

5. Warten auf Eisenbahnen: Räume und Rezeptionen (1830-1935)

Der im vorangegangenen Kapitel geschaffene Überblick verdeutlichte, wie sehr dieverkehrliche Moderne wahrhaftig im Zeichen einer gegenüber früheren Epochen massiven Beschleunigungszunahme stand. Gleichwohl erscheint sie bei näherer Betrachtung als Epoche der komplementären Produktion und Erfahrung einer Vielzahl situativer Momente des Stillstands, die in engem Verhältnis zur Beschleunigung stehen, ja durch sie überhaupt gar erst als relativer Stillstand hervorgerufen und wahrnehmbar wurden. Der inhärente Zusammenhang einer mit der Beschleunigungserfahrung verbundenen Entdeckung der ›Gegenmomente‹ des Wartens könnte dabei wohl nicht treffender illustriert werden, als durch die Ereignisse auf der Jungfernfahrt bei der Streckenöffnung zwischen Liverpool und Manchester am 15. September 1830, die den triumphalen Auftakt in ein neues Zeitalter der revolutionierten Raumüberwindung darstellen sollte. Nicht nur mussten die ca. 600 Passagiere in Liverpool vor Zustieg in die Wagen bereits vor Abfahrt eine (systemische) Wartezeit von ca. 70 Minuten verbringen, um überhaupt beschleunigt transportiert werden zu können,¹ sondern vielmehr traf der Zug, bedingt durch einen Unfall des britischen Ministers William Huskisson mit Todesfolge, erst mit zweieinhalb Stunden Verspätung im Bahnhof von Manchester ein.² Huskisson wurde nicht nur das erste prominente Todesopfer eines Eisenbahnunfalls, sondern verdeutlichte auf bittere Weise, dass Beschleunigung und Retardierung von Anbeginn des modernen Verkehrswesens auf Engste verwoben waren und die Verkehrsgeschichte des Wartens gar eine im Grunde um zweieinhalb Stunden ältere Geschichte aufweist, als jene der planmäßigen, beschleunigten Ankunft eines modernen Verkehrsmittels.

-
- 1 Die L&M Railway Company bat die Gäste der Jungfernfahrt, sich am 15. September 1830 spätestens um 9:30 Uhr am Bahnhof Liverpool einzufinden. Die Abfahrt fand aber letztlich erst um 10:40 Uhr statt. Vgl. Joseph Kirwan, *A Descriptive and Historical Account of the Liverpool and Manchester Railway, From Its First Projection to Present Time* (Glasgow and London: M'Phun, Simpkin and Marshall, 1831), 16f.
 - 2 James Scott Walker, *An Accurate Description of the Liverpool and Manchester Railway* (Liverpool: JF Canneli, 1832), 68.

Die Moderne, so die leitende These des nun folgenden Hauptteils, steht zurecht im Zeichen einer Entdeckung und Verinnerlichung der Beschleunigung, sie muss jedoch gleichwohl als die Entdeckung und Verinnerlichung des situativen Wartens eine Erweiterung und Reinterpretation erfahren. Diesem Komplementär des modernen Verkehrs gilt es nun mit den folgenden historiografischen Kapiteln im Kontext des Eisenbahnwesens näher auf die Spur zu kommen. In knapper Rekapitulation des im Einführungskapitel geschilderten Vorgehens werden dazu zwei sich wechselseitig beeinflussende Perspektiven als Zugänge gewählt, um das Phänomen in seinem historischen Wandel zu erschließen: zum einen die Aufarbeitung baulich-betrieblicher Verhandlungen des Passagiers aus Sicht von Eisenbahngesellschaften, Architekten, Ingenieuren (Außenperspektive) und zum anderen die konkret aus Sicht der Passagiere erlebten Rezeptionen und Erfahrungen des Wartens an Bahnhöfen (Innenperspektive).

Dabei wird folgende Leitfragestellung das wechselseitige Verhältnis von Betriebsorganisation/Raumprogramm und Wartepraktik bzw. von Außen- und Innenperspektive des Wartens zusammenhalten: Zeichnet sich innerhalb des Betrachtungszeitraums eine qualitative Transformation der Räume des Wartens und der organisatorisch-betrieblichen Gestaltung des Wartens ab, die darüber hinaus Rückschlüsse auf den affektiven Umgang der Reisenden mit diesen Umgebungen und damit auf gesellschaftliche Zuschreibungen des Phänomens eröffnen? Anders ausgedrückt: Wenn die Synchronisation von Verkehrsmitteln und Reisenden an neuralgischen Verkehrsknotenpunkten im organisatorischen Zwang des Wartens mündete, in welchen räumlichen Settings sollte und wurde dieser neuartige Zwang realisiert bzw. erlebt? Ferner, wurde das Warten als Stiefkind der beschleunigten Moderne von Anbeginn des modernen öffentlichen Verkehrs als problematisch interpretiert?

Der mit dem modernen öffentlichen Verkehr untrennbar verbundene organisatorische Zwang des Wartens vor Abfahrt eines Verkehrsmittels fand im 19. Jahrhundert (wie auch heute) an konkret für diesen interimistischen Zweck definierten Orten statt. Lage, Ausstattung und Anmutung dieser Orte des Wartens wandelten sich im Laufe des Eisenbahnwesens und bildeten damit nicht nur jeweils einen zeitspezifischen Kristallisationspunkt der jeweilig vorherrschenden Betriebsorganisation, sondern, so die leitende Vermutung, nahmen auch Einfluss auf die jeweilige Wahrnehmung der Wartezeit an jenen Orten. Folgendes Kategoriensystem wird dazu als ein Gerüst der bau- und rezeptionsgeschichtlichen Erschließung des verkehrlichen Wartens dienen, um das Phänomen im historischen Wandel zu beleuchten:

- *Raumangebote und Ausstattungen* (der Warteräume selbst, aber auch der umliegenden Serviceinfrastrukturen)
- *Stellung des Wartens innerhalb der Gebäudestruktur*
- *Dauer des Wartens* (traditionell wichtigste Einflussgröße für die Wahrnehmung der Wartezeit)
- *Formalität des Wartens* (Freiheitsgrad bezüglich der Bewegungen auf dem Bahnhof)
- *Sozialität des Wartens* (Klassentrennungen, Kommunikationsmöglichkeiten).

Der betriebsorganisatorische Umgang mit wartenden Passagieren und deren passende materielle Rahmung bildeten innerhalb der übergeordneten Problemstellung des Baus

neuer Verkehrsplätze und Knotenpunkte für Reisende nur zwei von vielen Problemen. Entsprechend waren Überlegungen zur Anlage und Gestaltung von Warteräumen auf Engste mit den Überlegungen zur Lösung der Gesamtaufgabe des Bahnhofsbaus und der Betriebsorganisation verwoben und lassen sich demnach nicht getrennt voneinander betrachten. Eine Erschließung der materiellen und konzeptionellen Niederschläge des wartenden Passagiers ist somit unmittelbar in die historische Entwicklung des Bahnhofsbaus als einer der komplexesten und signifikantesten Bauaufgaben der Moderne eingebettet und kann davon nicht losgelöst betrachtet werden. Somit muss sich die Kulturgeschichte des Wartens im spezifischen Kontext des Eisenbahnwesens unter anderem aus dem Verständnis der Bau- und Architekturgeschichte des Bahnhofswesens speisen. Aus dieser heuristischen Vorüberlegung heraus wird für die Analyse des Wandels der räumlichen Dimension des Wartens auf Carroll Meeks' Periodisierungsangebot baulicher Diskursphasen im Bahnhofsbau zurückgegriffen, das zugleich einen chronologischen Rahmen für die Betrachtung der subjektbezogenen Innenperspektive des wartenden Passagiers aufspannt. Der Architekturhistoriker Meeks teilt die entscheidenden Veränderungslinien des internationalen Bahnhofsbaus vom Aufstieg bis zum Höhepunkt des Eisenbahnwesens (im frühen 20. Jahrhundert) in vier Phasen ein:

- Pionier- und Explorationsphase (1830-1845)
- Standardisierung (1850er)
- Kultivierung (1860-1890)
- Megalomanie (1890-1914).³

Die Orientierung an jenen übergeordneten Bauphasen ermöglicht einen strukturierten Zugang, um innerhalb der baugeschichtlichen Entwicklung einerseits Veränderungslinien der Orte und Ausstattungen des Wartens und andererseits mögliche erfahrungs- und rezeptionsgeschichtliche Niederschläge des Wartens aufzudecken. Allerdings erfolgt für die vorliegende Arbeit eine gegenüber Meeks leicht angepasste Periodisierung, die durch einen erweiterten Kernbetrachtungszeitraum, durch den geografischen Fokus auf das deutsche Eisenbahnwesen und darin spezifischer Meilensteine des Bahnhofsbaus sowie durch den Fokus auf die Veränderungen des spezifisch wartebezogenen Raumprogramms begründet wird. Die vier Phasen des Gesamtbetrachtungszeitraums stellen sich demnach wie folgt dar:

- Pionier- und Explorationsphase (1830-1845)
- Standardisierung und Konsolidierung (1845-1870)
- Blütephase (1870-1900)
- Marginalisierung und moderne Zweckorientierung (1900-1935).

3 Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 29. Meeks führt die Periodisierung mit dem »20th Century Style« (1914-1956) noch bis ins Erscheinungsjahr seines Buches weiter. Da aber im Rahmen dieser Arbeit aus angesprochenen Gründen der Betrachtungszeitraum des ersten Eisenbahnjahrhunderts gewählt wurde, wird diese fünfte Bauperiode im Folgenden nicht im Vordergrund stehen. Meeks' Periodisierungsangebot erhielt im Laufe des 20. Jahrhunderts durch eine Reihe von Bestätigungen weitere Glaubwürdigkeit, so etwa durch den Architekturhistoriker Steven Parissien: *Bahnhöfe der Welt: eine Architektur- und Kulturgeschichte* (München: Knesbeck, 1997), 37.

Innerhalb dieser Verlaufsphasen bilden die oben genannten Kategorien das zentrale Erkenntnisinteresse und strukturieren das analytische Vorgehen in Form thematischer Betrachtungen (Direktiven, Baudiskurse, Bahnhofsbeispiele). Während dabei für die Analyse der Pionier- und Frühphase (1830-1845) das Vorgehen stärker von einer Beleuchtung konkreter Bahnhofsbeispiele geprägt sein wird, liegt das Vorgehen der späteren Entwicklungsphasen stärker auf der Analyse der baulich-betrieblichen Rahmenentwicklungen des Bahnhofsbaus, die breitere Rückschlüsse auf die allgemeine Entwicklung der Wartezeiterfahrung am Bahnhof ziehen lassen.