

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 7 (1994)
Heft: 9

Rubrik: Jakobsnotizen

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: 11.01.2026

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

te die Unternehmensleitung ein, und man fand, so der Gewerkschaftssekretär André Kaufmann, in entspannter Atmosphäre zu einem guten Firmenvertrag.

Verpackungsdesign

Pack it heisst die internationale Fachmesse der Verpackungsindustrie, die im Mai nächsten Jahres wieder in der Messe Basel stattfindet. Und da Designer auch zu dieser Industrie gehören, bietet ihnen die Messe an, ihre Projekte in einem speziellen Designzentrum inmitten der Verpackungsbranche vorzustellen. Dieses wird betreut, so dass die Aussteller nicht während der ganzen Messe anwesend sein müssen. *Info: Michael Hamböck, Pack it 95, Messe Basel, 4021 Basel, 061 / 686 22 17.*

Grössenordnung

Unter Trollen wird man sich landläufig eher etwas handlich-putziges vorstellen. Der grosse Troll hingegen, den Shell 80 Kilometer nordwestlich von Bergen in die Nordsee stellen

will, hat andere Dimensionen. Die Bohrplattform für Erdgas ist bis zur Oberkante der Betonpfähle 370 Meter hoch und steht rund 300 Meter im Wasser. Gesamthöhe inklusive Aufbauten und Kranen: 470 Meter. Unser nationaler Ingenieurrekord, die Mauer der Grande Dixence, reicht diesem Ungetüm knapp bis zur Brust.

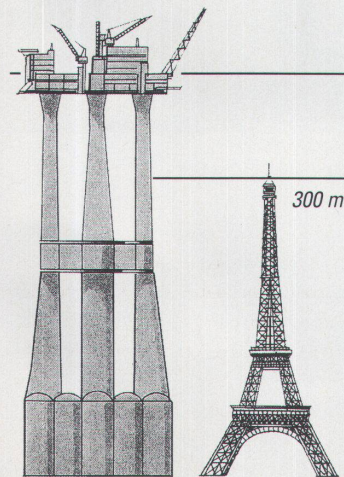
Allianz

Team Möbel in Willisau, ein Tochterunternehmen der Welli AG, erweitert ihr Möbelsortiment um die Polstermöbelkollektion «Swiss Seats» der Firma Stegemann. Die beiden Firmen werden zusammen die Kollektion entwickeln, die Produktion verbleibt bei Stegemann, der sich ansonsten weiter auf seine Marke «stega» konzentrieren wird. Den internationalen und nationalen Vertrieb übernimmt Team Möbel. Die aus der Hochzeit hervorgehenden neuen Möbel werden erstmals im Oktober in Willisau und im Januar an der Kölner Möbelmesse präsentiert werden.

Schulreise

Der Kulturtag des Verbandes der Schweizer Industrial Designer (SID) galt dieses Jahr dem Thema Firmenkultur. Besucht wurde zuerst die Keramische Industrie in Laufen und später das neue Gebäude von Vitra in Birsfelden. Am Abend schliesslich besuchten die Designer und etliche ihrer Frauen das Kultur- und Gasthaus Teufelhof in Basel, den Preisträger des letzten Design Preis Schweiz. Gazpacho mit Riesencrevetten, Spinat-Ricottaravioli in Thymian-Pilzsauce und Kirschen-Sorbet gab's zu essen, und Auvernier, Bardolino chiretto und Rosso Cà Lustra gab's zu trinken. 28 Leute waren mit von der Partie, fröhlich war's, lehrreich und genüsslich.

Gasbohrplattform Troll im Vergleich zum Eiffelturm



Verkehr am Berg

Kürzlich war Hochparterre auf Schulreise im Madranertal: Sechs Stunden wandern, Wurst braten, Berge, Gletscher und Staubbach betrachten und baden. Kurz: Rundum fröhlich. Die Fahrt ins und aus dem Schweizer Gebirge hat sich für Menschen ohne Auto aber verändert. Vor drei Jahren konnte ich in Zürich in den Zug einsteigen, und nach einmal umsteigen in Arth-Goldau erreichte ich Amsteg mit der SBB und nahm dort das Postauto nach Bristen. Heute muss man in Arth-Goldau umsteigen, dann in Erstfeld vom Zug auf den Überlandbus. Dieser schaukelt und kurvt und erreicht schliesslich Amsteg, wo man aufs Bergpostauto wechseln muss. Der Umbau von regionalen Zuglinien zu Buslinien ist kein Gewinn. Der richtige Abbau aber wird ja erst kommen. Begonnen hat er mit dem ideologischen Abbau, den gezielten Klageliedern, dass der Regionalverkehr nicht rentiere (wie wenn das je anders gewesen wäre). Weiter geht es jetzt es mit dem Projekt Telecomgewinn privatisieren, Postautoverlust dem Staat überlassen. Und konkret wurde das Ganze bereits mit dem Zurückstutzen der Fahrpläne im Frühling. Das merkte man in diesem schönen Bergsommer bereits einschneidend. Je weiter ich von den grösseren Städten und den touristischen Zentren weg war, um so schwieriger ist es geworden, nach sieben Uhr aus einem Dorf wegzukommen, geschweige denn, die Stadt nach acht zu verlassen in der Hoffnung, man komme noch gleichentags in den Bergen an. Ich kann mich danach richten. Für die Murers aus Amsteg, die den neusten Film ihres Verwandten Fredi ansehen wollen, wird der Kinobesuch ohne Auto zur Haupt- und Staatsaktion. Was tun? Das Autofahren verteuern, Strassen sperren, Parkplätze aufheben. Wichtige Forderungen, welche die meisten Bergler aber erzürnen. Erfahrene fortschrittliche Verkehrsplaner sagen: taktisch unklug. Also zurück zum Angebot. Es ist bitter, wenn im Regionalzug in drei Wagons plus Gepäckwagen drei ältere Menschen, ein Bergsteiger und zwei Kinder sitzen. Mich erstaunt aber, dass unseren grossen Verkehrsunternehmen darauf bisher nur drei gleichlautende Antworten einfallen: abbauen, Angebote streichen, sich zurückziehen. Marktorientierung, das Zauberwort, heisst vorab den Service public angreifen. Es heisst, sich aufs Grosse konzentrieren. Entsprechend einseitig werden Forschungsgelder verteilt. Investitionen gibt's für Mega-Projekte: NEAT, Bahn 2000, neue Kabelsysteme, Modell-Kommunikationsgemeinden, TV-Shopping. Wie aber öffentlicher Verkehr auf dem Land morgen funktionieren könnte, dazu hört man wenig, dazu gibt's wenig Projekte. Angebotsorientierung erschöpft sich in Marketingzauber: Einen Bon für einen Café Crème für den Frühaufsteher, einen Lockvogelpreis für die Zugfahrt am Wochenende. Und die wenigen Projekte entstehen bisher nicht bei Bahn und Post. Ein Beispiel: In Luzern baut die kleine Firma Balance Services den «Telebus Pilatus Markt» auf, mit dem sich Leute samt Einkauf nach Hause fahren lassen können (siehe Seite 9), an andern Orten studiert man Alternativen zum linien- und fahrplangebundenen Bus. Post und Bahn scheinen desinteressiert. Das hat damit zu tun, dass die unterste Ebene die mehrere Kantone umfassenden Kreisregionen ist - weit weg vom Madranertal. Neuer Regionalverkehr bräuchte vielleicht wohl dotierte, wendige und autonome Regionalregionen weit weg vom Daten High-Way. Wann beginnt das Projekt neuer Regionalverkehr bei der Post, wann bei der Bahn?