Fast jede Stadt der Welt stellt heutzutage ihren U-Bahnnetzplan nach Harry Becks Prinzipien dar. [Foto: Getty]

Der U-Bahn ins Netz gegangen

Die einstige elegante Grafik des **Londoner U-Bahnplans,** der vor 90 Jahren von Harry Beck entworfen wurde, ziert Tassen, T-Shirts und Mousepads. Doch da jede neue Grafikergeneration Informationen ergänzen will, sind diese nun überfrachtet mit Linien und Symbolen.

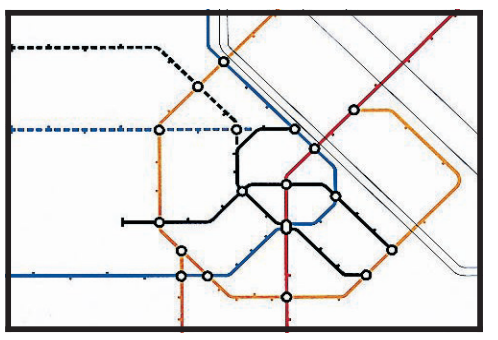
Von Harald A. Jahn

Er ist heuer 90 Jahre alt, wurde bei der Wahl zum besten Beispiel für britisches Design nur knapp vom Überschallflugzeug Concorde geschlagen und hat weltweit verändert, wie Verkehrssysteme wahrgenommen und benützt werden: der ikonische Netzplan der London Underground, entworfen von einem Elektrotechniker in seiner Freizeit und heute so bekannt, dass ihn jeder Tourist sofort mit der Stadt verbindet. Doch ist es kein Zufall, dass er ausgerechnet in London erstmals so gestaltet wurde.

Früher als den Kontinent überrollte die industrielle Revolution die britischen Inseln, und mit ihr entstand eine Unzahl privater, konkurrierender Eisenbahnunternehmen. So war es schon eine erste Sensation, als 1908 nach dem Zusammenschluss der wichtigsten Londoner Bahnunternehmen ein Plan erschien, der diese Linien in verschiedenen Farben gleichwertig auf einer vereinfachten Straßenkarte darstellte; doch überladen, mit zu viel Information, unübersichtlich. Der Marketingmanager der „Tube“, Frank Pick, war von der Idee besessen, das ganze System unter einem einheitlichen Corporate Design zu vereinen sowie die Benutzung radikal zu vereinfachen – schon vor fast 100 Jahren verstand er die Notwendigkeit von gutem Design, einfacher Lesbarkeit, von „Usability“. Zu dieser Zeit arbeitete der 29-jährige Henry Charles Beck, Spitzname Harry, in der Technikabteilung und zeichnete Gleis- und Signalpläne – bis 1931, als er gekündigt wurde. In der folgenden joblosen Zeit beschäftigte er sich weiter mit dem Bahnnetz seiner ehemaligen Firma und hatte die Idee, es wie einen elektrischen Schaltplan darzustellen: Noch weiter abstrahiert als zuvor, mit Linien im 45-Grad-Raster, ohne jegliche Maßstabstreue, alle Stationen in gleicher Entfernung, das dicht besiedelte Stadtzentrum dabei stark vergrößert – und all das in unglaublicher grafischer Eleganz. Als Nebeneffekt wurden die Suburbs homogener wahrgenommen, die Londoner ermutigt, dorthin zu ziehen: „If it's on the tube map, it counts as London.“

Dieser „Journey Planner“ war keine Landkarte, es war ein Diagramm – und in seiner extremen Reduktion praktischer als jeder Stadtplan. Und es vermittelte genau, was Frank Pick anstrebte, zumindest dachte das Harry Beck. Pick lehnte die nicht bestellte Arbeit allerdings ab, der Plan sei zu ungenau und unverständlich. Harry Beck blieb aber hartnäckig, und – wohl um ihn loszuwerden – Pick stimmte einem Test zu. Zu seiner Überraschung waren die Reaktionen der Fahrgäste geradezu euphorisch, und ab 1933 ersetzte Becks „Diagramm“ den bisherigen Netzplan. In den kommenden Jahren arbeitete Beck wie manisch an Verbesserungen, Präzisierungen, Updates, wurde aber von „Transport of London“ (TfL) nicht mehr fix angestellt. Für seinen ersten Entwurf hatte Beck umgerechnet nur etwa 2000 Euro erhalten, seine weitere Arbeit wurde noch schlechter bezahlt, trotz der enorm hohen Auflagen erhielt er keine Lizenzzahlungen, einen Vertrag gab es nie.

Trotzdem gab er sich bis 1960 damit zufrieden. Das Ende kam mit der neuen Victoria Line – und einem neuen Werbechef, dem die Zusammenarbeit mit Beck schwerfiel. Dieser zeichnete den neuen Plan einfach selbst; Beck war entsetzt und trennte sich von TfL. Er hatte inzwischen einen eigenen Entwurf mit der neuen Linie entwickelt, und es war sein bisher bester Netzplan, doch der wurde nie eingesetzt. TfL ließ daraufhin einen Plan nach Becks Ideen, aber ohne seine Mitarbeit zeichnen. Die nächsten fünf Jahre stritt er um sein ihm vermeintlich zustehendes Honorar, 1965 gab er auf. TfL entfernte alle Hinweise auf Becks Urheberschaft von sämtlichen Drucksorten. Beck zog sich verbittert zurück; er starb 1974.



Die ideale Karte: nötigste Informationen, klare Linien. [Grafik: Sramek/AGU/Sammlung Jahn]

Die nächsten Jahrzehnte war Beck nur Fachleuten bekannt – bis 2001, zum 70. Jahrestag seines ersten Entwurfs, ein Grafiker von TfL Becks Namen als Hommage auf den aktuellen Netzplan setzte. Heute ist London voll von Souvenirs, von der Kaffeetasse bis zum Mousepad, die die elegante, auf Beck beruhende Grafik zeigen. Der Plan hat seither allerdings wieder viel von seiner Eleganz verloren: Neue Linien, neue Symbole haben ihn überfrachtet, jede neue Grafikergeneration hat scheinbar wichtige Informationen ergänzt, inzwischen ist die Tube Map unübersichtlich und hässlich geworden.

Vielleicht auch ohne seinen Namen zu kennen, hat er aber Grafiker auf der ganzen Welt beeinflusst: Fast jede Stadt stellt ihren Netzplan heute nach Becks Prinzipien dar, von Tokio über Melbourne, von Barcelona bis Wien – bis auf eine große Ausnahme: In New York scheiterte der berühmte Grafiker Massimo Vignelli ausgerechnet am Verkehrsnetz seiner Wahlheimatstadt. Vignelli hatte in Venedig studiert und ab 1960 zusammen mit seiner Frau Druck- und Produktdesigns für Firmen wie Pirelli, Olivetti oder Xerox entwickelt, bevor das Paar in New York ein Büro eröffnete. Zusammen mit Bob Noorda entwarf er 1966 bis 1970 das Leitsystem der Subway, das bis heute in Verwendung ist: ein klares grafisches Konzept, aufgebaut auf der Schriftart „Standard Medium“, sehr ähnlich der sonst gern von Vignelli verwendeten Helvetica. Die New Yorker U-Bahn war heruntergekommen und schlecht gewartet, die Stationen waren unübersichtlich, ein neuer Grafikstandard sollte wenigstens optisch Ordnung ins Chaos bringen. Vignelli bezeichnete sich schon damals als „Informationsarchitekt“ und reduzierte die Hinweise aufs Allernötigste, um Klarheit zu schaffen.

Der neue Netzplan sollte die Krönung der Arbeit für die New York Transport Authority sein, aber er wurde zum Fiasko. Er trifft den damaligen Zeitgeschmack präzise, wurde zur Ikone der Pop-Art und landete sogar im Museum of Modern Art – von den Nutzern wurde er aber gehasst: Das System von London ließ sich nicht auf die ganz anders geartete Netz- und Stadtstruktur von New York übertragen, 1979 wurde der Plan durch einen konservativeren, geografisch strukturierten ersetzt.

Zur selben Zeit rauchten auch in Wien die Köpfe: 1971 arbeiteten die Grafiker Tino Erben und Werner Sramek am Design Manual für die Wiener U-Bahn, und obwohl es zu Vignelli keinen Kontakt gab, kamen sie zu ähnlichen Ergebnissen. Ihr Vorbild war ebenso Harry Beck, und Sramek entwarf einen eleganten Plan, der in den nächsten Jahren weiter verfeinert wurde: nur die nötigste Information, klare Linien, die Stadtstruktur trotz aller Reduktion perfekt dargestellt. Mit der Eröffnung der U-Bahn 1978 änderte sich das leider, und inzwischen teilt der Wiener Netzplan das Schicksal von Harry Becks Entwurf: zu viel Information, inkohärente Grafik – und fehlende Schönheit. ■

Damals schrieb die

Neue Freie Presse.

Entschiedenste Verdammung

Wien, 10. Juni 1873. Ein wahrer Sturm der Entrüstung hat sich in der deutschen Presse über den von dem Reichskanzler Bismarck namens der preußischen Regierung dem Bundesrathe vorgelegten Preßgesetzentwurf erhoben. Ohne Ausnahme, in allen Organen, wo in Deutschland Journale Zeitgeschichte schreiben, erfährt die lang erwartete Vorlage die entschiedenste Verdammung.

Die Hoffnung, die deutsche Reichsregierung werde den Entwurf, seit zwei Jahren wiederholt ausgesprochen, einbringen, blieb so lange unerfüllt, daß endlich eine Anzahl liberaler Abgeordneter aus den verschiedensten Ländern des wiedererstandenen Reiches in der Sitzung vom 19. März d. J. in Anwesenheit zahlreicher Mitglieder des Bundesrathes den Entwurf eines Reichs-Preßgesetzes vorzulegen sich genöthigt sahen. Diese Arbeit schloß sich eng an das bekannte Elaborat des siebenten deutschen Journalistentages an und war wesentlich negativer Natur, insofern Aufhebung jeder Beschränkung der Presse, des Rechtes der administrativen und richterlichen Behörden zur Entziehung der Concession, der Wegfall der Caution und der Stempelsteuer darin gefordert wurden. Die Beurtheilung der Vergehen und Verbrechen war, wie dies in Oesterreich seit Jahren in Uebung ist, den Geschwornen zugewiesen.

Das Gesetz wurde seinerzeit an eine Commission geleitet, deren Bericht am 29. Mai zur Behandlung gelangte. Bei dieser Gelegenheit ergriff Fürst Bismarck das Wort und überraschte mitten in der zweiten Lesung der reichstäglichen Vorlage die deutsche Legislative mit der Mittheilung, daß gleichzeitig ein Gesetzantrag der preußischen Regierung in Bezug auf die Presse an den Bundesrath gelangt sei, und forderte vom Reichstage, die zweite Berathung seiner Vorlage von der Tagesordnung abzusetzen. ■

Bridge

Wichtige Mittelkarten

Teiler: S Gefahr: O/W	♠ 1085 ♥ K76 ♦ DB87 ♣ A62	
♠ 2 ♥ DB98 ♦ 10543 ♣ B1087	N W O S	♠ K764 ♥ A10543 ♦ 96 ♣ 95
	♠ ADB93 ♥ 2 ♦ AK2 ♣ KD43	

S	W	N	O
1 ♠	pass	3 ♠	pass
4 NT [1]	pass	5 ♦	pass
6 ♠			

Ausspiel: ♥-Dame

[1] Assfrage

Da dieses Paar nicht die moderne Frage nach den Schlüsselkarten spielt, „verirrte“ es sich in diesen nicht besonders guten Schlemm. Die Planung scheint recht einfach. Sie müssen nur den ♠-Impass spielen und nach dem Atoutieren auf die vierte ♦-Runde Ihren Treff-Verlierer entsorgen. Haben Sie das ♥-Ausspiel und Weiterspiel mit dem ♠-Dreier geschnappt, sind mit ♣ zum Ass zum Tisch gekommen, um dann den Atout-Zehner zum Impass aufzulegen? Dieser bleibt bei Stich. Sie können zwar erneut den Impass spielen, aber bei einem 4:1-Stand in dieser Farbe brauchen Sie noch die ♦-Dame, um zum Tisch zu kommen und den Impass erneut zu spielen. Sie haben zwar ausatoutiert, können aber nicht mehr die vierte ♦ am Tisch erreichen. Die bessere Spielweise ist, mit dem ♠-Buben (oder mit der Dame) die zweite ♥-Runde zu schnappen. Mit ♣ zum Ass erreichen Sie den Tisch und können den Atout Achter spielen und in der Hand den Dreier zugeben. Danach spielen Sie den ♠-Zehner und geben den Neuner aus der Hand zu. Letzter Impass folgt jetzt mit ♠ zur Dame. Mit diesem Manöver konnten Sie dreimal den Impass spielen, ohne den Tisch zu verlassen und Ihre wenigen Einstiche zu verschwenden.

Jovanka Smederevac
jovismed@yahoo.de