

Die sehr großen und wenig unterschiedlichen Massen unserer größeren Städte brauchen Wegweiser und Kernpunkte, und wenig Bauten dürfen mit soviel Berechtigung diese Rolle ergreifen wie die Bahnhöfe. Dann aber müssen sie auch unzweideutig als Bahnhöfe äußerlich erkennbar sein.

Eine im engsten Wortsinn „sprechende“ Form- und Farbgebung: das wird zu unserer festen, auf die Dauer unwiderstehlichen Forderung für das gesamte Innere der Bahnhöfe, Postämter und aller öffentlichen Verkehrsräume überhaupt. Das Getriebe der neuzeitlichen Verkehrseinrichtungen ist so vielgestaltig und häufig so sinnverwirrend, daß gar nicht genug geschehen kann, um durch alle Arten von Formgebung einzelne Teile bald in Gruppen ruhig zusammenzufassen, bald durch Unterscheidungen deutlich zu trennen, diese still unterzuordnen, jene lebhaft zur Geltung zu bringen. Der reichen Mittel, die uns zu solchem Endzweck zur Verfügung stehen, haben wir uns bisher leider nur in einer sehr unvollkommenen Weise bedient. Diese Mittel ordnen sich etwa in folgenden Gruppen: Raumformen — Wandgliederung — Schriftzeichen — Bildzeichen — Farbe — Licht.

Sie alle müssen in ihrer Einwirkung auf unsere Augen, auf unsere Nerven und unsern Gemütszustand genau geprüft und danach angemessen gewählt und verwendet werden. Nur Beispiele können das im Rahmen dieser kurzen, grundsätzlichen Betrachtung andeuten.

Die rechte Raumsimmung innerhalb der Verkehrsanstalten kann nur durch feines Taktgefühl und viel Zurückhaltung getroffen werden. Jeder für Schönheit Empfängliche ist schon beleidigt und gequält gewesen von der grauenhaften Öde und Nüchternheit unzähliger, in verwaschenen und schmutzigen Tönen gestrichener oder getäfelter Warteräume in allen Teilen Deutschlands. Ein fades Graugrün, ein düsteres Braun, ein erkältendes Laßgelb wiederholen sich da in schlimmer Einförmigkeit. Wie atmet man auf, wenn man in einen lichten, mit klarfarbigen Fliesen belegten oder frischtonig gestrichenen neueren Raum tritt! Und doch ist der Heiterkeit und dem Schmuckwesen durch die eigentümlich vielfache Zweckbestimmung der Verkehrsanstalten manche innere Grenze gezogen; eine gewisse Neutralität muß dem gesunden Trieb nach entschiedenen Wirkungen Ziel setzen. Ein Bahnhof, ein Postamt, eine Sparkasse dürfen weder ärmlich noch prunkend, weder spielend lustig noch grotesk ernst sein: sie werden zu so verschiedenen Zeiten, in so verschiedenen Stimmungen und von so verschiedenen Besuchern betreten, daß ihnen keinerlei Überschwang oder stark individuelle Färbung, sondern nur eine Art weltfrohen Werktagsgewandes angemessen ist. Sogenannte „Bayerische Ornamentfriese“ mit hüpfendem Wald- und Jagdgetier sind darum ebenso verfehlt, wie steifbeinige Mäander oder höfische Kokozier.

Wollen uns die Herren Bahnhofswirte im Warteraum eine Augenweide bereiten, so werden Kaiser- oder Präsidenten-

büsten und -bilder diese gute Absicht nicht in jedem Falle erfüllen. Noch viel mehr aber werden wir es müde, die ständige Aufreizung zum Genuß aller möglichen Getränke und Tabakwaren oder zum Besuch von Messen und Ausstellungen zu ertragen, mit denen Plakate und Schilder uns Ermüdete ruhelos bombardieren. Es wird uns aber immer freuen, wenn uns der Landstrich, den wir eben durchfahren, im Warteraum durch ein Bild vorgestellt wird, das seine heimatische Eigenart ohne jedes geschäftliche Werben in guter Form zum Ausdruck bringt. Denn gerade diese Beschränkung auf das Landestümliche sichert von Ort zu Ort einen erfrischenden Wechsel, den ein Bildschmuck mit allgemeingültigen Vorwürfen weniger verbürgt. Aus gleicher Überlegung heraus wird ein mäßiger Bildschmuck im festen Wartesaal weit willkommener und berechtigter sein als im beweglichen Bahnabteil, wo sich wohl überhaupt kein Bildschmuck einbürgern kann.

Reklame aber möchten wir nur wohl bemessen um uns sehen; allenfalls erfreut sie uns in der klaren und geordneten Form, wie sie in Berliner Untergrundbahnhöfen als Wandgliederung gerahmt auftritt. Die Anbringung von Reklame aber an den seitlichen Wänden von engen Tunnel- und Treppenschächten schafft Anlaß zum Verweilen für Einzelne, die Zeit haben, und behindert dadurch Andere, die Eile haben; sie muß also bei Raumknappheit unterbleiben.

Aus der düsteren Ruhe großer Tunnel gelangt der Reisende über Treppen in die flirrende Unruhe der Bahnsteige. Der Himmel blickt von zwei, ja drei Seiten blendend herein, durchstochen von Signalmasten, Hallenträgern, Schriftschildern, Verkaufsbuden, Bankständen; nach rechts und links, hin und her durchkreuzt sich das Sehen und Kommen vieler Menschen. Es muß angestrebt werden, hier zusammenzufassen, die Zahl der Gegenstände möglichst zu verringern, die Schilder mit Bauteilen fest zu verbinden, die Verkaufsbuden einheitlich in glatte, einfache Umrisse zu zwingen, den wenigen Flächen, die sich darbieten, klare und körperliche Farben zu geben.

Wenn der Zug in die Halle hereinbraust, entsteht ein gefährlicher, chaotischer Zustand. Die Wenigsten wissen, wo der donnernde Lauf zum Halten kommt, noch weniger ist bekannt, wo die zweite, dritte und vierte Wagenklasse stehen werden. Die einen glauben durch ruhiges Stehen und rasches Zugreifen, die Andern durch scharfes Spähen und schnelles Laufen den rechten Plak finden zu können; die widerspruchsvollsten Regungen von Beharren und Hasten, Vor und Zurück, Herein und Hinaus erzeugen ein feindseliges Durcheinander. Wie wohlthuend war dagegen unten in der Schalterhalle die geordnete Verteilung der Fahrkartenkäufer auf verschiedene Schalter, je nach Wagenklasse und Ziel. Die kennzeichnenden Farben der Fahrkarten: braun für die dritte, grün für die zweite Wagenklasse, ein roter Strich für Schnellzüge sind uns geläufig. Warum findet man jede dieser Farben nicht mehr wie früher in dem Außenanstrich der entsprechenden Abteile wieder? Wie rasch konnte früher jeder Reisende beim Ein-