

AAA

BBB

CCC



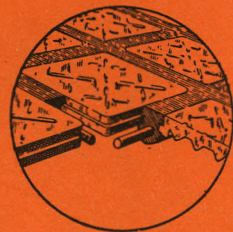
AS 552

142559

**Beiträge zum Bauen Serie 2 No. 1**  
**Adm. Augustinergasse 5 - Basel**

**DIE WERKSTÄTTEN  
DIE FABRIKEN  
DIE GARAGEN** **BRAUCHEN  
BRAUCHEN  
BRAUCHEN**

**LICHT**



**TAGESLICHT**

**IST BILLIG**

LASSEN SIE SICH OFFERTEN MACHEN VON

**ROB. LOOSER & CIE. FÜR SEHR**

LICHTHELLE, BEGEHBARE, WASSERDICHTER OBERLICHTER, WELCHE KEIN SCHWITZWASSER BILDEN UND SEHR LEICHT ZU REINIGEN SIND.

**ROB. LOOSER & CIE., BADENERSTR. 41, ZÜRICH 4**

**8 ALBERT LANGEN  
VERLAG MÜNCHEN  
BAUHAUSBÜCHER**

		PREIS	
		steif. brosch.	i. Leinen geb.
1	Walter Gropius INTERNATIONALE ARCHITEKTUR	Mk. 5	Mk. 7
2	Paul Klee PÄDAGOGISCHES SKIZZENBUCH	Mk. 6	Mk. 8
3	Ein Versuchshaus des Bauhauses	Mk. 5	Mk. 7
4	Die Bühne im Bauhaus	Mk. 5	Mk. 7
5	Piet Mondrian NEUE GESTALTUNG	Mk. 3	Mk. 5
6	Theo van Doesburg GRUNDBEGRIFFE DER NEUEN GESTALTENDEN KUNST	Mk. 5	Mk. 7
7	Neue Arbeiten der Bauhauswerkstätten	Mk. 6	Mk. 8
8	L. Moholy-Nagy MALEREI, PHOTOGRAPHIE, FILM	Mk. 7	Mk. 9

**KOHLLEN**

**BRIKETFABRIK  
SCHIFFAHRT**

**STROHMMEYER  
BASEL LINDENHOFSTR. 4  
TEL. SAFRAN 2844**

**3 BÜCHER VON  
ADOLF BEHNE**

		Mark	Mark
1	DER MODERNE ZWECKBAU (Dreimaskenverlag München)	9.50	12.50
2	DER SIEG DER FARBE Verlag der photogr. Gesellschaft Berlin)	—	—
3	VON KUNST ZUR GESTALTUNG (Verlag der Arbeiterjugend Berlin)	2.75	3.75

**BEDACHUNGEN  
AUSSERE  
WANDVERKLEIDUNG  
INNENAUSBAUPLATTEN**

**ETERNIT (KT. GLARUS)  
NIEDERURNEN**

**5 BÜCHER VON  
LE CORBUSIER**

		Fr.	Fr.
1	Vers une architecture (Verlag Crès & Cie., Paris)	30.—	—
2	Urbanisme	30.—	—
3	La peinture moderne	30.—	—
4	L'art décoratif d'aujourd'hui	30.—	—
5	Kommende Baukunst DEUTSCHE VERL.-ANST. STUTT GART	Mk. 12.—	Fr. 15.—

**HETZER**

**KONSTRUKTIONEN  
IN HOLZ**

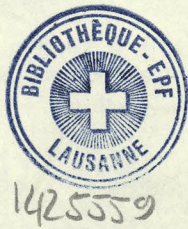
**BIS 50 METER  
SPANNWEITE**

**NIELSEN-BOHNY & Co  
BASEL CHRISCHONASTRASSE 39-41  
TEL. SAFRAN 4415.**

**1 BUCH VON  
EL LISSITZKY**

		Fr.	Fr.
1	KUNSTISMEN (Verlag Eugen Rentsch, Erlenbad-Z'dh)	5.75	7.—

**KOMPOSITION IST STARRHEIT —  
LEBENSFAHIG IST DAS FORTSCHREITENDE.**



In jeder grossen Stadt leben Tausende von Menschen.

Tausende von Menschen haben Nahrung nötig;  
Tausende von Menschen haben Kleider nötig;  
**das erfordert Verkaufszentralen.**

Tausende von Männern und Frauen müssen nach ihrer Arbeit;  
**das erfordert Verkehrsmittel.**

Tausende von Familien müssen wohnen;  
**das erfordert Wohnzentralen.**

Die Notwendigkeiten sind schreiend gross, aber wir freuen uns über die Unerbittlichkeit, mit der diese Zeit ihre Aufgaben stellt. Wir freuen uns, denn gerade diese Unerbittlichkeit wird Gesundheit bringen, wird das formal-ästhetische Getue unmöglich machen.

Der Rennwagen, die Lokomotive, das Motorboot und mit ihnen alle Dinge, die strenge Anforderungen zu erfüllen haben, weisen uns, weil sie dem formal-ästhetischen Streben einer falsch erzogenen Künstlerschaft entgangen sind, bereits den Weg, der zur Deutlichkeit und Klarheit führt.

Diese Klarheit ist keine Komposition, sie ist keine vorgefasste Schönheit, eine ursprünglich banale Aufgabe veredelnd, sondern sie steht da als Ergebnis, entstanden aus den von Tag zu Tag steigenden Forderungen.

Zu diesen Forderungen gehört nicht allein das gute Funktionieren und die Dauerhaftigkeit, sondern vor allem auch die ökonomische Verwendung des Materials. Wozu sollen wir Zeit und Kräfte an Verzierungen und Modegrillen verschwenden,



DIE MASSE entbehrt —

DIE BANK verschwendet.

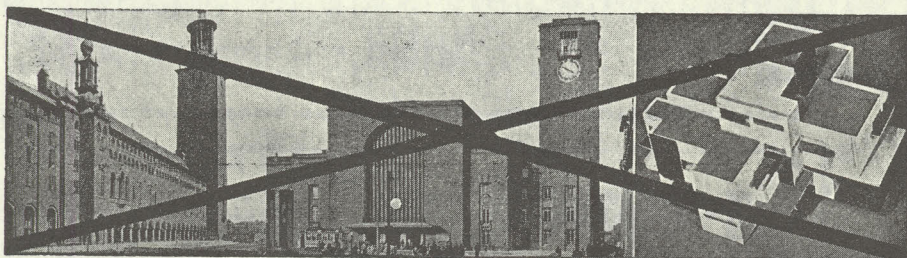
wenn noch für Tausende von Familien Häuser, Möbel, Kleider und Lebensmittel nötig sind? Wir freuen uns über die Unerbittlichkeit, mit der diese Zeit zur Sparsamkeit verpflichtet, denn gerade diese Unerbittlichkeit wird Gesundheit bringen, wird das formal-ästhetische Getue unmöglich machen.

Dieser Formalismus äussert sich im Ornamentchen-Entwerfen des Kunstgewerbes, in der Grundriss-Ornamentik unserer Stadtpläne, im Streben nach Komposition in der Reklame und in der Architektur, in der Komposition überhaupt.

Komposition ist ein bewusstes oder unbewusstes Ordnen von Elementen nach Gesetzen, die neben den Gesetzen der Aufgabe selbst regieren. Komposition ist Schönmacherei.

Komposition entspringt einer Zweideutigkeit, einem Dualismus, der jedes Ding entzweit in materielle Funktion und in äusserliche Erscheinungsform.

Komposition entspringt der Scheidung zwischen Geist und Stoff.



RATHAUS STOCKHOLM

BAHNHOF STUTTGART

WOHNHAUS

Es ist wahr, dass die verständigen und redlichen Verfechter der Komposition formale und konstruktive Beleidigungen einer Aufgabe umgehen, dass ein Rationalismus auf jedem Gebiet durchgedrungen ist. Es ist wahr, dass die einfachen Kuben und die klar ausgedrückten Materialien sympathischer und angenehmer sind, als die abgelebten vorgeklebten Säulen und Guirlanden. Dennoch — —

**Komposition, Komposition von Kuben, von Farben, von Materialien bleibt ein Hilfsmittel und eine Schwäche.  
Wichtig sind die Funktionen, und diese werden die Form bestimmen.**

ABONNEMENT (SCHWEIZ) 6 NUMMERN FR. 6.—  
ABONNEMENT (AUSLAND) 6 NUMMERN FR. 7.—

**ABC** 1926  
**NUMMER 1**  
**ZWEITE SERIE**  
**BEITRÄGE ZUM BAUEN**

ADMINISTRATION  
REDAKTION

AUGUSTINERGASSE 5, BASEL - SCHWEIZ

Bauen ist wichtiger als Schreiben —  
Pläne sind dringender als Kunstzeitschriften —  
— Dies ist der Grund, dass die Ausgabe der zweiten Serie des ABC bedeutend länger als beabsichtigt hinausgezogen wurde.

Die folgende Nummer 2 erscheint in Kurzem. Wir haben sie unter der Redaktion von Hannes Meyer (Basel) den modernen Richtungen in der Malerei zur Verfügung gestellt, da wir bei ihnen mit uns übereinstimmende Ziele erkennen — das Bestreben, Farben und Formen auf ihre elementaren Werte zurückzubringen und dem Architekten damit für seine Aufgaben ein brauchbareres Material zu liefern als das bisherige.

REDAKTION DIESER NR.: H. SCHMIDT (BASEL)  
(M. STAM, ROTTERDAM)

„SCHWEIZER KUNSTGEWERBE“  
(SCHWEIZ. ILLUSTR. ZEITG. 1925)



*A thing of beauty is a joy for ever.*

*Kunst is het maken van mooie dingen.*

Die Kunst ist da, den Alltag zu verklären, das Gewöhnliche emporzuheben und unser Leben zu schmücken. Sie ist das „nutzlose Schöne“, das das „Notwendige“ begleitet; sie veredelt es und gibt ihm erst den Wert.

TATLIN (CLICHÉ AUS „KUNSTISMEN“).



Die Kunst soll das Leben gestalten und organisieren — nicht schmücken.

## KRITIK.

Wenn das Führen einer Zeitschrift ein Geschäft wird, hat man mit den Kunden zu rechnen.

Kunden eines Geschäftes wünschen höflich bedient zu werden.

Es ist unmöglich, die Leser solcher Kunstzeitschriften höflich zu bedienen und zur gleichen Zeit rücksichtslos ehrlich zu bleiben, wenn es sich um Arbeiten ihrer Freunde handelt.

Es ist die Aufgabe einer modernen Zeitschrift, kollektiv zu arbeiten — d. h. rücksichtslose Kritik an eigener und fremder Arbeit zu üben, um dadurch die Idee weiter zu führen.

Die Höflichkeit überlassen wir den Zeitschriften, die sie brauchen; wenn nötig, verzichten wir darauf.

Wir kritisieren, aber neben der Kritik bringen wir Arbeit, um unsere Kritik zu rechtfertigen und nicht in den Bahnen der Journalistik zu entgleisen.

Wir zeigen diesmal ein Detail der Zürcher Volksbank als Beispiel pompöser, ästhetischer Materialverschwendung.

Ist das Ziel einer billigen und guten Wohnung für Alle in der Schweiz schon so allgemein Wirklichkeit geworden, dass unsere Banken ihr Geld in Fassaden anlegen müssen?

Weiter bringen wir einige Objekte, die von vielen ästhetisch eingestellten Kunstrichtungen als Ideal vollkommener Schönheit angepriesen werden.

Das Stockholmer Rathaus — als Beispiel handwerklich-ästhetischer Stimmungsarchitektur eines unsozialen Menschen.

Den Stuttgarter Bahnhof — als Beispiel pathetischer Monumentalität.

Gebäudekuben, deren Aussenflächen einfach, aber dekorativ aufgeteilt sind, deren Innenwände ebenso massvoll, aber ebenso dekorativ gestaltet sind. Gebäudekuben — imponierende, aber tote Massen von Stein, ebenso imponierende Hallen im Inneren umschliessend — Grüfte, in denen die lebendigen Funktionen des Kommens und Gehens, des Durchgangs und der Richtung, die klare Abwicklung des Verkehrs, erstickt oder nie gesehen worden sind. Was in Stockholm bei einem bewusst historisch sterilisierten Repräsentationsbau noch erträglich, wird in Stuttgart, wo wir Klarheit suchen müssen über die Lage der Treppe und der Geleise, über das Niveau der erhöht liegenden Bahnsteige, zum offenkundigen Mangel. Schliesslich ein Wohnhaus — wir zeigen es, um uns selbst und unsere Kollegen zu warnen vor den Irrwegen, die auch dem modernen Architekten drohen. Das Projekt hat verschiedene äusserliche Ähnlichkeiten mit modernen Bauwerken, die technisch und ökonomisch entstehen. Wir begreifen, dass ein Maler verführt wird, zu versuchen, welche ästhetischen Möglichkeiten die neuen Materialien und Konstruktionen bieten. Aber so interessant dieser Weg erscheint, so gefährlich ist er. Denn wir haben nicht die äusserliche Erscheinung technischer Bauten ästhetisch nachzuahmen, sondern, den Weg ihres Entstehens gehend, die Klarheit des wirklich modernen Bauens zu suchen: Klarheit im Aufbau, im Konstruktionssystem, im Arbeitsvorgang.

Der Weg ist:

1. Peinlich genaues Erfassen und vollkommenes Erfüllen des Zweckes (bis zum kleinsten Detail).
2. Glückliche Wahl des Ausführungsmaterials (also leicht erhältlich, gut bearbeitungsfähig, dauerhaft ökonomisch).
3. Einfache und ökonomische Konstruktion — und erst nach Erwägung dieser drei Hauptpunkte.
4. Die aus diesen Prämissen entstehende Form (sie fliesst von selbst in die Feder und wird immer leicht verständlich).

(Siehe A. Behne: Der Zweckbau.)

Sonst erhalten wir aufs Neue ästhetische Gebilde ohne wirkliche Klarheit, unwirtschaftlich, unfähig zur Konkurrenz.

Wir brauchen vorderhand keine Häuser für bürgerliche Kunstansprüche und keine Wohnhausfarbkompositionen. Bauen ist für uns keine Spielerei, auch keine Spielerei mit frei auskragenden Balkonplatten, mit vielleicht möglichen, aber unnötig teuern und komplizierten technischen Mitteln.

Wir müssen konstruieren, wir brauchen Konstruktionssysteme.

Schon allzulange hat der Ingenieur seine Kenntnisse den ästhetischen Launen einer Architektengeneration von der Richtung Stockholm-Stuttgart-Amsterdam opfern müssen — es wird Zeit, dass der Architekt ihm die Gelegenheit gibt, sein Wissen und Können richtig anzuwenden, denn nur so werden wir zu einem möglichst ökonomischen Bauen gelangen.

## LONDON.

### BEWEGLICHE LICHTREKLAMEN.

Piccadilly — Oxfordstreet.

1. Abwechselnd farbige, konzentrische Kreise leuchten auf und verschwinden halb nach einem bestimmten Rhythmus. Dann mitten durch das Zentrum der Kreisfläche, leicht lesbar horizontal angeordnet, blitzt für kurze Zeit der Name einer Seifenmarke auf.

(Wirksamer Kontrast zwischen kreisender und waggerter Richtung, zwischen Aufmerksam und Lesen.)

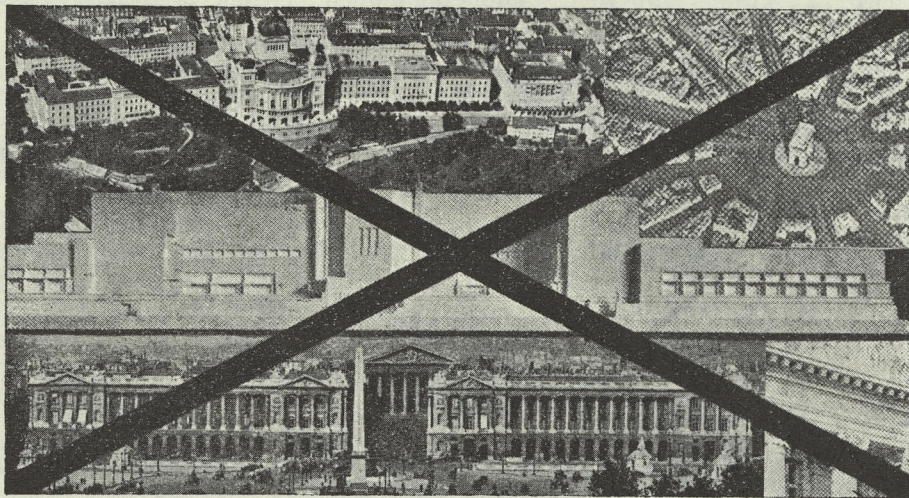
Wir kennen die übliche Kunstgesinnung, die die materielle Erscheinung als Kunst und die Funktion als eine unumgängliche Notwendigkeit betrachtet, — aber

wir sehen, wie die Reklame den Händen der ästhetisch eingestellten Kunstmaler entgleitet,

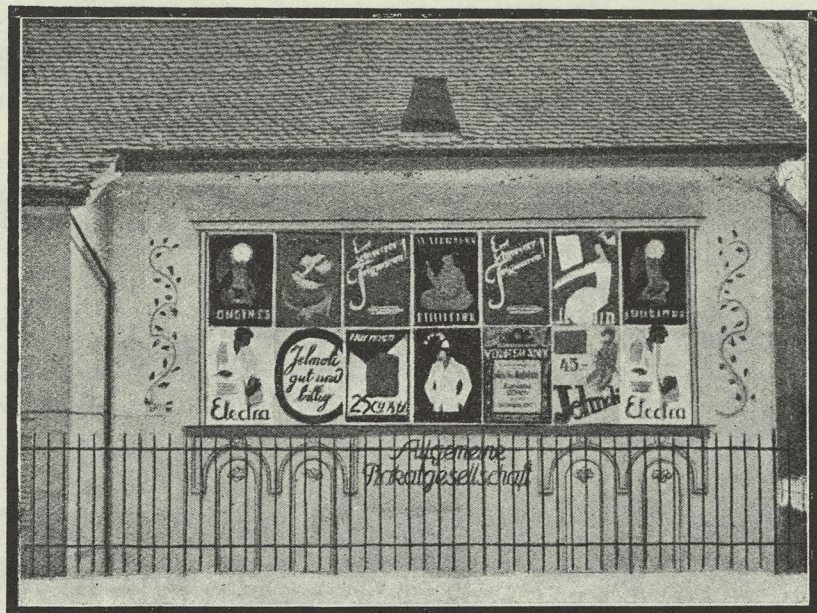
wie aus technischen Gründen die Farben Verwendung finden bei der Organisation des Verkehrs — ein Gebiet, auf dem der Maler seine elementare Kenntnis der Farben hätte anwenden können,

wie das Bauen von Wohnungen für die Nicht-Besitzenden dem Architekten entgeht und durch industrielle Unternehmungen angepackt wird.

Wir freuen uns über die Ohnmacht der Kunstmacherei, wir freuen uns über die Unerbittlichkeit der heutigen Forderungen.



Komposition ist Starrheit — wir wollen das Lebensfähige, das Weiter-schreitende: Jede Form ein Momentbild, bestimmt, zu verschwinden und dem Folgenden Platz zu machen. Nur nicht für die Ewigkeit! Ewig ist die Bewegung, die Vernichtung und das Neu-Entstehen. Darum freuen wir uns an der Reklame, die ohne Hemmung ist, die keine Rücksicht auf tote Fassaden nimmt, die auftaucht, wo die geschäftliche Spannung am grössten ist, die verschwindet, sobald das Zentrum sich verlegt. Behörden können sanftmütig und schüchtern probieren, die Reklame zur Bescheidenheit zu bekehren, Architekten



### Plakat als Wandschmuck.

Arrangement der Allgemeinen Plakatgesellschaft an einer kahlen Wand.

Wenn in den letzten Jahren die Plakat-Affichage in der Schweiz ein gefälligeres Aussehen erlangt hat und in diesem Zweig der Reklame Ordnung gekommen ist, so ist es das Verdienst der Allgemeinen Plakatgesellschaft. Sie bewusst hat sie dem veranstaltenden wilden Affizieren gesteuert und statt dessen, dem Landschafts- oder Städtebild geschmackvoll angepasste Plakatsäulen zur Verfügung gestellt. Sie hat dabei keine Kosten gescheut, um eine ästhetisch gute Gesamtwirkung zu erzielen, sei es, dass sie die Wände unter Hinzuziehung von Künstlern mit Fries oder Sgrafitto verzierte, oder den Säulen architektonisch gute Formen gab.

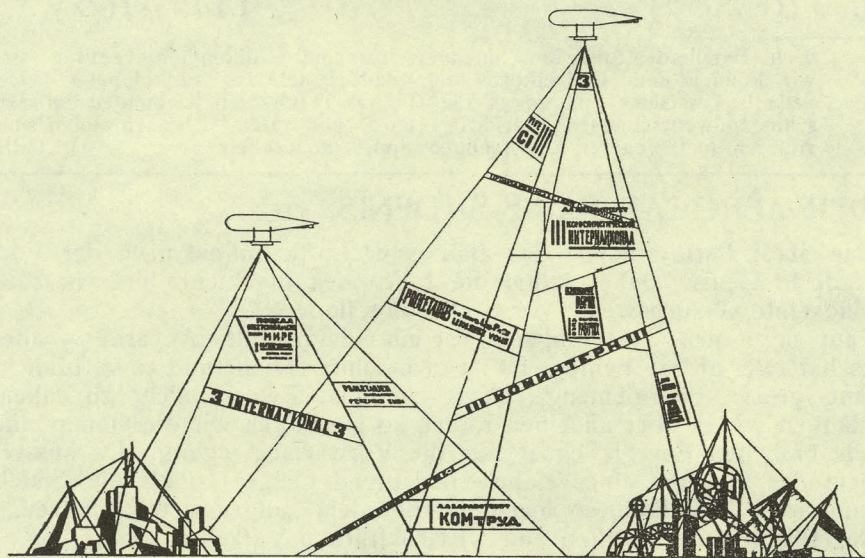
können irgendeine unauffällige Stelle, einen Fries oder eine Füllung für Reklamezwecke abtreten, aber Reklame will nicht unauffällig sein. Reklame will da auftreten, wo sie nicht erwartet wird, wo sie auffallen, fesseln und suggerieren kann. Sie ist noch willkürlich und zeigt vorläufig noch wenig Verständnis für die psychologische Einwirkung auf das Publikum. Dieses Gebiet, das versuchsmässige Studium der Möglichkeiten, ist das gegebene Arbeitsterrain für die Maler; hier kann wichtige Arbeit geleistet werden. Besonders wertvoll ist diese Erkenntnis für die Organisation des Verkehrs. In dem Chaos der Häuser muss die rasche Orientierung mit wirksamen Mitteln ermög-

licht werden. Die kleinen Strassenschilder und die wenigen, kaum auffindbaren Orientierungstafeln sind ungenügend. Die Lösung gibt die Farbe.

In der Praxis ist die psychologische Anwendung der Farben bereits bedeutend weiter entwickelt, als es den Anschein hat. Das ganze Signalsystem der Eisenbahnen ist mit mehr oder weniger Konsequenz hierauf aufgebaut. Bei der Berliner Untergrundbahn sind die Stationen auf einer Linie rot, blau, gelb, grün oder weiss gestrichen — dies vereinfacht den Verkehr, da ein Erkennen der Farbe dem Ablesen eines Namens vorzuziehen ist.

Wir sehen, wie das Bauen von Wohnungen für die Nicht-Besitzenden den Architekten sehr bald aus den Händen gerissen werden soll durch industrielle Unternehmungen (siehe ABC/5: Industrielle Massenproduktion von Wohnhäusern in England). Eine neue Zeit mit neuen Möglichkeiten bricht an. Stets hat jeder technische Fortschritt den Widerstand der Architekten überwinden müssen; stets wurde gesprochen von ästhetischer Befriedigung — und Befriedigung ist sehr nahe verwandt mit Gewohnheit. Aber heute sind die Forderungen starker denn je. Keine Einzelvillen, sondern hunderte von Wohnungen müssen gebaut werden — keine Häuser für die Kapitalkräftigen, sondern gute brauchbare Häuser für den Arbeiter — Häuser nicht als ästhetische, sondern als sachliche Aufgabe. Ein tragendes Skelett und eine Aussenhaut, alles übrige beweglich und veränderlich. Die Zeit fordert die Möglichkeit des Umbaus, des Erweiterns, des Einbaus von Läden. In den Städten werden nach 20—25 Jahren die Bauzonen verlegt, weil das Geschäftszentrum sich ausgedehnt hat und die Behörden nachgegeben haben. Dann wird aufgebaut, dann muss aufgebaut werden können.

Noch entwirft und baut man Häuser, Schulen, Spitäler als fertige, abgeschlossene Kompositionen — Erweiterungen sind jedoch unvermeidlich. Dann scheitert die ganze Komposition, der Absud der idealen Schönheit zeigt sich als lebensunfähig.



L. POPOVA UND A. VESNINE

FLIEGENDE PROPAGANDA.

## RAD — PROPELLER UND DAS FOLGENDE UNSERE GESTALTUNG — UNSERE BEWEGUNGSSYSTEME.

### 1. Zustand.

Der Mensch geht, er schreitet. Die Bewegung ist diskontinuierlich, von Punkt zu Punkt, — die ganze Sohle muss die Erde berühren —



**Die bewegende Kraft** — die organische Energie des menschlichen Körpers.

**Der bewegende Apparat** — das System von Knochen u. Muskeln.



Die ägyptische Pyramide: um einen Punkt in 150 Meter Höhe zu erreichen, hat man über ein kolossales Fundament einen Steinberg gehäuft.

DAS IST DIE GESTALTUNG DES GEHENDEN MENSCHEN.

### 2. Zustand.

Die erste Erfindung — das **RAD**. Das diskontinuierliche Gehen verwandelt sich in kontinuierliches Rollen, das Rad berührt die Erde in einem Punkt —

Die bewegenden Kräfte — wie in Zustand I, oder Dampf, explodierendes Gas, Elektrizität. Der bewegende Apparat — wie in Zustand I, oder das System der Kurbelstangen, Zylinder usw. der Maschine.



- 6 Raketen schiessen miteinander von O. K. Erdgeschoss los, durchfahren die ganze Höhe der Fassade, biegen unter dem Dachgesims um und entzünden durch die Endsterne den Namen eines auf-tretenden Variétéstars.  
(Unwirksame, gleichförmige Wiederholung, ohne Aufbau, ohne Steigerung.)
- Mehrere weit verteilte Stäbe, welche zudem in einem zuckenden Rhythmus erscheinen und verschwinden, fügen sich nach einiger Zeit zum Namen einer Bleistiftmarke zusammen.  
(Unwirksam, weil das Zusammensetzen ermüdet, ohne das Lesen und Einprägen anzuregen und zu erleichtern.)

## BEWEGLICHE BUCHSTABENREKLAME.

Leicester Square.

Schwarze Tafel. Durch Luftdruck werden die schwarzen, kreisförmigen Gummimebranen, aus denen die ganze Tafel zusammengesetzt ist, zu weissen Halbkugeln aufgeblasen und lassen sich auf diese Weise zu allen Buchstaben kombinieren, ähnlich den elektrischen Glühbirnen in der Nacht.

## BERLIN.

### SCHREIBBARE LICHTREKLAME.

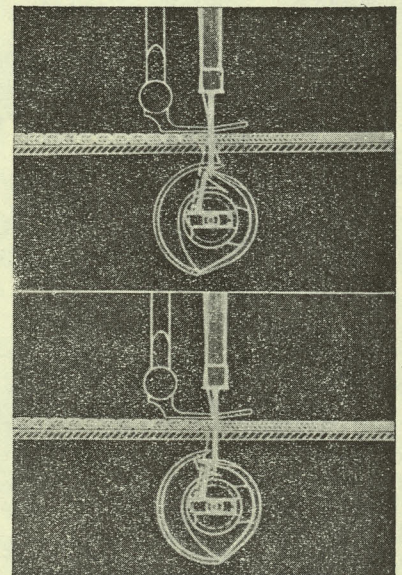
Die AEG bringt eine Erfindung heraus, welche erlaubt, den als Leuchtreklame auf dem Dach usw. gewünschten Text mit Hilfe einer Schreibmaschine zu erzeugen und jederzeit wieder auszulöschen. An den Tasten der Schreibmaschine befinden sich Kontakte, welche beim Niederdrücken eine bestimmte Relaisanordnung unter Strom setzen, die nun ihrerseits jedesmal die für den betreffenden Buchstaben geltende Lampenordnung betätigt. Die einmal erzeugten Buchstaben bleiben bleiben auch beim Wiederhochgehen der Tasten solange bestehen, bis sie durch den Druck auf eine besondere Taste wieder ausgelöscht werden.

## BEWEGLICHE DARSTELLUNG.

Unsere üblichen technischen Darstellungsmethoden — Grundriss, Aufriss, Schnitt und Perspektive — bringen die **Dimensionen im Raum** zur Darstellung; sie eignen sich für die Darstellung unserer Bebauungspläne, Wohnhausprojekte, Möbelentwürfe, für die Baupläne von Autos, Dampfschiffen, Maschinen etc. Zur Darstellung der **Dimensionen in der Zeit** — des Fortgangs, der Bewegung — reicht diese Methode nicht aus. Die neue Möglichkeit der raum-zeitlichen Darstellung schafft der Film — er ist bereits imstande, die Formänderung, den Fortgang innerhalb einem  $\frac{1}{500}$  einer Sekunde wiederzugeben. Für die Arbeit der heutigen Industrie ist dies von grossem Wert. Die Fach-Film G. m. b. H. in Berlin (Ingenieure Brandt und Thun) verwendet den Film methodisch in dieser Weise:

- photographisch für die Untersuchung der Arbeitsvorgänge von Menschen, Maschinen und Maschinenkomplexen.
- für die Untersuchung von physikalischen Vorgängen in der Technik (Zerreis- und Bruchversuche).

ARBEITSVORGANG DER NÄHNADDEL.  
(TRICKFILM DER FACHFILM G. M. B. H. BERLIN).



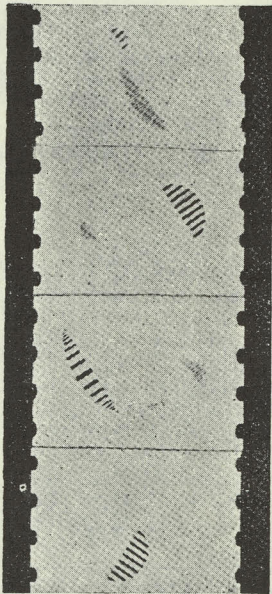
- zeichnerisch (Trickfilm) für die Darstellung von Bewegungsvorgängen im Maschinenbau und der Montage, von Harmonisierungen verschiedener Bewegungsgeschwindigkeiten in der Elektrizitätstechnik etc.

Diese technischen Möglichkeiten des Films entstanden aus einem Wunsch, einem Bedürfnis. Auf anderem Wege hatten die in der Grosstadt lebenden Maler seit dem Entstehen des italienischen Futurismus versucht, das Element der Bewegung in die Malerei

hineinzubeziehen, „man hat das Flimmern der Körper, die in ihrer Schnelligkeit den Raum durchqueren, gemalt (Balla 1913). Aber Körper werden in Bewegung gebracht durch Kräfte. Der Suprematismus hat die dynamische Gespanntheit der Kräfte gestaltet. Es hat nicht befriedigt. Man wollte die Bewegung durch Bewegung gestalten. Die Lösung von Boccioni war naturalistischer Art. Er hat einen Teil seiner Plastik mit einem Motor verbunden, sodass die organische Bewegung des Körpers imitiert wurde. Tatlin und die Konstruktivisten haben die Bewegung symbolisiert.“ Die neue Möglichkeit der raum-zeitlichen Darstellung, der Bewegungs-Darstellung hat den Künstlern der Film geboten. Wir nennen als Beispiele:

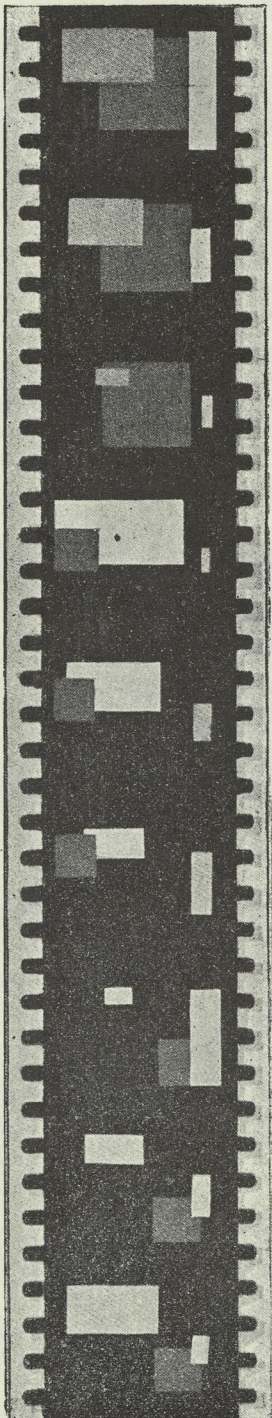
**Ruttman und Barranow.**

Ihre Filme sind anzusehen als kaleidoskopisches Farbenspiel, als bewegliche Gemälde.



**Viking Eggeling,** ein Schwede, ging mehr au zeichnerischem Wege vor und kam zu einem graphischen Formelspiel (mit Rücksicht auf grösstmögliche Sichtbarkeit in Schwarz-Weiss), das sich symphonieartig aufbaut und auflöst. Die Komposition, die in der Malerei höchstens die räumlichen Dimensionen erfasst, gibt hier ebenfalls die zeitlichen Dimensionen — das Nacheinanderfolgen.

(„Kunslismen“).



**Hans Richter** verwendet Linien u. Flächen von verschiedener Farbe und komponiert mit der Formänderung und der Platzverschiebung dieser Elemente. In späteren Versuchen bedient er sich der photographischen Herstellung. Die Elemente seiner Kompositionen sind die Bewegungen von Linien und Flächen in der Breite, in der Höhe und in der Tiefe.

(„G“ no 3)

Jetzt werden Konstruktionssysteme erfunden. Nicht Anhäufung von Material, sondern Gliederung in tragende und abgrenzende Organe. Das Pantheon, die Aquädukte, die Hallen, die Wolkenkratzer, der Eiffelturm.

Mit dem Ausbau, der Exploitation der neuen Energien, steigt die Geschwindigkeit des rollenden Rades und es entsteht eine neue Gestalt — die **BEWEGLICHE ARCHITEKTUR** — der Waggon - Salon, Schlaf - Wagen, Speise-Wagen, der Ozeandampfer. Der Zug eine rollende kollektive Wohnung. **DAS IST DIE GESTALTUNG DES FAHRENDEN MENSCHEN.**

### 3. Zustand.

Die zweite Erfindung — **SCHRAUBE, PROPELLER.** Das kontinuierliche Rollen verwandelt sich in kontinuierliches Gleiten —



**NAUEN:** Die 250 Meter hohen Antennentürme stehen auf einem Punkt. Die ägyptische Pyramide ist überwunden.



Der fliegende Mensch ist an der Grenze. An der Grenze der alten Konzeptionen, der alten Gestaltung, des alten Gesellschaftszustandes. Es muss eine neue Energie befreit werden, die uns ein neues Bewegungssystem gibt (z. B. eine Bewegung, die nicht auf Reibung basiert, die die Möglichkeit gibt, im Raum zu schweben und in Ruhe zu bleiben). Die neue Gestaltung muss die alte Maschine überwinden, die nur eine Nachbildung der menschlichen Hand ist. Nur Erfindungen werden uns weiter bewegen. Nur Erfindungen werden die Gestaltung bestimmen. Selbst für die Revolutionen müssen neue \*) Formen erfunden werden.

(Aus „G“ Nr. 2.)

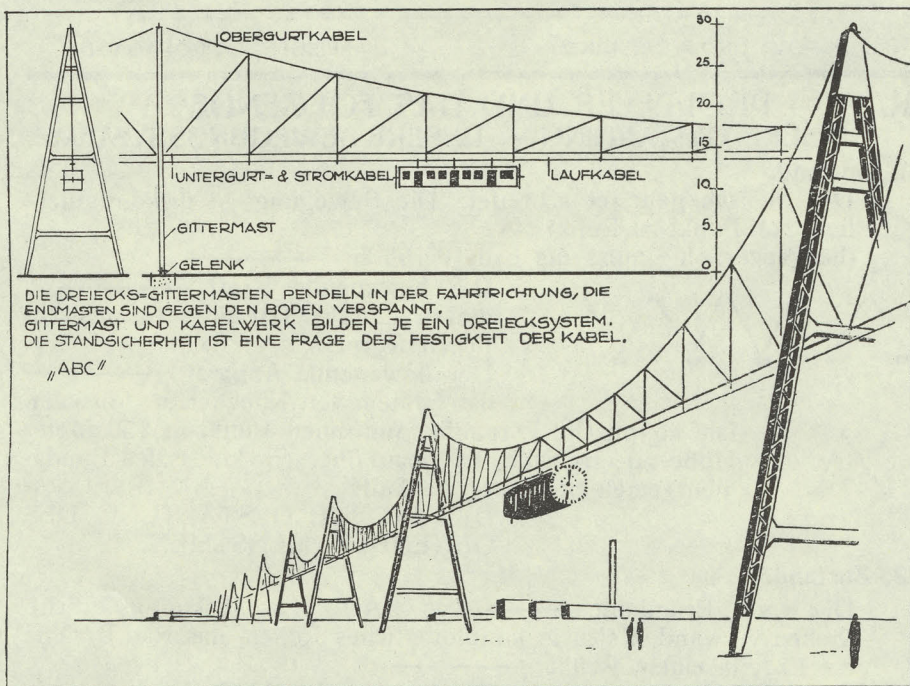
El Lissitzky.

\*) d. h. Barrikaden und Maschinengewehre sind vollkommen veraltet, und wir können dem Polizeikorps der Stadt Basel, das zur Hebung seines Selbstbewusstseins und gegen die REVOLUTION mit Uebungen im Maschinengewehrschiessen beschäftigt wird, nur raten, sich nach einem sinnvolleren und weniger kostspieligen Sport umzusehen. **RED.**

### DER AÉROCAR PARIS-ST. DENIS.

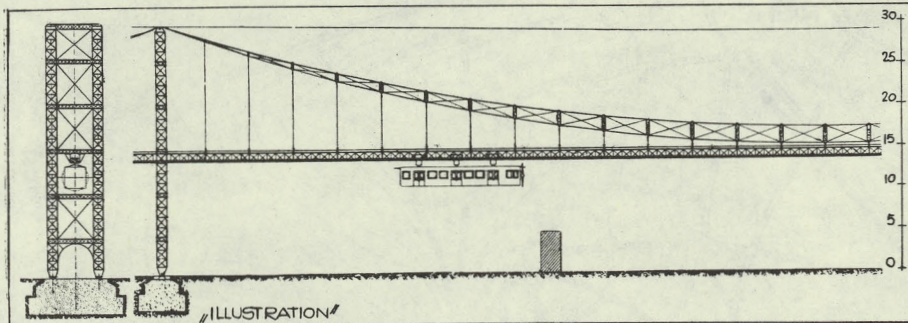
Die Stadt Paris studiert den Bau einer Luftbahnlinie nach der Vorstadt St. Denis. Dabei sollen die Ideen des Ingenieurs Francis Laur eine erste versuchsweise Verwirklichung finden.

Laur sagte sich: Das Flugzeug ist ein wundervoller Apparat — aber es hat zwei grosse Fehler. Es ist nicht ohne Gefahr und es verbraucht eine grosse Energiemenge einzig zu dem Zweck, nicht zu fallen. Hängen wir es aber an einen Kabel, so beseitigen wir die Gefahr und wir brauchen Energie einzig für die Vorwärtsbewegung. Da ausserdem das Spannen eines Kabels bedeutend billiger ist als die Erstellung einer Bahnlinie, so lösen wir mit dem „angeketteten Flugzeug“ das Problem des raschen und wirtschaftlichen Verkehrs.



Laurs Idee in ihrer konsequentesten Form soll nun allerdings nicht in Wirklichkeit umgesetzt werden. Vor allem fürchtete die Behörde für die Sicherheit der in einer Anzahl von etwa einem Hundert zu befördernden Passagiere — dazu noch über öffentlichen Strassen. Sie verlängte, dass das Fahrzeug an einer eigentlichen Brücke aufgehängt werde.

Lau: musste also seinen Kabel durch eine steife Brücke ersetzen. Damit wird seine konstruktiv sehr kühne Idee eines vollkommen beweglichen Systems von Masten und Kabeln in ein steifes System verwandelt.



Die neue Luftbahnlinie würde nach dem heute zur Diskussion stehenden Projekt von der Porte de la Chapelle nach St. Denis führen, der Allee der route nationale Paris-Calais folgend, eine Strecke von 3 Kilometer 380 Meter. Sie ist gedacht als eine Folge von 22 Hängebrücken in gerader Linie, mit anderen Worten als eine riesenhafte, durch Pfeiler, die etwa 5 Meter in der Querrichtung messen, in 22 Abschnitte von je 150 Meter Spannweite eingeteilte Hängebrücke.

Das Geleise ist 14 Meter über dem Erdboden auf der Brückenbahn angeordnet; der tiefste Punkt des Luftpropellers und damit gleichzeitig des Fahrzeuges streicht in einer Höhe von 10 Meter über dem Boden — eine Höhe, die hinreicht, um 3 Brücken zu queren, die ihrerseits 5 Meter hoch ragen. Der höchste Punkt der Pfeiler liegt 14,50 Meter über dem Geleisen, also 28,50 Meter über Boden. Diese Höhe ist notwendig, um eine parabelförmige Durchbiegung als günstigste Form der Widerstandskraft für die Aufhängekabel zu erhalten.

Die Befestigung des Wagens erfolgt an 3 Fahrgestellen, jedes davon besitzt 2 Paar Räder, welche auf 2 sehr nahe beieinander angeordneten Schienen der Hängebahn angreifen.

Bekanntlich müssen Triebäder ein Minimalgewicht besitzen, damit sie die Schienen wirklich fassen. Beim Aérocar haben die Räder jedoch nur zu tragen, die Gewichte können also ohne Schaden vermindert werden. Ausserdem rechnet Laur mit der Möglichkeit, Rampen von bis zu 10 Prozent erklimmen zu können, während bei Normalbahnen die Steigung in der Regel 1 bis höchstens 1,5 Prozent erreicht. Der Luftpropeller selbst soll sowohl vorn als auch hinten am Wagen arbeiten, seine Leistung würde bei einem Motor von 40 Pferdekraften 80 Kilometer pro Stunde betragen.

## STRASSE UND SCHNELLVERKEHR.

Tausende von Kilometern an Eisenbahnlinien wurden durch unsere Ingenieure gebaut, unsere Städte zerreissend, unsere heimatgeschützte Landschaft zerschneidend — die Architekten stritten sich um die ästhetischen Vorzüge der krummen oder der geraden Strasse. Die Entwicklung hat ein neues Problem gestellt: die Strasse für den Automobilverkehr, mehr noch als die Eisenbahnlinie in das Gebiet des Architekten, das Bauen, eingreifend — die Architekten streiten sich um Achsen und Blickrichtungen, Strassenwände und Strassenabschlüsse, 13. und 18. Jahrhundert, Sitte, Ostendorf, Brinkmann — — Die Form — Linienführung und Trassierung — einer Strasse ist die Funktion der Bewegung des Verkehrsmittels. Die bisherige Strasse hatte mit dem Fuhrwerk und dem Zuchtier zu rechnen:

**Begrenzte Geschwindigkeit** — Steigungen können nur im Schritt überwunden werden.

**Begrenzte Zugkraft** — bei Steigungen im Maximum das Doppelte der normalen Zugleistung. Das Pferd ermüdet. Die Strasse passt sich möglichst gleichmässig dem Gelände an. Der Fuhrmann hatte Zeit.

**Begrenzte Sicht** — bei der geringen Geschwindigkeit braucht nur ein kurzes Stück der Strasse überblickt zu werden.

Die immer allgemeinere Verwendung des Motors an Stelle des Pferdewagens stellt neue Forderungen und schafft neue Möglichkeiten:

**Vermehrte Geschwindigkeit** — auch Steigungen können in raschem Tempo genommen werden, sofern die dem Motorwagen zur Verfügung stehende Schusskraft ausgenutzt werden kann. An Stelle der die Schusskraft hemmenden starken Kurven treten schlank geführte Steigungen.

**Vermehrte Zugkraft** — die Leistung des Motors kann durch die verschiedenen Grade der Uebersetzung weiter gespannt werden. Der Motor ermüdet nicht, eine Rolle spielt nur der Verbrauch an Betriebsstoff. Die nur mit grossen Umfahrungen zu erreichende Forderung der gleichmässigen Steigung ist für den Motor weniger wichtig und oft unwirtschaftlich. Die Strasse überwindet das Gelände. Das Automobil hat keine Zeit.

**Vermehrte Sicht** — die grosse Geschwindigkeit erfordert freie Sicht auf eine möglichst grosse Strassenlänge. Zu kurze Strassenkrümmungen zwingen zur Tempoverminderung. Nur die möglichste Ausnützung der Geschwindigkeit, der Zeit, macht den Motor wirtschaftlich.

## VERKEHRSAUFGABEN DER STADT PARIS.

Das Problem ist dreifach:

1. Nahverkehr im Innern von Paris.
2. Vorortverkehr vom Zentrum nach der äussersten Peripherie von „Grösser-Paris“, d. h. praktisch bis zu den Grenzen des Departements Seine-et-Oise.
3. Fernverkehr nach den grossen Städten der Provinz.

### Das Trottoir roulant:

Der Fussgänger braucht für einen Kilometer im Mittel 15 Minuten. Das geht zu langsam — zu langsam für den Besuch des Geschäftsmannes und für den täglichen Weg des Angestellten und des Arbeiters.

Autobus oder Taxi?

Sehr verschieden im Preis, aber kaum verschieden in der Geschwindigkeit. 12 Kilometer pro Stunde — das ist das Maximum, das im Stadtzentrum während der Stosszeiten erreicht werden kann.

Die Untergrundbahn?

Schon besser! Bei einer kommerziellen Geschwindigkeit von 28 Kilometer pro Stunde in direkter Linie längerer Fahrtdauer eigentlich vollkommen. Für den Nahverkehr jedoch bilden das lange Warten und die Aussicht auf einen überfüllten Wagen einen Nachteil. Man geht lieber zu Fuss.

Wenn wir nun statt dessen, 20 bis 30 Stufen unter die Erde steigend, ein Trottoir roulant betreten, so können wir allerdings nur etwa 8 Kilometer in der Stunde vorwärtskommen, aber das Trottoir läuft ununterbrochen, wir verdoppeln unsere Leistung als Fussgänger und sind in umso kürzerer Zeit am Ziel.

Die Frage ist einzig: kann das Trottoir bei eingeschränkter Bequemlichkeit, aber vollkommener Sicherheit, 50,000 Reisende aufnehmen an Stelle der 25,000, die die Untergrundbahn — theoretisch — zusammenpercht? Praktisch ist das noch zu lösen.

### Die Vorortuntergrundbahn:

Der Vorortverkehr wird heute noch durch zwei veraltete Eisenbahnlinien besorgt. Sie müssen durch die Stadt von ihren Gesellschaften (Cie de l'Est et d'Orléans) erworben und dem städtischen Netz der Untergrundbahnen angegliedert werden. Der Eisenbahn die durchgehende Verbindung, der Untergrundbahn den Vorortverkehr — in dieser Richtung wird die Lösung des Problems heute gesucht.

### Das „angeseilte“ Flugzeug:

Der Schnellverkehr auf weite Distanz bildet die dringende unserer drei Aufgaben. Die Lösung gibt das Flugzeug, in der Entwicklung das modernste Verkehrsmittel. Aber ein Flugzeug, das Geschwindigkeit und vollkommene Sicherheit gegen Absturz verbindet: das Flugzeug am „Luftkabel“, das „angeseilte Flugzeug“. Die Strecke Paris-St. Denis, bereits zum Bau genehmigt, wird die Versuchsstrecke werden. Mit ihren 4 Kilometern Länge wird sie allerdings kaum 70 Kilometer pro Stunde erreichen. Aber auf langen Strecken wird diese Geschwindigkeit bis zu 250 Kilometer gehen können. Paris-St. Denis — warum nicht morgen ebensogut Paris-Lille und Paris-Bordeaux?

## ANGESTELLTE — NICHT SELBSTSTÄNDIGE ARCHITEKTEN werden von der Teilnahme an einem öffentlichen WETTBEWERB AUSGESCHLOSSEN.

Das Programm eines von der Stadt Zürich unter den Architekten dieser Stadt ausgeschriebenen Wettbewerbes für ein neues Gebäude der Gewerbeschule und des Kunstgewerbemuseums bestimmt:

„Öffentliche Beamte und Angestellte werden zu diesem Wettbewerb nicht zugelassen.“

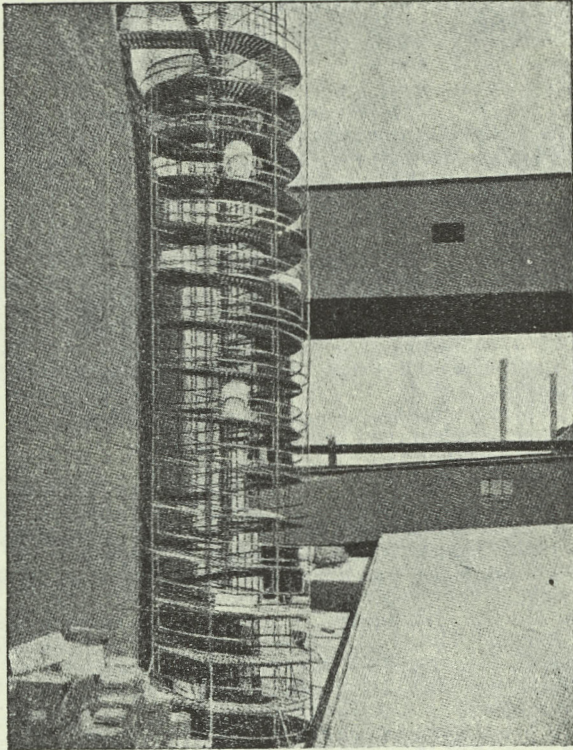
Diese in den Wettbewerbsnormen des S. I. A. (Verein Schweizer Ingenieure und Architekten) weder für die Bauingenieure noch für die Architekten vorgesehene Bestimmung ist unseres Wissens bis jetzt noch nie getroffen worden. Sie bedeutet eine Verkümmern und Unterdrückung der Möglichkeiten des architektonischen Wettbewerbes. Wettbewerbe können, wenn sie durch eine ehrliche und unabhängige Jury beurteilt werden, den jungen und begeisterten Kräften eine schöne Gelegenheit bieten, ihre Kräfte zu messen und ihre Fähigkeiten zu zeigen. Dass sie auch als Angestellte die nötige Fähigkeit besitzen und selbst allein dafür angestellt werden können, ist bewiesen. Genügt es nicht,

Begabter

# Architekt

zur Ausarbeitung von zwei Konkurrenzen gesucht. Offerten mit Skizzen und Gehaltsansprüchen erbeten unter Chiffre Z. G. 1438 an Rudolf Mosse, Zürich.

dass sie mit dem Empfang ihres Salärs auch ihr Autorrecht verlieren? Schliesslich sind Wettbewerbe dazu da, um die beste Lösung einer Aufgabe herauszubringen — ohne Rücksicht darauf, ob der Finder dieser Lösung das Glück hat, zur Gilde der geschäftlich Selbständigen zu gehören oder nicht.



GLEITROLDBAHN EINER ENGL. FABRIKANLAGE.

### TRANSPORTMITTEL.

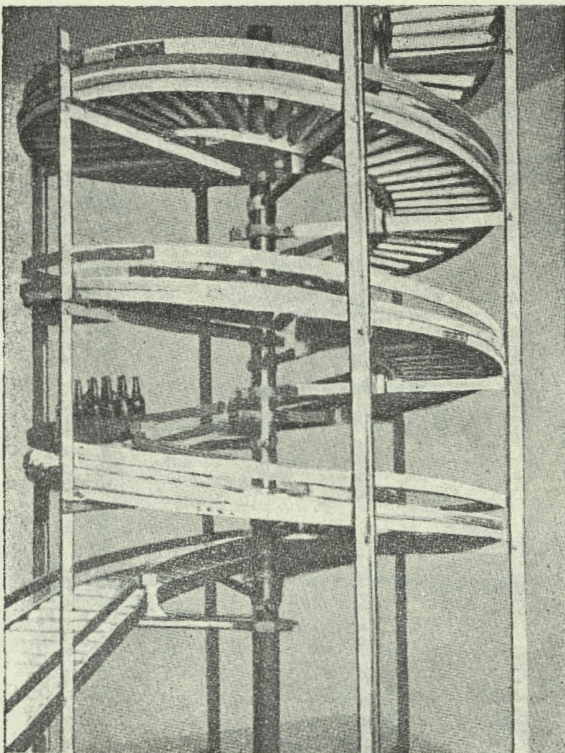
Gegenüber der Monumentalität, die nichts anderes ist als deutlich ausgesprochene Starrheit und Borniertheit, äussert sich in den wirklich modernen Bauwerken der Geist von Vitalität, das Vermögen, tausende von Möglichkeiten durch einfaches Umstellen oder Umschalten zu erhalten.

Gegenüber der Borniertheit repräsentativer Bauwerke steht die Geschmeidigkeit moderner Fabrikbauten, die, in einem einfachen und ökonomischen System aufgestellt, Veränderungen (Aufbauen und Anbauen) ohne grosse Mühe ermöglichen.

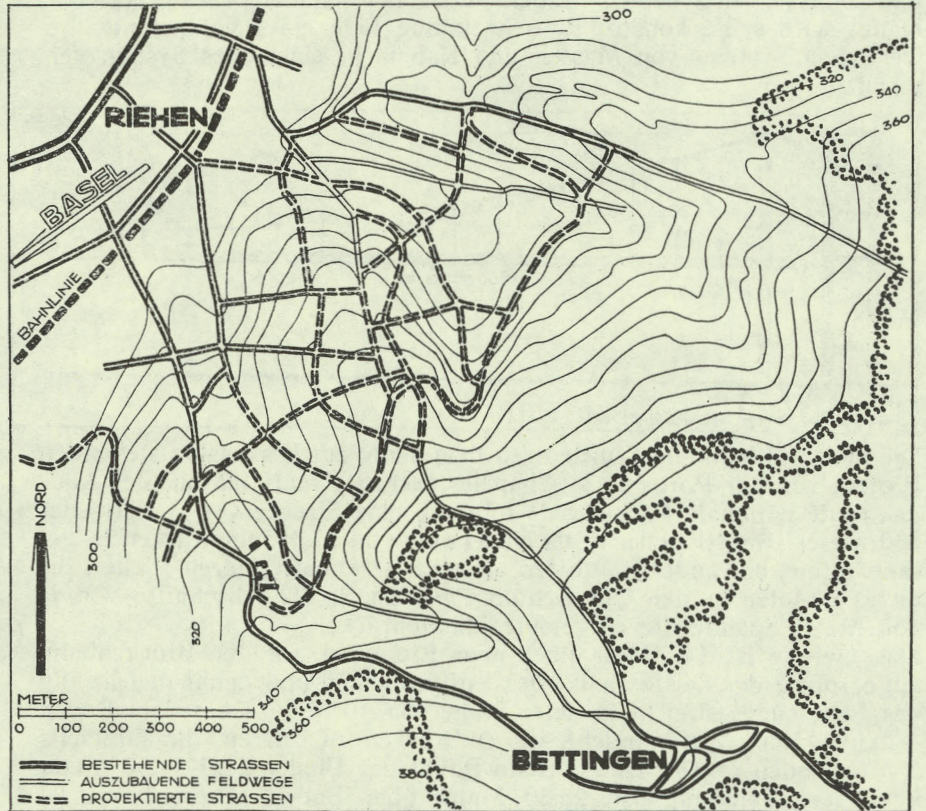
Es ist möglich, im Atelier städtebauliche Entwürfe zu machen, Häuserblöcke zu gruppieren, Strassenräume zu entwerfen, Strassenabschlüsse zu projektieren... aber der Bau der Städte wird regiert durch das Geschäftsleben.

Es ist möglich, eingehend die plastische Wirkung der Bauten zu studieren, und es wäre auch von Nutzen, wenn es geschähe, um daraufhin mit psychologischen Mitteln den Verkehr besser regeln zu können... aber das Bild der Städte wird bestimmt durch den Verkehr auf der einen und durch das Geschäftsleben und die Reklame auf der anderen Seite. Es ist auch möglich und sogar ganz angenehm, aus Gebäuden hübsche plastische Baukunstwerke zu machen, Plastiken mit genau abgewogenen Proportionen und Farben... aber das Bauen wird beherrscht durch die Oekonomie, das Bild des Aeusseren durch die Einheitsmasse der Bausysteme, durch die Funktionen von Lichteinfall und Wandabschluss, durch die Unerbittlichkeit der Reklame und die Notwendigkeit des Verkehrs.

Die Architekten sind verkehrt, ästhetisch erzogen, sie müssen in die Lehre gehen überall, wo Bauwerke entstanden sind, ohne Vorurteil, direkt aus der Notwendigkeit des materiellen Lebens, aber gerade darum — ehrlich.

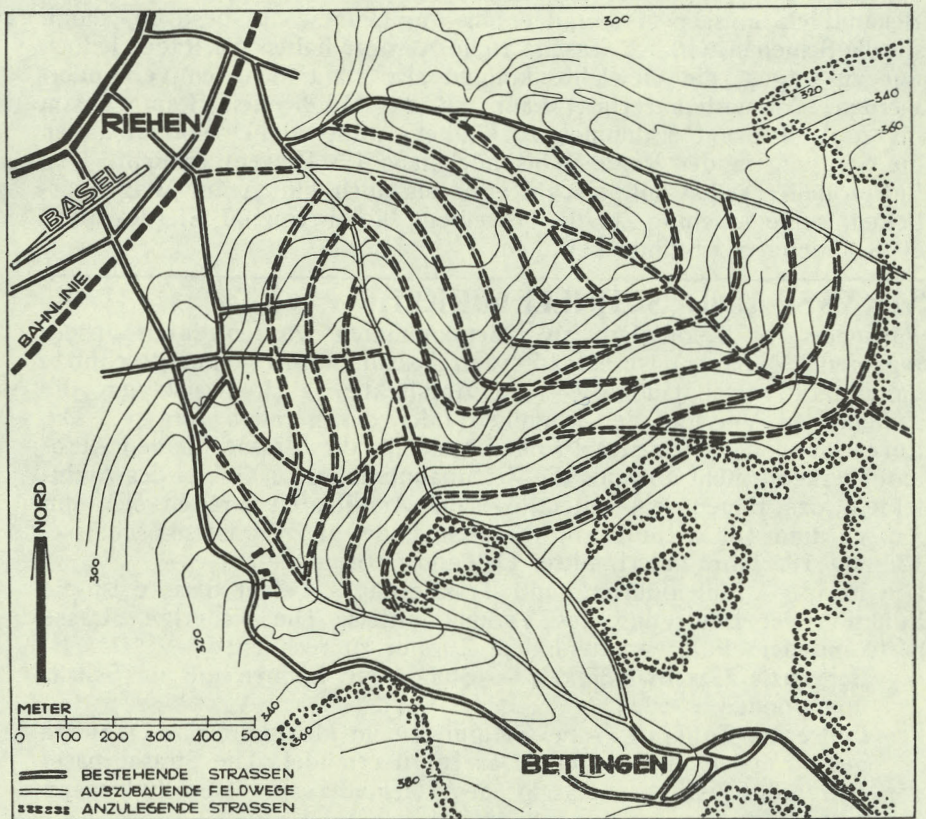


DETAILANSICHT DER GLEITROLDBAHN.



ABSCHNITT RIEHEN-BETTINGEN DES VORORTSGEBIETES BASEL.

Städtischer Bebauungsplan: Die scheinbar natürliche, dem Gelände folgende Strassenführung bleibt unklar, sie schafft ungünstige Verhältnisse für die Übersicht, die schlanke Führung des Verkehrs und die Aufteilung der Grundstücke.

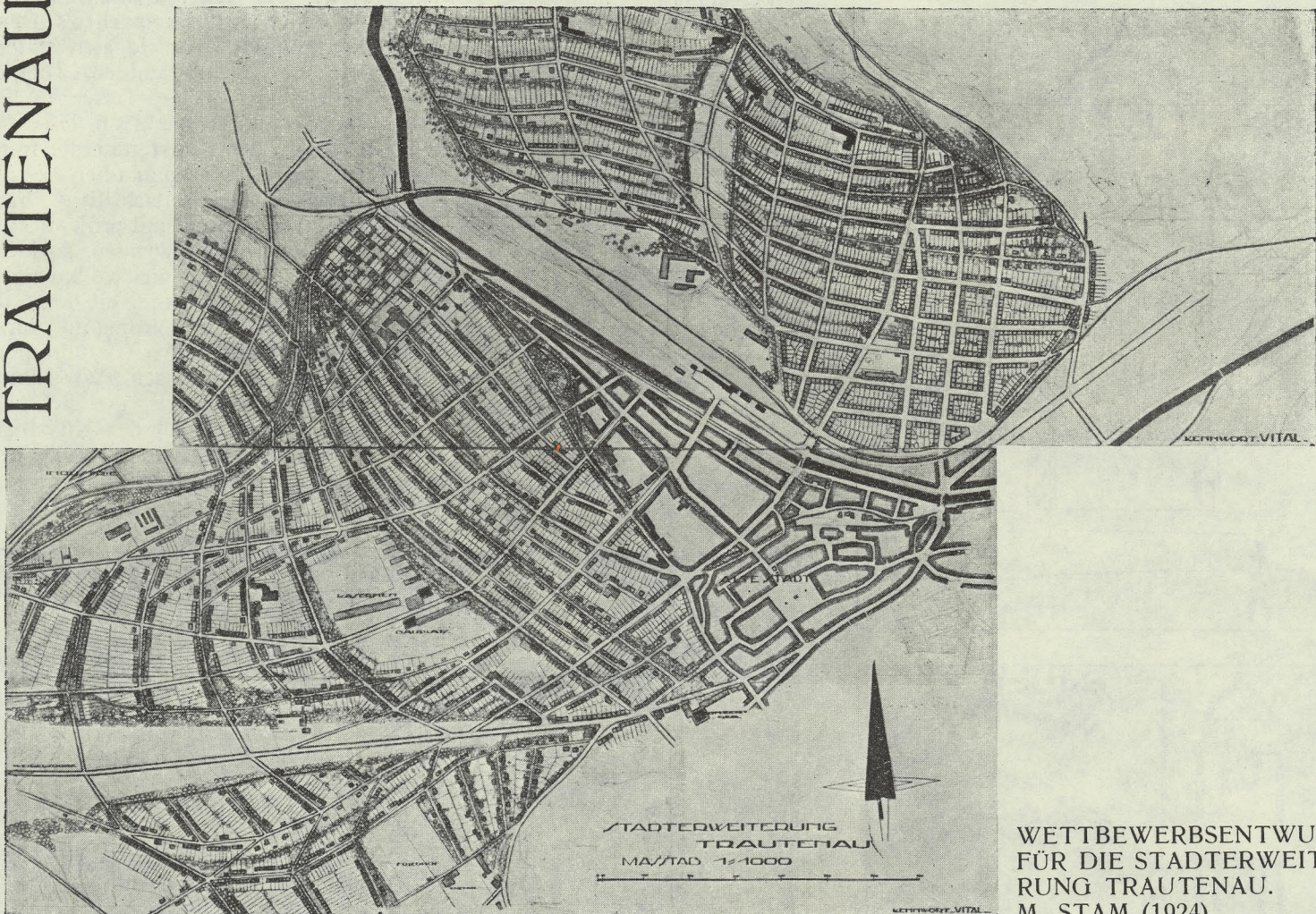


ABSCHNITT RIEHEN-BETTINGEN DES VORORTSGEBIETES BASEL.

Gegenentwurf (H. Schmidt, 1925): gesucht wird ein einfaches Strassennetz im Anschluss an die bestehenden Bahnübergänge, ein Ordnen des Fallens und Steigens der Strassenzüge im Gelände und eine normale Aufteilungsmöglichkeit der Grundstücke.

Die Eisenbahnlinie wird bereits heute soweit möglich nach rein technischen Gesichtspunkten geführt — die durchgehende Schnellverkehrsstrasse, die Aufgabe der nächsten Zukunft, wird ihr darin folgen müssen — ohne Rücksicht auf die Bebauung. Aber auch die den Architekten vor allem interessierenden Strassennetze der Wohnquartiere — bisher stets vom Standpunkt der Bebauung, d. h. in diesem Fall der „Strassenbilder“: romantisch-gekrümmt oder klassisch-achsal, je nach der jeweiligen Architekturmode, aus betrachtet — werden die Forderungen des Schnellverkehrs nicht länger missachten können. Oder hat es einen Sinn, Strassen anzulegen, die die Schnelligkeit unseres immer allgemeineren Verkehrsmittels einschränken, statt sie auszunutzen? Das Automobil ist technisch bereits imstande, eine Geschwindigkeit von 250 Kilometer in der Stunde zu erreichen. Sie lässt sich nur auf besonderen Schnellverkehrsstrassen entwickeln. Aber auch unsere normalen Strassen könnten für grössere Geschwindigkeiten angelegt werden. In fast allen Staaten Amerikas liegt die allgemeine Schnelligkeitsgrenze zwischen 48 und 56 Kilometer in der Stunde.

# TRAUTENAU



WETTBEWERBSENTWURF  
FÜR DIE STADTERWEI-  
TERUNG TRAUTENAU.  
M. STAM (1924)

Wir nennen: Missouri und Süd-Dakota . . . . . 40 Km.  
Kansas . . . . . 64 Km.  
Nevada . . . . . 72 Km.  
Der Staat Ohio hat die Maximalgeschwindigkeit folgendermassen abgestuft:

<b>Frachtautomobile</b> (mit Vollreifen und unter 4 Tonnen Bruttolast)	
innerhalb der Städte . . . . .	24 Km.
ausserhalb der Städte . . . . .	32 Km.
<b>dito</b> (mit Vollreifen und über 4 Tonnen Bruttolast)	
innerhalb der Städte . . . . .	19 Km.
ausserhalb der Städte . . . . .	24 Km.
<b>dito</b> (mit Luftreifen und über 6 Tonnen Bruttolast)	
innerhalb der Städte . . . . .	29 Km.
ausserhalb der Städte . . . . .	32 Km.
<b>Omnibusse</b> (mit Luftreifen)	
innerhalb der Städte . . . . .	40 Km.
ausserhalb der Städte . . . . .	56 Km.

Ein Verkehr mit solchen Geschwindigkeiten verlangt ein entsprechendes Strassennetz von durchgehender, übersichtlicher Linienführung, wo nötig auf Kosten der gleichmässigen Steigung und der Anpassung an die Zufälligkeiten des Geländes. Er verlangt weder das Schachbrett, das — aus der gleichförmigen Anordnung der Blaublöcke hervorgegangen — die Strasse nur als Lücke zwischen diesen Baublöcken sieht, noch die „natürliche“, dem Gelände angepasste Strasse, die — wie die Bergstrasse in freiem Gelände — mit der Bebauung überhaupt nicht rechnet, sondern ein Strassennetz, welches das aufzuschliessende Gelände völlig erfasst und seine Bewohner in klarem Fluss an die Verkehrslinien: Eisenbahn, Hauptdurchgangsstrasse und weiter an das Stadtzentrum anschliesst.

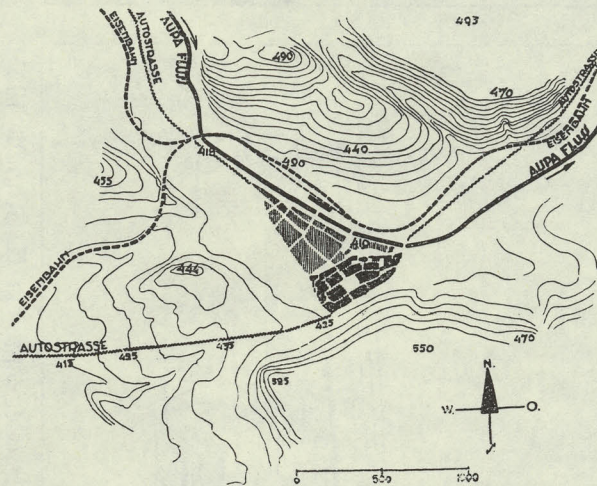
Die Ingenieure werden durch ihre Arbeit das wissenschaftlich-technische Material für die Führung und Anlage moderner Strassen liefern (Breite, Neigung, Krümmung, Beschaffung der Oberfläche) — die Architekten werde ihre müssigen akademischen Unterhaltungen aufgeben müssen, um mit ihrer Arbeit der Anwendung dieses Materials nicht mehr im Wege zu stehen, sondern sehend-gestaltend mitarbeiten zu können.

## DIE BAUKUNST UND DER LIEBE GOTT.

POELZIG (ein berühmter deutscher Architekt) sagt: **Die Kunst fängt erst da an, wo man für den lieben Gott baut.**

POELZIG (ein berühmter deutscher Architekt) hat Recht — gewiss — wir Architekten bauen immer noch zur Hauptsache für den lieben Gott. Oder können wir einen anderen Grund dafür angeben, dass wir immer noch aus jedem Tramhäuschen ein Tempelchen, aus jedem

TRAUTENAU (Tschechoslowakei) liegt am Südhang des Riesengebirges am Aupaflus und an der Bahnlinie Prag-Breslau (siehe Lageplan).



Die Gestalt des Terrains ist aus den Höhenkurven ersichtlich — die Stadt mit dem Strom und der Bahnlinie liegt im tiefsten Teil. Im nördlichen Erweiterungsgebiet liegen die Strassen mit Rücksicht auf das stark ansteigende Gelände terrassenförmig übereinander. Die Zufahrtsstrassen wählen die günstigste Terrainform. Strassen mit bedeutendem Verkehr sind möglichst breit angelegt mit ausgiebigen Grünstreifen zur Seite; die Breite dieser Grünstreifen richtet sich nach der vom Schnellverkehr geforderten freien Sicht. Als Verkehrsstrassen sind diese Strassen soviel als möglich von den Wohnquartieren getrennt geführt, um die Gefährdung der Wohnstrassen durch den durchgehenden Automobilverkehr zu vermeiden.

Auf die formalen Effekte der üblichen Stadtplanungen wurde verzichtet. Die durchlaufende Führung des Strassennetzes, die Ueberwindung des stark bewegten Geländes sind wichtigere und interessantere Aufgaben einer Stadtplanung. Öffentliche Gebäude können bestehen ohne Monumentalachsen. Ein Idealstadtplan, ein Idealprojekt — aufgestellt ohne zwingende Forderungen — wird eine ästhetische Spielerei.

Ein Stadtplan, der Forderung und Möglichkeit erkennt und erfüllt, bei dem die zwingende Notwendigkeit zur einzig möglichen Gestaltung führt — besitzt realen Wert. Denn Wohnviertel entwickeln sich nicht einer Zeichnung zuliebe, sondern folgen den Vorteilen der Grundstückpreise und den guten Verbindungen. Der Verkehr entwickelt sich nicht nach den Gesetzen der Aesthetik, sondern nach seinen eigenen Gesetzen. Die Städte selbst entwickeln sich, ihre Gestalt aufs neue immer wieder zerstörend, ohne sich um die ästhetischen Gesetze der Städtebauer zu bekümmern.

# STANDARTISIERTE

WASCHKÜCHEN  
WASCHKÜCHEN  
WASCHKÜCHEN  
WASCHKÜCHEN

FR. EISINGER-SÖHNE  
AESCHENVORSTADT  
28 - 30  
BASEL

## EINRICHTUNGEN

### ZEITSCHRIFTEN

ZUR NEUEN BEWEGUNG:

**ALFAR**  
La Coruna (Spanien), Canton pequeno 23

**ARIEL**  
Santiago (Chile), Casilla no 934

**7 ARTS**  
Bruxelles, bd. Léopold II 271

**BLOCK**  
Warschau, Wspolna 20—33

**BROOM**  
New-York-City 49 W 12 St.

**BOUWKUNDE**  
Antwerpen, von Luppenstr. 61

**CONTEMPORANUL**  
Bukarest, str. Trinitatii 29

**DISK**  
Prag II, Cerná 12 a

**DRIEHOEK**  
Antwerpen, Statiekaai 7

**LES FEUILLES LIBRES**  
Paris XVI, avenue Victor Hugo 81

**G**  
Berlin-Grunewald, Trabenerstr. 25

**MA**  
Wien, Amalienstr. 26

**MANOMETRE**  
Lyon, cours Gambetta 49

**MAVO**  
Tokio, Kamiochiai 186

**MERZ**  
Hannover, Waldhausenstr. 5

**NOI**  
Roma 36, via Tronto 89

**PASMO**  
Brno-Juliánow (Tschechoslovakei), Husuwo nábrezi

**PLURAL**  
Madrid, Juanelo 13 y 15

**PRAESENS**  
Warschau, rue Senatorska 38/13

**PROA**  
Buenos-Aires, avenida Quintana

**PUNCT**  
Bukarest, strada Baratiei 37

**SIRIO**  
Almanza (Spanien), Aniceto Coloma 19

**STAVBA**  
Prag I, Kolkovna 3

**STIJL**  
Leiden (Holland), Utrechtsch jaagpad 17

**ZENIT**  
Belgrad, Obilitshev Venatz 36

**365**  
Budapest V, Zoltán Ucca 7/9 III

**1926**  
Triest, via S. Zaccaria 6

FRÄNKEL & VOELLMY A. G.  
ROSENTALSTR. 51 TEL. SAFRAN 4461  
**BASEL**

### BAUSCHREINEREI

TÜREN

FENSTER

PAT. SCHIEBEFENSTER  
SCHW. PAT. NR. 67063

HANS BRENNER & Co., BASEL

BLUMENRAIN 16. TEL. SAFRAN 2012

### SALUBRA TAPETEN

ENGROS  
DETAIL

ABWASCHBAR

LICHTECHT

### NEUZEITLICHE

### SERIEN

MÖBELFABR. HOFSTETTER  
MALZGASSE 9 : TEL. SAFRAN 3157

BASEL **MÖBEL**

DURCH EINE FABRIKMÄSSIGE ORGANISIERTE MASSENPRODUKTION UND GROSSES LAGER IST ES  
**O. CHRISTEN & CIE., SCHÄNZLI, BASEL** MÖGLICH SOFORT ZU LIEFERN:

# ALLE NORMALISIERTEN BAUELEMENTE AUS BETON

- NORMALBETONFENSTERRAHMEN AN STELLE DER HEUTE ÜBLICHEN KUNSTSTEINGEWÄNDE .....
- BETON-FORMSTÜCKE IN BELIEBIGER AUSFÜHRUNG .....
- BETON-PFOSTEN DER SOLIDESTE HAGPFOSTEN .....
- ZEMENTRÖHREN 8-125 cm DURCHM. BOGEN UND ABZWEIGER, T-STÜCKE, GABELSTÜCKE, ZWEITEILIGE RÖHREN .....
- HAUSKLÄRGRUBEN SYSTEM „OMS“ .....
- SCHLAMMSAMMLER 30 UND 50 cm DURCHM. ....
- KABELPANZER .....
- SCHACHTDECKEL .....
- ABDECKRAHMEN

STATISCHE  
 BERECHNUNGEN  
 PROJEKTE  
 KOSTEN-BERECHNUNGEN  
 BAULEITUNG  
 EXPERTISEN  
 GUTACHTEN

## JNGENIEURBÜRO

DIPL. JNG.

**RUD. FREI, BASEL**

COLMARERTSR. 18 :: TEL. BIRSIG NR. 6905

# ABBRÜCHE JEDER ART

BESORGT  
 MIT DEN MODERNSTEN METHODEN

# ABRRUCH- HONEGGER

ZÜRICH 5

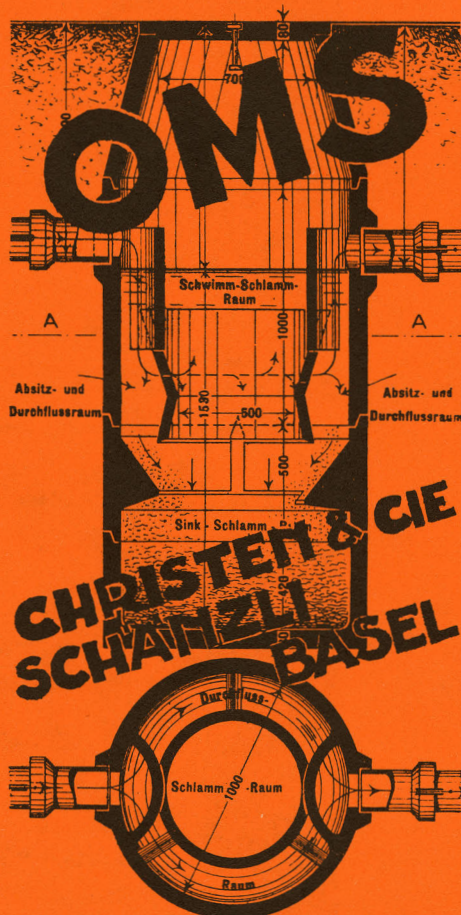
LICHTSTRASSE 11, TELEPHON SELNAU 5861

DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE

DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE

DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE

DIE „OMS“ GRUBE  
 DIE „OMS“ GRUBE



DIE „OMS“ GRUBE löst die Aufgabe der Abwasserklärung in einer allen bisherigen Verfahren überlegenen Weise durch ein zwangsläufiges System der Ausscheidung und Absonderung der Schwimm und Sinkstoffe und durch eine kontinuierliche Durchspülung mit Wasser.

DIE „OMS“ GRUBE ermöglicht:

1. Die Ableitung des geklärten Wassers ohne weitere Nachbehandlung in Vorfluter, Strassenkanal oder Sickergrube.
2. Die Wiederverwendung des zurückgehaltenen Frischschlammes.
3. Die Vergasung und Verflüssigung des nicht verwendeten Faulschlammes auf eine Mindestabfuhrmenge.

DIE „OMS“ GRUBE wird in einzelnen transportablen Eisenbetonringen hergestellt, durch Zusammensetzen am Platze sofort eingebaut und wenn nötig ohne Mühe wieder abgebaut.

DIE „OMS“ GRUBE wird ab Lager geliefert von: **O. CHRISTEN & CIE. Schänzli, BASEL**