

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 60 (1973)
Heft: 5: Einkaufszentren

Artikel: Fahrende Dienstleistungen - eine Alternative? = Services ambulants - une alternative?
Autor: Huber, Verena
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87552>

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: 04.04.2026

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

Fahrende Dienstleistungen – eine Alternative?

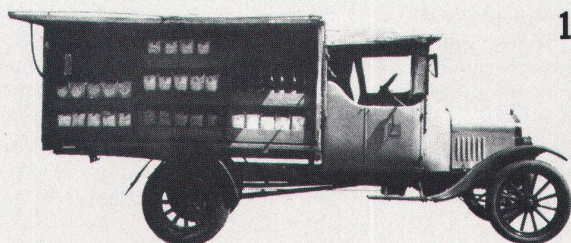
Von Verena Huber

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?

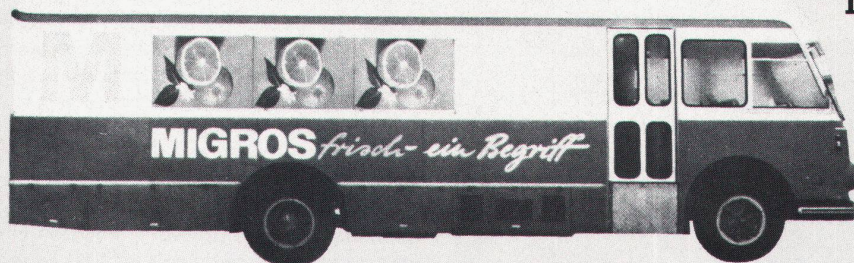
1



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.»

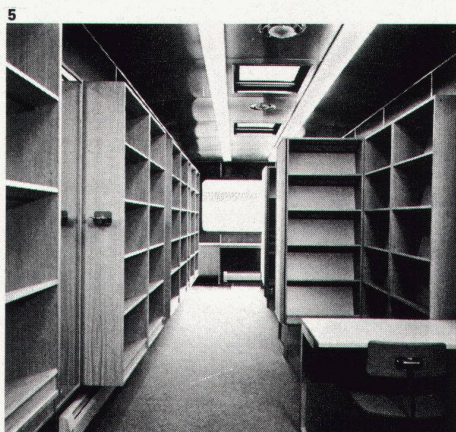
Les bureaux de postes ambulants

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.

