopp, Günther Bischoff, Horst Beständig, Ernst-Ludwig Schimmler, Lothar Zademack, Bernhard Hector, Rüdiger Jehle, Carl Franz, Dieter Michaelis.

Die TRANFRIGORROUTE DEUTSCHLAND hat 50 Jahre für den Transport temperaturgeführter Güter Aufbauarbeit geleistet und innovative Entwicklungen ausgelöst, die eine grenzenlose, ununterbrochene Kühlkette sicherstellen. Sie hat Einfluss genommen auf gesetzliche Regelungen, die einen hohen Standard für den hygienischen Lebensmitteltransport in der Transportlogistik gewährleisten.

Herzliche Gratulation zum Jubiläum! Ich wünsche der kleinen, aber feinen Vereinigung weiterhin ein konstruktives Miteinander und viel Erfolg bei dem Erreichen der gemeinsamen Ziele. Dem Vorstand wünsche ich viel Glück und Erfolg bei der Bewältigung der fachlichen und gewerbepolitischen Aufgaben.





DEUTSCHLAND

TRANSFRIGOROUTE DEUTSCHLAND (TD) e.V.

Verband für temperaturgeführte Logistik

Gründungsmitglied der
TRANSFRIGOROUTE INTERNATIONAL (TI)

Breitenbachstr. 1, 60487 Frankfurt

Tel. +49 69 / 79 19 - 266
Fax +49 69 / 79 19 - 328

info@transfrigoroute.de
www.transfrigoroute.de

Impressum

Sponsor: FRIGOBLOCK Grosskopf GmbH, Essen

Redaktion: Gabriele Hackenberg, Roger Schwarz,
Josef Fendler, Anke Gill, Peter Großkopf

Gestaltung: Simon Werbeagentur GmbH, Hannover