

Der Mann, der die Nudeln geradezog

Mit Henry Beck begann die Ära der aufgeräumten Diagramme

Wie das U-Bahn-Wesen generell, so begannen auch seine Darstellungsprobleme in London. Man schrieb 1908, da waren die damals privaten Londoner U-Bahnen in Not. Ihre sündteure Maulwurfsarbeit in der Londoner Innenstadt war abgeschlossen, nun mußten sie mehr Passagiere anlocken. Deshalb gaben die Konkurrenten erstmals einen gemeinsamen Plan heraus. Diese geographische Karte zeigte den Verlauf der Linien unter Stadtteilen und Straßen.

Bald wuchsen die Linien aber weiter hinaus in die Vororte. Auf dem fortgeschriebenen Plan zwängte sich das wichtige Innenstadt-Netz auf so knapper Fläche zusammen, daß Nützliches kaum noch zu erkennen war. Die Zeichner ließen alle Einzelheiten weg, sie fingen sogar widerwillig an, der Karte einen gleitenden Maßstab zu geben, im Zentrum größer als außen. Trotzdem erinnerte der Plan schließlich nur noch an verwickelte Spaghetti beziehungsweise ihre noch dünnere Variante „Vermicelli“, wie Henry Beck sie nannte.

Henry C. Beck („Harry“ unter Freunden) wurde der Mann, der die Nudeln geradezog. Geboren Anfang des Jahrhunderts, fing er 1925 als junger technischer Zeichner bei der U-Bahn zu arbeiten an. Die Jahre waren hart, er bekam nur einen Zeitarbeitsvertrag; mal beschäftigt, mal gekündigt, die Jüngsten traf es immer zuerst.

In seiner freien Zeit, irgendwann 1931, traf den Henry Beck vor dem Vermicelli-Plan ein Gedankenblitz. Warum nicht die Geographie beiseite lassen? Die scherte den Undergroundpendler ja gar nicht. Alle Linien geradeziehen und aufräumen, sie horizontal und vertikal verteilen wie auf einem elektrischen Schaltbild, vielleicht auch Diagonalen, die Stationen gleichmäßig auf die Strecken verteilen – das war es doch! Ein übersichtliches Diagramm statt einer Karte.

Im Sommer 1931 zeigte er der Werbeabteilung seines Unternehmens den Entwurf. Kein Interesse, hieß es. Zu revolutionär. Henry Beck steckte das Blatt in die Schublade, zog es ein Jahr später wieder hervor und wagte einen neuen Anlauf. Überraschung: Nun wollte man es versuchen!

Der kleine Faltplan wurde im Januar 1933 gedruckt und vom Publikum ins Herz geschlossen. Die ersten 750 000 Stück waren rasch vergriffen, im Februar mußten schon 100 000 nachgedruckt werden. Im Sommer 1933 stellte die gesamte gerade integrierte U-Bahn ihre Plakate auf das Schema Beck um.

1994 verfaßte der einflußreiche britische Designer Ken Garland das Standardwerk über Becks Arbeiten. Er wollte der Gestaltungsleistung

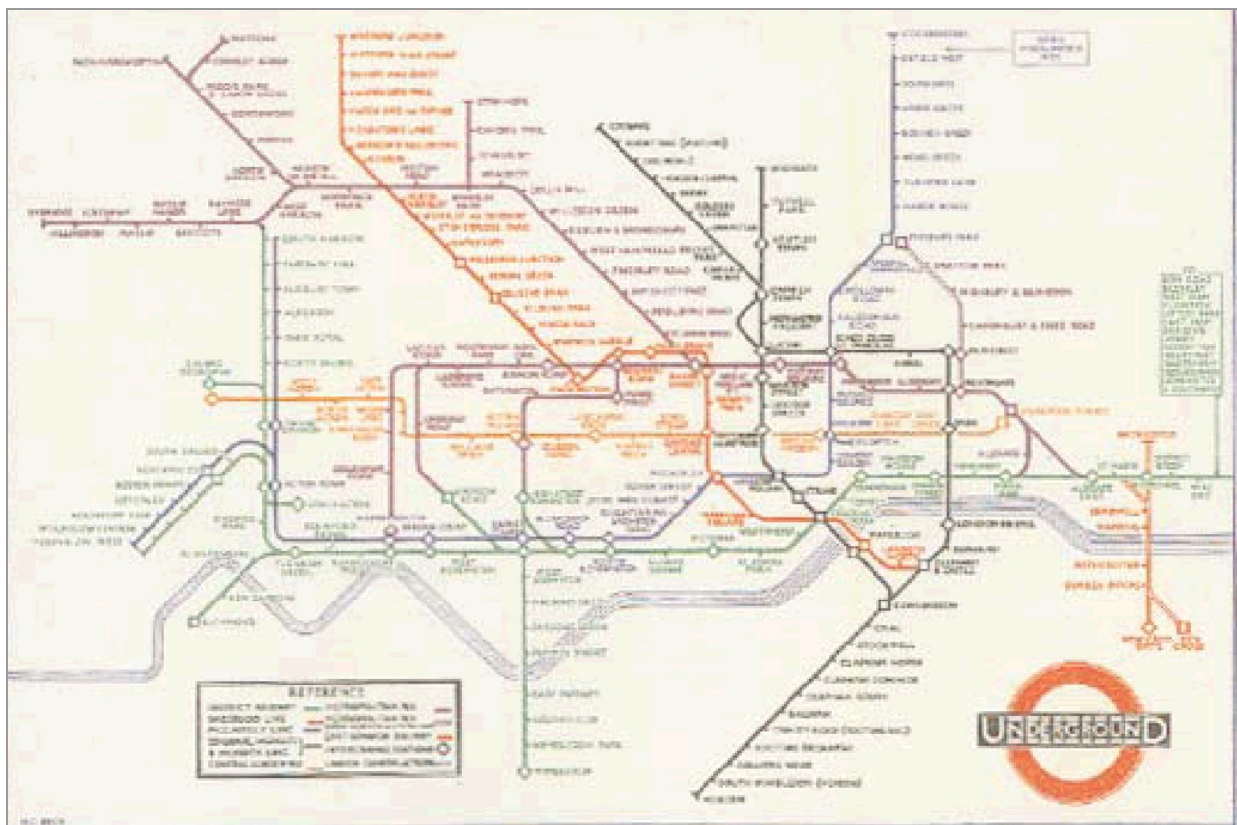
seines Freundes ein Denkmal setzen und stellte fest: „Es wird sonst nur wenige Einzelarbeiten geben, die so bahnbrechend und dauerhaft maßgebend waren.“ Es stimmt schon: Wie leicht zu erkennen, haben Nahverkehrsnetze in aller Welt sich die Idee angeeignet.

Und Beck? Für Entwurf und Arbeit, die Monate der Mühen, bekam er 10,50 Pfund als Honorar, was man sich in heutiger Kaufkraft als 1000 Euro vorstellen darf. Doch Henry Beck saß doppelt in der Falle. Wegen seines prekären Arbeitsvertrages gestand man ihm die Idee zu, hielt ihn aber weiterhin wie einen Domestiken. Schlimmer noch: Die Idee selbst nahm Beck in Haft. Jahrzehnte verbrachte er mit der Fortschreibung des Netzplans in maßloser Detailversessenheit. Mindestens einmal zeichnete er aus eigenem Antrieb die ganze Druckvorlage neu, nur um die Biegungen der Linien etwas enger zu fassen. Dazu kamen die Ideen der wechselnden Vertreter der U-Bahn. Mal mußte Beck die Umsteigeknoten in Form von Kreisen zeigen statt als Rauten, dann mußte er Stationsnamen in vergrößerte Rauten schreiben oder Punkte in die Kreise setzen, wo auch ein Fernbahnhof lag. Mal wurden die zentralen Linien, dann alle Linien fetter und ihre Namen in der Linie vermerkt, und schließlich alles wieder retour, weil Beck den Ideen durch getreuliche Ausführung ihren Irrsinn nachwies.

Ken Garland vermutet, daß sich Beck dem beugte, um bloß sein Baby fest in Händen behalten zu können. Die Notgemeinschaft hielt, obwohl manche in der Werbeabteilung Beck nur als schwierigen und verdrießlichen Menschen sahen. Im April 1960 düpierte ihn deren Chef Harold F. Hutchinson und veröffentlichte mit Fanfarenstoß einen komplett neu gestalteten Plan, den er selbst angefertigt hatte. Es war bei näherer Betrachtung eine amateurhafte Karikatur der Beckschen Ideen. Nach zwei quälenden Jahren wurde das neue Schema nach Beckschen Prinzipien geheilt und bis heute fortgeschrieben.

Beck selbst kam trotz verzweifelter Bittbriefe nie mehr zum Zug. Er starb 1974. Heute gilt er als großer Meister, gefeiert mit einer eigenen Ausstellung im London Transport Museum, Ankäufen von Entwürfen aus seiner Hand und zuletzt, in einer Publikums-Show der BBC, der Wahl seines revolutionären U-Bahn-Plans zur zweitwichtigsten Design-Ikone überhaupt – nach der Concorde.

kp

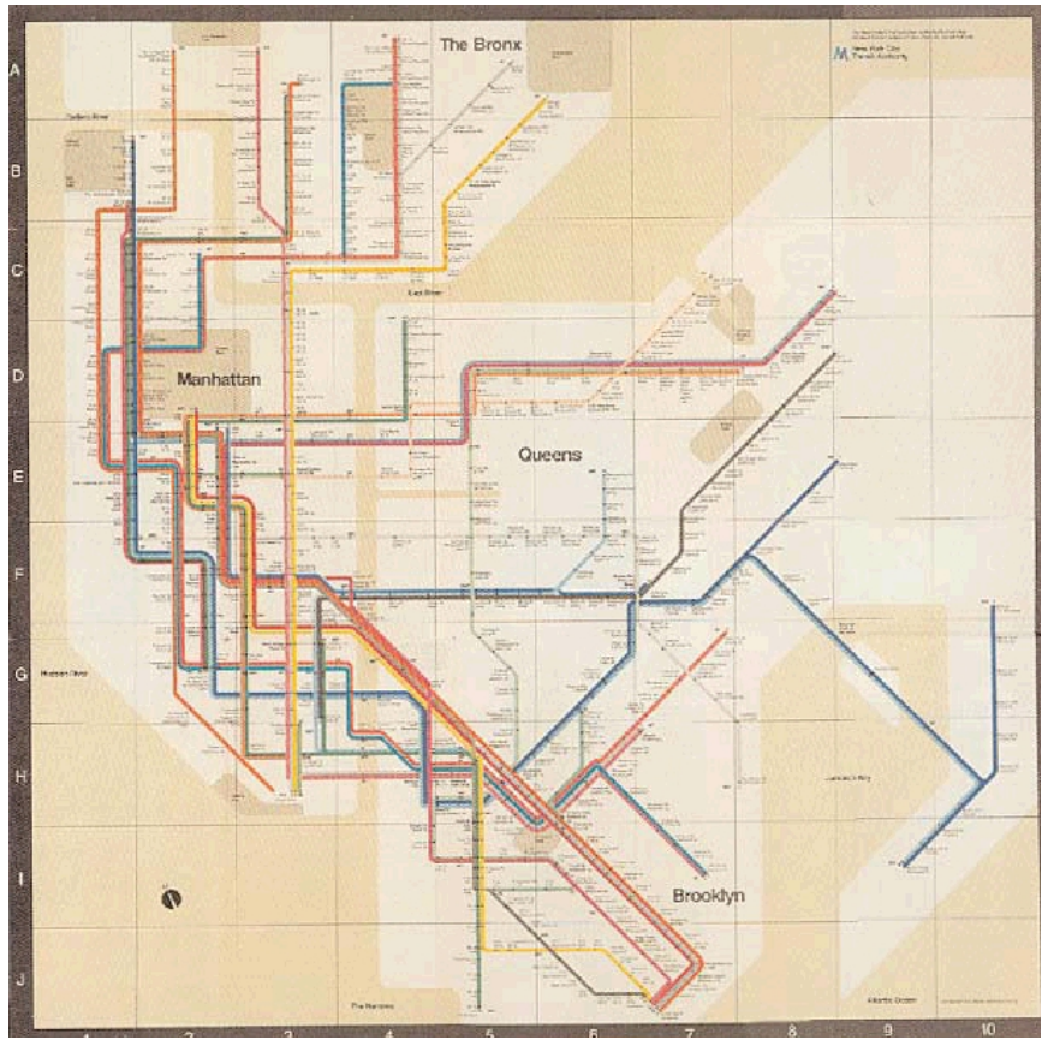


Das Original: Henry Becks erster Faltpplan für die Londoner U-Bahn, veröffentlicht im Januar 1933 – heute ein Meilenstein der Design-Geschichte. Schematische Darstellungen einzelner Strecken gab es zwar damals zum Beispiel schon in den U-Bahn-Wagen, aber auf ein Gesamtschema war vorher nie jemand gekommen.



Deutsche Revolution: Außerhalb Englands findet man ein Diagramm, das Becks Ideen komplett vorwegnimmt. Es ist ein Berliner Netzschema von 1931,

perfekt oktilinear aufgebaut, vom S-Bahn-Ring abgesehen. Der entscheidende Unterschied zu London: Dort wurde eine bleibende Tradition und ein weltweites Vorbild geschaffen. In Berlin vergaß man die Vorzüge des Schemas bald wieder und kehrte lange zur geographischen Karte zurück. Man hatte wohl mit anderen Umstürzen zu tun.



Verwirrung in Manhattan: Die New Yorker U-Bahn gilt nach London als zweitgrößte, sie hat sogar mehr Stationen. 1972 führte sie diesen neuen „Subway Guide“ nach dem Muster von Beck ein, gestaltet vom Star-Designer Massimo Vignelli. Der Plan wurde wieder abgeschafft. Die New Yorker fanden die Abweichungen von der Geographie zu irritierend.



London 1937, 1940, 1954: Henry Beck war ein Titan der Geduld und der Pedanterie. Fast 30 Jahre lang schrieb er sein Prinzip in endloser Variation der Detailgestaltung fort, aus eigenem Antrieb oder wegen spontaner Ideen seiner Auftraggeber. Hier nur drei Beispiele von vielen.