

Der Eisenbahn-Frank-Domizil-Dienst

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **32 (1942)**

Heft 50

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-649526>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Eisenbahn-Franko-Domizil-Dienst

*oder vereinfachte Tax-
berechnung im Güterverkehr*

Da sich die Beförderung einer Gütersendung mit der Bahn aus dem eigentlichen Transport auf der Schiene und der anschliessenden Zustellung von der Bestimmungsstation bis ins Domizil des Empfängers zusammensetzt, bestehen die Kosten einer solchen Sendung aus zwei Teilen: den eigentlichen Frachtkosten für die Bahnstrecke und den Zustellgebühren am Empfangsorte. Dieser Umstand machte es dem Verfrachter früher unmöglich, die gesamten Transportkosten zum voraus zu berechnen und zu entrichten. Die Geschäftswelt musste daher oft Transportmittel wählen, die den Kostenfaktor ungünstig beeinflussten.

Im Sinne einer modernen Vereinfachung schufen die schweiz. Transportanstalten schon vor einer Reihe von Jahren den Eisenbahn-Franko-Domizil-Dienst. Dieser ermöglicht seinem Namen gemäss die Ermittlung der gesamten Transportkosten und gestattet dasjenige Transportmittel zu wählen, das die grössten Vorteile bietet. Für den EFD-Dienst, wie der Eisenbahn-Franko-Domizil-Dienst in abgekürzter Form genannt wird, werden alle im Einzelfalle günstigsten Strassenverkehrsmittel verwendet, angefangen beim Maultier, Veloanhänger, Handwagen und Pferdefuhrwerk bis zum Automobil-Lieferungs- und grossen Lastwagen. Raschheit und Billigkeit konnten damit weitgehend berücksichtigt werden. Diese Vereinfachung im Güterverkehr fand beim Publikum derartigen Anklang, dass beispielsweise im Jahre 1941 über eine Million solcher EFD-Sendungen aufgegeben wurden.

Auf den 1. Juli 1942 ist der EFD-Dienst in verschiedener Richtung ausgebaut worden. Der Kreis der zugelassenen Güter konnte fast restlos ausgedehnt, die Gewichtsgrenze auf 5500 kg hinaufgesetzt und die Zahl der bedienten Ortschaften auf über 5000 vermehrt werden. Den EFD-Sendungen können auch Aufträge zur Abholung von leerem Verpackungsmaterial mitgegeben werden, was der Geschäftswelt durch den rascheren Umlauf dieser Inventargegenstände kostensparend dient.

Zugänglich sind dem EFD-Dienst alle Arten von unbegleiteten Bahnsendungen. Der Absender hat bei deren Aufgabe über die normale Ausfüllung des Frachtbriefes hinaus praktisch nur die drei Zauberworte „EFD. zur Weiterleitung an“ der Adresse des Empfängers voranzusetzen.

Die Geschäftswelt kann sich auch des EFD-Dienstes bedienen, wenn die Güter an ihre eigene Adresse, aber nach einer andern Station, als derjenigen ihres Wohnortes befördert werden müssen,



statt die Ware vorerst mit vermehrten Kosten und mit Zeitverlust über das eigene Lager zu spedieren. Der betreffenden Bestimmungsstation ist lediglich mitzuteilen, an wen das Gut abzuliefern ist.

Besonders interessant ist die Möglichkeit, alle Kunden des gesamten Einzugsgebietes einer Bahnstation mit einer einzigen Frachtbriefsendung beliefern zu können. Dem Frachtbrief ist ein oder mehrere Ablieferungsaufträge beizugeben, auf welchen die einzelnen Abschnitte für die Teilablieferungen auszufüllen sind. Auf Grund dieser Abschnitte wird jedem Empfänger das Gut ins Haus geführt. Die Bestimmungen des EFD-Dienstes konnten hier nur in den Grundzügen dargestellt werden. Erschöpfende Auskunft gibt der auf jeder Station aufliegende EFD-Tarif. Handels- und Industriekreise sind zudem gebeten, sich um nähere Auskunft an den Oberbetriebschef bei der Generaldirektion der SBB in Bern, Hochschulstrasse 6, zu wenden. Doch schon die obige kurze Beschreibung zeigt, dass hier eine fortschrittliche Einrichtung in kommerzieller Hinsicht geschaffen wurde, nachdem schon seit Jahren die Raschheit und Zuverlässigkeit des Güterverkehrs immer weitere Förderung erfuhr. Dass der EFD-Dienst nicht nur der Geschäftswelt dienen will, mögen zum Schlusse folgende Beispiele zeigen. Die nicht über 100 kg wiegenden Effekten der vielen Welschlandfahrer und -fahrerinnen können zwei bis drei Tage (je nach der Entfernung) vor ihrer Abreise in gewöhnlicher Fracht im EFD-Dienst zum billigsten Tarif spediert werden. Bei Ankunft befinden sich diese Gegenstände bereits in ihrem neuen Domizil und zwar gegen die bescheidene Zustellgebühr von 50 Rp. Ferner im Werkverkehr ab Fabrik auf dem Lande nach der nächsten grossen Stadt (Distanz bis 50 Bahnkm., z. B. von Frauenfeld nach Zürich; von Langenthal nach Bern usw.). Die Transportkosten per Bahn für beispielsweise 40 kleinere Kundenbelieferungen kommen auf nur Fr. 27.55 zu stehen und dies dank dem EFD-Verteilungsdienst.