



(foto Schimmelpenningh)

Electro Tax

Een Haagsch automobielbedrijf vol leven

Een artikel in deze tijden over een automobielbedrijf dat „leeft” en zelfs zoo vol levens- en groei-kracht zit, dat het in een jaar tijd met ongeveer 200 percent in omvang is toegenomen, doet onwillekeurig een beetje en zelfs een beetje veel aan „humbug” denken. Nietwaar, we behoeven — om het nu maar eens populair wetenschappelijk uit te drukken — elkaar niets wijs te maken — in de meeste automobielbedrijven houdt men maar net het hoofd boven water en is men al blij dat men den boel aan den gang houdt. Maar een verhaal over een automobielbedrijf en dan nog wel een taxibedrijf, dat niet op sterven na dood is, maar zoo springlevend, dat het behoorlijk rendeert en de klandisie niet af kan, — dat riekt — om maar zoo'n beetje in de branche te blijven — naar motorlatijn.

En toch, hoe ongelooflijk ons verhaal ook moge aandoen, wij maken ons niet aan overdrijving schuldig, zooals trouwens iedere bezoeker van Den Haag onmiddellijk zelf kan constateeren, als hij de wagens van „Electro Tax” telkens weer geruischloos voortbewegend en meestal met een „vrachtje” bemand of bevrouwd in het 's-Graven-

haagsche verkeersbeeld ziet opduiken.

Het is nu zoo ongeveer een jaar geleden, dat de welbekende Internationale Automobiel Maatschappij haar eerste electricch aangedreven driewielige taxi's in dienst stelde en dat we indertijd in dit blad een artikel aan den bouw en de capaciteiten van deze oorlogs-taxi's hebben gewijd, zoodat we daarop thans niet meer behoeven terug te komen.

Maar aan het bedrijf zelf, dat floreert in deze moeilijke tijden, besteden we ditmaal nog eens gaarne aandacht, omdat dit onderwerp den motorjournalist ligt en door het frissche initiatief, dat het deed geboren worden en door de levenskracht en levensmogelijkheid, die het van den aanvang af heeft vertoond. Het initiatief om het in dezen tijd, waarin het overal in het bedrijf bijna „dood in den pot” is, eens over een heel anderen boeg te gooien en daarmee iets „levends” tot stand te brengen, is daarom ook zoo'n mooi stukje werk van de Internationale geweest juist, omdat het ging het Haagsche publiek te pakken, dat zooveel moeilijker en gedistanceerder is als b.v. het Amsterdamsche. De hoofdstedelingen zijn vlotter en praktischer van aard dan de Hagenaars, ze zijn veel makkelijker te bewegen ergens in te gaan rijden, dan de menschen uit de Ooievaarstad, die bang zijn iets „geks” te doen in de oogen van anderen. En — te drommel nog an toe — deze electro-taxi's op drie wielen waren toch wel heel wat anders dan de normale luxueuze benzine vierwielaars van de vredesdagen. Want niet waar, je liet je toch maar op een elec-

trisch aangedreven presenteerblad op drie pooten door den Haag voortschuiven en er was alle kans dat den Haag dat heel gek zou vinden.

Het aardige is dat de leiding van de Internationale, die toch zeker het Haagsche publiek door en door kent, het risico van haar nieuwe creatie zeer wel beseftte, maar geen oogenblik gearzeld heeft haar te lanceeren.

Men redeneerde daar eenvoudig — de kansen van de benzine-taxi's zullen tot vrijwel nul worden gereduceerd, bussen en andere openbare middelen van vervoer bestrijken een steeds kleiner wordend gebied en het publiek zal tenslotte met beide handen de kansen benutten om met een ander middel van vervoer uit den brand te worden geholpen, mits dat middel niet al te dwaas en niet al te oncomfortabel is. Toen wij zelf indertijd met het prototype van de Electro-Tax een kwartier hadden rondgereden door den Haag, en konden constateeren hoe ruim en comfortabel en prettig geruischloos deze elektrische driewielers waren, toen konden we al wel voorvoelen, dat de Internationale daarmede een gelukkigen gooi naar succes zou doen en toen de eerste electro-taxen kort daarop in dienst werden gesteld, bleek dit voorgevoel al gauw juist. Den Haag accepteerde de Electro-Tax in tijdsomstandigheden, waarin ze een waardevolle oplossing bracht voor een behoefte, die nu eenmaal ook in deze tijden blijft bestaan en het gevolg is niet uitgebleven. Het aantal wagens is toegenomen, zoo snel als dat kon en als er niet de materiaalkwestie was geweest, dan zouden de electro-taxen bij honderdtallen door de stadsstraten snorren en waarlijk niet alleen door die van Den Haag.

Op het oogenblik omvat het bedrijf 26 wagens, terwijl er ongeveer een jaar geleden met 10 taxi's gestart is, althans officieel. Maar in de aller-eerste dagen reden er eigenlijk maar 5. Sindsdien

zijn steeds meer wagens bijgebouwd en in bedrijf gebracht zoo goed en kwaad als materialenpositie en toestemming van hoogerhand dit mogelijk maakten.

Hoezeer het bedrijf zich uitbreidde konden we opmaken uit de statistiek, die ons werd terinzage gegeven door den vloten leider en Directeur van „Electro Tax” — den heer Klarenbeek.

Een aardige indruk bijvoorbeeld geeft het feit dat op den eersten dag dat de taxi's in actie kwamen 14 stadsritten werden afgelegd met een totaal afgelegden afstand van 97 kilometer, terwijl een van deze laatste dagen daarentegen niet minder dan 257 ritten werden afgelegd met een totaal kilométre van 1868, dat is bijna twee maal den afstand Den Haag—Parijs en terug. Het gemiddeld aantal ritten per dag ligt dik boven de 200 en het gemiddeld aantal verhapstukte kilometers per dag ligt in de buurt van de 1800. U ziet: den Haag „lust” deze electro-taxi's. Zij voorzien in een behoefte, door de weeks en Zondags. En dat blijkt ook wel uit het feit dat men handen en wagens te kort komt, al is de prijs van een taxirit uit den aard der zaak niet laag onder deze omstandigheden (f 0,70 aanslag voor de eerste 800 meter en verder f 0,25 per kilometer!) Maar dat heeft men in vele gevallen er graag voor over. Men ga zichzelf maar eens na in deze tijden van textielpunten en zuinig zijn met kleding van man en vrouw en van toch dikwijls haast hebben zonder voldoende middelen van lokaal snelverkeer. Vooral als de weersomstandigheden ongunstig zijn. En de Electro-Tax rijdt met alle weersomstandigheden met uitzondering van sneeuwval. Dan blijven de wagens thuis, want dan slipt het achterwiel door (geen débrayage!) en is het onbegonnen werk. Maar overigens vaart de taxi-vloot onverstoort uit, al heeft dezen abnormaal strengen winter op enkele uitzonderlijke koude dagen het bedrijf ook



Electro Tax als huwelijksbootje

(foto Schimmelpenningh)

wel eens stil gelegen.

„Spul” met de wagens was er onderweg over het algemeen weinig. Ze toonden, na enkele kinderziekten, een goede bedrijfszekerheid, waarbij ook dra bleek, dat het niet de accu's waren als zoo vitale deelen, die een zwak punt vormen. Maar — prima onderhoud is dan ook een vereischte en daar wordt dan ook extra zorg aan besteed. In den nacht worden de wagenbatterijen weer bijgeladen en het spreekt vanzelf dat voor een vlot continu in bedrijf houden der wagens door verwisseling van accu's een groot aantal daarvan in reserve moet zijn.

Natuurlijk is bij een dergelijk geheel, goede bedrijfseconomie de moeder van alle mogelijkheden, een economie, die slechts haar volle rendement kan afwerpen bij een leiding, die met de knepen van het taxibedrijf door en door vertrouwd is. En in dat opzicht is Electro-Tax gelukkig geweest, want de heer Klarenbeek, voorheen de leider van de Red Tax in Den Haag kent het bedrijf van A tot Z, weet wat economisch werken is en leidt het continubedrijf met groote vaardigheid. Van 7 uur 's morgens tot 10 uur 's avonds zijn de taxi's in de stad in actie en wordt in ploegen gewerkt. Van die ploegen elk 5 wagens sterk, werkt de eerste van 7.00 tot 16.00, de tweede van 8.00 tot 18.00, de derde van 10.00 tot 22.00 en de vierde van 13.00 tot 22.00, terwijl de vijfde ploeg een vrijen dag heeft, die eigenlijk anderhalve dag is.

In het begin stond soms nog ongeveer 30 procent der wagens stil, maar tegenwoordig is er praktisch geen wagen meer buiten bedrijf, waarbij de topuren bleken te zijn van 10.00 tot 11.30 en van 14.00 tot 18.00, dit in afwijking met het normale vrede-taxibedrijf van voorheen, toen de drukste werkuren vielen tusschen 12.00 en 14.00 en te ongeveer 20.00 bij het begin van het avond- en vooral schouwburgbedrijf. De Electro Tax heeft in de stad een 14-tal standplaatsen, met behulp waarvan zooveel mogelijk kilometers uit de wagens worden gehaald. In verband daarmee wordt bij het opnemen van een bestelling steeds gevraagd naar het „waarheen?” en worden zooveel mogelijk meerdere bestellingen voor eenzelfde wagen gecombineerd, terwijl wanneer een „vrachtje” is afgezet, de wagenbestuurder verplicht is naar het meest nabij zijnde valstation te gaan. Lang blijven die valstations nooit bezet, want de telefonist, die de Centrale bedient in de Electro Tax Garage in de Houtstraat kan steeds aan het aantal brandende lampjes zien, waar de wagens gestationneerd zijn en welke nummers of het zijn. En we beloven u, dat er variatie in het beeld zit, want de telefoon staat zelden stil. Aardig ook is het bestellingenkastje, dat elke wagen apart heeft en dat bij de meeste nummers wel gevuld is met orders, die meestal reeds minstens een dag van te voren worden opgegeven, zoodat de wagens 's avonds soms al geheel zijn volgeboekt. Een goed „reminder” systeem brengt in vierkante decimeters een handig verlengstuk voor het geheugen en zorgt er voor dat geen bestelling in het vergeetboek geraakt.

Het personeel zelf, alle gewezen taxichauffeurs, waaronder vele oud Red Tax-menschen heeft een goeden werktijd en behoorlijk loon en het zet altijd het beste beentje voor, want het heeft plezier in de zaak en — dat heeft het publiek ook! Vooral

dames voelen zich tot de Electro-Taxi's aangetrokken, waarbij het overbelast zijn van de trams, nu vele fietsen verdwenen en het soms over lange afstanden moeten staan aan de lus een machtige factor is, die vooral ouderen gauw een taxi doet opbellen. Over 't algemeen kan worden gezegd, dat het bedrijf een vaste cliëntèle heeft, die oorzaak is dat bij normale weersomstandigheden de cliëntèlestroom in richtingen wordt geleid, die bepaalde stads-gedeelten omvatten, waardoor het gemakkelijker wordt de bestellingen met zooveel mogelijk belaste kilometers uit te voeren. Slaat het weer om en valt er regen, dan verandert de samenstelling van het publiek en daarmee ook het beeld van het bedrijf, want er komen nu andere wijken in het geding, wier ligging de taak van een zoo zuinig mogelijk gebruik der wagens ingewikkelder maakt, met minder retouropdrachten.

Regendagen zijn dan ook niet — in tegenstelling met wat velen denken — de beste dagen van het bedrijf.

Zondagen daarentegen zijn dikwijls zeer goed, nu tegenwoordig de bussen op die dagen naar veraf gelegen stads-gedeelten niet rijden.

Behalve de gewone klanten, kent Electro Tax ook buitengewone in den vorm van bruiden en bruidegoms en hunne begeleiders, van militairen van de Weermacht en van menschen die naar ziekenhuizen moeten worden vervoerd en niet goed ter been zijn, maar niet ziek of invalide genoeg zijn om permissie voor een auto te krijgen.

Die allen vinden Electro Tax een comfortabel en stil vervoermiddel en een redder in den nood.

Een vervoermiddel, dat als de oorlog tot het verleden behoort, zeer zeker nog geruimen tijd belangrijke diensten kan blijven bewijzen, zoolang de toevoer van benzine nog niet normaal is en daardoor wellicht het snelverkeer per auto nog gedeeltelijk aan banden moet worden gelegd.

In zooverre is deze elektrische taxi dan ook een verschijning, die niet alleen oorlogskind is, maar die ook in de eerste vredestijden nog belangrijk kan blijven als bescheiden schakel in het verkeer van den wederopbouw.

Maar wat deze materie voor den Vakblad-journalist vooral zoo aantrekkelijk maakt, dat is dat ze „springlevende” copy vormt in een tijd, waarin deze in onze branche toch waarlijk niet voor het opscheppen ligt, dat ze het beeld brengt van een onderneming vol levensmogelijkheden, die eerst tot volle ontplooiing zouden komen indien het materiaalvraagstuk niet zoo'n groot beletsel vormde. Het bijzondere in dit geheele onderwerp is wel, de les, die er voor velen in het automobielbedrijf ongetwijfeld in schuilt, het bewijs, dat zelfs in deze moeilijke tijden, waarin de branche zoo zeer den druk van de oorlogsomstandigheden ging ondervinden, met initiatief, frischen moed en aanpassingsvermogen nog mogelijkheden voor nieuw leven te ontdekken zijn, al liggen die dan niet direct voor de hand.

De Internationale heeft met haar Electro-Tax een sprekend voorbeeld gegeven van het „waar een wil is, daar is een weg”.

Moge haar goede voorgaan voor vele anderen een aansporing zijn om te trachten in deze benarde tijden voor zichzelf nieuwe kansen te schep- pen en het beste ervan te maken.

K. R.