

Fahrende Dienstleistungen - eine Alternative? = Services ambulants - une alternative?

Autor(en): **Huber, Verena**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **60 (1973)**

Heft 5: **Einkaufszentren**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-87552>

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.

Fahrende Dienstleistungen – eine Alternative?

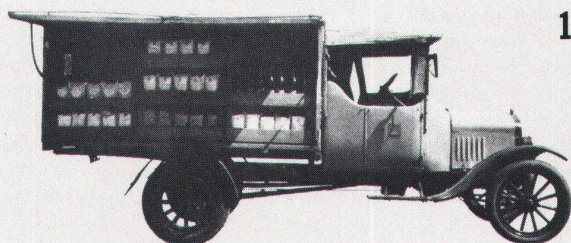
Von Verena Huber

Die Ballung zu grossen Einkaufszentren ermöglicht eine Rationalisierung des Warenvertriebes. Kommt sie jedoch dem Verbraucher zugute?

Die Benützung des Wagens für die Einkäufe erfordert die Erstellung von Strassen und somit Aufwendungen seitens des Konsumenten sowie der öffentlichen Hand.

Die Zeiten des Milchmannes und des Gemüsewagens sind vorbei. Sind jedoch deshalb auch die Möglichkeiten der fahrenden Dienstleistungen als Dienst am Kunden ausgeschöpft?

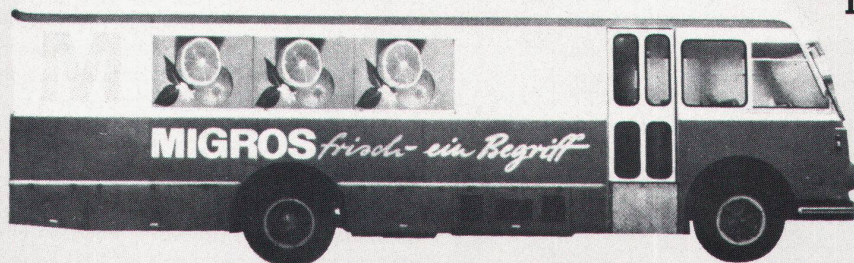
1



1925



1945



1965

1 Das Design der Wagen hat sich gewandelt. Dem legendären T-Modell folgte 1945 der Verkaufswagen auf Magirus-Deutz-Chassis mit einem grösseren Sortiment. Seit 1965 sind die Selbstbedienungswagen im Einsatz.

2 Modell 1945: Rationelle Einteilung der Verkaufsfront, Nachschub auf der Rückseite. Verschluss bilden zugleich Ladentisch und Vordach.

1 La conception des véhicules a changé. Au légendaire modèle T succède, en 1945, le camion-magasin sur chassis Magirus-Deutz avec un assortiment plus riche. Dès 1965, les camions-magasins libre-service sont en activité.

2 Modèle 1945: aménagement rationnel de l'étalage, ravitaillement par l'arrière. Les parois latérales forment, en même temps, comptoir et avant-toit.

3 Modèle 1965: Le passage au libre-service amène une augmentation du volume, car l'espace de vente est déplacé à l'intérieur du véhicule.



2

Der Lebensmittelverkaufswagen

1925 hatte die Migros-AG ihren Betrieb mit 5 Verkaufswagen eröffnet. Das Unternehmen war im strengen Sinne des Wortes nicht ganz gesetzlich, denn der Verkauf von fahrenden Läden aus war noch nicht bewilligt. Die ersten Ausfahrten wurden somit zu einem spannenden Ereignis. Curt Riess beschreibt in seinem Buch über Gottlieb Duttweiler die Konzeption der Wagen:

«Dann kamen die Wagen an. Sie wurden zu fünf in eine Garage gepfercht. Vier standen nebeneinander, der fünfte quer vor ihnen, denn Platz war kostbar. Es waren Ford-Wagen, die alten T-Modelle. Die Führerkabine war offen, sie hatte nur ein Verdeck. Wie sich später herausstellen sollte, waren die Batterien viel zu schwach, besonders bei dem dauernden Halten und Anfahren. Oft mussten die Wagen mit der Hand angekurbelt werden. Die Einrichtung war nach den Anweisungen von Duttweiler vor sich gegangen.

Auf der Rückseite befand sich ein Schaukasten, in dem die Waren ausgestellt wurden. Die beiden Seitenwände konnten hochgeklappt werden, so dass die Waren, die in hölzernen Kisten lagen, sichtbar wurden. Auf diese Weise konnte die Bedienung von rechts nach links erfolgen. Sie sahen schon ein bisschen gestrig aus, diese übrigens fabrikneuen Wagen. Sie kosteten freilich auch nur fünftausend Franken inklusive Aufbau.»

3 Modell 1965: Die Umstellung auf Selbstbedienung führt zu einer Vergrösserung des Volumens, da die Bedienungsfläche ins Wageninnere verlegt wird.

3



Services ambulants – une alternative?

La concentration vers de grands centres commerciaux rend possible la rationalisation de l'écoulement des marchandises. Mais est-ce avantageux pour le consommateur ?

L'utilisation de l'automobile pour les achats exige la construction de routes et entraîne des dépenses de la part du consommateur de même que des services publics.

L'ère de la voiture du laitier et du marchand de légumes est passée. Mais alors, toutes les possibilités des services ambulants comme service à la clientèle sont-elles ainsi épuisées ?

Das Automobil-Postbüro

Die als Bürobetriebe ausgerüsteten Wagen werden bei besonderen Veranstaltungen oder beim Umbau von PTT-Lokalen als Provisorium zum Ersatz.

Der Biblio-Bus

Der fahrende Bibliotheksdienst der dänischen Bibliothekszentrale bringt eine minimale Ausrüstung mit Verleihdienst, Handbibliothek und Lesezimmer in Wohnquartiere. In der Schweiz, wo die Organisation der Volksbibliotheken weniger weit entwickelt ist als in Skandinavien, sind bisher erst 4 solche Wagen im Einsatz.

vh ■

Le camion-magasin

En 1925, la Migros S.A. ouvrait son entreprise avec 5 camions de vente. Cette action n'était pas tout à fait légale au sens strict du mot, car la vente par magasins ambulants n'était pas encore autorisée. Les premières sorties devinrent ainsi un événement captivant. Curt Riess décrit, dans son livre sur Gottlieb Duttweiler, la conception des véhicules :

«Puis les camions arrivèrent. Ils furent entassés à cinq dans un garage. Quatre furent placés l'un à côté de l'autre, le cinquième transversalement devant les autres, car le terrain était cher. C'étaient des camions Ford, les anciens modèles T. La cabine du chauffeur

était ouverte et seulement recouverte d'une bâche. Comme il devait se révéler plus tard, les batteries d'accumulateurs étaient bien trop faibles, surtout quand il fallait s'arrêter et repartir constamment. Souvent il fallait remettre le moteur en marche à la manivelle. L'aménagement fut effectué d'après les instructions du Duttweiler lui-même.

A l'arrière, il y avait une vitrine où les marchandises étaient exposées. Les deux parois latérales pouvaient être rabattues vers le haut, de sorte que les denrées, déposées dans des cassiers en bois, étaient visibles. De cette manière, le service pouvait se faire de droite à gauche. Ils avaient l'air un peu vétuste, ces camions pourtant tout neufs. Ils ne coûtaient, à vrai dire, que cinq mille francs pièce, aménagement compris.»

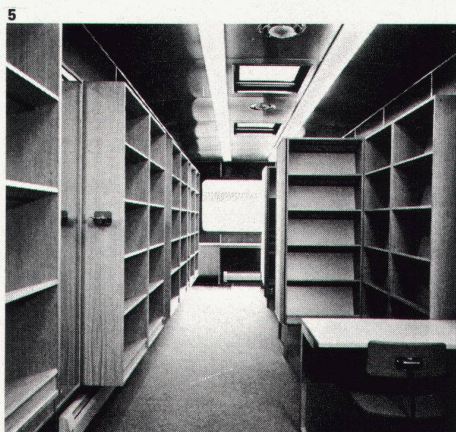
Les bureaux de postes ambulants

Les véhicules aménagés en bureaux de postes sont utilisés à l'occasion de manifestations particulières ou comme bureaux provisoires lors de travaux de transformation aux locaux de postes habituels.

Le bus-bibliothèque

Le service bibliothécaire ambulante de la bibliothèque centrale danoise apporte dans les quartiers extérieurs un équipement minimum comprenant service de prêt, bibliothèque-étagère et salon de lecture. En Suisse, où l'organisation des bibliothèques populaires est moins développée qu'en Scandinavie, seuls 4 bus de ce genre ont été mis en service jusqu'à présent.

Traduction: P. Moine ■



4 Automobilpostbüro mit 4 Kundenschalern.
5 Der Biblio-Bus.

4 Bureau de poste ambulant à 4 guichets.
5 Le bus-bibliothèque.

