

Gitter, Aufseher, Verordnungen

Gatekeeping am Pariser Nordbahnhof um 1850

Tom Ullrich

1. Neue Portale der Stadt

Bahnhöfe und Gatekeeping sind historisch eng verflochten. Der Beitrag untersucht am Beispiel des 1846 eröffneten Pariser Nordbahnhofs, wie die Teilnahme am frühen Bahnverkehr organisiert und debattiert wurde. Er zeigt, welche Rolle Medien und Architekturen der Zugangsregulierung in den fachlichen Debatten, populären Alltagsdiskursen und konkreten Betriebspraktiken der französischen Eisenbahn spielten.¹

Seit im frühen 19. Jahrhundert von Dampfkraft angetriebene Lokomotiven Menschenmassen über Land beförderten, stand eine grundlegend neue Form kollektiver Mobilität zur Verfügung. Diese Mobilität veränderte das politische, wirtschaftliche und soziale Gefüge auf lokaler wie internationaler Ebene unumkehrbar. Französische Zeitungen der 1830er Jahren berichteten vom »Eisenbahnfieber« (*fièvre de chemin de fer*) (*Moniteur universel* 1838: 1701).² In einer kurzen Erzählung über »Die Eisenbahnen«, die sich 1843 in einem illustrierten Paris-Tafelau findet, scheinen sich die Menschen dieser Zeit in zwei Lager zu spalten: in »einige schüchterne Personen«, die aus Angst »noch nicht mit Dampf gereist« sind, und in die große Mehrheit derer, die es gar nicht eilig genug haben können: »Die Begeisterung, die Freude und der Eifer, mit denen die Pariser die Eisenbahn begrüßten, sind kaum zu fassen«, liest man unter einer Abbildung (vgl. Abb. 1), in der die großen Portale eines Bahnhofs die Hauptstadtbewohner:innen geradezu

-
- 1 Der Beitrag präsentiert Forschungsergebnisse aus dem medienkulturwissenschaftlichen Teilprojekt »Urbane Kontrollregime«, das unter der Leitung von Gabriele Schabacher im Sonderforschungsbereich 1482 an der Johannes Gutenberg-Universität zu Bahnhöfen als Infrastrukturen der Humandifferenzierung forsch.
 - 2 Alle originalsprachlichen Zitate der französischen Quellen des 19. Jahrhunderts wurden vom Verf. ins Deutsche übertragen, ohne dass dies jeweils extra ausgewiesen wird. An ausgewählten Stellen werden für ein besseres Verständnis zusätzlich die französischsprachigen Begriffe kursiviert und in Klammern angegeben.

einzusaugen scheinen (de Kock et al. 1844: 188 u. 191). Alte und Junge, Männer, Frauen und Kinder, Soldaten und Jäger, zu Fuß oder mit pferdegezogenen Wagen, teils schwer beladen, strömen vom Vorplatz über eine Freitreppe in das Gebäude, über dessen Dachgesims eine große Uhr thront. »Alle drängten, schoben und mischten sich, jeder wollte vor seinem Nachbarn ankommen und hatte Angst, nicht mehr wegzukommen.« (Ebd.: 189) So chaotisch der Zugang zur Eisenbahn hier dargestellt ist, so sehr schienen sich die Bewohner:innen der französischen Hauptstadt bereits mit den neuen Verkehrsbauten zu arrangieren: »An Sonn- und Feiertagen strömen noch mehr Menschenmengen zu den Bahnhöfen; aber die Pariser fangen an zu wissen, wie es läuft: sie wissen, welche Gänge sie nehmen müssen, um die Züge zu erreichen.« (Ebd.: 190) Handelt es sich um einen Effekt der Gewöhnung, der die Infrastruktur des Bahnhofs bald in den Hintergrund treten ließ?

Ob die Reisebegeisterten ein »industrialisierte[s] Bewusstsein« (Schivelbusch 2007: 142) entwickelten und ihnen ihr Vorhaben in der Art gelang, wie es der Erzähler andeutet, ist keineswegs sicher. Denn es gab Schwierigkeiten und Hürden, welche in Text und Bild des Paris-Tableaus lediglich ausgeblendet bzw. mit der Masse der euphorisierten Körper überdeckt sind. Denn schon der Eintritt ins Bahnhofsgebäude erwies sich für größere Menschenmengen als eine problematische Transition – und erst recht für alle Verantwortlichen, die dieses Reisen ermöglichen sollten. Dabei hatten die Bahnhöfe als die sogenannten »neuen Portale der Stadt« selbst wiederum Portale, deren Aufgaben erst einmal infrastrukturell implementiert werden wollten.

Die »Vorstellung des Bahnhofs als moderner Nachfolger des Stadttors« (ebd.: 312, Herv. T. U.) ist in der geschichtswissenschaftlichen Forschung ein ebenso verbreiteter wie unhinterfragter Topos (vgl. Nilsen 2008: 70; Sauget 2009: 29). Die Rede von Bahnhöfen als den »wahren Toren der Stadt Paris« war schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts inflationär, prominent etwa im Eisenbahn-Artikel des *Paris Guide* (Say 1867: 1657). Statt das Klischee zu reproduzieren, will es der vorliegende Beitrag historisch situieren und kulturtechnisch reflektieren, indem er die Kontinuitäten zwischen den alten und diesen neuen Zugängen zur Stadt problematisiert. Dazu darf der historische Bahnhof nicht als *ein* Portal verstanden werden, sondern als komplexe räumlich und zeitlich gestaffelte Folge von Portalen. In diese Richtung weist die Forschung der Architekturhistorikerin Pauline Detavernier zu Wegführung und Wahrnehmung historischer Bahnhofsgebäude. Zwar fasst auch sie den Bahnhof im Anschluss an Schivelbusch als »Schwellenraum« bzw. als »Schwelle von der Stadt zur Reise« (Detavernier 2019: 13), erkennt aber an, dass diese »in vier Hinsichten definiert werden« müssten: physisch, funktional, zeitlich, sinnlich (Detavernier 2021: 77 f.).

Im Kontext einer Theorie der Humandifferenzierung (vgl. Hirschauer 2021; Dizdar et al. 2021) sowie aus der Perspektive der Kulturtechnikforschung (vgl. Siegert 2015) ist hier grundsätzlich zweierlei in Rechnung zu stellen: Zum einen



Abb. 1: Die neugierigen Pariser:innen strömen in einen neuen Bahnhof

verhandeln Schwellen die Differenz von Innen und Außen, ohne mit einem dieser Räume übereinzustimmen, weshalb sie höchst prekäre Orte und Zustände darstellen (vgl. Stalder et al. 2009; Siegert 2010). Zum anderen werden Schwellen nicht nur performiert, sondern in komplexen Prozessen operationalisiert, welche Menschen sortieren, von Nicht-Menschlichem unterscheiden und mittels Kategorien beherrschbar machen. Schwellen sind so verstanden also Infrastrukturen der Humandifferenzierung. Zugrunde gelegt wird dabei ein medienkulturwissenschaftlicher Infrastrukturbegriff, der »von einem sozio-technisch-diskursiven Gefüge von Akteuren (humanen und nicht-humanen Entitäten, Dingen und Artefakten, Zeichen, Diskursen, Imaginarien)« ausgeht, die »je nach historischer, politischer oder geographischer Konstellation Asymmetrien mit Blick auf Macht-konstellationen und Teilhabemöglichkeiten generieren.« (Schabacher 2021: 290 f.)

Der frühe Bahnhof hat nun vielfache Schwellenräume, wobei jeder ein differenziertes und eben auch anders differenzierendes Gatekeeping aufweist. Im Bahnhofsgebäude unterscheidet etwa das Vestibül Reisende, Nicht-Reisende und

Personal, die Toilette differenziert Männer und Frauen und der obligatorische Wartesaal trennt alle Reisenden nach drei Komfortklassen (vgl. Ullrich 2024), die so lange von den Maschinen in der Bahnhofhalle geschieden werden, bis ein geordneter Übergang erlaubt wird. Diesen Differenzierungen *im* Innenbereich des Bahnhofs gehen aber – so die These des vorliegenden Beitrags – Differenzierungen voraus, die bereits draußen, also *vor* dem Bahnhof stattfinden: Denn dem Empfangsgebäude vorgelagert findet sich ein als »Eingangshof« (*cour d'entrée*) bezeichneter Bereich, welcher heute als Bahnhofsvorplatz bezeichnet werden würde, der um 1850 seinerseits durch verschiedene materielle, personelle und diskursive Elemente zugangsreguliert war. Im Verbund miteinander unterscheiden Höfe und Eingangsportale Mobilitätsrichtungen (Abfahrt/Ankunft), Mobilitätsweisen (zu Fuß/mit der Kutsche) sowie den berechtigten bzw. unberechtigten Zugang zum Bahnhof.

Der Beitrag fragt damit nach der Medialität, Materialität und Operativität von Gatekeeping am ersten Pariser Nordbahnhof sowie den dabei entstehenden Konflikten: Wie werden die besagten Schwellen räumlich eingerichtet und zeitlich koordiniert? Welche Zu-, Über- und Ausgänge sind erwünscht und welche nicht? Wie wird Kommen, Warten und Gehen geregelt? Wer und was wird dafür unterschieden bzw. verschaltet? In einem ersten Schritt diskutiert der Beitrag den aktuellen Forschungsstand zu Fragen des Gatekeeping am Bahnhof, ehe im zweiten Schritt eine umfangreiche, mediengeschichtlich informierte Infrastrukturanalyse der Zugangsregulierung am Pariser Nordbahnhof vorgenommen wird. Auf der Basis von Archivmaterial und publizierten Quellen werden dabei verschiedene Aspekte der Regulierung des Zugangs zum Bahnhofsareal – Ein- und Ausgang, Gitter, Aufseher, Verordnung – mit Blick auf ihre Agency und die von ihr bewerkstelligten Unterscheidungen problematisiert. In einem dritten Abschnitt folgt ein kurzer zusammenfassender Ausblick.

2. Zugangsregulierung in der Bahnhofsforschung

Es gehört zu den zentralen Einsichten der neueren Mobilities Studies, dass zur Beförderung von Reisenden sowohl mobile Verkehrsmittel als auch immobile Verkehrsorte wie etwa Straßen, Häfen, Garagen oder eben Bahnhöfe gehören, d. h. »spatial, infrastructural and institutional moorings« (vgl. Hannam/Shellor/Urry 2006: 3). Das konstitutive Moment der Immobilität ist in der Etymologie von *station* (Stillstehen, Aufenthalt, Standort) bereits enthalten. Und der Begriff der *moorings* (Anlegestelle) kommt genau wie der französische Bahnhofsbegriff *gare* (Boot parken, in Sicherheit bringen) aus dem Bereich der Flussschifffahrt (vgl. Ragon 1984: 9). Mit dem deutschen Bahn-Hof ist also genau der Ort bezeichnet, in dem die Züge sicher halten und »wenden«, damit sie Reisende überhaupt mobil

machen können. Neuere Forschung etwa zum Warten auf Eisenbahnen trägt die-
ser wichtigen Dimension des temporären Stillstehens Rechnung (vgl. Kellermann
2021).³

Wenn die Voraussetzungen für eine massenhafte Beförderung von Reisenden
am Bahnhof geschaffen werden, der sich dafür auf Prozesse der Mobilisierung
und Differenzierung stützt, betrifft das aber nie nur einzelne Differenzen.⁴ Da-
rum können Bahnhöfe als Infrastrukturen der Humandifferenzierung begriffen
werden, die eine umfassende Unterscheidungs- und Überwachungsarbeit leis-
ten müssen, um Verkehr zu ermöglichen. Grundsätzlich ist die Bahnhofsinfra-
struktur, so Schabacher, »als eine Form der Differenzierung [zu] verstehen, die
Menschen und Dinge in spezifischer Weise arrangiert und dadurch bestimmte
Verhaltensweisen bzw. Vorgänge vorgibt, andere dagegen unterbindet. [...] Men-
schen werden dabei durch [...] Regulierungsprozesse [...] einerseits nach allgemei-
nen Humankategorien (Klasse, Geschlecht, Alter) sortiert sowie andererseits nach
funktionsspezifischen Kriterien (etwa Reisende/Passanten, normale/deviante
Anwesende).« (Schabacher 2021: 294) So werden die Reisenden am Bahnhof vorü-
bergehend von nichtreisenden Passanten ohne Ticket, von unhandlichem Gepäck,
vom Personal und von potentiell störenden (oder störungsanfälligen) Mitreisenden
separiert. Schließlich gilt es, den sicheren Zugang zu gefährlichen Maschinen-
ensembles zu gewährleisten. Manche Kategorien oder Ordnungen übernimmt
der Bahnhof dabei aus älteren Formationen;⁵ andere Unterscheidungen wie etwa
die zwischen öffentlichem und privatem Raum stellen sich in organisationaler
oder arbeitstechnischer Hinsicht als problematisch heraus und zwingen zu neuen
Verfahrensweisen. Der Aufbau der französischen Bahnhofsinfrastrukturen ist
dabei gekennzeichnet von Versuch und Irrtum, was in der Forschung breit dis-
kutiert wird.⁶

Mit Blick auf Fragen von Gatekeeping am Bahnhof sind vor allem die Arbeiten
des Eisenbahnhistorikers Georges Ribeill wichtig. In mehreren Artikeln arbeitet

3 Zum Verhältnis von Warten und Verkehrsinfrastrukturen aus kulturtechnischer Perspektive
vgl. das Kapitel »Warten. Sorge, Adaptivität und die Anfänge industrieller Wartung« in Scha-
bacher 2022: 277–322.

4 Humangeographische Konzepte wie *friction* und *differential mobilities* betonen die Bedeutung
von Ethnizität, Klasse, Geschlecht oder Behinderung beim Reisen (Cresswell 2014; Bisell 2009;
Clarsen 2014; Sawchuk 2014), die auch für eisenbahnhistorische Untersuchungen eine Rolle
spielen (vgl. Pirie 1992; Boland 2013; Despotopoulou 2015).

5 Zu denken wäre hier an die Architekturprinzipien des Klassizismus (vgl. Meeks 1956) sowie die
getrennte Unterbringung von Passagieren auf (Dampf-)Schiffen (vgl. Ardeleanu 2020).

6 Zur französischen Situation und v. a. den Pariser Bahnhöfen existiert ein umfangreicher For-
schungsstand, der architektur-, stadt- und sozialgeschichtliche Ansätze umfasst (Ribeill 1993;
Bowie/Texier 2003; Sauget 2009; Castagnino 2017) und sich auch auf den Nordbahnhof bezieht
(Clozier 1940; Caron 1973; Bowie 1987; Cognasson 2016).

er die historische Spezifik eines genuinen »französischen Eisenbahnregimes« (*régime à la française de chemins de fer*) heraus, das wegen der zwischen einem zentralistischen Staat und privaten Eisenbahngesellschaften aufgeteilten Verantwortung für die Infrastruktur eine besonders strenge Regulierung des Bahnhofsverkehrs kennzeichnet (Ribeill 1987: 28). Demnach wurden Bahnhöfe zunächst als ein »defensives Bollwerk« (*bastion défensif*) konzipiert, das wie der Eisenbahnverkehr allgemein dem »doppelten Prinzip von äußerer Abschließung und innerer Abdichtung« folgte (Ribeill 1995: 33). Das heißt, dass Bahnhöfe von ihrer Umgebung abgeschottet und in ihrem Inneren streng untergliedert werden sollten. Vor dem Hintergrund dieses rigiden Systems kam Prozessen des Gatekeeping eine besondere Rolle zu, damit Reiseverkehr sicher und profitabel sein konnte. Mit dem »cultural turn« der britischen Railway Studies wird dann auch die historische Relevanz von Repräsentationen und Diskursen anerkannt (vgl. Freeman 1999) und kulturgeschichtlich produktiv gemacht. Dabei werden Transporttechnologien als »mediation between the imaginable and the material« begriffen (Divall/Revill 2005; Lopez-Galviz 2019). Bahnhöfe werden vor diesem Hintergrund als »relatively open semi-public spaces« verstehbar, die eine Vielzahl von Individuen, sozialen Gruppen und ökonomischen Transaktionen einbeziehen, gegenüberstellen und bündeln, was sie zu »inherently contested and many-layered cultural phenomena« mache (Revill 2012: 199 f.).

Was von der Forschung aber weitestgehend ignoriert wurde, ist die Tatsache, dass der Bahnhof selbst bereits als eine Infrastruktur der Vermittlung von Personen, Dingen und Zeichen funktioniert, die spezifische Formen von Mobilität für bestimmte Gruppen hervorbringt und prägt. Wenn Schivelbusch das »Janusgesicht des großstädtischen Bahnhofs« auf seine Vermittlungsfunktion zwischen Stadt und Umland bezieht, macht er das für eine medienkulturwissenschaftliche Perspektive auf Gatekeeping interessante Angebot, »die Schleusen- oder Transformatoren-Funktion des Bahnhofs« in den Blick zu nehmen (Schivelbusch 2007: 153 f.). Dafür lässt sich zum einen produktiv an neuere Studien der Architektur- und Stadtforschung anschließen, die sich explizit für Zugänge, Filter und Transitkonstellationen in urbanen Verkehrsinfrastrukturen interessieren (vgl. Höhne 2017; Dauss 2025, in diesem Band). Zum anderen ist es vielversprechend, Gatekeeping am Bahnhof dezidiert aus der Perspektive der Kulturtechnikforschung zu untersuchen, um die »Materialität des Symbolischen« in der Vermittlung der sogenannten neuen Portale der Stadt ernst zu nehmen (Siegert 2010; Schäffner 2010; Jany 2019). Dies bedeutet, ganz konkret danach zu fragen, wie Gatekeeping historisch operabel wird in körperlichen Praktiken und bürokratischen Verfahren, räumlichen Anordnungen und materiellen Ausstattungen.

Um die Praktiken, Verwaltungstechniken und baulichen Gestaltungen von Gatekeeping-Prozessen und damit die verteilte Agency der Zugangsregulierung am Pariser Nordbahnhof um 1850 aus der Perspektive einer medienkulturge-

schichtlichen Infrastrukturforschung zu untersuchen, ist ein breites Quellspektrum erforderlich: Handbücher und Pläne der Architekten, Artikel und Karikaturen aus der Presse, populärliterarische Abhandlungen und Reiseführer, Akten des Verkehrsministeriums sowie der Bahngesellschaft. Diese Quellen spiegeln dabei nicht nur die verschiedenen Blickwinkel der beteiligten Akteursgruppen und Organisationen wider. In ihrer medialen Heterogenität sind sie darüber hinaus in drei Hinsichten aufschlussreich: erstens erlauben sie es, die blinden Flecken einer jeweiligen Quellenart wechselseitig zu erhellen. Zweitens machen sie das »moving project« (Latour/Yaneva 2008) eines kurzlebigen historischen Verkehrsbauwerks in seiner Prozessualität nachvollziehbar (der Nordbahnhof wurde bereits in den 1860ern wieder abgerissen und neugebaut). Drittens erlauben sie eine kritische Distanz gegenüber dem kontrovers geführten historischen Diskurs, der mit Blick auf *Medien* des Gatekeeping neu perspektiviert wird.

3. Zwischen Stadt und Bahnhof: Der Hof und seine Schwellen

Bahnhöfe vermitteln zwischen Stadtstraßen und Schienenwegen. Der operative Verkehr hängt dabei zuallererst davon ab, dass der Zustrom der Reisenden in einem geregelten Maß verwaltet und tagtäglich bewältigt werden kann. Für diese Gatekeeping-Prozesse wird »Infrastruktur-Arbeit« zur Herausforderung. Als »Infrastruktur-Arbeit« bezeichnet Schabacher ein Doppeltes: »Die Arbeit von Infrastrukturen betrifft die Vorgänge der stetigen infrastrukturellen Veränderung im Verlauf der Zeit, etwa durch Abnutzung, Defekte, Umwelteinflüsse. Die Arbeit an Infrastrukturen bezieht sich demgegenüber auf das Interesse an infrastruktureller Stabilisierung, was sich in den verschiedenen Tätigkeiten der Erhaltung manifestiert.« (Schabacher 2022: 18 f.) Bezogen auf den Nordbahnhof führt diese Infrastruktur-Arbeit zu dem Paradox, dass gerade die Aufrechterhaltung des Betriebs zur schnellen Alterung des Bahnhofs führt, also seine Transformation vorantreibt. Diesem Transformationsprozess soll im Folgenden genauer nachgegangen werden, indem vier Elemente der infrastrukturell verteilten Agency der Zugangsregulierung gesondert in den Blick genommen werden. Nach einer Situierung und Historisierung des Gegenstandes werden erstens die räumliche Architektur von Ein- und Ausgang (Hof und Empfangsgebäude), zweitens dingliche Elemente (Gitter), drittens personell-organisatorische Akteure (angestellte Aufseher und staatlicher *commissaire de police*) und schließlich viertens zeichenhaft-diskursive Aspekte (papierne Verordnungen und Aushänge) diskutiert.

Der Nordbahnhof (zunächst *Embarcadère*, später *Gare du chemin de fer du Nord*) wurde Ende 1845 als vierter der Pariser Kopfbahnhöfe fertiggestellt. Die Bauarbeiten unter staatlicher Federführung verantwortete Léonce Reynaud, der zugleich ausgebildeter Architekt und Ingenieur war und eine Professur an der

Elitehochschule Ecole Polytechnique innehatte. Ein minutiöses Protokoll vom 7. Januar 1846 hält fest, dass und wie der Bahnhof für den Betrieb an das private Bahnunternehmen Compagnie des Chemins de fer du Nord übergeben wird (vgl. Archives nationales 1846). Der Bau befand sich auf dem Gelände eines ehemaligen Steinbruchs im Clos Saint-Lazare, einem neuen Viertel am damaligen Stadtrand, das erst Anfang der 1830er Jahre entstanden war (vgl. Jiménez/Bowie/Bourillon 2018). So schlecht der Bahnhof selbst anfangs an das Zentrum angebunden war, so gut vernetzte ihn sein Schienennetz regional und sogar international. Seit der offiziellen Eröffnung am 14. Juni 1846 verband er die Hauptstadt mit dem nördlichen Frankreich. Der Pariser Nordbahnhof galt deshalb laut einem zeitgenössischen Reiseführer als das »würdige Vestibül« der Route nach Norden, der »wichtigsten und meist frequentierten aller unserer Eisenbahnlinien.« (Guinot 1853: 1) Schon zehn Jahre später war der bei seiner Eröffnung noch als »weitläufig, bequem, perfekt angeordnet« gelobte Bahnhof (Guinot 1847: 1) aber dramatisch zu klein. So ließ sich 1855, also im Jahr der ersten Pariser Weltausstellung, laut internen Berichten aufgrund des »seit mehreren Jahren existierenden schlechten Allgemeinzustands« der Betrieb nur noch mit größter Mühe aufrechterhalten (ANMT 1855). Vor dem Hintergrund dieser rasanten Entwicklung wurde die Frage des Gatekeeping am ersten Pariser Nordbahnhofs um 1850 ausgehandelt.

»Eingang« und »Ausgang«

Eines der grundlegenden Probleme, das in den initialen Fachdebatten zum Bahnhofsbau der 1840er Jahre immer wieder thematisiert wurde, betraf die Frage, wie man die abfahrenden und ankommenden Reisenden samt Koffer-, Waren- und Nachrichtentransport so organisiert, dass ein gefahrenfreier und effizienter Zugverkehr möglich ist (vgl. Ribeill 1987). Die Diskussionen in neu gegründeten Fachzeitschriften wie der *Revue générale de l'architecture et des travaux publics* (RGA) (ab 1840) oder in ersten Handbüchern zum Eisenbahn- und Bahnhofsbau wie dem *Portefeuille de l'ingénieur des chemins de fer* (1843–46) wurden von Ingenieuren und Architekten geführt, die sich selbst praktisch mit der Materie befassten, weil sie entweder von den privaten Bahngesellschaften oder vom Staat angestellt waren. Jeder Neu- oder Umbau von Bahnhöfen erprobte andere, an die lokalen Gegebenheiten angepasste Strukturen und Bauweisen, die dann in Neuauflagen der Handbücher oder in weiteren Fachartikeln diskutiert wurden, was wiederum die Baupraxis und theoretische Reflexion vorantrieb (vgl. Saboya 1987, 1991). Einig war man sich sehr früh darin, die Mobilität bzw. »circulation« so zu gestalten (Polonceau/Bois 1840), dass zwei Hauptbewegungsrichtungen baulich separiert und differenziert geleitet wurden: »Da die Bewegung der Reisenden in den Kopfbahnhöfen im Allgemeinen groß ist«, so fasst ein späteres Handbuch den Wissensstand zusammen, »muss man sich gegen die Wahrscheinlichkeit von

Überfüllungen schützen und zu diesem Zweck alle Dinge so anordnen, dass die gegenläufigen Ströme ihren natürlichen Lauf nehmen, ohne zusammenzustoßen. Man sollte also versuchen, eine möglichst vollständige Trennung zwischen Ankunfts- und Abfahrtsräumen zu erreichen, wie es die Natur der Dinge vorsieht.« (Goschler 1865–68: 280)⁷

Im ersten Pariser Nordbahnhof wurden die abfahrenden Reisenden durch einen frontalen Eingang ins Gebäude und zu den Zügen geleitet, während die ankommenden Reisenden seitlich aus dem Bahnhof herausgeführt wurden. Ein zeitgenössischer Grundriss des Bahnhofs erschien in der Fachzeitschrift RGA noch vor der offiziellen Eröffnung und vermittelte die alles überblickende Idealvorstellung des Architekten (vgl. Abb. 2). Das bauliche Prinzip der Trennung von Abfahrt und Ankunft materialisierte sich in der Architektur des Eingangsbereichs, indem der linke Säulengang (*Portique du départ*) abreisende Fußgänger:innen aufnimmt, während der rechte Gang (*Portique de l'arrivée*) Ankommende wieder aus dem Bahnhof entlässt. Während der abstrakte Plan menschenleer ist, zeigt ein Holzstich des gleichen Ortes aus einem zeitgenössischen Reiseführer Hof und Straße bevölkert mit Wagen- und Fußverkehr (vgl. Abb. 3). Was dieser Holzstich visuell belegt: Da die beiden äußeren Portale links und rechts des Hofes baugleich waren, musste deren Funktion in großen Buchstaben über dem jeweiligen Portal genannt werden: »Eingang« (*ENTRÉE*) links und »Ausgang« (*SORTIE*) rechts war eine Konvention, die die ersten französischen Bahnhöfe von ihren britischen Vorbildern übernahmen. Den Raum zwischen den beiden Säulengängen bildete ein Hof auf dem Grundstück des Bahnhofs (im Grundriss auch als *Cour d'entrée* bezeichnet). Dieser Umstand weist bereits darauf hin, dass es sich um keinen öffentlichen Raum handelte. Bei genauerem Hinsehen lässt sich zudem sowohl im Grundriss als auch auf dem Holzstich erkennen, dass dieser Hofbereich von einem Platz vor dem Hof abgetrennt war (*Place du chemin de fer*), über den die Menschen zum Bahnhof oder aus ihm heraus strömen konnten. Die Trennung materialisierte sich in einer Absperrung, die die Aufsicht des Grundrisses als unterbrochene Linie und der Holzstich als ein Zaungitter zu erkennen geben, das den Hof an der zur Stadt offenen Seite umfriedete.

7 Dieses seit 1840 im französischen Bahnhofsbau anerkannte Prinzip verdankt sich der Erfahrung, die die Franzosen bei ihren fortschrittlicheren britischen Kollegen sammeln. Das Prinzip bleibt lange gültig und findet später seinen Niederschlag auch im für den deutschen Kontext maßgeblichen Werk zum Bahnhofsbau von Eduard Schmitt (*Empfangsgebäude der Bahnhöfe*, 1911), dem Begründer des *Handbuchs der Architektur*. Susanne Janys Studie über historische Prozessarchitekturen (2019) Ende des 19. Jahrhunderts untersucht die räumliche Trennung von Bewegungsströmen wiederum medienhistorisch als »Gleichstromprinzip« (vgl. ebd. 33–82, hier S. 51 f.).

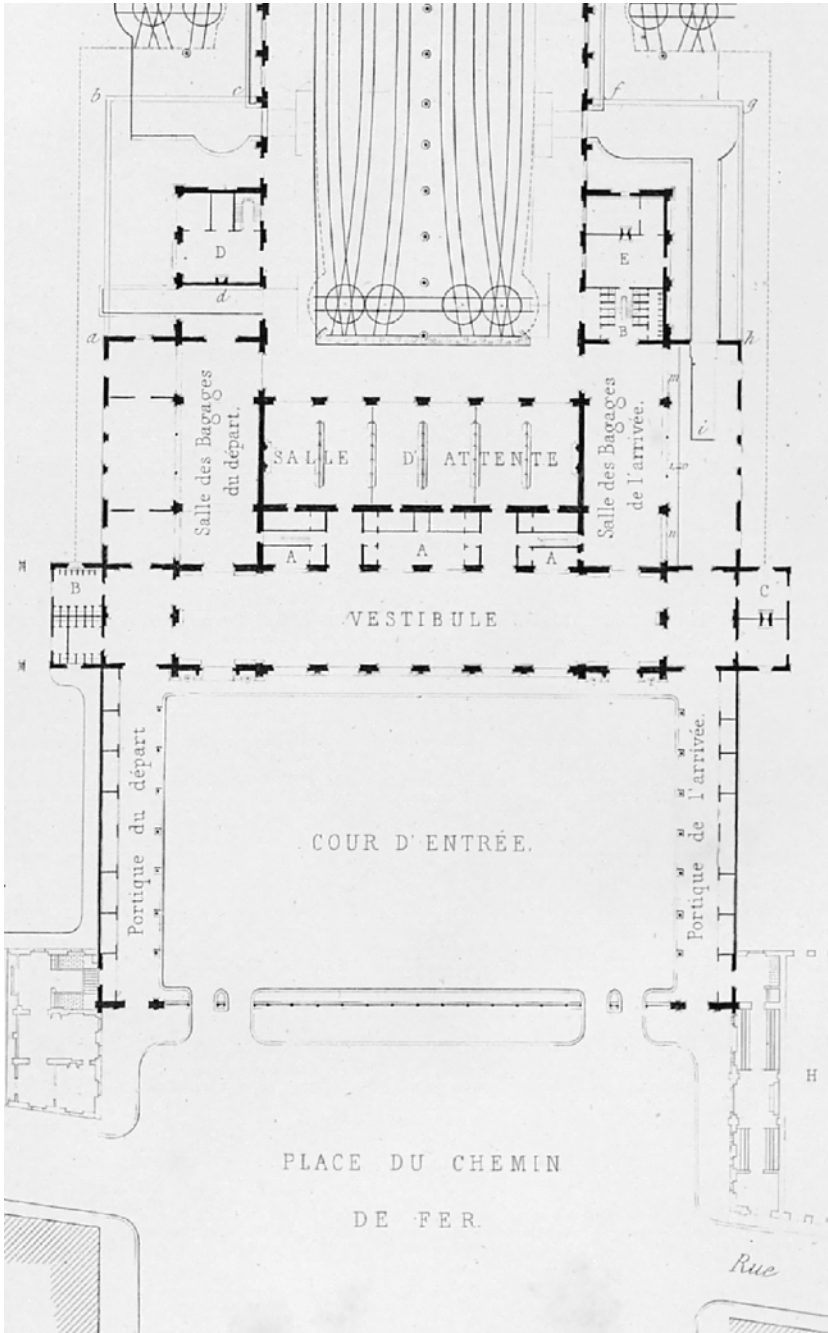


Abb. 2: Grundriss des Nordbahnhofs aus der *Revue générale de l'architecture* (1845) von Daly

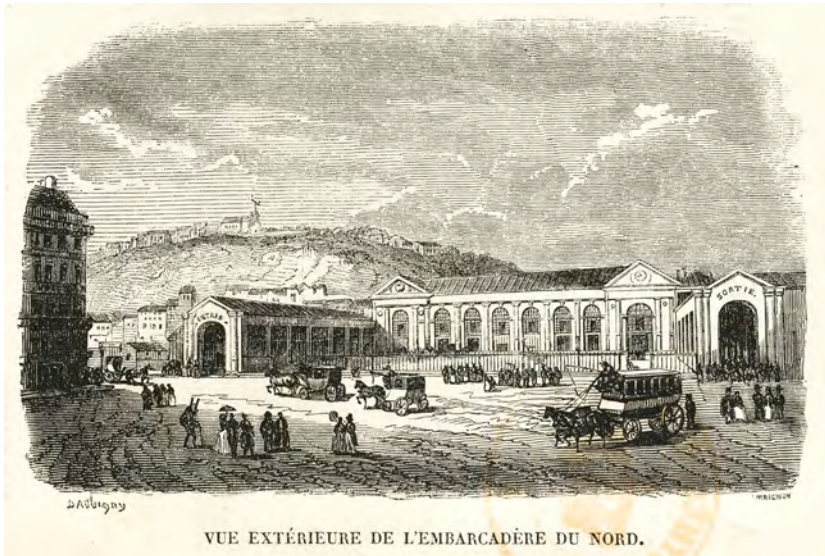


Abb. 3: Vorplatz, Hof und Fassade des Nordbahnhofs, Grafik von Daubigny aus einem Reiseführer von 1847

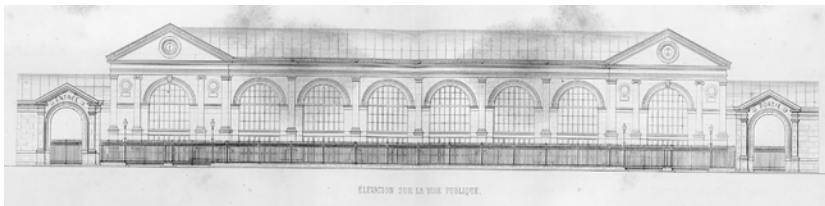


Abb. 4: Eingangsbereich und Fassade des Nordbahnhofs im Aufriss aus der *Revue générale de l'architecture* (1845) von Daly

Das »schöne Gusseisengitter«

Damit stellte das Gitter ein zentrales materielles Instrument der äußeren Zugangsregulierung vor dem Bahnhofsgebäude dar, dessen Maße und Beschaffenheit im internen Übergabeprotokoll vom Januar 1846 über zwei Seiten detailliert festgehalten wurden. Gut sichtbar wird dies in einer Architekturzeichnung der Front, genauer gesagt einem bereits 1845 von César Daly publizierten »Aufriss [aus Sicht] der öffentlichen Straße« (vgl. Abb. 4). Die Darstellung ist sehr eigentümlich, weil sie die Sicht auf den unteren Teil der Gebäudefassade verdeckt und die räumliche Tiefe des Hofes gewissermaßen »verschluckt«, um das »schöne Gusseisengitter« (*belle grille en fonte*) in seiner vollen Ausdehnung zu zeigen (Daly 1845: 529).

Da das Gitter im verschlossenen Zustand abgebildet wird, erinnert es nicht nur daran, dass der Bahnhof tatsächlich ein privatwirtschaftlich betriebener Verkehrsraum ist, der verriegelt und somit für den Publikumsverkehr stillgestellt werden kann. Zu erkennen ist ferner, dass auch das äußere Ein- und Ausgangsportal in Verlängerung des Hofgitters über eigene Zugangsbarrieren in Form von Zaungittern verfügte. Damit ließ sich also nicht nur der Fuß- vom Wagenverkehr differenzieren, sondern beides je nach Bedarf unterbinden, indem die Tore unabhängig voneinander geschlossen werden konnten. Es ist die einzige bekannte Darstellung, die den Bahnhof im verkehrsfreien Idealzustand zeigt.

Der Bahnhofshistoriker Patrick Cognasson attestiert dem Nordbahnhof einen »gemäßigten Funktionalismus«, der sich von den zeitgenössisch konkurrierenden Pariser Bahnhöfen abhob (Cognasson 2016: 26). Doch auch wenn der verantwortliche Ingenieur-Architekt Reynaud großen Wert auf die nüchterne Rationalität des zu organisierenden Verkehrszusammenhangs gelegt hatte, bedeutete dies im Umkehrschluss nicht, dass ästhetische Überlegungen keine Rolle spielten. Gerade das Gitter des Hofes stand für einen Luxus im Kleinen, was aber erst aus der Nähe sichtbar wurde. César Daly publizierte im Mai 1847 in der RGA einen weiteren Beitrag zum Nordbahnhof, der sich ausführlich auch diesem Hofgitter widmete. Dafür ließ er eine ganzseitige Bildtafel anfertigen, die das Gitter in acht detailreichen Einzelstudien zeigt (vgl. Abb. 5) (vgl. Saboya 1987: 43 f.; Bowie 1987: 103). Hier werden die feinen Verzierungen des schmiedeeisernen Materials erkennbar, die Einfassung im Stein, die eingearbeitete Laterne, die den Hof und die Straße beleuchtet, aber auch das ornamentale Sternenelement. Daly bewertete die dekorativen Elemente des Hofgitters äußerst positiv. Er kommentierte im Artikel ausführlich Aufbau und Verarbeitung (»die Formen sind glücklich, elegant, vielfältig und stehen in gutem Verhältnis zum Material«) und wies auch auf das Detail des Verschlussmechanismus (in der oberen linken Ecke der Bildtafel) hin, bevor er damit endete, die »Konstruktion von großer Einfachheit« als äußerst »nachahmenswert« zu empfehlen (Daly 1847: 203). Allerdings sind in solchen architektonischen Darstellungen, aber auch in Grundrissen und Schnitten, Menschen abwesend und konkrete Praktiken allenfalls erahnbar. Daly würdigte also ein Nordbahnhof-Gate ohne personale Keeper und praktiziertes Keeping. Aus der Perspektive der Architekten-Fachzeitschrift interessierte nur die um Betriebs- und Nutzungskontexte bereinigte Wiedergabe des gebauten Raums. Es handelte sich bei ihm »nur« um ein materielles, wenngleich aufwendig gestaltetes Hofgitter, das den Zugang zum Bahnhof durch (Teil-)Schließung regulierte, während es zugleich die Aufmerksamkeit von Reisenden und Passanten steuerte. Es erschien robust genug, um einem funktionalen Auftrag der »äußeren Abschlößung« nachzukommen (Ribeill 1995: 33). Und zugleich war es durchlässig genug, um die Sicht auf die Fassade des Bahnhofsgebäudes mit seinen acht großen ver-

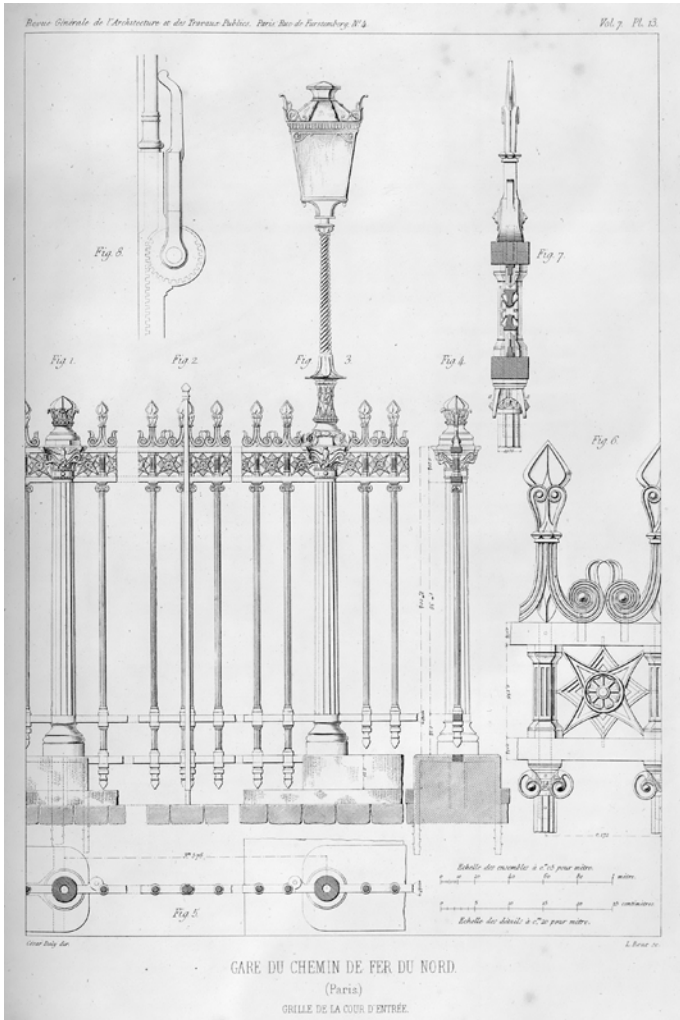


Abb. 5: Details des Hofgitters aus der *Revue générale de l'architecture* (1847) von Daly

glasten Arkaden zu ermöglichen, was eine Mauer deutlich erschwert hätte.⁸ Es liegt der Eindruck nahe, dass das Hofgitter des Nordbahnhofs ein doppeltes Gate-keeping betrieb: Neben seinen verkehrsregulatorischen Funktionalitäten stellte es auf sinnliche und atmosphärische Qualitäten ab. Dahinter stand die Vorstellung,

8 Als »Schaufenster-Bahnhöfe« (*gares vitrines*) bezeichnet Ribeill (1987: 35) dieses typisch französische Fassadenkonzept der Kopfbahnhöfe, die in der Konkurrenz der großen Pariser Eisenbahngesellschaften um Kunden warben.

dass ein schöner Empfangsbereich nicht nur Großzügigkeit und Selbstbewusstsein der staatlichen Erbauer und privaten Betreiber ausstrahlte, sondern er auch das Versprechen einer angenehmen, sauberen Umgebung formulierte. Das ›schöne‹ Hofgitter sollte neben unliebsamen Eindringlingen auch negative Assoziationen (Schmutz, Hässlichkeit) abwehren, die sich schon zeitgenössisch mit dem Bild der Bahnhofsviertel verbanden.⁹

Die einzige bekannte Fotografie des frühen Nordbahnhofs scheint diesen geordneten Eindruck zu bestätigen (vgl. Abb. 6). Im Licht der Mittagssonne liegend sehen wir einen Ort, den nur wenige Menschen frequentieren. Die Indexikalität der fotografischen Reproduktion vermittelt uns darüber hinaus gut erkennbar, dass die großen verglasten Arkaden der Fassade im unteren Bereich Türen haben, welche weit offenstehen. So erscheint das oben anhand des architektonisch-idealtypischen Grundrisses beschriebene differenzierte Gatekeeping des Ein- und Ausgangs etwas weniger streng. War man einmal zu Fuß oder per Kutsche in den Hof gelangt, konnte man das Empfangsgebäude also sowohl über den seitlichen Säulengang als auch die Portale der Arkaden betreten. Damit bezeugt die Fotografie einen Verkehrsraum in Benutzung. Doch so unterschiedlich Fotografie und Architekturzeichnung der Fassade aus der RGA sind: beiden ist gemein, dass sie den Hof und Vorplatz des Bahnhofs als Ort von Ruhe und Ordnung repräsentieren.

Schriftliche Berichte von Zeitgenossen dagegen vermitteln ein ganz anderes Bild: Ordnung ist die Ausnahme, Unordnung die Regel und das Hofgitter umkämpft. Exemplarisch legt das zumindest ein Brief vom 25. September 1846 nahe, der sich im Archiv der Nord-Bahngesellschaft befindet. Er ist an ihre Verwaltung adressiert und auf Briefpapier einer ortsansässigen Firma geschrieben, die am Nordbahnhof Fahrdienste für Reisende anbot, die sogenannten »voiture de places«. Der Verfasser, der wegen der Aufsicht über seine am Bahnhof wartenden Kutscher häufig in der Gegend war, drückt seine große Sorge angesichts eines akuten Missstandes aus, dessen Zeuge er »gestern um 4 Uhr« geworden wäre: Weil bei der Ankunft eines Zuges nicht genügend Gepäckmeister ihren Dienst taten, »waren viele der Reisenden gezwungen, ihre Koffer selbst [aus dem Bahnhof zu einem Wagen vor dem Gebäude, T. U.] zu tragen. Nun befanden sich am Gitter des Hofes einige nicht gerade ehrenwerte Männer, die meisten von ihnen mit ziemlich finsterner Miene; diese Männer rissen den Reisenden ihre Sachen geradezu aus der Hand.« (ANMT 1846)

Einem »Ausländer« wären die Sachen gestohlen worden, wobei der davon-eilende Dieb gerade noch hätte gefasst werden können, aber mangels anwesender Polizisten oder Ordnungsbeamten wieder hätte freigelassen werden müssen. Der bemerkenswerte Brief, auf dessen Oberfläche farbige Markierungen auf eine

9 Für eine kritische Analyse der atmosphärisch-affektiven Qualitäten, speziell der Wohlfühl-atmosphäre am heutigen deutschen »Zukunftsbahnhof« vgl. Schabacher/Spallinger 2023.



Abb. 6: Anonyme Fotografie des Nordbahnhofs mit Vorplatz, Hof und Fassade, ca. 1855

tatsächliche Bearbeitung durch die Verwaltung hinweisen, bezeugt eine alltägliche Szene, in der das Gatekeeping auf und vor dem Hof vorübergehend scheiterte. Auf der Schwelle des Hofgitters kamen sich zwielichtige Städter und überforderte Reisende näher, als es die Bahngesellschaft ihren Passagieren zumuten mochte. Offenbar hilft das schönste Gitter nichts, wenn es nicht durch personale Gatekeeper ergänzt wird, die es stabilisieren, indem sie die Ordnung überwachen bzw. einen Normalbetrieb aufrechterhalten (der damals üblicherweise darin bestand, dass Koffer auf dem Bahnhofsgelände von Gepäckmeistern transportiert wurden).

Die »Aufseher«

Um die personale Zugangsregulierung an französischen Bahnhöfen und das Gatekeeping am Pariser Nordbahnhof im Speziellen zu rekonstruieren, lassen sich publizierte Ratgeber für Bahnangestellte sowie die Archive der Bahngesellschaften analysieren. Die verschiedenen »niedereren« Aufgaben der Regulierung von Reisenendenverkehr am und im Bahnhof übernahmen zahlreiche Aufseher (*surveillants*) sowie in Sonderheit der Pförtner (*concierge*) und die Nachtwächter bzw. -wärter (*veilleurs* bzw. *gardiens de nuit*). Die Aufseher waren keine Polizeikommissare oder Staatsbeamte, sondern ebenso einfache Angestellte wie Fahrkartenverkäufer oder Gepäckmeister, die allesamt dem Bahnhofschef unterstellt waren, der der Verwaltung und dem Direktorium der Gesellschaft Rechenschaft schuldig war. Die Hierarchien waren ausgeprägt und die Organisationsstruktur militärisch. Die Aufgabe der Aufseher war die der Überwachung im ursprünglichen weitesten Sinne, d. h. eine Vigilanz des Auges und des Ohres (vgl. Wietschorke 2025, in diesem Band), aber auch vieler weiterer kleiner unterhaltender Tätigkeiten, die im erweiterten Gatekeeping in allen Bereichen des Bahnhofs anfallen (etwa das Sauberhalten der Wartesäle). Das große Eisenbahn-Lexikon von Germain Palaa fasst die Tätigkeit des Aufsehens als eine Erhaltung der »Ordnung [*police*] in den Bahnhöfen und ihrer Umgebung [*leurs abords*]« zusammen (Palaa 1864: 240). Damit waren vor allem das Vestibül sowie die Wartebereiche und Bahnsteige gemeint, mittelbar zählten zur Umgebung aber eben auch die Höfe. Da die Aufseher dabei in viel stärkerem Maße dem Publikum gegenüber exponiert waren als etwa die Angestellten im geschützten Fahrkartenschalter oder der Bahnhofschef mit eigenem Büro, mussten sie vestimentär und auch im Benehmen entsprechend robuster auftreten. Während sie gemäß Vorschrift »mit einem Säbel bewaffnet« waren (Palaa 1864: 697), empfahl ein Ratgeber zugleich ein defensives, aber bestimmtes Verhalten:

»Sie sollten so wenig wie möglich mit den Reisenden reden; wann immer es nötig ist, sollten sie sie mit einer Härte, die Höflichkeit nicht ausschließt, auffordern, sich an die Anweisung zu halten; sie sollten bei solchen Gelegenheiten jede Diskussion vermeiden, außer um zu überzeugen, und niemals zu Tätlichkeiten greifen.« (Schillings 1848: 94)

Bei den Ratgebern für Personal handelte es sich wie in den Architektur-Fachzeitschriften oder Reiseführern auch um idealtypische Projektionen, die nicht unbedingt einer Realität vor Ort entsprachen. Das Archiv der Nord-Eisenbahngesellschaft bewahrt dagegen Dokumente auf, die über die tatsächliche Personalsituation seit Inbetriebnahme des Bahnhofs im Sommer 1846 Auskunft geben. Bei einem der Personaltableaus des frühen Nordbahnhofs vom 30. September 1846

Noms des Employés	Qualité	Salaires	Notes des chefs de service	Notes des ingénieurs
M. M. ^{rs}				
Hémar	Surveillant	1100		
Payelle	g	1100	Très intelligent, mais un peu trop fier.	
Dapromont	g	1100	Mangeur d'énergie.	
Rigault	g	1100	Très bon employé.	
Delanway	g	1100	Très intelligent, mais un peu fier.	
Bancroft	g	1100	Très intelligent, mais un peu fier.	
Hérard	g	1100	Très intelligent, mais un peu fier.	
Molénat	g	1100	Très intelligent, mais un peu fier.	

Abb. 7: Personaltabelle der Aufseher des Nordbahnhofs vom September 1846

handelt es sich um eine Tabelle, in der zu jedem (und jeder) Angestellten Name, Tätigkeit und Lohn gelistet werden. Dazu gibt es rechts zusätzliche Spalten für Notizen des Bahnhofschefs Saint-Léon sowie von zwei Chef-Ingenieuren (ANMT 1846). Auf einer Doppelseite des Dokuments finden sich alle Aufseher (*surveillants*) gelistet (vgl. den Ausschnitt in Abb. 7). Es sind insgesamt 17 Personen, die die Beschäftigung »Aufseher« am Nordbahnhof ausübten. Genaue Einsatzgebiete sind hier nicht festgelegt. Einige von ihnen zeigten offenbar einen besonders hohen Arbeitseinsatz, zumindest fand Saint-Léon für sie nur lobende Worte: »sehr intelligent und aktiv« (Herr Hérard), »viel Eifer, guter Dienst« (Herr Molénat). Anderen Aufsehern wie Herr Dapromont »mangelt es an Energie«, Herr Payelle zeigte »guten Willen, müsste aber noch ein bisschen wacher und standhafter sein«, Herr Hue sei »weich [und] zeigt wenig Intelligenz«. Einer der Aufseher namens Rigault, den der Bahnhofschef Saint-Léon als einen »sehr guten Angestellten« erachtete, erhielt eine Beförderung, die ihn als besonderen Gatekeeper auszeichnete. So notierte einer der Ingenieure, dass er »einen guten *concierge* abgebe« (ebd.). Ein anderes, undatiertes Personaldokument bestätigt das und führt Rigault explizit als einzigen »concierge« des Nordbahnhofs auf (ebd.). Damit hatte er unter den Aufsehern als Pförtner eine herausgehobene Position, nicht zuletzt auch gegenüber den Reisenden, da er »an den Türen der Bahnhöfe steht«, so der Architekturhistoriker Bertrand Lemoine, und darum eine geradezu »unumgängliche Persönlichkeit« darstellte (Lemoine 2021: 111) – zumindest für die Fußgänger, die an ihm vorbei ins Bahnhofsgebäude gingen.

Wenn es aber um den zunehmenden Wagenverkehr auf dem Hof ging, besaßen weder die Aufseher noch der *Concierge* eine herausgehobene Machtstellung. Die Regulierung des Zugangs und Parkens der diversen pferdebetriebenen Fahrzeuge war eine derart komplizierte Angelegenheit, dass es darum lange Streit und immer neue Regelungen gab. Kurz nach der Eröffnung des Nordbahnhofs

erließ die Regierung im November 1846 ein umfassendes Regelwerk »zur öffentlichen Verwaltung der Ordnung, der Sicherheit und des Betriebes des Eisenbahnverkehrs«. Darin regelte Artikel 57, dass ein dem Innenministerium unterstellter *Commissaire spécial de police* und seine *Agents de surveillance* eine staatliche Überwachung des Bahnhofsbetriebs sicherstellen sollen. Zu ihren Aufgaben gehörte u. a. die Hoheit über den Hof und den Zugang zum Bahnhof, genauer gesagt: »die Einfahrt, das Abstellen und den Verkehr der Wagen in den Höfen und Stationen, den Zutritt des Publikums zu den Bahnhöfen und auf den Bahnsteigen der Eisenbahnen zu überwachen.« (Palaa 1864: 99) Aus Briefen zwischen staatlichen Stellen und der Bahngesellschaft geht hervor, dass der für den Nordbahnhof eingesetzte Commissaire Monsieur Cade und seine Agents Monsieurs Grange und Lalande allerdings einige Startschwierigkeiten hatten. Noch Anfang 1847 musste Cade in mehreren Briefen mit Nachdruck ein ihm zustehendes Büro im Bahnhof einfordern, was sich wegen der angespannten Raumsituation vor Ort verzögerte (ANMT 1847).

Um die Bedeutung des Kompetenzkonflikts für das Gatekeeping auf dem Hof des Bahnhofs zu verstehen, werden abschließend das Problem der immer stärkeren Beanspruchung des Bahnhofsareals einerseits und Versuche der Lösung dieser Lage durch administrative Papiermedien andererseits diskutiert.

Die »Bahnhofsordnung«

Mit den neuen Bahnstrecken im Norden stieg auch die Nachfrage der Reisenden, womit das Angebot der Zugverbindungen Schritt zu halten versuchte. Aus den internen Statistiken der Nord-Bahngesellschaft ist zu erfahren, dass im Jahr 1849 durchschnittlich 102 Züge pro Tag insgesamt 630.000 Passagiere beförderten. Von 1858 bis 1863 sollten die Fahrgastzahlen von 1.500.000 auf 2.100.000 pro Jahr steigen.¹⁰ Einen anschaulichen Eindruck dieser sich in regelmäßigen Abständen aus dem Vestibül über den Hof und Vorplatz ergießenden Menschenmassen vermittelt eine Druckgrafik des Jahres 1861 aus der Zeitschrift *Illustrated London News* (vgl. Abb. 8). Die laut Bildunterschrift als »British Excursionists« bezeichneten und auch anhand ihrer Mode als solche erkennbaren Reisenden sind in so übergroßer Zahl repräsentiert, dass sie nicht nur die Gitter von Hof und Ausgang fast verdecken, sondern auch das Verkehrsgeschehen vor dem Nordbahnhof beeinträchtigen. Ein überfüllter Omnibus und mindestens vier Kutschen in der Bildmitte müssen sich mühsam ihren Weg bahnen.

Der Kontrast dieser geschäftigen Darstellung zur gemächlichen Szene der Fotografie aus den 1850er Jahren (siehe oben, Abb. 6) ist beachtlich, wobei schon dort zwei Pferde-Omnibusse vor dem Hofgitter und ein kleiner Wagen im Hof

10 Die Zahlen stammen aus Protokollen von Aktionärsversammlungen, zit. n. Clozier 1840: 39 f.

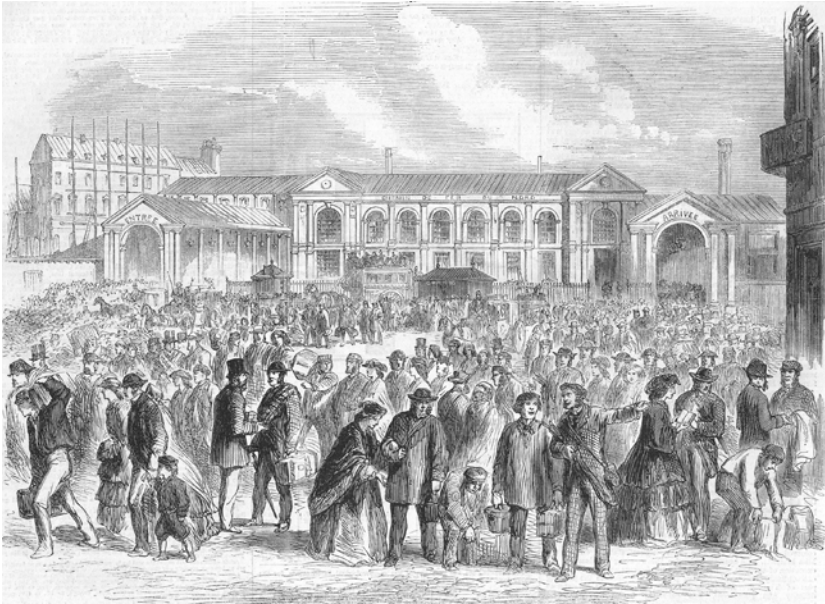


Abb. 8: Britische Reisende kommen am Nordbahnhof an, *Illustrated London News*, 1861

parkten.¹¹ Im Vergleich der beiden Bilder ist die Präsenz des Wagenverkehrs im und vor dem Hof sehr aufschlussreich. Auch der Holzstich von Daubigny (siehe oben, Abb. 3) zeigt einen großen Omnibus und drei kleine Kutschen. Im Vergleich des älteren Holzstichs mit der jüngeren Zeitungsdruckgrafik und der Fotografie ist zu erkennen, dass hier ein kleines dunkles Häuschen unmittelbar vor dem Hofgitter hinzugekommen ist, das zur Zeit der Eröffnung des Bahnhofs 1846 noch nicht existierte. Es handelt sich um ein Omnibus-Büro, wie das Detail einer Aufschrift am Dachsim des Häuschens verrät. Die Pariser Bahnhöfe wurden nämlich anfangs nicht nur von regelmäßig verkehrenden Omnibuslinien angefahren, sondern das Nord-Bahnunternehmen ging wegen der hohen Nachfrage ab 1849 dazu über, selbst Omnibus-Angebote für seine Passagiere zu schaffen. Eine solche Anbindung der Bahnhöfe, die wegen der hohen Grundstückspreise an den damaligen Stadträndern errichtet wurden, wurde ein wichtiges Kriterium ihres Erfolges. Im Archiv der Nord-Bahngesellschaft dokumentieren Verträge mit

11 Aus medienhistorischer Perspektive hinkt der Vergleich natürlich, denn der Fotograf der Abb. 6 hatte kaum eine Wahl, wenn er eine einigermaßen scharfe Aufnahme erhalten (und verkaufen?) wollte. Angesichts von Belichtungszeiten im Sekundenbereich konnte nur eine Szene reproduziert werden, in der Wagen, Tiere und Passanten möglichst still verharren, wie an den leicht verschwommenen Spazierenden unten rechts ersichtlich wird.

Omnibus-Betreibern sowie detaillierte Strecken- und Zeitpläne diese Bemühung (ANMT 1849). Allerdings führte die bessere Anbindung von Reisenden mit Blick auf die Zugangsregulierung am Gitter und auf dem Hof zu einer weiter zunehmenden Belastung. Darüber hinaus bot die Tatsache, dass die Bahnunternehmen in der Frühzeit zunächst frei über ihre Höfe verfügten, ohne für das dort stattfindende Geschehen rechtssicher verantwortlich zu sein, Raum für Korruption und Missstände. So konnten sie bestimmte Fahrdienste in ihren Höfen bevorzugen oder willkürliche Regeln für das Gatekeeping ihres Ein- und Ausgangs festlegen. Im November 1846 verabschiedete die Regierung die »Verordnung zur öffentlichen Verwaltung der Ordnung, der Sicherheit und des Betriebes des Eisenbahnverkehrs«. Die nach marktwirtschaftlicher Freiheit und Profit strebenden Bahngesellschaften empfanden das als Gängelung und versuchten, sich bei jeder Gelegenheit den Vorgaben durch verschleppte Kommunikation oder verunklarte Zuständigkeiten zu entziehen, da sie mit juristischen Mitteln nichts ausrichten konnten. Denn gleich der erste Artikel der Verordnung schrieb eine Machtverschiebung des Gatekeeping vor dem Bahnhofsgelände vor, die weg von den Eisenbahngesellschaften hin zur lokalen staatlichen Exekutive führte:

»Die Einfahrt, das Abstellen und der Verkehr von öffentlichen oder privaten Wagen, die entweder für den Transport von Personen oder für den Transport von Waren bestimmt sind, auf den Höfen, die zu den Bahnhöfen gehören, werden durch Verordnungen des Präfekten des Departements geregelt.« (Palaa 1864: 687)

Eine solche Verordnung (*ordonnance*) musste der Präfekt des Seine-Départements, zu dem Paris gehörte, für jeden Bahnhof der Hauptstadt einzeln anfertigen. Im Archiv des Verkehrsministeriums finden sich diverse Ausfertigungen in Heft- und Plakatform, die die »Ordnung der Bahnhöfe und Stationen« (*Police des gares et stations*) über fünf Jahrzehnte Bahnhofsgeschichte dokumentieren. Das früheste Dokument zum Nordbahnhof, datiert vom 10. Oktober 1847, »regelt« laut Überschrift »die Einfahrt, das Abstellen und den Verkehr von Wagen aller Art in den Höfen des Nordbahnhofs« (Archives nationales 1847). Es besagte also, dass der Staat das Gatekeeping des rollenden Verkehrs im Hof und auf dem Vorplatz zu einer öffentlichen Angelegenheit machte – und damit auch dem zuvor eingesetzten staatlichen Gatekeeper-Commissaire Cade am Nordbahnhof Rechtssicherheit gab. Die konkreten Bestimmungen wurden alle paar Jahre überarbeitet und ergänzt und verweisen so fortwährend auf den enormen Ordnungsbedarf eines halböffentlichen Raumes an einem der verkehrsreichsten Orte von Paris. An der Verordnung der Präfektur als eines zeichenhaft-diskursiven Akteurs der Zugangsregulierung sind zwei Aspekte interessant, nämlich was genau sie ordneten und wie sie sich selbst kommunizieren sollten.

Denn erstens verwiesen die einzelnen Bestimmungen darauf, womit Gatekeeping am und vor dem Bahnhof rechnen musste, wenn Ordnung und Sicherheit zum Wohle der Bevölkerung gewahrt werden sollten: Für die verschiedenen Beförderungstypen – private Kutschen (*voitures bourgeoises*), öffentlicher Nahverkehr (*omnibus*), Fahrdienst-Kutschen (*voitures de place*) und Leihkutschen (*voiture de remise*) – wurde geregelt, wie viele Wagen auf den Hof dürfen, wo sie einfahren, parken und wieder ausfahren (ebd.: Artikel I. bis X.) und dass alle dabei »mit Schrittgeschwindigkeit fahren sollen« (ebd.: Artikel XI.). Ferner richtet sich ein Passus, der sich wortgleich auch in Verordnungen zu anderen Bahnhöfen wiederfindet, pauschal gegen unerwünschte Personengruppen, deren unliebsame Praktiken oder gar bloße körperliche Anwesenheit aus Sicht der Staatsgewalt keinen Raum mehr am und im Bahnhof haben sollten:

»Es ist Lastenträgern [*portefaix*], Transportfahrern [*commissionnaires*], Bedienteten von Herbergen [*agens d'hôtels garnis*] und anderen Unterkünften verboten, sich in den Höfen und Nebengebäuden sowie in der Umgebung der Eisenbahn aufzuhalten und umherzugehen, um den Reisenden ihre Dienste anzubieten. Bei Abfahrt und Ankunft ist es allen dienstfremden Personen untersagt, sich an den Ein- und Ausgängen des Hofes oder der Bahnhofsgebäude sowie an den Fahrkartenschaltern aufzuhalten.« (Ebd.: Artikel XII.)

Zweitens regelte die Verordnung des Präfekten für den Nordbahnhof vom Oktober 1847 abschließend, wie das Bemühen um Ordnung vermittelt und durchgesetzt werden sollte. Analog zu anderen wichtigen Gesetzen und Regelwerken zur Regulierung des Eisenbahnverkehrs galt einerseits auch hier explizit: »Diese Anordnung wird gedruckt und ausgehängt.« (*La présente ordonnance sera imprimée et affichée*) (ebd.: Artikel XIII.) Die Schlussbestimmung sah andererseits vor, dass insbesondere weitere Polizeikräfte des lokalen Kommissariats über die Einhaltung der Regeln wachen sollten. Sie waren also als erweiterte Gatekeeper an den Hof angeschlossen, um dort in Verbindung mit konkurrierenden personalen Gatekeepern, bekanntgemachten Regeln und vorhandenen Architekturen eine Form von Zugangskontrolle zum Bahnhofsareal durchzusetzen, zu der die Bahnunternehmen nicht gewillt waren.¹² So schützte der Staat an der Schwelle zwischen Stadt und Bahnhof Reisende und Arbeitende vor unzulässigen Härten etwa seitens

12 Da sich diese Regelung des personalen Gatekeepings mittels »konkurrierender Überwachung« (Pala 1864: 694) als unpraktisch erweisen sollte, ersetzten ab 1848 neue staatliche *Commissaires de surveillance administrative* zur Aufsicht der Betriebsprozesse und des Personals die alten Polizei-Commissaires. In den 1850er Jahren wiederum handelte eine Polizeireform den Prozess exekutiver Machtausübung am Bahnhof und somit Fragen der Zugangsregulierung nochmals neu aus. Vgl. Sauget 2004.

zweilichtiger Gestalten, die Mitmenschen belästigten und den Bahnhofsbetrieb störten, die Reisenden aber auch vor Ungleichbehandlung und Korruption seitens der Bahnunternehmen.

Die Regeln der Verordnung zum Personenverkehr wirkten streng, zeigten aber keine gruppenbezogene Diskriminierung, sondern in ihrer Ausdifferenzierung (wer wie wo und wann keinen Zugang haben soll), dass mit dem Bahnhof eine neue Institution zur Behandlung von Menschenmengen entstand. Sie war nicht mehr allein nach Maßgabe der »Disziplin« organisiert, sondern es finden sich Hinweise darauf, dass sich der frühe Bahnhof gleichsam auf der Schwelle zum »Sicherheitsdispositiv« befand (Foucault 1978: 13-133). Der Bahnhof ist in diesem Sinne kein klassisches Einschließungsmilieu der Disziplinargesellschaft (wie Gefängnis, Spital, Schule, Fabrik oder Kaserne) mehr. Vielmehr scheint sich das Netzwerk heterogener Akteure, das die Gestaltung und den Betrieb der ersten Pariser Bahnhöfe prägte, zunehmend um die Regulierung eines Raumes zu kümmern, für den nicht mehr das Ziehen von Grenzen entscheidend war, sondern das Zulassen von Zirkulation: »Zirkulation von Leuten, Zirkulation von Waren, Zirkulation von Luft usw.« (Foucault 1978: 52) Dies bedeutete, zwischen berechtigten und unberechtigten Vorgängen zu unterscheiden, also eine »Aufteilung zwischen guter und schlechter Zirkulation vorzunehmen und, indem man die schlechte Zirkulation verminderte, die gute zu maximieren.« (Ebd.: 37) Dafür war neben einer Disziplinierung von Körpern eine Differenzierung von Strömen notwendig, die mittels genauer abgestimmter Gatekeeping-Prozesse die Zugänge zum Bahnhof organisierte. So wie im Verlaufe der europäischen Stadtentwicklung Festungsanlagen durch andere Formen der Überwachung spezifischer Personengruppen – d. h. »all der ziehenden Völker, Bettler, Vagabunden, Delinquenten, Kriminellen, Diebe, Mörder usw.« – ersetzt wurden, gilt dies auch für Bahnhöfe: Sie wurden im 19. Jahrhundert zu den »eigentlichen Tore[n] der Stadt« (Merruau 1875: 364 f.), indem sie die Zirkulation zwischen Stadt, Bahnhof und Eisenbahnverkehr an eigenen Zugängen differenzierten und regulierten.

4. Fazit und Ausblick

Wie die Auswahl und Diskussion der Quellenbeispiele gezeigt hat, bedeutete die Matrix der Zugangsregulierung am historischen Nordbahnhof vereinfacht gesagt folgende Unterscheidung: reisende Bürger: ja, nicht-reisende Betrüger: nein. In systematischer Hinsicht lässt sich der Hauptstadtbahnhof prototypisch als ein urbanes Kontrollregime begreifen, das auf infrastruktureller Humandifferenzierung gründete und dabei von Medien des Gatekeeping abhing: Diese Medien umfassten die personalen Akteure (Angestellte und Staatsbeamte), die räumlichen Elemente (Architekturen), die dinglichen Akteure (Möblierungen wie das Gitter)

sowie die zeichenhaft-diskursiven Elemente (legislative, administrative und edukative Papiermedien).

Die Analyse hat gezeigt, wie ein Verbund aus Gittern, Portalen, Säulengängen, Fassaden, Aufsehern, Pfortner und Commissaires sowie Verordnungen, Aushängen und Personaltableaus, Ratgeber- und Reiseführerliteratur Tag und Nacht für einen funktionierenden Bahnhofsbetrieb sorgen sollte. Darin bestand die maßgebliche Infrastruktur-Arbeit des Nordbahnhofs, die hier im Blick auf den Hof und seine Schwellen untersucht wurde, also die »Arbeit *an* Infrastrukturen« als Stabilisierung und Aufrechterhaltung des Betriebs (Schabacher 2022: 18), an der Akteure, Architekturen und Prozesse des Gatekeeping maßgeblichen Anteil hatten.

Doch der Pariser Nordbahnhof unterlag auch »der stetigen infrastrukturellen Veränderung im Verlauf der Zeit [...] durch Abnutzung, Defekte, Umwelteinflüsse« (ebd.). Das ist die »Arbeit *von* Infrastrukturen« (ebd.), die nach zehn Jahren auch sein Ende einläutete. Wie der archivierten internen Kommunikation der Nord-Bahngesellschaft des Jahres 1855 im Detail in nahezu täglichen Berichten zu entnehmen ist, waren die baulichen und organisationalen Missstände längst bekannt, aber kaum mehr zu reparieren.

Im Mai 1855 begann die erste Pariser Weltausstellung. Trotz der vielen Bemühungen des Nord-Bahnunternehmens, den immer komplizierteren Betrieb weiterhin aufrechtzuerhalten, überholte die rasante Verkehrsentwicklung ihren Bahnhof. Als sich die britische Königin Victoria zum Besuch in Paris ankündigte, um die Weltausstellung zu besuchen, ging sie in Calais an Land und fuhr auf dem Streckennetz der Nordbahn. Doch es gab Zweifel, ob der Pariser Kopfbahnhof die Königin und deren Gefolge praktisch und angemessen empfangen konnte. Darum wurde veranlasst, die königlichen Waggonen statt im Nordbahnhof im gerade erst eröffneten Ostbahnhof einfahren zu lassen (vgl. Sauget 2009: 31). Die öffentliche Blamage war groß und die Bahngesellschaft zog kurz darauf die Konsequenzen: 1857 wurde der Abriss des ersten Nordbahnhofs beschlossen, ab 1860 erfolgte der Neubau. Der dann 1864 eröffnete neue (also: zweite) Nordbahnhof erhielt eine 180 Meter lange Prunkfassade, die auf dem Grund des früheren Hofes errichtet wurde und direkt an die Straße vor dem Bahnhofsbau grenzte. Die neuen getrennten Höfe der Abfahrt und Ankunft waren an die Seiten des Empfangsgebäudes versetzt. Das frühere Gatekeeping der Bahnhofsumgebung war einer ausdifferenzierten Zugangsregulierung gewichen, die nunmehr verstärkt *innerhalb* des Gebäudes selbst, in den verschiedenen Vestibülen und auf dem neuartigen Querbahnsteig erfolgte.

Literatur

- Adey, Peter/Bissell, David/Hannam, Kevin/Merriman, Peter/Sheller, Mimi (Hg.) (2014): *The Routledge Handbook of Mobilities*, London/New York: Routledge.
- Ardeleanu, Constantin (2020): »Steamboat Sociality« along the Danube and the Black Sea (mid-1830s–mid-1850s)«, in: *Journal of Transport History* 41 (2), S. 208–228.
- Bissell, David (2009): »Conceptualising Differently-Mobile Passengers. Geographies of Everyday Encumbrance in the Railway Station«, in: *Social & Cultural Geography* 10 (2), S. 173–195.
- Boland Erkkila, Catherine Clare (2013): *Spaces of Immigration. American Railroad Companies, the Built Environment, and the Immigrant Experience*. Dissertation, New Brunswick, NJ, URL: <https://doi.org/doi:10.7282/T39WoCH4> (zuletzt abgerufen 22.07.2024).
- Bowie, Karen (Hg.) (1987): *Les grandes gares parisiennes au XIXe siècle*, Paris: Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris.
- Bowie, Karen/Texier, Simon (2003): *Paris et ses chemins de fer*, Paris: Action artistique de la Ville de Paris.
- Caron, François (1973): *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau: La Compagnie du Chemin de fer du Nord, 1846–1937*, Paris: Mouton.
- Castagnino, Florent (2016): »Séparer pour mieux surveiller. Spatialité des risques et pratiques de surveillance en Gare du Nord«, in: *Flux* 103/104, 1–2, S. 44–56.
- Castagnino, Florent (2017): *Les chemins de faire de la surveillance: une sociologie des dispositifs de sécurité et de sûreté ferroviaires en France*, Dissertation, Paris, URL: <https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-01748194> (zuletzt abgerufen 22.07.2024).
- Clarsen, Georgine (2014): »Feminism and Gender«, in: Adey et al., *The Routledge Handbook of Mobilities*, S. 94–102.
- Clozier, René (1940): *La Gare du Nord*. Paris: Baillière.
- Cognasson, Patrick (2016): *Histoire de la Gare du Nord. Au coeur de Paris, au carrefour de l'Europe*, Paris: La Vie du rail.
- Cresswell, Tim (2014): »Friction«, in: Adey et al., *The Routledge Handbook of Mobilities*, S. 105–115.
- Dauss, Markus (2025): »International Airport: Hub, Gate or Lock?«, in: Franziska Reichenbecher/Gabriele Schabacher (Hg.), *Medien des Gatekeeping. Akteure, Architekturen, Prozesse*, Bielefeld: transcript, S. 213–238.
- Despotopoulou, Anna (2015): *Women and the Railway, 1850–1915*, Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Detavernier, Pauline (2019): »Accès aux quais et segmentation de la gare«, in: *Transports Urbains* 135 (Oktober 2019), S. 13–17.

- Detavernier, Pauline (2021): »Le cheminement en gare lors des premiers voyages en train. Récits d'expériences d'un espace-seuil«, in: *Revue d'histoire des chemins de fer* 55, S. 74–86.
- Divall, Colin/Revell, George (2005): »Cultures of Transport. Representation, Practice, and Technology«, in: *Journal of Transport History* 26 (1), S. 99–111.
- Dizdar, Dilek/Hirschauer, Stefan/Paulmann, Johannes/Schabacher, Gabriele (Hg.) (2021): *Humandifferenzierung. Disziplinäre Perspektiven und empirische Sondierungen*, Weilerswist: Velbrück.
- Foucault, Michel (1978/2006): *Sicherheit, Territorium, Bevölkerung. Geschichte der Gouvernementalität I. Vorlesung am Collège de France 1977–1978*, Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Freeman, Michael J. (1999): *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven, CT u.a.: Yale University Press.
- Hannam, Kevin/Sheller, Mimi/Urry, John (2006): »Editorial. Mobilities, Immobilities and Moorings«, in: *Mobilities* 1 (1), S. 1–22.
- Hirschauer, Stefan (2021): »Menschen unterscheiden. Grundlinien einer Theorie der Humandifferenzierung«, in: *Zeitschrift für Soziologie* 50 (3–4), S. 155–174.
- Höhne, Stefan (2017): *New York City Subway. Die Erfindung des urbanen Passagiers*, Köln/Weimar/Wien: Böhlau Verlag.
- Jany, Susanne (2019): *Prozessarchitekturen. Medien der Betriebsorganisation (1880–1936)*, Konstanz: Konstanz University Press.
- Jiméno, Frédéric/Bowie, Karen/Bourillon, Florence (2018): *Du clos Saint-Lazare à la gare du Nord. Histoire d'un quartier de Paris*, Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Kellermann, Robin (2021): *Im Zwischenraum der beschleunigten Moderne. Eine Bau- und Kulturgeschichte des Wartens auf Eisenbahnen, 1830–1935*, Bielefeld: transcript.
- Latour, Bruno/Yaneva, Albena (2008): »Give me a Gun and I will Make All Buildings Move: An ANT's View of Architecture«, in: Reto Geiser (Hg.), *Explorations in Architecture. Teaching, Design, Research*, Basel: Birkhäuser, S. 80–89.
- Lemoine, Bertrand (2021): *Une Histoire des gares en France*, Paris: Archibooks.
- Lopez Galviz, Carlos (2019): *Cities, Railways, Modernities. London, Paris, and the Nineteenth Century*, New York/London: Routledge.
- Meeks, Carroll (1956): *The Railroad Station. An Architectural History*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Nilsen, Micheline (2008): *Railways and the Western European Capitals. Studies of Implantation in London, Paris, Berlin, and Brussels*, New York: Palgrave Macmillan.
- Pirie, Gordon H. (1992): »Rolling Segregation into Apartheid. South African Railways, 1948–53«, in: *Journal of Contemporary History* 27 (4), S. 671–693.

- Ragon, Michel (1984): *L'Architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Paris: Denoël.
- Revill, Gerge (2012): *Railway*, London: Reaktion Books.
- Ribeill, Georges (1987): »Les fondatons stratégiques des grandes gares parisiennes«, in: Karen Bowie, *Les grandes gares parisiennes au XIXe siècle*, S. 27–38.
- Ribeill, Georges (1993): *La révolution ferroviaire: la formation des compagnies de chemins de fer en France, 1823–1870*, Paris: Berlin.
- Ribeill, George (1995): »D'un siècle à l'autre. Les metamorphoses de la grande gare française«, in: *Histoire des gares, histoire urbaine. Séminaire des »Lieux-Mouvements de la Ville«*, Actes de la journée d'études du 17 février 1995, Bd. 1, S. 27–52.
- Saboya, Marc (1987): »Les gares parisiennes dans la presse architecturale française (1840–1880)«, in: Karen Bowie, *Les grandes gares parisiennes au XIXe siècle*, S. 39–51.
- Saboya, Marc (1991): *Presse et architecture au XIXe siècle. César Daly et la »Revue générale de l'architecture et des travaux publics«*. Bayeux: Imprimerie la Bayeusaine.
- Sauget, Stéphanie (2004): »Surveiller les gares parisiennes au XIXe siècle: police et modernité«, in: *Revue d'histoire du XIXe siècle* 29, S. 71–87.
- Sauget, Stephanie (2009): *A la recherche de pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*. Paris: Tallandier.
- Sawchuk, Kim (2014): »Impaired«, in: Adey et al., *The Routledge Handbook of Mobilities*, S. 409–420.
- Schabacher, Gabriele (2021): »Infrastrukturen und Verfahren der Humandifferenzierung. Medienkulturwissenschaftliche Perspektiven«, in: Dilek Dizdar/Stefan Hirschauer/Johannes Paulmann/Gabriele Schabacher (Hg.), *Humandifferenzierung. Disziplinäre Perspektiven und empirische Sondierungen*, Weilerswist: Velbrück, S. 287–313.
- Schabacher, Gabriele, (2022): *Infrastruktur-Arbeit. Kulturtechniken und Zeitlichkeit der Erhaltung*, Berlin: Kulturverlag Kadmos.
- Schabacher, Gabriele/Spallinger, Sophie (2023): »Tests als Medien der Gewöhnung. Pilotversuche am Bahnhof«, in: *Zeitschrift für Medienwissenschaft* 29, Schwerpunkt: Test, hg. v. Sebastian Gießmann und Carolin Gerlitz, S. 35–50.
- Schäffner, Wolfgang (2010): »Elemente architektonischer Medien«, in: *Zeitschrift für Medien- und Kulturforschung* 1/1, Schwerpunkt: Kulturtechnik, S. 137–149.
- Schivelbusch, Wolfgang (2007): *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a.M.: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Siebert, Bernhard (2010): »Türen. Zur Materialität des Symbolischen«, in: *Zeitschrift für Medien- und Kulturforschung* 1/1, Schwerpunkt: Kulturtechnik, S. 151–170.

- Siegert, Bernhard (2015): *Cultural Techniques. Grids, Filters, Doors, and Other Articulations of the Real*, New York, NY: Fordham University Press.
- Stalder, Laurent/Beyer, Elke/Förster, Kim/Hagemann, Anke (Hg.) (2009): *Schwellenatlas. Von Abfallzerkleinerer bis Zeitmaschine* (= ARCH+ 191/192).
- Ullrich, Tom (2024): »Mediating Intervention: Space, Class and Differentiation at Paris North Station«, in: *Dimensions. Journal of Architectural Knowledge*, 4 (2), S. 59–76.
- Wietschorke, Jens (2025): »Theorie des Türhüters. Eine Skizze zur Kulturanalyse intermediärer Figuren«, in: Franziska Reichenbecher/Gabriele Schabacher (Hg.), *Medien des Gatekeeping. Akteure, Architekturen, Prozesse, Bielefeld: transcript*, S. 47–66.

Quellen

- Archives nationales, F/14/9371, Dossier »Etat des lieux de la Gare de Paris«, Protokoll und Plan vom 7.1.1846.
- Archives nationales, F/14/9578, Dossier »Police des gares et stations: autorisations diverses«, Verordnung Nr. 42 der Pariser Polizeipräfektur zur Ordnung der Höfe des Nordbahnhofs vom 10.10.1847.
- Archives nationales du monde du travail (ANMT), 48 AQ 3655 (1), Dossier »Inspections et Contrôles«, Brief vom 25.9.1846.
- Archives nationales du monde du travail (ANMT), 48 AQ 3655 (1), Dossier »Personnel Exploitation«, Dokument »Note sur le Personnel des Gares et Stations« vom 30.9.1846.
- Archives nationales du Monde du Travail (ANMT), 48 AQ 3665 (33–5), Dossier »Travaux dans les gares. Paris«, Briefe vom 12.3.1847, 5.4.1847 und 12.5.1847.
- Archives nationales du monde du travail (ANMT), 48 AQ 3654bis, Dossier »Service commerciaux«, Dokumente zum Omnibus-Service zwischen 1849 und 1852.
- Archives du monde du travail (ANMT), 48 AQ 3726 (33–5), Dossier »Travaux dans les gares. Paris«, Dokument »Rapport sur les mesures prises ou proposées« des Chef-Ingenieurs an die Verwaltung vom 10.5.1855.
- Daly, César (1845), »Gare du chemin de fer du Nord«, in: *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, Dezember 1845, S. 529–540.
- Daly, César (1847), »Grille et charpentes de la Gare du Nord (Paris)«, in: *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, Mai 1847, S. 202–205.
- de Kock, Paul et al. (1844): *La grande ville. Nouveau tableau de Paris, comique, critique et philosophique. Illustrations de Gavarni, Victor Adam, Daumier etc.*, Bd. 1, Paris: Marescq.
- Goschler, Charles (1865), *Traité pratique de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer*, Bd. 2, Paris: Noblet et Baudry.

- Guinot, Eugène (1847): Enghien et la vallée de Montmorency. Précédé d'une description historique du parcours du chemin de fer du Nord, Paris: E. Bourdin.
- Guinot, Eugène (1853): Itinéraire du chemin de fer de Paris à Bruxelles, Paris: L. Hachette.
- Merruau, Charles (1875): Souvenirs de l'hôtel de ville de Paris, 1848–1852, Paris: Plon.
- Moniteur universel vom 16.6.1838.
- Palaa, Germain (1864): Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer, Bd. 1, Paris: Cosse, Marchal et Cie.
- Polonceau, Camille/Bois, Victor (1840): »De la disposition et du service des gares et des station de chemins de fer«, in: *Revue générale de l'architecture*, September 1840, S. 514–543.
- Say, Léon (1867) »Les Chemins de Fer«, in: *Paris-Guide*, par les principaux écrivains et artistes de la France, Bd. 2, Paris: Librairie internationale, S. 1657–1671.
- Schillings, Albert (1848): *Traité pratique du service de l'exploitation des chemins de fer*, Paris: Carilian-Goeury & Dalmont.

Abbildungen

- Abb. 1: Paul de Kock et al. (1844): *La grande ville. Nouveau tableau de Paris, comique, critique et philosophique*, S. 188. Quelle: Bibliothèque nationale de Paris.
- Abb. 2: César Daly (1845), »Gare du chemin de fer du Nord«, in: *Revue générale de l'architecture*, Bildtafel 39 (Ausschnitt). Quelle: Bibliothèque Cité de l'architecture & du patrimoine, Paris.
- Abb. 3: Eugène Guinot (1847): *Enghien et la vallée de Montmorency*, S. 4. Quelle: Bibliothèque nationale de Paris.
- Abb. 4: César Daly (1845), »Gare du chemin de fer du Nord«, in: *Revue générale de l'architecture*, Bildtafel 40 (Ausschnitt). Quelle: Bibliothèque Cité de l'architecture & du patrimoine, Paris.
- Abb. 5: César Daly (1847), »Grille et charpentes de la Gare du Nord (Paris)«, in: *Revue générale de l'architecture*, Bildtafel 13. Quelle: Bibliothèque Cité de l'architecture & du patrimoine, Paris.
- Abb. 6: »La gare du Nord (anc.), place de Roubaix«. Quelle: Musée Carnavalet, Histoire de Paris. Inventarnr. PH9496, <https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/la-gare-du-nord-anc-place-de-roubaix-10eme-arrondissement-paris> (zuletzt abgerufen 14.08.2024).
- Abb. 7: Archives nationales du monde du travail, 48 AQ3655 (1), Dossier »Personnel Exploitation«, Dokument »Note sur le Personnel des Gares et Stations« vom 30.9.1846.
- Abb. 8: *Illustrated London News* vom 01.06.1861, S. 514. Quelle: Alamy.