

6. Pionier- und Explorationsphase (1830-1845)

Bevor Eisenbahnen über Schienen rollten, um Personen und Güter zu transportieren, standen die Architekten und Ingenieure des frühen Eisenbahnwesens zunächst vor einer Phalanx an Herausforderungen. Wie etwa musste der Unterbau einer Trasse beschaffen sein, um das gewaltige Gewicht der Lokomotiven und Wagen sicher und zugleich vergleichsweise schnell auf einer glatten Eisenschiene beschleunigen und jederzeit abbremsen zu können? Durch welche baulichen Maßnahmen (Tunnel, Brücken, Einschnitte) konnte die Streckenführung optimiert werden, um Anstiege oder Umwege zu vermeiden? Wie konnte mithilfe von Signalen entlang der Strecke eine Kommunikation während der Fahrt erfolgen? Die Errichtungen der ersten rein dampfbetriebenen Eisenbahnlinien in England (1830), den USA (1830) und Kontinentaleuropa (ab 1835) stellten sich somit zunächst vorrangig als technische Herausforderungen dar, die es zwischen den eigentlichen Abfahrts- und Ankunftsorten zu meistern galt. Die primäre Aufgabe bestand zunächst in der Erschließung und Errichtung eines infrastrukturellen *Zwischenraums*, der Durchmessung und Durchkreuzung des Naturraums mithilfe eines eisernen Schienenweges und komplementärer Technologien.¹ Entsprechend ist der Blick auf die Bau- und Technikentwicklung der Frühphase des Eisenbahnwesens gemeinhin von erzielten Geschwindigkeiten, verkürzten Reisezeiten und einer damit einsetzenden Schrumpfung des Raumes geprägt. Doch wie im Rahmen dieser Arbeit bereits hinsichtlich der komplexen Relationalität von Beschleunigung und Verlangsamung angeführt wurde, benötigt jede Form der physischen Mobilität, ob individuell oder in kollektiver Form absolviert, Infrastrukturen der Immobilität, die den Bewegungsfluss überhaupt erst physikalisch (Reibung) oder organisatorisch (Abfertigung vieler Reisender mit unterschiedlichen Fahrtwünschen in ein und demselben Verkehrsmittel) ermöglichen.² Obwohl der Fokus insbesondere auf die Funktion der Gewährleistung einer sicht- und spürbaren Fortbewegung fiel, glich die Etablierung eines neuen

1 Der für die neue Transportart gewählte Terminus ›Eisenbahn‹ und seine entsprechenden Bezeichnungen in den romanischen Sprachen verweisen auf eben jene Zentralität der Schaffung einer eisernen, vom bisherigen Straßensystem unabhängigen Infrastruktur, die als ›eiserne Wege‹ (franz. ›chemin de fer‹, ital. ›ferrovia‹) in Erscheinung treten und fortan die begriffliche Fassung der neuen Verkehrstechnologie prägten.

2 Vgl. Urry, *Global Complexity*, 125.

Wegesystems mit tausenden Kilometern fest verlegter Gleise, unzähligen Brücken oder Telegrafenmasten aus Sicht der Verkehrsunternehmen im Grunde der Schaffung eines gewaltigen Netzwerks *immobiler* Infrastrukturen, die jene Fluidität überhaupt erst gewährleisten sollten.³ Zu einer der wohl eindrucksvollsten wie wichtigsten immobilen Infrastrukturen der Gewährleistung von Bewegung wurde dabei der Bahnhof in seiner Funktion einer Schleuse und Übergangszone zwischen belebter und technischer Welt.

6.1 Der Bahnhofsbau zwischen Persistenz und neuheitlicher Bauaufgabe

Die Frage nach Form der geeigneten Gewährleistung des Zu- und Abgangs zum bzw. vom neuen Verkehrssystem der Eisenbahnen stellte für Architekten und Ingenieure eine vollkommen neue Bauaufgabe dar, für die Anfang des 19. Jahrhunderts auf kein fest etabliertes Vorgängermodell zurückgegriffen werden konnte. So betont Carroll Meeks eindrücklich:

»Neither of the two preceding modes of transportation – the canal and the century-old turnpike system – had developed special buildings for the use of passengers.«⁴

Die einzigen transitorischen, an landgebundene Verkehrsflüsse orientierten Gebäudestrukturen, auf die überhaupt zurückgegriffen werden konnte, waren die rudimentären Einrichtungen von Dampfschifffahrtsgesellschaften⁵ oder Zollhäusern an gebührenpflichtigen Chausseestraßen (turnpikes). Zudem konnten vor allem Wirtshäuser und Posthaltereien als mögliche Schlüsselreferenzen des Bahnhofsbaus gelten, die bereits in vorindustrieller Zeit als Start- und Zielpunkte und damit als die immobilen Infrastrukturen des per Postkutsche absolvierten, öffentlichen Reiseverkehrs dienten.⁶ Dass

3 Zusätzlich muss auch die Festsetzung regulatorischer Rahmenwerke für den Eisenbahnbetrieb als »immobile« Infrastruktur der Gewährleistung von Bewegung und Fluidität gelten.

4 Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 27. Diese Einschätzung teilten bereits auch jene Zeitgenossen, die den Aufstieg des Eisenbahnwesens selbst miterlebten, wie etwa der einflussreiche deutsche Eisenbahningenieur Eduard Schmitt. Auch er betonte bezüglich der Neuartigkeit der Bauaufgabe »Bahnhof: «Während unsere übrigen Hochbauten meist Gegenstände langer Erfahrungen sind, sie von den früheren Bauten oft nur durch Nuancen unterscheiden und ebenso der Vergangenheit, wie der Gegenwart angehören, sind die Eisenbahn-Hochbauten durch unsere Generation ganz neu geschaffen und das spontane Product einer der bedeutendsten Erfindungen unserer Epoche, geschaffen, um Bedingungen zu erfüllen, an welche unsere Vorfahren nicht dachten. Diese neue Art von Bauwerken ist daher in jeder Beziehung von der größten Wichtigkeit.» Eduard Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen: Zweiter Theil. Hochbauten für die Zugförderung und Bahnbewachung* (Leipzig: Arthur Felix, 1882), 3.

5 Die Existenz solcher Einrichtungen, die sich baulich und funktional wiederum stark an Gasthäusern orientierten, sind bspw. im englischen Dampfschiffwesen nachgewiesen worden, wenngleich keine konkreten Überlieferungen dieser Strukturen vorliegen: Charles Hadfield und Gordon Biddle, *The Canals of North West England* (Newton Abbot: David & Charles, 1970), 39.

6 Auch Arschavir sieht in den baulichen Strukturen des Postkutschenwesens den zentralen Orientierungsrahmen der ersten Hochbauten des Eisenbahnwesens: »In almost every case these stations [of the early 1830s, R.K.] were adaptations of existing forms put to new uses with minimum alteration« (A. Arschavir, »The Inception of the English Railway Station«, *Architectural History* 4 (1961): 67).

insbesondere die Strukturen des Postkutschenwesens einen wichtigen Orientierungsrahmen für den Ausbau des Eisenbahnwesens bildeten, vermag dabei allein schon der Blick auf die gemeinsamen semantischen Bezüge des Post- und Eisenbahnwesens ver raten, denn die Bezeichnungen der Wegpunkte des Postkutschenwesens wurden kurzerhand auch für die Eisenbahn übernommen. Beide Verkehrssysteme nutzten – insbesondere im englischen Sprachraum – jeweils den Begriff der ›Station‹⁷.

Nicht nur begrifflich zeigte sich eine enge Orientierung am Postkutschenwesen. Auch in personeller und technischer Hinsicht zeigte sich die Beharrlichkeit des bereits etablierten Verkehrssystems der Postkutsche im Gewand der dampfgetriebenen Eisenbahnen. So waren viele der frühen Lokomotivführer, Bremser oder Kontrolleure vormals Postkutscher oder erinnerten die einzelnen Wagons der Eisenbahn deutlich einer auf die Schiene transferierten Postkutsche.⁸ Doch jenseits dieser vielen betriebstechnischen, personellen und begrifflichen Persistenzen mussten für den Eisenbahnbetrieb in baulicher Hinsicht massive funktionale Erweiterungen gegenüber den stationären Infrastrukturen des Postkutschenwesens erfolgen, denn weder die Zollhäuschen noch die Wirtshäuser oder Posthöfe verfügten über derartige Empfangsgebäude, die speziell auf eine Abfertigung von hunderten Reisenden in einem eng begrenzten Zeitraum ausgerichtet waren. Auch wenn Wirtshäuser und Posthöfe bereits im Kern die Funktion eines Verkehrsplatzes, also der organisatorisch notwendigen zeitlichen und räumlichen Synchronisierung von Betriebsmitteln und Reisenden erfüllten und in ihnen bereits ähnliche Sub-Funktionen untergebracht waren, die auch für das neue Transportsystem der Eisenbahn relevant waren, so fand in ihnen noch keinerlei baulich-funktionale Differenzierung im Sinne der Gewährleistung einer Abfertigung oder etwa der Trennung des Güter- und Personenverkehrs statt. Bedingt durch die auf wenige Passagiere begrenzte Platzkapazität von Postkutschen war diese funktionale Trennung auch schlichtweg nicht nötig. Zudem traten betriebliche Störungen durch Kreuzungsverkehre oder Stauungen aufgrund der vergleichsweise geringen Passagierkapazität nicht auf. Abfertigung, Aufenthalt und Gepäckverwahrung konnten somit im Posthof zuvor meist in derselben Räumlichkeit untergebracht werden.

⁷ Zur Bedeutung des Postwesens für die schon in der Neuzeit einsetzenden Modernisierungsprozesse sei insbesondere verwiesen auf: Wolfgang Behringer, *Im Zeichen des Merkur: Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit* (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2003). Zum Stellenwert des Postwesens für die Transformation des Subjekts zur Figur des ›Passagiers‹: Alexandra Bekasova, »The Making of Passengers in the Russian Empire: Coach-Transport Companies, Guidebooks, and National Identity in Russia, 1820-1860s«, in *Russia in Motion: Cultures of Human Mobility since 1850*, hg. von John Randolph und Eugene M. Avrutin (Chicago: University of Illinois Press, 2012), 199-217. In den USA fand zudem für die Bezeichnung des Bahnhofs häufig der Begriff des ›depot‹ Verwendung, der damit im Hinblick auf die Bedeutung des Bahnhofes stärker als anderswo auf die Funktion der (sicheren) Unterbringung des Betriebsmaterials abhob und damit zugleich stärker als anderswo die technische Dimension des Eisenbahnwesens betonte.

⁸ Vgl. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 28; Vgl. Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn: die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914*, 134.

Gekoppelt an den deutlichen Unterschieden bezüglich Passagierkapazität und -frequenz⁹ zeigten sich zudem auch temporale Differenzen, die einen leichtfertigen Transfer der Bauprinzipien von Posthöfen auf die Bauaufgabe ›Bahnhofsbauerschweren. So waren Wirtshäuser und Posthöfe weit mehr als die späteren Bahnhöfe auf einen wesentlich längeren Aufenthalt – meist über Nacht – ausgerichtet, der damit begründet war, dass Pferde Ruhezeiten benötigten oder die Kutschen bei Dunkelheit nicht weiterfahren konnten und den kommenden Tag abwarten mussten. Die Eisenbahn dagegen beseitigte mittels ihrer Mechanisierung der Triebkräfte eine Reihe natürlicher Abhängigkeiten und konnte theoretisch rund um die Uhr betrieben werden. Die Bahnhöfe mussten somit einer gänzlich veränderten raumzeitlichen Verfasstheit des Eisenbahnwesens entsprechen und zusammengenommen auf einen zum Postwesen vergleichsweise transitorischen Kurzaufenthalt bzw. auf die mehr oder minder gleichzeitige ›Passage‹ einer Vielzahl von Reisenden ausgerichtet werden.

Abbildung 9: Postpassagierstube in Schottland: Vereinigung unterschiedlicher Dienstleistungseinrichtungen in nur einem Raum (Kochstelle/Restauration, Gepäckdepot, Warteraum). Zeichnung von Henry Ritter, Datum unbekannt.



Quelle: Henry-Ritter-Album, Königswinter und Achenbach, 1863, ©Michael Venator.

9 »If the average road coach carried between ten and fourteen people the Railway would need to multiply this figure by a factor of ten at least« (Hadfield und Biddle, *The Canals of North West England*, 1: 49ff.)

Abbildung 9 zeigt exemplarisch die Ansicht einer Postpassagierstube, die als Vorläufer baulicher Einrichtungen für den Personenverkehr und als rudimentärer Bezugsplatz des späteren Bahnhofsbaus angesehen werden kann.¹⁰ Wenngleich, wie in dieser Zeichnung zu sehen, bereits in der Poststation verschiedene Funktionen und Dienstleistungen eines institutionalisierten Verkehrsangebots – bspw. Restauration, Warte- raum, Gepäckaufbewahrung – zu finden waren,¹¹ erforderte das Eisenbahnwesen durch seine zum Postkutschenwesen vergleichsweise großmaßstäblichere Personenfrequenz sowie der infrastrukturellen Besonderheit, dass nicht ein bestehender Straßenraum genutzt, sondern ein fixierter Schienenweg unter dem Einsatz schwerer Dampfmaschinen befahren wurde, gänzlich neuartige Baulösungen. So bleibt schließlich trotz der vielfältigen Bezüge und punktueller betrieblicher und personeller Persistenzen zum etablierten Verkehrssystem der Postkutschen in funktionaler Beziehung zusammenfassend festzuhalten, dass fast jede Lösung für die erweiterten funktionalen Herausforderungen der Eisenbahn neu entwickelt werden musste.

Die vielfältigen Lösungen der Bauaufgabe ›Bahnhofsbau‹ beanspruchten zwar jeweils nur einen Bruchteil der Gesamtbaukosten einer Eisenbahnlinie,¹² doch die geschaffenen Bauwerke repräsentierten wie kaum ein anderer Aspekt des Eisenbahnwesens die Ankunft einer neuen Verkehrsepoke.¹³ Insbesondere aus Sicht der Reisenden repräsentierten sie die Bahnfahrt selbst, da diese jenseits des Bahnhofs meist nur auf freier Strecke stattfand bzw. als Raumdurchquerung wahrgenommen wurde.¹⁴ Der Bahnhof mit seinem Empfangsgebäude wurde zum weithin sichtbaren Ausdruck der dampfgetriebenen Transportrevolution und der mit ihr stimulierten gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Veränderungen. Was sich zunächst als triviale Gewährleistung zum Zweck entpuppte, »den Verkehr von Personen und Gütern auf Eisenbahnen zu vermitteln [und] diesen Verkehr überhaupt möglich zu machen«,¹⁵ sollte im Laufe des 19. Jahrhunderts die symbolische Aufladung zum bedeutungsvollen »Verdichtungsraum von Modernität, Urbanität und Industrialisierung«¹⁶ schlechthin erfahren.

¹⁰ Diese räumliche Disposition einer Sammelstelle von Reisenden vor Abfahrt im Verkehrsmittel kann durchaus auch als ein früher Vorläufer heutiger Gate-Bereiche auf Flughäfen interpretiert werden.

¹¹ Wohlgerichtet meist in nur einem einzigen Raum.

¹² Bezuglich der konkreten Baukosten verweist ein Handbuch aus den frühen 1870er Jahren verweist darauf, dass der Bau von Bahnhöfen und Wärterhäuschen entlang der Strecke im Durchschnitt 11 % der Gesamtinvestitionskosten des Streckenneubaus im Deutschen Reich ausmachen würde (Eduard Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen: Erster Theil. Die Anlage der Bahnhöfe* (Leipzig: Arthur Felix, 1873), 360). Zugleich darf dieser gering erscheinende Anteil nicht verdecken, wie kostenintensiv damit die Schaffung der im Verhältnis zur Gesamtstrecke kleindimensionierten Wegpunkte war.

¹³ Neben der Errichtung von Bahnhöfen stellten wohlgerichtet auch die Errichtung von Opern, Parlamentsgebäuden, Markthallen oder öffentlichen Bibliotheken paradigmatische Bauaufgaben des 19. Jahrhunderts dar, die aufgrund ihrer Funktion oder Dimension kaum oder auf gar keinen Vorgängermodellen aufbauen konnten.

¹⁴ Vgl. Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 1.

¹⁵ Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen*, 3.

¹⁶ Markwart Herzog und Mario Leis, »Der Bahnhof: Kathedrale, Erlebniswelt, Sozialstation und Konsumparadies«, in *Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne*, hg. von Markwart Herzog und Mario Leis (Stuttgart: W. Kohlhammer, 2010), 7.

Bahnhöfe repräsentierten und bündelten nicht allein den gesellschaftlichen Wandel und kulturellen Zeitgeist des 19. Jahrhunderts, sie gestalteten ihn zugleich auch. Bahnhöfe, resümiert Meeks den Zusammenhang zwischen neuer Transporttechnologie und der dafür zu errichtenden Verkehrsplätze, »were becoming the symbol of the age.«¹⁷

Mit welchem Raumprogramm, welchen funktionalen Einrichtungen und nicht zuletzt mit welchen gestalterischen Mitteln aber sollten die Bahnhöfe – oder trefflich im technischen Ingenieurs-Duktus ausgedrückt, die »Vermittlungsstellen zwischen der Transportanstalt und der Bevölkerung«¹⁸ – ausgebildet werden und welche Auswirkungen mag dieses bauliche Gefüge auf die Wahrnehmung von darin erlebten verkehrsinduzierten Wartezeiten genommen haben?

Anforderungen und Elemente der neuen Bauaufgabe

Bahnhöfe bilden den punktuellen und im Grunde einzigen Übergangsbereich von Personen auf die Bahn. Als einer der federführenden Ingenieure des deutschen Eisenbahnwesens im 19. Jahrhundert stellte Eduard Schmitt zur Bedeutung des Bahnhofsbaus fest: »Die Bahnhöfe spielen, in der Gesamtheit einer Eisenbahn, eine äusserst wichtige Rolle. Sie erfordern ein sehr sorgfältiges Studium, weil durch ihre gute Anlage grosse Ersparnisse im Betriebe der Bahn erzielt werden können, und weil die Wahl ihrer Stellung allein einen sehr grossen Einfluss auf die Zukunft der Bahn ausüben kann.«¹⁹ Angesichts der relevanten Stellung innerhalb des Eisenbahnwesens wundert es kaum, dass die Lösung dieser neuen Bauaufgabe von Anbeginn hitzige Diskussionen unter Architekten, Ingenieuren und Politikern erzeugte, die über Jahrzehnte hinweg Lehrbücher und Fachzeitschriften füllten.

Den betrieblichen Erfordernissen des Bahnverkehrs entsprechend galt es grundsätzlich jeweils die folgenden Bauelemente orts- und budgetabhängig in möglichst effizienter Form miteinander in Verbindung zu bringen:

- *Empfangsgebäude* mit Serviceeinrichtungen für die Reisenden und Diensträumen der Bahnverwaltung (insbesondere der Verkaufsstelle für Fahrscheine)
- *Bahnsteige* bzw. *Plattformen* zum Besteigen und Verlassen der Züge
- Überdachte *Wagen-, Personen- oder Gleishalle* mit Einrichtungen zum Bewegen der Wagen (Drehscheiben)
- Optional: Vorgelagerter *Hotelbau* (vorwiegend in England und den USA realisiert).

Bahnhöfe wurden dazu ferner in der Regel in drei hintereinander liegende systemische Zonen gegliedert. Auf der Stadtseite schloss sich ein vorgelagerter *Vorplatz* dem örtlichen Straßensystem an und ermöglichte den Zubringerverkehr zum Bahnhof.²⁰

¹⁷ Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 39.

¹⁸ A. Goering und M. Oder, *Der Eisenbahnbau*, Bd. 4: Anordnung der Bahnhöfe, Handbuch der Ingenieurwissenschaften 5.Teil (Leipzig: Engelmann, 1907), 1.

¹⁹ Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen*, 3.

²⁰ Lagen eine Vielzahl von Bahnhöfen zu Beginn des Eisenbahnzeitalters noch zum Teil weit vor den Ortschaften (besonders in Deutschland, weniger dagegen in England), entwickelte sich die Einbindung der Bahnhöfe in den Stadtraum zu einer der komplexesten Aufgaben des Eisenbahnwesens. Die Verbindung von Stadt und Eisenbahn bildete damit letztlich einen der wichtigsten Kris-

Auf der Bahnseite ermöglichten erhöhte und überdachte *Bahnsteige* den direkten Zugang in die Wagen und boten Witterungsschutz. Dazwischen schob sich das *Empfangsgebäude* mit seinen Einrichtungen als Bindegliedzone zwischen Stadtraum und Zug.²¹ Die Zusammenführung der Einzelemente entlang dieser Zonen schuf schließlich ein bau- und verkehrshistorisch einzigartiges Ensemble, eine durch Zäune und Hochbauten abgeschlossene Anlage, die angesichts ihrer eingefriedeten und abgeschlossenen Charakteristik die Bezeichnung ‚Bahnhof‘ durchaus verdiente.²² Auch hier zeigten sich angesichts der Charakteristik einer abgeschlossenen Anlage wiederum enge sprachliche als auch funktionale Bezüge zu den bereits vor dem Eisenbahnzeitalter bestehenden Posthöfen, die teils – wie etwa beim Thurn und Taxis Posthof in Frankfurt a.M. – bereits überdachte Abfertigungsbereiche aufwiesen und ein gewisses Maß an Witterungsschutz und Komfort boten.²³

Vielfalt der Ausführungen: Typologie des Bahnhofsbaus

Jenseits der Gemeinsamkeit, dass die genannten Bauelemente des Bahnhofes in irgend einer Form vorhanden sein mussten, zeigten sich in der Praxis mitunter stark abweichende Lösungen, die sich insbesondere aus den unterschiedlichen relativen Lagen der Bahnhöfe zur Stadt und den Gleiskörpern, aus spezifischen topografischen Gegebenheiten, der hierarchischen Funktion des jeweiligen Bahnhofes im Gesamtnetz (Endpunkt, Startpunkt, Zwischenstation) sowie aus der dem Bahnunternehmen verfügbaren Grundstücksgröße ergaben. Bedingt durch die Varianz dieser und weiterer Einflussfaktoren schufen die realisierten Pionierprojekte der 1830er und 1840er Jahre zunächst eine breite Vielfalt von Entwürfen und Vorschlägen im Spektrum von Längen-, Quer-, Umschließungs-, Anschluss- oder Übergangsbahnhöfen.²⁴ Meeks typologisiert allein bis Anfang der 1840er Jahre fast ein Dutzend weltweiter Stationsausführungen, die von einer seitlichen Erschließung (Durchgangsbahnhof) bis hin zum besonders bekannten und monumentalen Typus des Kopfbahnhofs reichen (Abbildung 10). All jene Bahnhofstypen wiesen ihre jeweiligen Vor- und Nachteile bezüglich Betriebsführung, Baukosten und Komfort auf, die an dieser Stelle aufgrund ihrer erschöpfenden Tiefe nicht näher ausgeführt werden sollen. Zusammengenommen zeigten sie jedoch das tendenzielle Dilemma auf, dass jene Formen, die bequemer für die Reisenden waren (bspw. durch besonders kurze Wege vom Eingang zum Zug, wenige ‚verlorene Steigungen‘ durch Treppen), sich für die privaten oder staatlichen Bahnunternehmen zugleich als vergleichsweise teurer und personalaufwendiger erwiesen. Die aus Sicht des

tallisationspunkte städtebaulicher Entwicklung des 19. Jahrhunderts. Vgl. Christian W. Thomsen, »Kathedralen der Moderne? Bahnhofsarchitektur – gestern, heute und morgen«, in *Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne*, 19.

21 Vgl. Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 2.

22 Vgl. Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn: die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914*, 24.

23 Vgl. ebd., 23. Später erbaute oder erweiterte Posthöfe standen den parallel errichteten Bahnhöfen in puncto Komfort mancherorts in nichts nach. So verfügte etwa der 1846 errichtete zentrale Posthof von Sankt Petersburg bereits über Gasbeleuchtung, ein Wasserversorgungssystem oder gar Souvenirshops für die Versorgung der Abreisenden (Vgl. Bekasova, »The Making of Passengers in the Russian Empire«, 208.)

24 Vgl. Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen*, 61ff.

Bahnbetriebs effizientesten und sichersten Lösungen kollidierten demnach oftmals mit Unannehmlichkeiten für die Reisenden.²⁵

Ausgehend vom Prototypen des Bahnhofsbaus – der Liverpool Crown Street Station (1830) – avancierte der Durchgangsbahnhof mit seitlicher Erschließung (Typus Nr.4 in Abbildung 10) schließlich zum insgesamt meistgebauten Bahnhofstypus, der bis in die Gegenwart allen Standardisierungs- und Rationalisierungswellen standgehalten hat. In der Ausprägung des Durchgangsbahnhofs wurde bei diesem Typus das Empfangsgebäude parallel zum Bahnkörper angeordnet, was einen ungehinderten Durchfluss des Bahnverkehrs durch die Ortschaft ohne betriebliche Notwendigkeit zusätzlicher Wendemanöver (wie etwa im Kopfbahnhof) ermöglichte. Jener Typus des ›one-sided-style‹ galt aus zeitgenössischer Sicht als die natürlichste denkbare Form, die, um den noch geringen Betrieb sicherzustellen, zugleich (noch) keinen Bruch mit bestehenden Bautraditionen nötig machte.²⁶

Die Etablierung geeigneter Lösungen in Abhängigkeit von lokalen Betriebsverhältnissen, dem verfügbaren Kapital oder gar der kulturellen Besonderheiten der Reisenden nahm Jahrzehnte in Anspruch und schuf ein eigenes bau- und ingenieurwissenschaftliches Diskursfeld und – wie zu zeigen sein wird – um 1900 eine eigene Wissenschaftsdisziplin. Mit dem Bau der ersten Bahnhofsgeneration wurde die Suche und Diskussion geeigneter Baulösungen – zusammen mit unzähligen Schilderungen bisheriger nationaler und internationaler Erfahrungen und Prognosen des Bahnhofsbaus – zu einem festen Bestandteil der Debatten in den Fachkreisen des Architektur- und Ingenieurswesens. Ausdruck dieser sich ausbreitenden Fachdebatten war die Professionalisierung des Eisenbahningenieurwesens, die Gründung neuer Publikationsorgane, Vereine oder die Einrichtung fester Rubriken in den bereits vor dem Eisenbahnwesen bestehenden einschlägigen Fachzeitschriften.

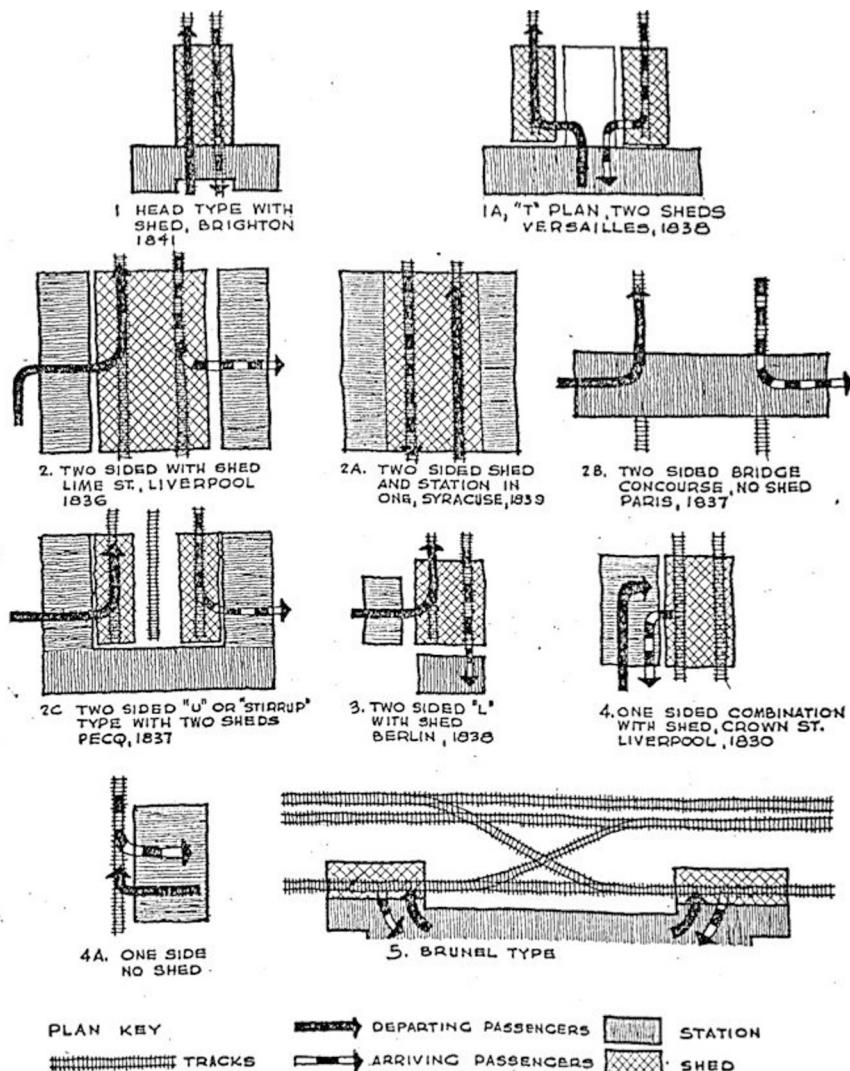
Probleme und Unsicherheiten

Die neue Aufgabe des Bahnhofsbaus stand bereits in ihrer Frühphase vor Schwierigkeiten, die aus der hohen Veränderungsdynamik des Eisenbahnwesens selbst und daran gekoppelt aus konstruktionstechnischen Schwierigkeiten der stetigen Bedarfsanpassung resultierten. Entscheidendes Hauptproblem für den Bahnhofsbau bestand in der allgemeinen Unklarheit über die Verkehrsentwicklung und der damit verbundenen Dimensionierung der Räumlichkeiten, die wiederum Einfluss auf die baustatistische Umsetzung und den geeigneten Materialeinsatz nahmen. Welchen Bedarf würde die neue Transporttechnologie entwickeln? Wie viele Menschen würden die Eisenbahnen nach Eröffnung tatsächlich nutzen? Sollte die Dimensionierung und Ausstattung neu zu erbauender Bahnhofsgebäude bereits eine optimistische Verkehrsentwicklung berücksichtigen oder im Sinne größtmöglicher Wirtschaftlichkeit und allgemeiner Ungewissheit der zukünftigen Entwicklung zunächst noch kleiner dimensioniert und spartanisch ausgestattet werden? Wie sollten generell die Räumlichkeiten und Wegeführungen beschaffen sein und welche neuen Bedarfe würden sich im Verlauf einer Bahnreise

25 Hierzu sei beispielhaft auf den Neubau des Hannoveraner Hauptbahnhofes von 1881 verwiesen, siehe Kap. 8.1.1.

26 Vgl. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 31.

Abbildung 10: Typologie der Bahnhofsbauten in der Frühphase des Eisenbahnwesens.



Quelle: Meeks 1956, S. 30.

entwickeln, die im Bahnhof Berücksichtigung finden mussten? Was aus heutiger Sicht als trivial erscheinen mag, formte für die Zeitgenossen der 1830er und 1840er Jahre eine Gleichung mit vielen Unbekannten, die zusätzlich dadurch erschwert wurde, dass die einmal gebauten Strukturen mitunter nur wenig Spielraum besaßen, um sich dem hochdynamischen Feld der Eisenbahnentwicklung in Form baulicher Erweiterungen anzupassen.

Wenngleich jegliche dieser Fragen direkte und indirekte Auswirkungen auf die neue Bauaufgabe des Bahnhofshofes nahmen, bildete das besonders aus Sicht der Ingenieure wohl herausforderndste Element die Schaffung einer Bahnsteige und Gleise überspannenden Bahnsteig- oder Perronhalle zum Witterungsschutz, die mittelfristig nicht nur gänzlich neue Materialien (Eisen statt Holz), sondern auch neue Konstruktionsmethoden erforderte. Neben diesem großflächigen Bauelement, das in der Folgezeit zusammen mit dem Empfangsgebäude zum ikonischen (Unterscheidungs-)Merkmal eines jeden (Großstadt-)Bahnhofs wurde, mussten jedoch mit zunehmendem Reiseverkehr auch viele kleinteilige Lösungen gefunden, adaptiert oder weiterentwickelt werden. Hierzu gehören die für die Reisenden bestimmten Vordächer, Windfänge, Fahrkartenschalter, Gepäckorganisationen, Uhrentürme, Speiseräume, sanitäre Einrichtungen als auch die für die Verwaltung und das Bahnpersonal dienenden Büro- und Wohnräume. Die Architekten und Ingenieure des frühen Eisenbahnwesens standen damit zusammengenommen gleich vor zwei Problemfeldern: Zum einen vor dem Problemfeld der konkreten ortsspezifischen Baulösung und zum anderen vor dem Problemfeld der gleichzeitig notwendigen Skalierung einer ohnehin unsicheren Bauaufgabe in Form der Errichtung hunderter oder (im nationalen Kontext) gar tausender Stationen innerhalb weniger Jahre.

Erste Bahnhöfe: Reallabore mit noch vergleichsweise lösbar Aufgaben

Die jüngste Generation der Bahnhöfe und Empfangsgebäude sah sich mit diesen wachsenden Problemen jedoch zunächst erst nur in abgeschwächter Form konfrontiert. Entsprechend der eisenbahntechnischen Vorreiterrolle war wiederum England der Schauplatz des Aufbaus der jüngsten Generation von Bahnhöfen und Empfangsgebäuden. Hier konnten vor allem die bestehenden Vorkenntnisse der teilweise noch pferdebetriebenen Strecke Stockton-Darlington (seit 1825) mit ihren noch vergleichsweise handhabbaren Passagierzahlen dafür sorgen, dass keine allzu großen kapazitären Schwierigkeiten in der Errichtung der ersten Bahnhofs-Prototypen zu erwarten waren. Die ersten Strecken bildeten zudem noch keine Netze aus, sondern stellten sich als punktuelle und relativ kurze Verbindungen zwischen wichtigen Zentren oder Verbindungen von Zentren zu bedeutenden Vororten dar. Dieser noch fehlende Netzcharakter bewirkte eine gewisse Komplexitätsreduktion bezüglich der Prognose der Passagierzahlen, die sich damit zuvorderst aus der Maximalkapazität nur eines einzigen Zug ergab und bspw. noch keine aus zusätzlichen Umsteige- und Anschlusssituationen resultierenden Nachfragespitzen berücksichtigen musste. Darüber hinaus legten die Eisenbahnunternehmen ihren Fokus auf die Errichtung der Strecke und damit auf vorwiegend technische Aspekte, sodass den ersten Bahnhöfen zunächst eine noch vergleichsweise untergeordnete Bedeutung im Gesamtsystem beigemessen wurde. So entfielen etwa beim Bau der Strecke Liverpool-Manchester nur insgesamt etwas mehr als 5 Prozent der Gesamtbaukosten auf die Errichtung von Hochbauten (End- und Zwischenstationen, Lagerhäuser, Büroräume und Depots).²⁷

27 Berechnet auf Grundlage der geschilderten Kostenpositionen des entsprechenden Streckenbaus in Kirwan, *A Descriptive and Historical Account of the Liverpool and Manchester Railway*, 8. Der geringe Anteil an den Baukosten lässt sich zum einen durch die noch geringe Menge an Zwischenstationen erklären.

Folglich dominierten in den 1830er Jahren zunächst noch einfachste Bauten, die nur das Notwendigste bereithielten, um den Übergang von der Stadt auf die Bahn überhaupt erst einmal grundsätzlich zu ermöglichen. Der Architekt Lichthammer trifft in einem in der österreichischen Allgemeinen Bauzeitung erschienenen Reisebericht aus dem Jahr 1842 über das nationale Bahnsystem Belgiens bezüglich der baulichen Gestaltung der dortigen Bahnhöfe eine Feststellung, die durchaus als repräsentativ für jegliche Eisenbahnnationen der Frühphase einzustufen ist. So ging man beim Entwurf des Bauplanes der ersten belgischen Stationen zunächst »von dem Grundsatze aus, erst durch Anlegung provisorischer Bahnhöfe die Bedürfnisse kennen zu lernen, da dieselben im Voraus nie so genau bestimmt werden können.«²⁸ Diese Strategie des ›Trial and Error‹ verdeutlicht abermals die Neuheit der Bauaufgabe, die direkt an die Ungewissheiten der Betriebsführung selbst gekoppelt waren.

Die Frühphase des Bahnhofsbaus, so resümierten im frühen 20. Jahrhunderts Goering und Oder im Rückblick auf das erste Jahrhundert der Eisenbahn, hatte »noch keine Vorstellung vom Anwachsen des Verkehrs (...). Es war daher natürlich, daß fast überall die ersten Anlagen der Bahnhöfe sich bald als unzureichend erweisen, trotzdem man sie nach damaliger Meinung wohl schon reichlich bemessen zu haben glaubte und sie in Deutschland von vornherein, namentlich bei Staatsbahnen, mit einer gewissen Vorliebe behandelt und ausgestattet hatte.«²⁹ Zugleich bestand die Frühphase des Bahnhofsbaus im Zeichen breiter Experimentierfreude. So fasst Meeks mit Blick auf die ersten zwei Jahrzehnte der Typisierung des Bahnhofsbaus zusammen: »Station types elude ready classification. Some stations bore in them the patterns for the great terminals of the future, others proved abortive.«³⁰ Die frühen Bahnhöfe von Liverpool (1830), Manchester (1830), Nürnberg (1835) oder Berlin (1838) entsprachen damit wahrlichen *Reallaboren*. An und in ihnen wurden die betrieblichen und baulichen Bedürfnisse des neuen Transportmittels quasi realexperimentell erkundet. Diese Reallabore können in baulicher Hinsicht unter dem Slogan einer »simple, logical solution to a purely practical problem«³¹ subsumiert werden, denen die Architekturgeschichte trotz ihres funktionalen auf »sound construction and unpretentious honesty«³² ausgerichteten Charakters zugleich eine würdevolle Ausstrahlung attestiert hat.

Wenn damit der Grundcharakter der Frühphase des Eisenbahnwesens als betrieblicher Experimentierraum in einer baulich pragmatisch-funktionalen Umgebung umrisen werden kann, stellt sich nun die Frage, wie an diesen Orten der erstmals notwendige situative Aufenthalt bzw. das systemische Warten verhandelt wurde. Um dem Charakter des Wartens zum Zeitpunkt der frühesten baulichen Situation des Eisenbahnwesens nun näher auf die Spur zu kommen, sollen im Folgenden eine Reihe ausgewählter englischer und deutscher Bahnhöfe der Frühphase des Eisenbahnwesens beleuchtet

nen und Wärterhäuschen begründen, jedoch auch durch die noch sehr pragmatische und wenig repräsentative Gestaltung und Ausführung der Stationen.

28 Lichthammer, »Ueber einige Bahnhöfe des westlichen Deutschlands und Belgiens«, *Allgemeine Bauzeitung* 7 (1842): 354.

29 Goering und Oder, *Der Eisenbahnbau*, 4: Anordnung der Bahnhöfe:2.

30 Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 29.

31 Arschanir, »The Inception of the English Railway Station«, 72.

32 Ebd., 67.

werden, um an jenen Orten eine Archäologie des Wartens zu betreiben. Beginnend mit einer kurzen einleitenden Beschreibung der Entstehungsgeschichte, gestalterischer Aspekte und Auffälligkeiten des jeweiligen Bahnhofs schwenkt die Betrachtung dazu im Anschluss auf die Analyse der baulich-betrieblichen Rahmung des Wartens (Außenperspektive) und der Interpretation der möglichen sozialen und kommunikativen Auswirkungen dieser baulich-technischen Rahmungen für den wartenden Reisenden (Innenperspektive). Die Analyse der Orte des Wartens speist sich dazu aus grafischen Quellen (Baupläne, Grundrisse), aus schriftlichen Quellen (Reiseberichte, Zeitungsartikel) sowie aus Sekundärquellen und wird entlang des bereits erwähnten, deduktiven Kategorienrasters strukturiert:

- Wartebezogenes Raumprogramm (Lage, Stellung, Ausstattungen)
- Sprachliche Repräsentation des Wartens
- Dauer des Wartens
- Formalität des Wartens
- Sozialität des Wartens

Um hierbei eine narrative Verschränkung der Innen- und Außenperspektive des verkehrlichen Wartens zu erreichen, werden die gesammelten Erkenntnisse – wenn vorhanden – von Quellenaussagen zur Rezeptionsgeschichte des Wartens in der jeweiligen Zeitebene flankiert und von zusammenfassenden Betrachtungen bzw. dem Versuch einer Rekonstruktion der frühesten Wartezeiterfahrung abgeschlossen.

6.2 Die Orte des (frühen) Wartens: Bahnhöfe der ersten Generation

6.2.1 Liverpool – Crown Street Station (1830)

Bauliche Kurzbeschreibung

Die am 15. September 1830 im Rahmen der Streckeneröffnung Liverpool-Manchester eingeweihte *Crown Street Station* in Liverpool bildete den Urtypus des Bahnhofsbaus.³³ Er gilt aus Sicht der Architektur- und Eisenbahngeschichte als »probably the first building of any substance to be designed specifically to meet the needs of railway travel.«³⁴ Mit seiner dominanten hölzernen Überdachung, die durch eine gegenüber dem Empfangsgebäude errichteten Stützmauer gehalten wurde, vereinte dieser Bahnhof (Typus

³³ Zwar verfügte bereits auch die Strecke Stockton-Darlington über bauliche Strukturen für Zu- und Abgang zur Eisenbahn, jedoch wurden hierfür vorwiegend bereits zuvor bestehende Strukturen – insbesondere Pubs, Inns oder bestehende Lagerhäuser – genutzt. Die Gebäude der Linie Stockton-Darlington wurden erst im Laufe der 1830er Jahre durch funktional dem Eisenbahnverkehr gewidmete Strukturen erweitert und damit zeitlich nach den Eröffnungen in Liverpool und Manchester. Weil die Bahnhofsgebäude von Liverpool und Manchester als Neubauten errichtet wurden, die funktional auf den dampfbetriebenen Regelverkehr nach festem Fahrplan ausgerichtet wurden, können diese beiden Bahnhöfe folglich als die weltweit ersten Bahnhofsgebäude betrachtet werden.

³⁴ Arschariv, »The Inception of the English Railway Station«, 67.

›seitliche Erschließung) trotz seiner noch vergleichsweise bescheidenen Dimensionen bereits alle wesentlichen Elemente des modernen Bahnhofs im Embrionalstadium.³⁵ Diese Elemente umfassten – wie bereits oben geschildert – die Troika aus *Empfangsgebäude*, *Bahnsteig* bzw. *Plattform* und einer *Wagen-, Personen- oder Gleishalle*. Im Gegensatz zum baulichen Novum der überdachten dreigleisigen Halle aus einem hölzernen Hängewerk wurde jedoch das zeitgenössisch noch oft als ›warehouse‹ oder ›railway office‹ bezeichnete Empfangsgebäude selbst in Form eines einfachen, zweigeschossigen Massivbaus in klassizistischer Formensprache ausgebildet. Klammt man also die angeschlossene Gleishalle von der Betrachtung aus, konnte dieses eher unspektakuläre und zugleich zeitgenössisch als »handsome building«³⁶ bezeichnete Empfangsgebäude demnach wohl noch kaum explizit als ein originär dem Eisenbahnwesen bestimmtes Gebäude ausgemacht werden. Es unterschied sich schlichtweg nur wenig von der Architektur der städtischen Bebauung Liverpools. Mit Blick auf das Gesamtensemble dieses ›Pionier-Bahnhofs‹, das uns bis heute dank einer zeitgenössischen Darstellung von T.T. Bury aus dem Jahr 1833 (Abbildung 11) überliefert wird, kommt damit deutlich der bereits angesprochene architekturhistorische Befund des frühen Bahnhofsbaus in seiner Charakteristik zwischen der relativ unkritischen Fortführung bestehender Bautraditionen einerseits und der schwierigeren Aufgabe zur Lösung neuer Funktionsansprüche andererseits zum Ausdruck. Während das einem Wohnhaus ähnelnde Empfangsgebäude eine deutliche Kontinuität des (bekannten) Bauens verdeutlichte, bildete die Konstruktion des angeschlossenen Hallendaches die Erweiterung um ein gänzlich neues, in dieser Form bislang nie zuvor realisiertes Bauelement.³⁷ Es steht hierbei zu vermuten, dass der Chef-Ingenieur der Liverpool & Manchester Eisenbahngesellschaft George Stephenson und der mutmaßliche Architekt John Foster Junior³⁸ für diesen ›Hybriden‹ aus Wohnhaus und Gleishalle in engem Austausch standen, insbesondere um eine adäquate Lösung für die neue Bauaufgabe einer weitgespannten Überdachung zu finden.³⁹ Diese Kooperation zwischen Architekt und Ingenieur sollte sich im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts zu einer zentralen Kooperation und zugleich zu einem der zentralsten Machtkämpfe moderner Bautätigkeit entwickeln.⁴⁰ Empfangsgebäude und Wagenhalle bildeten – angefangen mit Liverpools erstem Bahnhof – zwei oftmals oppositionäre Elemente, die jeweils entweder in der Verantwortung des Architekten oder des Ingenieurs standen und die aus architekturhistorischer Sicht in folgenden Generationen des Bahnhofsbaus nie gänzlich vereint werden konnten.

In bahnbetrieblicher Hinsicht ist mit Blick auf die Crown Street Station weiterhin zu bemerken, dass sich unter der an den Stirnseiten offenen Überdachung zudem

35 Vgl. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 28.

36 Walker, *An Accurate Description of the Liverpool and Manchester Railway*, 18.

37 Der Architekturhistoriker Chris Barman vermerkte gar bezüglich der historisch zäsuralen Herausforderung des Überspannens großer Raumflächen in den Gleishallen: »Not since the days of the great cathedrals had the constructor of buildings been faced with such a challenge.« Christian Augustus Barman, *An introduction to railway architecture* (London: Art and Technics, 1950), 14.

38 Vgl. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, xiii.

39 Vgl. ebd., 28.

40 Vgl. Arschavir, »The Inception of the English Railway Station«, 69. Hierzu auch Gordon Biddle, *Victorian Stations: Railway Stations in England and Wales, 1830-1923* (Newton Abbot: David and Charles, 1973), 89.

Abbildung 11: Ansicht des Bahnhofs Liverpool mit Empfangsgebäude und überdachter Wagenhalle.



Quelle: T.T. Bury, Coloured Views on the Liverpool and Manchester Railway (London: Ackermann & Co., 1833), Tafel 8.

bereits eine klare, für moderne Massenverkehrssysteme typische Trennung von abfahrenden und ankommenden Passagieren befand. Während die aus Liverpool abfahrenden Passagiere eine dem Empfangsgebäude angeschlossene, von Kolonnaden gesäumte Veranda – die Vorstufe eines Bahnsteigs – für das Erwarten der Züge nutzten, stiegen die aus Manchester anreisenden Passagiere auf der gegenüberliegenden Seite aus. Mithilfe dieser Trennung konnten Wegekreuzungen verringert und der Betriebsablauf im wahrsten Wortsinn relativ reibungslos gestaltet werden. Zudem zeigte sich mit diesem Pionierbahnhof bereits der auch für die Passagererfahrung so relevante Schleusencharakter des Empfangsgebäudes, indem sich das Gebäude – wie in Bury's Illustration gut zu erkennen – zwischen den öffentlichen Verkehr des städtischen Straßenraums auf dem Vorplatz und den Eisenbahnverkehr schob. Beide Bereiche wurden damit deutlich voneinander getrennt. Das Empfangsgebäude erfährt hiermit bereits im Urtypus seine vermittelnde und damit transitorische Grundausrichtung zwischen Stadt- und Verkehrsraum, die es bis in die Gegenwart hinein behalten sollte.

Angesichts der beschriebenen Unsicherheit, wie die neuartige Bauaufgabe des Bahnhofsbaus zu lösen sei, muss die Crown Street Station als baulich wie betrieblich

gelungener Auftakt bezeichnet werden. Ihr Empfangsgebäude ermöglichte den geforderten Übergang auf das Bahnsystem durch Gewährleistung einer Doppelfunktion: die Schaffung eines Schutzraumes für das (nunmehr) systemische Warten bzw. den situativen Kurzaufenthalt und – damit verbunden – den geordneten und kontrollierbaren Zugang auf die Bahn selbst.⁴¹ Dieser Ort muss damit als einer der ersten Schauplätze für die Ausbildung einer neuen Kulturtechnik verstanden werden, die nicht allein das beschleunigte Reisen in einem Dampfwagen, sondern ebenso die systemisch und psychisch neuartige Disposition des Antizipierens jener beschleunigten Raumüberwindung in eigens dafür vorgesehenen, transitorischen Strukturen beinhaltete. Trotz ihrer weltweiten Strahlkraft als Musterbeispiel für den Bahnhofsbau musste die Crown Street Station ihren Dienst bereits nach sechs Jahren aufgrund des enorm gewachsenen Verkehrsvolumens – die durchschnittlichen Anzahl Tagesreisender verdoppelte sich bereits nach wenigen Monaten – zugunsten der Liverpool Lime Street Station einstellen, die nicht nur größere Kapazitäten, sondern zudem eine geringe Entfernung zum Stadtzentrum von Liverpool aufwies. Das Empfangsgebäude wurde wahrscheinlich wenige Zeit später abgerissen und wich einem Güterzentrum.

Wartebezogenes Raumprogramm (Liverpool)

Vor dem Hintergrund der verkehrsgeschichtlichen Bedeutung als weltweit erster vollwertiger Bahnhof stellt sich nun die Frage, welches bauliche Gefüge für den neuerlichen organisatorischen Zwang des Wartens in diesem Mutterbau des Eisenbahnwesens bereitgestellt wurde. Wahrhaftig stellt sich gar die Frage, ob es überhaupt bereits ein wartebezogenes Raumprogramm gab. Bis auf die aufgeführte Darstellung von T.T. Bury sind hierzu keinerlei Bauakten überliefert, was die Quellenlage deutlich einschränkt. Dennoch vermutet Meeks in Rückgriff auf jene Darstellung: »On entering the building he [the passenger, R.K.] found himself in a room which combined the functions of ticket-selling and waiting, as in the great concourses of today's terminals. From the waiting room he passed onto the platform and into his carriage under the cover of a train-shed.«⁴²

Nach Meeks' Auffassung waren im Pionierbahnhof von Liverpool demnach die Funktionen des Wartens, des Ticketverkaufs und der Gepäckabfertigung in einem großen zusammenhängenden Raum organisiert, was damit der bereits oben erwähnten Orientierung der Bahnhöfe an den Strukturen von Posthöfen entsprechen würde (siehe Abbildung 9). Auch eine zeitgenössische Beschreibung von Walker, die wenige Jahre nach Streckenöffnung verfasst wurde, stützt Meeks' These des frühen Vorhandenseins einer rudimentären räumlichen Struktur, die dem verkehrsinduzierten Phänomen des Wartens Raum bot. Walker beschreibt das Stationsgebäude 1832 folglich als

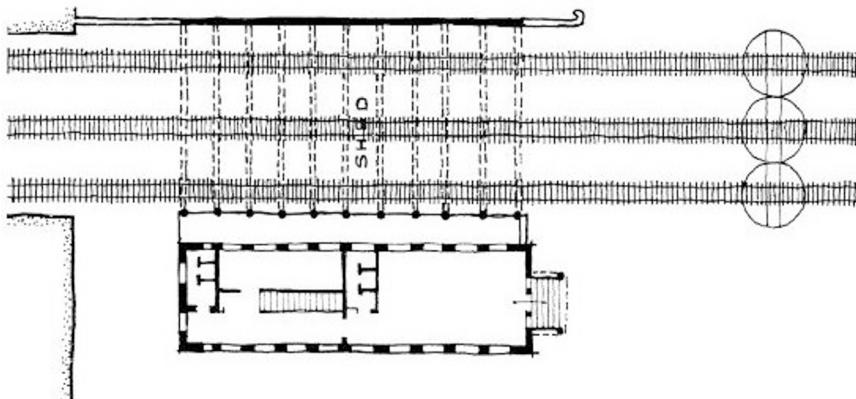
»(...) a handsome building, used as offices for the clerks of the Company, coach-offices, and apartments for the reception and accommodation of passengers, who are conveyed there in omnibuses from Liverpool (...).«⁴³

⁴¹ Vgl. R. S. Fitzgerald, *Liverpool Road Station, Manchester: an historical and architectural survey* (Manchester: Manchester University Press, 1980), 58.

⁴² Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 28.

⁴³ Walker, *An Accurate Description of the Liverpool and Manchester Railway*, 18.

Abbildung 12: Situationsplan und (vermuteter) Grundriss der Crown Street Station Liverpool.



Quelle: Meeks 1956, Annex Fig. 7.

Aus dieser frühen Schilderung lassen sich folglich vier zentrale Punkte ableiten, die für eine Rekonstruktion der baulichen, sozialen und sprachlichen Verhandlung des verkehrlichen Wartens von Interesse erscheinen.

Erstens wird deutlich, dass das Warten bereits von Anbeginn ein Bestandteil der Reiseerfahrung war und eine – wenngleich noch undifferenzierte – bauliche Rahmung erfuhr.

Zweitens steht zu vermuten, dass es aufgrund der undifferenzierten räumlichen Disposition (alle Funktionen in einem Raum) vor der Abfahrt noch keinerlei Klassen-trennung bestand, obwohl die L&M-Eisenbahngesellschaft von Anbeginn zwei unterschiedliche Wagenklassen anbot. Das Warten auf Abfahrt des Zuges war damit – zumindest in Liverpool – noch ›klassenlos‹, was wiederum soziale und kommunikative Auswirkungen erzeugt haben könnte, die an späterer Stelle noch zur Sprache kommen werden.

Drittens wurde offenbar anfangs weder eine konkrete Begrifflichkeit des ›Wartens‹ genutzt noch wurden etwa die »apartments for the reception and accommodation of passengers« als ›Warteräume‹ bezeichnet, sondern vielmehr wurde die Praxis des situativen Aufenthalts noch mit der betriebstechnischen Funktion des Wartens innerhalb des Eisenbahnwesens (Empfang und Unterbringung) umschrieben.

Viertens liefert Walkers Beschreibung schließlich einen zentralen Hinweis darauf, dass das verkehrliche Warten seinen originären Ursprung bereits offenbar an anderer Stelle als am Bahnhof fand. So verweist Walker darauf, dass die Reisenden mit Omnibussen aus der Stadt zum Bahnhof transportiert wurden. Der früheste Ort der Erfahrung und Verhandlung des verkehrsinduzierten Wartens war also nicht unbedingt nur der Bahnhof selbst, sondern bereits das Warten auf den Zubringerverkehr *zum* Bahnhof an Omnibus-Stationen in der Stadt. Dass die Ersterfahrung des systemischen Wartens für die meisten Reisenden nur partiell am Bahnhof stattfand, erhält weitere Unterstützung durch den Befund einer meist im Fahrpreis enthaltenen Transportdienstleistung

zum und vom Bahnhof in die angrenzende Stadt. Die ersten Bahnhöfe lagen oft der Kernstadt leicht vorgelagert,⁴⁴ weshalb in der Regel ein Zubringerverkehr eingerichtet wurde. Somit kann vermutet werden, dass der Großteil der Reisenden von diesem (kostenlosen) Service Gebrauch gemacht haben dürfte und die Warteerfahrung bereits ihren räumlichen Anfang »in der Stadt« nahm. Auch eine Schilderung des Betriebsablaufs an der Crown Street Station berichtet hierzu passend vom kritischen Umstand, dass viele Reisende mit den Omnibussen erst unmittelbar vor Abfahrt des Zuges am Bahnhof erschienen, was dazu führte, die Wagen oftmals überstürzt zu besteigen.⁴⁵ Dies lässt weiter vermuten, dass die Warteräume am Bahnhof selbst gar nicht zwangsläufig aufgesucht wurden und nährt den Eindruck, dass das früheste verkehrliche Warten für einen Teil der Reisenden im Grunde an vorgelagerten Orten und nicht am Bahnhof selbst stattfand.⁴⁶

Neben jenen aus Walkers kurzer Schilderung ableitbaren Erkenntnissen, lassen sich Einblicke in die früheste Warteerfahrung des Eisenbahnwesens zudem aus den betrieblichen Herausforderungen der Eisenbahngesellschaft gewinnen. Das größte Problem bestand darin, einer ungekannt großen Menschenmenge innerhalb eines kurzen Zeitraums den Übergang von der Stadt auf das (komprimierte) Bahnsystem zu ermöglichen: oder wie Donaghy es ausdrückt: »(..) handling such large crowds, the greatest problem was to get the trains started at their scheduled time.«⁴⁷ Um dieser Herausforderung zu begegnen, führte die L&M-Eisenbahngesellschaft einen Maßnahmenkatalog ein. Darin wurden die Kutscher dazu angehalten, spätestens zehn Minuten vor Abfahrt am Bahnhof einzutreffen und damit den Reisenden (und vor allem den Betreibern) einen Zeitpuffer zu verschaffen, der für den geordneten, kontrollierten und sicheren Übergang auf die Wagen benötigt wurde. Diesen Zeitpuffer, der als ein Ursprung des systemischen Wartens gelten kann, sollten die Reisenden im Warteraum verbringen, aus dem sie erst fünf Minuten vor Abfahrt durch ein Glockensignal herausgebeten wurden. Im Anschluss wurde dann für einige Minuten eine kleinere Handglocke geläutet, um die Passagiere zum Einsteigen zu bewegen.⁴⁸ Zudem durften den Warteraum nur Inhaber eines Fahrscheins nutzen, sodass hier keine Angehörigen Platz fanden, die Reisende und ihr Gepäck zum Bahnhof brachten.⁴⁹

Für eine weiterführende Rekonstruktion der frühesten Wartesituation des Eisenbahnzeitalters kann bzw. muss aufgrund der fehlenden Quellenlage eine Interpretation der Illustration T.T. Bury's unternommen werden. Bury's Ansicht der Crown Street Station untermauert mit den im linken Bildrand sichtbaren, pferdegezogenen Omnibussen nicht nur den zuvor besprochenen Umstand des starken Zubringerverkehrs zum weit

44 In Falle von Liverpool etwa lag der Grund für die etwas vorgelagerte Position des Bahnhofs in der behördlichen Auflage, dass die Dampflokomotiven nicht in das Stadtgebiet einfahren durften.

45 Paul Wright, »Disused Stations: Liverpool Crown Street Station«, 2014, www.disused-stations.org.uk/l/liverpool_crown_street/, zugegriffen am 15.08.2018.

46 Bzw. sich das früheste verkehrliche Warten gestaffelt auf mehrere Warteorte (Stadt und Bahnhof) verteilte.

47 Thomas J. Donaghy, *Liverpool & Manchester Railway Operations, 1831-1845* (Newton Abbot: David & Charles Publishers, 1972), 109.

48 Vgl. ebd., 110.

49 Vgl. ebd., 112.

vom Liverpooler Stadtzentrum entfernten Bahnhof. Die Illustration zeigt darüber hinaus vor allem die räumliche Verteilung der Reisenden im Bahnhofsgelände, die Rückschlüsse auf den möglichen Bewegungsradius und damit der Formalität des Wartens in der Frühphase ermöglicht. In der dargestellten Szene sind Reisende in fast allen Bereichen des Bahnhofs zu sehen, die sich wahrscheinlich in zwei Gruppen unterteilen lassen. Zu sehen sind zum einen Reisende, die mit einem gerade zuvor eingetroffenen Zug aus Manchester in Liverpool eingetroffen sein könnten (die Ankunftsseite befand sich wie erwähnt am rechten äußeren Gleis) und sich dem Anschein nach in Richtung der bereitstehenden Omnibussen orientieren – bzw. sie bereits besteigen (linker Bildrand) –, um das Stadtzentrum zu erreichen. Zum anderen ist eine Gruppe Reisender zu sehen, die aufgrund ihrer Nähe des auf der Abfahrtsseite bereitstehenden Zuges (unmittelbar am Empfangsgebäude) die Abfahrt ihres Zuges nach Manchester erwarten. Während sich einige Reisende dieser zweiten Gruppe – in Nähe zu einer Stationsuhr – im eigens dafür vorgesehenen Bereich der überdachten Veranda aufhalten, scheinen andere Reisende diese räumliche Struktur gar nicht zu nutzen. Sie warten, zum Teil auf Koffern sitzend, vor dem Gebäude oder zwischen den Gleisen (Gruppe in Bildmitte). Bei aller Vorsicht der Verallgemeinerung dieser punktuellen Darstellung⁵⁰ entsteht damit jedoch der Gesamteindruck eines relativ liberalen, wenig reglementierten, wenig formalisierten und bisweilen ungeregelten Wartens, das weder von Stationspersonal noch von Einzäunungen oder anderen baulichen Hindernissen gelenkt wurde. Die ersten Eisenbahnpassagiere verbrachten damit das systemische Warten auf Abfahrt wohl keineswegs rein statisch im dafür vorgesehenen Warteraum der Station (hier entlang des Bahnsteigs gelegen), sondern – wohl auch in Abhängigkeit der Wetterlage – im gesamten Bahnhofsumfeld. Trotz zweier bestehender Wagenklassen der L&M-Eisenbahngesellschaft (first class, second class) sind in Bury's Darstellung zudem keinerlei räumliche Trennungen auf dem überdachten Bahnsteig auszumachen, sodass der Eindruck entsteht, dass die später in anderen Bahnhofsgebäuden obligatorisch werdende Klassentrennung im Pionierbahnhof von Liverpool noch keine Realisierung erfuhr. Im Zusammenspiel mit der freien Raumnutzung stellt sich somit das Warten in der absoluten Frühphase des (englischen) Eisenbahnwesens als situativer Aufenthalt mit einem relativ hohen Grad an sozialem, kommunikativem und klassenübergreifendem Austausch dar.

Zusammenfassend kann so für die Kulturgeschichte des (frühen) verkehrlichen Wartens zunächst abstrahiert festgehalten werden, dass die ›Erstverhandlung‹ des situativen Aufenthalts sich räumlich flexibel, stark informell, sozial durchlässig – und unter Berücksichtigung der vielen Zubringerverkehre – mitunter für einige Gruppen bezüglich der absoluten Dauer relativ kurz gestaltete. Dass diese Ableitungen jedoch stark mit ortsspezifischen Gegebenheiten variierten und eine Verallgemeinerung der frühen Warteerfahrung damit wiederum erschwert wird, zeigt bereits der Blick auf den korrespondierenden Endpunkt der ›Mutterstrecke‹ im benachbarten Manchester.

⁵⁰ Die kritisch-reflektierte Bildinterpretation ist traditionell eine Domäne der Kunstgeschichte, erfuhr jedoch im Zuge des *cultural* und *iconic turn* auch stärkeren Eingang in die Kultur- und Sozialwissenschaften. Dazu z.B. Winfried Marotzki und Horst Niesyto, Hg., *Bildinterpretation und Bildverständnis: methodische Ansätze aus sozialwissenschaftlicher, kunst- und medienpädagogischer Perspektive* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2006).

6.2.2 Manchester - Liverpool Road Station (1830)

Bauliche Kurzbeschreibung

Die *Liverpool Road Station* im westlichen Innenstadtbereich Manchesters bildete das Gegenstück zur Crown Street Station in Liverpool. Sie wurde nach langen Standortdiskussionen erst kurz vor Streckenöffnung im Jahr 1830 als ein 80 Fuß langer, stuckverputzter Backsteinziegelbau fertiggestellt. Das Empfangsgebäude unterschied sich gegenüber dem Liverpoller Pendant durch ein hochgelegenes Abfahrtsgleis, das ein Stockwerk über dem Straßenniveau lag. Das zweistöckige Gebäude musste somit nicht nur Geschäftsräume für die Bahngesellschaft und Schutzzräume für die Reisenden schaffen, sondern in seinem Inneren den Übergang auf die Bahn zusätzlich durch Treppen vermitteln. Wie in Liverpool schob sich auch in Manchester das Empfangsgebäude bereits deutlich als transitorischer Übergangsbereich und Scharnier zwischen den öffentlichen Stadtraum und den (neuen) Verkehrsraum des Schienenweges.

Abbildung 13: Ansicht der Manchester Liverpool Road Station aus dem Jahr 1905 im Bauzustand des Entstehungsjahres 1830. Das eigentliche Empfangsgebäude befindet sich in der rechten Bildhälfte, das Eckgebäude auf der linken Seite war bereits vorhanden. Im Empfangsgebäude sind die beiden erstmals klassenspezifisch getrennten Eingänge zu erkennen (first class leicht hervorspringendem Eingangsportal, rechts daneben: second class, ganz rechts außen: Frachteingang).



Quelle: Fitzgerald 1980, S. 55.

In gestalterischer Hinsicht wurde die straßenseitige Fassade des Empfangsgebäudes ähnlich wie in Liverpool mit aufwendigen Fenster- und Türumrandungen bekleidet, wenngleich der Bau, eingefasst in einen angrenzenden Bestandsbau, im Gesamten weniger erhaben erschien. Ein Gurtgesims trennte die zwei Stockwerke, die Attika wurde erhöht, um den Dachaufbau zu verdecken. Walker, dessen Schilderung bereits für den Bahnhof in Liverpool Erwähnung fand, beschreibt das Empfangsgebäude im Jahr 1832 erstaunlich knapp und randständig als »spacious building« mit griechischer Eingangs-

front, das im Vergleich zum Endbahnhof in Liverpool zusätzlich mit einer Reihe von Geschäftsräumen auf Straßenniveau ausgestattet war.⁵¹

Lagerhaus oder Empfangsgebäude?

Trotz im Grundsatz ähnlich gelagerter funktionaler Ansprüche – Vermittlung der Reisenden auf den Eisenbahnverkehr – unterschied sich der Endbahnhof von Manchester dennoch nicht nur gestalterisch von seinem Pendant in Liverpool, sondern auch hinsichtlich seiner städtebaulichen Einbindung. Das Bahnhofsgelände in Manchester lag inmitten eines innenstadtnahen Industriegeländes mit Fabriken und Lagerhäusern, die wiederum in unmittelbarer Nähe zu den für Manchester lebenswichtigen Wasserstraßen des Irwell und des Bridgewater-Kanals errichtet worden waren. Diese Nähe zum industriellen Kern und den Wasserstraßen sollte auch die bauliche Charakteristik dieses weltweit ältesten bis heute noch erhaltenen Endbahnhofs bestimmen. Fitzgerald bemerkte hinsichtlich dieser ›industriellen‹ Einbindung, dass die Leitungsebene der Liverpool & Manchester Railway über vielfältige Erfahrungen im gewerblichen Bereich verfügte, nicht jedoch über Erfahrungen im großmaßstäblichen Transportwesen. Notgedrungen orientierten sich aus Fitzgeralds Sicht die Verantwortlichen beim Bau des Passagiergebäudes in Manchester daher ganz anders als in Liverpool an den lokal bestehenden Verkehrsgebäuden des mit der Eisenbahn konkurrierenden Kanalwesens und damit schließlich am baulichen Typus des Lagerhauses.⁵²

Das Bahngelände in Manchester setzte sich folglich primär aus einem großen dreistöckigen Lagerhaus zusammen, im das Passagiergebäude nicht als bauliches Spezialfikum herausstach, sondern sich einem vergleichsweise stärker industriell-gewerblich geprägten Umfeld unterordnen musste. Selbst in der Eröffnungszeremonie spielte das auf der Ankunftsseite gelegene Lagerhaus die entscheidendere Rolle als das Empfangsgebäude,⁵³ was zwar sicherlich der gegenüber dem Empfangsgebäude größeren Kapazität geschuldet war, aber insgesamt auch sinnbildlich für die stärkere bauliche Orientierung an einem ›Warenumschlagplatz‹ und der weniger starken räumlichen Trennung von Güter- und Personenverkehr steht. Mit dieser gegenüber Liverpool unterschiedenen kontextuellen Einordnung einer in Manchester stärker am Güterverkehr orientierten Anlage lässt sich wohlmöglich auch der aus heutiger Sicht etwas befremdliche Befund erklären, warum die frühesten Passagiergebäude – etwa in einer der ersten deutschsprachigen Schilderungen der neuen Bahnstrecke – mancherorts als »Gesellschaftswarenauhäuser«⁵⁴ bezeichnet wurden.

51 Walker, *An Accurate Description of the Liverpool and Manchester Railway*, 38.

52 »(...) it is reasonable to suggest that the committee was inclined to adapt the experience of waterways to its own situation« (Fitzgerald, *Liverpool Road Station, Manchester*, 30). Raumgreifende Warenhäuser wurden insbesondere deshalb benötigt, weil die mit der Eisenbahn angelieferten Waren oftmals nicht unmittelbar abgeholt wurden. Die Eisenbahngesellschaft musste daher eine zwischenzeitliche Verantwortung für die Waren übernehmen und sie zwischenlagern. Um zudem gegenüber dem etablierten Kanalwesen konkurrenzfähig zu sein und den Kunden ähnliche Services zu bieten, mussten die Eisenbahngesellschaften in großräumige Lagerhäuser investieren. Vgl. Donaghy, *Liverpool & Manchester Railway Operations, 1831–1845*, 38.

53 Kirwan, *A Descriptive and Historical Account of the Liverpool and Manchester Railway*, 19.

54 *Das grösste Wunderwerk unserer Zeit, oder, Die Eisenbahn für Dampfwagen zwischen Liverpool und Manchester in England* (Nürnberg: Friedrich Campe, 1832), 7.

Der Eindruck einer in Manchester vergleichsweise pragmatischeren und bisweilen stiefmütterlicheren Behandlung des Themas Empfangsgebäude kann weiterhin dadurch bekräftigt werden, dass in Manchester keine für die Eisenbahnarchitektur so prägende Personen- bzw. Wagenhalle, sondern lediglich ein kleines »departure-shed«⁵⁵ errichtet wurde. Stattdessen bestanden auf der Bahnseite lediglich kurze und schmale Kolonnaden, die den Einstieg in die Wagen vermittelten. Entsprechend deklarierten zeitgenössische Presseberichte den Bau des Empfangsgebäudes als »coach office«⁵⁶, was eher auf den Bau eines Gebäudes für die Eisenbahngesellschaft als auf ein Gebäude für die Unterbringung von Passagieren verweist. Der Architektur- und Eisenbahnhistoriker Gordon Biddle führt den geringeren Gestaltungsanspruch⁵⁷ an den zweiten Endbahnhof dieser Mutterstrecke dabei – ähnlich wie Fitzgerald – interessanterweise auf den damaligen »genius loci« der Industriestadt Manchester zurück, der in Kontrast zu Liverpools Selbstauffassung einer stärker kulturell orientierten Hafenstadt zu stehen schien. Im vergleichenden Blick auf die beiden ersten, speziell für den Passagiertransport erbauten Endbahnhöfe des Eisenbahnwesens vermutet Biddle zusammenfassend:

»These termini symbolised the difference between the two towns at that time. Both were mixtures of affluence and poverty, but Liverpool's affluence was expressed culturally (...). Manchester, on the other hand, the growing »cottonopolis« (...) was run by manufacturers, and for them a station at the bottom of Liverpool Road was good enough.«⁵⁸

Wartebezogenes Raumprogramm (Manchester)

Hinsichtlich der Frage vorhandener Raumangebote für das verkehrliche Warten verweist eine knappe Bahnhofsbeschreibung von Walker aus dem Jahr 1832 auf ein Empfangsgebäude »for the reception of passengers.«⁵⁹ Was bei Walker noch relativ unspezifisch klingt, erfährt durch eine Schilderung des österreichischen Eisenbahn-Ingenieurs Luigi Negrelli und dessen Eindrücke der Water Street Station⁶⁰ weitere Präzisierung. Der Ingenieur unternahm Ende der 1830er Jahre eine Reise, die ihn nach Frankreich und Belgien und schließlich (natürlich) auch ins Mutterland der Eisenbahnen führte, um die Wirkungen des »höchste[n] Communicationsmittel[s] unserer Zeit« zu studieren und diese Eindrücke für den Aufbau eines heimischen Eisenbahnsystems nutzbar zu machen. Angekommen in Manchester beschreibt er den Bahnhof wie folgt:

55 Francis Whishaw, *The Railways of Great Britain and Ireland*, (London: John Weale, 1842), 199.

56 Wheeler's Manchester Chronicle, 19. Juni 1830.

57 Biddle bezeichnet das erste Empfangsgebäude von Manchester im Vergleich zum Pendant in Liverpool gar als »poorer, even mean (...) graced only by some weak pilasters and a tripartite entrance« Biddle, *Victorian Stations: Railway Stations in England and Wales*, 1830-1923, 21.

58 Biddle, *Victorian Stations: Railway Stations in England and Wales*, 1830-1923, 21.

59 Walker, *An Accurate Description of the Liverpool and Manchester Railway*, 38.

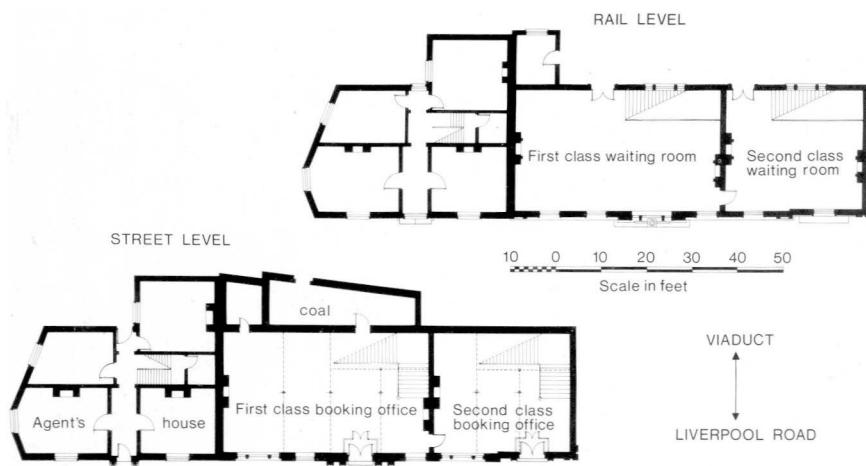
60 Der Name Water Street ist irreführend, es handelt sich aber exakt um den hier besprochenen Bahnhof Liverpool Road Station.

»Das große Plateau, zu welchem man durch verschiedene Rampen und Scalinaden gelangt ist von den Administrationsgebäuden, den Passagierzimmern und Remisen umgeben (...).«⁶¹

Schließlich berichtet auch Whishaw in seinem 1842 veröffentlichten Kompendium des frühen englischen und irischen Eisenbahnwesens in noch größerer Deutlichkeit von »waiting-rooms, which are [...] on the same level as the railway, and are approached by wide staircases from the ground-floor.«⁶²

Aus Walkers, Negrellis und Whishaws zeitgenössischen Berichten wird somit klar ersichtlich, dass Räumlichkeiten für den Empfang und Aufenthalt von Passagieren intentional angelegt worden waren. Dank des bis in die Gegenwart erhalten gebliebenen Gebäudekomplexes⁶³ kann der ursprüngliche Grundriss zudem auch heute noch klar nachvollzogen werden (siehe Abbildung 15). Darin bestätigen sich die zeitgenössischen Schilderungen über Räumlichkeiten für den situativen Aufenthalt, sodass festgehalten werden kann, dass auch der Endbahnhof in Manchester bereits von Beginn an über ein vorhandenes Raumprogramm für das systemische Warten verfügte. Damit zeigte die Liverpool Road Station in Manchester weit deutlicher als ihr Pendant in Liverpool das Vorhandensein eines auf das verkehrliche Warten ausgerichteten Raumprogramms.

Abbildung 14: Grundriss des Empfangsgebäudes mit einer innerhalb des Raumprogramms erstmals deutlich sichtbar verfolgten Klassentrennung.



Quelle: Fitzgerald 1980, S. 51.

61 Luigi Negrelli, *Ausflug nach Frankreich, England und Belgien zur Beobachtung der dortigen Eisenbahnen, mit einem Anhange über Anwendung von Eisenbahnen in Gebirgsländern* (Frauenfeld: Beyel, 1838), 163f.

62 Whishaw, *The Railways of Great Britain and Ireland*, 199.

63 Der ehemalige Bahnhof ist heute Teil des Museum of Science and Industry von Manchester.

Formalität und Soziabilität des Wartens

Zwar ist die Liverpool Road Station in gestalterischer Hinsicht als pragmatischere Lösung zu bezeichnen, doch zeigt sie ein Novum, das für die kulturgeschichtliche Betrachtung des verkehrlichen Wartens von großer Bedeutung erscheint: die klassenspezifische Trennung der Reisenden. Bereits bei Zutritt ins Gebäude wurden die Reisenden entsprechend ihrer Wagenklasse voneinander separiert und verblieben bis zur Abfahrt in ihren jeweiligen Wartebereichen. Der Eingang zur 1. Klasse wurde dazu statusgerecht durch einen leicht hervorspringenden Eingangsbereich, Lisenen, aufwendigere Fensterdekorationen und schließlich durch einen urnenhaften Baluster über dem Eingang versucht entsprechend gegenüber dem Eingang der 2. Klasse distinguerend zu gestalten. Anders als in Liverpool wurden die Wagenklassen in Manchester damit bereits mit Betreten des Empfangsgebäudes und damit bereits vor Beginn der Abreise separiert und es bestanden während des Wartens weniger Möglichkeiten des klassenübergreifenden Austauschs. Angesichts der gegenüber der Liverpool Crown Street Station späteren Bauzeit der Manchester Liverpool Road Station zeigte damit das Raumprogramm bereits eine deutlich stärkere Differenzierung hinsichtlich der Wartepraxis. Warum noch vor Eröffnung der Strecke – und damit vor der eigentlichen betrieblichen Erfahrung des alltäglichen Eisenbahnverkehrs – bereits zwei in puncto Warteinfrastrukturen so unterschiedliche Empfangsgebäude errichtet wurden, bleibt jedoch fraglich und ist aus der bestehenden Quellenlage nicht zu beantworten.

Rekonstruktion der Warteerfahrung

Anders als im Beispiel des Endbahnhofs von Liverpool sind für die Liverpool Road Station keine Illustrationen überliefert, die es erlauben würden, beispielhaft eine konkrete Abfahrtssituation nachzuvollziehen. Zwar sind Darstellungen einfahrender oder abfahrender Züge über die angrenzende Irwell-Brücke vorhanden, sie lassen aber keine Interpretation des frühen Wartens im unmittelbaren Umfeld des Empfangsgebäudes zu. Eine Rekonstruktion der frühen Warteerfahrung in Manchester kann daher nur auf Grundlage der wartebezogenen Grundrissdisposition erfolgen.

Angesichts der spezifischen Verhältnisse eines gegenüber Liverpool hochgelagerten und schmalen Abfahrtsgleises und der zentralen Einrichtung dezidierter Warteflächen, kann zunächst davon ausgegangen werden, dass das verkehrliche Warten für Reisende mit Abfahrtsort Manchester deutlich beengter und weniger liberal erfahren worden war. Die nur sehr kleine überdachte Bahnsteigfläche, die laut Whishaw lediglich dafür bestimmt war, die Passagiere für den Moment des Einstiegs in die Wagen vor Wettereinflüssen zu schützen,⁶⁴ ließ keine vergleichbar freie Raumnutzung wie in Liverpool zu. Damit wurde der Großteil der Wartezeit – anders als in Liverpool – vermutlich stärker raumgebunden bzw. stationär in den Warträumen und nicht im weiteren Umfeld der Bahnhofsanlage verbracht.

Ein umgerechnet ca. 69m² großer Warteraum für die zweite Klasse und ein ca. 104m² großer Raum für die erste Klasse mussten hierbei genügen, um die Reisenden eines Zuges (je nach Auslastung durchschnittlich zwischen 80 und 100 Personen)⁶⁵

64 Whishaw, *The Railways of Great Britain and Ireland*, 199.

65 Berechnet auf Grundlage der Angaben zur Fahrplangestaltung von ebd., 206.

aufzunehmen. Zieht man zudem in diesen Räumen die Flächenanteile der Treppener schließung ab und berücksichtigt dazu noch die starken saisonalen Schwankungen der Passagierzahlen, lässt sich damit eine Situation rekonstruieren, die im Falle zweier vollbesetzter Warteräume während der Sommermonate eine überaus beengte Atmosphäre geschaffen haben dürfte.

Dieser ortsspezifische Zwang zur Nutzung der knapp bemessenen Wartesäle in Manchester mag damit eine Erklärung für die zeitgenössische Schilderung Walkers liefern, der trotz sonst überaus knapper Notizen über diesen Bahnhof bezüglich der Nutzungspraxis der Reisenden festhält: »who pass immediately through it [the waiting rooms, R.K.] to and from the carriages.«⁶⁶ Offenbar zeigte sich hiermit auch in Manchester eher eine Nutzungspraxis der schnellen Durchquerung der Warteräume, zumindest jener Reisender, die mit der Kutsche am Bahnhof ankamen. Ob es daneben eine Wartepraxis eines langen, stationären Wartens auf die Abfahrt gab und welche Gruppen diese Praxis in Anspruch nahmen, ist nicht überliefert.

Sprachliche Repräsentationen und Semantik des Wartens

Im Hinblick auf die sprachliche Repräsentation des (frühen) Wartens erhärtet sich wie bereits in der Betrachtung der Liverpool Crown Street Station der Befund, dass das Warten als ein routinierter Teilaспект des Reisens zumindest begrifflich noch keine eigenständige Form erhielt. Die später fast überwiegend benutzte Bezeichnung der Wartesäle oder Warteräume wird bei Walker (»rooms for accomodation«) als auch bei Negrelli (»Passagierzimmer«) eher mit der Nutzergruppe als mit ihrer erlebten Tätigkeit bzw. Praxis bezeichnet. Wahrscheinlich geschah diese Umschreibung nicht zuletzt deshalb, weil diese Praxis des systemischen Kurzaufenthalts noch gänzlich neu war. Dagegen wird weniger Jahre später in den weitrezipierten Berichten Whitshaws bereits von »waiting rooms« gesprochen, was vermuten lässt, dass – zumindest im englischen Kontext – nach einem Jahrzehnt der Eisenbahnnutzung der situative Aufenthalt einen zentralen und weithin verinnerlichten Aspekt der Reiseerfahrung ausmachte, der auch sprachlich konkret als Praxis des »Wartens« gefasst wurde.

6.2.3 Nürnberg – Ludwigsbahnhof (1835)

Bauliche Kurzbeschreibung

Der Ludwigsbahnhof von Nürnberg gilt als das erste Bahnhofensemble auf deutschem Boden. Es bildete einen der beiden Endpunkte der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth, die Ende des Jahres 1835 im euphorisierten Windschatten der pionierhaften Erfahrungen in England und den USA als rein privatfinanzierte Bahn eröffnet wurde. Mit der nur knapp sieben Kilometer langen Strecke, auf der neben den neuen Dampfwagen überwiegend noch von Pferden gezogene Wagen verkehrten, wurden zwei Städte miteinander verbunden, die bereits über historisch enge Austauschbeziehungen verfügten. Eine im Vorfeld der Eröffnung unternommene 40-tägige Verkehrszählung extrapolierte eine jährliche Frequenz von mehr als 612.000 Per-

66 Walker, *An Accurate Description of the Liverpool and Manchester Railway*, 38.

sonen, die »zu Fuß und zu Wagen« zwischen den Städten verkehrten⁶⁷ und damit als eine der meistfrequentierten Verkehrsverbindungen in ganz Deutschland angesehen wurde. Entsprechend groß wurde das Nutzerpotential einer installierten Eisenbahnverbindung eingeschätzt. Weil für die Realisierung solch eines Vorhabens bis zu diesem Zeitpunkt jedoch nur geringe Vorerfahrungen vorlagen, waren die Bezüge zu den englischen Mutterbahnen omnipräsent. »Die Bahn«, so hieß es demonstrativ in der Gründungseinladung der neuen Eisenbahngesellschaft, »soll nach dem Muster der Schienenwege zwischen Liverpool und Manchester, und zwischen Darlington und Stockton in England gebaut, jedoch jede Verbesserung, welche seitdem die Erfahrung gelehrt hat, dabei in Anwendung gebracht werden.«⁶⁸ Nicht nur der Streckenbau oder die gewählte Spurweite von 1435mm orientierten sich dazu an den zum Teil selbst in England in Augenschein genommenen Erfahrungen, auch Lokomotiven und der erste Lokführer⁶⁹ kamen zunächst noch von der Insel.

Abbildung 15: Ludwigsbahnhof in Nürnberg (um 1836, Stich von J. Hintz).



Quelle: Schulz 1935.

Analog zu den betrieblichen Merkmalen war auch die Konzeption der Passagiergebäude offenbar deutlich vom Wissenstransfer aus England geprägt. So wurde in Adaption des Bahnhofs-Archetypus der Liverpooler Crown Street Station auch der erste deutsche Bahnhof ebenfalls als einseitige Anlage gestaltet, die später wiederum die Vorlage ähnlicher Bauten, etwa in St. Petersburg (1837), Potsdam (1838), Berlin (1838), Wien (1839) oder Amsterdam (1839) bildete. Da zunächst nur wenige Züge abgefertigt werden mussten und der Bahnhof keinen Durchgangsverkehr aufwies, erschien dieser Typus der Königlich privilegierten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (LEG) als effizienteste Lösung der neuen Bauaufgabe.⁷⁰ Anders jedoch als bei vielen der ersten englischen Stationen wurde das gesamte Bahnhofsgelände durch eine Umzäunung eingefriedet und

⁶⁷ Vgl. Scharrer, *Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft oder Verhandlungen der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft* (Nürnberg: Riegel und Wießner, 1837), 3.

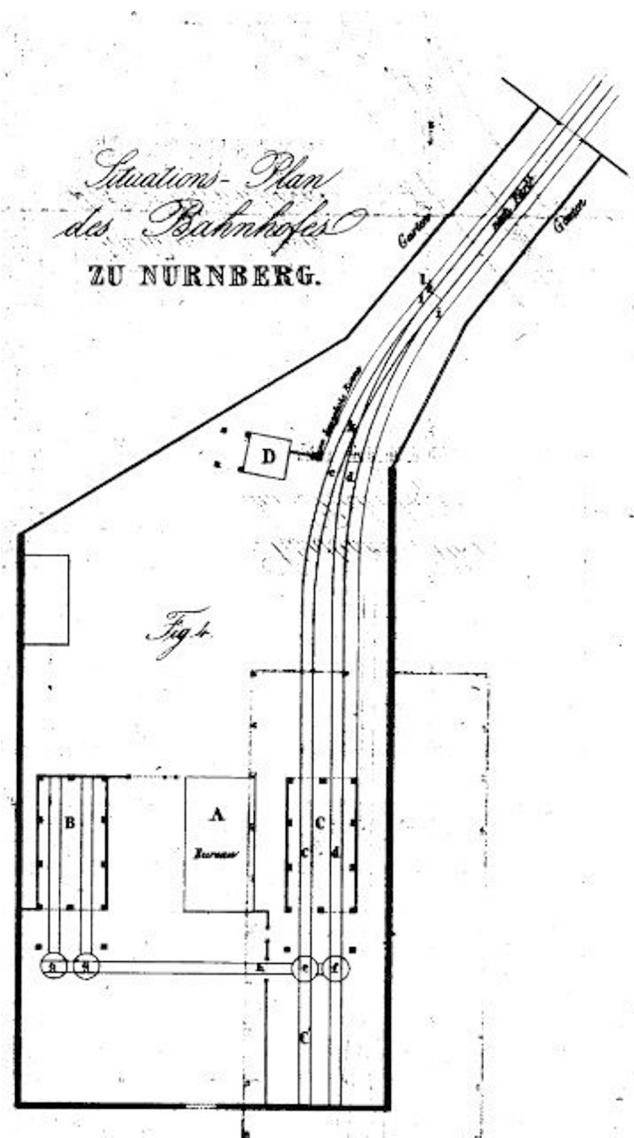
⁶⁸ Ebd.

⁶⁹ Als anekdotische Randnotiz sei hier erwähnt, dass dieser englische Lokführer mit Namen William Wilson trotz einer ursprünglich nur kurzfristig angedachten Anstellung in Nürnberg nicht nach England zurück ging, sondern bis zu seinem Lebensende (1862) in Nürnberg blieb und dort unter in den Stand einer Kultperson erhoben wurde.

⁷⁰ Vgl. Biddle, *Victorian Stations: Railway Stations in England and Wales, 1830-1923*, 107.

entsprach damit stärker dem Charakter eines abgeschlossenen Geländes, das anfangs zeitgenössisch lediglich als »Hof« bezeichnet wurde.

Abbildung 16: Situationsplan des Bahnhofs Nürnberg (1835).



Quelle: Allgemeine Bauzeitung 1838, Blatt CCVI.

Musterhaft für die Anfangsjahre des Eisenbahnwesens wurde auch das Nürnberger Stationsgebäude, wie sein Pendant in Liverpool, im Stile eines einfachen, zweigeschossigen Wohnhauses errichtet, das im Grunde keine eigenständigen Merkmale aufwies, die es von einer umliegenden Wohnbebauung unterscheiden ließ. Ange-

sichts der Anmutung eines »Fränkische[n] Häuschen[s] mit Giebeldach und Fensterläden, das ein schön verziertes gußeiserner Zaun umrahmte«⁷¹, kann damit nicht zu Unrecht von einem biedermeierlichen Beginn des deutschen Eisenbahnhochbaus gesprochen werden. Dennoch verfügte dieser einfache Hochbau, der zusammen mit seinem Pendant in Fürth einen der ersten Schauplätze der Beschleunigungserfahrung als auch des verkehrsinduzierten Wartephäomens auf deutschem Boden bildete, nachweislich bereits über ein angeschlossenes, noch komplett aus Holz gefertigtes »überdecktes Bahnstück«⁷². Wie aus einem in der Allgemeinen Bauzeitung veröffentlichten Situationsplan hervorgeht (Abbildung 16), entstanden links und rechts des kleinen Empfangsgebäudes von Nürnberg zwei Remisen zum Abstellen der Wagen, die über Gleise und Drehzscheiben erreichbar und miteinander verbunden waren. Somit verfügte der Nürnberger Bahnhof bereits in äußerst vereinfachter Form auch über das eisenbahntypische Bauelement einer Gleishalle, das Reisenden ein witterungsgeschütztes Ein- und Aussteigen ermöglichte (im Grundriss als Gebäude C bezeichnet).

Wartebezogenes Raumprogramm (Nürnberg)

Entsprechend des Vorbildes der Liverpool Crown Street Station waren auch in Nürnberg die Funktionen des Fahrkartverkaufs und des Warteraums in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander untergebracht. Alexander Lips, ein zunächst eisenbahnkritischer und sich nach Eröffnung dieser ersten deutschen Mutter- und Pionierbahn zum Eisenbahnunterstützer wandelnder Schriftsteller, schildert das funktionale Raumgefüge des ersten deutschen Bahnhofs wie folgt:

»In dem Hauptgebäude befindet sich der Cassier, die Wartzimmer und besonders der Bahninspektor und der Direktorial-Comissar, welchem die Aufsicht auf die Fahrten und die dafür nötige Controlle in allen Theilen übertragen ist.«⁷³

Auf Basis dieser Schilderung ist davon auszugehen, dass für das verkehrsinduzierte Warten zwar ein auf die rudimentärste Form reduziertes Raumangebot existierte, dieses jedoch noch keinerlei spezifische Differenzierung in unterschiedlichen Wagenklassen aufwies. Wenngleich weiterreichende Einblicke in Gestaltung und Ausstattung dieser frühesten Formen des wartebezogenen Raumprogramms leider nicht überliefert sind, lässt sich dennoch auf Grundlage der Schilderung von Lips schlussfolgern, dass hier noch keine besonders raumgreifende oder komplexe bauliche oder betriebliche Verhandlung und Rahmung des wartenden Passagiers stattfand. Vielmehr war der Nürnberger Ludwigsbahnhof auch in dieser Hinsicht als Provisorium zur Erprobung der Betriebsverhältnisse zu bezeichnen. Dies wird indirekt durch einen Zwischenbericht der Eisenbahnverwaltung verdeutlicht, der nach dem ersten mehrmonatigen Betrieb während des Winters 1835/36 den Bau einer (neuen) Warteinfrastruktur anregt

71 Hermann Glaser, »Topos Bahnhof«, in *Renaissance der Bahnhöfe*, hg. von Bund Deutscher Architekten BDA, Deutsche Bahn AG, und Förderverein Deutsches Architekturzentrum DAZ in Zusammenarbeit mit Meinhard von Gerkan (Wiesbaden: Vieweg+Teubner Verlag, 1996), 281.

72 Über Depots und Sammelplätze für Waaren und Reisende (Stationsplätze) bei Eisenbahnen«, *Allgemeine Bauzeitung* 3, Nr. 19, 20, 21 (1838): 195.

73 Alexander Lips, *Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten* (Nürnberg: Riegel und Wiesner, 1836), 16.

und diese schließlich auch veranlasst. Der Direktor Scharrer selbst vermerkt zu dieser neuen Notwendigkeit:

»Heizbare Warthallen in den innern Hofräumen erscheinen bei dem großen Andrang der die Abfahrten erwartenden Passagiere als dringendes Bedürfniß.«⁷⁴

Zwar bleibt hierbei im Unklaren, ob mit diesen beheizbaren Warthallen die kleinen bereits bestehenden Räumlichkeiten innerhalb des Empfangsgebäudes gemeint waren von denen Lips berichtet oder aber eine gänzlich neue Wartehalle außerhalb des Gebäudes realisiert wurde. Unabhängig davon wird damit aber deutlich, dass in der Konzeption des Betriebsablaufs und der dazu benötigten Gebäudestrukturen zum einen das Raumangebot für den interimistischen Aufenthalt von Passagieren (großer Andrang), als auch deren minimalste Ansprüche (beheizbare Räume) weit unterschätzt wurden. Das durch die Organisation des öffentlichen Massenverkehrs induzierte Phänomen eines systemischen Zwischenaufenthalts wurde demnach von vornherein nicht vollends in seiner Tragweite und seinen Notwendigkeiten vorausgesehen, sondern das Phänomen wurde im Grunde erst im Resultat selbstkritischer Beobachtungen, Erfahrungen und nicht zuletzt der Rückmeldungen seitens der Passagiere erkannt und thematisiert. Das verkehrsinduzierte Warten bzw. der transitorische Aufenthalt samt seiner Anforderungen kann damit im Nürnberger Kontext durchaus als Erfahrungs-Novum aller beteiligten Akteure bezeichnet werden.

Dennoch bleibt an dieser Stelle abermals festzuhalten, dass das systemische Warten zumindest bereits eine rudimentäre Form innerhalb der baulichen Struktur aufwies, die – wie die Reflektion der ›lernenden‹ Nürnberger Eisenbahnverwaltung in den Versammlungsprotokollen zeigt – wenn nicht vor Eröffnung der Bahn, dann doch spätestens nach kurzer Zeit explizit ins Bewusstsein gerufen und schließlich konkret erweitert wurde.

Rekonstruktion der Warterfahrung in Nürnberg

Anders als in den vorangegangenen Bahnhofsbeispielen soll die Rekonstruktion der lokalen Warterfahrung am ersten deutschen Bahnhof nunmehr stärker über orts- und streckenspezifische Besonderheiten der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zu erzeugen versucht werden. Hierzu werden die betrieblichen Spezifika der Organisation des Eisenbahnverkehrs zwischen den beiden fränkischen Nachbarstädten herangezogen, die mögliche Anhaltspunkte liefern. Hierzu zählen die Besonderheiten des Fahrtkartenerwerbs, die Betriebsform einer vergleichsweise kurzen, eingleisigen Strecke sowie die geforderten Verhaltensregeln vor Abfahrt.

Fahrkartenkauf

Der Fahrkartenverkauf erfolgte in Nürnberg und Fürth direkt am Bahnhof und nicht wie in England an in der Stadt gelegenen Verkaufsplätzen. Unter der Annahme, dass die Reisenden ihre Fahrkarten hintereinander an den Schaltern erwarben und mitun-

74 Scharrer, Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft, 99.

ter nahezu 200 Personen einen Zug besteigen wollten,⁷⁵ mussten die Reisenden aller Wahrscheinlichkeit nach frühzeitig am Bahnhof erscheinen, um pünktlich vor Abfahrt eine Fahrkarte zu erwerben. Die Reisenden standen somit entweder längere Zeit in der Warteschlange der Kasse oder aber verfügten nach Fahrkartenkauf über überschüssige Zeit, die sie im ›Wartzimmer‹ oder am ›überdeckten Bahnstück‹ verbringen mussten. Hinsichtlich der durchschnittlichen Dauer des Wartens kann aufgrund der individuell unterschiedlichen Ankunftszeiten am Bahnhof natürlich nur spekuliert werden, aber der Umstand des geschilderten Fahrkartenerwerbs dürfte im Zusammenspiel mit der von großer Neugierde geprägten Wahrnehmung der Eisenbahn als einer allgemeinen Neuheit sowie den Unsicherheiten mit dem Betriebsablauf dafür gesorgt haben, dass sich Reisende eher weit vor der terminierten Abfahrt des Zuges (30-60 Minuten) am Bahnhof eingefunden haben mögen und damit eine insgesamt lange Wartezeit absolvierten.

Abfahrtsorganisation und Raumnutzung

Wenngleich die durchschnittliche Wartedauer in der Frühphase des deutschen Eisenbahnwesens aufgrund fehlender Statistik-Quellen Gegenstand der Spekulation ist, kann dagegen als sicher gelten, dass fünf Minuten vor Abfahrt eine Glocke läutete, die Reisende dazu aufforderte sich im Verwaltungsgebäude einzufinden. Ein zweites Läuten signalisierte den Passagieren anschließend – unter Führung des Bahnpersonals –, die Wagen zu besteigen.⁷⁶ Ob bis zum Zeitpunkt des ersten Abfahrtssignals den Reisenden das gesamte Bahnhofsgelände zur freien Raumnutzung zur Verfügung stand, bleibt nicht vollends aufzuklären, jedoch steht zu vermuten, dass die Passagiere so lange aufgefordert wurden im Wartesaal zu verbleiben, bis das Glockensignal ertönte, um einerseits die Betriebssicherheit zu erhöhen und andererseits die aus Sicht der Verantwortlichen als fragil wahrgenommene Technik zu schützen. Der Schauplatz des frühen verkehrlichen Wartens müsste hiermit also vor allem in den begengten Räumlichkeiten der ›Wartzimmer‹ gelegen haben, die trotz der drei angebotenen Wagenklassen noch keinerlei klassenspezifische Trennung aufwiesen und damit einen (noch) hohen Grad an sozialem, kommunikativem und ›klassenübergreifenden‹ Austausch ermöglicht haben dürften.

Aus dem Bauprogramm des Ludwigsbahnhofes wird zudem ersichtlich, dass das Erwarten der Abfahrt in den relativ kleinen Räumlichkeiten ohne jegliche gastronomische Versorgung erfolgte. Diese anfangs fehlende Versorgungslage bewirkte wohl auch die häufige Verlagerung des Wartens auf alternative Schauplätze. Insbesondere die Gasthöfe spielten hier entsprechend eine zentrale Rolle. Sie markierten jenseits des Bahnhofes selbst die wichtigsten Alternativorte des Wartens. So bemerkte etwa Lips:

»(...) die in der Nähe der Abfahrts-Lokalitäten befindlichen Gasthöfe und Wirthshäuser haben, abgesehen von dem außerordentlichen Besuch, dessen sie sich zur Zeit der Eröffnung und Einweihung der Bahn erfreuten, beständig Zuspruch von Personen, die

75 Das höchste Vekehrsaufkommen wurde insbesondere bei den Dampffahrten an Sonntagen verzeichnet (Vgl. Johannes Scharrer, *Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft*, 23f.).

76 Vgl. Glaser, »Topos Bahnhof«, 281; Vgl. Lips, *Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten*, 17.

theils die Frequenz der Institution beobachten oder aber selbst davon Gebrauch machen wollen und dort bis zur nächsten Abfahrt verweilen. Ferner wird sich künftig wohl eine Restauration im Lokale des Instituts [der Eisenbahn, R.K.] selbst bilden (...).»⁷⁷

Auch in diesem Befund scheint sich wiederum ein gewisser Überraschungseffekt der Bahnverwaltung hinsichtlich der passagierseitig zu verbringenden Wartezeit zu spiegeln. Obwohl mit einer großen Personenfrequenz kalkuliert wurde, wurden den Reisenden offenbar zunächst keine unmittelbar am Bahnhof zur Verfügung stehenden Versorgungsmöglichkeiten geschaffen. Das Element des temporären Aufenthalts der Reisenden wurde – wohl angesichts des nachvollziehbaren Fokus auf Streckenbau und Gewährleistung der sicheren Bewegung der Dampflokomotive – zunächst kaum als relevanter Teilaspekt der Transportdienstleistung erachtet.

Betriebsform (eingleisige Strecke): Quelle des Wartens

Zu den Quellen der Entstehung systemischer Wartezeiten muss auch zweifelsohne die Fahrplangestaltung gezählt werden. Im Falle der Strecke Nürnberg – Fürth fanden nur relativ wenige Fahrten statt, da auf ihr die spezifische Betriebsform einer eingleisigen Strecke vorlag. Diese aus der Sicht der Reisenden ungünstige Situation galt als Quell langer Wartezeiten, was bereits früh als potentiell problematischer Umstand prognostiziert wurde:

»Die Einfachheit⁷⁸ der Bahn aber hat einen großen Zeitverlust zur Folge, der nicht für die Bahn benutzt werden kann, indem, um einen neuen Curs machen zu können, immer erst die Rückkehr des ersten Wagenzugs abgewartet werden muß, was denn doch vielen Reisenden nicht zusagt, die deshalb lieber gewöhnliches Spannführwerk wählen, um sogleich abgehen zu können (...).«⁷⁹

Die zeitgenössische Vermutung bestand also interessanterweise bereits darin, dass der Betrieb auf einer eingleisigen Strecke neue, bislang ungekannte Wartezeiten produziert, die zum Wettbewerbsnachteil gegenüber traditionellen Verkehrsmitteln (Spannführwerke) reifen könnten. Das durch die Synchronisation von Reisenden und Betriebsmitteln bedingte systemische Warten auf öffentlichen Verkehr wurde hier demnach unumwunden als Nachteil gegenüber der spontan organisierbaren, (privaten) Mobilität thematisiert, was im Grunde eine bis in die Gegenwart hinein wirksame Differenz zwischen öffentlichem und privatem Verkehr markiert. Tatsächlich verkehrten in den ersten Jahren täglich zunächst neun (sonntags bis zu 12) Züge,⁸⁰ was bei einem spontanen Abfahrtswunsch aus Nürnberg oder Fürth eine Wartezeit von mehr als einer Stunde erzeugen konnte. Diese mitunter lange Wartezeit stand folglich in starker Diskrepanz zu einer recht kurzen Fahrzeit. Mehr noch wurde das systemische Warten im Zuge dieses

77 Ebd., 22. [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

78 Gemeint ist hier die Eingleisigkeit der Strecke.

79 Lips, *Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten*, 16. [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

80 Scharrer, *Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft*, 23f.

lokal ungünstigen Raum-Zeit-Verhältnisses womöglich überhaupt erst explizit ins Bewusstsein gerückt. In der Folge fürchtete Lips gar den durch den Zeitverlust bewirkten Nachteil als dermaßen betriebsschädigend, als dass

»Alle diejenigen, welche den Moment des Abgangs der Eisenbahn-Wagen versäumen, und geschäftig wie sie sind, keine Stunde bis zum Abgang eines zweiten Curs verlieren wollen, dem Fiaker anheim fallen.⁸¹

Entsprechend dieses direkt mit einer Wartezeit in Verbindung stehenden Missstandes wird, so Scharrer in der Bestandsaufnahme am Ende der ersten Betriebsmonate, »im Publikum viel von der Notwendigkeit eines Ausweicheplatzes für die Bahn gesprochen, um dadurch in den Stand gesetzt zu seyn, halbstündlich abfahren zu können.«⁸²

Sprachliche Repräsentationen

In Betrachtung der sprachlichen Repräsentationen des Wartens ist auffällig, dass im Kontext der überaus knappen zeitgenössischen Beschreibungen der Bahnhofssituation und der Hochbauten das Verb ›warten‹ bereits deutliche Verwendung erfährt. Während wenige Jahre zuvor die Wartesäle der ersten englischen Bahnhöfe noch deutlich im Sinne der Funktion jener Räume innerhalb des Bahnbetriebs oder der Nutzergruppe bezeichnet wurden (rooms for accommodation of passengers), wird – zumindest im Falle der beiden ersten deutschen Bahnhofsgebäuden in Nürnberg und Fürth – mit Begriffen der ›Warthallen‹ und ›Wartzimmer‹ operiert und damit bereits direkt auf die in diesen Räumen stattfindende Praxis rekurriert. Damit wird auf der sprachlichen Ebene das Warten bereits aus der Perspektive des Passagiers betrachtet. Bezuglich der sprachlichen Repräsentation des Temporalphänomens lässt sich somit bereits im Frühstadium des deutschen Eisenbahnwesens ein deutlicher Bezug auf ein durch das Verkehrsweisen temporär erzwungenes Zwischenstadium ausmachen. Dagegen wird jedoch das Bahnhofsgebäude selbst zeitgenössisch noch als »Bureau« oder »Verwaltungs-Lokal« bezeichnet und demnach anfangs noch primär nur die bereitstellende Organisation, jedoch nicht die das Gebäude nutzenden Passagiere und deren Handlungen innerhalb dieses Gebäudes repräsentiert.

Abschließend kann auf Grundlage der überlieferten Belege im Zusammenspiel von Raumprogramm und Betriebsorganisation hinsichtlich der Warteerfahrung in Nürnberg schlussfolgert werden, dass die Reisenden auf Deutschlands erster Bahnstrecke zunächst recht frühzeitig am Bahnhof eintrafen und das längere Zeitfenster in verhältnismäßig kleinen Räumlichkeiten ohne jegliche gastronomische Versorgung verbrachten. Die Schilderungen der ersten Betriebserfahrungen verweisen zugleich darauf, dass das verkehrsinduzierte Warten seitens der Reisenden bereits in der absoluten Frühphase des Eisenbahnwesens offenbar teilweise problematisiert wurde. Diese aus den Forderungen des ›Publikums‹ hervorgehende geringe Toleranz gegenüber der unter anderem durch den eingleisigen Betrieb generierten Wartezeiten (aber auch

81 Lips, *Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten*, 25.

82 Scharrer, *Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft*, 99.

fehlender adäquater Warteinrichtungen) könnte hier insbesondere aus dem spezifischen Kontext der Bahnlinie erklärt werden. Zum einen erzeugte die mit knapp sieben Kilometern relativ kurze Strecke sowie der noch überwiegende Einsatz von Pferden den Charakter eines öffentlichen Personennahverkehrs und kaum den eines Fernverkehrs. Zudem waren beide Städte bereits vor der Eisenbahn eng und hochfrequentiert miteinander verbunden. Dies erzeugte eine temporale Erwartungshaltung, die wahrscheinlich insgesamt in der Beschleunigung einer bereits etablierten und vertrauten Verkehrsverbindung uferete. Entsprechend einfach konnte die Vergleichsmöglichkeit gegenüber den mit Fuhrwagen organisierten, bestehenden Verbindungen gewesen sein und entsprechend stark die Wahrnehmung einer ›Störgröße‹.

Als eine solche Störgröße konnte das durch Betriebsorganisation und Fahrkartenerwerb bedingte verkehrliche Warten auf die Abfahrt gelten. Im Falle der gegenüber dem Pferdebetrieb wesentlich schnelleren Dampffahrt konnte die Strecke in 12 bis 15 Minuten absolviert werden. Wenn Passagiere jedoch teilweise durch Fahrkartenkauf und die zeitintensivere Synchronisation von Reisenden und Betriebsmitteln bereits frühzeitig am Bahnhof erscheinen mussten, zeigte sich folglich ein deutliches Missverhältnis zwischen reiner (beschleunigter) Fahrtzeit und der dafür benötigten ›präparatorischen‹ Wartezeit. Entsprechend konnte der ›Preis‹ der vorgelagerten Wartezeiten gar die durch die neue Dampftechnologie erzielten Geschwindigkeitsvorteile zunichten machen. Somit steht zusammenfassend zu vermuten, dass die Charakteristik der ersten deutschen Eisenbahnstrecke die Sensibilisierung und Reflektion über absolute Zeitmaßstäbe im Allgemeinen und der verkehrlichen Wartezeit im Besonderen stark befördert haben mag und dies aufgrund der geschilderten Rahmenbedingungen womöglich weit stärker als anderswo. Mit anderen Worten: Neben der durch die Dampfflokomotive erzeugten ›Entdeckung der Geschwindigkeit‹ dürfte eine ›Entdeckung des Wartens‹ für die Bewohner von Nürnberg und Fürth somit stark durch die Kürze der Fahrtzeit genährt worden sein. Zudem war diese Komplementärerfahrung zur Beschleunigung angesichts der starken Personenfrequenz⁸³ und der drei preislich gestaffelten Wagenklassen kein rein elitär-bürgerliches Erlebnis, sondern wurde von Beginn an für viele Bevölkerungsteile ›erlebbar‹.

Die Bedeutung dieser Eisenbahnlinie kann somit nicht nur in der objektiv beschleunigten Verkehrsverbindung und der Signalwirkung für andere Regionen gesehen werden, sondern übergeordnet auch in der damit einsetzenden Verdichtung der Zeitintervalle und ein damit wachsendes Bewusstsein für eine moderne Taktung und Synchronisation des Lebens.

6.2.4 Berlin – Potsdamer Bahnhof (1838)

Bauliche Kurzbeschreibung

Der 1838 eingeweihte Potsdamer Bahnhof in Berlin gilt als das älteste Bahnhofsensemble Preußens. Der Bahnhof bildete einen der beiden Endpunkte einer knapp 27 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Berlin und der Residenzstadt Potsdam. Wie Nürnberg

83 Die Anzahl der beförderten Personen lag sogar höher als auf der Strecke Liverpool – Manchester.

und Fürth verfügten auch diese Städte über eine historisch gewachsene Verkehrsverbindung und enge Austauschbeziehungen, die sich insbesondere aus dem Status Potsdams als Sitz des preußischen Königshauses ergaben. Das großzügige Bahngelände⁸⁴ lag am Potsdamer Tor und damit außerhalb der damaligen Berliner Stadtmauer⁸⁵. Wie in Nürnberg wurde auch in Berlin das gesamte Gelände eingefriedet, was den für den deutschsprachigen Raum typischen Charakter eines Bahnhofes erzeugte. Er verfügte über drei Gleise, von denen nur eines ausschließlich dem Personenverkehr diente. Das durch die rein privatfinanzierte Berlin-Potsdamer-Eisenbahngesellschaft für den Personenverkehr errichtete Empfangsgebäude orientierte sich wie seine deutschen Pionerbauten in Nürnberg und Fürth deutlich an englischen Vorbildern, ganz konkret wiederum am Liverpooler Prototypen einer Anlage in »seitlicher Erschließung«. Zudem wurde auch hier entsprechend der deutlichen englischen Prägung bereits eine räumliche Trennung der Abfahrts- und Ankunftsgebäude vorgenommen.

Abbildung 17: Erster Potsdamer Bahnhof in Berlin (1843) mit Empfangsgebäude und überdachter Gleishalle (Zeichnung von Emil Henning).



Quelle: Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin.

Das Bahnhofsgebäude wurde als ein dreistöckiger Kopfbau errichtet, dessen Haupterschließung über die Westseite erfolgte. Durch seine langgestreckte Form und einer

-
- 84 Die Bahndirektion musste nach Auflage der preußischen Behörden ein besonders weiträumiges Grundstück erwerben, um den Abstand zur umliegenden Wohnbebauung möglichst groß bemessen zu können, vgl. *Deutschland und seine Eisenbahnen*. (Leipzig: Wigand, 1838), 12.
- 85 Das Aufeinandertreffen moderner und vormoderner städtebaulicher Elemente zeigte sich in Berlin insbesondere dadurch, dass Berlin erst etwas mehr als 30 Jahre vor Eröffnung der Eisenbahn eine neue Stadtmauer erhalten hatte.

insgesamt dreiteiligen Gebäudestruktur (Empfangsgebäude, Verbindungsbau/Veranda, Magazin/Lagerhaus) ähnelte das Gebäude weniger als andere Gebäude der Pionierphase des Eisenbahnhochbaus dem Charakter eines solitären Wohnhauses. Im Gegensatz zu Liverpool oder der deutschen Pionierbahn in Nürnberg und Fürth erfuhr das Empfangsgebäude von Berlin ohnehin insgesamt eine bereits aufwendigere Gestaltung, was nach Ansicht von Krings den Repräsentations- und Verwaltungsbedürfnissen der Bahngesellschaft entsprach, »welche das Privileg zu schätzen wußte, die vom königlichen bzw. kaiserlichen Hof am stärksten frequentierte Linie (zu den Potsdamer Schlössern) bedienen zu können.«⁸⁶ Der Kopfbau wurde mit einem wettergeschützten Laubengang bzw. einer Arkade umgeben, die, typisch für unzählige weitere Bahnhofsgebäude des 19. Jahrhunderts die Funktion eines öffentlichen Aufenthaltsraumes mit der eines geschützten Vordachs und einer Verteilung der Reisenden erfüllte. Mehr noch wurde damit insgesamt der stadtteilartige Charakter zur Vermittlung auf das Bahnsystem repräsentiert.⁸⁷

Auf seiner Bahnseite im Osten wurde dem ersten Berliner Empfangsgebäude ein in Massivbauweise ausgeführter überdachter Bereich angeschlossen, der den Reisenden auf einer »Plateform«⁸⁸ einen geschützten Zu- und Ausstieg aus den Wagen ermöglichte. Mit dieser schmalen, langgestreckten und überdachten Wagenhalle liegt auch im ersten Bahnhof Preußens das formale Charakteristikum des eisenbahnspezifischen Bauprogramms aus Vorplatz, Empfangsgebäude und Halle vor. Die vergleichsweise kleine Überdachung nur eines Gleises samt angeschlossener Veranda wurde gewählt, weil es wie in Liverpool 1830 angesichts der noch geringen Frequenz genügte, jeden Zug nur von einem Gleis abfahren zu lassen.⁸⁹

Im Gegensatz zu den bereits vorgestellten Beispielen der Pionierphase des Eisenbahnhochbaus erfolgte in Berlin eine deutliche räumliche als auch sprachliche Trennung von Passagier- und Verwaltungsgebäuden. Während das Verwaltungs- und Wohngebäude der Bahngesellschaft separat südlich vorgelagert errichtet wurde, bildete das funktional primär den Reisenden dienende, als »Empfangshaus«⁹⁰ bezeichnete Gebäude, den eigentlichen Kern der Anlage. Das Bauprogramm des Berliner Bahnhofs erscheint damit erstmals deutlich stärker auf die Passagiernutzung ausgerichtet bzw. streng funktional zwischen administrativer und betrieblicher Trennung aufgeteilt worden zu sein.

Analog der Erfahrungen anderer früher Streckenöffnungen war auch die erste Strecke Preußens ein voller Erfolg. Allein in der ersten Betriebswoche Ende September 1838 verkehrten laut Direktionsangaben bereits 26.304 Personen zwischen Potsdam

⁸⁶ Ulrich Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus« (Dissertation, TU München, 1981), 69.

⁸⁷ Vgl. Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 16.

⁸⁸ August L. Crelle, »Einige techn. Nachrichten v. d. Eisenbahn zwischen Berlin u. Potsdam.«, *Journal für die Baukunst: in zwanglosen Heften* 15 (1841): 222.

⁸⁹ Vgl. Mihály Kubinszky, *Bahnhöfe Europas: Ihre Geschichte, Kunst und Technik. Für Eisenbahnfreunde, Architekten und kulturgeschichtlich Interessierte* (Stuttgart: Franck'sche Verlagshandlung, 1969), 26.

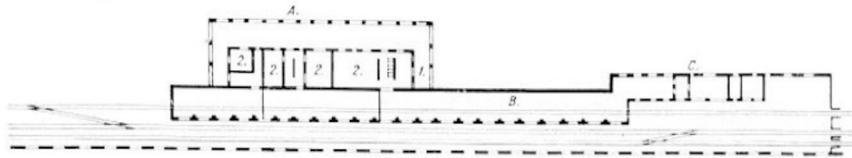
⁹⁰ George Gropius, *Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn: Mit einer Abbildung und einer Charte* (Berlin: Weidle, 1838).

und Berlin-Zehlendorf.⁹¹ Trotz eines leichten Rückgangs der zu diesem Zeitpunkt stark wachsenden Fahrgästzahlen – Grund war die Öffnung weiterer Eisenbahnstrecken in Berlin ab 1841 – fuhren in den ersten fünf Betriebsjahren fast 3 Millionen Fahrgäste mit der Bahn und damit genauso viele Reisende, wie in einem Zeitraum von 50 Jahren vor der Eisenbahn auf der Chaussee zwischen Berlin und Potsdam reisten. Wohlgemerkt lagen hierbei die Fahrpreise für die meisten Menschen, insbesondere für die Berliner Unterschicht, im Bereich des Unerschwinglichen Fahrpreise.⁹² Entsprechend dieser Passagierentwicklungen erwiesen sich die Kapazitäten der Bahnhofsanlage bereits nach kurzer Zeit als unzureichend, sodass der Bahnhof von 1846-48 eine erste und von 1868-72 eine zweite umfassende Erweiterung sowie in diesem Zusammenhang eine gänzliche Verlagerung erfuhr.

Wartebezogenes Raumprogramm (Berlin 1838)

Die Rekonstruktion des Bauprogramms von 1838 zeigt eine bereits deutliche Verankerung des verkehrlichen Wartens innerhalb der Grundrissdisposition. Den Zugang zum Bahnsystem vermittelte im Ursprungsstadium der dreistöckige Kopfbau des Empfangshauses. Darin umgab eine U-förmige, nach außen hin offene Schalterhalle offenbar eine Reihe von Warteräumen. Bestätigt wird das Vorhandensein dieser Strukturen durch eine überlieferte Grundrisszeichnung von August Crelle, der als Chefingenieur der Bahnstrecke fungierte. Warteräume sind indes nicht für nur den Berliner Endbahnhof nachweisbar, sondern auch für das Pendant in Potsdam. Eine zeitgenössische Schilderung von Ludwig Rellstab in der Königlich privilegierten Berlinischen Zeitung, die in einem anlässlich der Streckenöffnung erschienenen Artikel von einem zunächst intemistischen Aufbau berichtet, beschreibt den Bahnhof von Potsdam als ein Gebäude, »welcher einen größeren Salon und zwei kleinere elegant eingerichtete Gemächer, als Versammlungsorte für die Abreisenden bei üblem Wetter, enthält.«⁹³

Abbildung 18: Grundriss des Potsdamer Bahnhofs in Berlin, 1838. A – Empfangsgebäude; B – Bahnsteig mit Veranda für Wartende, aufgeteilt nach drei Wagenklassen; C – Magazin; 1 – Flur mit Schalterhalle; 2 – Warteräume.



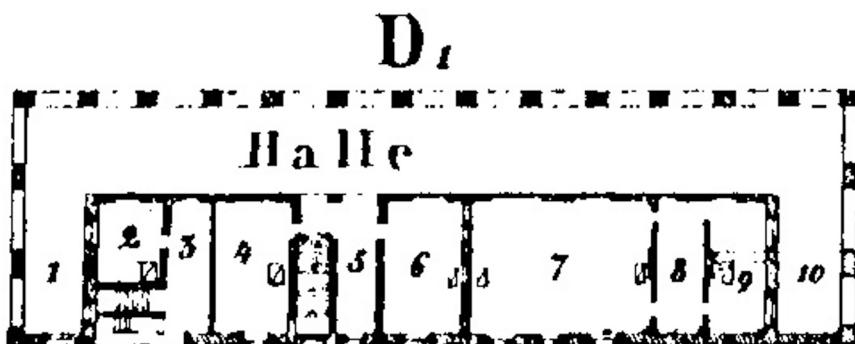
Quelle: Kubinszky 1969, S. 83.

91 »Königlich privilegierte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrt Sachen«, 25. September 1839, 5.

92 Vgl. Reiner Schipporeit, *Berlin-Potsdamer Eisenbahn: Bau, Technik, Betrieb* (Berlin: Museumspädagogischer Dienst, 1988), 20f.

93 Zitiert aus Peter Bley, *150 Jahre Eisenbahn Berlin-Potsdam: aus d. Geschichte d. ältesten Eisenbahn in Berlin u. Preussen* (Düsseldorf: Alba, 1988), 29. [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

Abbildung 19: Grundriss des Empfangsgebäudes des Potsdamer Bahnhofs 1838. 1 – Vorhalle; 2, 4, 5, 7 – Klassenspezifische Warteräume; 3, 8 – Flure; 9 – Kassenzimmer; 10 – Vorraum der Kasse.



Quelle: Handke 1988, S. 58.

Nähtere Informationen zu den konkreten Ausstattungen (Möblerungen, Wand- oder Farbgestaltungen etc.) sind leider nicht überliefert, jedoch sind in Crelles Grundrisszeichnung (Abbildung 19) in fast allen Räumen Schächte eingezeichnet, die Kamine oder gusseisernen Öfen entsprochen haben dürften. Die »Transiträume« waren demnach – anders im Beispiel des Ursprungsbahnhofes von Nürnberg – beheizbar. Erwähnenswert ist hierbei zudem nicht nur der Befund, dass der temporäre Aufenthalt der Reisenden bereits wesentlich deutlicher als in den anderen vorgestellten Beispielen der Eisenbahnfrühphase (mit Ausnahme Manchesters) eine baulich-räumliche Entsprechung erfuhr. Erwähnenswert ist vielmehr auch, dass diese »Gemächer« streng getrennt nach Wagenklassen angeordnet waren. Von den separierten Räumen aus konnten die Reisenden unmittelbar die überdachte Bahnsteighalle erreichen, in der sich die Klassentrennung in Form separater, klassenspezifischer Wartebereiche weiter fortsetzte. Damit waren wie im Ursprungsbau der Liverpool Road Station von Manchester Warteräume und Bahnsteig bereits von Beginn an – und damit anders als in Liverpool oder Nürnberg – in (drei) klassenspezifische Wartezeonen unterteilt worden.⁹⁴ Der präparatorische Aufenthalt vor Abfahrt wurde somit in Berlin deutlich stärker formalisiert, die klassenübergreifende Austauschmöglichkeit im »liminalen« Moment des Wartens durch eine bereits bei Zugang in die Warteräume vorgenommene Personentrennung deutlich eingeschränkt. Nach Erwerb einer Fahrkarte war das räumliche Setting folglich derart gestaltet, dass sich die Reisenden der verschiedenen Klassen an keiner weiteren Stelle mehr begegneten, wobei insbesondere die Reisenden dritter Klasse mittels einer durchgehenden Wand von den anderen Warteräumen separiert wurden.

94 Vgl. Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, 83. Um die Trennung der Reisenden noch deutlicher zu machen, wurden in Berlin die Warteräume zum Teil nicht mehr – wie noch in Manchester – mit Türen verbunden.

Eine weitere Besonderheit des wartebezogenen Raumprogramms bestand in einem zeitweise royalen Nutzerkreis. Für den Fall, dass sich der Königliche Hof in Potsdam aufhielt, musste ein eigens für königliche Gäste bestimmter Warteraum vorgehalten werden, der vom Rest der drei Warteklassen streng separiert werden musste. So war der im Grundriss linke äußere Raum (Abbildung 19, Nr. 2) nur dem Königshaus bzw. dem Hofstaat vorbehalten. Diese ›Königszimmer‹ wurden allerdings nur äußerst selten genutzt, erstmals wohl im Mai 1839. Der preußische König Friedrich Wilhelm III., bekannt durch seine (angebliche) bereits zuvor erwähnte Skepsis gegenüber der Eisenbahn, reiste erst fast ein Jahr nach Streckenöffnung erstmals in Begleitung seiner Gemahlin und Prinz Karl mit der Eisenbahn in einer Fahrzeit von 38 Minuten von Berlin nach Potsdam. Im Verkehrsjahr 1844 waren gerade einmal 1,5 Prozent aller Reisenden Mitglieder des Königlichen Hofes. Die vorzuhaltende Fläche im Empfangsgebäude stand somit in deutlichem Widerspruch zum absolut betrachtet marginalen Verkehrsaufkommen dieser Nutzergruppe. Das Raumprogramm des Potsdamer Bahnhofs von Berlin spiegelte damit letztlich erstmals in einem Bahnhofsgebäude deutlich das noch vollends feudale Herrschaftssystem des preußischen Staates.

Rekonstruktionsversuch der frühen Warteerfahrung im Potsdamer Bahnhof (1838)

Die Quellenlage über die Anfangszeit der Berlin-Potsdamer-Bahn ist äußerst spärlich. Bis auf einen Brücken-Gedenkstein, einige Fahrscheine und Zeitungsberichte sind kaum mehr greifbare Belege vorhanden.⁹⁵ Im Versuch einer Rekonstruktion der früheren Warteerfahrung am Potsdamer Bahnhof sollen daher nun wiederum einige Elemente des Betriebsablaufs betrachtet werden, die als Einflussfaktoren für Länge, Ort und Empfindung der Wartezeit herangezogen werden können.

Allgemeine Betriebsanordnungen

Der vielleicht deutlichste Hinweis auf die objektive Wartedauer findet sich in den Anordnungen zum Verhalten der Passagiere für Fahrten auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Hier wird vor dem Hintergrund des Verlustes der Fahrtberechtigung im Falle des zu späten Eintreffens am Bahnhof eindringlich bezüglich der empfohlenen Ankunftszeit am Bahnhof vor Abfahrt des Zuges vermerkt:

»Da die durch dies Verspäteten unbrauchbar gewordene Billets nicht ersetzt werden, so werden die geehrten Reisenden ersucht, sich möglichst 10 Minuten vor der Abfahrt einzustellen.«⁹⁶

Ob sich die Reisenden an diese Anforderungen hielten, bleibt offen, jedoch zeigt dieser Zeitrahmen eine aus Sicht der Betriebsgesellschaft verhältnismäßig zeitliberale Regelung an, denn es wurde damit ein relativ kurzfristiger Zeitvorlauf eingeräumt. Das mindestens 10-minütige Ankunftsfenster dürfte jedoch insbesondere bei einem noch nötigen Fahrkartenerwerb knapp bemessen gewesen sein, zumindest für Reisende, die

95 Vgl. Schipporeit, *Berlin-Potsdamer Eisenbahn: Bau, Technik, Betrieb*, 4. (Vorwort von Alfred Gottwaldt).

96 Bekanntmachung der Berlin-Potsdamer-Eisenbahngesellschaft vom 20.07.1839, abgedruckt in Reichsbahndirektion Berlin, *Festschrift Zur Jahrhundertfeier Der Berlin-Potsdamer Eisenbahn* (Leipzig: Konkordia-Verlag, 1938).

noch keine Fahrkarte besaßen. Dass für die Passagiere das frühzeitige Erscheinen für den noch rechtzeitigen Fahrkartenkauf sichergestellt werden musste, dürfte nach kürzester Zeit in aller Munde gewesen sein. So handelte etwa eine Szene in Adolf Glasbrenners 1844 erschienener Trivialliteratur »Herr Buffey auf der Berlin-Leipziger Eisenbahn« amüsiert von einem handfesten Streit beim Warten an den Fahrkartenschaltern in Berlin, der schließlich sogar in einer körperlichen Auseinandersetzung uferte.⁹⁷

Im weiteren Versuch der Rekonstruktion der absoluten, durch den Fahrkartenerwerb verursachten Wartezeit vor Abfahrt kann ferner eine Bekanntmachung der Eisenbahndirektion vom 27.10.1838 herangezogen werden, in der die Kaufoptionen für eine private Vorkaufsstelle oder am Bahnhof offeriert werden:

»Die Billets zu den ordentlichen Fahrten werden sowohl in Berlin als in Potsdam, Tages vorher, auf die Hin- und Rückfahrt von und nach beiden Orten, am Tage der Fahrten nur auf die Hinfahrt von jedem Ort ab ausgegeben. Der Verkauf geschieht in Berlin am Tag der Fahrten in der Kasse am Bahnhofe und Tages vorher, mithin zuerst am 29. September (von welchem Tage ab ausnahmsweise in Berlin auch schon Billets bis zum 4. November einschließlich gelöst werden können) im Lokal des Herrn George Gropius, in der neuen Bau-Akademie; in Potsdam nur in der Kasse am Bahnhofe. In der letzten halben Stunde vor jeder Fahrt, werden an den Kassen nur Billets zur nächsten Fahrt verkauft.«⁹⁸

Aus diesen Regelungen geht leider nicht klar hervor, ob die Reisenden zu einer bestimmten Uhrzeit am Bahnhof erscheinen sollten, um ihre Fahrkarten zu lösen. Ähnlich wie in der Rekonstruktion der Warteerfahrung in Nürnberg kann hier jedoch vermutet werden, dass für den Fahrkartenerwerb am Bahnhof aufgrund der seriellen Abarbeitung am Schalter bei hohem Andrang ein eher größeres Zeitpolster als die empfohlenen 10 Minuten eingeplant worden sein dürfte. Der knappe 10-minütige Vorlauf konnte, wenn überhaupt, somit wahrscheinlich nur von bereits mit Fahrkarten ausgestatteten Reisenden in Anspruch genommen worden sein. Alle anderen Reisenden erschienen vermutlich wesentlich früher am Bahnhof.

Eine Reihe weiterer aufschlussreicher Hinweise zur Wartedauer (und damit indirekt zur Warteerfahrung) bietet ferner das Bahn-Polizei-Reglements für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn vom 19. Januar 1839, das deutliche Anordnungen für die Reisenden formulierte. §18 des Reglements thematisierte darin die Abfahrtsmodalitäten, die in direktem Zusammenhang einer verkehrsinduzierten Wartezeit stehen. »Der Ort, wo die Wagen stehen«, so die Bekanntmachung, »ist dem Publikum bis 10 Minuten vor der zum Abgänge bestimmten Stunde geschlossen«. Mit diesem angesprochenen Ort kann nur die schmale Wagenhalle samt dem klassenspezifisch separierten Bahnsteig gemeint sein. Die Anweisungen lauteten weiter: »Erst 10 Minuten vor Abfahrt wird der Zeit wird der Verschluß geöffnet, und dies durch einmaliges Läuten der Glocke ange-deutet. Es treten hierauf die mit einem Billet zur nächsten Fahrt versehenen Personen

⁹⁷ Adolf Glasbrenner, »Herr Buffey auf der Berliner-Leipziger-Eisenbahn«, *Berlin wie es isst – und trinkt*, Heft XXI. (1844).

⁹⁸ Direktions-Annonce der Berlin-Potsdamer-Eisenbahngesellschaft vom 27.10.1838, zitiert nach Bley, *150 Jahre Eisenbahn Berlin-Potsdam*, 37.

ein und nehmen nach Anweisung der die Aufsicht führenden Wagenmeister und Wärter, ihre Plätze in den Wagen ein. Nach 5 Minuten, also 5 Minuten vor dem Abgange, wird zum zweiten Male geläutet, um die etwa noch zurückgebliebenen Reisenden auf die Abfahrt aufmerksam zu machen (...).« Sobald sich der Zug dann in Bewegung setzte, wurde »der zu den Wagen führende Eingang wieder geschlossen und niemand weiter zum Mitfahren zugelassen.«⁹⁹

Der mit dieser Anordnung formulierte organisatorische ›Zwang‹ zum räumlich eingeschränkten Aufenthalt bildet einen der frühesten Niederschläge des Ursprungs des Temporalphänomens, das bereits mehrfach als systemische Wartezeit qualifiziert wurde. In der Betriebsanordnung zeigt sich deutlich, dass ein temporärer Aufschub aus Sicht der Betriebsorganisation als Synchronisations-, Sicherheits- und Kontrollpuffer intentional installiert wurde, um die Synchronisation von Menschen und Betriebsmitteln zu gewährleisten. Ferner lassen sich aus diesen Betriebsanordnungen drei für die Rekonstruktion der verkehrshistorisch gesehen erstmalig in großem Umfang auftretenden Wartezeiten wesentliche Punkte ableiten.

Erstens, die pionierhafte Warteerfahrung erfolgte hinsichtlich des vorhandenen Raumangebots stark eingeschränkt und reglementiert. Der Bahnsteig war vor Abfahrt offenbar nicht frei begehbar, sondern stand den Reisenden erst unmittelbar vor Abfahrt zur Verfügung. Zweitens bildeten die Warteräume aufgrund des Verschließens der Räume bis vor Abfahrt den primären Ort des Wartens, zumindest für jene Reisende, die bereits frühzeitig am Bahnhof ankamen und die Öffnung der Bahnsteighalle abwarten mussten. Drittens wurde aus bahnpolizeilicher Sicht die Betriebsgesellschaft dazu aufgefordert, die Türen zum Bahnsteig bis 10 Minuten vor Abfahrt geschlossen zu halten, die Bahngesellschaft wiederum kommunizierte diesen zehnminütigen Vorlauf an ihre Kunden weiter. Aus der direkten Übernahme der bahnpolizeilichen Sperrfrist könnte interpretiert werden, dass die Betriebsgesellschaft den Reisenden bei ihrer Ankunft den direkten Zugang auf den Bahnsteig ermöglichen wollte, möglicherweise aus dem Grund, Wartezeiten in den Räumen des Empfangshauses zu vermeiden und mehr räumliche Kapazitäten bzw. eine bessere Verteilung des wartenden Publikums zu erreichen und dessen Unzufriedenheit zu vermeiden.

Dass die ungewohnte Situation vor Abfahrt zu Unzufriedenheit geführt haben und die Bahngesellschaft den zeitlichen Vorlauf daher besonders knapp gehalten haben könnte, lässt auch ein Blick auf die konkreten Raumverhältnisse vermuten. Ausgehend von den Abmaßen aus überlieferten Grundrissplänen standen im Warteraum 3. Klasse ca. 80m² zur Verfügung, im Warteraum 2. Klasse ca. 48m² und jenem 1. Klasse ca. 30m².¹⁰⁰ Zieht man den Platz für Möblierungen und sonstige Gegenstände und Flure ab, wird schnell deutlich, dass bei einer Abfahrt von 300-500 Passagieren je Wagenzug¹⁰¹ die Raumkapazitäten im Verhältnis zum Passagieraufkommen unzureichend

⁹⁹ Abgedruckt in G.M. Kletke, *Die Preußischen Eisenbahnen*, Bd. Dritter Abschnitt: Über Spezielle Vorschriften zur Benutzung der Eisenbahnbeförderung (Berlin: Mhlius'sche Buchhandlung, 1844), 131f.

¹⁰⁰ Berechnet auf Grundlage des Situationsplans aus Manfred Berger, *Historische Bahnhofsgebäude*, Bd. 1: Sachsen, Preussen, Mecklenburg und Thüringen (Berlin: transpress, 1980), 138.

¹⁰¹ Täglich verkehrten in den Anfangsmonaten täglich 1500-2000 Personen bei vier angebotenen Fahrten nach Potsdam.

waren bzw. die Warteerfahrung durchaus als beengt interpretiert werden dürfte. Selbst wenn die heutige Versammlungsstättenrichtlinie (eine Person je m² Grundfläche)¹⁰² natürlich nicht ohne Weiteres als Referenzpunkt einer historischen Realität herangezogen werden kann, zeigt sich hier doch, dass im ersten preußischen Bahnhof nicht einmal die Hälfte der Passagiere eines vollbesetzten Wagenzuges in den Warteräumen Platz gefunden haben dürfte.

Eine solche Menschenmenge in derart beengten Verhältnissen und die sich daraus entwickelnde Wahrnehmung eines polizeilichen Kontrollmangels motivierte die Königliche Regierung und das Königliche Polizeipräsidium nach einer einmonatigen Betriebserfahrung schließlich dazu, feste Regeln für das Verhalten der Passagiere im Empfangshaus (und der anschließenden Fahrt) auszugeben, die laut einer Veröffentlichung vom 27. Oktober 1838 in den Empfangshäusern von Berlin und Potsdam ausgehängt wurden:

»5) Ueber das Verhalten der Fahrgäste im Empfangshause, bei dem Einsteigen in die Wagen zur Fahrt, während derselben, und bei dem Aussteigen, ist das Erforderliche von der Gesellschaft durch besondere Anschläge auf dem Bahnhofe und in den Empfangszimmern bekannt gemacht.«¹⁰³

Bis auf diese Ankündigung sind die Aufforderungen, die uns noch konkretere Rückschlüsse auf die Disziplinierung der Reisenden im Augenblick des temporären Aufenthalts geben könnten, jedoch leider nicht überliefert. Es steht aber zu vermuten, dass die im zweiten Stock des Empfangshauses gelegene Bahnhofswirtschaft einen großen Teil der Reisenden aufgenommen haben dürfte. Die Wirtschaft war eine Dachterrasse auf dem Dach der Bahnsteighalle angeschlossen, die sicherlich als Attraktion gegolten haben muss, da sich von hier ein sehr guter Blick auf die ab- und anfahrenden Züge bot. Diese erst nachträglich eingerichtete Bahnhofswirtschaft¹⁰⁴ ermöglichte nicht nur eine Ausweichkapazität der knapp bemessenen Warteräume, sondern es zeigte sich vielmehr, dass im Falle Berlins das verkehrliche Warten vom frühesten Zeitpunkt an mit kommerziellen Angeboten gekoppelt war bzw. der erzwungene temporäre Aufenthalt als eine Quelle der wirtschaftlichen Verwertung erkannt wurde.

Weitere Aufschlüsse über die Rekonstruktion der Warteerfahrung könnte dagegen die Analyse der Nutzerschaft der ersten preußischen Bahn versprechen. Die Bahn wurde offensichtlich ganz überwiegend für den touristischen Ausflugsverkehr von und nach Potsdam genutzt. Da für die Großstadt Berlin im Grunde nur der Tiergarten in fußläufiger Nähe lag, wurde Potsdam mit seiner attraktiven Lage zwischen Seen und Hügeln schnell zum attraktivsten Reiseziel für die Berliner Naherholenden. Dieser sich rapide

¹⁰² Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, »Verordnung über den Betrieb von baulichen Anlagen«, 2007, 9, www.versammlungsstaettenverordnung.de/bundeslaender/downloads/BER-LIN/BetrVO_07.pdf zugegriffen am 20.06.2019.

¹⁰³ Anordnung der Königlichen Regierung zu Potsdam (Böttger) und des Königlichen Polizeipräsidienten zu Berlin (Gerlach) vom 27.10.1838, zitiert aus Bley, 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Potsdam, 31.

¹⁰⁴ Crelle berichtet 1841 indirekt von den baulichen Erweiterungen um eine Bahnhofswirtschaft: »Im Innern des Gebäudes ist Vielerlei verändert worden; zum Theil in Folge veränderter Beschlüsse darüber, ob und in welcher Art ein Restaurateur in dem Hause sein sollte.« Crelle, »Einige techn. Nachrichten v. d. Eisenbahn zwischen Berlin u. Potsdam.«, 222.

entwickelnde Ausflugsverkehr wird durch die lebhafte Eröffnung von Bahnhofswirtschaften im unmittelbaren Umfeld des Endbahnhofes in Potsdam belegt, die mitunter versuchten die Reisenden bis zur Rückfahrt nach Berlin in ein und demselben Etablissement verbleiben zu lassen. Die Königlich privilegierte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen (später Vossische Zeitung) berichtete noch kurz vor der Gesamtstreckenöffnung, dass diese Orte zu zentralen Orten des verkehrlichen Wartens gereift seien:

»Der bei Zehlendorf durch Herrn Heinzelmann erbaute Salon, so wie das elegante von demselben eingerichtete Lokal in Potsdam nächst dem Bahnhofe, bieten den Spazierfahrern auch zugleich angenehme Aufenthaltsplätze dar, um die Zeit der Abfahrt abzuwarten.«¹⁰⁵

Entsprechend der primär touristischen Nutzerschaft steht damit zu vermuten, dass ein touristisches Publikum eine vermutlich im Vergleich zu Geschäftsreisenden oder Staatsdienern eher geringere Zeitsensibilität mitbrachte. Es steht damit zu vermuten, dass die Mehrheit der Reisenden durch ihren Reiseanlass eine vergleichsweise größere Wartetoleranz entwickelt haben könnte. Diese Vermutung speist sich dabei nicht zuletzt auch durch den Befund, dass trotz des Betriebs auf einer nur eingleisigen Strecke keine Beschwerden zu den dadurch langen Wartezeiten zwischen den Zügen überliefert sind, wie sie dagegen in sehr deutlicher Weise in Nürnberg und Fürth auftraten. Dies mag daran liegen, dass die 27 km lange Städteverbindung zwischen Berlin und Potsdam anders als die weit kürzere zwischen Nürnberg und Fürth (knapp 7 km) weniger als eine Art Vorortverkehr wahrgenommen wurde. Mit anderen Worten: Die absolute Reisedauer stand im Berliner Kontext in einem möglicherweise akzeptableren Verhältnis zur investierten ›präparatorischen‹ Wartezeit vor Abfahrt.

Sprachliche Repräsentationen

Hinsichtlich der Analyse sprachlicher Repräsentationen ist auffällig, dass im Rahmen der zeitgenössischen Schilderungen der ersten preußischen Bahnstrecke an (noch) keiner Stelle der Begriff des ›Wartens‹ konkrete Verwendung gefunden zu haben schien. Ob in Zeitungsberichten oder Publikationen der für den Bau verantwortlichen Bahningenieure oder auch seitens der Bahnverwaltung, stets wurde das Warten positiv konnotiert in die Dimension des ›Empfangs‹ gewendet. In Kontrast zur wenige Jahre zuvor offenen Verwendung des Begriffs im Kontext der Strecke Nürnberg – Fürth schien bis Ende der 1830er Jahre die sprachliche Fassung der ›Praxis‹ des Wartens offenbar im deutschen Sprachraum damit noch keineswegs einheitlich verwendet worden zu sein, was dem Umstand einer allgemein neuen Erfahrung entsprochen haben könnte.

¹⁰⁵ Bericht von L.Rellstab in der Königlich privilegierten Berlinischen Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen vom 21.09.1838, zitiert aus Bley, 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Potsdam, 29.

6.3 Zur baulichen, betrieblichen und kollektiven ›Entdeckung‹ des Wartens in der Pionierzeit der Eisenbahnen

»Der Aufenthalt in den Warteräumen, dieses Innehalten der Verkehrsbewegung von der Stadt in die Eisenbahn, macht vielleicht den Schleusencharakter des Bahnhofs am deutlichsten.«¹⁰⁶

Die bauliche Rahmung, der operative Umgang und die erlebte Praxis bzw. Reflektion der Passagiere bedingen mit Beginn des Eisenbahnwesens eine jeweilig auf unterschiedlichen Ebenen gelagerte Erstverhandlung des Wartens, die in einer jeweils genuinen ›Entdeckung‹ des Phänomens mündete. Diese drei Ebenen der Erstverhandlung sollen nun im Folgenden näher beleuchtet werden. Während hierbei die bauliche und operative Betrachtung dem ersten Analysestrang der Arbeit entspricht (Außenperspektive), entspricht die Beleuchtung der erlebten Praxis bzw. der Reflektion des Phänomens entsprechend dem zweiten Analysestrang (Innenperspektive).

6.3.1 Bauliche Entdeckung des Wartens: Räume und Orte

Die Früherfahrung des verkehrlichen Wartens vollzog sich in den 1830er und frühen 1840er Jahren innerhalb einer nachweislichen Dominanz baulicher Provisorien und Versuchsaufbauten. Es waren Transitbauten, die nicht viel mehr als die rudimentäre Funktion der Gewährleistung eines Übergangs auf das Bahnsystem erfüllen sollten. Die Empfangsgebäude der ersten Bahnhöfe orientierten sich dazu noch vordergründig am bekannten und etablierten Bautypus gewöhnlicher Wohnhäuser (Liverpool, Nürnberg) mit einfachsten Konstruktionen und Konstruktionsmitteln,¹⁰⁷ an Zollhäusern (Baltimore), Lagerhäusern (Manchester)¹⁰⁸ und insbesondere an Posthäusern, welche die Vorläuferbauten des vorindustriell dominierenden Landverkehrssystems der Postkutsche darstellten. Die Herstellung einfacher Verkehrsbauten erschien aus der Vorgängererfahrung der Posthäuser heraus zunächst auch für den Bau von Bahnhöfen zweckmäßig und anschlussfähig zu sein. So zeigten die Empfangsgebäude der Pionierbahnhöfe – mit Ausnahme der angeschlossenen, überdachten Wagenhalle¹⁰⁹ – ihrer äußerlichen Form nach entsprechend zunächst keine neuen Auffälligkeiten. Vielmehr vermittelten sie für die vielen Millionen Menschen, die allein innerhalb der ersten Betriebsjahre in Kontakt mit der neuen Technologie kamen, eine gewisse Anmutung des Vertrauten.

¹⁰⁶ Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 157.

¹⁰⁷ Julius Rasch, »Die Eisenbahn-Hochbauten auf den Bahnhöfen und ausserhalb derselben.«, in *Handbuch für Specielle Eisenbahn-Technik*, hg. von Edmund Heusinger von Waldegg (Leipzig: Wilhelm Engelmann, 1873), 561.

¹⁰⁸ Die baugeschichtliche Weiterentwicklung einer Tradition des Baus von Lagerhäusern zu Empfangsgebäuden lässt sich besonders mit Blick auf den englischen Anfangskontext des Eisenbahnhochbaus verzeichnen. Räume für vormals unbelebte Güter wurden nunmehr zu ›Zwischenlagern‹ von Passagieren und damit zu belebten Transiträumen weiterentwickelt.

¹⁰⁹ Das Novum der Überdachung, das später als Perron- oder Wagenhalle mit riesigen Spannweiten zum ikonischen Element der Großbahnhöfe moderner Metropolen reifen sollte, findet sich bereits in recht stattlicher Form im Bahnhof von Liverpool und ermöglichte somit bereits auf dem ersten Bahnhof der Welt den witterungsgeschützten Ein- und Ausstieg.

Dennoch war die bloße Adaption von Posthöfen für die neuen Anforderungen des Eisenbahnwesens nicht ausreichend. Wenngleich die Kubatur des Empfangsgebäudes keiner zwingenden Anpassung bedurfte, war es hingegen vielmehr das innere Raumprogramm, das erweitert werden musste. In genau jener Notwendigkeit kann die ›bauliche Entdeckung des Wartens‹ verortet werden. Diese ›Entdeckung‹ bestand darin, das primäre Referenzsystem der Posthöfe zum einen wesentlich in seiner Größe erweitern und zum anderen insbesondere die Funktion des Wartens von anderen Funktionen räumlich differenzieren zu müssen. Wurde innerhalb von Posthöfen zuvor lediglich eine Fläche geschaffen, die jegliche Funktionen in sich verband, wurde selbst das Raumprogramm der jüngsten Empfangsgebäude stärker aufgetrennt, das Warten als (notwendige) Verkehrspraxis damit indirekt anerkannt bzw. auch erst ›produziert‹.

Kein bis dahin bestehender Gebäudetyp erforderte zudem eine derart kontrollierte und schnelle Schleusung vieler Menschen vom öffentlichen Stadtraum auf einen Verkehrsträger. Eine zentrale Anforderung des inneren Raumprogramms der Empfangsgebäude bildete daher die neuartige Einrichtung von Sammelflächen, denn, so resümiert Arschavir, »The first obvious requirement for passengers, after the purchase of a ticket, was waiting space (...).«¹¹⁰ Entsprechend der Anforderung einer kontrollierbaren Schleusung nahmen Warteräume und Bahnsteige bereits in der Pionierphase einen einfachen, aber dennoch prominenten Bestandteil des Raumprogramms ein. So zeigten alle vier exemplarisch untersuchten Bahnhöfe der Frühphase das Vorhandensein von Warteräumen. Auch wenn das Warten mancherorts noch weniger differenziert innerhalb nur eines einzigen Raumes stattfand (Liverpool)¹¹¹ und nähere Details zu jeweiligen Ausstattungen dieser Räume nicht mehr vorliegen, bleibt mit Blick auf die Stellung innerhalb der Grundrisse festzuhalten, dass die Warteräume (die teilweise noch nicht explizit als solche bezeichnet wurden) innerhalb der Empfangsgebäude der Pionierphase bereits ein zentrales bauliches Element darstellten. Auch wenn Christian Barman mit Blick auf die frühen Warteinfrastrukturen in England lakonisch bemerkt, dass die Reisenden in London oder Birmingham unter Bedachungen warteten, die genauso gut für die Behausung von Rindern oder Fuhrwerken auf einer Farm herhalten konnten,¹¹² nahmen die baulichen Wartestrukturen trotz ihrer Simplizität und vorerst mageren Ausstattung bereits einen wesentlichen Teil des Raumprogramms ein. Innerhalb der vorgestellten Beispiele machen die Warteräume zusammengenommen sogar die flächenmäßig größte Raumgruppe aus.

Ausgehend von einer aus neuartigen Anforderungen geborenen ›baulichen Entdeckung des Wartens‹ sollen nun weitere zentrale Befunde sowie Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den analysierten Pionierbahnhöfen herausgestellt werden.

1) *Beengte Räumlichkeiten ohne jeglichen Komfort*

Ein für die Frühphase charakteristischer Befund liegt darin, dass die Warteräume

¹¹⁰ Arschavir, »The Inception of the English Railway Station«, 65.

¹¹¹ Von allen untersuchten Bahnhöfen der Frühphase bestanden hinsichtlich der inneren Raumorganisation in Liverpool noch am ehesten Bezüge zum Posthof.

¹¹² Barman, *An introduction to railway architecture*, 16.

im Verhältnis zur tatsächlichen Personenfrequenz meist viel zu klein bemessen waren, da der Erfolg der Bahnen oftmals selbst die optimistischsten Prognosen übertraf. Schauplatz des Wartens waren daher aller Wahrscheinlichkeit nach auch Bereiche, die außerhalb der Warteräume selbst lagen. Vor allem dürfte hierfür auch der Gleiskörper (Liverpool) als zentrale Wartezone gedient haben. Darüber hinaus bestand ein verbindendes Charakteristikum darin, dass die Passagiere zunächst nur wenig Komfort genossen, weil den Warteräumen etwa – wie in Nürnberg – rudimentäre Einrichtungen fehlten.

2) Klassentrennungen

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, besteht eine entscheidende Besonderheit des öffentlichen Verkehrs der Eisenbahnreise darin, dass die Fahrtwünsche unterschiedlicher Reisender mit unterschiedlichen Abfahrts- und Zielorten in ein und demselben Fahrzeug gebündelt werden müssen. Dieser zum Individualverkehr kontrastierende Aspekt wurde von einigen Zeitgenossen bereits frühzeitig in seiner potentiell demokratisierenden Wirkung erkannt. Der Saint-Simonist Pecqueur betonte etwa, dass die Eisenbahn mehr für die Gleichstellung der Klassen getan hätte als sämtliche andere Bereiche:

»Die gemeinschaftlichen Reisen in der Eisenbahn und auf den Dampfschiffen sowie die großen Ansammlungen der Arbeiter in den Fabriken befördern außerordentlich das Gefühl und die Gewohnheit der Gleichheit und Freiheit. Die Eisenbahnen werden in wunderbarer Weise für die Herrschaft wahrhaft brüderlicher sozialer Beziehungen wirken und mehr leisten für die Gleichheit als die übertriebenen Prophezeiungen der Volksredner der Demokratie; und all dies wird möglich werden, weil man gemeinsam reist, weil alle Klassen der Gesellschaft hier zusammenkommen, weil sich eine Art lebendiges Mosaik bildet, das sich zusammensetzt aus den verschiedensten Schicksalen, gesellschaftlichen Positionen, Charakteren, Verhaltensweisen, Gebräuchen und Trachten, die jede Nation beisteuert. So verringern sich nicht nur die Entfernung zwischen den Orten, sondern gleichermaßen die Abstände zwischen den Menschen.«¹¹³

Nicht allein die wirtschaftlichen Folgewirkungen der Eisenbahnen (Minderung von Hungersnöten, verbilligte Bezugsmöglichkeiten von Waren) hatten demnach sozialpolitische Implikationen, sondern allein schon die Reise selbst. War es vor dem Eisenbahnzeitalter nur vorwiegend höheren Ständen vorbehalten Reisen zu unternehmen und sich aus einer vorwiegend sedentaristisch-ortsgebundenen oder kleinräumig-zirkulären Grundverfassung des vormodernen Lebens zu lösen,¹¹⁴ so wurde das Privileg der Ortsveränderung jenseits lokaler und kleinräumiger Verhältnisse durch das Aufkommen der Eisenbahnen nunmehr erstmals für größere Bevölkerungsteile ermöglicht. Diese betriebliche Notwendigkeit der Bündelung unterschiedlichster

¹¹³ Pecqueur in Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 67f.

¹¹⁴ Sven Kesselring und Wolfgang Bonß, »Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs«, in *Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft.*, hg. von Claus Tully (Frankfurt a.M.: Campus, 1999), 39–66.

Fahrtwünsche in nur einem Fahrzeug konnte somit durchaus als Angriff auf eine klassenbewusste Gesellschaftsordnung interpretiert werden. Die Eisenbahnreise im Allgemeinen und das Warten im Besonderen standen angesichts ihrer vereinheitlichenden Charakteristik im Widerspruch einer streng hierarchisch organisierten Gesellschaft. Einer frühen, anarchischen Anfangsphase in der mancherorts Reisende erster, zweiter und dritter Klasse sich in denselben (beengten) Räumlichkeiten auf die Abfahrt vorbereiteten, wichen daher schnell einer strengen räumlichen Separierung, die versuchte, dem egalisierenden Charakter wiederum aktiv entgegenzutreten. Mit Einrichtung der festen Wartezeonen sollte der Bahnhof nicht zu einem Kontrastort, sondern zu einem Ort der Spiegelung gesellschaftlicher Gesamtverhältnisse werden. Dem vereinheitlichenden ›Angriff‹ der Eisenbahn wurde damit bereits frühzeitig mit der sozialdistinktiven Einrichtung klassenspezifischer Wagenklassen und äquivalenter Wartebereiche begegnet. Um die soziale Unterscheidung der Wagenklassen noch weiter künstlich zu unterstreichen, erfolgte zudem die Auffertigung der Wagenklassen oftmals zeitlich getrennt, sodass sich die unterschiedlichen Reisenden auf dem Bahnsteig nicht begegnen mussten.

Die räumliche Trennung unterschiedlicher Wagenklasse wurde jedoch offenbar nicht überall von Beginn an vollzogen. Zum Teil wurde die Frage der Klassentrennung selbst entlang einer und derselben Bahnstrecke örtlich verschieden behandelt. So warteten trotz der bereits anderswo frühzeitigen Etablierung unterschiedlicher Wagenklassen die Passagiere in Liverpool und Nürnberg demnach offenbar noch in gemeinsamen Räumlichkeiten, wohingegen das Raumprogramm von Manchester und Berlin bereits eine deutliche Separierung zeigte. Doch auch die ›klassenlosen‹ Verhältnisse der beiden exemplarischen Beispiele von Liverpool und Nürnberg wurden bereits nach kurzer Zeit als problematisch angesehen und innerhalb der Nachfolgebauten im Sinne der sozialen Distinktion reorganisiert. Carol Meeks sieht diese charakteristische Separierung der Fahrklassen mit Fertigstellung der ikonischen Station von London Euston Square erstmals im Jahr 1838 realisiert. Hier wurden ihm zufolge die Reisenden erstmals beim Zutritt ins Empfangsgebäude voneinander getrennt und anschließend auf separierte Warteräume und Bahnsteigzonen verteilt.¹¹⁵ Dieser These ist jedoch – wie sich mit Blick auf die Analyse von Manchester Liverpool Road Station zeigte – zu widersprechen, da in Manchester bereits ein halbes Jahrzehnt zuvor die Klassentrennung räumlich und in puncto separierter Wegeführungen deutlich und zweifelsfrei intendiert vollzogen wurde.

3) Restaurierungen

Ein dritter auffälliger Befund liegt im Umstand oftmals fehlender Versorgungseinrichtungen oder Restaurierungen im Empfangsgebäude. Obwohl das Postkutschenwesen oftmals als entscheidender Referenzpunkt für den Aufbau der Verkehrsbauten angeführt wurde,¹¹⁶ fehlte es mehrheitlich an gastronomischen Einrichtungen.

¹¹⁵ Vgl. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 32.

¹¹⁶ August Crelle etwa orientiert sich in seinen 1839 veröffentlichten Gestaltungsprinzipien für Empfangsgebäude im Zusammenhang mit der neu zu projektierenden Strecke zwischen Berlin und Frankfurt/Oder direkt an der gastronomischen Referenz des Postwesens: »Die Gebäude auf den

Anders als die frühesten Empfangsgebäude verfügten die Posthöfe stets über Versorgungsmöglichkeiten, auch deshalb, weil in ihnen oftmals ein längerer Aufenthalt (über Nacht) stattfand. Möglicherweise ist das Fehlen solcher gastronomischen Angebote der Grund für die punktuellen zeitgenössischen Schilderungen über Passagiere, die die Abfahrt ihres Zuges nicht am Bahnhof selbst, sondern in angrenzenden Gasthäusern verbrachten.

Zusammenfassend lässt sich für die Frühphase des Eisenbahnwesens festhalten, dass die eigentlichen Notwendigkeiten des (wartenden) Passagiers erst im Laufe des Betriebs festgestellt wurden, da zum einen der Investitionsfokus zunächst stärker auf den Streckenbau und die Betriebsmittel als auf die Übergangspunkte zur Bahn gelegt wurde. Zum Ende 1830er Jahre schienen die Erfahrungen jedoch bereits so weit fortgeschritten und gesättigt zu sein, dass erste Gestaltungsmaximen veröffentlicht wurden, die auch dezidiert das (neuartige) Element des temporären Aufenthalts betrafen. Als wohl frühste programmatiche Erwähnung der Einrichtung von Wartebereichen im deutschsprachigen Raum hierbei ein Artikel zu funktionellen Gesichtspunkten des Bahnhofsbaus in Försters Allgemeine Bauzeitung aus dem Jahr 1838 gelten. In ihm werden erstmals die vielen pionierhaften Erfahrungen aus England und Kontinentaleuropa zur Empfehlung einer Anlage mit getrennten Abfahrts- und Ankunftsberichen, getrennten Einrichtungen zur Gepäckannahme und -aufbewahrung sowie der dezidierten Anforderung einer Einrichtung von bequemen¹¹⁷ und zugleich klassenspezifischen Wartemöglichkeiten für Reisende verdichtet. Handlungsleitend für den Bau jeglicher neuer Bahnhöfe heißt es dazu:

»Bei einem wohl eingerichteten Depot für Reisende und Waren [...] Muß für die Unterkunft der Passagiere bis zur Abfahrt durch eigene Lokale gesorgt sein, wobei der Bequemlichkeit der Kontrolle halber die Reisenden der verschiedenen Klassen, d. i. die Inhaber der im Preise verschiedenen Fahrkarten, wieder von einander zu trennen sind.«¹¹⁸

Eines der zu jener Zeit wichtigsten (deutschsprachigen) Organe des Bauwesens lenkte damit die bislang noch kleinmaßstäbliche, aber bereits heterogene Entwicklung des Eisenbahnhochbaus erstmals in Richtung einer Programmatik, die im Sinne der Gewährleistung von Betriebseffizienz, Sicherheit und Komfort eine streng funktionale Differenzierung sowie die verbindliche Schaffung von Aufenthaltsflächen beabsichtigte. Mit anderen Worten: Mit dieser Veröffentlichung erfuhr das systemische Warten eine erste Form der ›Anerkennung‹ bzw. der baulichen Institutionalisierung innerhalb des Raumprogramms.

Bahnhöfen müssen die nötigen Räume zum Empfange der Passagiere, so eingerichtet, daß die Reisenden, etwa wie auf den Poststationen, zugleich die nothwendigste Bewirthung finden.« August L. Crelle, »Zum überschläg. Entwurf e. Eisenbahn zwischen Frankfurt a. d. O. und Breslau.«, *Journal für die Baukunst: in zwanglosen Heften* 13 (1839): 14.

¹¹⁷ Ohne näher zu erklären, was diese Bequemlichkeit ausmachen würde, wurde explizit empfohlen, den Reisenden nach Möglichkeit eine Restauration zur Verfügung zu stellen.

¹¹⁸ Über Depots und Sammelplätze für Waaren und Reisende (Stationsplätze) bei Eisenbahnen«, 163.

Diese ersten Ausführungen blieben jedoch überaus allgemein und konnten kaum als hinreichende Kriterien des standardisierten Bahnhofsbaus dienen. So formierte sich in den frühen 1840er Jahren zunehmende Kritik an fehlenden synthetisierenden Gedanken, wie sie etwa vom Architekt Lichthammer 1842 in der Allgemeinen Bauzeitung vorgetragen wurde:

»Es ist der neuern Zeit bei der Anlegung von Eisenbahnen und deren Beschreibungen fast gar nichts oder wenig über die Hauptgrundsätze, welche bei dem Baue von Bahnhöfen zu beachten sind, öffentlich bekannt geworden. Eine zweckmäßige Einrichtung der Bahnhöfe gereicht nicht allein zur Bequemlichkeit der Reisenden, sondern sie bildet auch die Hauptgrundlage eines geregelten Geschäftsganges. Wenn der Reisende nicht ohne Zurechtweisung die betreffenden Bureau's, die Geschäftshallen etc. finden kann, wenn die ankommenden und abgehenden Reisenden sich miteinander vermischen und sich um ihr Gepäck streiten müssen, dann ist an die nothwendige Aufrechterhaltung der Ordnung natürlich nicht zu denken. Und dennoch scheint man auf dem Kontinente lange Zeit die Hauptbedingungen einer zweckmäßigen Einrichtung der Bahnhöfe entweder nicht gekannt, oder doch ziemlich vernachlässigt zu haben.«¹¹⁹

Um dieser Wissenslücke zu begegnen, formulierte Lichthammer daher zehn Grundsätze, die sich auf Grundlage eigener Beobachtungen als am zweckmäßigsten herausstellten. Sie entsprechen dabei zum Teil den 1838 in der Allgemeinen Bauzeitung veröffentlichten Maximen, erweiterten sie jedoch im Detail. Die für das Warten relevanten Grundsätze umfassen die folgenden:

- »2. Die Bureaus für Bagage- und Personenbillets müssen neben einander liegen und Reisende muß mit Sicherheit sein Gepäcke bis zur Lösung einer Personenkarte, in einem gedeckten Raume niederlegen können.
- 3. Die Wartesäle müssen an die oben genannten Bureaus sich unmittelbar anlehnen, damit der Weg der Reisenden so viel wie möglich abgekürzt wird.
- 4. Ebenso sind die Einstieghallen an diese Wartesäle dicht anzuschließen.«¹²⁰

Die frühen Programmatiken von 1838 und 1842 verweisen somit zusammengenommen bereits auf eine enge Einbindung des wartenden Passagiers in den Betriebsablauf vor Abfahrt und präzisieren die bloße Notwendigkeit von Wartestrukturen in Richtung einer funktionellen und räumlichen Nähe zu anderen Einrichtungen innerhalb des Empfangsgebäudes. Die Programmatiken verfolgten dabei zudem nicht allein die Betrachtung von Einzelaspekten, sondern der Bahnhof wurde dabei als gestalterische Einheit verstanden, denn »Nur dann, wenn allen diesen Bedingungen gehörig entsprochen ist«, so hieß es, »wird die Zirkulazion der Reisenden und Güter ohne Hemmnisse und Störungen geschehen können.«¹²¹ Wenngleich darin noch keine konkreteren Aussagen zur Größe, Ausstattung oder Lage der Warteräume getroffen wurden, wurde dem organisatorischen Novum des temporären Sammelns von Passagieren damit offenbar früh

¹¹⁹ Lichthammer, »Ueber einige Bahnhöfe des westlichen Deutschlands und Belgien«, 354.

¹²⁰ Ebd., 363.

¹²¹ »Ueber Depots und Sammelplätze für Waaren und Reisende (Stationsplätze) bei Eisenbahnen«, 163.

begegnet. Konkreter angesprochen wird dagegen jedoch die Empfehlung einer Klassen-trennung und – wiederum ganz in anknüpfender Tradition zum Postkutschenwesen – die Notwendigkeit einer gastronomischen Versorgung. Diese für die Bauentwicklung der kommenden Phasen maßgebliche Maxime von 1838 finalisiert und institutionalisiert mit ihrer betonten Einrichtung von Passagierlokalen gewissermaßen die ›bauliche Entdeckung des Wartens‹, die von dort an zum festen Bauprogramm gehören sollte.

6.3.2 Betriebliche Entdeckung des Wartens: Herausbildung eines stationären Warteimperativs in Betriebsorganisation und Passagierabfertigung

Der Befund einer deutlichen Zentralität des Wartens innerhalb des skizzierten Bau-programms ausgewählter Bahnhöfe der Pionierphase wirft die Grundfrage auf, ob sich diese Zentralität aus den Anforderungen der Betriebsorganisation ergab oder sich die Betriebsorganisation umgekehrt vielmehr nach den aus Sicht von Ingenieuren und Architekten als (einzig) denkbar erachteten baulich-räumlichen Möglichkeiten zur Synchronisation von Mensch und Betriebsmitteln richtete. Mit anderen Worten: Welcher Akteur prägte primär die Entwicklung, die in der Ausbildung jener in jedem Beispiel vorhandener Wartesäle mündete?

Mit Blick auf die Vielzahl der betrieblichen Anforderungen vor Abfahrt steht hier in der Rückschau der Frühphase zu vermuten, dass es vor allem die Betreiberverseite war, die als treibende Kraft dieser Entwicklung angesehen werden muss. Die Wünsche nach einer praktischen Kontrollierbarkeit des Passagierstroms, der Prüfung von Fahrtberechtigungen, der Wahrung von Betriebssicherheit, Pünktlichkeit, Aufrechterhaltung der Ordnung oder auch einer Klassenteilung sind allesamt originär Wünsche der Bahnverwaltung, die diese wiederum zum Teil auf Anforderung bahnpolizeilicher Vorgaben umzusetzen hatte. Die sich bereits in der ersten Bahnhofsgeneration ausbildende Vielfalt von Formen bildete demnach den baulichen Niederschlag einer Vielzahl vorgelagerter betrieblicher Anforderungen, die in einem solchen Gebäude Berücksichtigung finden mussten. Anders ausgedrückt: Ohne die betrieblichen Anforderungen der Fahrkartekontrolle oder eines zeitlich versetzten Einstiegs unterschiedlicher Wagenklassen hätten die Ingenieure und Architekten womöglich andere, einfachere bauliche Lösungen gefunden, die die Synchronisation von Passagier und Betriebsmittel gewährleistet hätten. Dass die in der Pionierphase nachweisbaren Warteräume aus Sicht der Planung bereits frühzeitig zu einem solch raumgreifenden Bauelement gereift waren, konnte aber offenbar nur auf Grundlage einer Betriebspolitik entstehen, nach der die geordnete Abfertigung der Reisenden vor Abfahrt nicht denkbar erachtet wurde, ohne die ›Zwischenebene‹ eines (oktroyierten) temporären Aufenthalts in den Wartesälen einzuziehen.

Wieso aber wurden diese Warteräume und -säle überhaupt als derartig unumgänglich angesehen? Wieso konnten Reisende die Züge nicht unmittelbar besteigen? Mit Rückgriff auf die Entstehungsbedingungen eines systemischen Wartens (siehe Kap. 3.4) kann hierzu nochmals rekapituliert werden, dass Wartezeiten aus operationaler Sicht durch eine generell kontrollintensive Organisation des Verkehrs begründet und benötigt werden, die innerhalb der Verkehrsbauten unter anderem die Einrichtung von Prozesszonen der Retardierung erfordert. Aus Sicht der Reisenden wiederum wird die

Nutzung des öffentlichen Verkehrs nur mittels eines Orts- und Sachzwangs ermöglicht (Abfahrt am *Bahnhof*, zu einem bestimmten *Zeitpunkt*). Für den Übergang vom privaten oder öffentlichen Raum in den Verkehrsraum müssen dazu gewisse Zeitkapazitäten bzw. –puffer eingeräumt werden, die in überschüssiger Zeit am eigentlichen Abfahrtsort resultieren können. Operative und subjektive Zeitfaktoren wirken also einerseits in der Organisation als auch in der Nutzung von öffentlichem Verkehr zusammen, die jeweils im selben Phänomen, der Entstehung systemischer Wartezeiten, münden.

Indirekte Hinweise für eine solche von operativer Seite vorgenommene Einrichtung systemischer Wartezeiten zeigen sich bereits in den Betriebsreglementen der Frühphase des Eisenbahnwesens, genauer im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Abfahrtsorganisation. Hierbei kann das akustische Signal des Glockenschlags vor Abfahrt gewissermaßen als ein Indiz für die bewusste Einrichtung eines zeitlichen Zwischenraums herangezogen werden. Bereits auf der ersten Personenstecke zwischen Liverpool and Manchester läutete zunächst eine Glocke, um die Reisenden aus dem Wartesaal zu rufen und zum Einstieg zu bewegen. Auch auf den ersten deutschen Bahnen läuteten Glocken in mehrfachen Intervallen und forderten zum Einstieg auf (so bereits in Nürnberg 1835 oder Berlin 1838). Im Vereins-Reglement des VDEV zum Personenverkehr von 1847 wird in einem Entwurf zur Vereinheitlichung der Betriebsführung vorgeschlagen, dass »das Zeichen zum Einstiegen« erst durch »zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke¹²² gegeben wird, was ab 1865 schließlich als verbindlicher Bestandteil der Betriebsführung in die Vereins-Reglements aufgenommen wird.

Die nachweisliche Nutzung dieses akustischen Signals vermag zunächst trivial anzunehmen, doch sie verrät, dass diesem akustischen Signal offenbar eine Situation vorausgehen musste, in der eine Vielzahl der Reisenden sich bis zu diesem Zeitpunkt bereits in einem speziellen Raum versammelt hatte, die zu Empfängern dieses Signals wurden. Die bereits am Bahnhof eingetroffenen Reisenden wurden demnach erst für eine bestimmte Zeit vom Bahnsteig und vom Einstieg in die Wagen zurückgehalten, was, wie sich noch in den späteren Entwicklungsphasen zeigen wird, einer immer raumgreifenderen baulichen Entsprechung bedurfte, die schließlich mit Wachstum der Passagierfrequenz in den gigantischen Wartesälen der Kopfbahnhöfe resultierte.

Was sich demnach zum einen vermittelte durch die akustischen Signale und baulich vermittelte über das mehr oder weniger ausdifferenzierte Vorhandensein von Warteraumstrukturen in den Pionierbahnhöfen abzeichnete, war die Herausbildung einer operativen Bewusstwerdung und Nutzung des Wartens als organisatorischer Aspekt des Betriebsablaufs. Diese Bewusstwerdung in der Phase des Aufstiegs der Eisenbahn zum Massenverkehrsmittel wurde dabei nicht allein durch das Vorhandensein von Warteplätzen charakterisiert, sondern vielmehr über eine entscheidende inhaltliche Qualifizierung, die wohl am treffendsten als Ausbildung eines *stationären Warteimperativs* bezeichnet werden dürfte.

Dieser Imperativ zeigte sich darin, dass Reisende an den Bahnhöfen häufig in den Wartesälen sprichwörtlich ‚festgehalten‘ wurden. Gemeint ist hiermit, dass es den Reisenden in vielen Ländern und Regionen nicht erlaubt war, sich vor Abfahrt frei im

¹²² Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin, *Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens, 1846-1896*, 248.

gesamten Bahnhofsgebiet zu bewegen.¹²³ Exemplarisch sei dazu in Rekapitulation des Betriebsreglements der ersten preußischen Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und Potsdam noch einmal darauf verwiesen, dass »Der Ort, wo die Wagen stehen« dem Publikum »bis 10 Minuten vor der zum Abgang bestimmten Stunde geschlossen« zu halten ist. Diese knappe, aber für die historische Betrachtung des verkehrlichen Wartens hochrelevante Bemerkung deutet darauf hin, dass ein freies Betreten des Bahnsteigs oder der Gleisanlagen vor dem Ertönen des Glockensignals in der Regel nicht gestattet war. Nach Erwerb der Fahrkarte und Aufgabe des Reisegepäcks wurden Reisende daher nicht direkt zum Bahnsteig bzw. direkt zum Zug, sondern zunächst zu den Wartesäulen geführt. Erst von hier aus, nach mehr oder weniger langem Aufenthalt, konnten Bahnsteig und Zug bestiegen werden.

Die Herausbildung dieses raumgebundenen, stationären Warteimperativs resultierte aus der operativen Herausforderung angesichts der Abfertigung hunderter Reisender eine ausreichende Ordnungs- und Kontrollfähigkeit von Strömen, Zugangsberechtigungen und insbesondere dem betriebsgerechten *Timing* dieser Prozesse zu gewährleisten. Für diese Formen lieferte die Schleuse eines vorgeschalteten und abschließbaren Wartesaals bzw. Transitraums oftmals das geeignete Mittel, denn sie ermöglichte die störungsfreie Bearbeitung bzw. Vorbereitung von Prozessen im Hintergrund, die eine pünktliche und sichere Abfahrt offenbar erst möglich machten. Egal ob in Liverpool oder Berlin, die Zweckmäßigkeit des temporären Sammelns von Reisenden, die über die skizzierten Beispiele hinaus ein zentrales Prinzip der Passagierabfertigung darstellte, kann als eine Art der ‚betrieblichen Entdeckung des Wartens‘ verstanden werden. Dass dieses Prinzip zu einem grundsätzlichen Prinzip der Moderne wurde, welches bis heute wirksam ist, lässt sich leicht mit Blick auf die Funktion von Sekretariaten und Vorzimmern erkennen. Auch diese vorgeschalteten (Raum-)Elemente sollen eingehende Ströme (Anfragen, Personen etc.) filtern bzw. vorstrukturieren, um die Effizienz der Kernprozesse im Hintergrund nicht durch permanente Ablenkungen und Störungen zu gefährden.¹²⁴

6.3.3 Kollektive Entdeckung des Wartens: Rezeptionen und Praktiken

Der Blick auf die Innenperspektive des Wartens und dem damit verbundenen Versuch der Rekonstruktion der frühesten Erfahrung dieses Reisebestandteils gestaltet sich weit schwieriger als die Rekonstruktion einer baulichen und betrieblichen ‚Entdeckung‘ des Wartens. Nur sehr wenige literarische Quellen lassen indirekte Rückschlüsse auf die Wahrnehmung und Rezeption des Temporalphänomens in der Frühphase bis 1845 zu.

Die literarische Verhandlung der neuen Eisenbahnen stellte sich in der Pionierphase laut dem Literaturhistoriker Johannes Mahr vor allem im polarisierten Spektrum zwischen Heroisierung und Furcht dar. Der Lyrik kam hierbei als eine der meistrezipierten Gattungen des 19. Jahrhunderts eine bedeutende Rolle zu. Mahr attestiert den Eisenbahngedichten eine lückenlose Traditionskette, die es als einzige literarische Gattung

¹²³ Auf die nationalen und regionalen Unterschiede des Aspekts der Bewegungsfreiheit der Reisenden wird an späterer Stelle noch ausführlich eingegangen (Kap. 7.2.1).

¹²⁴ Vgl. Schwartz, »Queues, priorities, and social process«, 5.

erlauben würde, »das wechselnde Bild der Bahn zu verfolgen.«¹²⁵ Die Lyrik gilt demnach als jene literarische Gattung, in dem Eisenbahnen am häufigsten erscheinen, weil sich die kurze lyrische Form besonders anbieten würde, um das neue subjektive Welterleben zu verarbeiten.¹²⁶ Doch trotz dieser literaturwissenschaftlich vielversprechenden Ausgangslage findet sich weder in den Eisenbahngedichten von Adalbert von Chamisso¹²⁷, Friedrich Rückert¹²⁸, Anastasius Grün¹²⁹, Karl Beck¹³⁰, noch in jenen von Nikolaus Lenau¹³¹ oder Theodor Mundt¹³² auch nur eine schmale Thematisierung des präparatorischen Aufenthalts. Dieser Befund greift für die heroisierenden Ansätze genauso, wie für jene Gedichte, die im Eisenbahnwesen im Allgemeinen und der Lokomotive im Besonderen ein bedrohliches Fabelwesen sahen. Vielmehr werden in den Gedichten die mit der Eisenbahn evozierten Tendenzen der Beschleunigung, Raumschrumpfung sowie der neuen Erreichbarkeiten im Spektrum ihrer Befürwortung oder Ablehnung behandelt. Gattungsgemäß wird dabei zudem das subjektive Welterleben nur selten von einer wirklichen Situationsbeschreibung begleitet. Stattdessen bleibt der Blickpunkt der Gedichte oftmals abstrakt und referiert auf die Metaebene der raumzeitlichen Veränderungen.

Laut Kistenmacher könnte die deutsche Lyrik jener Zeit ohnehin nur schwerlich für eine Rekonstruktion der frühen Warteerfahrung herangezogen werden, da sich die Autoren in der Zeit von 1830-1844 aus seiner Sicht allgemein »nicht viel mit den aktuellen Fragen der Industrie und des Verkehrs«¹³³ befassten. Stattdessen beschäftigten sie sich in der Frühphase des Eisenbahnwesens überwiegend mit politischen Themen und verlagerten ihr reformatorisches Bestreben fast gänzlich in dieses Gebiet. Wenn von Eisenbahnen gesprochen wurde, dann wiederum oftmals im politischen Zusammenhang eines Freiheitsgedankens, der ›sozialen Frage‹, als Mittel zur Vereinigung der Völker oder der Überwindung der deutschen Kleinstaaterei.

Jenseits dieser unterschiedlichen Positionsbestimmungen der Lyrik zum Eisenbahnmotiv herrscht jedoch Konsens darin, dass liberale Zeitschriften und Zeitungen das stärkste Interesse an den neuen Entwicklungen der verbesserten Verkehrsverhältnisse zeigten. Mit Berichterstattungen über Streckenöffnungen prägten sie als zentraler Meinungsträger das öffentliche Bild der neuen Verkehrstechnologie.¹³⁴ So wimmelte es in den 1840er Jahren wahrlich an Titeln von ›Dampfbooten‹, ›Eisenbahnen‹, ›Dampfwagen‹ und ›Lokomotiven‹.¹³⁵ Doch auch hier lag die gesamte inhaltliche Aufmerksamkeit dieser Erscheinungen nachvollziehbarerweise nicht auf dem temporären Aufenthalt vor Abfahrt, sondern auf der als viel wesentlicher empfundenen

¹²⁵ Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, 51.

¹²⁶ Vgl. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, 55f.

¹²⁷ »Das Dampfroß« (1830)

¹²⁸ »Die Eilfahrt« (1833)

¹²⁹ »Poesie des Dampfes« (1837)

¹³⁰ »Die Eisenbahn« (1837)

¹³¹ »An den Frühling 1838« (1838)

¹³² »Brief aus London« (1837)

¹³³ Hans Werner Kistenmacher, *Maschine und Dichtung: ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Literatur im 19. Jahrhundert* (Greifswald: Hartmann, 1914), 72.

¹³⁴ Vgl. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, 25ff.

¹³⁵ Vgl. Kistenmacher, *Maschine und Dichtung*, 53.

Neuheit einer bis dahin unvergleichlich schnellen Raumüberwindung sowie auf detallierten Beschreibungen der neuen Technologie. Es ließen sich unzählige Beispiele dieser auf die Bewegung und die Lokomotiven fixierten Berichterstattung anführen, eine Schilderung der neuen Bahnhofsgebäude ist dabei jedoch nur äußerst selten, eine Thematisierung des Aufenthalts in Wartesälen oder auf Bahnsteigen darin (noch) nicht auszumachen.

Exemplarisch sei hierzu etwa auf Heinrich Heines berühmte Schilderung der Eröffnung einer neuen Bahnstrecke in Frankreich des Jahres 1843 verwiesen, in der die transformatorische Kraft der Eisenbahnen klar im Vordergrund steht:

»Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnen, wovon die eine nach Orléans, die andere nach Rouen führt, verursacht hier eine Erschütterung, die jeder mitempfindet, wenn er nicht etwa auf einem sozialen Isolierschemel steht. Die ganze Bevölkerung von Paris bildet in diesem Augenblick gleichsam eine Kette, wo einer dem andern den elektrischen Schlag mitteilt. (...) Die Eisenbahnen sind wieder ein solches providentielles Ereignis, das der Menschheit einen neuen Umschwung gibt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert; es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte, und unsre Generation darf sich rühmen, daß sie dabeigewesen.«¹³⁶

Die allgemeine Quellenlage zur Erkundung passagierbezogener Reflektionen des Wartens gestaltet sich damit innerhalb einer zeitgenössisch von großen Fragen und Gesten geprägten Literatur äußerst schwierig. Der folgende Versuch einer Rekonstruktion der frühesten verkehrlichen Warteerfahrung soll daher in Form von drei zentralen Thesen erfolgen.

- 1) *Warten als Subsumption unter einer neuen Gesamterfahrung und Katalysator des Eisenbahnfiebers*

Die Erfahrung des verkehrlichen Wartens auf Eisenbahnen kann wahrscheinlich insgesamt nur im Zusammenhang einer übergeordneten Pioniererfahrung der Bahnreise betrachtet werden. Ob Betriebsmittel, Gebäude oder Abläufe, jeglicher Aspekt der Eisenbahnreise erschien den Beteiligten gänzlich neu. Verantwortliche der Bahnverwaltungen, Behörden oder die Reisenden selbst; sämtliche Akteure, die mit der Eisenbahn sympathisierten waren voller Aufregung ob der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Potentiale der neuen Verkehrstechnologie. Weltweit kursierte der Begriff des ›Eisenbahnfiebers‹, der diese Aufbruchsstimmung einzufangen versuchte.¹³⁷ Angeichts der epochalen Veränderungen, der leibhaften Erfahrung des beschleunigten Transports, der geschwindigkeitsbedingten, ›panoramatischen‹ Wahrnehmungsveränderungen ›vom Punkt zur Linie‹¹³⁸ und der Erschließung neuer Möglichkeitsräume mag

¹³⁶ Heinrich Heine, *Werke und Briefe in zehn Bänden*, hg. von Hans Kaufmann (Berlin und Weimar: Aufbau, 1972), 477.

¹³⁷ Der Begriff des ›Eisenbahnfiebers‹ umfasste dabei zum einen Passagiere, die bereits vor Antritt der Fahrt in einen Aufregungszustand verfielen, er umfasste aber auch die Dimension der krankhaften Überspekulation mit Eisenbahnaktien. Viktor von Röll, *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens* (Wien: Urban & Schwarzenberg, 1913), 57.

¹³⁸ Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 51ff.

das eigentliche Erwarten der Abfahrt aus Perspektive der Passagiere während der 1830er und frühen 1840er Jahre schlichtweg *noch nicht explizit wahrgenommen* worden sein.

Wenn das Warten überhaupt implizit als eine gewisse Abweichung oder besondere Situation spürbar war, dann möglicherweise vielmehr als ein *Katalysator* der ohnehin vorhandenen Aufregung. Diese These einer Katalysatorkfunktion des Wartens wird dabei von einer zeitgenössischen Schilderung des dänischen Dichters Hans-Christian Andersen genährt, der einen der wenigen direkten Befunde liefert, die auf die zeitgenössische Atmosphäre an den Bahnhöfen der Frühphase vor Abfahrt schließen lassen. Andersen unternimmt um 1840 eine lange Reise, die ihn durch halb Europa führen sollte. Zu Beginn dieser Reise besteigt er auf der Durchreise von Norddeutschland nach Dresden in Magdeburg erstmals eine Dampfeisenbahn und schildert seine Empfindungen während einer offenbar einstündigen Wartezeit am gerade erst eröffneten Bahnhof der Stadt, welcher den Endpunkt der ersten deutschen Fernverbindung (Magdeburg – Leipzig – Dresden) markierte:

»Zum ersten Mal in meinem Leben sollte ich eine solche sehen. Einen halben Tag, und die darauf folgende Nacht, war ich mit der Diligence den furchtbar schlechten Weg von Braunschweig nach Magdeburg gereist. Ermüdet kam ich hier an, *und eine Stunde später sollte ich wieder fort mit dem Dampfwagen*. Ich will nicht leugnen daß ich vorher eine Empfindung hatte, die ich Eisenbahnieber nennen will, *und dieses war am stärksten als ich in das großartige Gebäude trat wovon aus die Wagenreihe fahren sollte*. Hier war ein Gedränge von Reisenden, ein Laufen mit Koffern und Nachtsäcken, ein Sausen und Brausen der Maschinen, aus welchen der Dampf hervordrang. Man weiß zum ersten Mal nicht recht wo man stehen darf, daß nicht ein Wagen, oder Dampfkessel, oder ein Lade mit Reisesachen über uns stürze; freilich steht man auf einem vorspringenden Altan [Balkon/Bahnsteig, R.K.] sicher; die Wagen in welche man soll, liegen in einer Reihe bis dicht hinauf, gleich den Gondeln bei einem Kai aber unten im Hofe kreuzt, gleich Zauberfäden, die eine Elsenschiene die andere. (...) Ist man nun, wie gesagt, zum ersten Mal hier, dann glaubt man umzuwerfen, Arme und Beine zu brechen, in die Luft gesprengt, oder durch Zusammenstoßen mit einer andern Wagenreihe gequetscht zu werden; aber ich glaube daß man nur beim ersten Male daran denkt.«¹³⁹

Aus Andersens Worten wird deutlich, dass sein faktisches Warten innerhalb der offensichtlichen Aufregung über den neuen Bahnhofskosmos und der allgemeinen Neugier subsumiert wird. Der organisatorische Zwang des Aufenthalts wird hier keinesfalls negativ konnotiert, sondern ganz im Gegenteil wird der Bahnhof hier vielmehr zum Kris tallisationspunkt des ›Eisenbahnieber‹. Das Warten fungierte hier als Spannungsaufbau und offenbar auch als Möglichkeit zur Inspektion der Technik und der Betriebsabläufe. Demnach rückt das Warten hier (noch) nicht in den Stand einer Bürde, sondern vielmehr in den Stand einer katalytischen Kraft eines ohnehin positiven Grundgefühls.

¹³⁹ Andersen Hans-Christian, *Eines Dichters Bazar*, Bd. 1 (Leipzig: Eduard Kummer, 1843), 24f. [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

Diese Vermutung einer positiven, die Aufregung noch weiter steigernden Grund erfahrung des Wartens wird auch über einen überlieferten Brief einer englischen Dame gestärkt, die im Juni 1831 kurz nach Eröffnung der Strecke zwischen Liverpool und Manchester erstmalig die Eisenbahn nutzt.

»Das wundervolle Wetter, welches am Montag herrschte, veranlasste mich, einen Platz in einem offenen Wagen der Eisenbahn zu nehmen. Wir kamen daselbst eine Stunde zu früh an; da ich aber die neue Art des Betriebes noch nicht gesehen hatte, so war ich begierig, die Wagen und die Locomotive zu sehen (...).«¹⁴⁰

Dieser Brief gehört zu den wenigen Quellen, die implizit auf die Verhandlung eines zu großen Zeitpolsters am Bahnhof berichten. Hieraus geht nicht nur hervor, dass sich die Reisenden – wie noch in Kapitel 7.2.1 zu berichten sein wird – im englischen Kontext völlig frei am Bahnhof bewegen konnten. Vielmehr geht hier wiederum heraus hervor, dass die Wartezeit der Neugier Raum gibt und sie zugleich noch weiter verstärkt. Warten ist Vorfreude, Plattform gesellschaftlicher ›Massenerfahrung‹ und vermutlich auch ein Element sozialer Repräsentation. Andersens Schilderungen und jene der englischen Dame dürften sich durchaus als eine exemplarische Grunderfahrung des frühen Eisenbahnzeitalters darstellen. Die Subsummierung der Warteerfahrung unter einer Grunderfahrung des ›Neuen‹ mag dabei so lange angehalten haben wie eine fehlende Vertrautheit und Routinisierung im Umgang der neuen Verkehrsmittel Nutzung bestand.

2) *Warten als unbewusstes Erlebnis aufgrund fehlender Vergleichserfahrungen*

Als zweite These zur Rekonstruktion der frühen Warteerfahrung soll die Vermutung eines weitgehend nur subtil erfahrenen Warteerlebnisses angeführt werden. Nach dieser Überlegung konnte das Warten nicht explizit thematisiert werden, weil aufgrund des allgemeinen »Mangels an Erfahrungen des Publikums«¹⁴¹ schlichtweg keine vergleichbaren Vorgängererfahrungen existierten, die das Phänomen einordnen ließen. Diese These wird aus dem herausgearbeiteten sprachlichen Befund genährt, dass die Begriffsbezeichnung des Wartens international anfangs äußerst heterogene Verwendungen bzw. Umschreibungen findet. Die Neuheit des Phänomens (und damit die Unverfahrenheit in Umgang und Reflektion) erhält dadurch Ausdruck, dass sprachlich oftmals weniger die Tätigkeit selbst als vielmehr die räumliche Funktion des Aufenthaltsraums genutzt wurde. Während in Nürnberg zwar direkt von ›Wartsälen‹ gesprochen wurde, ist im englischen Kontext zunächst von ›rooms for accomodation of passengers‘ und in Berlin mehrheitlich von ›Empfangszimmern‹ die Rede. Erst nach einiger Zeit wird auch in England die Bezeichnung ›waiting rooms‹ etabliert (spätestens mit Whishaw 1842) und damit eine sprachliche Wendung von der betrieblichen Sichtweise zur Repräsentation der Tätigkeit aus Sicht der Passagiere vollzogen. In dieser sprachlichen Stabilisierung könnte ein Hinweis liegen, dass in den Jahren zuvor die Praxis

¹⁴⁰ »Brief einer englischen Dame«, abgedruckt in Carl Löper, *Stammbuch der neueren Verkehrsmittel, Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen und Luftschiffe* (Heidelberg: Decker, 1984), 148f.

¹⁴¹ Eisenbahn von Paris nach St. Germain., *Allgemeine Bauzeitung* 3, Nr. 27 (1838): 247.

des Wartens aufgrund fehlender Vorerfahrungen noch nicht explizit als solche thematisiert, bezeichnet und erlebt wurde. Mit anderen Worten: Das Warten musste zunächst einmal *erlernt* werden, um es explizit thematisieren zu können.

Die These eines eher unbewussten Warteerlebnisses könnte zudem dadurch erhärtet werden, dass die für die Wahrnehmung von Wartezeiten so wesentliche Vorbedingung einer wahrgenommenen Anomalie des sonst vertraut linearen Zeitflusses¹⁴² zu Beginn des Eisenbahnwesens schlachtweg noch nicht gegeben war, weil sich das mechanisierte Zeitbezugssystem der Eisenbahnen auf Seiten der Reisenden erst allmählich auszuprägen begann.

Zweifelsohne fungierte hierbei der Bahnhof als zentraler gesellschaftlicher Schauplatz und Lernort der Verinnerlichung des neuen Zeit-Regimes einer physikalisch-mechanisierten Zeitordnung, die ihre Rhythmen von den natürlichen Referenzgrößen abzuschütteln begann. In den Bahnhöfen manifestierte sich die Präsenz einer neuen Temporalkultur, die ganz im Elias'schen Sinne auf ein »In-Beziehung-Setzen« von Positionen oder Abschnitten zweier oder mehrerer kontinuierlich bewegter Geschehensabläufe¹⁴³ und damit auf deren Synchronisation abzielte. Diese Synchronisation von Menschen und Betriebsmitteln am Bahnhof erzwang seitens der Passagiere, sich nunmehr nach Abfahrtszeiten zu richten und sich zeiträumlich entsprechend im Vorfeld zu organisieren. Um den Zeitpunkt der Abfahrt nicht zu verpassen, wurde der ständige Abgleich mit der aktuellen Uhrzeit zu einer zentralen wie notwendigen Praxis. Zweifelsohne war auch das Postkutschenwesen bereits stark zeitlich ›getaktet‹ und hatte mit der Etablierung des minutengenauen Fahrplans eines der bis heute zeitsensitivsten Medien geschaffen.¹⁴⁴ Jedoch bewirkte das wesentlich stärker durch ein objektiv-mechanisiertes Zeitsystem organisierte Eisenbahnwesen einerseits einen qualitativen Bedeutungszuwachs der Zeitkategorie. Zum anderen bewirkte die ungleich größere Anzahl an Reisenden eine immense quantitative Bedeutungszunahme des objektiv-mechanisierten Zeitbegriffs, weil sich ihm nun wesentlich mehr Menschen unterstellen mussten. Das Bewusstsein von und über Zeit dürfte so im Kontext der frühen Bahnreise – wenngleich überdeckt vom Anblick und der aufgeregten Erwartung des Neuen – einen subtil wirk samen, aber zentralen (und vom alltäglichen Leben unterschiedenen) Bewusstseinsaspekt gebildet haben. Prominentestes Sinnbild für die Zentralität des Zeitlichen und der normativen Verinnerlichung des Uhrzeitregimes ist wohl zweifelsohne die Bahnhofsuhr. Sie wurde im deutschen Kontext gar bahnpolizeilich vorgeschrieben, so etwa für den Betrieb der Berlin-Potsdamer Bahngesellschaft (1839):

»§. 20. Es soll auf jedem der beiden Bahnhöfe eine dem Publikum außerhalb des Hofes sichtbar große Uhr vorhanden sein, nach welcher der Betrieb der Eisenbahnbeförderung überall geleitet wird und welche daher auch für alle Reisende maßgebend ist.

¹⁴² Vgl. Kap. 2.4.

¹⁴³ Elias, *Über die Zeit*, 20.

¹⁴⁴ Zum Übergang der stundenbasierten zur minutengenauen Fahrplangestaltung im Postwesen sei auf eine jüngst erschienene Arbeit von Catherine Herr-Laporte verwiesen: Catherine Herr-Laporte, »Rien ne sert de courir; il faut partir à point: temps et mobilité dans un long xviiie siècle«, in *Les Débuts du Conservatoire des Arts et Métiers*, hg. von Liliane Hilarie-Pérez, Stéphane Lembré, und Delphine Spicq (Toulouse: Presses Universitaires du Midi, 2019), 119-42.

Beide Uhren sollen nach der Uhr der Königl. Akademie zu Berlin reguliert werden, und es ist dies täglich zu kontrolliren.«¹⁴⁵

Wie aus dieser behördlichen Anordnung hervorgeht, existierten bis zu diesem Zeitpunkt nur wenige Orte an denen die mechanische Uhrzeit ›ausgestellt‹ wurde. Der Bahnhof verdichtete somit das Netz sichtbarer Zeitanzeiger in der Stadt. Bahnhöfe wurden neben Kirchtürmen zu den wichtigsten Zeitanzeigern, faktisch deshalb, weil sich die Organisation des Eisenbahnwesens zutiefst als Organisation von Zeit und Raum darstellte. Auch Gottwaldt führt den Wandel der Temporalkultur des frühen 19.Jahrhunderts auf die Bahnhofsuhr zurück und vermerkt:

»Die am Bahnhof allgegenwärtige Uhr und der sich täglich wiederholende Fahrplan weisen unerbittlich darauf hin, dass es neben dem zyklischen Zeitbegriff der regelmäßigen Erneuerung von Tageslauf und Jahreszeiten immer auch einen linearen Zeitbegriff der Vergänglichkeit geben wird.«¹⁴⁶

Diese Verinnerlichung eines durch die Eisenbahnen oktroyierten linearen Zeitbegriffs war jedoch ein Prozess und musste gesamtgesellschaftlich erst über einen langen Zeitraum hinweg erlernt werden. Ungeachtet der Tatsache, dass die Bahnhöfe zu Kristallisierungspunkten der modernen, von Naturrhythmen abgelösten Zeitordnung wurden, brauchte diese Entwicklung selbst ›Zeit‹, um verstanden und praktiziert zu werden. Zudem trat zu Beginn des Eisenbahnwesens trotz der rasant steigenden Passagierzahlen ohnehin nur ein Bruchteil der Bevölkerung in direkten Nutzungskontakt mit der Eisenbahn.

Abschließend kann die These einer primär unbewussten Verhandlung des verkehrlichen Wartens in der Pionierphase der Eisenbahnen zudem durch die Beharrungskräfte einer alten, langsameren Zeitkultur gestützt werden. Trotz der Verbreitung von öffentlichen Zeitanzeigern¹⁴⁷ und der auf einem linearen Zeitregime basierenden Organisation der Eisenbahnen blieb die Zeitwahrnehmung im Kontext der 1830er und 1840er Jahre noch stark an natürlichen Rhythmen verhaftet. Die ›Sattelzeit‹ war gerade erst am Ende ihres Wirkens, der Übergang in die moderne Zeitordnung noch stark personen- und gruppenspezifisch. Dass die Zeitwahrnehmung zumindest im deutschsprachigen Kontext zur Entstehungszeit der Eisenbahn noch weniger von einer Zeitökonomie geprägt gewesen sein dürfte, wird hierbei durch einen vergleichenden Hinweis zur Evolution der Bahn in England und Deutschland deutlich, den Max Maria von Weber im Jahr 1873 verfasste. Im Zusammenhang mit unterschiedlichen nationalen Ansätzen und Charakteristika des Streckenbaus vermerkte von Weber aufschlussreich für den deutschen Raum:

»Man schmiegte sich den Unebenheiten des Terrains mit stärkeren Steigungen, Krümmungen und Gefällen, unter Aufopferung eines Theiles der Geschwindigkeit, an, was

¹⁴⁵ Kletke, *Die Preußischen Eisenbahnen*, Dritter Abschnitt: Über Spezielle Vorschriften zur Benutzung der Eisenbahnbeförderung:110.

¹⁴⁶ Geisthövel, Knoch, und Gottwaldt, »Der Bahnhof«, 26.

¹⁴⁷ Diese funktionierten jedoch zum Teil nur bei Tageslicht (Sonnenuhren).

um so zulässiger war, als, bei den weniger angespannten Lebensverhältnissen, die Zeit noch weniger werthvoll als in England ist.«¹⁴⁸

Die 1830er Jahre standen demnach aus dem Rückblick der 1870er Jahre noch nicht unter dem gleichen ›Zeitdruck‹ wie im mercantilistischen England. Eine mäßigere Geschwindigkeit wurde offenbar billigend in Kauf genommen. Vor dem Hintergrund dieser grundsätzlich gemäßigteren Temporalkultur steht wohl auch zu vermuten, dass reziprok zur geringeren Beschleunigungserwartung auch Wartezeiten weit weniger problematisiert, sondern stärker toleriert, akzeptiert bzw. gar nicht erst als Abweichung oder Wartezeit empfunden wurden. Ohnehin diente die Eisenbahnreise der Anfangszeit überwiegend dem Ausflugs- und Freizeitverkehr. Zwar wurde die erste Personenverkehrsstrecke zwischen Liverpool und Manchester dafür gefeiert, dass es nunmehr für Geschäftsleute möglich wurde am selben Tag hin- und zurückzureisen,¹⁴⁹ doch insgesamt waren der Berufsverkehr oder gar ein Pendlertum noch randständige Erscheinungen. Damit steht zu vermuten, dass auch in Bezug auf die Reiseanlässe eine vermutlich ohnehin größere zeitliche Toleranz bzw. eine noch geringere Zeitökonomie vorherrschten.

3) *Explizierung der Warteerfahrung in Form von Beschwerden*

Als dritte These zur frühen Warteerfahrung lässt sich aus der vorangegangenen Analyse der Pionierbahnhöfe formulieren, dass in bereits punktuell auch (moderne) Anzeichen bestanden, die im verkehrlichen Warten explizit den Grund eines Ärgernisses sahen. So zeigt sich etwa in den Beschwerden Reisender über die ungünstige Fahrplangestaltung zwischen Nürnberg und Fürth, dass die dadurch entstehenden (langen) Wartezeiten durchaus offen problematisiert wurden. Dies konnte offenbar besonders dort geschehen, wo zum einen der Reiz des Neuen allmählich von einem routinierten Umgang und einer Gewöhnung abgelöst wurde¹⁵⁰ und wo bereits vor Bau der Eisenbahn etablierte Verkehrsverbindungen eine stärkere zeitsensitive Erwartungshaltung erzeugten oder aber auch schlichtweg das verfügbare Angebot der Verkehrsnachfrage nicht gerecht wurde.

Die Relation zwischen am Bahnhof verbrachten Wartezeiten und der Zugangs- und Abfahrtszeit mit der eigentlichen Reisezeit im Zug bildeten demnach einen weiteren wichtigen Einflussfaktor für die *explizite* Erfahrung des systemischen Wartens. Da die ersten Bahnhöfe zwar nicht im Stadtzentrum, aber doch meist in unmittelbarer Nähe

148 von Weber, *Schule des Eisenbahnwesens: Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen*, 41.

149 »The traveller will live double times: by accomplishing a prescribed distance in five hours, which used to require ten, he will have the other five at his own disposal. The man of business in Manchester will breakfast at home – proceed to Liverpool by the Railway, transact his business, and return to Manchester before dinner. A hard day's journeying is thus converted into a morning's excursion.« Henry Booth, *An account of the Liverpool and Manchester Railway* (Liverpool: Wales and Baines, 1830), 91.

150 Die Passagierfrequenz zwischen Nürnberg und Fürth übertraf gar noch die von Liverpool und Manchester, sodass hier bereits nach kurzer Zeit von einer Gewöhnung an das Eisenbahnsystem aus gegangen werden kann.

vor den Stadtmauern errichtet wurden, waren die Zugangszeiten – selbst als Fußgänger – noch vergleichsweise gering, sodass die am Bahnhof verbrachte Zeit relativ lang erschien sein könnte. So ist insgesamt davon auszugehen, dass sich ortsspezifisch in die aufgeregte positive Grunderfahrung der Eisenbahnreise bereits punktuell auch negative Konnotationen eingeschlichen haben könnten, die – mit Blick auf die Problematik in Nürnberg – sogar Einfluss auf die attestierte Zukunftsfähigkeit des Eisenbahnwesens nehmen sollten. Wenngleich der Nürnberger Einzelfall den Unmut über die langen Wartezeiten zum Ausdruck brachte, muss angesichts der sonst aber fehlenden Quellen, die über eine mögliche Problematisierung des verkehrlichen Wartens berichten würden, betont werden, dass zu Beginn des Eisenbahnwesens insgesamt noch *keine kollektiv irritierende Problemerfahrung* erkennbar wird.

Zur ›kollektiven Entdeckung‹ des Wartens

Zusammenfassend traf das zeitsensitive System der Eisenbahnen in den 1830 und 1840er Jahren auf eine gesellschaftliche Temporalkultur, die noch recht stark von zyklischen und naturgebundenen Rhythmen geprägt war. Wartezeiten, wie sie die Organisation des neuen Massenverkehrsmittels erzwang (und verursachte), waren weder bekannt, noch wurden sie offen als Anomalie oder Störfaktor thematisiert. Selbst wenn wie im Falle der ersten Streckenöffnung in England die Wahrnehmung einer Verspätung älter als jene der plamäßigen Ankunft war, dürfte sich die Wahrnehmung einer artifiziellen, von Naturrhythmen oder sozialen Ursachen abgekoppelten systemischen Wartezeit vor Abfahrt zu Beginn des Eisenbahnzeitalters innerhalb einer Erfahrung des Neuen und einem allgemeinen Grundgefühl der Aufregung verloren haben.

Dennoch kann für die Millionen von Passagieren eine ›kollektive Entdeckung des Wartens‹ konstatiert werden, die sich weniger explizit als vielmehr subtil und unbewusst ins Gedächtnis einzuschreiben begann. Ähnlich wie im Kontext der baulichen Entdeckung des Wartens stehen auch hier Persistenz und Neuheit nah beieinander. Zum einen waren es die Menschen wahrgemerkt aus anderen Zusammenhängen gewohnt zu warten. Knappeheiten an Gütern und Informationen oder auch soziale Hierarchien bewirkten, dass sich Menschen bereits vor dem Eisenbahnzeitalter zweifelsohne stets auch mit (oftmals existenziell bedrohlichen) Wartesituationen konfrontiert sahen. Das Warten bildet – wie bereits an anderer Stelle erwähnt – einen anthropologischen Ur-Modus und ist daher keine Neuerfindung des modernen Lebens. Neuartig jedoch, und damit zumindest subtil als Andersartigkeit verinnerlicht, war, dass das Warten in spezifischen Räumlichkeiten abgehalten wurde, von relativer kurzer und zugleich mehr oder weniger verlässlicher Dauer war und eine Vielzahl unterschiedlicher, sich fremder Menschen allein aufgrund desselben Anlasses das gleiche Erlebnis teilten.

Die Quelle dieses kollektiv erlebten Zwischenstadiums lieferte – wie erörtert – ein Zusammenspiel behördlicher und betrieblicher Sicherheitsbestimmungen sowie das organisatorische Kontrollproblem einer zeitgleichen Synchronisation von Mensch und Betriebsmitteln. Diese Synchronisation mit dem anschließenden Ziel der Beschleunigung erschien nur handhabbar durch ein vorheriges Sammeln und Festhalten der Reisenden in transitorischen Zwischenräumen. Allein die Schaffung eines spezifischen Raumprogramms für diesen erzwungenen Kurzaufenthalt lässt vermuten, dass die Rei-

senden in physischer Anwesenheit in jenen Räumlichkeiten ein Bewusstsein von Zeitlichkeit im Allgemeinen und dem Warten im Besonderen zu entwickeln begannen. Doch auch wenn zu vermuten steht, dass der Kurzaufenthalt der vielen Millionen Reisenden des frühen Eisenbahnzeitalters sich erst langsam und subtil als ein neues Phänomen in das kollektive Gedächtnis einzuschreiben begann, darf an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass die zeitgenössische Literatur und Lyrik der ersten Eisenbahnjahre keine nachweisbaren Rezeptionen des Wartephänomens zeigen. Stattdessen finden sich ausschließlich Thematisierungen der Geschwindigkeitserfahrung oder der (oppositionellen) Romantisierung der mit der Eisenbahn bedrohten Zeit als Form des Widerstands gegen die Veränderungen der Eisenbahn. Zusammenfassend lässt sich also festhalten: Das Warten wird anfänglich noch nicht explizit behandelt, denn es gab zunächst schlichtweg wichtigere Phänomene und Implikationen, die mit der Eisenbahn in Verbindung standen.

