

rossen des Zuges die ihm vertraute Farbe ins Auge fassen und erreichen! Man hätte die Unterschiede nur noch lebhafter machen müssen. Die Unterscheidung der ausgedehnten Farbeflächen war den Meisten weit leichter als die Unterscheidung der kleinen, durch das Menschengewühl oft verdeckten und überdies durch die perspektivische Verkürzung unkenntlich werdenden Ziffern 1 bis 4. Man sollte das Mittel der farbigen Unterscheidung, das nur ganz unzulänglich hier und da angewandt worden und aus unerklärlichem Grunde vor einigen Jahren abgeschafft worden ist, wieder und verbessert einführen. Es brauchte sich nicht immer nur auf volle Flächen zu erstrecken. Die Hervorhebung eines einzelnen Abteiles durch eine scharffarbige Umrandung hat sich früher gut bewährt; daß man sie nur der ersten Klasse vergönnte, war freilich eine Sache für sich. Man könnte aber öfter durch solche Rahmenlinien, durch Farbscheiben-Auffrich oder Aushang, durch bessere Ausbildung der Ziffern in ihrer schönsten arabisch-gotischen Form die Wagenklassen augenfälliger kennzeichnen. Ein Teil der farbigen Charakterisierung wird bei künstlichem Licht versagen oder doch gemindert werden; dies kann aber die Anwendung für die Tagesstunden nicht verhindern.

Handelt es sich auf dem ganzen Weg vom Bahnhofstor bis zum Abteil im Zuge für alles Sichtbare darum, rasch und unzweideutig für den Vorübergehenden wegweisend zu wirken, also schnellfaßlich zu sein, so ist die Forderung, die der Reisende an das Abteil zu stellen hat, eine völlig andere. Er ist hier mehr oder weniger zur Untätigkeit gezwungen und in diesem Zustand außerordentlich empfindlich für den Eindruck seiner Umgebung. Daß die Gestaltung des Abteiles auf die Dauer erträglich, ja angenehm sei, ist von größter Bedeutung! Der Blick des Sitzenden wandert, in langen Stunden des Hinausschauens ermüdet, wieder und wieder tastend über alle Teile des Abteiles hin, vom Fußboden mit der Matte über die Sitzbank zum Gepäcknetz, zur Notbremse zur Deckenlampe, zum Fensterrahmen, zum Türgriff. Es gibt keinen Innenraum, der so beschränkt, dabei so dauernd und so im Einzelnen der Prüfung und Bewertung durch Jedermann unterworfen ist, wie das Eisenbahnabteil.

Es kann nicht genügend Nachdruck auf die Feststellung gelegt werden, daß hier das Beste gerade gut genug ist, und wenn wir vom Bahnhofsausern großzügige Fernwirkung fordern, so beanspruchen wir innerhalb des Abteiles die sorgfältigste Abwägung auch der kleinsten Einzelheiten. Hier aber stoßen wir auf eine merkwürdige Beobachtung. Soweit es sich um Brauchbarkeit und Haltbarkeit handelt, ist ein deutsches Eisenbahnabteil in der Vorkriegszeit meist ein Musterbeispiel trefflicher Arbeit und überlegtester Anordnung gewesen. Die Gediegenheit der Stoffbezüge, die Festigkeit des Gepäcknetzes, die achtsame Anordnung der Schutzleisten an den Türfalzen und der schweren Türgriffe, die makelfreie Tischlerarbeit der Verbindungstüren, die Lackierung oder Politur ihrer Flächen, — das alles war unübertrefflich gut und hielt der schärfsten

Prüfung stand. Nicht so die Abstimmung nach Form und Farbe! Allerlei Schilder finden sich im Abteil zusammen, ohne ihm zum Schmuck zu werden. Da ist eine Gebrauchsanweisung für die Notbremse, eine Bekanntmachung über Erlaubtes und Verbotenes, ein Hinweis auf Gesundheitspflege, da ist die an sich hochwillkommene Bahnnekarte; da sind Schilder „Zu“ und „Offen“, eine Zahl und ein Kennbuchstabe, eine Wagennummer, eine Mahnung: „Nicht öffnen“ usw., da ist womöglich die in ihrer Wiederholung abgeschmackteste aller Warnungen „Das Hinauslehnen des Oberkörpers aus dem Fenster ist wegen der damit verbundenen Lebensgefahr untersagt“. Es ist geschichtlich zu verstehen, daß sich diese Schilder allmählich regellos eingefunden haben, es wird aber Zeit, bei Neubauten für ihre Zusammenfassung und geschmackvolle Durchbildung zu sorgen. Das starke Eisenblech, hinter dem sich der Hebel zum Einschalten der Heizung befindet, ist nach einem unerträglich geschmacklosen Modell im Jugendstil gegossen. Und noch immer werden die Wände der dritten und vierten Wagenklasse „in Eiche imitiert“ gestrichen! Auch die Aschenbecher und Beleuchtungskörper sind vielfach nichts weniger als formal einwandfrei.

Fassen wir zusammen: wie kaum irgendwelche Bauwerke anderer Gattungen sind die des öffentlichen Verkehrslebens notwendig ausgestattet mit einer Fülle von kleinen Einrichtungen und Zeichen, die an sich unbedeutend erscheinen könnten, deren Summe aber von entscheidendem Einfluß auf die Abwicklung des Verkehrs selbst ist und die in hervorragender Weise der öffentlichen, wenn auch oft unbewußten Prüfung und Beurteilung ausgesetzt sind. Vielfach sind diese zahllosen Kleinigkeiten nicht in die Planung der Verkehrseinrichtungen als Teile gleichsam eines „Gesamtkunstwerkes“ einbezogen, sondern sie sind nachträglich mit einer gewissen Geringschätzung, eher wie Behelfe, eingeschaltet. Da sie aber dauernd zu bestehen pflegen, ist es geboten, sie, auch wörtlich genommen, als „Bestandteile“ in die Bauwerke einzubeziehen. Ob Schalter oder Zeitungsstand, Fahrplan oder Plakat, Warnungstafel oder Stationschild, Wagennummer oder Notbremse, — sie alle müssen der Planung und Gestaltung mit gleicher Würdigung unterworfen werden wie die Stadtfront des Empfangsgebäudes, gleichviel, ob sie unveränderlich eingebaut sind oder im Wechselrahmen erscheinen. Darum muß in Gemeinschaft mit dem Verkehrstechniker der Architekt so gut wie der Maler und Schriftkünstler bei jeder Anlage und bei jeder Veränderung unserer öffentlichen Verkehrseinrichtungen entscheiden und mitarbeiten. Ihr geschärftes Auge, ihr empfindlicher Sinn, ihre gestaltende Erfindung sollen die ungeheure Verkehrsmaschine, die wir entwickelt haben und weiter entwickeln, zum täglichen und stündlichen Nutzen der Allgemeinheit zur klarsten und einfachsten Erscheinung formen.

Das ist eine verkehrstechnisch begründete Forderung, es ist aber auch ein Gebot für die gesunde Eingliederung der wertvollen Kräfte in unsern wirtschaftlichen Aufbau. Wir