

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 32 (1942)  
**Heft:** 50

**Artikel:** Der Eisenbahn-Frank-Domizil-Dienst  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-649526>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# 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 expediert 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.