

De bedrijfsauto in gebruik bij de zuivelfabriek.

Nu ook in het zuivelbedrijf de vrachtauto, hetzij voor het ophalen van de melk, hetzij voor het vervoer der producten naar spoor of boot, of naar het filiaal in de stad, ingang gevonden heeft, en er misschien fabrieken zijn welke over het aanschaffen van één of meerdere vrachtauto's denken, is het waarschijnlijk niet ondienstig iets over de bedrijfszekerheid en het gebruik, van deze voertuigen mede te delen. In „Vraag en Aanbod" troffen wij een artikel aan, welke deze aangelegenheid uitvoerig behandelde. Voor zoover de daarin gegeven nuttige wenken voor de vrachtauto in gebruik bij de zuivelfabriek van belang zijn te achten, zullen wij hieronder deze laten volgen.



Er wordt wel eens beweerd, aldus genoemd blad, dat het vervoer per auto duurder is dan dat per paard en wagen, een bewering, welke in haar algemeenheid onmogelijk te weerleggen is, omdat er inderdaad gevallen zijn, waar het ouderwetsche vervoermiddel het van het moderne wint, maar even talrijk zijn de gevallen, waarin met recht het omgekeerde beweerd kan worden.

Om een juiste beoordeeling van de vervoerkosten mogelijk te maken, moet met alle bedrijfsomstandigheden rekening worden gehouden en aangezien deze zoo hemelsbreed verschillen, is het een absolute onmogelijkheid in het algemeen van duurder of goedkoper vervoer per auto te spreken.

De bedrijfszekerheid speelt bij het transport een groote rol.

Deze laatste waarheid geldt wel in hooge mate bij het zuivelbedrijf. Men moet er steeds op kunnen rekenen, dat de melk op tijd binnen is. Want is dit niet het geval, dan zal men in de verschillende afdelingen hiervan de lasten hinder ondervinden, omdat men niet kan opschieten.

Het is daarom van belang eens na te gaan, op welke wijze men bij het gebruik van een auto de bedrijfszekerheid van het vervoer kan bevorderen.

Voor de bedrijven, die over een klein of groot wagenpark beschikken, is, het een eerste eisch, dit niet samen te stellen uit een aantal verschillende automerken. Zoo mogelijk bepale men zich uitsluitend tot één merk. De voordeelen daarvan zijn vele. Als een der voornaamste mag wel gelden, dat iedere chauffeur steeds een anderen dan zijn eigen wagen kan berijden. Valt er door ziekte een chauffeur, of dooreen ongeval een wagen uit, dan kan zonder bezwaar een andere chauffeur invallen, of dezelfde chauffeur een andere wagen besturen, zonder dat men voor bijzondere moeilijkheden behoeft te vreezen.



Een bedrijf met eenige automobielen behoort een voorraad van de meest aan slijtage onderhevige deelen in reserve te houden om bijstagnatie zich zelve direct te kunnen helpen, zonder afhankelijk te zijn van de omstandigheid of het onderdeel bij een handelaar of een reparateur onmiddellijk verkrijgbaar is. Is het wagenpark samengesteld uit een aantal verschillende merken, dan moet een niet gering kapitaal vastgelegd worden in onderdeelen. Door de keuze op één merk te bepalen kan met een veel geringeren voorraad een veel grootere bedrijfszekerheid worden bereikt.

Juist met het oog op deze omstandigheden is de keuze van den eersten wagen, die aangeschaft wordt, zoo bijzonder moeilijk, omdat, zal het vervoer economisch zijn ingericht, de keuze van het merk van den eersten wagen automatisch ook voor de volgende geldt.

Behalve de reeds genoemde voordeelen pleit voor de keuze van één merk nog een andere factor, namelijk de uitwisselbaarheid der onderdeelen. Zijn er namelijk in een bedrijf een drietal wagens geregeld in bedrijf, dan dient men er over te gaan denken een reservewagen ter beschikking te hebben. Met een der drie wagens heeft een ongeval plaats, enkele deelen moeten worden vernieuwd, de reservewagen valt in, maar van één van de drie weer in bedrijf zijnde moet een onderdeel vernieuwd worden. Wat is gemakkelij-

ker, als het onderdeel ten minste niet in den reservevoorraad aanwezig is, dan het af te nemen van den wagen, die toch in reparatie is en daarvoor een nieuw te bestellen.

Na verloop van tijd raakt een der wagens in een zoodanigen staat, dat bijv. de carrosserie onbruikbaar is, van een anderen is het chassis „op". Uit beide bouwvalligen wordt thans een geheel gemaakt door de goede carrosserie op het nog bruikbare chassis te zetten.

Nu behoort de zuivelfabriek tot dusverre over het algemeen nog niet tot die bedrijven, welke er een autopark van beteekenis op nahouden, maar men mag niet vergeten dat een fabriek die van het jaar één wagen aanschafft, er wellicht het volgend jaar nog een bijkoopt, enz. Is de grondslag dus niet deugdelijk, dan zal bij uitbreiding het vervoer bijzonder duur en ondoelmatig zijn. Bij het aanschaffen, van den eersten wagen zal men derhalve goed doen dezen raad voor oogen te houden: koop in de eerste plaats iets goeds en in de tweede plaats een courant merk.



Hoewel ook eenigermate de omstandigheden en het noodlot hierop invloed uitoefenen, heeft men de bedrijfszekerheid toch meer in de hand dan algemeen wordt aangenomen. Bij den tegenwoordigen stand der auto-techniek mag men wel aannemen, dat behoudens hoogst enkele uitzonderingen, teleurstellingen steeds een gevolg zijn van ondoordachtigheid en onkunde. Beide oorzaken zijn helaas niet in een oogenblik weg te nemen, en dit kan alleen door een voortdurende en onpartijdige voorlichting worden bereikt. Jammer is dat in dezen sommige importeurs en handelaren onbewust tegenwerken, door aan den koper bij wijze van reclame mede te deelen, dat „de wagen door ieder kind of man van de straat" kan worden gereden.

Dergelijke aanbevelingen dienen achterwege te blijven, omdat er woorden genoeg zijn om op een andere, even doelmatige wijze de gemakkelijke bediening of besturing van een auto aan te geven. De koper toch neemt dergelijke gezegden vaak ernstiger op, dan de verkooper zich wel voorstelt, laat zich een paar rijlessen geven en meent dat daarmee de zaak gezond is. Anderen laten een pakhuis knecht of voerman in enkele uren als chauffeur africhten en denken, dat dan alles „gesmeerd" gaat. Er is niets op tegen dat verschillende leden van het personeel zich als chauffeur laten bekwamen, maar men dient er op te letten dat deze bekwaamheid terdege wordt verkregen, in het belang van den man zelf, zoowel als in het belang van de auto.

Op de bedrijfsrekening vormen reparatie- en onderhoudskosten belangrijke posten en een korte bespreking daarvan mag dan ook niet achterwege blijven. Op de onderhoudskosten kan men reeds bij den aankoop letten. Er zijn uitvoeringen van automobielen, waarbij het onderhoud het meervoudige kan bedragen van dat van andere van eenzelfde type. Dit hangt geheel en al van uitvoering en afwerking af, maar tevens van: de wijze, waarop het onderhoud behartigd wordt. Voortdurend is men bezig het onderhoud tot de kleinst mogelijke proporties terug te brengen, eenerzijds door de constructies te wijzigen, anderzijds door het in den handel brengen van allerhande middelen, om b.v. het reinigen in zeer korten tijd te doen geschieden.

Als de wagens oud beginnen te worden, wordt de reparatierekening vaak hoe langer hoe grooter, wat niet wegneemt, dat dit in zeer veel gevallen niet in die mate behoeft als wel voorkomt. Op enkele uitzonderingen na zijn hooge reparatierekeningen een gevolg van ondeskundige of onachtzame behandeling. Hierbij speelt de wet van de menschelijke traagheid een groote rol. Zoolang de wielen draaien en de motor nog zonder een al te verdoovend lawaai en zonder al te erge nukken en kuren zijn werk verricht, wordt er aan repareren of vervangen maar al te dikwijls niet gedacht en dit is lichtzinnig, dwaas en kostbaar.



Groote reparaties zijn vrijwel te vermijden, tenzij deze het gevolg zijn van ongelukken, in welk geval de verzekeringsmaatschappijen voor de kosten opkomen, als ten minste voor de wagens een verzekering is afgesloten, wat tegenwoordig, vooral met het oog op de wettelijke aansprakelijkheid, noodzakelijk is.

Men behoeft er geen vriend van te zijn om telkens onder den wagen te kruipen en te zien of alle moeren wel goed aangedraaid zitten, wat echter niet uitsluit, dat dit op **ge**regelde tijden toch moet geschieden. Trouwens een goed chauffeur, die met zijn wagen vertrouwd is, hoort elke buitennissigheid spoedig en zal trachten, daarvan direct de oorzaak op te sporen. Beter is het dan ook even te stoppen (waaraan terloops gezegd velen een hekel hebben), dan door te jakkeren, totdat enkele onderdeelen onderweg verloren zijn geraakt. Verhelp daarom elke fout of elk foutje zoodra het vernomen wordt, tracht „pannes" te voorkomen, want ook dit is vaak mogelijk, en de groote, kostbare reparaties zullen tot de zeldzaamheden behooren.

Dit voorkomen vereischt nog eenige toelichting. Een goed systeem, dat ter navolging kan worden aanbevolen, is om aantekening te houden van alle reparaties, groote en kleine. Als men eenigen tijd een dergelijke lijst heeft bijgehouden, zal men tot het inzicht komen, dat enkele reparaties tamelijk regelmatig terugkomen, en dat sommige onderdeelen op bepaalde tijden door nieuwe vervangen moeten worden. Is dit bij zeker onderdeel b.v. ongeveer om de 6 maanden het geval, dan verwissel men het reeds na 4½ of 5 maanden. Dit voorkomt, dat men op een gegeven oogenblik voor het geval komt te staan, dat van doorrijden geen sprake is en een andere wagen moet komen om de defecte op te halen. Behalve verloren tijd en ongerief, wil dit in zulke gevallen ook bijna steeds neerkomen op een spoedkarweitje, wat de onkostenrekening weer dubbel verhoogt.

Bij dergelijke voorvallen treden de voordeelen van het aanschaffen van wagens van éénzelfde merk en de aanwezigheid van een steeds aangevulde kleine voorraad wisseldeel, waarop reeds gewezen is, wel zeer duidelijk aan het licht.

Veel gemak zal men ook ondervinden van het hebben van een constructie-teekening welke men aan den leverancier gevraagd heeft. Hierop strepe men de onderdeelen, welke regelmatig vervangen moeten worden, met rood potlood aan en vermeld daarbij in cijfers ongeveer het aantal maanden, dat deze deelen volgens de reparatielijst mee kunnen. Dit vermakkelijkt het overzicht. Ook in gevallen dat er geen onderdeelen bij den importeur voorradig zijn, deze door constructiewijzigingen door de fabriek niet meer aangemaakt worden, of door staking of anderszins deze binnen afzienbaren tijd niet te krijgen zijn, zal het voordeel van een dergelijke teekening blijken.

Ten slotte wenschen wij nog de aandacht te vestigen op de contróleapparaten, welke in den handel zijn, doch waarvan, indien wij ons niet vergissen, door de zuivelfabrieken weinig gebruik wordt gemaakt. Terwijl over het algemeen de coöperatieve zuivelfabrieken voorstanders van een doelmatige contróle op het bedrijf zijn, schijnt men er niet aan te denken, dat voor de menschen in „den buitendienst" contróle evenzeer aanbeveling verdient. De bedoelde toestellen registreeren op gelijke wijze als een wijzerthermometer nauwkeurig iedere beweging van den wagen (met den chauffeur), zoodat later op de minuut af is na te gaan hoe lang de wagen over de rit gedaan heeft, hoe laat en hoe lang de chauffeur bij lid nummer zooveel gestopt heeft (misschien op de melk heeft moeten wachten!) welke rijnsnelheden hij zich veroorloofd heeft, kortom na inlevering van het dagblaadje kan aan de hand van het routeboekje iedere onregelmatigheid van wagen of chauffeur oogenblikkelijk worden geconstateerd. Aangezien van het vlot binnenkomen van de geleverde melk voor een goed deel het normale regelmatige verloop der werkzaamheden in de fabriek afhangt, kunnen wij de aanschaffing van deze contróle-apparaten dan ook ten zeerste aanbevelen.

KR.