aktuell

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **56 (1969)**

Heft 3: **Kirchen - Kirchengemeindehäuser**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

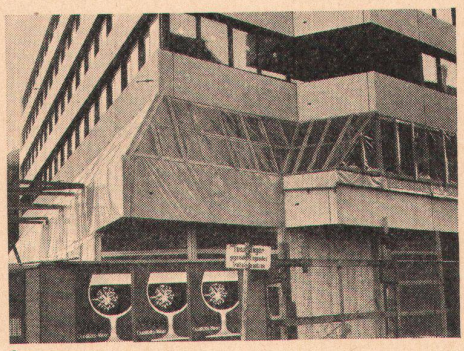
http://www.e-periodica.ch

aktuell

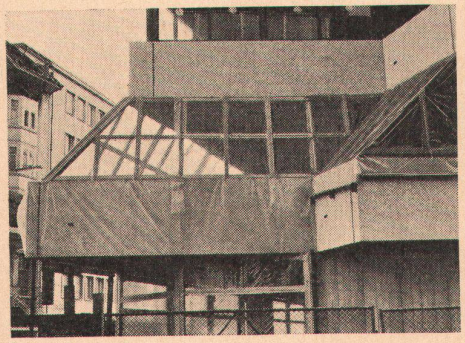
unaktuell

Stirling in Basel

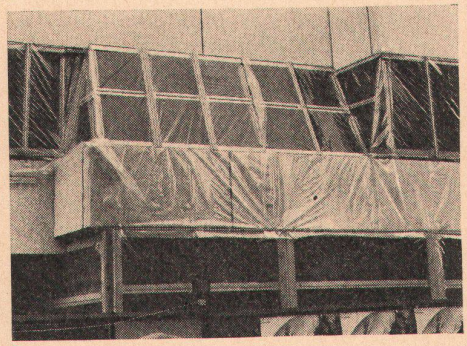
Was Stirling & Gowan am Ingenieurgebäude der Universität Leicester erstmals versucht hatten und dann an der Historischen Fakultät der Universität Cambridge ausgiebig anwendeten, das kann man nun auch in der Basler Aeschenvorstadt sehen: die diagonale Glasfläche. Leider muß man vermuten, daß das erregende Motiv den Frühling nicht überleben wird und daß dann unter der Plastikhaut ein ordentliches Schweizer Geschäftshaus, das Anfos-Gebäude, Architekten Gass & Boos, BSA/SIA, Basel, zum Vorschein kommen wird.



2



1

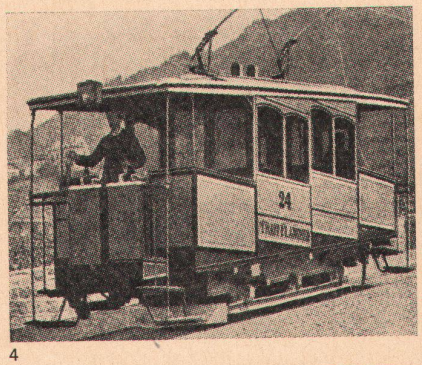


3

1–3
Stirling in Basel? – Nur vorübergehend: Bauphase des Anfos-Hauses in der Aeschenvorstadt, Architekten: Gass & Boos, BSA/SIA, Basel
Photos: Dieter Bleifuss, Basel
4
Motorenwagen Nr. 24 in der Avenue des Planches in Montreux. Hersteller: Siegfried Herzog
5
Der Zahnrad-Tramwagen auf der Talstation in Montreux
6
Das Untergestell mit den beiden Adhäsionsachsen und in der Mitte die Zahnradachse; dahinter der Wagenkasten
Abbildungen: 4, 5 Verkehrshaus, Luzern; 6 Société Romande d'électricité à Clarens

Ein Echo auf den neuen *werk*-Umbruch

«An das neue Format der Architekturzeitschrift *werk* muß man sich erst gewöhnen» – so weiß der Rezensent der «Tat» am 18. Januar 1969 zu melden. Hoffen wir, daß er sich nach zwölf Jahren dran gewöhnt, denn es ist seit 1957 immer gleich geblieben. Mit dem neuen Umbruch haben wir sehr vieles geändert, aber gerade nicht das Format, dem wir seine Kontinuität durch die Jahrgänge sichern wollten. Immerhin hätten wir gerne gewußt, ob das *werk* dem «Tat»-Rezensenten nun größer oder kleiner vorgekommen ist; hoffentlich kleiner, denn wir wollen doch «mehr sein als scheinen» ...



4

5

Die erste und einzige elektrische Zahnrad-Straßenbahn der Schweiz von Le Trait nach Les Planches in Montreux

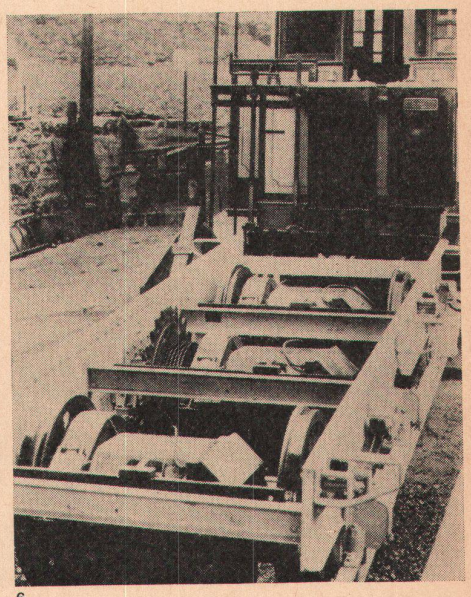
Am 6. Juli 1898 wurde in Montreux eine Zahnrad-Straßenbahn eröffnet. Sie führte von Le Trait (an der Hauptstraße in Montreux) zunächst durch ein Couloir und überquerte dann die Jura–Simplon-Bahn mit einer eigenen Brücke, fuhr auf der Straße die Avenue des Planches (obere Gemeinde von Montreux) hinauf und endete in einem Keller eines bestehenden Hauses.

Die Zahnrad-Straßenbahn Le Trait–Planches (TP) war ursprünglich als erste Etappe für eine Bahn von Montreux nach Glion gedacht. Von Montreux nach Glion führen heute zwei Bahnen: 1. die Zahnradbahn Montreux–Glion und 2. die Drahtseilbahn Territet–Glion.

Die Bahn TP hatte einen einzigen Motorenwagen. Die vordere und die hintere Achse wurden je durch einen elektrischen Adhäsionsmotor angetrieben. Dazwischen befand sich die Achse des Zahnrades, ebenfalls mit einem eigenen Elektromotor. Das Zahnrad hatte eine Breite von *20 mm.* Es war – aufwärts gesehen – auf der linken Seite angebracht und griff in die Zahnstange durch einen Spalt neben dem linken Geleise, unterhalb der Erdoberfläche, ein.

Am 11. November 1912 mußte der Betrieb eingestellt werden, da sich das System nicht bewährte. Diese Zahnradbahn gehörte der Bahndirektion «Vevey–Montreux–Chillon».

Emil Hochuli



6