

INSTITUUT VOOR TUINBOUWTECHNIEK

MEDEDELING 21

WAGENINGEN, SEPTEMBER 1953

**INTERN VERVOER OP
VEILINGEN**

DOOR

A. J. WICHERS

OVERDRUK UIT HET AUGUSTUS/SEPTEMBER-NUMMER VAN DE
MEDEDELINGEN DIRECTEUR VAN DE TUINBOUW 16, 1953 : 638—648

1909

30

2285425

A. J. WICHERS

INTERN VERVOER OP VEILINGEN

Intern vervoer op veilingen

Internal transport at auctions

INLEIDING

Dat in de laatste jaren het interne vervoer op de veilingen steeds meer als een probleem naar voren is gekomen, is aan twee oorzaken toe te schrijven.

Ten eerste zijn de aanvoeren groter geworden, terwijl het aantal veilingen is afgenomen. De groenteproductie is vergeleken bij vóór de oorlog met 20 % toegenomen en de fruitproductie met ongeveer 135 %. Dit noodzaakte veel veilingen, vooral fruitveilingen, tot uitbreiding.

In de tweede plaats moesten in verschillende gevallen bestaande gebouwen wegens oorlogsschade of wegens veroudering door andere worden vervangen.

Vooraf voor de fruitveilingen — neerzetveilingen dus — zijn bouw, inrichting en vervoermiddelen in de laatste jaren een veelbesproken onderwerp geweest en bij de oplossing van de problemen waarvoor men daarbij werd gesteld, heeft men gebruik willen maken van moderne middelen. In een aantal gevallen geschiedde dit in overleg met een efficiency-bureau¹⁾. Men wist dat het overleg met experts op vervoergebied vaak grote besparingen kan opleveren. Dit hadden de ervaringen in de industrie al vóór de oorlog uitgewezen.

Het Centraal Bureau voor de Tuinbouwveilingen heeft hierbij de helpende hand geboden, door de opdracht te verstrekken²⁾ de zogenaamde grondtijden voor het veilingvervoer op te sporen. Het hieruit voortgekomen grondtijdenrapport vormt een waardevol basismateriaal voor het beoordelen van vervoerproblemen op veilingen.

Uit deze inleidende opmerkingen blijkt reeds, dat niet minder dan de vervoermiddelen, ook het gebouw in het vervoerprobleem een rol speelt. Dat de bouwwijze zeer belangrijk is moge blijken uit de volgende punten, die o.a. als conclusie uit het onderzoek der laatste jaren voor de neerzetveilingen naar voren zijn gekomen:

1. Over het algemeen verdient het aanbeveling smalle gebouwen te hebben (15 à 20 m), zodat autowegen in het gebouw kunnen worden vermeden. Dit bespaart op de kosten van het gebouw en houdt de atmosfeer reiner.

¹⁾ Het bureau van de raadgevend Ingenieur dr ir C. L. M. KERKHOVEN te Wassenaar.

²⁾ Aan het Instituut voor Onderzoek en Voorlichting op het gebied van bedrijfs- en bestuurs-efficiency in samenwerking met het bureau van dr ir C. L. M. KERKHOVEN.

2. Over het algemeen verdient perronbouw aanbeveling. Dit is onder gemiddelde omstandigheden niet of weinig duurder dan zonder perron, terwijl de ervaring uitwijst, dat er globaal 1/3 minder aan laadpersoneel nodig is. Waar geen perron aanwezig is poogt men dan ook de perronsituatie te benaderen door (indien mogelijk) uitdieping van de naast het gebouw liggende weg of door het maken van een oprit. In het laatste geval bedient men zich van mechanisch aangedreven haken, welke dienen om de (klem)steekwagen te grijpen en mee omhoog te nemen tot op laadvloerhoogte. Verder ziet men stapelliften in gebruik, waarop een (klem)steekwagenlading kan worden afgezet en omhoog gebracht.

3. De (klem)steekwagen is een uitstekend vervoermiddel gebleken. Men kan hiertmede stapels van 6 grote groente- of fruitkisten tegelijk opnemen en vervoeren. Een hoeveelheid van 4—6 kisten blijkt een zeer bruikbare vervoerseenheid te zijn, omdat deze tevens de stapelenheid is en veelvuldig in de aanvoer voorkomt. Op sommige veilingen maakt men deze ook tot de kleinste verkoopeenheid, waarin grotere partijen mogen worden gesplitst.

TWEE SYSTEMEN VAN VERVOER

Het is niet de bedoeling in deze inleiding nader uit te werken wat in de laatste jaren over de neerzetveiling naar voren is gekomen. De aandacht zal hier gericht worden op een vraagstuk, dat eigenlijk aan het neerzetten voorafgaat. Het is de vraag of dit neerzetten wel een doelmatig systeem is, want wij kennen op veel veilingen ook het zogenaamde doorrij- of doorvaarsysteem.

Het is wellicht de moeite waard deze twee systemen eens met elkaar te vergelijken.

Hierin ligt tevens een beperking van het onderwerp: het vervoer van leeg fust en het vervoer dat optreedt tussen koelhuis, bewaarplaats, sorteerruimte en neerzetruimte (b.v. op de fruitveilingen) valt hier buiten. Ook bloemen- en bloembollenveilingen zullen buiten beschouwing blijven, zodat alleen de groente-, fruit- en gemengde veilingen overblijven.

Zoals werd opgemerkt kan het overbrengen van vol fust van verkoper naar koper op het veilingterrein op een van twee wijzen geschieden:

- a. Rechtstreeks, zoals op de doorvaar- en doorrijveilingen. De tuinder levert direct af aan de koper.
- b. In twee fasen: De kisten komen van de aanvoerderswagens op de vloer van de neerzetruimte en later worden ze van de neerzetruimte naar het vervoermiddel of de loods van de koper gebracht.

1. Doorrijden of doorvaren

Dit systeem lijkt op het eerste gezicht het meest doelmatig, zowel uit vervoersoogpunt alsook uit kostenoogpunt. De kleine kisten behoeven alleen maar overgegeven te worden van verkoper aan koper. Er komt geen veilingpersoneel aan te pas en een gebouw is ook niet nodig. Dit kan op open, zij het bestraat, terrein gebeuren (indeling terrein en opstelling gebouwen als bijv. op de nieuwe veiling te Westerlee).

Uit organisatorisch oogpunt zijn er echter diverse bezwaren.

1. De wachttijden voor de tuinder. De aanvoerder moet namelijk steeds wachten tot het zijn beurt is om te veilen. Op drukke dagen ziet men bij de middelgrote doorvaar- en rijveilingen dan ook rijen van 50 en meer vervoermiddelen, die wachttijden maken welke soms enkele uren bedragen. Na het veilen moet de



Het doorvaarsysteem eist ruime havens en kaden. Bovendien . . . de wachttijden!

- tuinder nog rondvaren of rijden om zijn producten bij de kopers te brengen. Ook dit kan op sommige veilingen uren duren (koolveilingen).
2. De keuring van het product wordt bemoeilijkt. De keurmeester kan het meestal nog vrij goed bekijken, maar de koopman, die boven in het amfitheater zit, niet.
 3. Bij dit systeem is de tuinder gebonden aan een bepaalde tijd van aanvoer. Hij kan slechts aanvoeren als er veiling is en dan op zijn beurt en niet wanneer het hem past.
 4. Dit systeem beperkt de omzetcapaciteit van de veiling. Ten eerste ontbreekt de mogelijkheid van nachtaanvoer, waardoor overdag tijd zou kunnen worden gewonnen. Ten tweede verloopt het veilen langzamer en ten slotte is blokken of combineren slechts in beperkte mate mogelijk.
 5. Dit systeem beperkt ook de mogelijkheid van aanvoer door vrachtrijders. Dezen zouden ook de wachttijden mee moeten maken. Bovendien zijn grote ladingen van diverse tuinders moeilijk te keuren of te bemonsteren.
 6. Noch de veilingeiders, noch de kooplieden hebben een goed overzicht over de te verwachten aanvoer op een bepaalde dag, terwijl het uitsluitend veilen van bepaalde producten op bepaalde tijdstippen ook niet mogelijk is.
 7. Door het gelijktijdig aanwezig zijn van de vervoermiddelen van tuinder en koper en door het hierdoor ontstaande verkeer heeft een doorrij- of doorvaarveiling een zeer groot bestraat terrein of havenoppervlak met kaden nodig.

II. Neerzetten

Om al deze bezwaren te vermijden, heeft men de oplossing gezocht in de neerzetveiling. Zoals reeds werd opgemerkt wordt de overdracht der producten door het neerzetten gesplitst in twee zelfstandige delen: 1. Het neerzetten in de hal. 2. Het wegvoeren in andere volgorde en combinaties uit de hal.

Verschillende bezwaren van het doorrijden en doorvaren worden hiermede onder-
vangen:

De aanvoerder hoeft niet te wachten. Dit bespaart vooral in het drukke seizoen uren, die juist dan geld waard zijn.

De keuring door veiling- (en U.C.B.)-personeel en koopman wordt gemakkelijker. De aanvoertijden kunnen meestal ruimer gesteld worden. Avond- of nachtaanvoer is mogelijk, waardoor de omzetcapaciteit van de veiling wordt vergroot. Bovendien kan men sneller veilen, temeer daar men nu gemakkelijk kan blokken of combineren.

Aanvoer door vrachtrijders wordt beter mogelijk en dit vergroot het aanvoer-
gebied van de veiling tot buiten de onmiddellijke omgeving.

Veilingleiding en koopman hebben een beter overzicht over de aanvoer, hetgeen bevorderlijk is voor de vorming van een stabiele prijs.

Verder heeft de veiling een minder groot terrein nodig. Hier staat echter als nadeel van de neerzetveiling tegenover, dat er nu gebouwen en meer personeel nodig zijn. Daardoor worden respectievelijk de investeringen en de exploitatiekosten veel omvangrijker.

DE TOEPASSING VAN HET DOORRIJDEN (VAREN)

Het grote aantal nog bestaande doorrij- en doorvaarveilingen bewijst wel dat de bezwaren van dit systeem niet voor alle veilingen even sterk gelden. Bovendien is het mogelijk verschillende van de genoemde bezwaren enigszins te ondervangen.

Als men de veilingen nagaat, blijken er twee belangrijke categorieën te zijn, waar het rijden of varen de gangbare methode is.

1. *Kleine veilingen.* Deze kennen meestal niet zo'n massale aanvoer, dus niet zulke lange wachttijden. Bovendien is de aanvoer veelal vrij sterk plaatselijk, zodat de vrachtrijder hier een minder noodzakelijke schakel is. Vaak is zo'n veiling nog een zogenaamde consumptieveiling, die de plaatselijke detailhandel bedient. Deze verlangt geen blokken of combinaties. Bij deze kleinere hoeveelheden behoeven ook goede keuring en veilsnelheid niet in het gedrang te komen.

Aangezien vroeger *alle* veilingen klein waren en min of meer beantwoordden aan de hier gegeven omschrijving, is het geen wonder, dat het systeem van doorrijden of doorvaren de historisch geijkte vorm van het veilen is.

2. *Zuivere groenteveilingen.* (Westland en omgeving; ook de Langendijk, doch deze neemt een afzonderlijke positie in).

Het zijn vooral 4 factoren, die hier naast het gevoel voor traditie het doorvaar- of doorrijstelsel levend houden.

- a. Het bezwaar dat de aanvoer niet voldoende kan worden gespreid is hier van minder gewicht. Een groot deel van de aanvoer bestaat uit zeer bederfelijke groenten, vooral bladgroenten, die op dezelfde dag geoogst, verladen en liefst nog in de plaats van bestemming bezorgd moeten zijn.
- b. Met uitzondering van enkele veilingen, o.a. Venlo, waar ook de aanvoer uit de dorpen wordt neergezet, is de aanvoer meestal sterk plaatselijk.

- c. Voor het lossen en vooral voor het laden heeft men zeer veel personeel nodig. Groenten vergen in 't algemeen relatief veel fust en dat veroorzaakt veel werk. Een middelgrote doorrij- of doorvaarveiling (bijv. met een jaaromzet van \pm 5 mln) kan dagaanvoeren tot 40 000 stuks fust verwachten en om dit in enige uren te verladen zijn meer dan 40 man personeel nodig.
- d. Op de zuivere groenteveiling moet vooral het voor de uitvoer gekochte product dikwijls worden overgepakt in ander fust, of moet de veilingkist van een deksel worden voorzien. Dit brengt mee, dat de producten bij de kopersauto of in de loods van de koper (juist op de zuivere groenteveiling ziet men deze loodsen) moeten worden neergezet. Daar deze bewerkingen niet in of aan de rand van een neerzetruimte kunnen plaats hebben, zou het product over vrij grote afstanden moeten worden vervoerd. Dit is een bezwarende factor, die speciaal in het Westland geldt.

De overige bezwaren van het doorrij- of doorvaarsysteem blijven echter gelden, zij het dan dat men zich zo goed mogelijk aanpast. Men deelt de tuinders in series in en wijst voor elke serie het aanvoertijdstip aan. Dit beperkt het wachten enigermate. Verder combineert men op de schuit of op de wagen, door van een aantal aanvoerders bijv. de tomaten sorteringsgewijs bij elkaar te voegen en en bloc te veilen. De veilsnelheid voert men wel op door niet de gehele partij voor te rijden, maar slechts monsters uit de partijen. De monsterwagentjes kunnen elkaar snel volgen en op deze wijze schijnt men aan de 500 kopen per uur te kunnen komen (neerzetveiling tot 600).

Ook wat de keuring betreft schijnen de moeilijkheden mee te vallen, omdat er altijd nog wel van enige zelf-regulering sprake is. Een tuinder die er met mindere kwaliteit door slipt, zal als regel achteraf moeilijkheden ondervinden.

Maar ook in deze kring ziet men voorbeelden van dissidentie. Een oud voorbeeld is Naaldwijk, waar men een neerzetveiling heeft. Een ander voorbeeld is Broek op Langendijk, waar men sedert enige jaren over een kleine neerzetruimte beschikt en waar dit systeem goed voldoet. Zoals werd opgemerkt zijn de Noordhollandse koolveilingen eigenlijk een klasse afzonderlijk, omdat daar het gevolgde systeem van doorvaren nauw verband houdt met het feit dat de kool los wordt aangevoerd. Zou men daar tot neerzetten overgaan, dan zou men tevens fust moeten gaan gebruiken. Nu is gebleken, dat het gedeeltelijk aanvoeren van kool in fust rendabel is. Voor dit gedeelte is neerzetten een aantrekkelijke oplossing, die de tuinders in de drukke periode veel tijd kan besparen. Geen enkele tuinder wordt op de veiling zoveel uren in beslag genomen door het lossen van zijn product bij de koopman als juist de kooltuinder met zijn los aangevoerde kool.

In beide genoemde groepen van doorrij- en doorvaarveilingen, zowel de kleine als de zuivere groenteveilingen, is dus misschien een lichte tendens tot het loslaten van het aloude systeem waarneembaar. Hier staat echter tegenover, dat de grootste pas gebouwde Westlandse veiling, die te Westerland, bij het rij- en vaarsysteem is gebleven.

DE TOEPASSING VAN HET NEERZETTEN

Behalve de twee genoemde categorieën zijn er nog de *gemengde veilingen* en de *fruitveilingen*. Over het algemeen gelden hier de bezwaren van het doorvaren en rijden zo sterk, dat de grotere veilingen uit deze groepen alle het neerzetsysteem toepassen. De oorzaak hiervan moet gezocht worden in de organisatorische voordelen van het neerzetten, doch ook in het feit, dat juist de fruitveilingen in de jongste tijd nevendiensten zijn gaan verrichten op het gebied van bewaring, koeling en sortering. Dit zou zonder neerzetruimte moeilijk gaan. In dit verband is het typerend dat de Coöp. Veiling te Barendrecht voor zijn fruitaanvoer in het afgelopen jaar is overgegaan tot de neerzetmethode. Een kleinere gemengde veiling, die in zijn nieuwbouw het neerzetsysteem thans in volle consequentie is gaan volgen, is Purmerend. Men heeft daar perronbouw toegepast. De hoofdproducten van deze veiling zijn peren en enige van de „zwaardere” groentesoorten: augurken, slabonen, spruiten.

HET KOSTENASPECT VAN HET NEERZETTEN

Tot hier toe is hoofdzakelijk gesproken over de organisatorische voor- en nadelen van beide systemen. De kostenzijde ervan, die toch van zo doorslaggevende betekenis kan zijn, kwam nog slechts terloops ter sprake. Deze zal nu worden besproken.

Ter oriëntering dient een berekening. Als uitgangspunt wordt een tamelijk grote groenteveiling genomen, waar in het seizoen een aantal malen omzetten van 30 à 35 000 stuks fust, hoofdzakelijk bestaande uit grote kisten en grote pootjesbakken, moeten worden verwerkt. Dit is een situatie als bijv. op de veilingen Zwijndrecht en Naaldwijk. Aan neerzetruimte zou deze omzet een oppervlakte vergen van ongeveer 3500 m².

Investering gebouw 3500 × f 100,—	f 350 000,—
Aan inrichting komt hierbij	20 000,—
Aan personeel gemiddeld 30 personen.	

De exploitatierekening van de veiling zal jaarlijks ongeveer met de volgende bedragen extra worden belast:

Afschrijving, rente en onderhoud gebouw 8 %	f 28 000,—
Afschrijving, rente en onderhoud inrichting 20 %	4 000,—
Personeel 30 man	90 000,—
Totaal	f 122 000,—

Opmerkingen

De post personeel is hier wel zeer zwaar. Deze maakt het neerzetten kostbaar. Een veiling als de hier bedoelde kan een omzet hebben van ± f 5 mln. De extra lasten zouden 2½ % hiervan uitmaken. Het is begrijpelijk dat deze omstandigheid in het gekozen voorbeeld een zeer ongunstige situatie voor een neerzetveiling schept.

Op een fruitveiling ligt dit anders. Over het algemeen verhandelen de fruitveilingen producten, die gemiddeld een hogere kg-prijs opbrengen en minder volumineus zijn.

De veiling te Goes bijv., die met haar omzet ook de f 5 mln. benadert, heeft een maximum aanvoer van slechts 11 000 kisten per dag. Door het kleinere volume kunnen hier neerzetruimte en personeelssterkte klein zijn in verhouding tot de jaaromzet, terwijl ook de gemiddeld hogere kg-prijs meehelpt een gunstige verhouding tussen kosten en omzet te scheppen.

Het uitgangsvoorbeeld blijkt dus een ongunstige situatie voor de neerzetveilingen weer te geven. Niettemin ziet men ook onder gunstige verhoudingen tegen de hoge kosten, vooral personeelskosten, op. Men treft dan ook een aantal neerzetveilingen aan, die zonder los- en laadpersoneel werken en tuinder en koopman zelf het werk laten doen. Voor ~~de~~ ~~tuinder~~ is dit meestal niet zo bezwaarlijk, doch de koopman is gedwongen met het nodige personeel ter veiling te verschijnen om het gekochte te laden. De neerzetruimte betekent in dit geval wel een tijdsparing voor de tuinder, maar een verzwaring van lasten voor de koopman. Dit is op vele plaatsen zo gegroeid, maar een aanbevelenswaardig systeem lijkt het niet.

Een andere praktijk is, dat men voor het laden met behulp van veilingpersoneel „uitslagkosten” berekent. Dit is een betere methode, die bij een overigens goede organisatie ook als zodanig wel wordt aanvaard.

Toch zijn het niet de absolute bedragen en ook is het niet het percentage van de omzet dat aan neerzetkosten moet worden uitgegeven, waar het eigenlijk op aan komt. Het gaat er om, of deze jaarlijkse kosten er weer uitkomen.

In de eerste plaats kan in het uitgangsvoorbeeld op de neerzetkosten een aftrek worden toegepast, doordat een neerzetveiling minder bestraat terrein of havenwerk nodig heeft. Een veiling van de hier geprojecteerde grootte zou als neerzetveiling met ± 1 ha minder terrein kunnen volstaan dan een rijveiling. Dit betekent, de bestrating mee berekend, een besparing op de investeringssom van f 100 000,—. In vergelijking met een vaarveiling kan met minder haven- en kadewerk worden volstaan, hetgeen vermoedelijk op ongeveer eenzelfde besparing neerkomt. Dit betekent dus ook een verlaging van de exploitatierekening met ettelijke duizenden guldens (\pm f 8000,—).

Nog gunstiger wordt de situatie voor een neerzetveiling, wanneer men deze vergelijkt met een doorvaarveiling waar men ruimte nodig heeft om de vaartuigen een overdekte ligplaats te verschaffen (dit is om goede redenen het geval bij de Noordhollandse sluitkoolveilingen). In dit geval vallen de extra kosten van de neerzetruimte geheel weg.

Verder moeten de bespaarde wacht- en rondbrenguren van de tuinders worden gewaardeerd. Een veiling als die in het uitgangsvoorbeeld kan de aanvoer van ± 400 tuinbouwers verwerken. Bij een besparing van gemiddeld 150 uren per aanvoerder betekent dit 60 000 uren. Als er wachttijden zijn op de veiling, is het op de tuin meestal ook druk, zodat elk uur wachttijd zeker op f 1,50 mag worden gesteld. Men komt dan tot een jaarlijks bespaard bedrag van f 90 000,—.

Op deze wijze is het bedrag van f 122 000,— dus al belangrijk verminderd en tegenover de resterende kosten kan men dan de organisatorische voordelen stellen, die hiervoor reeds werden besproken. Hierbij mag vooral niet worden vergeten, dat een goede organisatie een waardevolle goodwill kan kweken.

Uit dit alles blijkt, dat ook in de ongunstige omstandigheden van een zuivere groenteveiling het neerzetten een mogelijkheid is, die niet zonder meer kan worden uitgeschakeld. Wel is het echter zo dat de exploitatierekening van een zuivere groenteveiling in elk geval ongunstiger door het neerzetten wordt beïnvloed dan die van b.v. een fruitveiling. Dit gevoegd bij het feit, dat de voordelen van het neerzetsysteem op de groenteveiling minder sterk spreken dan op de fruitveiling, maakt het temeer begrijpelijk, dat de meeste van eerstgenoemde veilingen het rij- (vaar)systeem handhaven (waarbij varen afneemt ten gunste van het rijden).

TEGEMOETKOMING AAN DE BEZWAREN VAN HET NEERZETTEN

Op de zuivere groenteveiling blijken vooral de hoge personeelskosten een beletsel te zijn voor het neerzetten, vooral wanneer de afstanden tot de loodsen groot zijn. Maar ook op de bestaande neerzetveilingen (vooral gemengde veilingen) zou het gewenst zijn, dat de werkzaamheden met minder personeel konden worden verricht. Dit zou in verschillende gevallen de mogelijkheid om meer „service” aan de koopman te bieden, verruimen.

Deze gewenste besparing op de kosten van het neerzetten zou in een aantal gevallen wellicht kunnen worden bereikt, wanneer men op het laadbordensysteem zou overgaan.

Laadborden zijn gemaakt van hout en zijn al of niet voorzien van ijzeren steunen. Zij kunnen, naargelang van de afmetingen, 30 tot 50 of meer grote kisten dragen en worden vervoerd met een hefwagen. Is hiervoor een vorkhefwagen in gebruik, dan wordt de vork in het bord geschoven dat dan uit een dubbele plankenlaag met balken er tussen bestaat. Met deze werktuigen kan de vracht tot een hoogte van 3 m en meer worden geheven. Ook bedient men zich van plateauhefwagens. Hierbij wordt het plateau onder het van ijzeren steunen voorziene bord gereden, dat vervolgens van de grond wordt geheven. Heffing tot op grotere hoogte is hiermede niet mogelijk.

Aan het gebruik van laadborden kan slechts onder bepaalde omstandigheden worden gedacht.

Ten eerste moet een vervoerseenheid van 30 à 50 kisten voldoende vaak voorkomen. Producten als hard-fruitsoorten, sla, andijvie, tomaten e.a., laten zich in 't algemeen gemakkelijk in deze eenheden indelen, die dan door de exporteur of grossier ook gaarne worden afgenomen. Producten, welke niet in deze eenheden aangevoerd kunnen worden, moeten buiten dit systeem blijven.

In de tweede plaats moeten de borden een besparing op de laad- en loshandelingen kunnen geven, of moet de afstand waarover de producten moeten worden vervoerd zo groot zijn, dat het gebruik van laadborden duidelijk voordeliger is. Aan beide voorwaarden wordt door een aantal zuivere groenteveilingen en bestaande neerzetveilingen zeker voldaan.

In de derde plaats moeten de laadborden snel kunnen rouleren. Ook dit kan worden bereikt: de borden kunnen dagelijks gebruikt worden als ze binnen de veiling blijven en veelvuldig, als ze onder bepaalde voorwaarden aan tuinder en koopman worden afgestaan.

Een moderne neerzetruimte met zogenaamd zaagtandperron. De vrachtauto's worden achteruit in de tand geplaatst



Dit systeem wordt nog nergens toegepast¹⁾, ofschoon vermeld kan worden dat de veiling te Goes, die onder de boven besproken omstandigheden werkt, het laadbordensysteem wellicht voor een groot deel van de aanvoer zal toepassen.

De praktijkproef op de som is dus nog niet genomen, maar het is niet onwaarschijnlijk, dat de laadborden ook op de zuivere groenteveiling het neerzetten rendabel zullen maken. In het besproken voorbeeld zou dit een investering van ± f 75 000,— vereisen, doch de sterkte van het betrokken personeel behoeft slechts 1/5 à 2/5 te zijn.

Ook op bestaande neerzetveilingen zou het voorts onder bepaalde omstandigheden een besparing kunnen betekenen.

SAMENVATTING

Omdat veel veilingen moeten bouwen, verbouwen of herbouwen, is het vraagstuk van het interne vervoer actueel. Dit geldt in de eerste plaats voor de fruitveilingen.

Besproken worden de verdiensten van de beide systemen van intern transport, die op de groente- en fruitveilingen worden aangetroffen. Het *doorrij(vaar)systeem* heeft het grote voordeel dat het eenvoudig is en dat de kosten door de veilingexploitatie als zodanig laag blijven. Daar staan nadelen, voornamelijk van organisatorische aard tegenover, die vooral bij het groter worden van de omzet en van het aanvoergebied duidelijker naar voren komen. Het *neerzetsysteem* komt aan deze bezwaren tegemoet, doch brengt voor de veiling als zodanig hogere exploitatiekosten mede.

Al naar de aard en de omvang van de aanvoer blijken de nadelen van het doorrijden (doorvaren) niet op elke veiling even groot te zijn, terwijl de kosten van het neerzetten gunstiger of ongunstiger kunnen liggen. Wanneer de niet al te grote nadelen van het rijden (varen) worden afgewogen tegen de hoge kosten verbonden aan het neerzetsysteem, is het verklaarbaar, dat kleine veilingen en zuivere groenteveilingen over het algemeen het doorrij-(doorvaar-)systeem handhaven. Het is eveneens verklaarbaar, dat voor grotere gemengde veilingen en fruitveilingen de verhouding tussen deze factoren anders is, zodat zij alle de voorkeur aan het neerzetsysteem hebben gegeven.

De kostenzijde van beide systemen wordt toegelicht aan de hand voor een voorbeeld, dat ongunstig ligt voor het neerzetten.

Een mogelijkheid om het kosten-bezwaar van het neerzetten te ondervangen is het gebruik van laadborden met (motor)hefwagens (wellicht ook motorklemwagens zonder laadborden). Deze werkwijze wordt, althans voor het onderhavige vervoer, nog niet toegepast, maar geeft, indien de omstandigheden aan zekere voorwaarden voldoen, goede verwachtingen.

¹⁾ Wel vindt het systeem reeds toepassing op een ander gebied dan het hier besprokene, namelijk in het verkeer tussen koelhuis, sorteerruimte en neerzetruimte op fruitveilingen. Er worden dan plateauhefwagens en laadborden met ijzeren steunen gebruikt.

Punten uit de discussie

Dr ir VAN DEN MUIJZENBERG merkt op, dat er nog veelvuldig gebouwen worden ontworpen die breder zijn dan de door inleider gewenst geachte afmetingen. Buiten het drukke seizoen gebruikt men dan alleen de buitenkanten.

Antwoord: Dit zal ongetwijfeld doelmatig en ook vaak de enige oplossing kunnen zijn als de veiling aan zekere terreingrootte en terreinvorm gebonden is. Heeft men eenmaal een breed gebouw, dan is een autoweg om de 20 à 30 m zeker rendabel.

Drs SCHEER veronderstelt, dat de voordelen van het perron hoofdzakelijk berusten op de uitschakeling van het verticale vervoer.

Antwoord: Dit is inderdaad het geval.

De heer DRAGT vraagt naar de doelmatigheid van de stapellift.

Antwoord: Bij gebruik van een stapellift wordt globaal een man uitgespaard. Deze man kost f 3000,— per jaar; de stapellift kost bij aanschaffing bijv. f 1500,—. De jaarlijkse kosten (incl. stroomverbruik) liggen veel lager. Toch is dit vervoermiddel in 't algemeen minder doelmatig dan een perron. Indien men nog moet bouwen, is bouwen met perron vaak niet of nauwelijks duurder dan zonder.

De heer DRAGT vraagt naar de mogelijkheden van de motorklemwegen.

Antwoord: Met de motorklemwagen wordt een stapel kisten (zonder laadborden) ingeklemd en verplaatst. Een praktijkproef heeft uitgewezen, dat met de klemwagen beschadiging van het fust te vrezen is, terwijl ook het niet zuiver op maat zijn van het fust een bezwaar was. Doordat hierbij geen laadborden nodig zijn, lijkt het zeer de moeite waard de ontwikkeling van dit hulpmiddel te volgen, daar er voor eventuele verbeterde typen zeker een toepassingsmogelijkheid zal zijn.

Dr ir VAN DEN MUIJZENBERG vraagt naar de vermoedelijke verdere ontwikkeling van het veilingwezen. Hij ziet de mogelijkheid, dat de veiling in de toekomst meer en meer als commissionair zal optreden.

Antwoord: Welbeschouwd zou het een onverwachte ontwikkeling zijn wanneer het neerzetten algemeen zou worden, want uiteindelijk brengt dit méér werk, al staan daar tijds- en organisatorische voordelen tegenover. De praktijk zal in de toekomst echter vermoedelijk wel naar wegen zoeken dit bezwaar van extra werk (en de kosten hiervan) weer op te heffen. Met meer zekerheid mag dit worden verwacht als de aangevoerde hoeveelheden nog zouden toenemen. De ontwikkeling zal dan vermoedelijk in een richting gaan die thans wordt gemeden, namelijk het verhandelen van partijen, die niet in concreto aanwezig zijn. Er zou dan op aanduiding van hoeveelheid en kwaliteit verhandeld moeten worden, waarbij de veiling als actieve of passieve bemiddelingsinstantie, dus als commissionair of als handelsbeurs, maar vooral in eerstgenoemde zin, optreedt. Voorwaarden hiertoe zijn: grotere standaardisatie van het product en een groot vertrouwen in de veilingdirectie, die dan bovendien over een grote marktervaring moet beschikken.

In zekere mate doet zich deze verkoopsvorm reeds voor, bijv. bij fruit. Zeer ver doorgevoerd is dit systeem (noodzakelijkerwijs) in de internationale handel in stapelproducten als graan, koffie, katoen, e.d. Vergaande standaardisatie van het product zou aan het begin van deze ontwikkeling moeten staan en sterke concentratie van veilingen zou het uiteindelijk resultaat kunnen zijn.

SUMMARY

INTERNAL TRANSPORT AT AUCTIONS

In the introduction it is remarked that the transport at auctions is a subject of present interest because many auction buildings have to be built, altered or reconstructed. This mainly applies to fruit auctions.

Further a comparison is made of the two systems of internal transport used at fruit and at vegetable auctions. The traditional system by which trucks or barges loaded with fruits

or vegetables are brought before the prospective buyers and moved out after sale or non-sale, has great advantages on account of its simplicity and low running costs. On the other hand, it has some disadvantages, chiefly relating to organization which increase with the extension of the throughput and the supply area.

These disadvantages may be met to some extent by unloading the products before sale, but this requires additional storage space and involves higher operation costs.

As has been referred to above, the disadvantages of the through system vary according to the nature and the volume of the throughput and, also, the costs of temporary storage may vary. Small auctions and purely vegetable auctions generally have the through system, as for these markets this system is cheaper than the temporary storage system, whereas larger mixed auctions and fruit auctions employ the latter system.

By way of an example the costs involved in the two systems have been compared in a particularly auction which worked out in favour of the through system. In the example, however, a detrimental situation for the storage auction is created.

Finally, a saving on the costs of temporary storage may be effected by using pallets with (motor) fork-lift trucks or, possibly, clamp-trucks without pallets. This method has not yet been applied for the present purpose, but may hold good prospects if certain conditions have been fulfilled.

LITERATUUR

1. KERKHOVEN, C. L. M.: Grondtijdenrapport voor het Veilingtransport. Inst. v. Onderz. en Voorl. op het gebied van bedrijfs- en bestuursefficiency.
2. KERKHOVEN, C. L. M.: Niet gepubliceerde rapporten over het vervoer op de veilingen Geldermalsen, Goes, Venlo.
3. KERKHOVEN, C. L. M.: Arbeidsefficiency op de veilingen. Meded. Dir. Tuinb. **16**, 1, 1953: 21—31.
4. MULJZENBERG, E. W. B. VAN DEN: Ruimtelijke ligging en indeling van veilinggebouwen. Meded. Dir. Tuinb. **16**, 2, 1953: 83—92.

Mededelingen van het Instituut voor Tuinbouwtechniek
Wageningen (The Netherlands)

1. E. W. B. van den Muijzenberg, Overzicht van de historische ontwikkeling van de kassenbouw en de kasverwarming. (f 0.30).
2. E. W. B. van den Muijzenberg en P. G. Treurniet, De tuinbouwbedrijfsschuur in Berkel en omstreken. (f 0.30).
3. E. W. B. van den Muijzenberg, Enige proeven met verschillende licht- en stralingsbronnen bij kasplanten. Het licht in de kas (Some trials with various kinds of light and radiation sources by glasshouse-plants. The light in the glasshouse). (*uitverkocht*).
4. Ontwikkelingsdagen voor leerkrachten in tuinbouwtechniek op 20, 21 en 22 October 1948. (f 0.75).
5. E. W. B. van den Muijzenberg, Bestrijdingstechniek (Equipment for pest-control). (f 0.30).
6. E. W. B. van den Muijzenberg, De motortrekker in de tuinbouw (The tractor in horticulture). (f 0.50).
7. Ontwikkelingsdagen voor leerkrachten in tuinbouwtechniek op 24, 25 en 26 November 1949. (f 0.75).
8. E. W. B. van den Muijzenberg, Het vervoer in de tuinbouw (Transport in horticulture). (f 0.50).
9. E. W. B. van den Muijzenberg, De toepassing van technische hulpmiddelen in de tuinbouw in Engeland. (f 0.60).
10. E. W. B. van den Muijzenberg, De fabricage en de toepassing van technische hulpmiddelen in de tuinbouw in Zwitserland. (f 0.75).
11. E. W. B. van den Muijzenberg, Tuinbouwtechniek in Scandinavië. (f 0.60).
12. E. W. B. van den Muijzenberg, Technische hulpmiddelen in de tuinbouw in Frankrijk (The equipment of horticultural holdings in France). (f 0.50).
13. Ontwikkelingsdagen voor leerkrachten in tuinbouwtechniek op 8, 9 en 10 November 1950. (f 0.95).
14. G. W. van der Helm en E. W. B. van den Muijzenberg, De watervoorziening en de inrichting van tuinbouwbedrijven in Engeland (The water supply and further provisions on horticultural holdings in England). (f 0.30).

