Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 7 (1933)
Heft: 6

Artikel: Eisenbahn von Haus zu Haus!
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-780823

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Eisenbahn

Kaum ist ein Güterzug eingetroffen, beginnt der Umlad auf das Lastauto

Und dann brummen die ASTO-Wagen los in die Ortschaften, Weiler und Hofsiedlungen abseits der Bahn

Vor der Haustüre des Empfängers wird das Stückgut abgeladen

Vor der Haustür des Absenders wird die Gütersendung in Empfang genommen

Und vom ASTO-Wagen geht der Transport wieder über auf die Bahn

Die Eisenbahn hat Menschen und Güter im 19. Jahrhundert freizügig gemacht, wie sich's frühere Generationen nie hätten träumen lassen. Da ist erst Bewegung auf die Kontinente gekommen, und was Säumer in Jahren, Gespanne in Monaten und Wochen zuvor geleistet hatten, das ist nun alles eine Affäre lediglich von Tagen, ja von Stunden geworden. Man denke doch, wie zwei Gotthardzüge eine Gütermenge zu transportieren vermögen, wie sie einst auf dem Saumpfad nur innerhalb eines Jahres bewältigt wurde, dass also 14 Güterzüge in jeder Richtung durch den Gotthard an einem einzigen Tage transportieren können, was die alten Gotthardsäumer nur innert vollen sieben Jahren über den Pass zu schleppen vermochten. Und da kommt es noch zuweilen vor, dass man der Bahn ihre Schienengebundenheit als Starrheit und Unbeweglichkeit zum Vorwurf macht! Gewiss, man musste eben die Konzentration des Verkehrs auf Bahnhöfe und festgebaute Strecken in Kauf nehmen. Vor jede Haustür und auf jedem beliebigen Wege konnte die Bahn schliesslich nicht fahren. Aber jetzt ist auch das anders geworden. Jetzt entwickelt sich der Organismus der Bahn so, dass der Verkehr mit Frachten bald nicht mehr von Bahnhof zu Bahnhof, sondern von Haus zu Haus sich vollzieht. Er tut es der Post gleich, er bringt, wie der Briefträger den Brief, auch die Gütersendung gleich ins Haus des Empfängers. Mehr noch: die Sendung wird sogar im Hause des Absenders entgegengenommen – die «Starrheit» der Eisenbahn wird endgültig überwunden!

Und das geheimnisvolle Zauberwort, das der Inbegriff dieser Beweglichkeit geworden ist, heisst:

«ASTO».

Was ist «ASTO»?

«Automobil-Stückgut-Transport-Organisation»!

Also doch nicht Eisenbahn, sondern Automobil? Weder das eine, noch das andere, vielmehr beide zusammen in eigenartiger Verbindung, die beider Vorteile umfasst und beider Nachteile vermeidet. Nicht sich bekämpfen, sondern sich ergänzen! Dann kommt man zu Zielen, die man getrennt niemals erreicht hätte, und statt Verlusten aus endloser Befehdung resultieren für die schweizerische Volkswirtschaft und vorab für jeden Frachtgeber, für jeden Fabrikanten, für jeden Kaufmann, kurzum für alle, unabsehbare Vorteile.

Wie funktioniert die «ASTO»?

Auf allen Hauptlinien der SBB werden nach und nach Verkehrszentren bestimmt, an denen Bahn und Auto sich treffen. Solche Verkehrszentren sind auf den bisher von der «ASTO» bedienten Strecken in der Ostschweiz: Winterthur, Frauenfeld, Weinfelden, Romanshorn, ferner Wil und St. Gallen, in der Westschweiz: Lausanne und Genf. Von diesen Verkehrszentren strahlen Automobildienste nach allen Richtungen in einem bestimmten Umkreis aus und bedienen neben den zwischen den Zentren liegenden Bahnstationen die abseits der Bahn gelegenen Ortschaften und Weiler, ja sie dringen bis zu einzelnen Hofsiedlungen vor. Die Bahn selbst konzentriert dafür den Verkehr der Stückgüterzüge auf die Verkehrszentren, übernimmt an diesen von den Camions Güter oder übergibt ihnen hier

von Haus zu Haus!

Sendungen. Sie wird also befreit von allen zeitraubenden Halten auf Zwischenstationen mitsamt dem entsprechenden Rangierdienst, dem Ein- und Ausladen.

Was wird damit erreicht?

1. Dass die Güter zu festem, amtlichem Tarif an der Haustür des Absenders in Empfang genommen und vor die Haustür des Empfängers gebracht werden können.

2. Dass die Sendung je nach nähern Umständen einen halben bis zwei Tage schneller befördert wird.

3. Dass ausser den Stationen überhaupt alle Siedlungen direkt in den Verkehrsorganismus der Bahn einbezogen werden.

4. Dass die Bahn den Schienenverkehr mit Stückgütern auf seinen eigentlichen Aufgabenkreis, nämlich auf Transporte über grössere Distanzen beschränken, dadurch die Wagen besser auslasten, die kommerzielle Geschwindigkeit der Nahgüterzüge erheblich steigern und bei alledem beträchtliche Einsparungen machen kann, die sie umgekehrt wieder in Form besserer Bedienung ihren Kunden zugute kommen lässt.

5. Dass das Auto vom wilden Konkurrenten zum Mitarbeiter in einem nationalen Transportsystem wird und die Bahn durch Dienste ergänzt, die sie selbst nicht versehen kann, dass es so gewissermassen die Bahnlinie bis zur Haustür eines jeden Frachtgebers und eines jeden Frachtempfängers fortsetzt.

Welche Vorteile bietet die «ASTO» ihren Kunden?

Abgesehen davon, dass die Sendungen die denkbar grösste Beschleunigung erfahren und ohne irgendwelche Camionneurvermittlung direkt von Haus zu Haus gelenkt werden, hat der Kunde der «ASTO» eine Transportorganisation zur Verfügung, die billiger für ihn arbeitet, als ihn ein eigener Automobilpark mitallem Drum und Dran zu stehen käme.

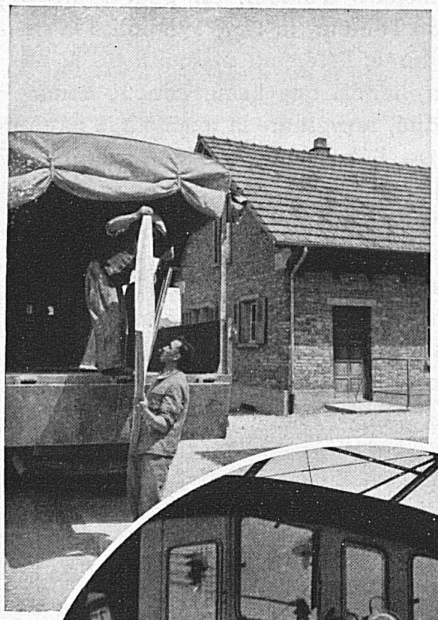
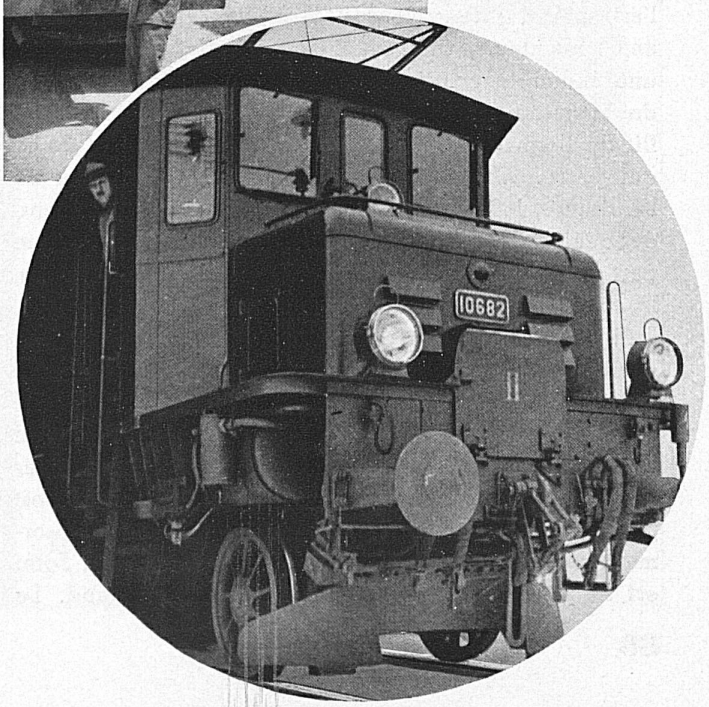
Woher nimmt die «ASTO» die Automobile?

Sie ordnet systematisch die privaten Transportunternehmer in ihr System ein, bietet ihnen volle Beschäftigung, befreit sie von einem vernichtenden Konkurrenzkampf und sichert ihnen regelmässigen Verdienst.

Wie benütze ich die «ASTO»?

Ungefähr so wie die Post! Im Lokalverkehr können Sendungen mit gewöhnlichen Beförderungsscheinen frankiert oder unfrankiert und mit Nachnahme zu genau bestimmten Taxen aufgegeben werden. Diese Beförderungsscheine werden in Blöcken zu 50 Stück grössern Firmen, den Stationen, SESA-Agenturen und den ASTO-Automobilunternehmern abgegeben. Sie werden in vierfacher Ausfertigung durchgeschrieben, wobei zwei Exemplare der Sendung als Begleitpapiere beigegeben werden, während der Absender und der Empfänger je eines von den beiden übrigen Exemplaren erhalten. Daneben sind auch Sendungen mit Frachtbriefen möglich, und im Fernverkehr werden alle Sendungen mit Frachtbriefen in den Verkehrszentren wie auf den Zwischenstationen abgefertigt.

«ASTO» ist damit zum Inbegriff einer neuen Transportart geworden, die den Bahnen durch geschickte Verbindung mit dem Automobil die letzte Vervollkommnung ihrer Beweglichkeit gewährleistet, damit den Kunden rascher bedient und ihm alle Vorteile eigener privater Lastautos bietet, ihm aber zugleich deren Nachteile abnimmt und ihm vor allem in finanzieller Hinsicht in einem Masse entgegenkommt, das in einer Krisenzeit eine ganz bedeutende Erleichterung bedeutet. Auf den Strecken Zürich – Bodensee und Lausanne – Genf ist dieses System in vollem Betrieb, und bald wird es die ganze Schweiz als nationaler Verkehrsorganismus umfassen. Dr. B.



Die Sendungen werden zu festem, amtlichem Tarif angenommen