

Die Kultur der Kellame

SCHRIFTFLEITUNG
HERMANN RECKENDORF

2. Jahrgang

Nr. 8

August 1920

Formgebung im öffentlichen Verkehrsleben

Von Architekt Gustav Wolf, Merseburg.

Die Geschichte wird wahrscheinlich den Weltkrieg als Schlußakt einer Zeitspanne betrachten, die seit dem Befreiungskriege von 1813 vorbereitet und durch den Krieg von 1870 augenfällig eröffnet wurde. Man sprach davon, sie habe im Zeichen des Verkehrs gestanden. Das kann gelten, wenn man unter diesem Zeichen wirklich die ganze Hochflut der technisch-wirtschaftlichen Strömungen begreift, die jene Zeitspanne mindestens äußerlich auf das Tiefste erregten. Eine Hochflut war es, die dem Gehirn der Menschheit in rasendem Schwallen ein Übermaß neuer Zivilisations-Werkzeuge und Rohstoffe zutrug.

Es war menschenunmöglich, solche Hochflut in dieser winzigen Zeitspanne als Ganzes zu verstehen und als Ganzes zum wahren Endzweck zu verarbeiten. Es war menschlich, daß man Werkzeug und Stoff wieder und wieder mit dem Werke selbst verwechselte, zu dessen Gestaltung sie helfen sollten. Vielleicht dürfen wir glauben, daß die Hochflut nun mählich verebbt und daß wir dann beginnen werden, die Mittel und Stoffe zu überschauen, die sie uns in sinnverwirrenden Massen zuschwemmte. Und vielleicht können unsere Kinder und Enkel in stillerer Zeit beginnen, den Stoff zu meistern. Denn das ist doch wohl die Menschheitsaufgabe: immer mehr Ungeformtes zu gestalten, Formloses zu formen. Vielleicht kann man die verflossene Spanne als Zivilisierung, die kommende als Kultivierung verstehen. Wir müssen ja eingestehen, daß die heute führenden Völker nicht in Kultur leben, sondern nur in ihren feinsten Organen zur Kultur streben.

Und in dieser Auffassung blicken wir auf die Leistungen des Verkehrslebens zurück und auf seine kommende Aufgabe hin. Das kleine Deutschland war für Europa, für die Welt — nicht in allem, aber in vielem — Schauplatz und Ausgangspunkt der tiefbewegenden Strömungen der verflossenen Zeitspanne. In Deutschland oder doch in seinem Umkreise trugen sich die drei, diese Spanne bezeichnenden Kriege zu, Deutschland ist die schmerzlich tief empfindende Achse des jetzt kreisenden und hoffentlich kreisenden Zusammenbruchs; es möchte, es sollte

vielleicht auch die Geburtsstätte der neuen Formgebung eines neuen Zeitalters sein, — auch auf dem kleinen, aber kennzeichnenden Teilgebiete des Verkehrslebens.

Wichtige Verkehrsmittel: Eisenbahn, Post, Tauchboot, Luftschiff und starres Flugzeug, sind bei uns Deutschen, wo nicht erfunden, so doch am lebhaftesten angewandt worden. Wir können es uns zur Aufgabe machen, ihnen und ihren Nebenmitteln nun auch gekläarte, faßliche Formen zu geben. Entscheidende Formelemente gestalten sich zwar nicht durch das Wollen, sondern unwillkürlich aus der Sache, aus der wachsenden Beherrschung der Sache heraus. Aber die Erkenntnis des unwillkürlichen Wachstums und der aus ihr geborene Formwille beschleunigen doch oft die Formbildung. Darum ist das Nachdenken nicht unfruchtbar.

Wenden wir uns vom Ganzen zum Einzelnen, so ist der Bahnhof nach dem Briefkasten, dem Fernsprecher, dem Schalter das nächstliegende, augenfälligste Gelenk im Getriebe des Verkehrslebens. In den Städten drängt sich die Mehrheit der Bevölkerung zusammen, zu den Städten hin, aus den Städten weg gehen die Bewegungen der Länder. Die ausschlaggebenden Veränderungen der Stadtbilder im neunzehnten Jahrhundert sind durch den Bahnhof bestimmt; er ist für die neuere Stadtentwicklung so entscheidend, wie für die ältere die Umwallung und Ringmauer. Haben diese das alte Stadtbild begrenzt und gerundet, zur faßlichen Einheit geschlossen, so hat der Bahnhof mittelbar durch seine zerstreue Kraft aufgelockert, Grenzen aufgehoben, die Häusermenge auseinandergezogen, das Stadtganze in unübersehbare Teile gedehnt. Das geschah als eine Entwicklung, nicht als Formgebung. Der Gedanke einer Stadterweiterung entwickelte sich bis vor kurzem nur unklar. Erst heute wird solcher Gedanke gebildet und erfaßt, bevor man an die Ausführung schreitet. Nimmt so das Gehäuse und die Quelle des Verkehrs, die Stadt, den Weg von der Unform zur Form, so wird der Bahnhofsbau, das allseits Gesehene, allseits beachtete Gelenk des Verkehrs, denselben Weg nehmen müssen.