

7. Standardisierung und Konsolidierung (1845-1870)

Etablierung und erweiterte Rahmung des stationären Warteimperativs

Spätestens zum 20. Jahrestag der historischen Pionierfahrt zwischen Liverpool und Manchester war das Verkehrswesen von einer Atmosphäre geprägt, in welcher der Erfolg der Eisenbahnen nicht mehr aufzuhalten war. Nach anfänglich massiven Ungewissheiten bezüglich der Zukunft des Eisenbahnwesens, die sich aus wirtschaftlichen Rückschlägen (Spekulationsblasen), modalen Richtungsentscheidungen (Nutzung von Straße, Kanal oder Schiene), politischen Spannungen (Vormärz) und kulturellen Ängsten und Bedenken sowie dem teilweise starken Widerstand von Grundbesitzern und Versorgungsunternehmen speisten, setzte sich vor allem der wirtschaftliche Nutzen der Eisenbahn immer deutlicher durch. In der Folge sollte die Phase der experimentellen Früherkundung des Eisenbahnwesens am Ausgang der 1840er Jahren ihr Ende finden.

Ein jährlich wachsendes Streckennetz mit zunehmenden Kreuzungspunkten bewirkte eine sukzessive Verkehrszunahme des Personen- und Güterverkehrs. Immer mehr neue Strecken verbanden die bereits älteren und schufen in der Folge ein Netzwerk, das eine ohnehin bereits steigende Nachfrage nochmals verstärkte und vervielfachte. Bis 1860 waren alle deutschen Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern miteinander verbunden und im Jahr 1859 reisten allein in Preußen bereits 20 Millionen Menschen mit der Eisenbahn. Selbst die optimistischsten Vertreter des Eisenbahnwesens, darunter die Verwaltungen und Aktionäre selbst, zeigten sich regelmäßig vom Zuwachs des Verkehrszuwachses überrascht. Nicht zuletzt deshalb, weil die Verkehrszunahme nur schwerlich antizipiert und auch in dieser Hinsicht nicht auf vergleichbare historische Erfahrungswerte zurückgegriffen werden konnte. Die komplexen Wirkungszusammenhänge zwischen den Faktoren Netzausbau, Tarifgestaltung, Nutzerverhalten und -akzeptanz (auch im jahreszeitlichen Wandel) oder der Einfluss von Komfort- und Zeitgewinnen durch verbesserte Technik ließen sich nur schwerlich quantifizieren und bleiben zum Teil bis in die Gegenwart hinein nicht vollends modellierbar. Zudem wurde der Aufbau des Eisenbahnwesens zunächst primär von privatwirtschaftlichen Akteuren vorangetrieben, wodurch ein heterogenes und partikulares Erfahrungswissen bzw.

stark unterschiedliche Zielsetzungen vorherrschten. Private Eisenbahngesellschaften arbeiteten nicht selten gegeneinander und versuchten ihre jeweiligen Strecken vor Konkurrenten zu schützen, was den Aufbau eines großflächigen Erfahrungswissens oder einer breiten Standardisierung des Betriebswesens zunächst erschwerte.

Der Schienenverkehr, der zwar noch nicht für alle Mitglieder der Gesellschaft erschwinglich war, entwickelte sich zur Mitte des 19. Jahrhunderts jenseits der allerorten vorherrschenden Nahmobilität¹ zu einer zentralen Mobilitätserfahrung. Der Erfolg der Eisenbahnen führte dabei mancherorts bereits nach kurzer Zeit zum Erreichen der Kapazitätsgrenzen für die Personen-, Gepäck- und Güterabfertigung und damit oft zur Erweiterung von Stationen der ersten Generation durch größere Neuanlagen, insbesondere an Endstationen in Großstädten. Trotz der optimistischsten Erwartungen an die Entwicklung des Fahrgastaufkommens waren viele Bahnhöfe bereits nach wenigen Betriebsjahren ungeeignet. Der rasant wachsende Eisenbahnverkehr bewirkte, dass die Erstgeneration der Bahnhöfe sich spätestens im Laufe der 1840er Jahre als oftmals unterdimensioniert darstellte und viele Stationen bis 1860 nicht nur eine zweite, sondern gar bereits eine dritte Erweiterung erlebten. Paradigmatisch für die in der Moderne oftmals durch neue, disruptive Technologien² ausgelöste Veränderungsdynamik, war auch die Errichtung von Bahnhöfen von einer Inkongruenz zwischen gegenwärtigen Wissensständen und dessen zwischenzeitlicher Weiterentwicklung betroffen. In der Folge entsprachen die immobilen Infrastrukturen der Bahnhöfe oftmals bereits bei ihrer Eröffnung schon nicht mehr dem sich während der Bauzeit weiterentwickelten Eisenbahnwesen. Vielmehr bildete die Eröffnung von Bahnhöfen des 19. Jahrhunderts in vielen Fällen den Entwicklungsstand früherer Jahre ab, der den zwischenzeitlich gewachsenen Ansprüchen bezüglich Kapazität, Betriebsorganisation, Komfort oder Sicherheit oftmals schon nicht mehr entsprach.

Um diese Dynamik nachvollziehbar zu machen, seien hierzu nur einige Beispiele genannt. Die bereits vorgestellte Crown Street Station in Liverpool wurde 1836 nach nur sechs Betriebsjahren von der an anderer Stelle erbauten und wesentlich größeren Lime Street Station abgelöst, die ihrerseits bis 1867 nochmals zwei umfassende Erweiterungen erfuhr. Der Potsdamer Bahnhof in Berlin wurde ebenfalls nach nur wenigen Betriebsjahren 1846 umfassend erweitert und erlebte bis 1872 die Fertigstellung eines großdimensionierten Neubaus an gänzlich anderer Stelle. Unzählige weitere Beispiele ließen sich anführen, um die in jener Zeit vorherrschende Entwicklungsdynamik zu verdeutlichen. Die Bahnhöfe der Standardisierungs- und Konsolidierungsphase des Eisenbahnwesens sind somit im Kontext ihrer ständigen Veränderung zu verstehen, die wohl am besten dadurch verdeutlicht werden kann, dass, wie im Beispiel des Baus von

1 Die deutliche Mehrzahl der absolvierten Wege bildete im 19. Jahrhundert zweifelsohne noch ganz deutlich der Fußverkehr. Dazu: Colin G. Pooley, »Travelling through the City: Using Life Writing to Explore Individual Experiences of Urban Travel c1840-1940«, *Mobilities* 12, Nr. 4 (2017): 598-609.

2 Basierend auf der Definition disruptiver Technologien kann die Eisenbahn durchaus als eine solche bezeichnet werden: »Disruptive technologies can be considered scientific discoveries that break through the usual product/technology capabilities and provide a basis for a new competitive paradigm.« Ronald N. Kostoff, Robert Boylan, und Gene R. Simons, »Disruptive Technology Roadmaps«, *Technological Forecasting and Social Change* 71, Nr. 1-2 (Januar 2004): 142.

Liverpool Lime Street Station, für den Bahnhofsbau mancherorts sogar mehrmals Kirchen umgesetzt wurden.

Typologisch betrachtet dominierten zur Mitte des Jahrhunderts zweiseitige Anlagen mit getrennten Gebäuden für ab- und anfahrende Reisende. Daneben formierte sich ausgehend vom Gare de l'Est in Paris (1847-1852) jedoch auch bereits der Typus des Kopfbahnhofs, der im späten 19. Jahrhundert die wohl ikonischste Form des Übergangs zwischen Stadt- und Bahnkosmos darstellen sollte. Zusammenfassend gelangte mit den späten 1840er Jahren der Bau von Bahnhöfen an das Ende seiner experimentellen Frühphase. Empfangsgebäude wurden stärker standardisiert und wuchsen zugleich hinsichtlich Größe und funktionaler Komplexität.³

Für die nun folgende Analyse des verkehrlichen Wartens im Kontext der zweiten Entwicklungsphase des Eisenbahnwesens (Aufstieg zum dominierenden Massenverkehrsmittel) wechselt die zuvor induktiv ausgerichtete, hypothesengenerierende Betrachtung von Einzelfällen nun stärker auf eine deskriptive Betrachtung. Nicht mehr allein die dichte Beschreibung einzelner Bahnhöfe steht damit im Vordergrund, sondern das Aufdecken übergeordneter Bau- und Erfahrungskonjunkturen, die Einfluss auf die Erfahrung verkehrsinduzierter Wartezeiten am Bahnhof nahmen. Dieser Perspektivwechsel kann zum einen damit begründet werden, dass die Entwicklung des Eisenbahnwesens durch dessen immenses Wachstum nicht mehr durch Betrachtung von Einzelbeispielen heraus darstellbar bzw. der wachsenden Komplexität und Kleinteiligkeit nicht mehr gerecht wird. Zum anderen eröffnet eine wesentlich verbreiterte Quellenlage ab ca. 1850 die Möglichkeit eines abstrahierenden Vorgehens, das eine größere Verallgemeinerbarkeit von Tendenzen und Konjunkturen des Wartens zulässt. Um die übergeordneten Tendenzen und Konjunkturen dennoch an konkrete Räume rückzubinden, werden an geeigneter Stelle punktuell konkrete Bahnhöfe näher beleuchtet, in denen jene Entwicklungen in besonderer Deutlichkeit aufgezeigt werden können. Kurzum: Die bereits für die Frühphase herangezogenen Analysekatégorien werden beibehalten, jedoch in den folgenden Kapiteln stärker von übergeordneten baulich-betrieblichen Rahmenentwicklungen informiert und auf einen größeren Zeitraum ausgebreitet.

7.1 Bauliche und betriebliche Rahmenentwicklungen

Zur Stimulierung eines stetigen Wachstums des Eisenbahnverkehrs, aber auch als Reaktion auf dasselbe, mussten zunächst hunderte, dann tausende Bahnhofsneubauten errichtet werden. Dies betraf nicht nur die Endpunkte der Bahnlinien in den großen Städten, sondern insbesondere auch zunehmend die Errichtung von Zwischenstationen auf jenen Bahnlinien. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, mussten die geeigneten Lösungen der neuen Bauaufgabe jeweils in Abhängigkeit von lokalen Betriebsverhältnissen, topografischen Gegebenheiten, der (erwarteten) Personenfrequenz, dem verfügbaren Kapital oder gar kulturellen Besonderheiten gesucht und gefunden werden. Die Vielfalt dieser individuellen Lösungen spiegelte sich innerhalb

3 Vgl. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 57.

der Standardisierungs- und Konsolidierungsphase des Eisenbahnwesens (ab spätestens 1850) vor allem entlang zweier Dimensionen: in der strukturellen Organisation des Bahnhofes (Lage des Empfangsgebäudes und der anderen Bahnhofsbauten, Grundriss des Empfangsgebäudes etc.) sowie in seiner baukünstlerischen Gestaltung. Da in der Anfangszeit des Eisenbahnhochbaus keinerlei Erfahrungen und damit auch kaum verbindliche Baumaximen vorlagen, hatten die von den Bahnverwaltungen beauftragten Architekten und Ingenieure oftmals für beide Gestaltungsdimensionen völlig freie Hand. In der Folge glich bei genauerer Betrachtung im Grunde kaum ein Bahnhof dem anderen. Es dauerte mindestens zwei Jahrzehnte bis sich aus den vielen individuellen Lösungen die brauchbarsten und praktischsten entwickelten.⁴

Die Entwicklung dieser beiden Gestaltungsdimensionen soll im Folgenden mithilfe einer chronologischen Aufarbeitung einer Auswahl internationaler Schlüsselwerke des Bahnhofsbaus vertieft werden, da mit ihnen nicht nur wichtige Rahmenbedingungen für die Warteerfahrung der Reisenden einhergehen, sondern sich zudem zeigt, wie sehr das durch den Bahnverkehr selbst ›produzierte‹ systemische Warten der Reisenden zu einem leitenden Strukturelement des Bahnhofsbaus avancierte. Im Sinne der Rekonstruktion einer Außenperspektive des Wartens ist hierbei wiederum insbesondere die Frage leitend, welche Rolle die Wartesäle innerhalb des vorgeschlagenen Raumprogramms und der sich zunehmend standardisierenden Grundrissgestaltungen einnahmen bzw. über welche Ausstattungen und baukünstlerische Gestaltungselemente sie verfügten.

7.1.1 Auf dem Weg zu einer ›Normalform‹: Direktiven und Anforderungen des Bahnhofsbaus (1845-1870)

Die Fachdebatten der 1840er Jahre standen im Zeichen eines übergreifenden Bewusstseins, dass es trotz vielfacher internationaler Baubeschreibungen keine ausreichenden Systematisierungsversuche gab, um die Bauaufgabe ›Bahnhof‹ effizient und ortsspezifisch zweckmäßig zu lösen. Im Zuge der anschließenden Suche nach Systematisierungen und der Entwicklung funktioneller Gesichtspunkte des Bahnhofsbaus kamen zunächst die wichtigsten Impulse aus Frankreich.

Revue General d'Architecture et des travaux publics (1846)

Im Kontext einer allgemeinen Aufbruchsatmosphäre (Eisenbahnfieber) verdichtete César Daly in der französischen Fachzeitschrift ›Revue Générale d'Architecture et des travaux publics‹ von 1846 die Erfahrungen der Frühphase des Eisenbahnwesens in einem der ersten Typologisierungsversuche bestehender Bahnhofsbauten. Für Daly hatten sich mit Blick auf die ersten in Frankreich und England errichteten Bahnhöfe insgesamt vier Grundformen herauskristallisiert, die sich jeweils insbesondere auf Grundlage des heuristischen Kriteriums der Organisation von Zu- und Abwegen für Reisende, Güter und Gepäck ergaben. Für die innere und äußere Gestaltung dieser Hauptformen wurden dabei ganz ähnliche formale Anforderungen wie zuvor in der

4 Vgl. Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, 24.

Allgemeinen Bauzeitung (1838) formuliert. So wird sich etwa erneut für eine klare Trennung von abfahrenden und ankommenden Reisenden ausgesprochen. Übergeordnet sei für jegliche Wahl der Disposition ferner zu beachten, dass die Zirkulation gewährleistet, die Wege von Gepäck und Mensch möglichst kreuzungsfrei und die Wege zum bzw. vom Zug möglichst kurz und ohne Überschreiten von Gleisen zu ermöglichen. Jenseits dieser allgemeinen Prämissen sei die Wahl jeder dieser Dispositionen jedoch immer mit Vor- und Nachteilen verbunden. Keiner der vier Typen wurde daraufhin favorisiert, sondern Daly merkte an, dass es jeweils einer ortsspezifischen Einpassung bedarf. Hinsichtlich der Rolle des temporären Sammelns von Reisenden wird jedoch herausgestellt, dass Wartesäle in jeder der vier Formen ein zentrales Element des Bauprogramms bilden. Damit erhält diese Raumgruppe eine noch stärkere bauprogrammatische Institutionalisierung, als zuvor in der Allgemeinen Bauzeitung. Ob zentral im Empfangsgebäude von Kopfbahnhöfen eingerichtet (Paris, Gare du Nord) oder bei Anlagen mit seitlicher Erschließung in die Tiefe des Eingangsvestibüls gelegt, die Wartesäle bildeten spätestens nach Dalys einflussreicher Studie einen Dreh- und Angelpunkt der formalen Anforderungen des Bahnhofsbaus. Ferner werden Wartesäle wohl erstmals mit einer aus Sicht der Reisenden elementaren Qualifizierung versehen. So sollten die Wartesäle im Typus eines Kopfbahnhofes mit Aus- und Eingang durch den Kopfbau (Typus 1 der vier Grundformen) derart im Grundriss platziert werden, dass man aus ihnen einen *Überblick* über das gesamte Geschehen im Bahnhof erlangen kann. In offenbar vollem Bewusstsein der psychologisch mitunter problematischen Abfahrtssituation sollte es nach Dalys Ansicht das Ziel sein, solche Räume möglichst »fröhlich« erscheinen zu lassen.⁵ Dieser Hinweis deutet damit interessanterweise auf die Anerkennung der besonderen Situation des systemischen Wartens hin, der in Form der Platzierung innerhalb des Gebäudes Rechnung getragen werden sollte.

Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands (1850)

Die Zunahme des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs bewirkte auch in Deutschland, sich auf Grundlage der internationalen Erfahrungen aktiv mit Fragen der Standardisierung und Regelmäßigkeit des Bahnverkehrs zu beschäftigen. Wichtigstes Organ dieser Bestrebungen wurde der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VDEV). 1846 zunächst aus den zehn größten preußischen Eisenbahnverwaltungen als »Verein preußischer Eisenbahnverwaltungen« gegründet, wurde der Zusammenschluss 1847 zum besagten VDEV umbenannt. 1850 waren fast 50 Eisenbahnverwaltungen (darunter auch solche aus Österreich und Ungarn) Mitglied des VDEVs. Das Interesse der Mitglieder dieses Dachverbandes bestand vor allem darin, die vielen Netzfragmente innerhalb der vielen Gliedstaaten des Deutschen Bundes miteinander in Verbindung zu bringen sowie die Grenzübertritte und Transitverkehre zu regeln. Da zwischen den einzelnen Verwaltungen in technischer Hinsicht kaum Einheitlichkeit bestand, war das

5 »(...) les salles d'attente, d'ou la vue peut s'étendre sur toute la gare, sont plus gaies (...).« César Daly, »Gare du Chemin de Fer du Nord.«, *Revue General d'Architecture et des travaux publics*, Nr. 6 (1846): 513.

erklärte Ziel des Vereins, uniforme Regelungen zu schaffen, die »das eigene Interesse und dasjenige des Publikums«⁶ fördern.

Auf Anregung des Baurates der Königlich Hannoverschen Staatsbahn (Mohn), der 1849 einen ersten Vorstoß zur Schaffung einheitlicher Regelungen für Bahnbau und -betrieb an den Verein heran trug, wurden im Jahr 1850 im Ergebnis der »Techniker-Versammlung« des VDEV in Dresden die *Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands* verfasst. Sie gelten als erstes zusammenhängendes Regelwerk des deutschen Eisenbahnwesens. In insgesamt 165 Paragraphen finden sich neben zahlreichen Festlegungen zu Oberbau, Planum, Signalwesen oder Lokomotiven auch einige, wenngleich recht allgemein gehaltene Richtlinien zum Bau von Bahnhofsanlagen, die wiederum direkte Auswirkung auf die bauliche Rahmung des wartenden Passagiers hatten.

Ort der Abfahrt sollten stets bedeckte Hallen bilden, wobei abfahrende und ankommende Züge abermals streng getrennt werden sollten. Zum Raumprogramm im Empfangsgebäude wurde vermerkt:

»Im Empfangsgebäude sind folgende Räume erforderlich: Eine geräumige Vorhalle welche gegen die Strasse abgeschlossen werden kann, in Verbindung mit der Billet- und Gepäckexpedition, der Post und wenigstens zwei Wartesälen mit Restauration. (...) Die Wartesäle und die Gepäckexpedition müssen mit der Wagenhalle in directer Verbindung stehen. Im Gebäude selbst oder in directem bedachtem Zusammenhange mit demselben sind Retiraden anzulegen.«⁷

Die Entwicklung der nach 1838 in der Allgemeinen Bauzeitung formulierten (warerelevanten) Baudirektiven zeigte sich damit zum einen darin, dass die Einrichtung einer Restauration und von Toiletten nunmehr zur Pflichtaufgabe erklärt wurde. Darüber hinaus wurde mit der bereits von Lichthammer geäußerten Maxime der Verbindung von Wartesaal und Gleishalle die Lage der Wartesäle innerhalb des Grundrisses stärker spezifiziert. Wie bereits aus Dalys Ausführungen ersichtlich wurde, sprach man sich damit nun auch im deutschen Kontext dafür aus, Wartesäle möglichst über eine Sichtverbindung zum Zug verfügen zu lassen.

Interessanterweise schien sich der Übergang von der ersten zur zweiten Generation der Bahnhofsbauten also auch gerade im Hinblick auf die Gestaltung der Wartestrukturen abzuzeichnen. So scheint sich für die Zeitgenossen etwa beim Bau der Hannoverschen Eisenbahnbauten im Jahre 1842 auf Grundlage der internationalen Erfahrungen offenbar bereits ein fortgeschrittenes Wissen über die richtige Dimensionierung der Wartezimmer, Gepäckexpeditionen und anderer Räume gefestigt zu haben, für die sich – anders als in den Pionierbauten – nunmehr bereits »ein annähernder Maßstab«⁸ auffinden ließ. Die Bestrebungen einer Standardisierung des Baus von Empfangsgebäuden war damit jedoch nur in Ansätzen erfüllt und wurden jeweils durch eine weitere Verkehrszunahme überholt. Die Suche nach der idealen und zweckmäßigen Form musste demnach unnachgiebig weitergeführt werden.

6 Viktor von Röll, *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens* (Wien: Urban & Schwarzenberg, o.J.), 94. zitiert aus J. Frank, *Der praktische Eisenbahnbeamte* (Magdeburg: Emil Baensch, 1851), 509.

8 »Die Eisenbahnen im Königreich Hannover«, *Allgemeine Bauzeitung*, Nr. 16 (1851): 257.

Traité élémentaire des chemins de fer (1856)

Der französische Ingenieur Auguste Perdonnet (1801-67) gehörte zweifellos zu einem der einflussreichsten Impulsgeber des frühen Eisenbahnwesens. Er befasste sich in seinem Wirken nicht nur allein mit der Eisenbahntechnik und Konstruktionsfragen, sondern nahm innerhalb der Suche nach der idealen Disposition von Bahnhofsgebäuden auch die Perspektive der Reisenden ein. Wegweisend bemerkte Perdonnet, dass Reisende »eine gewisse Oekonomie, verbunden mit Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Sicherheit und Annehmlichkeit«⁹ verlangen würden. Damit leitete er eine Perspektivierung ein, die nicht ausschließlich auf den Betrieb beschränkt blieb. Wenn zunächst auch nur geringfügig und unspezifisch, wie sich im Ausdruck einer »gewissen Annehmlichkeit« zeigt, wird die Perspektive hier auch (erstmalig) durch die konkreten Bedürfnisse der Reisenden beeinflusst.

Im 1856 erschienenen *Traité élémentaire des chemins de fer*, einem Standardwerk des französischen Eisenbahnwesens, das aber auch international durch Übersetzungen rezipiert wurde, nimmt Perdonnet auf der Suche nach übergeordneten Grundsätzen und einer idealen Form des Bahnhofsbbaus wiederum (wie zuvor Daly) eine vergleichende Übersicht der Grundrissdispositionen und Lagevarianten einzelner Gebäudeteile großer Bahnhöfe Frankreichs, Englands, Belgiens und Deutschlands vor. Auch hier wurden Wartesäle neben der Gepäckaufbewahrung, den Verwaltungsbüros und dem Fahrkartenverkaufsbüro direkt zum benötigten Raumprogramm eines jeden Bahnhofs gezählt. Doch die Wartesäle nahmen hier nunmehr auch aus einem anderen Grund einen wichtigen Stellenwert ein, denn bei der Abwägung unterschiedlicher Formen der Platzierung von Empfangsgebäuden an Kopfbahnhöfen (am Kopf oder seitlich der Gleise) wird das organisatorisch erzwungene Phänomen des Wartens zum strukturierenden Element. So fällt Perdonnets Plädoyer im *Traité* schließlich für die Anlage der Gebäude in seitlicher Lage aus, weil nur dadurch größere Räumlichkeiten in der Länge des Bahnhofes und damit größere Kapazität zur Aufnahme von Passagieren (vor allem bei hohem Passagieraufkommen) erzeugt werden könnten. Zudem sei durch die seitliche Erschließung eine bessere Klassenaufteilung in der Länge sowie ein direkter Zugang zu den Waggons aus den Wartesälen entlang einer Achse ermöglicht.¹⁰ Auch wenn diese Entscheidung einen Kostennachteil nach sich zog, zwei Hauptfassaden, eine »vor Kopf« und eine an der Seite ausgestalten zu müssen, wurde hiermit in den 1850er das betriebliche als auch bauliche Problem des zwischenzeitlichen Sammelns von Reisenden offensichtlich zum einflussreichsten Faktor innerhalb der fortwährenden Suche nach einer idealen Bahnhofsdiskposition.

Perdonnet entwickelte darüber hinaus auch wichtige Kriterien für die Gestaltung dieser Räume selbst. So vermerkte er etwa hinsichtlich der Belüftung von Wartesälen: »Il est très-important que les salles d'attente soient bien aérées, car c'est en été surtout

9 Perdonnet, »Von dem Nutzen der Eisenbahnen.«, 400.

10 »Les bâtiments étant placés sur le côté, on peut donner immédiatement, des salles d'attente sur le trottoir de départ, issue à un nombre considérable de voyageurs à la fois, ce qui est fort important les jours de grande affluence. Les voyageurs se rendant plus directement des salles dans les wagons, le classement se fait plus facilement et avec plus d'ordre que si les salles d'attente étaient en tête.« Auguste Perdonnet, *Traité Élémentaire des Chemins de Fer*, Bd. 2 (Paris: Langlois et Leclercq, 1856), 16.

qu'elles se remplissent.«¹¹ Zudem etablierte Perdonnet die Maxime, die Dimensionen dieser Räume – zumindest für den französischen Kontext – stets an der größtmöglich erwartbaren Auslastung auszurichten, etwa an Tagen in den Sommerferien oder an Feiertagen.¹² Dabei empfahl er jedoch, die Raumfläche der Wartesäle jeweils klassenspezifisch anzupassen, sodass der für jeden Reisenden in den Warteräumen reservierte Platz von der ersten und zweiten zur dritten Klasse proportional größer werden sollte.¹³

Perdonnets über Jahrzehnte hinweg in mehreren Bänden und Ausgaben veröffentlichte *Traité* betonte damit abermals die Zentralität des Wartens innerhalb des Bahnsystems. Es bewirkte aus Sicht einer kulturgeschichtlichen Perspektivierung des Wartephänomens nicht nur eine weitere bauliche Institutionalisierung des Wartens, sondern zeigte darüber hinaus erste nationale Schwerpunktsetzungen bezüglich der Organisation und Rahmung des wartenden Passagiers, der in Frankreich offenbar wesentlich größere Aufmerksamkeit genoss als andernorts. Auf diese nationalen Unterschiede wird im Folgenden weiter eingegangen werden. Mit der Empfehlung die Empfangsgebäude seitlich der Gleise zu platzieren, rückt zudem die betriebliche Notwendigkeit des Wartens in den Stand eines strukturgebenden Elements innerhalb der Suche nach einer idealen Bahnanlage. Das moderne Phänomen des situativen Wartens strukturierte und informierte somit ganz entscheidend das Architekturprogramm der neuen Verkehrsbauten.

Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen 1866

Der 1847 gegründete VDEV trug in den späten 1860er Jahren wohl am maßgeblichsten zur fortschreitenden (internationalen) Standardisierung bei und spezifizierte mit den ab 1866 und bis 1930 herausgegebenen ›Technischen Vereinbarungen‹ für seine Mitgliedsbahnen den Eisenbahnbetrieb in technischer Hinsicht. Trotz des Umstands, dass die Mitgliedsbahnen des VDEVs mehrheitlich im deutschsprachigen Raum angesiedelt waren, war der VDEV für die Entwicklung eines internationalen Regelwerks zur technischen Harmonisierung von großer Bedeutung. So wurde auf starke Mitwirkung des Vereins 1882 in Bern eine erste ›Internationale Konferenz betreffend die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE)‹ abgehalten. Diese mündete 1886 schließlich in einem Staatsvertrag zur technischen Harmonisierung, welchem sich bis 1938 20 Nationen anschlossen.¹⁴ Trotz der überwiegend technischen Spezifikationen wird an einer Stelle knapp auf einen verbindlichen Standard für die Planung und Errichtung von Empfangsgebäuden eingegangen. §80 der Vereinbarungen besagte, dass in Empfangsgebäuden »wenigstens zwei Wartesäle mit Restauration, ein Damen- und ein Toilettezimmer (...)«¹⁵ veranschlagt werden müssen, die wiederum in direkter Verbindung zum

11 Ebd.

12 Ebd., 32.

13 Ebd., 33.

14 Vgl. Corinna Salander, *Das Europäische Bahnsystem: Akteure, Prozesse, Regelwerke* (Wiesbaden: Springer, 2018), 3.

15 Edmund Heusinger von Waldegg, »Technische Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen«, *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens* Erster Supplementband (1866): 5.

Bahnsteig stehen sollen. Zudem sind – in Erweiterung vorheriger Bestimmungen seit den späten 1860er Jahren – nunmehr verbindlich »Abtritte« anzulegen und wenn möglich sind in der Nähe der Bahnsteige »für das reisende Publicum zugängliche Trinkbrunnen«¹⁶ einzurichten.

Mit diesem spezifischen Passus zeigte sich nicht nur, dass die technische Standardisierung auch in Teilen die Standardisierung eines ›warterelevanten‹ Bauprogramms umfasste, sondern es markierte auch eine aus kulturhistorischer Sicht entscheidende Entwicklung. So wird mit den ›Technischen Vereinbarungen‹ von 1866 offenbar erstmals in einem der zentralen Organe des Eisenbahnwesens die Einrichtung spezieller ›Damenzimmer‹ angewiesen, die damit das Phänomen des verkehrlichen Wartens einer räumlichen und sozialen Differenzierung unterzieht. Das Warten auf Abfahrt wurde nicht mehr allein, wie bereits zuvor, klassenspezifisch differenziert, sondern erhielt nun offenbar auch eine zusätzlich geschlechtsspezifische Dimension. Da diese ›Qualifizierung‹ besondere Aufmerksamkeit verdient und zu weit von der hier zunächst interessierenden Frage der Entwicklung einer Standardisierung des Bahnhofsbaus in der Konsolidierungsphase abweichen würde, wird sie an anderer Stelle noch einmal gesondert betrachtet werden.¹⁷

7.1.2 ›Normalform‹

Die Entwicklung von Direktiven und Anforderungen an den Bahnhofsbau kommt im deutschsprachigen Raum in den späten 1860er Jahren im zeitlichen Umfeld der Veröffentlichung der ›Technischen Vereinbarungen‹ an einen ersten Sättigungspunkt. Bis 1870 wurden allein auf dem Gebiet des Deutschen Bundes Eisenbahnstrecken in einer Länge von fast 20.000 km eröffnet, tausende Bahnhofsgebäude errichtet und jährlich Passagiere im zweistelligen Millionenbereich transportiert. Durch die zahlreichen Beobachtungen und Systematisierungsversuche, die langjährigen Praxiserfahrungen, aber auch dank der Institutionalisierung und Professionalisierung des Eisenbahningenienswesens und dessen internationalem Austausch, konnten zentrale bauliche, technische und betriebliche Probleme gelöst bzw. in Regelwerken verbindlich festgehalten und disseminiert werden. Die Sättigung dieser Erfahrungen mündete in baulicher Hinsicht in der Herausbildung einer Disposition, die an den Endpunkten der Bahnlinien meist die Anlage eines *Empfangsgebäudes mit getrennter Abfahrts- und Ankunftsseite* entstehen ließ, das übergeordnet in den Typus eines Kopfbahnhofs eingebettet war.¹⁸ Die seitlichen Gebäude wurden dazu mittels eines vor die Gleisenden geschalteten Querbahnsteiges verbunden und zunehmend auch von einem Kopfbauwerk flankiert, das in der Regel jedoch stärker der Verwaltung, als dem Publikumsverkehr diente. Materieller Ausdruck dieser ›Normalform‹ sind mit Blick auf den deutschen Kontext insbesondere die Entstehung bzw. die Umbauten der großen Endbahnhöfe in der preußischen Hauptstadt zwischen 1860 und 1880 (Ostbahnhof 1866-67, Görlitzer Bahnhof 1866-68, Schlesischer Bahnhof 1867-69, Potsdamer Bahnhof 1868-72 etc.). Jegliche BahnhofsgröÙbauten

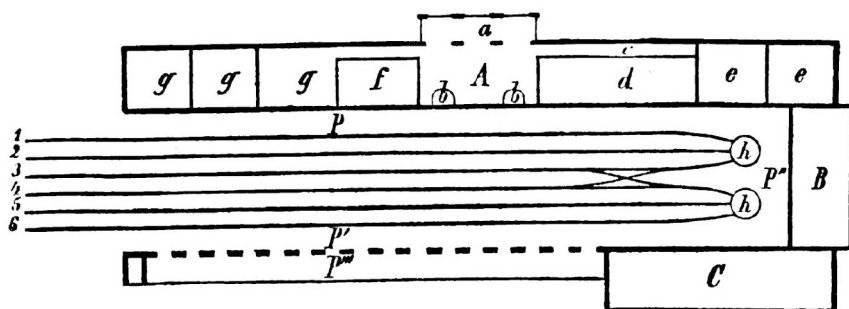
16 Ebd.

17 Siehe Kap. 8.2.1

18 Vgl. Kubinsky, *Bahnhöfe Europas*, 26.

Berlins entsprachen folglich mehr oder weniger einer solchen in Abbildung 20 dargestellten idealtypischen Form.¹⁹ In diesen Bahnhöfen fanden die in den Jahrzehnten zuvor entwickelten zentralen Forderungen einer strikten Trennung von Abfahrts- und Ankunftsseite, der Trennung von Gepäck- und Personenströmen sowie das Vorhandensein von großräumigen Wartebereichen und Restaurationen mit Sichtbeziehung zum Gleis ihre bauliche Entsprechung. Einer zu jener Zeit populären klassizistischen Grundauffassung folgend, wird dabei in dieser sich etablierenden Form – vor allem in Deutschland – innerhalb des seitlich der Gleise platzierten Empfangsgebäude in baukünstlerischer Hinsicht eine *Symmetrie des Grundrisses* angestrebt, in der das Vestibül (A) in den Stand eines zentralen Zirkulationsorts tritt und der nach Kauf der Fahrkarte (b) und der Gepäckaufgabe (f) den Weg zu den Wartesälen vermittelt (d).

Abbildung 20: Idealtypischer Grundrissentwurf für Kopfstationen mit seitlich der Gleise angeordnetem Empfangsgebäude, A – Vestibül, b – Fahrkartenschalter, f – Gepäckabgabe, c – Korridor, d – »Wartsäle«, e – Restauration, P – Bahnsteig.



Quelle: Paulus 1872, S. 322.

Nach Ansicht von Radlbeck sind jegliche von dieser Urform abweichenden Empfangsgebäudeformen nur Abwandlungen dieses »Normaltyps«, denn auch in ihnen fanden sich trotz äußerlicher Verschiedenheiten stets die drei folgenden zentralen Funktionsgruppen wieder: »Zugang und Kundenverkehr, Schalter und Dienste/Verwaltung, Warten.«²⁰ Unabhängig von Form und äußerer Anmutung oberflächlich andersartiger Bahnhofstypen – später vor allem der Durchgangsbahnhof, der die stumpfen Gleisen im Sinne eines ungehinderten Verkehrsdurchflusses beseitigte – bildet sich nach Ansicht Radlbecks durch jene Empfangsgebäude mit seitlicher Erschließung um 1870 eine Form heraus, die im Hinblick auf Wegeführung und Zuordnung der wichtigsten Raumgruppen bis ins späte 20. Jahrhundert hinein wirksam bleiben sollte.

19 Bis auf den Görlitzer Bahnhof und Potsdamer Bahnhof, die diesem idealtypischen Grundriss fast exakt entsprechen zu schienen, wichen die anderen Berliner Großbahnhöfe in ihrer Grundrissdisposition nur insofern ab, als dass die Mehrheit von ihnen auf der Ankunftsseite (P_k, P_a) keine offenen Hallen, sondern massive Gebäude für den Empfang der ankommenden Reisenden aufwiesen.

20 Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 53.

Ausgehend von Radlbecks These ist hiermit als zusammenfassender Zwischenbefund zur baulichen Suche nach einer Standardisierung festzuhalten, dass innerhalb der Entstehung der ›Normalform‹ eines Empfangsgebäudes in Seitenlage der temporäre Aufenthalt bzw. das systemisch durch den Bahnverkehr selbst verursachte Warten der Passagiere deshalb einen zentralen Stellenwert erhielt, weil es zu einem prägenden Strukturmoment des Bauprogramms wurde. Die Überlegungen zur Unterbringung großer Menschenmengen wurden zu einer Frage, die verstärkt seit den Ausführungen von Perdonnet dazu führten, die Empfangsgebäude neuer Bahnhöfe (in den großen Städten) tendenziell *parallel* zu den Gleisen und nicht an deren Kopfseiten zu platzieren. Die Begründung dafür lag in der Verkürzung der Wege, der Gewinnung größerer Raumflächen und die dadurch resultierende Gewährleistung klassenspezifischer Trennung und Kontrolle.

»Der Grundriss«, so heißt es Anfang der 1870er Jahre in einer ersten Rückschau der Erweiterungs- und Neubauphase, »hat vor Allem den praktischen Bedürfnissen des Publikums und des Betriebes zu genügen.«²¹ Neben der Wegeführung und den Diensträumen bildete dafür die Bereitstellung von Warteräumen aus Sicht der Planung offenbar eine der drei wichtigsten Bauaufgaben. Die gegenüber der Frühphase des Eisenbahnwesens explizitere Thematisierung und die damit gewachsene Stellung des Wartens wird in Ablösung der ersten Bahnhofsgeneration von einer zweiten innerhalb der Grundrisse folglich durch eine deutliche *Vergrößerung der Warteflächen* markiert. Vormalig bloße Räume wurden nunmehr zu Sälen und Hallen. Solche Wartesäle, die zum Teil viele hundert Passagiere aufnehmen mussten, wurden im Rahmen der Ausbildung des städtischen Kopfbahnhofs – etwa jener Berliner Prägung – abermals zur größten Raumgruppe innerhalb neu errichteter Empfangsgebäude. Entsprechend ihrer größer gewachsenen Größe wurde folglich empfohlen, sich für die »Einrichtung der Wartesäle im Allgemeinen [an der Einrichtung, R.K.] anderer grosser Säle [zu orientieren, R.K.], bei denen Säulen zu vermeiden sind.«²² Angesichts der Zentralität der sich darin befindlichen Wartesäle wurde der Seitenflügel der Abfahrtseite treffend als »Wartesaaltrakt«²³ bezeichnet.

Der seitens der Bahnbetreiber als offenbar notwendig erachtete systemische Zwischenaufenthalt der Reisenden wird demnach im Zuge der zweiten Bahnhofsgeneration im deutschen und französischen Kontext nicht nur verstetigt, sondern weiter ausgebaut. Mit anderen Worten: Der stationäre Warteimperativ wird hier als ein fester betrieblicher Bestandteil installiert und damit verbunden auch der Produktionsort einer modernen Massenerfahrung.

21 W. Housselle, »Ueber Kopfstationen«, *Deutsche Bauzeitung* VI., Nr. 1 (1872): 2.

22 Rasch, »Die Eisenbahn-Hochbauten auf den Bahnhöfen und ausserhalb derselben.«, 580. Wie Rasch sprach sich auch der Architekt Eberhard Wulff in der Folgezeit dafür aus, die Wartesäle »bezüglich ihrer Tiefe und Länge am besten als gewöhnliche Versammlungssäle« zu behandeln. Eberhard Wulff, *Das Eisenbahn-Empfangs-Gebäude nach seinen praktischen Anforderungen und seiner künstlerischen Bedeutung: an den Bauausführungen der Rheinischen Eisenbahn erläutert* (Leipzig: Scholtze, 1882), 18.

23 Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 69.

7.1.3 Verstetigung und Etablierung des stationären Warteimperativs

Mit Etablierung der ›Normalform‹ hatte sich keine betriebliche Wendung des wartenden Passagiers vollzogen, sondern das vorhandene Prinzip des an einen spezifischen Raum gebundenen, stationären Warteimperativs wurde vielmehr weiter ausgebaut und unterstrichen. So zeigt sich auf Basis einer Schilderung von Julius Rasch aus dem Jahr 1873, dass das Betreten des Bahnsteigs oder der Gleisanlagen vor dem Ertönen des Glockensignals auch in der zweiten Phase der Bahnhofsgeneration oftmals noch immer nicht gestattet war. Im Rahmen einer international vergleichenden Betrachtung der Abfahrtsorganisation vermerkt Rasch mit Blick auf den deutschen Kontext, dass der Zugang zu den Wartesälen zwar auch Personen ohne Fahrtwunsch offen steht, man jedoch

»(...) die Thüren an der Perronseite meistens geschlossen [hält, R.K.], bis das Signal zum Einsteigen gegeben wird.«²⁴

Eisenbahnreisende betraten demnach vor Abfahrt an einer der großen Stadtbahnhöfe nicht mehr nur einen einzigen Raum, der jegliche Funktionen (Fahrkartenschalter, Gepäckabgabe, Warteraum etc.) in sich verband, sondern sie betraten zunächst ein geräumiges Vestibül, an dem seitlich oder in der Tiefe gestaffelt die Fahrkarten- und Gepäckschalter angeordnet waren. Nach Erwerb der Fahrkarte und Aufgabe des Reisegepäckes führten sie Zirkulationsflächen (das Vestibül selbst sowie Flure, Passagen oder Korridore) jedoch nicht direkt zum Bahnsteig bzw. direkt zum Zug, sondern zunächst zu den Wartesälen. Erst von hier aus, nach mehr oder weniger langem (Pflicht-)Aufenthalt, konnten Bahnsteig und Zug nach Ertönen eines Signals und unter Führung von Bahnbeamten bestiegen werden. Da dieses Prinzip – etwa in Berlin (1838) – bereits in der Frühphase des Eisenbahnwesens Anwendung fand, erfährt die Geschichte des verkehrlichen Wartens in der Phase des Aufstiegs der Eisenbahnen demnach keine entscheidende Zäsur. Vielmehr ist die zweite Phase dadurch gekennzeichnet, dass sich im Zuge der stärkeren Formalisierung des Verkehrszugangs der Wartesaal aus betrieblicher Sicht noch deutlicher als Schleuse zwischen Eingangs- und Abfahrtszone bzw. zwischen Stadt- und Verkehrsraum schiebt. Diese stärkere Formalisierung war nötig geworden, weil die Synchronisation von Betriebsmitteln und Passagieren insgesamt komplexer geworden war. Die Komplexitätssteigerung bestand dabei in erster Linie im quantitativen Wachstum der Verkehrsnachfrage und der sich daraus ergebenden Herausforderung, wesentlich mehr Reisende als zuvor pünktlich abfahren lassen zu müssen. Die Lösung dieser gewachsenen Herausforderung erforderte operativ vor allem die Erhöhung der Ordnungs- und Kontrollfähigkeit von Strömen, Zugangsberechtigungen und insbesondere dem betriebsgerechten *Timing* dieser Prozesse. Für diese Formen lieferte die Schleuse eines vorgeschalteten und abschließbaren Wartesaals bzw. Transitraums ein geeignetes Mittel, denn sie ermöglichte die störungsfreie Bearbeitung von Prozessen im Hintergrund, die eine pünktliche und sichere Abfahrt offenbar erst ermöglichten.

24 Rasch, »Die Eisenbahn-Hochbauten auf den Bahnhöfen und ausserhalb derselben.«, 580.

Aus Sicht der Reisenden rückt damit verbunden das Warten in Form eines stationären ›Zwangs‹, deutlicher als ohnehin zuvor, in den Mittelpunkt der Mobilitätspraxis. Zugleich lassen sich einige Unterschiede gegenüber der Frühphase vermuten. So konnte etwa das Warten auf die Abfahrt zu Beginn des Eisenbahnwesens trotz bereits vorhandener Wartestrukturen und strenger Betriebsreglements insgesamt wahrscheinlich in freieren, informelleren und weniger stationären Kontexten verbracht werden. So kann ferner vermutet werden, dass die nunmehr etablierte Raumbindung des Wartens an den Wartesaal – wie etwa ganz deutlich materialisiert in den großen Kopfbahnhöfen Berlins um 1870 – das Phänomen auf eine neue Konnotationsstufe gestellt hat, wenn nicht gar überhaupt erst spür- und sichtbar gemacht haben dürfte.

Zusammenfassend kann damit an dieser Stelle festgehalten werden, dass sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts parallel zur Entwicklung einer baulichen ›Normalform‹ des Empfangsgebäudes in Seitenlage, der *stationär-raumgebundene Warteimperativ* zur operativen und erfahrungsrelevanten ›Normalform‹ der Passagierabfertigung entwickelte. Durch die zentrale Installation von Prozesszonen der Retardierung, die nunmehr obligatorisch ›genutzt‹ oder zumindest durchschritten werden mussten, hob sich das Warten damit deutlicher als zuvor von der Atmosphäre der allgemeinen Mobilitätszunahme ab. Wartesäle wurden zur ›Bremszone‹ im zunehmend Transitorischen, einerseits des Bahnhofs selbst, aber zugleich des allgemeinen Lebenstempos des industriellen Zeitalters.

7.2 Räumliche und betriebliche Differenzierungen des verkehrlichen Wartens (1845-1870)

7.2.1 Nationale und regionale Unterschiede

Ausgehend vom Befund der Verstetigung und des Ausbaus eines raumgebundenen Warteimperativs als operative ›Normalform‹ der Passagierabfertigung innerhalb der zweiten Bahnhofsgeneration (1845-1870), soll nun der Blick auf mögliche nationale und regionale Unterschiede in der konkreten Ausgestaltung dieses Prinzips gelenkt werden. Motiviert wird dieser analytische Exkurs durch eine Aussage von Julius Rasch aus dem Jahr 1873, der angibt, dass die Abriegelung der Wartesäle vor Abfahrt am drastischsten in Bayern und Frankreich praktiziert wird. Hier, so Rasch, »schließt man die Reisenden in die Wartesäle ein.«²⁵

Tatsächlich wird dieses ›Einschließen‹ im französischen Eisenbahnkontext durch Berichte aus den 1850er Jahren mit großer Deutlichkeit bestätigt. So widmet sich etwa kein Geringerer als der schon erwähnte, einflussreiche Eisenbahningenieur Auguste Perdonnet in der *Traité Élémentaire* diesem Thema in auffallend kritischer Form. Perdonnet weist im Zuge eines Vergleichs der Abfahrtsorganisation zwischen Frankreich und England erstaunt auf die wartebezogene Besonderheit des französischen Bahnsystems hin und konstatiert:

25 Ebd., 579 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

»En emprisonnant au contraire les voyageurs qui attendent les convois dans les salles où on ne laisse ordinairement pénétrer le jour que par les combles, les compagnies paraissent douter de leur force et n'avoir de confiance que dans les murs les plus élevés pour faire respecter leur propriété. Elles semblent vouloir cacher à tous les regards ce moteur, qui n'est réellement redoutable que pour ceux qui ne le connaissent pas.«²⁶

Demnach war es für Bahnreisende in Frankreich nicht ohne Weiteres möglich, den Perron zu betreten bzw. sich in der Gesamtheit des Bahnhofs frei zu bewegen. Vielmehr waren die Reisenden in Frankreich besonders deutlich dazu angewiesen, sich vor Abfahrt dezidiert nur in den Wartesälen aufzuhalten, was sich entsprechend auch in den Grundrissdispositionen der Empfangsgebäude der ersten und zweiten französischen Bahnhofsgeneration – etwa dem Gare de l'Est in Paris – nachvollziehen lässt. Da der Bahnsteig nicht zum temporären Aufenthalt bereitgestellt werden sollte, mussten die Wartesäle dermaßen dimensioniert werden, dass sie sämtliche Reisende zweier vollbesetzter Züge aufnehmen konnten.²⁷ In französischen Bahnhöfen wuchsen die Wartesäle daher bereits noch früher als im deutschen Kontext zur mit Abstand größten Raumgruppe heran, was eine absolut zentrale Funktion des stationären Wartens innerhalb der französischen Betriebsorganisation markiert.

Perdonnets Wortwahl einer solchen ›Inhaftierung‹ wartender Reisender im französischen Bahnsystem verdeutlicht, dass die hier im Zuge einer übergeordneten Charakterisierung der Passagierabfertigung vorgenommene Klassifikation eines Warteimperativs durchaus nicht zu überspitzt gewählt ist, sondern bereits von einigen Zeitgenossen mitunter genau treffend als solche empfunden wurde. Interessant erscheint hierbei zudem Perdonnets anschließender Erklärungsversuch dieser ›Gefangennahme‹. So hatten aus seiner Sicht die Bahnverwaltungen im französischen Kontext offenbar zu wenig Vertrauen in ihre Kunden. Von ihnen wurde vielmehr vermutet, dass sie im Angesicht der neuen Technik auf dem Bahnsteig erschrecken, sich verletzen oder die fragile Technik möglicherweise gar beschädigen würden. So würden die Unternehmen ihr wertvolles Eigentum zum Leid der Reisenden lieber hinter »den höchsten Mauern« schützen wollen. In der Folge sieht Perdonnet die Wartesäle Frankreichs zwar als sehr großzügig an, aber zugleich kritisiert er sie harsch als dunkle Räume, die ein Gefühl der Beklommenheit vermitteln.²⁸

Auf der Suche nach Lösungen gegen diesen attestierten Missstand eines ›Inhaftierungs-Prinzips‹ zeigt Perdonnet mit dem englischen Bahnsystem in aller Deutlichkeit eine prominente Kontrastfolie auf. Ganz im Gegenteil zum heimischen Frankreich würde den Reisenden im Mutterland der Eisenbahnen keinerlei falscher Paternalismus der Bahnverwaltungen entgegenwehen, der sich in einer übermäßigen Sorge um den Schutz der Reisenden oder einer Kultur des Misstrauens äußern würde. Für England, so äußerte sich Perdonnet in einem ins Deutsche übersetzten Fachbeitrag in der Allgemeinen Bauzeitung, sei es vielmehr charakteristisch, »daß das Publikum unmittelbar

26 Perdonnet, *Traité Élémentaire des Chemins de Fer.*, 30.

27 »En France, on les enferme dans des salles d'attente dont les dimensions sont calculées de manière qu'elles puissent contenir les voyageurs de deux convois les plus chargés que l'on conduise, et tous les voyageurs d'une même classe sortent à la fois de ces salles au moment du départ.« Ebd., 29.

28 Vgl. ebd., 30.

auf die Trottoirs [Bahnsteige, R.K.] oder in die Wagen gelangt.«²⁹ Kontrastierend zur französischen Erfahrung seien die Wartesäle daher »sehr klein«³⁰ und könnten kaum alle Reisende eines Zuges aufnehmen. Die vergleichsweise winzigen Warteräume seien dabei jedoch keineswegs problematisch, weil in England dafür Sorge getragen würde, dass die Bahnsteige für eine vermehrte Nutzung entsprechend breiter gestaltet und immer überdacht seien. Anstatt also in »den sehr geräumigen Wartesälen Frankreichs (...) das Publikum wie in einem Gefängnisse eingesperrt« zu lassen, gebe es in England demnach die Annehmlichkeit »sich auf den Rampen bewegen zu können«.³¹

Diese charakteristische »Bewegung« der Reisenden auf dem Bahnsteig entlastete nicht nur das begrenzte Raumangebot in den englischen Wartesälen, sondern sie mündete im englischen Kontext offenbar in der allseits beliebten »Wartepraxis« des Auf-und-Ab-Spazierens. Perdonnet berichtet dazu aus seinen Beobachtungen in England:

»Lorsque les voyageurs ne sont pas en très-grand nombre, il leur est loisible de s'y promener et d'examiner le chemin jusqu'au moment du départ, ou d'entrer dans les voitures dont les portières sont ouvertes.«³²

In der Regel konnten sich demnach Reisende in England bei normalem Passagieraufkommen bereits weit vor Abfahrt während eines Spaziergangs, ja einer Flanerie, die Technik in Augenschein nehmen und sich mit ihr vertraut machen. In Fällen höheren Passagieraufkommens (und im Falle eines schon bereitstehenden Zuges) wurden die Türen der Wagon bereits frühzeitig geöffnet und die Reisenden dazu »eingeladen«, die Wagen schon ab zehn Minuten vor der eigentlichen Abfahrt zu besteigen.³³ In deutlicher Unterscheidung zur auch im deutschsprachigen Raum geheimhin praktizierten Regel eines Glockenschlages, der überhaupt erst das Betreten des Bahnsteiges erlaubte, verlief der Zugang zum Verkehrsmittel in England damit offenbar weitaus freier, unmittelbarer und weniger an den konkret-stationären Ort des Wartesaals gebunden. Während in Frankreich das Publikum mittels Barrieren und Hindernissen absichtlich davon abgehalten wurde, die Bahnsteige zu benutzen, um »die Mitarbeiter nicht in ihren Aufgaben zu stören«,³⁴ war die englische Betriebsorganisation somit zusammenfassend um ein Vielfaches liberaler ausgerichtet, ohne dabei Abstriche in puncto Betriebssicherheit oder Pünktlichkeit zu erleiden. Mehr noch, der Verkehrszugang und das daran geknüpfte Warten wirkte auf Perdonnet damit insgesamt »einladender« und auch kundenorientierter. Angesichts dieser fast schon glorifizierenden Schilderungen der englischen Abfahrtsorganisation wundert es kaum, dass sich Perdonnet schließlich klar und deutlich für die Übernahme des englischen Systems in Frankreich ausspricht:

29 Auguste Perdonnet, »Ueber den Raum, den die verschiedenen Theile der Eisenbahnen einnehmen müssen.«, *Allgemeine Bauzeitung* 23 (1858): 275.

30 Ebd..

31 »Der Bahnhof der Lyoner Eisenbahn in Paris.«, *Allgemeine Bauzeitung* 24 (1859): 76.

32 Perdonnet, *Traité Élémentaire des Chemins de Fer*, 29.

33 »Lorsqu'au contraire il y a foule, on les invite à monter dans les voitures dix minutes auparavant.« Ebd.

34 Im Original: »Souvent on limite l'espace dans lequel les voyageurs peuvent se promener sur le trottoir, par des barrières, et on les empêche ainsi de gêner les employés dans leurs fonctions.« Ebd.

»Des deux modes adoptés pour l'embarquement des voyageurs, le mode anglais nous paraît incontestablement préférable.«³⁵

Perdonnet, der wie bereits an anderer Stelle erwähnt, als früher Vordenker im Eisenbahnwesen gelten kann, der bereits Ansätze einer kundenorientierten Perspektive für Bedarfe, Wünsche und Anforderungen der Reisenden zeigte, präferierte das freie englische System zum einen aus psychologischen und zum anderen aus eher ideologischen Gesichtspunkten. Den psychologischen Vorteil des englischen Systems sah offensichtlich darin, das Unbehagen des systemischen Wartens, wenn es, wie in Frankreich, derart statisch und vom Verkehrsmittel entfernt in (dunklen) Wartesälen praktiziert werden musste, zu mildern. Die freie Bewegung sowie die unmittelbare Nähe zum Erwartungsobjekt konnten die emotional-affektiv ungewohnte und mitunter irritierende Situation des Wartens positiv beeinflussen. Bezüglich einer ideologischen Dimension favorisierte Perdonnet das englische System aber vor allem deshalb, weil die Bewegungsfreiheit und die Offenheit der Strukturen für ihn sinnbildlich den liberalen Geist Englands verkörperten:

»Ces magnifiques trottoirs sur lesquels se promène paisiblement la foule des voyageurs, ces portes toujours ouvertes au public, ces voies nombreuses avec leurs locomotives qui s'arrêtent comme par enchantement dans les gares lorsqu'elles semblent entraînées par une force indomptable, c'est là vraiment un grand et beau spectacle qui donne une juste idée de la puissance et du libéralisme des compagnies qui ont doté leur pays de ces merveilleux instruments de travail.«³⁶

Einen weiteren entscheidenden Vorteil dieser liberalen Betriebsführung sah Perdonnet zudem in der damit verbundenen Chance einer öffentlichen Technikbildung, die bereits am Bahnsteig ihren Anfang nahm:

»Les voyageurs qui pénètrent librement dans la gare à toute heure, se familiarisent avec les machines en les étudiant. Ils cessent, en les admirant, de les craindre, et c'est ainsi que les chemins de fer deviennent populaires.«³⁷

Dank des Umstands, dass Reisende sich an den Bahnsteigen in England frei und jederzeit mit der neuen Dampftechnologie vertraut machen konnten, sah Perdonnet einen entscheidenden Grund für die Ausbildung der im Vergleich zu anderen Nationen beispiellos großen Technikakzeptanz der englischen Bevölkerung gegenüber den Eisenbahnen. Durch Perdonnets Reflektionen wurde das verkehrsinduzierte Warten auf Abfahrt hiermit nicht mehr nur in den Stand einer betrieblichen Notwendigkeit gerückt, die adäquater räumlicher Strukturen bedurfte, sondern erhielt hiermit eine gesellschaftspolitische Dimension. Anders ausgedrückt: die Organisation des verkehrlichen Wartens reifte hier erstmals zum Indikator und Seismografen der soziotechnischen Dispositionen und Selbstauffassungen einer ganzen Nation.

Die wesentlich liberalere englische Abfahrts- und Wartekultur wird dabei den Briten nicht nur von Seiten der Festlandeuropäern attestiert, sondern in umgekehrter Weise

35 Ebd. [Herv. i. O.].

36 Ebd., 30.

37 Ebd.

auch von den Briten selbst bestätigt. So heißt es etwa in der dritten Auflage von E.B. Ivatts *Railway Management at Stations* aus dem Jahr 1898, dass britische Reisende gerne an Bahnsteigen entlangschlendern, während französische Reisende (lieber) in einem geschlossenen Raum warten würden. Mit Blick auf einen Pariser Großbahnhof vermerkte Ivatt zu dieser aus britischer Perspektive sonderbaren Warte-Situation: »(...) passengers are completely boxed up in them [den Wartesälen, R.K.] and cannot even see on the platform.«³⁸

Auch der prominente Publizist und Eisenbahnhistoriker Frederick Williams berichtete in seinem vielgelesenen Werk »Our Iron Roads« nicht ohne eine gewisse Spur von Stolz und Håme gegenüber seinen Landsleuten:

»Continental railways have peculiarities unknown in this country, which appear strange, and are sometimes annoying (...). In England, the traveller goes to the station when he pleases; lounges in the waiting-room, eats and drinks when he pleases; wanders about the platform, and superintends his luggage as he pleases; and, in fact, so long as he does not interfere with the convenience of other people, and does not violate the »bye-laws« of the company, he may do what he likes. In France, instead of the traveller managing himself, he is managed. On procuring his ticket, he delivers up his luggage, is marched into a waiting-room, according to the class of his fare; as if the company were afraid that, having paid his money, he should not have his ride. When the train is ready, the first-class passengers are liberated, and every one scrambles to his seat with as much agility as circumstances will admit; and then the second-class and the third are allowed to follow.«³⁹

Symptomatisch für die unterschiedlichen Betriebsauffassungen zwischen England und Frankreich kann hier Williams' Nutzung der Passivform (*is marched* into a waiting-room) gelten, die aus englischer Sicht offenbar wie der Verlust persönlicher Handlungsspielräume bzw. wie eine Fremdsteuerung anmutete. Die skizzierte Vergleichsfolie dürfte die Leser wohl darin bestärkt bzw. ihnen überhaupt erst vor Augen geführt haben, welch hohes Gut das in England vorherrschende Prinzip der liberalen und zugleich respektvollen Selbstbestimmung darstellt. Williams, der in seinem Buch das englische Eisenbahnwesen immer wieder als überlegen und am weitesten entwickelt glorifiziert, dürfte mit seiner Beobachtung zum französischen System damit auch bewiesen haben, dass im Laufe des 19. Jahrhunderts – dem Jahrhundert der Nationalstaatenbildung und Nationalisierungsprozesse⁴⁰ – mitunter selbst das verkehrliche Warten für Zwecke der nationalen Selbstüberhöhung und -vergewisserung instrumentalisiert werden konnte.

Doch nicht nur Perdonnet und die Briten selbst sahen in der »selbstbestimmten« Betriebsorganisation den liberalen Geist des innovationsstarken Englands bestätigt, auch viele deutsche Beobachter teilten seit den 1850er Jahre immer wieder solche Einschätzungen. Dutzende Berichte schilderten die besondere englische Situation, nach der »der Zutritt zu dem Perron (...) dem Publicum in der Regel frei [steht, R.K.]« und man

38 Edmund B. Ivatt, *Railway Management at Stations* (London: McCorquodale, 1898), 407.

39 Williams, *Our Iron Roads: Their History, Construction, and Administration*, 488.

40 Jürgen Kocka, *Das lange 19. Jahrhundert* (Stuttgart: Klett-Cotta, 2001), 80ff.

häufig überhaupt erst zu den Wartezimmern über den Bahnsteig gelangt. Ferner wurde das Vorhandensein der vergleichsweise kleinen Warteräume angesichts der Größe des englischen Personenverkehrs nur dadurch begründbar erklärt, »weil das Publicum gewöhnt ist, alsbald seinen Platz im Wagen einzunehmen oder sich auf dem Perron der Einstieghalle aufzuhalten.«⁴¹

Die Wartestrukturen im englischen Bahnwesen wurden als »elegante, aber verhältnismäßig kleine Räume für die Passagiere«⁴² beschrieben, wobei sich die Reisenden vom Vestibül kommend »meist direkt zum Perron begeben, denn die Wartesäle haben geringe Dimensionen und genügen nicht für den Verkehr.«⁴³ Für die deutschen Berichterstatter war die wartebezogene Charakteristik des englischen Publikums demnach vor allem dadurch geprägt, dass ein präparatorischer Aufenthalt in Wartesälen kaum oder überhaupt gar nicht stattfand. So wurde in einer Mischung aus Erstaunen und Anerkennung deklariert, dass es die Gewohnheit der englischen Publikums sei, »ohne Aufenthalt in den Wartesälen mit dem geringsten Zeitverluste und auf dem kürzesten Wege nach und von der Bahn zu gehen.«⁴⁴ Habitus der englischen Reisenden war es vielmehr, »erst möglichst kurze Zeit vor der Abfahrt des Zuges nach der Station zu kommen und entweder, falls der Zug bereit steht, in denselben einzusteigen, oder bis zur Abfahrt des Zuges sich gewöhnlich in dem vorderen Theile der Halle aufzuhalten.«⁴⁵ Ein stationärer Warteimperativ, wie in Frankreich oder Deutschland, ist damit für den englischen Kontext nicht auszumachen. Vielmehr schienen sämtliche Eisenbahnhochbauten von der »Absichtlichkeit« getrieben zu sein, »bei allen Constructionen auf Beschleunigung des Verkehres«⁴⁶ zu setzen, was seine bauliche Entsprechung im ermöglichten Direktzugang zum Zug und größerer Bewegungsfreiheit fand.

Ähnlich wie in England war auch das Eisenbahnwesen der USA stark von einer pragmatisch-ökonomischen Logik geprägt, die insbesondere auch Auswirkungen auf die Rahmung und die Praxis des Wartens selbst hatte. So hieß es stellvertretend für viele Reisebeobachtungen des US-Systems zur Mitte des 19. Jahrhunderts:

»Die Räume für den Aufenthalt der Reisenden auf den Bahnhöfen sind äußerst beschränkt, und Restaurationen höchst selten und dürftig; die Passagiere steigen auf den Ausgangsstationen sofort in die bereitstehenden Wagen.«⁴⁷

Auch in den USA war somit der stationäre Warteimperativ weit weniger raumgebunden bzw. verfügten die Reisenden am Bahnhof über absolute Bewegungsfreiheit. Anstatt an

41 »Englische Eisenbahn-Einrichtungen«, *Zeitschrift für Bauwesen* XIII. (1863): 610.

42 Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen*, 23.

43 Conrad Busse, »Englische Bahnhöfe«, *Deutsche Bauzeitung* 2, Nr. 34 (1868): 359.

44 Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen*, 57.

45 H. Schwabe, »Über Englische Bahnhofs-Anlagen«, *Allgemeine Bauzeitung* 41 (1876): 70.

46 von Weber, *Schule des Eisenbahnwesens: Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen*, 37.

47 A. Bendel, »Aufsätze, zusammengestellt aus den von dem verstorbenen Geh. Regierungsrath Henz während seiner Reise in Nord-Amerika im Jahre 1859 gesammelten Notizen.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XI. (1861): 476.

den Stationen in reich ausgeschmückten Wartesälen zu verharren, zogen es die Amerikaner vor, möglichst frühzeitig in die Wagen einzusteigen und nahmen dafür jeglichen fehlenden Luxus an den Stationen in Kauf. Die Erwartungshaltung der Fahrgäste beanspruchte jedoch dagegen im Vergleich zur restlichen Eisenbahnwelt, aufgrund der vergleichsweise riesigen Distanzen im US-System, eine umso komfortablere Ausstattung der Wagen.

Doch nicht nur in England oder in den USA ist der für den deutschen und französischen Kontext so prägsame stationäre Warteimperativ obsolet. Auch Belgien, die erste Eisenbahnnation auf dem europäischen Festland, schien sich dem englischen und US-amerikanischen Muster der Abfahrtsorganisation zu ähneln. So wird bspw. über das Passagierverhalten auf der wichtigen Knotenstation Mechelen berichtet, dass die Reisenden sich nicht in den Wartesälen aufzuhalten pflegen, sondern »sie bleiben auf der Rampe oder steigen in die Wagons wie in England.«⁴⁸ Auch Eduard Schmitt bestätigte einige Jahre später diesen Eindruck einer liberalen Wartezeitgestaltung und vermerkte für die belgische Reisekultur: »die Reisenden halten sich nicht in den Wartesälen auf; sie bleiben auf dem Perron oder steigen in die Wagen, wie in England.«⁴⁹

Zwischen die englische, belgische und französische Abfahrtsorganisation schien sich aus Sicht Perdonnets die Passagierabfertigung in Österreich zu schieben. In der Beschreibung des Wiener Südbahnhofes vermerkt er, dass die Gebäude für die Reisenden verhältnismäßig klein seien, es den Reisenden aber gestattet sei, »die Züge unter der bedeckten Halle abzuwarten.«⁵⁰

Im Bewusstsein der Vorteile des englischen Systems sahen einige deutsche Eisenbahningenieure in den 1870er Jahren die Zeit für eine Anpassung des deutschen Systems gekommen. »Von allen diesen Methoden«, so betonte etwa Julius Rasch 1873 in einem der in dieser Zeit zahlreich erscheinenden Handbücher zum Eisenbahnwesen, »dürfte die englische als die dem Publicum angenehmste auch deshalb den Vorzug verdienen, weil sie wesentlich dazu beiträgt, das Publicum mit dem Eisenbahnbetriebe vertraut zu machen.«⁵¹ Perdonnets bereits fast zwanzig Jahre alte These der Erhöhung der Technikakzeptanz durch erhöhte Bewegungsfreiheit während des Wartens, schienen nun also auch in Deutschland Verbreitung zu finden. Zudem gewährte die Nutzung des liberalen englischen Systems aber auch noch einen Vorteil in puncto einer Verteilungsgerechtigkeit. So prognostizierte Rasch für den Fall der Gewährleistung eines vor Abfahrt frei begehbaren Bahnsteiges:

»Auch erhalten die Reisenden, welche zuerst kommen, meistens die besten Plätze, während bei den anderen Methoden die, welche am stärksten und gröbsten sind, dieses Vortheils theilhaftig werden.«⁵²

48 Auguste Perdonnet, »Ueber den Raum, den die verschiedenen Theile der Eisenbahnen einnehmen müssen.«, *Allgemeine Bauzeitung* 23 (1858): 279.

49 Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen*, 127.

50 Perdonnet, »Ueber den Raum, den die verschiedenen Theile der Eisenbahnen einnehmen müssen.«, 282.

51 Rasch, »Die Eisenbahn-Hochbauten auf den Bahnhöfen und ausserhalb derselben.«, 580.

52 Ebd.

Besonders mit Blick auf die Betriebsführung der Königlich Bayerischen Staatsbahn etwa sah die Realität zum Zeitpunkt solcher Überlegungen allerdings noch gänzlich anders aus. Hier wurden die Reisenden wie im französischen Kontext vor der Abfahrt in den Wartesälen vorübergehend für einige Zeit festgehalten. Diese Praxis des ›Einsperrens‹ in die Wartesäle dürfte aber auch in vielen anderen nationalen und regionalen Kontexten stattgefunden haben. Allein mit Blick auf die Rekonstruktion der Warteerfahrung im ersten Berliner Potsdamer Bahnhof kann davon ausgegangen werden, dass die Etablierung eines stationären Warteimperativs auch im preußischen Kontext zum betrieblichen Prinzip erhoben wurde. Zum anderen wird diese Etablierung aber durch eine Vielzahl indirekter Hinweise aus den literarischen Niederschlägen zum Phänomen deutlich, auf die das rezeptionsgeschichtliche Kapitel 7.4 noch näher eingehen wird.

Zusammenfassend zeigt sich mit der kurzen Betrachtung nationaler Unterschiede hinsichtlich der Passagierabfertigung, dass sich mit Aufstieg der Eisenbahn zum Massenverkehrsmittel und trotz der Ausbildung einer standardisierten Raumfolge innerhalb der Bahnhöfe nicht nur nationale und kulturelle Eigenheiten im Umgang mit wartenden Passagieren herausbildeten, sondern der stationäre Warteimperativ sich offensichtlich nicht homogen und flächendeckend ausbreitete. Frankreich und England bildeten dabei das wohl deutlichste Oppositionspaar, wohingegen die Betriebsorganisationen in Deutschland und Österreich dazwischen anzusiedeln sind. Das Betriebsreglement der Bayerischen Staatsbahn sticht hierbei jedoch bezüglich seiner besonders stark reglementierten und an Frankreich orientierten Abfahrtsorganisation heraus.

Zwar verbindet die vorgestellten nationalen Beispiele der übergeordnete Modus eines gewissen Wartens vor Abfahrt, doch wurde es bei genauerer Betrachtung von ganz unterschiedlichen räumlichen Imperativen begleitet. In der Folge erscheint es statthaft, seit spätestens der Mitte des 19. Jahrhunderts zwischen einem ›fluiden‹ und einem ›stationär-raumgebundenen‹ Warteimperativ zu unterscheiden. Somit verfügten Reisenden in Europa zur Zeit der Standardisierung und Konsolidierung des Eisenbahnwesens je nach Abfahrtsort über ganz verschiedene Grade der Bewegungsfreiheit. Während sie in Frankreich und Bayern fest im raumgebundenen Korsett eines stationären Warteimperativs die Wartesäle *verpflichtend* nutzen mussten, wurden diese von einer Vielzahl englischer Reisender zum Teil gar nicht erst betreten. Diese damit deutlich gewordenen Differenzierungen sind deswegen von kontextueller Relevanz, weil die jeweilig vorherrschenden Betriebsmodi unmittelbaren Einfluss auf die Wahrnehmung der verbrachten Wartezeit nehmen konnten. Angesichts der liberalen, frei und selbstbestimmten Gestaltung der Wartezeit lässt sich somit aus zeitpsychologischer Sicht argumentieren, dass das Warten an englischen, amerikanischen oder belgischen Bahnhöfen für die Reisenden von weit weniger affektiven Reaktionen wie Stress und Nervosität begleitet worden sein dürfte als im französischen oder deutsch-bayerischen Kontext.

Diese für die Kulturgeschichte des verkehrlichen Wartens strukturbildende Einschätzung wird dabei von einer zeitgenössischen Beobachtung des Julius Rasch gestützt, der sich schließlich erfahrungsgesättigt und psychologisch argumentierend für die allgemeine Öffnung des raumgebundenen Warteimperativs ausspricht, denn:

»Die Erfahrung lehrt auch, dass das in den Wartesälen *häufig ungeduldige und unruhige Publicum* sich beruhigt, wenn die Thüren derselben geöffnet werden und dasselbe auf dem Perron die Abfahrt erwarten kann.«⁵³

Damit zeigt sich an dieser Stelle zudem eine historische Argumentation der in 2.4.1 herausgearbeiteten zeitkulturellen Inkongruenzen, die als eine Entstehungsbedingung von Wartezeiten gelten. Auch innerhalb derselben Zeitkultur, so Stuart Hall, würden demnach divergierende Zeitauffassungen bestehen können. Eben jene Divergenzen zeigen sich mit Blick auf die ganz unterschiedlichen Handlings des wartenden Passagiers in den einzelnen west- und mitteleuropäischen Betriebskontexten, die das (stationäre) Warten auf der einen Seite marginalisierten (England, Belgien) und es andernorts zum zentralen Reisebestandteil vor Abfahrt formierten.

7.2.2 Erweiterte Rahmung und Kompensation des stationären Warteimperativs: Kulinarisierung, Mediatisierung und Kommerzialisierung des Wartens

»Ein Stand für Zeitungsverkäufer oder ein größerer Buchhändlerstand fehlt auf größeren Bahnhöfen nur selten.«⁵⁴

Ein weiteres zentrales Merkmal der zweiten Baugeneration von Empfangsgebäuden war im deutschen Kontext, neben der Etablierung des stationären Warteimperativs vor Abfahrt als operativem Standard und subjektivem Teilaspekt der Eisenbahnreise, die Zunahme bzw. Schaffung rahmender Serviceeinrichtungen im Bahnhof. Erweiterung und Aufbau rahmender Angebote für Reisende umfassten dabei insbesondere den Bereich der gastronomischen Versorgung, aber auch die Deckung weiterer Reisebedarfe, die durch die neue Verkehrsform erst entstanden waren.

Der Aufbau solcher Serviceinfrastrukturen kann als Folge einer allgemeinen Normalisierung des Eisenbahnverkehrs als auch der stärkeren Routinisierung seitens der Reisenden verstanden werden. So war es zur Mitte des 19. Jahrhunderts angesichts des wachsenden Netzes und der sich dadurch verstärkenden Verkehrsnachfrage nicht mehr die Frage, *ob* die Zukunft den Eisenbahnen gehören würde, sondern *wie* diese Zukunft ausgestaltet werden sollte. Während diese Frage in baulicher Hinsicht durch die allmähliche Etablierung von stärker standardisierten Planungsformaten und Grundrissdispositionen (›Normalform‹) beantwortet wurde, war diese Frage aus Sicht der Passagiere nur mit der Berücksichtigung der erhöhten Ausstattungs- und Dienstleistungsansprüche zu beantworten. Mit anderen Worten: Die zukünftige Nutzung des Bahnverkehrs wurde aus Sicht der Reisenden nunmehr immer stärker an konkrete Bedingungen hinsichtlich Bequemlichkeit und Komfort geknüpft.

›Komfort‹ bezeichnet aus Sicht der psychologischen Forschung einen Zustand des Wohlbefindens, in dem sich die physiologischen, psychologischen und physikalischen

53 Ebd. [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

54 Eduard Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, Bd. 2. Halbband, 4. Heft (Empfangsgebäude der Bahnhöfe und Bahnsteigüberdachungen (Bahnsteighallen und dächer), Handbuch der Architektur, Vierter Teil. Entwerfen (Leipzig: Gebhardt, 1911), 71.

Bedingungen eines Subjekts im Zustand der Harmonie befinden.⁵⁵ Die Wahrnehmung von Komfort (oder respektive Diskomfort) wird dabei durch Abgleich einer jeweiligen Situation mit bereits erlebten Situationen erzeugt. Komfort wird somit als eine im Grunde neutrale Gefühlslage konzeptualisiert, die so lange nicht bewusst wahrgenommen wird, bis diese harmonisierte Situation von unangenehmen Empfindungen gestört wird, weil die erlebte Situation und die aus Erfahrungen gespeiste Erwartung jener Situation eine Diskrepanz bilden. Komfort kann daher nur schwer gemessen werden, sondern ist entweder aufgrund harmonisierter Verhältnisse gegeben oder aus Sicht eines Subjektes nicht vorhanden und erst dadurch spürbar.⁵⁶

Ausgehend von diesem theoretischen Komfortverständnis ist es kaum verwunderlich, dass die Reisenden des frühen Eisenbahnwesens vielerlei Anlässe hatten, *keine* Harmonisierung ihrer psychischen, physiologischen oder physikalischen Dispositionen vorzufinden. So war die Abfahrtsituation an den Bahnhöfen – ganz zu schweigen von den Verhältnissen während der Fahrt – zur Mitte des Jahrhunderts zunächst noch von unzureichenden physikalischen (keine Heizungen in den Warteräumen in Nürnberg) oder physiologischen Bedingungen (keine Restaurationen in Liverpool oder Manchester) geprägt, die überwiegend eine Wahrnehmung von Diskomfort prägten. Diese unkomfortable Grunderfahrung erklärt wohl, warum die zweite Phase der Bahnhofsgeneration im Zeichen der gewachsenen Passagieranforderungen stand, die zum Ziel hatte, die außerhalb des Eisenbahnwesens erfahrene, bessere Harmonisierung von Grundbedürfnissen nun auch für die Zugreise einzufordern. In bezeichnender Weise bemerkte der Architekt Eduard Schmitt 1873 den gewachsenen Komfort- und Dienstleistungsbedarf der Reisenden im Rückblick auf die zweite Baugeneration von Empfangsgebäuden:

»Man giebt gegenwärtig für denselben Verkehr den Stationen grössere Dimensionen als ehemals, und zwar nicht immer aus dem Grunde, dass dieselben absolut nothwendig sind, sondern um den sich immer steigenden Anforderungen des Publikums zu genügen.«⁵⁷

Demnach sei das Größenwachstum der deutschen Bahnhöfe interessanterweise weniger auf etwaig notwendige technische oder betriebliche Entwicklungen des Eisenbahnwesens zurückzuführen, sondern vielmehr auf die gesteigerten Komfort- und Dienstleistungsbedarfe der Reisenden. Diese Bedarfe umfassten zum einen die Einrichtung besserer Versorgungsmöglichkeiten mit Speisen und Getränken, als auch den Erwerb von Reisebedarf zur Information oder Zerstreuung (Zeitungen, Bücher, Tabakwaren). Im Resultat wurden jegliche größere Neu- oder Umbauten von Empfangsgebäuden der zweiten Generation durch Einrichtung von Bahnhofswirtschaften (Restaurationen), Buffets und kleineren Geschäften flankiert. Ziel dieser Maßnahmen war es dabei sicher nicht nur, den seit Mitte des 19. Jahrhunderts gesteigerten Passagieransprüchen gerecht

55 Vgl. Keith Slater, *Human Comfort* (Springfield: CC Thomas, 1985), 4.

56 Luian Zhang, Martin G. Helander, und Colin G. Drury, »Identifying Factors of Comfort and Discomfort in Sitting«, *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society* 38, Nr. 3 (1996): 377f.

57 Schmitt, *Vorträge Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen*, 17.

zu werden, sondern nicht zuletzt auch den durch die Bahnverwaltungen selbst auferlegten organisatorischen Zwang des stationären Warteimperativs zu kompensieren bzw. weniger ›spürbar‹ zu machen.

Jene Entwicklungen fielen jedoch international wiederum stark unterschieden aus. Schmitt resümierte hinsichtlich der Entwicklungen der späten 1860er Jahre, dass in Deutschland »grosse Eleganz und Bequemlichkeit in den für die Passagiere bestimmten Räumlichkeiten« herrsche. Dagegen würden in England »nur Endstationen reich ausgeschmückt werden«, wobei ansonsten das »Prinzip absoluter Sparsamkeit« herrsche. Französische Bahnhöfe würden dabei hinsichtlich ihrer Größe und Ausstattung eine Mittelstellung zwischen Deutschland und England einnehmen. »Die Bahnhöfe Frankreichs«, so Schmitt, würden »die technisch vollkommenen Hilfsmittel der Englischen [Bahnen, R.K.]« besitzen, »ohne in die bedrückende Enge der Localitäten derselben zu verfallen oder andererseits den räumlichen Luxus der Deutschen nachzuahmen.«⁵⁸ Auch wenn die Einschätzungen des deutschen Systems aus Sicht eines Deutschen zu jener Zeit durch einen gewissen »technologischen Nationalismus«⁵⁹ gefärbt gewesen sein dürften, so sticht zumindest die besondere Größe deutscher Bahnhofseinrichtungen empirisch unverklärt ins Auge.

Die Erweiterung von Komfort- und Dienstleistungsangeboten innerhalb der zweiten Bahnhofsgeneration bedingte damit seit Mitte des 19. Jahrhunderts die Entstehung eines ›würdevollen Wartens‹, das durch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Allgemeinen und einer *Kulinarisierung*, *Mediatisierung* und damit insgesamt zu einer *Kommerzialisierung* des Wartens im Besonderen bewirkt wurde. Die Rekonstruktion der Veränderungen entlang dieser drei übergeordneten Tendenzen soll nun im Folgenden kurz angeschnitten werden. Diese Betrachtung wird deshalb verfolgt, weil Komfort und Bedürfnisbefriedigungen der Passagiere als zentrale Einflussfaktoren für die Ausbildung eines subjektiven Wohlbefindens gelten, das wiederum direkten Einfluss auf die Wahrnehmung und Verhandlung des systemischen Wartens genommen haben dürfte.

Kulinarisierung: Die Bahnhofswirtschaft

Eine der Besonderheiten der (öffentlichen) Reisesituation besteht in der Problematik eingeschränkter Handlungsmöglichkeiten der Reisenden während der Fahrt. So kann öffentlicher Verkehr nur unter der Bedingung organisiert werden, dass eine Vielzahl von Menschen während der Fahrt für eine gewisse Zeit ihre individuellen Wünsche einem gemeinschaftlichen Ziel der Ankunft unterordnet. In der Konsequenz bedeutet dies, dass während der Fahrt die Bewegungsfreiheit sowie Möglichkeiten zur Bedürfnisbefriedigung vergleichsweise eingeschränkt sind. Diese Raum- und Sachzwänge hatten und haben bis heute insbesondere Auswirkung auf eine essenzielle Bedürfnisbefriedigung des Menschen: die Versorgung mit Essen und Getränken.

Um dieser Problematik beizukommen, wird das Reisen seit jeher von Fragen der leiblichen Versorgung begleitet bzw. stehen Verkehrs- und Gastronomiegeschichte seit jeher in engstem Zusammenhang. So waren bereits die vormodernen Verkehrshäuser

58 Ebd., 23.

59 Hierzu auch: Joachim Radkau, *Technik in Deutschland: vom 18. Jahrhundert bis heute* (Frankfurt a.M.; New York: Campus, 2008), 161-69.

der Poststationen explizit mit einer Versorgungsfunktion verbunden, boten in ihrer Funktion als Gasthäuser Speisen, Getränke sowie Übernachtungsmöglichkeiten an. Wie in anderen Zusammenhängen orientierte sich auch in dieser Hinsicht das Eisenbahnwesen stark am Postkutschenwesen.⁶⁰ Die langen Zugreisen des 19. Jahrhunderts, die sich durch nur allmählich zunehmende Geschwindigkeitsniveaus verkürzten, machten eine ausreichende Versorgung vor Fahrtantritt bzw. eine ausreichende Selbstverpflegung für die Fahrt nötig. Anders als in der Gegenwart war die Fremdversorgung während der Fahrt aber nicht möglich, weil es bis ca. 1900 keine Speisewagen gab und – entsprechend der geschilderten Raum- und Sachzwänge des öffentlichen Verkehrs – Reisende bei Hunger und Durst nicht unvermittelt die Türen und Fenster des Zuges öffnen, den Zug zum Stehen bringen durften oder ihre eigene Fahrt unterbrechen wollten, um ihre Grundbedürfnisse zu befriedigen.

Vor diesem Hintergrund scheint die im Zuge des Verkehrswachstums einsetzende Entstehung großer Bahnhofrestaurationen ab Mitte des 19. Jahrhunderts als ein konsequenter wie notwendiger Entwicklungsschritt. Zwar wurde die Relevanz der Einrichtung von Versorgungsmöglichkeiten im deutschsprachigen Raum bereits seit den ersten programmatischen, in der Allgemeinen Bauzeitung veröffentlichten Empfehlungen zum Bahnhofsbau von 1838 betont, verpflichtend wird die Errichtung einer »Restauration« – zumindest für größere Stationen – jedoch erst mit den »Technischen Vereinbarungen« von 1850 verankert. Bis zu diesem Zeitpunkt übernahmen zumeist Gastwirte in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs die Versorgung vor Fahrtantritt oder bei Ankunft. Spätestens mit den Großbahnhöfen der 1860er Jahre aber wanderten die Restaurationen ins Innere der Bahnhofsbauten, genauer ins Innere der Wartesäle. So fungierten, besonders deutlich im deutschen Eisenbahnkontext, die Wartesäle zugleich als Warte- und Erfrischungsräume.⁶¹ Das Spektrum der häufigsten Anordnungen umfasste dabei folgende Formationen:⁶²

Schanktisch (Büffet)

Bei dieser Minimalvariante einer Versorgungseinrichtung mussten Speisen und Getränke selbstständig an einer Theke bestellt, bezahlt und in Empfang genommen werden. Der Schanktisch wurde an einer Wandseite des Wartesaals und dabei möglichst zwischen zwei verschiedene Warteräume angeordnet, um es dem Wirt zu ermöglichen, den Betrieb in beiden Räumen leicht zu übersehen und zu überwachen. Diese Formation galt als Standardvariante für die unteren Wagenklassen und stellte die Versorgungserfahrung des weit größten Teils der Reisenden des 19. Jahrhunderts und frühen 20. Jahrhunderts dar.

60 Dieser enge Zusammenhang zeigte sich insbesondere im englischen und US-amerikanischen Eisenbahnwesen, weil dort an großen Kopfstationen oftmals zusätzlich ein großes Hotel errichtet wurde (London St. Pancras). Stationen wie London St. Pancras oder St. Louis Union Station zeigen damit noch stärker als in anderen nationalen Kontexten auf, dass der moderne Bahnhof zu einem Reproduktionsort bereits im Postkutschenwesen etablierter Funktionen (Essen, Trinken, Übernachtung) geworden war.

61 Vgl. Schmitt, *Anlage und Einrichtung der Gebäude*, 75.

62 Ebd., 75ff.

Wartesaal als Restaurant

Bei dieser Formation waren Wartesaal und Restaurant miteinander vereinigt, wobei der Saal durchgehend mit Tischen und Stühlen möbliert war. Der Nachteil dieser im Vergleich zum Büffet gehobeneren Versorgungssituation war der, dass Reisende, die nichts konsumieren wollten, sich durch den Wirtschaftsbetrieb gestört fühlen konnten und so wurde »der Wartesaal seinem eigentlichen Zweck zum nicht geringen Teile entzogen«⁶³. Zur Lösung dieses Problems wurde im frühen 20. Jahrhundert eine Trennung des Wartesaals mit Säulenstellungen (z.B. in Wiesbaden) realisiert. Diese Säulen separierten den Wartesaal in unterschiedliche Funktionszonen, die einen Aufenthalt mit oder ohne Essen ermöglichten und dadurch die kritisierte Konvergenz von Verzehr und Warten zur Option und nicht zur Norm werden ließen.

Separater Speisesaal

Die Einrichtung eines separaten Speisesaals in Form eines vollwertigen Restaurantbetriebs galt als die gehobenste Form der Bahnhofsgastronomie. Sie wurde nur in sehr großen Bahnhöfen, bei umfangreicher Bewirtschaftung und einer Trennung der Wartesäle eingerichtet.

Speisehallen für Durchreisende

Ein vierter gastronomischer Bautypus bildete die Einrichtung von Restaurationen auf Bahnsteigen, die nicht von abfahrenden und ankommenden Reisenden, sondern einzig von Durchreisenden benutzt wurden. Diese Speisehallen fungierten als Zwischenaufenthalte für Reisende, die auf langen Zugverbindungen verkehrten. Solche gastronomischen Transit- und Warteräume bestanden prominent etwa zum Beispiel im Hauptbahnhof von Hannover, in dem Reisende auf dem Weg zwischen Berlin und Köln ihre Mittagsmahlzeit in einem 30-minütigen Zeitfenster einnahmen. Diese planmäßigen Versorgungsaufenthalte – für viele Jahrzehnte der Frühphase des Eisenbahnwesens ein fester Bestandteil der Reiseerfahrung – wurden erst zum Ende des 19. Jahrhunderts mit Einführung von Speisewagen obsolet, die den Verzehr von Speisen und Getränken während der Fahrt ermöglichten.

Speiseräume für Kutscher und Chauffeure

Diese gastronomische Einrichtung adressierte nicht die Reisenden selbst, sondern speziell nur das Dienstleistungspersonal am Bahnhof, das in der Regel mehr mit dem Phänomen des Wartens beschäftigt war als die Reisenden selbst, da die Fuhrwerksarbeiter – ähnlich dem heutigen Taxigewerbe – stets die Ankunft eines Zuges mit potentiellen neuen Kunden erwarten mussten. Solche Speiseräume für das Fuhrpersonal, wie etwa in Halle (Saale), bildeten daher an den Bahnhöfen eine nicht unwichtige Erweiterung des wartebezogenen Raumprogramms.

Schanktisch/Büffet am Bahnsteig

Diese einfache Form des Gastronomiebetriebs war in erster Linie typisch für den englischen Eisenbahnkontext. Entsprechend der bereits geschilderten Affinität und Praxis

63 Ebd., 75.

englischer Reisender, die Abfahrt direkt auf dem Bahnsteig in unmittelbarer Nähe zum Zug abzuwarten bzw. die Wartesäle im Innern des Empfangsgebäudes nur selten aufzusuchen, wurden die Zugänge der gastronomischen Einrichtungen (›refreshment rooms‹ bzw. ›bars‹) als auch jeglicher anderer Serviceeinrichtungen an die Bahnseite und nicht an die Stadtseite verlegt. Der Bahnsteig fungierte damit als Hauptzirkulations- und Wartezone in der auch vorwiegend (im Stehen) konsumiert wurde.

Öffentliche Speiseräume auf Stadtseite

Eine weitere Anordnung der gastronomischen Einrichtungen bildete die Anlage von Speiseräumen, die nur von der Straße oder vom Vorplatz aus erreichbar waren und auch dezidiert vom nicht-reisenden Publikum benutzt werden konnten. Prominente Beispiele der Blütephase des Eisenbahnwesens waren hierfür die Bahnhofsgaststätten von Frankfurt, Hannover, Wiesbaden oder jene des Wiener Südbahnhofs.

Restauration/Büffet auf Ankunftsseite

Häufig wurden in Großbahnhöfen auch Wartesäle auf der Ankunftsseite errichtet, »um denjenigen Personen, welche Reisende erwarten oder sich vor der Abfahrt zur Stadt einige Zeit aufzuhalten wünschen, einen geschützten Aufenthaltsraum zu gewähren.«⁶⁴ In den seltensten Fällen jedoch wurden dazu auch gastronomische Strukturen errichtet. Im Beispiel des Neubaus des Bahnhofs der Königlichen Ostbahn in Berlin (1870) jedoch erschien die Einrichtung eines Büffets »auf dieser Seite ebenfalls unentbehrlich«.⁶⁵

Unabhängig von der im Einzelfall konkret realisierten Form wurde die Bahnhofsrestauration im Zuge der 1860er Jahre zu einer zentralen, aus Sicht der Reisenden eingeforderten Institution. Diese Entwicklung bewirkte damit eine neuartige Kulinarisierung der Reiseerfahrung im Allgemeinen und – zumindest bis zur Einführung der Speisewagen – eine Kulinarisierung des präparatorischen Wartens im Besonderen.⁶⁶ Die enge Wechselbeziehung zwischen Warten und Gastronomie illustrierend wurde die Entstehung solcher Restaurants überhaupt erst auf der Grundlage der Existenz des Phänomens des systemischen Wartens möglich. In Abhängigkeit von ortspezifischen Gegebenheiten, der Größe der Station, aber vor allem auch abhängig von dem an die Wagenklasse gekoppelten Budget der Reisenden, reichte die Versorgung dabei von einer kleinen Erfrischung im Stehen bis hin zum Gängemenü an Tafeln mit gestärkten Tischdecken. Wie wohl kaum eine zweite Bahnhofsrestauration, zeigt das Restaurant *Le Train Bleu* im Pariser Gare de Lyon mit seiner Fin-de-siècle-Ausstattung das obere Ende dieser Kulinarisierung an, in der das systemische Warten – zumindest für wohlhabendere

64 »Das Empfangsgebäude der Königlichen Ostbahn zu Berlin.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XIX. (1870): 7.

65 Ebd.

66 Der Begriff der Kulinarisierung mag angesichts der einfachen Speisen und Getränke an den Schantischen der Wartesäle der dritten und vierten Wagenklasse etwas überzogen erscheinen. Er wird hier aber bewusst gewählt, um die deutliche Zäsur der Zunahme gastronomischer Angebote seit den 1850er Jahren zu unterstreichen, die – wie aufgezeigt – in den oberen Wagenklassen durchaus den Charakter von Spitzenrestaurant annahmen und insbesondere hier den Begriff der Kulinarisierung sinnvoll erscheinen lassen.

Reisende – in den Stand eines überaus würdevollen und nicht zuletzt gesellschaftlich repräsentativen Teilaspekts der Reiseerfahrung gehoben wurde.

Die Existenz solcher Spitzenrestaurants darf jedoch keinesfalls darüber hinwegtäuschen, dass die häufigsten konsumierten Speisen in den Wartesälen ganz anderer Natur waren. Statt dem Gängemenü lag das vorwiegende Konsumverhalten an den Büfettischen auf dem Verzehr von Butterbrot und alkoholischen Getränken, wie unter anderem aus einer Passage des humoristischen Gedichts *Auf den Preuß'schen Eisenbahnen* von Frank Wedekind (1898) zu berichten weiß.

»Auf den Preuß'schen Eisenbahnen
Und besonders in Berlin
Fahren fromme Untertanen
Gottesfürchtig her und hin.
Überall zum Butterbrote
Findet jeder ein Glas Bier (...).«⁶⁷

Zusätzlich zu schnellen und preiswerten Imbissen wurden aber auch einfache warme Speisen, insbesondere Suppen konsumiert. Deren Verzehr war jedoch nicht selten von der (modernen) Problematik des ›Zeitdrucks‹ geprägt, wie etwa aus einigen satirischen Ratschlägen zur Nutzung der Eisenbahn aus dem Jahr 1864 hervor geht, die in der Satirezeitung *Kladderadatsch* abgedruckt wurden.

»(...)

Vom Aufenthalt auf der Station.

Was du auch thust auf der Station,

Beeile dich, mach schnell, mein Sohn!

Bewege dich im schärfsten Trab,

Man wartet nicht – der Zug geht ab.

Weh! dir, wenn du erst fertig bist,

Wenn schon der Zug im Fortgeh'n ist.

Dein Koffer fährt dann ohne dich,

Du bleibst zurück elendiglich.

(...)

Vom Warmessen auf der Station.

Schwer ist's, dass du den Hunger stillst,

Wenn du was Warmes essen willst.

Die Zeit ist kurz, hoch ist der Preis,

Und Alles ist entsetzlich heiss.

Der Kellner grinst dich an mit Hohn:

Schnell, schnell, mein Herr! Es läutet schon.«⁶⁸

Mit dem seit Jahrhundertmitte wachsenden Bedarf nach Versorgungsmöglichkeiten im Bahnhof stieg interessanterweise der Wirt in den Rang eines Repräsentanten des Bahn-

67 Frank Wedekind, *Gedichte aus dem »Simplicissimus«* (Göttingen: Wallstein Verlag, 2019), 91.

68 ›Reisen auf der Eisenbahn‹ (1864), abgedruckt in Löper, *Stammbuch der neueren Verkehrsmittel, Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen und Luftschiffe*.

betriebs selbst. So stellte der Bahnhofsarchitekt Eberhard Wulff im Jahre 1882 offenbar sichtlich beeindruckt und überrascht vom Anwachsen der Bahnhofsgastronomie im deutschen Kontext fest:

»Nachdem einmal die leibliche Verpflegung der Reisenden innerhalb der Warteräume in das feststehende Programm der deutschen Empfangsgebäude aufgenommen ist (in Frankreich ist dieselbe ausgeschlossen), tritt der Restaurateur dem Publicum gegenüber in eine nicht viel weniger wichtige Stellung als die im Empfangsgebäude beschäftigten Beamten.«⁶⁹

Nicht mehr allein die Bahnverwaltung wurde damit zum exklusiven Aushängeschild des lokalen Verkehrswesens, sondern offenbar auch die jeweilige Dienstleistungsstruktur. Da die Bahnhofswirte die Flächen von den Bahnverwaltungen pachteten und nicht selbst von den Verwaltungen angestellt wurden, kann vermutet werden, dass somit die Auswahl des geeigneten Bahnhofswirtes mancherorts in den Stand einer strategischen Unternehmensentscheidung rückte.

Kritik an der Kulinarisierung: Das Unbehagen der Planer und Architekten

Die deutliche Entwicklung zur Kulinarisierung des Wartens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erzeugte einen sich entwickelnden Konflikt zwischen den legitimen Interessen und Forderungen der Reisenden auf der einen und den Architekten und Planern auf der anderen Seite. So wurden die großen Restaurationslokale, die mancherorts innerhalb eines Bahnhofes in der gesamten Breite der oben skizzierten Typologie auftraten, von Seiten der Planer zu einem Hindernis des laufenden Betriebs und als wuchernder Flächenverbrauch kritisiert. Von Weber, zweifellos einer der einflussreichsten Eisenbahntheoretiker des Deutschen Reiches, vermerkte etwa bezüglich dieser Entwicklung, dass in Deutschland »durch die Einrichtung der Warteräume, die Eisenbahnhöfe an sehr vielen Orten, zu großer Unbequemlichkeit des Betriebes, zu den beliebtesten Restaurants der Städte, an denen sie liegen, geworden«⁷⁰ waren. In der Folge hätten die Wartesäle »den Charakter als solche fast verloren« und seien zu großen Restaurations-Lokalen mit prächtiger Ausstattung mutiert, die »über das wahre Bedürfnis weit hinausgehende Dimensionen«⁷¹ aufweisen würden.

Auch bei den Überlegungen zum Bau eines Zentral-Bahnhofes für Berlin kurz nach Reichsgründung zeigt sich indirekt das deutliche Missfallen der Architekten an der jüngsten Kulinarisierung des Wartens in Materialität und Form großer Speisesäle. So prognostiziert Schwabe für den Bau eines solchen Großbahnhofes keinerlei schwerwiegende Probleme, wären da nicht die neuen Bedürfnisse der Reisenden:

»Die Anlage könne einfach und kompendiös genug gemacht werden, falls nur eine absolute Trennung der Personen-, Stückgut- und Kohlen Bahnhöfe festgehalten werde

69 Wulff, »Das Eisenbahn-Empfangs-Gebäude nach seinen praktischen Anforderungen und seiner künstlerischen Bedeutung«, 36.

70 von Weber, *Schule des Eisenbahnwesens: Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen*, 246f.

71 Ebd.

und falls man bei Disponierung der ersteren nicht von den gegenwärtigen Gewohnheiten unseres Publikums ausgeht, das bei einem Bahnhofs ausgedehnte Restaurations-Räumlichkeiten verlangt und jedem einzelnen Reisenden ein Geleit mehrer Freunde und Verwandten bis an die Wagen folgen lässt.«⁷²

Was sich somit einerseits als Zugewinn an Angebotsqualität für Reisende, respektive als Zugewinn städtischer Lebensqualität für Nicht-Reisende darstellte, wurde von Seiten der Architekten und Bahnverwaltungen als Betriebsschädigung angesehen, nicht zuletzt auch deshalb, weil die Reisenden im Falle von allein stadtsseitig gelegenen Restaurants aufgrund der Fremdnutzung kaum mehr freie Sitzplätze erhielten. Auch im österreichischen Kontext lassen sich solche Diskussionen erkennen. Auch hier war das Bahnhofsrestaurant von hoher Relevanz, da es von den Reisenden stark nachgefragt wurde. Zugleich war es aber auch hier aus Sicht der Bahnverwaltung Fluch und Segen zugleich, wie etwa Flattich 1870 zu berichten weiß:

»Den Anlagen von Restaurationen in Stationen und Bahnhöfen ist eine besondere Wichtigkeit beizulegen; weil einerseits das Publikum nahezu in allen Stationen derartige Anlagen verlangt, anderseits dieselben nicht selten eine wahre Plage für die Eisenbahn-Verwaltung werden, weil die Anlage durch den schlechten Betrieb der Restauration in kurzer Zeit derart verdorben werden kann, dass ein Umbau, folglich eine grosse Neuausgabe für die Verwaltung sich als nöthig erweist, um die Anlage wieder in Stand zu setzen.«⁷³

Noch stärker als im deutschen Kontext wurde in Österreich demnach offenbar die raumgreifende Kulinarisierung des Wartens als geschäfts- bzw. gar als bauwerksschädigend kritisiert. Dass die Bahnhofsanlage durch schlechten Betrieb sogar schnell gänzlich »verdorben« werden konnte, war in diesem Zusammenhang eventuell auch der österreichischen Eigenart geschuldet, denn bspw. wurde in Wiener Bahnhofsrestaurants weit öfter warm gegessen als in Berlin.⁷⁴

Als aus Sicht der Planer und Verwaltungen positives Gegenbild wurde an dieser Stelle vor allem die englischen und französischen Bahnsysteme angeführt, in denen sich Restaurants nur auf Stationen mit Speisehallen für den Durchgangsverkehr befanden und diese deutlich von den Wartesälen abgetrennt lagen. Zu diesen Zwischenhalten, die im Laufe des 19. Jahrhunderts bis zur Einführung von rollenden Speisewagen zu legendären kollektiven Erinnerungsorten gereift zu sein schienen, zählten in England bspw. die *refreshment rooms* in Wolverton oder Swindon. An solchen Verzehrstationen regierte – wie überall im englischen Eisenbahnwesen – das Prinzip der Schnelligkeit. So wurden in Wolverton, dem Verzehrhalt auf halber Strecke zwischen London und Birmingham, offenbar innerhalb weniger Minuten hunderte Reisende mit Kaffee, Tee,

72 Hermann Schwabe, »Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 26. April 1873«, *Deutsche Bauzeitung* 7, Nr. 36 (1873): 143.

73 Wilhelm Flattich, »Ueber Gesamt-Anordnung der Bahnhöfe und Stationen, insbesondere der Hochbauten.«, *Allgemeine Bauzeitung* 35 (1870): 249.

74 Housselle, »Ueber Kopfstationen«, 10.

Sandwiches und Kuchen versorgt. Allein hier wurden durch einmal in einem Verkehrsjahr 182.000 Banbury cakes, 45.000 Flaschen Stout und 85 Schweine konsumiert.⁷⁵ Die von Hast und Eile geprägte Atmosphäre bei diesen Zwischenhalten an Verzehrstationen wird in einem 1862 veröffentlichten Reiseratgeber eingängig und zugleich äußerst humorvoll geschildert. Zum Oberthema ›refreshment‹ wird darin vermerkt:

»The rule generally is for the train to stop five or ten minutes for the purpose of taking refreshment; in such cases, especially with anything like a heavy train, a rush of passengers is made simultaneously to wards the refreshment-room, and the counter is besieged by hungry and thirsty applicants, urging their various requests for sandwiches, buns, biscuits, wine, brandy, ale etc. But inasmuch as there are usually some two or three hundred persons requiring refreshments, and only about dozen hands to supply them, it stands to reason that the task of serving out the viands is no easy one, and many are the disappointments accordingly. Let the traveller remember that he has only the short space of five or ten minutes to gain the refreshment counter, to obtain the refreshment, to pay and perhaps receive change, to perform the operation of eating and drinking, and regain the seat in the carriage. It is obvious, therefore, that a person must exercise his utmost ingenuity and energy in order to accomplish this edible feat.«⁷⁶

Angesichts der enormen Zeitknappheit wird im Weiteren folgende Strategie vorgeschlagen, die bei aller humoristischen Anmutung als durchaus ernst gemeinter Ratsschlag gedient haben dürfte.

»When the train is on the point of stopping, mark well the place where the words ›Refreshment-Room‹ are written up, so that directly the train stops, you may make at once for this place without wasting your time in looking about for it. Walk straight to that part of the counter where one of the attendants is stationed, and having, in parliamentary phraseology, ›caught her eye,‹ declare your wants. But in doing this, be quick and concise. If you desire a basin of soup, never mind the words ›a basin of,‹ but simply utter the mono syllable ›soup‹ so with a cup of tea, content yourself with calling out the latter word ; a bottle of ale, ›ale,‹ etc. (...) Beware of taking hot refreshments; (...) the fluids supplied are so excessively hot, and so long in forthcoming, that it is utterly impossible for a person to swallow them, unless his throat be sheathed with – iron. (...) On the whole, we should advise the railway traveller to take his refreshment with him (...) by this means a double advantage will be secured, for a person may partake of his refreshment at any moment he pleases, without being obliged to eat and drink at a particular moment dictated by the railway company; he will also obtain his refreshment at a much more moderate charge, and, further, he will have the interval to stretch his legs in, and to breathe a little fresh air, which he will find far more advantageous than being huddled and pushed about amidst a hungry and impatient crowd.«⁷⁷

75 Williams, *Our Iron Roads: Their History, Construction, and Administration*, 246.

76 *The Railway Traveller's Handy Book* (London: Lockwood and Co., 1862), 86f.

77 Ebd., 87f.

Insgesamt eilte den englischen *refreshment rooms* wegen des erlebten Gedränges und der minderwertigen Qualität der Speisen ein denkbar schlechter Ruf voraus, der nicht zuletzt auch durch Charles Dickens Kurzgeschichtenband ›Mugby Junction‹ genährt worden sein dürfte. Auf schärfste und ironischste Weise bezeichnete er die englische Bahnhofsgastronomie als ›Tyrannei‹.

Mit Einführung von Speisewagen, die um die Jahrhundertwende auf immer mehr (Fern-)Verbindungen eine ›rollende Verpflegung‹ ermöglichten, zeichnete sich jedoch der allmähliche Untergang der raumgreifenden Bahnhofsgastronomie ab. In Folge der technischen Entwicklung zum Speisewagen, stiegen die Bahnhofswirte aus Sorge um ihr langsam schwindendes Geschäft mancherorts gar selbst zu Speisewagenbetreibern auf.⁷⁸ Die seit 1850/60 etablierte, stationäre Kulinarisierung des Wartens am Bahnhof transformierte sich somit seit der Jahrhundertwende – vielleicht symptomatisch für die Verflüssigungstendenzen der Moderne – stärker in Richtung einer mobilen Form der Versorgung.

Mediatisierung, Information und Zerstreuung: Reisebuchhandlungen und -bibliotheken

Neben der gastronomischen Versorgung bewirkte der Aufbau von umfangreichen Reisebibliotheken und Leihstellen eine weitere signifikante Erweiterung des Dienstleistungsangebotes an Bahnhöfen, die großen Einfluss auf die Praxis des Wartens hatte. Auch hier zeigte sich der konstitutive Zusammenhang zwischen der Existenz des Wartephänomens und der Entwicklung rahmender Angebotsstrukturen, der schon zuvor bei der Etablierung eines bis 1870 stärker standardisierten Raumprogramms griff. Zum einen hatten die literarischen Angebote direkte Auswirken auf die Wahrnehmung des systemischen Wartens, zum anderen bildet die Existenz des Wartephänomens – in diesem Fall speziell das lange Warten *im* Zug – überhaupt erst den Anlass für die Schaffung einer erweiterten Angebotslage. Diese neue Angebotslage entstand auf Grundlage einer allgemeinen Erfahrungssättigung zum Zeitpunkt der wachsenden Massenwirksamkeit der Eisenbahnen. Die neue Form der Zugreiseerfahrung wurde im Vergleich zur Reise mit der Postkutsche aufgrund der geschwindigkeitsevozierten Ablösung vom durchkreuzten Naturraum von vielen Zeitgenossen nach der allgemeinen Aufregung der Anfangsjahre immer mehr als artifizielles, von der ursprünglichen Landschaftserfahrung vollends abgekoppeltes Erlebnis wahrgenommen. Zwar ermöglichte die Eisenbahnreise zweifellos eine weit komfortablere und wesentlich schnellere Reise, jedoch reiften darin Monotonie, Müdigkeit, Anonymität und Langeweile zu wirkmächtigen ›Reisebegleitern‹.

Jene neue psychologische Verfasstheit bedingte eine neuartige Nachfrage nach Zerstreuung und Unterhaltung oder – wie Schivelbusch es angesichts der veränderten Raum-Zeit-Erfahrung nennt – eine Nachfrage nach »imaginären Ersatzlandschaften«⁷⁹, in denen sich der Blick von der durchreisten Landschaft vollends emanzipieren und die Monotonieerfahrungen kompensiert werden konnten. Geschäftstüchtige Verleger, Buchhändler und Leihbibliothekare, aber auch Literaten selbst erkannten

78 Vgl. Geisthövel, Knoch, und Gottwaldt, »Der Bahnhof«, 23.

79 Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 62.

das novierte Bedürfnis nach solchen ›Ersatzlandschaften‹ und produzierten zwischen den 1850er und 1860er Jahren ausgehend von England und Frankreich spezielle literarische Werke, die zusammen mit neuartigen Vertriebsstrukturen ein System der »organisierten Reiselektüre«⁸⁰ schufen.

In Erweiterung der bereits zu diesem Zeitpunkt etablierten Gattung der Reisehandbücher umfasste die ›Reiselektüre‹ zeitgenössische, auf ein Massenpublikum ausgerichtete Unterhaltungsliteratur, die zwar oftmals von Künstlern und Schriftstellern aufgrund ihrer literarischen Qualität belächelt und parodiert wurde, aber reißenden Absatz fand. In historisch ungekannter Dimension evozierte die Nutzung des Massenverkehrsmittels der Eisenbahnen den Konsum von literarischen Massenprodukten und verschaffte dem bis heute anhaltenden Metaprozesses der Mediatisierung einen gewaltigen Schub.⁸¹ Ob Reisebeschreibungen und -berichte, Lyrik- und Liedanthologien, Novellen, Erzählungen oder als Skandalgeschichten aus aristokratischen Kreisen, Grundbedingung für die Herstellung solcher Werke war es, dass sie auf Leser kurzweilig, unterhaltend oder belehrend wirken konnten.⁸²

Namhafte Akteure dieser Dienstleistungserweiterungen am Bahnhof, die aus dem Wartephänomen heraus entstanden waren und es zugleich um den Faktor der Zerstreung und Information modifizierten, waren in England unter anderem das Verlagshaus William Smith & Son, das 1849 das Monopol zur Unterhaltung von Kiosken und Buchläden auf allen englischen Stationen erhielt, sowie auf französischer Seite das Verlagshaus Louis Hachette, das ab 1854 die französischen Stationen mit Reiselektüre versorgte. Die Distribution der Reiselektüre erfolgte entweder in Form des Verkaufs oder des Verleihs, wobei der Bahnhof jeweils zum zentralen Vertriebsschauplatz wurde. Der Verkauf erfolgte im deutschen Kontext bis Anfang der 1860er Jahre meist durch ambulante bzw. »fliegende« Verkaufsstände an Bahnsteigen oder direkt in den Wartesälen durch ortsansässige Buchhändler. Im Zuge des kommerziellen Erfolgs des Verkaufs von Reiselektüre transformierten sich die provisorischen Verkaufsstände im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts immer mehr in stationäre Verkaufsstände, die als beheizbare und begehbare Verkaufspavillons in den Bahnhofshallen aufgestellt wurden.⁸³ Der lukrative

80 Christine Haug, *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung: die Geschichte des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik* (Wiesbaden: Harrassowitz, 2007), 366.

81 Entgegen der Annahme einer erst in der Spätmoderne durch elektronische Medien einsetzenden Mediatisierung führt Friedrich Krotz zur überzeitlichen Bedeutung der Mediatisierung des Menschen an: »Mediatisierung als Metaprozess sozialen und kulturellen Wandels beinhaltet eine Vielfalt von übergreifenden, zum Teil bereits Jahrhunderte dauernden Entwicklungen, die schon vor der Erfindung der Schrift begonnen haben und mit der Erfindung der heute vorhandenen Medien noch lange nicht beendet sind.« Friedrich Krotz, *Mediatisierung: Fallstudien zum Wandel von Kommunikation* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007), 12.

82 Vgl. Christine Haug, »Das halbe Geschäft beruht auf Eisenbahnstationen...«. Zur Entstehungsgeschichte der Eisenbahnbibliotheken im 19. Jahrhundert«, *Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur* (IASL) 23, Nr. 2 (1998): 72.

83 Vgl. Christine Haug, »Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen, müsste gute Geschäfte machen...«. Der deutsche Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel von 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik im internationalen Vergleich«, in *Die Internationalität der Eisenbahn, 1850-1970*, hg. von Monika Burri, Kilian T. Elsasser, und David Gugerli (Zürich: Chronos, 2003), 77.

Markt bewirkte aber zudem, dass neben diesen offiziellen Vertriebsstrukturen auch informelle, nicht-legitimierte Händler Reiselektüre direkt in den Wartesälen oder an den Bahnsteigen anboten, was zunehmend eine Kontrolle und Einflussnahme der Eisenbahngesellschaften hinsichtlich des Literaturangebots bewirkte.⁸⁴

Eine zweite Distributionsform stellte der Verleih von Büchern dar, der für die Reisenden den Vorteil hatte, das Buch nicht kaufen zu müssen, sondern Reiselektüre gegen eine geringere Gebühr am Abfahrtsbahnhof auszuleihen und sie am Zielbahnhof wieder abgeben zu können. Solche »rollenden Bibliotheken« standen dabei in direkter Konkurrenz zu den Verlagshäusern und ihren Buchverkäufen und wurden auch von den Autoren selbst wegen potentieller Honorareinbußen zur ungeliebten Absatzform der Reiselektüre. Solche Leihsysteme existierten in England bereits seit den 1850er und wurden in Deutschland erst in den späten 1880er Jahren etabliert.

Weitere Konkurrenz erhielt der Reiselektüremarkt durch den Verkauf von Zeitungen und Zeitschriften, die die unterhaltende Zerstreuung stärker mit der Funktion der Information über aktuelle Ereignisse verbanden. Dass solche Verkaufseinrichtungen nicht allein auf großen Bahnhöfen, sondern auch im Nahverkehrsbereich eingerichtet wurden, verrät eine Beschreibung der neuen Pariser Gürtelbahn aus dem Jahr 1870, in der es heißt:

»Von Restaurationen ist in diesen Stationen natürlich nicht die Rede. Dagegen fehlt in den nur einigermaßen bedeutenden nicht ein kleiner Buch- und Zeitungsladen.«⁸⁵

Als dritte, aber eher marginale Distributionsform etablierte sich in den 1890er Jahren der Verkauf von Reiselektüre an speziellen Automaten, die es erlaubten, unabhängig von Öffnungszeiten die ganze Bandbreite kurzweiliger Geschichten und Klatsch-Nachrichten in die Wartesäle und anschließend in den Zug mitzunehmen.

Die seit den 1850er Jahren etablierte Erfolgsgeschichte der literaturwissenschaftlich und verkehrshistorisch vergleichsweise wenig erfassten⁸⁶ bzw. nur schwerlich anerkannten Gattung der Reiselektüre, kommt erst in den 1920er Jahren durch den Vertrieb von Taschenbüchern und Feldbüchereien allmählich zum Erliegen. Doch trotz der veränderten Literaturformen griff auch hier zweifellos nach wie vor das Prinzip der Schaffung von »Ersatzlandschaften«. Unabhängig vom konkreten Medium zielt die Lektüre während der Reise bis in die Gegenwart hinein auf die kompensatorische Funktion, eine aufkommende Monotonie während der Zugfahrt⁸⁷ oder während des Wartens auf Abfahrt zu minimieren. Walter Benjamin sah zudem aber auch noch eine weitere

84 Vgl. Haug, »Das halbe Geschäft beruht auf Eisenbahnstationen...«. Zur Entstehungsgeschichte der Eisenbahnbibliotheken im 19. Jahrhundert«, 112ff.

85 W. Housselle, »Die Pariser Gürtelbahn.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XIX. (1870): 252.

86 Vgl. Haug, »Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen, müsste gute Geschäfte machen...«; Der deutsche Bahnhof- und Verkehrsbuchhandel von 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik im internationalen Vergleich«, 86.

87 An dieser Stelle sei jedoch erwähnt, dass die Zugreise keineswegs von allen Reisenden gleichsam als visueller Verlust wahrgenommen wurde, sondern durchaus auch neue Sichtbarkeiten und Sehqualitäten geschaffen wurden, für die insbesondere eine neue Art von Reiseführern sensibilisierte. Hierzu: Daniel Speich, »Rechts und Links der Eisenbahn: Zur visuellen Standardisierung der touristischen Eisenbahnfahrt«, in *Die Internationalität der Eisenbahn, 1850-1970*, 91-109.

Funktion des Lesens von Reiselektüre, insbesondere von Kriminalromanen. Benjamin vermutete, dass die Motivation des kollektiven Griffs zur Reiselektüre »weniger aus Lesefreude« geschehen würde, »als im dunklen Gefühle, etwas zu tun, das den Göttern der Eisenbahn wohlgefällt.«⁸⁸ Die Lektüre diene somit gleichsam der Beschwichtigung einer Vielfalt von inneren Ängsten. Statt selbst zum Protagonisten von Unheil und Gefahr zu werden, würde sich der Reisende mittels der gelesenen Handlung in Krimis, Dramen oder Boulevardpresse lieber zum Zeugen eines gefährvollen Lebens machen: »Die Betäubung der einen Angst durch die andere ist seine Rettung.«⁸⁹

Waren es im 19. Jahrhundert vorwiegend in langen Buchreihen herausgegeben Kurzgeschichten und Reiseberichte, so bilden heute die portablen Screens der Smartphones jene »Ersatzlandschaften«, die unseren Blick von der geschwindigkeitsevozierten »Verflüchtigung der Wirklichkeit«⁹⁰ und der impressionistischen Wahrnehmung der vorbeiziehenden Außenwelt auffangen, uns Zerstreuung wie Information bieten.⁹¹ Seit Mitte des 19. Jahrhunderts erhält damit das verkehrsinduzierte Warten das Charakteristikum einer Mediatisierung, die seither zum festen Bestandteil der modernen Reiseerfahrung gehört. Jene mit dem Konsum von Reiselektüre einsetzende Mediatisierung muss darüber hinaus als entscheidendes psychologisches Korrektiv der ersten Krise der modernen Reiseerfahrung verstanden werden. Mit anderen Worten: Ohne die unzähligen an den Bahnhöfen verkauften Klatschnachrichten und Adelsgeschichten, ohne die ulkigen Lokalposen und Reisebeschreibungen ferner Länder wäre die Verstehtigung des modernen, beschleunigten Verkehrs – zumindest aus Sicht der Reisenden nicht – zukunfts- bzw. akzeptanzfähig gewesen. Die Bedeutung der Mediatisierung des Wartens kann demnach für die Entwicklungsgeschichte des modernen öffentlichen Verkehrs nicht zu geringgeschätzt werden. In diesem Verständnis wundert es kaum, dass die Bahngesellschaften den Bahnhofsbuchhändlern anfangs sogar Zuschüsse für den Betrieb der Verkaufsstände gewährten.⁹²

Kommerzialisierung: Geschäfte für Reisebedarf

Der Erwerb von Reiselektüre, Zeitungen und Zeitschriften machte innerhalb der Phase der Standardisierung und Konsolidierung des Eisenbahnwesens den größten Anteil der am Bahnhof verkauften Produkte und Dienstleistungen aus. Parallel zur großen Nachfrage nach kompensatorischen »Ersatzlandschaften« in Form von Literaturformaten oder dem Konsum von Speisen und Getränken in Bahnhofsgastronomien entwickelte sich jedoch zugleich die Entstehung weiterer Konsumangebote, die das verkehrsinduzierte Warten flankierten und modifizierten. Hierzu zählte der Verkauf kleinerer Waren, die nach heutiger Definition als »Reisebedarf« zusammengefasst werden und

88 Walter Benjamin, »Kriminalromane, auf Reisen«, in *Gesammelte Schriften*, hg. von Rolf Tiedemann und Hermann Schweppenhäuser, Bd. IV: Kleine Prosa (Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 1972), 88.

89 Ebd., 89.

90 Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 62.

91 Auch in den 1980er Jahren zeigten Studien, dass etwa noch dreißig Prozent der Reisenden sich in den DB-Bahnhöfen Reiselektüre erwarben (Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 45).

92 Vgl. Haug, »Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen, müsste gute Geschäfte machen...«: Der deutsche Bahnhofsbuch- und Verkehrsbuchhandel von 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik im internationalen Vergleich«, 80.

Schreibmaterialien, Andenken, Blumen, Reisehygieneartikel und vor allem Tabakwaren umfassten. Im frühen 20. Jahrhundert folgten diesen Produkten auch Artikel aus Apotheken und Fotogeschäften. Nicht selten wurden in den frühen Bahnhofsneubauten des 20. Jahrhundert an Orten mit hoher Fremdenverkehrsdichte zudem auch Friseurgeschäfte eingerichtet, so etwa im Neubau von Wiesbaden (1906).

Bereits 1846 gewährt ein Bericht von César Daly Einblick in die Vielfalt, der am Pariser Bahnhof Gare du Nord verkauften Waren, der hier nur stellvertretend für eine Vielzahl solcher Schilderungen herangezogen werden soll. Laut Dalys wurden im Bahnhof »tausend Dinge verkauft, die der Reisende im Moment der Abreise benötigt, Zigarren, Tageszeitungen, Ficelles [dünne Baguettes, R.K.], Taschenmesser, Kuchen und Gebäck.«⁹³ Das Spektrum der angebotenen Waren reichte dabei offenbar von praktischen Gebrauchsgegenständen und Werkzeugen auf der einen Seite bis hin zu Genussmitteln auf der anderen. Während Taschenmesser als alltagsrelevantes Multifunktionswerkzeug erworben werden konnten, vermochten dagegen Tabakwaren und Süßigkeiten als zentrale »Ablenkungs- und Beruhigungsmittel«⁹⁴ zu fungieren, um die ungewohnte Abfahrtsituation an den Bahnhöfen zu kompensieren und der erzwungenen Passivität der anschließenden Fahrt etwas entgegenzusetzen. Die verblüffende Warenvielfalt deutet zudem an, dass der Bahnhof bereits offenbar im Zuge seiner zweiten Erweiterungsphase mancherorts zu einem zentralen Verkaufsschauplatz geworden war. In ihm werden die Bedarfe tausender Menschen, die sich ähnlich wie in der Markthalle konzentriert an einem Ort aufhalten, befriedigt. Jedoch besteht hier ein wesentlicher Unterschied zur Markthalle, denn die Bahnhöfe – verstanden als oberste Repräsentanten des Eisenbahnwesens – schufen wiederum selbst erst die Bedarfe, die dann mit den Verkaufsangeboten in den Kathedralen der Mobilität befriedigt wurden. So trägt die Bahn durch Einrichtung von Läden und Geschäften seit langem einem im Grunde »von ihr ausgelösten Bedarf Rechnung.«⁹⁵

Dieser Zusammenhang lässt das Verständnis der Modernität der Bahnhöfe um eine Dimension erweitern, die nicht allein mit Vorhandensein neuer Technologien in neuen räumlichen Arrangements umrissen wird. Die Modernität des Bahnhofes zeigt sich mit Blick auf die Kommerzialisierung des Wartens vielmehr darin, dass moderne Entwicklungen nicht nur die Entstehung von neuartigen Zeiträumen und -zwischenräumen generieren, sondern zugleich ihre unmittelbare Verwertung beinhalten. Dieser Doppelprozess von Problemerzeugung und simultaner Problemlösung lässt den Bahnhof zu einem signifikanten Ausdrucksort des Verständnisses der modernen (kapitalistischen) Wirtschaftslogik werden.

Eine weitere moderne Besonderheit des Bahnhofes im Zusammenhang mit der Befriedigung nach Reisebedarf besteht zudem in einer zeitlichen Dimension. Die Versorgung mit Reisebedarf war während der gesamten Tageszeit erforderlich. Insbesondere mit Einführung von Nachtzügen dehnte sich das Warenangebot am Bahnhof in allen hier beschriebenen Komponenten bis in die Nacht hinein aus, sonst übliche Ladenschlusszeiten wurden aufgehoben. Diese Besonderheit, die sich weniger zur Mitte des

93 Daly, »Gare du Chemin de Fer du Nord.«, 530 [Übersetzung des Verfassers, R.K.].

94 Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 45.

95 Ebd.

19. Jahrhunderts als vielmehr seit der Jahrhundertwende abzeichnete, unterstrich dabei zudem die Charakteristik des Bahnhofs als Ort einer von anderen Alltagsorten distinktierten Temporalität.

Nach 1945 wird die Kommerzialisierung der Bahnhöfe aufgrund des wachsenden Konkurrenzdrucks der motorisierten Verkehrsträger weiter vorangetrieben. Im Sinne einer Überlebensstrategie werden die Bahnen aus einem neuen Kostendruck heraus veranlasst, »der Verlockung durch die Pachteinnahmen mehr und mehr nachzugeben.«⁹⁶ Die Entwicklung zur Kommerzialisierung des Bahnhofes im Allgemeinen und des Wartens im Besonderen erreichte in Form der Umgestaltung von Bahnhofsgebäuden zu »Einkaufsbahnhöfen« seit dem späten 20. Jahrhundert im Rahmen einer »Renaissance der Bahnhöfe« ihre vorläufige Spitze. Bahnhöfe reiften darin zu Konsumtempeln und erhielten eine »zweite Haut«⁹⁷. Auch wenn die Erlebniswelt des Konsums in Form des Berliner, Leipziger oder Frankfurter Hauptbahnhofs keineswegs vergleichbar mit der Angebotslage der Bahnhöfe zwischen 1845 und 1870 ist, nimmt diese Entwicklung nichtsdestotrotz zur Mitte des 19. Jahrhunderts ihren Anfang.

Abschluss: Auswirkungen der Komfortsteigerung, Mediatisierung und Kommerzialisierung des Wartens

Zusammenfassend sollte mit den vorangegangenen Ausführungen deutlich gemacht werden, dass die Erweiterung des Komfort- und Dienstleistungsangebots an Bahnhöfen der zweiten Generation nur aus der engen Wechselbeziehung zum Vorhandensein einer systemischen Wartezeit stand. Die Reisezeit im Zug sowie der ihr vorausgehende präparatorische Aufenthalt an den Bahnhöfen erzeugten eine Nachfrage nach kompensatorischen Maßnahmen zur Zeitfüllung. Ob im Dekor der Wartesäle, dem Warenangebot in den Vorhallen oder den Speiseangeboten in den Bahnhofswirtschaften, in all diesen materiellen Angebotszunahmen spiegelt sich ein gesteigertes Bewusstsein für eine andersartige Zeitlichkeit der Eisenbahnreise, die auch eine Reihe neuartiger Bedarfe schuf und die es direkt im Bahnhof selbst zu befriedigen galt.

Die Erfahrung eines beschleunigten Transports ging mit psychologischen und physiologischen Defiziten einher, die konsumistisch kompensiert werden mussten. Beschleunigung, Zeiterfahrung und Konsumption standen dabei wohlgemerkt nicht erst seit Mitte des 19. Jahrhunderts in engster Beziehung zueinander, sie wurde aber ab diesem Zeitpunkt weit bewusster und von weit mehr Menschen als zuvor erfahren. In der Folge dieses Bewusstseins stiegen die Bahnhofsgebäude von ihrer vormalig rudimentären und provisorischen Funktion der bloßen technisch-funktionalen Vermittlung von Menschen auf das Bahnsystem, in den Stand komplexer, hochverdichteter Dienstleistungs- und Erfahrungslandschaften, die Analogien zur parallelen Entstehung städtischer Kaufhäuser aufwiesen. Schivelbusch vergleicht nicht zu Unrecht den auf der Eisenbahnreise benötigten »panoramatischen Blick aus dem Abteilstfenster« mit dem Erlebnis des Durchstreifens von Kaufhäusern, in denen die Erscheinung der Waren

96 Ebd. Die Zunahme der Verkaufsläden und der Ladenflächen war nach dessen Berechnungen im deutschsprachigen Raum in folgenden Bahnhofsbauten besonders massiv: Hamburg-Altona, Luzern, Bern, Essen, München, Wuppertal-Elberfeld, Hannover.

97 Herzog und Leis, »Der Bahnhof: Kathedrale, Erlebniswelt, Sozialstation und Konsumparadies«, 11.

genauso impressionistisch im Vorübergehen erfahren wurde wie die vorbeiziehende Landschaft auf der Bahnreise.⁹⁸

Gesteigerte Konsumption und gesteigerter Komfort wurden dabei aber weniger zu freiwilligen Leistungen, als vielmehr zu Überlebensbedingungen der weiteren Zukunftsfähigkeit des Verkehrsmittels Eisenbahn. Die Warteerfahrung erhielt durch die vielfältige Rahmung von Angeboten zwar einerseits Optionen zur positiveren und würdevollen Zeitwahrnehmung, zugleich jedoch trat damit die Verhandlung und das (erträgliche) Erlebnis des stationären Aufenthalts seit Mitte des 19. Jahrhunderts in deutliche Abhängigkeit zum Konsum von Waren und Dienstleistungen.

7.3 Exemplarische Bahnhofsbauten der Wachstums- und Standardisierungsphase

Nachdem die wartezeitrelevanten Hauptentwicklungen der zweiten Generation von Empfangsgebäuden aufgezeigt wurden (Herausbildung einer baulichen ›Normalform‹, Verstetigung und Ausbau eines stationären Warteimperativs sowie Zunahme rahmen- der Komfort- und Serviceangebote), sollen diese im Folgenden knapp anhand zweier exemplarischer Bahnhofsgebäude der Wachstums- und Standardisierungsphase nachgezeichnet werden. Es ließen sich dazu fraglos unzählige Beispiele heranziehen, um die baulichen und komfortorientierten Entwicklungen des Eisenbahnhochbaus an konkrete Orte rückzubinden. Die Wahl der beiden Beispiele *Elberfeld (Wuppertal)* und *Berlin Potsdamer Bahnhof* wurde jedoch deshalb getroffen, weil in ihnen zum einen die war-tebezogenen Entwicklungen dieser Phase besonders deutlich zum Ausdruck kommen und zum anderen die charakteristischen Entwicklungen im gesamten zeitlichen Spektrum der Phase der ›zweiten Bahnhofsgeneration‹ abgebildet werden können. So steht Elberfeld für ein sehr frühes Beispiel der Etablierung des stationären Warteimperativs am Beginn der zweiten Bahnhofsgeneration, der Potsdamer Bahnhof in Berlin dagegen für ein eher spätes Beispiel. Während somit Elberfeld insbesondere die baulich-betriebliche Maxime der Zwischenphase spiegelt, zeigt der Neubau des Potsdamer Bahnhofs in Berlin zudem auch die passagierbezogene Erweiterung durch kompensatorische Infrastrukturen, die in einer charakteristischen ›Würde des Wartens‹ mündeten.

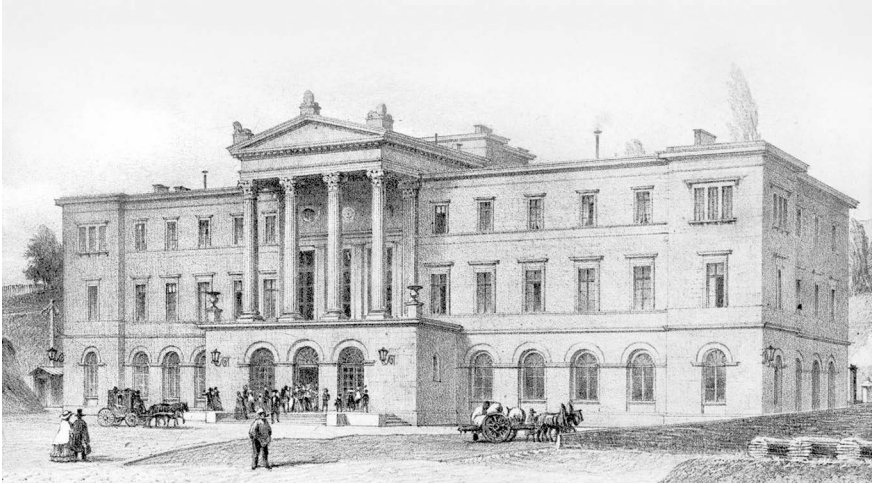
Ohne die Bahnhofsbauten zu sehr im Detail zu beleuchten, wird in der nun folgenden kurzen Rekonstruktion insbesondere verfolgt, anhand des vorgegebenen Bauprogramms die Stellung des Wartens sowie an diesen Orten die Rolle des Wartens innerhalb einer konkreten Rekonstruktion der Situation vor Abfahrt des Zuges nachzuvollziehen.

7.3.1 Elberfeld (1850)

Zwischen 1848-50 wurde in der Industriestadt Elberfeld (später Wuppertal) eine Station errichtet, die exemplarisch für die skizzierte Standardisierungs- und Konsolidierungsphase angesehen werden kann, da es sich bei ihr um eine der ersten großen Stationen

98 Vgl. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 167.

Abbildung 21: Empfangsgebäude des Bahnhofs Elberfeld (um 1850).



Quelle: Historisches Zentrum Wuppertal.

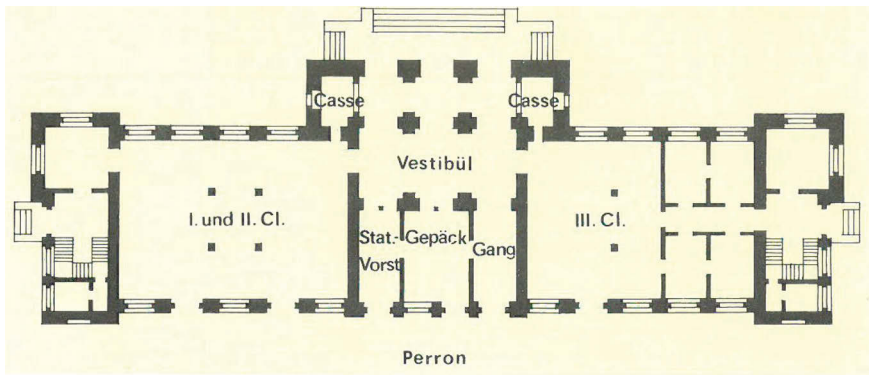
des deutschen Eisenbahnwesens handelt, die im Zuge ihrer Erweiterung eine bezüglich ihres Raumprogramms neue Generation von Stationen repräsentierte. Sie bildete neben dem Bahnhof in Dortmund einen der beiden Anfangs- und Endpunkte der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft und entsprach wie viele andere Stationen zu jener Zeit bereits nach wenigen Betriebsjahren nicht mehr der gewachsenen Verkehrsnachfrage. Im Zuge der daraufhin erforderlichen Modernisierung zeigten sich in Elberfeld die Charakteristika, die für den zweiten evolutionären Schritt des Baus von Empfangsgebäuden typisch waren, besonders deutlich. Dazu gehörte, dass die Grundrissdisposition von einem streng symmetrischen Raumprogramm beherrscht wurde, in dessen Mittelpunkt ein für damalige Verhältnisse großräumiges Vestibül stand, das als zentrale Verkehrs- und Zirkulationszone fungierte. Dem klassizistischen Vokabular jener Zeit folgend, wurden die Wartesäle im symmetrischen Grundriss zu beiden Seiten des Vestibüls eingerichtet, wobei dasselbe zugleich dazu diente, die Wartesäle der ersten und zweiten Klasse streng vom Wartesaal der dritten Wagenklasse abzusondern.

Mit Blick auf den Grundriss (Abbildung 22) wird deutlich, dass die Wartesäle nicht nur gegenüber der vorherigen Bahnhofsgeneration deutlich an Fläche gewonnen hatten, sondern sie trotz des Wachstums anderer Flächen auch innerhalb der zweiten Bahnhofsgeneration wiederum zur größten Raumgruppe reiften. Die Grundrissgestaltung des Neubaus von Elberfeld macht deutlich, dass am zuvor bestimmenden betrieblichen Prinzip eines stationären Warteimperativs nicht nur nahtlos angeschlossen wurde, sondern das Prinzip im Rahmen der zweiten Bahnhofsgeneration nochmals räumlich unterstrichen und verstärkt wurde.

Ferner lässt die Grundrissgestaltung darin vermuten, dass der Weg der Reisenden im Anschluss des Fahrtkartenerwerbs an der »Casse« und der Gepäckaufgabe in der Ein-

gangshalle zunächst in die Wartesäle führte. Zwar bestand eine direkte Verbindung von der Eingangshalle zum »Perron«, doch die Zentralität des wartebezogenen Raumprogramms weist darauf hin, dass die Reisenden zunächst in den Wartesälen Platz nahmen, bevor Sie den Bahnsteig betreten konnten. Zudem war die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft noch im Zuge ihres Streckenbaus im Jahr 1844 in den VDEV eingetreten,⁹⁹ sodass sie sich dem allgemeinen Betriebsreglement der Mitgliedsbahnen anschloss, dass bezüglich der Abfahrtsorganisation wie bereits erwähnt ein zweifaches Glockensignal beinhaltete. Folglich kann auch hier davon ausgegangen werden, dass sich die Reisenden einem stationären Warteimperativ gegenüberstehen, wonach die Wartesäle zunächst erst aufgesucht werden (mussten) bis das Glockensignal ertönte und erst daran angeschlossen der Bahnsteig bzw. die bereitstehenden Wagen bestiegen werden konnten.

Abbildung 22: Grundriss Bahnhof Elberfeld (um 1850).



Quelle: Berger 1987, S. 125.

Die in Elberfeld etablierte Grundrissdisposition trägt damit bereits die Züge der erst einige Jahrzehnte später von Eberhard Wulff als »baulichen Organismus« bezeichneten Programmatik (1882), die versuchte den Dreiklang von Hineinschleusung, (zwischenzeitlicher) Absorption und Weiterbeförderung möglichst zweckgemäß im Grundriss abzubilden. So stellt sich der Elberfelder Bahnhof mit Blick auf dessen Grundrissdisposition durchaus in den Dienst einer organischen Durchbildung, die das stationäre Warten explizit als eine der Grundbedingungen der effizienten Verkehrsorganisation erklärt. So stellt Wulff im Übertrag des menschlichen Verdauungssystems auf das System der Prozessierung von Passagieren durch das Bahnhofsgebäude fest:

»Die Haupteingangsthüre bildet den Mund, welcher in das Vestibül, die Mundhöhle, führt. Innerhalb letzterer befinden sich die einzelnen Organe, welche die Verarbeitung der einzelnen Consumtibilien (Personen, Gepäck, Depeschen) besorgen, um sie dann in die betreffenden Abtheilungen allzuführen. Den Hauptantheil erhalten die

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

Warteräume, die sich daher als Magen charakterisieren, der durch Magenwände in verschiedene Abteilungen geteilt ist, während der Hauptcorridor die Speiseröhre repräsentiert.«¹⁰⁰

Zweifellos fanden sich auch in Elberfeld die Reisenden nach kurzer Zeit in einem solchen »Magen« wieder. Neben Fahrkartenkauf und Gepäckaufgabe gehörte damit für den Fahrgast der Aufenthalt in diesen Räumen zur wichtigsten präparatorischen »Aufgabe« vor Antritt der Fahrt. Eingerahmt vom gewachsenen Selbstverständnis der Eisenbahngesellschaften, das sich architektonisch in einer repräsentativ-klassizistischen Gestaltung ausdrückte, wurde hier das systemische Warten zum obligatorischen Aspekt der Reiseerfahrung. Wenngleich die konkreten Ausstattungsmerkmale der gewachsenen Wartesäle nicht überliefert sind, so zeigt sich doch, dass das betriebliche Prinzip des temporären Aufenthalts im Zuge der Bahnhofsneubauten nicht eliminiert, sondern verstetigt und kultiviert wurde. Die Entdeckung des (verkehrlichen) Wartens, die bereits in der Frühphase für eine noch vergleichsweise kleine Anzahl von Reisenden erfahrbar wurde, fand damit im Zuge der allgemeinen Verkehrszunahme seitens der Passagiere eine endgültige Verankerung.

Interessant ist das Beispiel Elberfeld jedoch noch in einer anderen Hinsicht. Zwar ist zweifelsohne die zentrale Stellung der Wartesäle im Grundriss auszumachen, jedoch (noch) nicht die für diese Phase ebenfalls typische Kompensation des organisatorischen Zwangs durch die Einrichtung von Restaurationen. So ist im überlieferten Grundriss kein separater Speisesaal zu erkennen, auch nicht die Minimalvariante eines Büffets oder Schanktisches. Eine Fotografie aus der Mitte des 20. Jahrhunderts (Abbildung 23), die den Wartesaal dritter Klasse zeigt, verdeutlicht bei näherer Betrachtung vielmehr, dass die gastronomischen Einrichtungen an der Wand des Saales erst zu einem weit späteren Zeitpunkt eingerichtet worden sind und im Ursprungsstadium noch nicht vorhanden waren.¹⁰¹ Die so typische Kulinarisierung des Wartens war zum Beginn der zweiten Bahnhofsgeneration somit noch nicht flächendeckend ausgeprägt und wurde anfangs wahrscheinlich noch durch außerhalb des Bahnhofs liegende Gasthäuser abgedeckt. Der Grund für das Fehlen von Restaurationen könnte ferner darin gelegen haben, dass Konzeption und Bauzeit des Bahnhofs in Elberfeld zeitlich vor der Veröffentlichung der *Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands* (1850) lagen, in denen die Einrichtung von Versorgungsmöglichkeiten fest verankert worden war.

100 Wulff, *Das Eisenbahn-Empfangs-Gebäude nach seinen praktischen Anforderungen und seiner künstlerischen Bedeutung*, 19.

101 Abgesehen von Materialität und Form des Schanktisches wird mit Anblick des Fensters auf der linken Seite deutlich, dass die Aufbauten erst aus wesentlich späterer Zeit stammen, weil die Fensterflächen im Ursprungsstadium kaum denkbar derart verdeckt gewesen sein dürften.

Abbildung 23: Innenansicht des Wartesaals 3. Klasse im Hauptbahnhof Wuppertal (ehemals Elberfeld), um 1960.



Quelle: Privatbestand Rita Mattke.

7.3.2 Berlin – Görlitzer Bahnhof (1866)

Die 1860er Jahre markierten in Berlin den Beginn einer massiven Planungs- und Bauperiode, die zum Ziel hatte, der preußischen Hauptstadt (ab 1871 Reichshauptstadt) eine »zweite Generation« von Bahnhöfen zu beschere[n], die nicht zuletzt den gewachsenen Status der Stadt im nationalen und internationalen Kontext repräsentieren sollte. Bis 1880 wurden dazu sieben große Endbahnhöfe geschaffen, die teils ältere Vorgängerbauten ersetzten oder die Start- und Zielbahnhöfe gänzlich neu trassierter Strecken bildeten.¹⁰²

Zu einem der ersten realisierten Bahnhöfe gehörte der Görlitzer Bahnhof in der südwestlichen Innenstadt Berlins, der im Auftrag der privatwirtschaftlich organisierten »Berlin-Görlitzer-Eisenbahngesellschaft« zwischen 1866 und 1868 durch den Architekten August Orth erbaut wurde. Die Station markierte den Anfangs- und Endpunkt der vergleichsweise spät erbauten Hauptstrecke zwischen Berlin und Görlitz (1865), die aufgrund ihrer Kriegsrelevanz im Rahmen des »Deutschen Krieges« (1866) bis 1867 einen beschleunigten Ausbau erfuhr. Von militärischer wie wirtschaftlicher Bedeutung war der Streckenbau insbesondere deshalb, weil mit ihm die Reisedauer nach Wien bedeutend verkürzt werden konnte.

¹⁰² Vgl. Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 53ff.

Abbildung 24: Görlitzer Bahnhof zur Zeit seiner Eröffnung (um 1868).



Quelle: Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen.

Der Görlitzer Bahnhof wurde als zweiseitige Anlage errichtet, die mit einem viergeschossigen Kopfbau mit Doppelturmfassade abschloss. Der Kopfbau fungierte jedoch nicht als zentraler Eingangsbereich, sondern beherbergte lediglich die Büros der Bahnverwaltung, die Post und diente bei Bedarf als separierter Warteraum für den Königlichen Hof. Die Hauptzirkulation der Reisenden – und damit der geschilderten ›Normalform‹ entsprechend – erfolgte dagegen über parallel zu den Gleisen errichtete Seitenflügel. Dazu wurde auf der südlichen Abfahrtsseite ein eingeschossiges Gebäude in »Ziegelbauweise von hellen Verblendsteinen mit farbigen Thonplatten, Gesimsen und Formsteinen errichtet.«¹⁰³ Das in seiner Mitte von einem Risalit mit Rundbogen-Portikus und einem dreigeschossigen Pavillon abgeschlossene Empfangsgebäude beherbergte Wartesäle, Flure, Fahrkarten- und Gepäckabfertigung und war – wie auch die Bahnsteighalle selbst – 3m über dem Niveau der Zufahrtsstraße untergebracht, um den angrenzenden Landwehrkanal in ausreichender Höhe überqueren zu können. Den Geländeunterschied vermittelte dabei eine dem Hauptvestibül vorgelagerte Rampe, die als Säulenhalle ausgeführt wurde. Das Souterrain beherbergte zudem Wohnungen »für das niedere Beamtenpersonal«¹⁰⁴.

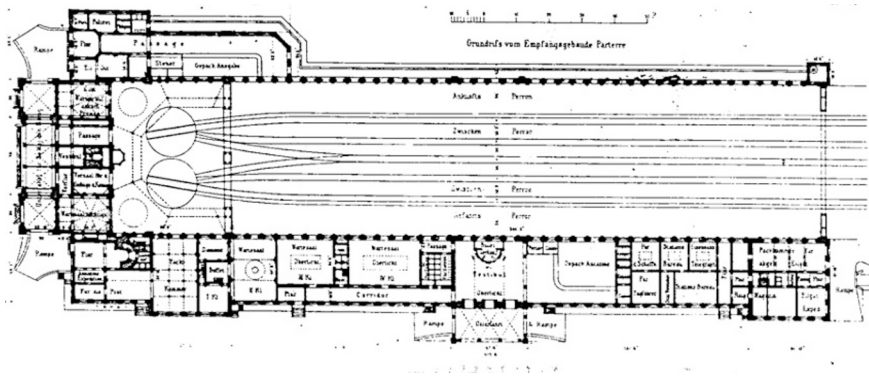
Ohne sich in der Fülle architektonisch-baulicher Details zu verlieren, sollen im Folgenden konkret die wartebezogene Raumdisposition und die Erweiterung des Service-

103 Königlich Preussisches Ministerium für Öffentliche Arbeiten, *Berlin und seine Eisenbahnen 1846-1896*, 260.

104 »Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Protocoll der Versammlung vom 10. November 1866«, *Zeitschrift für Bauwesen* XVII. (1867): 289.

angebotes beleuchtet werden. Sie erscheinen im Kontext dieser Arbeit besonders deshalb relevant, weil mit Planung und Bau des Görlitzer Bahnhofs proklamiert wurde, dass dieses Bahnhofsgebäude »in seiner Raumdisposition dem modernen Bedürfniss Rechnung getragen und dazu wesentlich beigetragen hat, einen grösseren Maasstab für derartige Aufgaben«¹⁰⁵ zu schaffen. Zwar stammt diese lobpreisende Einschätzung aus der Feder des Architekten August Orth selbst, dennoch zeigt diese für den deutschen Kontext besonders großräumige Weiterentwicklung des Bahnhofsbaus mögliche Kontinuitäten und Veränderungslinien des wartebezogenen Umgangs mit Passagieren auf, die auch für andere folgende Bahnhofsprojekte richtungsweisend geworden sein dürften.

Abbildung 25: Grundriss des Görlitzer Bahnhofs in Berlin.



Quelle: Zeitschrift für Bauwesen, 1872, XXII. Blatt 63.

Am Görlitzer Bahnhof angelangt erreichten die Reisenden vom Hauptflur des Eingangsvestibüls aus zunächst die drei in der Tiefe der Eingangshalle eingerichteten Fahrkartenschalter von denen einer fest für Reisende erster und zweiter Klasse reserviert war. Sie durchquerten anschließend das Vestibül zu einer geräumigen Halle, in der sie ihr Gepäck aufgaben, bevor sie auf der gegenüberliegenden Seite des Vestibüls einen stattlichen 34 Meter langen und ca. 3,50m breiten asphaltierten Korridor in Richtung der vier klassenspezifisch getrennten Wartesäle betraten.

Mit dieser kurzen Rekonstruktion der Wegeführung, die auch mittels des Grundrisses (Abbildung 25) nachvollzogen werden kann, wird deutlich, dass die Reisenden in der von Orth beschriebenen »modernen« Raumdisposition dieses wegweisenden Vertreters der »zweiten Bahnhofsgeneration« auf dem Weg zum Abfahrtsgleis nach wie vor die Wartesäle nutzten oder sie zumindest durchschritten. Zwar bestanden auch hier wie in Elberfeld zwei Türverbindungen, die den Strom der Reisenden direkt von der Eingangshalle auf den Bahnsteig vermitteln konnten, doch angesichts der massiven Größe

105 August Orth, »Der Bahnhof der Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu Berlin«, *Zeitschrift für Bauwesen* XXII., Nr. 1-3 (1872): 552.

der Wartesäle und ihrer nur dort nutzbaren Serviceeinrichtungen (Restaurant, Büffet) ist auch für das Berliner Beispiel davon auszugehen, dass die Reisenden vor Abfahrt zunächst den Weg über die Wartesäle genommen haben dürften bzw. sie auf Grundlage des VDEV-Vereinsreglements auch dazu angehalten waren. Wie im Beispiel des Elberfelder Bahnhofs blieb die innere Organisation der Raumfolgen somit auch zwei Jahrzehnte später stark auf eine zwischenzeitliche (Zwangs-)Unterbringung der Passagiere bezogen. Mit anderen Worten: Der stationäre Wartemperativ wird im Zuge des allgemeinen Verkehrswachstums und gewachsener Betriebserfahrungen nicht etwa aufgelöst, sondern wird weiter verstetigt und etabliert bzw. im Zuge der Einrichtungen von Bahnhofsrestaurationen regelrecht auch »kultiviert«. Der Görlitzer Bahnhof verfügte über zwei Büffets, die zum einen zwischen dem Wartesaal vierter und dritter Klasse und zum anderen zwischen dem Wartesaal erster und zweiter Klasse eingerichtet wurde. Im Vergleich zu Elberfeld verfügte der Görlitzer Bahnhof damit bereits über das für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts so charakteristisch stark erweiterte Dienstleistungs- und Versorgungsangebot.

Bezüglich einer weiteren Rekonstruktion der betrieblichen und baulichen Rahmung des Wartens im ersten Berliner Großbahnhof kann darüber hinaus festgehalten werden, dass die Reisenden vom Vestibül kommend den langen Korridor in absteigender Reihenfolge verließen: zunächst Reisende vierter Klasse, dann jene dritter, zweiter und erster Klasse. Housselle kommentiert hinsichtlich dieser Reihenfolge im Görlitzer Bahnhof, dass diese »da, wo der Zutritt zu den Wartesälen Jedermann freisteht, beibehalten werden muss«, sie jedoch »den Nachteil [hat], dass die Passagiere II. und I. Klasse oft einen ziemlich weiten Weg nach ihren Wartesälen zurückzulegen haben.«¹⁰⁶ Aus dieser Aussage geht indirekt hervor, dass im preußisch-deutschen Kontext der 1860er und 1870er Jahre an den Wartesälen angelangt die Fahrkarte nicht bereits am Eingang der Wartesäle kontrolliert wurde. Somit konnten auch Begleitpersonen ohne eigentlichen Fahrtwunsch die Wartesäle betreten. Der Görlitzer Bahnhof war somit quasi ein öffentlicher Ort.¹⁰⁷

Um die Reisenden vor Abfahrt nach Görlitz oder Wien aufzunehmen, verfügte der Wartesaal vierter Klasse über eine Fläche von 174m², jener dritter Klasse über 140m² und die Wartesäle zweiter und erster Klasse über 146 bzw. 38m². Zudem war dem Wartesaal zweiter Klasse ein ca. 30m² großes Damenzimmer angeschlossen. Die Beleuchtung dieser Säle erfolgte über zentral in der Raummitte platzierte Oberlichter. Anders als die Wartesäle dritter und vierter Klasse, die »Holzdecken mit sichtbarer Konstruktion und eine einfache dekorative Ausbildung erhalten«¹⁰⁸ hatten, wurden die Wartesäle zweiter und erster Klasse wesentlich aufwendiger dekoriert. Die als würdevolles Warten umschriebene Charakteristik des situativen Aufenthalts jener Entwicklungsphase kommt hier vollends zur Geltung. Alle Wartesäle verfügten zudem durch Fenster- und Türöffnungen über eine direkte (Sicht-)beziehung zum Gleis bzw. zum Zug, was aus

106 Housselle, »Ueber Kopfstationen«, 3.

107 In Österreich wurde dagegen etwa die Fahrkarte direkt beim Betreten der Wartesäle kontrolliert, sodass es Begleitpersonen bis zur unmittelbaren Abfahrt des Zuges nicht möglich war, in der Nähe der Reisenden zu bleiben, es sei denn sie zahlten eine zusätzliche »Bahnsteigkarte«.

108 »Der Bahnhof der Berlin – Görlitzer Eisenbahn in Berlin«, *Wochenblatt des Architekten-Vereins zu Berlin* 1, Nr. 45 (1867): 434.

psychologischer Perspektive einen essentiellen Faktor für die Minderung des Nervositätsgrades während des Wartens darstellte.

Weiterhin dürfte psychologisch begünstigend gewirkt haben, dass der Görlitzer Bahnhof im Vergleich zu den anderen Berliner Bahnhöfen zu den weniger verkehrsstarken Abfahrts- und Ankunftsarten zählte. Die Zahl der an diesem Bahnhof abreisenden und ankommenden Reisenden bezifferte sich im Verkehrsjahr 1873 »nur« auf ca. 367.500 Personen wohingegen den Potsdamer Bahnhof im gleichen Verkehrsjahr bereits 2,23 Millionen Reisende durchströmten.¹⁰⁹ In den Anfangsjahren fuhren am Görlitzer Bahnhof täglich nur sechs Personenzüge,¹¹⁰ sodass im Tagesdurchschnitt ca. 1.000 Personen abgefertigt werden mussten. In Abhängigkeit der Jahres- und Tageszeit dürften sich demnach pro Zug 100 bis 200 Reisende im Bahnhof befunden haben. Trotz der zusätzlichen Anwesenheit von Begleitpersonen, die den Reisenden dabei halfen das Gepäck zu tragen¹¹¹ oder vor einer damals noch als aufregend empfundenen Reise und begrenzter Kommunikationsmöglichkeiten in der Ferne so lang wie möglich in der Nähe ihrer Angehörigen bleiben wollten, dürften die Wartesäle im Görlitzer Bahnhof daher in dessen Anfangszeit wohl nur im Bereich der dritten und vierten Wagenklasse zu Orten großer Menschenansammlungen avanciert sein.

Mit Rückgriff auf die statistischen Nachrichten für den Bahnverkehr in Preußen verteilte sich die Benutzung verschiedener Wagenklassen 1871 anteilig wie folgt:

- I. Klasse: 1,7 %
- II. Klasse: 17 %
- III. Klasse: 52 %
- IV. Klasse: 34 %¹¹²

Geht man nun beispielhaft von einer durchschnittlich errechneten Fahrgastzahl von 167 Reisenden pro Zug im Verkehrsjahr 1873 aus,¹¹³ so verteilte sich die Nutzung der Wartesäle im Görlitzer Bahnhof der Anfangsjahre ca. ungefähr wie folgt: erste Klasse (3 Pers.), zweite Klasse (28 Pers.), dritte Klasse (86 Pers.), vierte Klasse (56 Pers.). Daraus ergibt sich, dass Reisende dritter Klasse vermutlich am stärksten die Erfahrung beengter Raumverhältnisse gemacht haben dürften, da dieser Saal mit einer Fläche von 140m² zwar der zweitgrößte war, jedoch verhältnismäßig viele Reisende aufnehmen musste. Die Nutzergruppe, die am ersten Berliner Großbahnhof den betrieblichen Zwang des Wartens damit am deutlichsten als »beengt« erfahren haben dürfte, waren folglich mittelbürgerliche Bevölkerungsschichten, die typischerweise die dritte Klasse nutzten. Dazu zählten »Angestellte, kleinere Geschäftsleute, Handwerker und Soldaten,

109 »Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Protocoll der Versammlung vom 10. November 1874«, *Zeitschrift für Bauwesen* XXV. (1875): 282f.

110 Hermann Schwabe, *Ueber das englische Eisenbahnwesen* (Berlin: Ernst & Korn, 1871), 27.

111 Insbesondere Reisende der 4. Klasse nahmen offensichtlich große Mengen Handgepäck mit auf die Reise und trugen es entsprechend vor Abfahrt zunächst in die Wartesäle hinein: »Der Bahnhof der Berlin – Görlitzer Eisenbahn in Berlin«, 434.

112 »Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Protocoll der Versammlungen am 11. März 1873.«, *Zeitschrift für Bauwesen* XXIII. (1873): 532.

113 1873: 367.500 Reisende geteilt durch 365 Tage, geteilt durch sechs Verbindungen/Tag.

also diejenigen, die weder arm noch reich waren.«¹¹⁴ Dagegen wartete die mengenmäßig marginale Nutzergruppe des wohlhabenden Bürgertums in vergleichsweise überdimensionierten Räumlichkeiten, auch weil die Anteile der Klassennutzung der ersten und zweiten Klasse seit den frühen 1860er doch insgesamt »ziemlich constant geblieben«¹¹⁵ waren.

Abschluss: Exemplarische Bahnhofsbeispiele der Wachstums- und Standardisierungsphase

In der Betrachtung des Raumprogramms der beiden vorgestellten, exemplarischen Beispiele des Bahnhofsbaus in der Wachstumsphase des Eisenbahnwesens lässt sich zusammenfassend festhalten, dass sich mit dem Bau von neuen Bahnhofsgebäuden zwischen den späten 1840er und 1860er Jahren abzeichnete, dass sich der stationäre Wartimperativ nicht nur eine Verstetigung, sondern vielmehr einen massiven Ausbau erfuhr. Innerhalb einer sich grundsätzlich vergrößernden Bahnhofsfläche treten nunmehr Zirkulationsräume (Vestibüle, Korridore) und Räume des temporären Festhaltens stärker auseinander. Dennoch wird – repräsentiert durch Flächen- und Ausstattungswachstum der Wartesäle – dabei insgesamt an der betrieblich erforderlich gehaltenen Funktion des Zwischenaufenthalts der Reisenden festgehalten und damit die Zentralität des Wartens innerhalb des Betriebsablaufs und innerhalb der Reiseerfahrung nochmals unterstrichen. Während in einigen Beispielen der Frühphase der stationäre Wartimperativ noch punktuell weniger deutlich ausgelegt worden sein mag, kommt er nun spätestens zu Mitte des 19. Jahrhunderts zur vollen Blüte. Flankiert wurde diese Entwicklung mit dem Aufbau kompensatorischer Service- und Dienstleistungseinrichtungen, die sich im Grundriss in Form der Einrichtung von Büffets und Restaurationen niederschlugen. Wenngleich sie um 1850 noch nicht vorhanden waren, gehören sie spätestens seit den späten 1860er Jahren zum festen Raumprogramm der Verkehrsbauwerke, die damit das Warten in den Stand eines würdevollen Aufenthalts rücken.

Mit Blick auf die beiden skizzierten Bahnhofsbeispiele der Konsolidierungsphase wird zudem deutlich, wie sich im Zuge des Aufstiegs der Eisenbahn zum Massenverkehrsmittel innerhalb der Organisation der Verkehrsbauten ein Prinzip verfestigte, das im Grunde auch der Organisation heutiger Flughäfen gleicht. Ob im Görlitzer Bahnhof im Jahr 1868 oder im Berliner Flughafen BER des frühen 21. Jahrhunderts; der Reisende kann das Verkehrsmittel nicht direkt besteigen, sondern ist in der Regel dazu verpflichtet, sich zunächst für eine mehr oder lange Zeitspanne im Zwischen- und Transitraum von Sicherheitskontrollen und Flugsteigen aufzuhalten. Grund ist hierbei wiederum die organisations- und kontrollintensive Synchronisation großer Passagierströme mit dem Verkehrsmittel, die in der (intendierten) Entstehung zeitlicher Pufferzonen resultieren. Die Mitte des 19. Jahrhunderts markiert damit zwar nicht die Geburtsstunde, aber doch den Ausbau und die Etablierung eines bereits zuvor entstandenen Prinzips der Abfahrtsorganisation, das in (öffentlichen) Verkehrskontexten bis in die Gegenwart hinein zu einem zentralen Bestandteil der Reiseerfahrung gehört. Während – wie sich noch zeigen wird – das Prinzip des situativen Festhaltens im Bahnwesen seit Anfang des

114 Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn: die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914*, 136.

115 »Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Protocoll der Versammlungen am 11. März 1873.«, 532.

20. Jahrhunderts allmählich aufzulösen begann, wird das Prinzip im öffentlichen Flugverkehr nach wie vor ungebrochen praktiziert und erfährt aktuell durch immer weiter steigende Sicherheits- und Kontrollansprüche im Kontext des internationalen Terrorismus oder weltweiter Pandemiephänomene (jüngst Corona) sogar noch zunehmend an Bedeutung.¹¹⁶

7.4 Rezeptionsgeschichte des verkehrlichen Wartens (1845-1870)

Im Sinne des zweiten Analysestrangs dieser Arbeit sollen nun die literarisch-künstlerischen Niederschläge rekonstruiert werden, die die Rückschlüsse auf die Rezeptionen, Erfahrungen und Praktiken des Wartens jener Zeit liefern könnten. Dazu wurde eine Vielzahl literarischer und bildkünstlerischer Quellen zum Eisenbahnwesen hinsichtlich möglicher direkter oder indirekter Aussagen zum Temporalphänomen des Wartens untersucht. Den Korpus bildeten dutzende Anthologien, Sammelwerke und Monografien der betreffenden Zeitspanne, die sich in mit dem Motiv der Eisenbahn befassten. Der Fokus lag dabei auf sprachlichen und forschungspragmatischen Gründen vorwiegend aus dem deutschsprachigen – und seiner eisenbahntechnischen Pionierrolle entsprechend – dem englischsprachigen Raum. Trotz eines umfangreichen Korpus kann für diese Analyse kein Anspruch auf Vollständigkeit geltend gemacht werden.

Das jeweilige Extrakt relevanter Befunde wird im Folgenden entlang der Unterteilung von Lyrik, Prosa (Reisehandbücher, Romane, Unterhaltungsliteratur, Essays), Liedern sowie Zeichnungen aufbereitet.

7.4.1 Lyrik

Wie schon für die Pionierphase der Eisenbahnen scheint das Feld der Lyrik auch in der anschließenden Phase zunächst wenig ertragreich für die Rekonstruktion möglicher Niederschläge der Warteerfahrung zu sein. So attestierte Kistenmacher den 1850er bis 1880er Jahren übergeordnet, dass »in dieser Zeit die Ernte für den, der ausgeht Eisenbahn- und Fabriklyrik zu suchen, nur gering [ist].«¹¹⁷ Den Grund sah Kistenmacher in einer allgemeinen Beruhigung der Verarbeitung des Eisenbahnmotivs und in einer neu herangewachsenen Generation, die »nicht mehr die persönliche Fühlung mit den Ideen [hatten], die die Gemüter von 1830-1848 so erregte.«¹¹⁸ Gegenüber der aufgeregten Anfangszeit der Eisenbahnen sollte die Lyrik in den darauffolgenden drei Jahrzehnten das Thema also weit weniger bearbeiten. Stattdessen war die deutsche Dichtung jener Zeit – maßgeblich beeinflusst von der »Münchener Schule« um Lingg, Geibel oder Greif – aus literaturhistorischer Sicht wieder stärker durch das Abrücken von der realen Gegenwart geprägt.

¹¹⁶ Vgl. Menno Hubregtse, *Wayfinding, consumption, and air terminal design* (New York: Routledge, 2020).

¹¹⁷ Kistenmacher, *Maschine und Dichtung: ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Literatur im 19. Jahrhundert*, 64.

¹¹⁸ Ebd.

In der Tat zeigte die Analyse, dass die wartezeitspezifischen Niederschläge jener Zeit sehr geringfügig sind, doch wird mit dem 1852 entstandenen und 1878 publizierten Gedicht *Schienenweg* von Gustav Mühl (1819-1880) zumindest in Ansätzen ein Zugang zur Rekonstruktion der zeitgenössischen Warteerfahrung ermöglicht. Gustav Mühl, ein elsässischer Dichter und Bibliothekar, entwirft in jenem Gedicht als einer der wenigen Dichter zur Mitte des 19. Jahrhunderts eine Szene vor Abfahrt des Dampfzuges, die auch explizit auf das Verhalten der Reisenden und ihrer räumlichen Umgebung eingeht.

»Und schon drängt sich das Volk *im hohen, geräumigen Saale*,
Wogend in Ungeduld mit laut ertösenden Stimmen;
Fordernd fliegen die Blicke zur Bahn. Sie aber, dort drüben
Vor den verschlossenen Pforten, stumm liegt sie noch und einsam,
Wie ein verzauberter Weg, der nimmer für menschliche Tritte;
Traun, fast möchte sie scheinen ein Weg für mächt'gere Geister! –
Jetzt, in der Nähe, horch! Erdröhnet so schrilles Gewieher,
Wie von riesigen Rossen, in jauchzendem Uebermüthen
Schlägt's wild gellend empor, erfüllend die weitesten Räume,
Und mit jähem Geschrei aufhallet erschrocken das Echo.
Freudig vernimmt das Volk das Zeichen baldigen Aufbruchs,
Drängt sich hin zu den Pforten, zu schau'n das erwachende Dampfross. (...)«¹¹⁹

Mühls lebendige Szene zielt zwar in erster Linie darauf ab, die in den 1850er Jahren noch immer neue und aufregende Dampfkraft zu mystifizieren. Sie gibt aber zugleich Hinweise auf eine zu jener Zeit praktizierte Abfahrtsorganisation und die Orte des Wartens. Mit dem geräumigen Saal, in dem sich das Volk sammelt, kann hier natürlich nur der Wartesaal gemeint sein. Interessant ist hierbei aber vor allem der Umstand, dass dieser Wartesaal offenbar bis kurz vor Abfahrt verschlossen bleibt und der Bahnsteig dadurch nicht frei zugänglich ist. Diese Unzugänglichkeit verstärkt hierbei offenbar noch die Erhabenheit der neuen Technologie. Die zum Bahnsteig ausgerichteten Fenster und Türen des Wartesaals ermöglichen die einzigen Beobachtungsmöglichkeiten des Erwartungsobjekts, das sich in der Exklusivität des Gleisbettes und der angeschlossenen Bahnsteige befindet. Der Wartesaal wird hier also abermals als Ort aufgeregter Erwartung und keineswegs als ein Ort der Monotonie oder Langeweile inszeniert. Wie bereits bei Hans-Christian Andersens Schilderung seines Erstkontakts mit der Eisenbahn (1840), dürfte das stationäre Warten im Saal also auch mehr als ein Jahrzehnt später noch immer als Katalysator einer aufgeregten Erwartungshaltung fungiert haben. Entsprechend dieser aufgeregten Erwartung und den fordernden Blicken durch die Scheiben des Wartesaals, vernimmt das Volk freudig das (Glocken-)Zeichen des baldigen Aufbruchs und erfährt dieses als erlösendes Signal.

Zwar ist Mühls Gedicht ein fiktionales Werk, aber die Rezeption des Gedichtes konnte vermutlich deshalb so wirksam erscheinen, weil sie in etwa der Realität und der tatsächlichen Abfahrtsorganisation in den 1850er Jahren entsprach. Somit kann Mühl

119 Auszug aus Gustav Mühls Gedicht *Schienenweg*, erschienen im Gedichtband *Aus dem Elsaß* (Straßburg: Karl J. Trübner, 1878) [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

Gedicht als ein wichtiges Indiz für die oben herausgearbeitete Etablierung und Verfestigung eines stationären Warteimperativs herangezogen werden, die den betrieblichen Standard jener Zeit ausmachte. Den Reisenden war es demnach auch im (südwest-) deutschen Eisenbahnkontext nicht möglich, sich frei auf dem Bahnsteig zu bewegen und sich – anders als in England – vor Abfahrt mit der Technologie vertraut zu machen. Wenngleich die Warteerfahrung grundlegend von aufgeregter Vorfreude geprägt war, so stellt sich die allgemeine Warteerfahrung – unter Annahme einer an realen Zuständen orientierten Gedichthandlung – zugleich als eine stark formalisierte und beengte Massenerfahrung dar.

7.4.2 Prosa

Reisehandbücher

Zu den wenigen für das Wartephänomen aufschlussreichen Werken im Feld der Reiseliteratur gehört zweifellos Georg Weerths humoristische Abhandlung der *Skizzen aus dem sozialen und politischen Leben der Briten* (1846). Der ›Vormärzliterat‹ Weerth (1822-1856) war einer der ersten deutschen Schriftsteller, der sich zu den ökonomischen Verhältnissen seiner Zeit äußerte und insbesondere die Fehlentwicklungen der kapitalistischen Gesellschaft zu beschreiben versuchte. Er lebte Anfang der 1840er Jahre für einige Zeit im nordenglischen Bradford, wo als er Korrespondent eines Wollunternehmens tätig war und in dieser Zeit auch Marx und Engels kennenlernte. Weerths dortige Erfahrungen wurden als ›Englandberichte‹ in der Kölnischen Zeitung in Form unterhaltender und zugleich kritischer Reiseberichte veröffentlicht. Im Rahmen dieser (politischen) Reiseberichte spielt sich eine seiner vielfältigen Beobachtungen auf dem ›Birminghamer Bahnhof‹¹²⁰ in London ab. Sie soll hier deshalb herausgegriffen werden, weil in ihr nichts Geringeres als die vielleicht erste direkte Thematisierung der besonderen Situation des verkehrlichen Wartens innerhalb der deutschen Prosa ausgemacht werden kann.

»Bei einem Teller Schildkrötensuppe¹²¹ wartete ich in dem Stationssaale auf die Abfahrt des nächsten Eisenbahnzuges. Kalt wandelten die Menschen an mir vorüber und fragten nicht nach meinem Schmerz – ich auch nicht nach dem ihrigen. Übrigens wäre es sehr hübsch, wenn man auf den Eisenbahnstationen einen großen Folianten mit weißem Papier aufschlüge. Die Reisenden, welche auf die Abfahrt der Lokomotive warten, hätten dann Gelegenheit, ihre Abschiedsempfindungen in Prosa und Versen niederzuschreiben. Welche Blicke in das menschliche Leben würde ein solcher Foliant eröffnen! Da würde man eine rührende Hymne auf ein Wirtshaus finden, wo man niederträchtig geprellt wurde. Da sähe man einen liebenden Nachruf an ein paar Dutzend unbefriedigte Gläubiger. Ein Dritter würde das schöne Fräulein zu schildern su-

120 Wahrscheinlich war hier die Londoner Euston Station gemeint.

121 Was aus heutiger Sicht exotisch anmuten mag, war seit dem 18. Jahrhundert eine beliebte wie weitverbreitete Speise der englischen Küche. Hauptbestandteil war eine aus dem Fleisch der Suppenschildkröte zubereitete Brühe, die kräftig-pikant gewürzt wurde. Durch die verwandtschaftliche Nähe des englischen Königshauses zum Hannoveraner Königshaus wurde die Schildkrötensuppe auch in leicht veränderter Variante ein Teil der niedersächsischen Landesküche.

chen, das gern sich seiner angenommen, als er in London fremd spazierenging; und so würde ein jeder etwas zu erzählen haben, was der Welt zu Nutz und Frommen gereichen könnte.«¹²²

Weerth nimmt sich selbst im besonderen Zustand des Wartens wahr und beobachtet aus dieser Position heraus das Verhalten der anderen Mitreisenden. Dieser Umstand mag zwar trivial erscheinen, sein 1846 erschienener Bericht aber er kann als einer der ersten literarischen Niederschläge des noch jungen Massenphänomens gelten. Darin greift er nicht nur eine für die Wartesituation offenbar prägsame Reflektion des Vergangenen (Abschiedsempfindungen) auf, sondern vermittelt aus seiner besonderen Situation heraus zudem das Bild einer sozial indifferenten und abgestumpften Umwelt. Seine Idee eines für alle Passagiere zugänglichen Gästebuches (Foliant) zum Verfassen und Lesen persönlicher Abschiedsgeschichten sieht Weerth folglich als eine scherzhafte wie sinnvolle Maßnahme an, um die kalte Anonymität der Wartesituation wieder mit Wärme und Leben zu füllen, denn so fährt er im Anschluss fort:

»Heutzutage ist das Leben auf einer Station gar zu trostlos; hier bekommt jemand durch die Kälte seiner Umgebung einen Schnupfen; dort verbrennt sich ein anderer in der Eile des Abschieds an den Fluten einer Teetasse den Mund, und jauchzt endlich die Lokomotive ihr Abfahrtslied, da wälzt sich die Lawine von Menschen, Koffern, Regenschirmen und Nachtsäcken mit einer solchen Hast in die Wagen, daß ein »Goddam!« und ein Rippenstoß das einzige ist, was man von seinen geliebten Nebenmenschen genossen hat.«¹²³

Weerths Reisebericht vom Londoner Bahnhof stellt erstmalig die Wartesituation als einen Indikator gesellschaftlicher Zustände dar. Sein Aufenthalt auf der Station führt ihn zur Reflektion der durch den Kapitalismus erzeugten Verhältnisse, insbesondere der sozialen Indifferenz und einer von Eile und Hast geprägten englischen Gesellschaft. Der Bahnhof wird hiermit zum Brennglas. Er zeichnet ein Bild einer von Unruhe und Zeitökonomie geprägten Zuggesellschaft. Der trostlose Anblick der Station, den Weerth schildert, kann neben der Wahrnehmung einer allgemein irritierenden Unruhe kontextuell wohl aber nicht zuletzt auch damit erklärt werden, dass englische Stationen – anders als in Deutschland oder Frankreich – traditionell in den Wartesälen jeglichen Komfort vermissen ließen.

Neben Weerths externen Beobachtungen widmete sich aber auch die englische Reiseratgeberliteratur selbst punktuell dem Phänomen des Wartens, insbesondere in Form des Zwischenaufenthalts an Umsteigebahnhöfen. Denn diese gehörten in England aufgrund der hohen Netzdichte und der dadurch entstandenen Kreuzungspunkte offenbar zu einer Standarderfahrung der Reise. So erteilte etwa *The Railway Traveller's Handy Book* von 1862 für den Moment des langen Wartens an einer Provinzstation die folgenden wertvollen Ratschläge:

122 Georg Weerth, *Sämtliche Werke*, Bd. 3: Skizzen aus dem sozialen und politischen Leben der Briten (Berlin: Aufbau Verlag, 1957), 111 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

123 Ebd.

»It sometimes happens that a person has to wait the arrival of the train at the station of some little country town. Under such circumstances, time hangs most heavily, and an hour appears as long as a day. The amusements within reach are of the most meagre description. The two or three persons who wander in and out of the station may have no marked peculiarities, and they are but two or three after all. There may be a few cocks and hens in the adjacent poultry-yard, but they are probably lazy or replete, and their movements are of the most commonplace and uninteresting description. As to the town itself, the chances are that it has little worth seeing, and a peregrination of its utmost limits can be accomplished in ten minutes. To while away the time under such unpromising aspects is somewhat of an art. If a person has a book with him, he need look no further for recreation. If not, let him procure three or four sheets of writing paper, a pen, and a bottle of ink, bring them back to the waiting-room, and sit down to write two or three letters to as many friends. *It is astonishing how quickly time flies with those who are using the pen.* If the thoughts come with difficulty, then much time is consumed in bringing them to bear; if thoughts come readily, then the noting them down consumes time also. Another end is accomplished, since time is *economized* and put to a *good use*, which would be otherwise frittered away.«¹²⁴

Diese Empfehlungen zur Verhandlung von Wartezeiten bilden einen der wenigen direkten Niederschläge der Verhandlung verkehrlicher Wartezeiten in der Konsolidierungsphase des Eisenbahnwesens. Dass er ausgerechnet im englischen Umfeld entsteht, wundert dabei angesichts der auf stärkere Zeitökonomie ausgerichteten englischen Gesellschaft des Industriekapitalismus kaum. Entsprechend liegt das Ziel der propagierten Maßnahmen zum Verbringen der Wartezeit darin, sie nicht einfach vergehen zu lassen, sondern es wird dezidiert vorgeschlagen, sie möglichst zu *ökonomisieren* und sie – ganz im Sinne der protestantischen Arbeitsethik – *nützlich* zu gestalten. Erst vor dem Hintergrund des zeitsensiblen englischen Wirtschafts- und Alltagsumfelds konnte demnach der Umstand eines Zwischenaufenthalts überhaupt als ein eigenes Unterkapitel thematisiert und – wie aus der Empfehlung hervorgeht – problematisiert werden.

Romane

Im Gegensatz zur rückläufigen Tendenz der Verarbeitung des Eisenbahnmotivs in der Lyrik, wurde die Eisenbahn zur Mitte des 19. Jahrhunderts im Zuge des literarischen Realismus verstärkt im Genre der Romane verhandelt. Kistenmacher vermerkt, dass der Roman »den Stoff der Gegenwart ergreifen kann«, wohingegen die Lyrik erst »eine gesättigte, verdichtete Atmosphäre, aus der sie ihre Stimmung schöpft.«¹²⁵ Die Romane des 19. Jahrhunderts gelten daher aus Sicht der Literatur- und Geschichtsforschung als die vielleicht stärkste Gattung einer Auseinandersetzung mit aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen, aus denen man, nach Ansicht von Osterhammel, »ebensoviel über

124 *The Railway Traveller's Handy Book*, 132 [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

125 Kistenmacher, *Maschine und Dichtung: ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Literatur im 19. Jahrhundert*, 30.

Normen, Verhaltensweisen, Statusunterschiede und materielle Lebensverhältnisse erfährt, wie aus den Werken der Sozialwissenschaftler.«¹²⁶ Angesichts ihrer wachsenden gesellschaftlichen Bedeutung, ihrer Materialität, ihrer lebensweltlichen Präsenz wundert es kaum, dass innerhalb der Romanhandlungen auch die Eisenbahn eine zunehmende Rolle spielen musste.

Doch trotz der Sichtung zahlreicher Eisenbahnromane lassen sich für die hier angestrebte Rekonstruktion der Warteerfahrung zur Mitte des 19. Jahrhunderts wiederum nur sehr wenige, wenngleich zentrale Werke herausstellen. Hierzu zählt ohne Zweifel Anthony Trollope 1866 erschienener Roman *The Belton Estate*. Trollope (1815-1882) zählte zu einem der produktivsten und meistgelesenen Autoren der viktorianischen Zeit. Innerhalb seines umfangreichen Gesamtwerkes zählte *The Belton Estate* zwar nicht zu den literaturgeschichtlichen Wegmarken des Autors, gleichwohl stellt er aus Sicht der Kulturgeschichte des (verkehrlichen) Wartens einen Meilenstein dar. Grund für diese Einordnung ist, dass Trollope in einer Buchpassage seine Hauptfigur (Clara Amedroz) zum Auftakt einer Zugreise an einem Bahnhof im südwestenglischen Taunton für eine Stunde warten lässt und diese aus Sicht der Figur erlebte Situation im Detail schildert.

»That hour at the Taunton station was terrible to her. I know of no hours more terrible than those so passed. The minutes will not go away, and utterly fail in making good their claim to be called winged. A man walks up and down the platform, and in that way obtains something of the advantage of exercise; but a woman finds herself bound to sit still within the dreary dulness of the waiting-room. There are, perhaps, people who under such circumstances can read, but they are few in number. The mind altogether declines to be active, whereas the body is seized by a spirit of restlessness to which delay and tranquillity are loathsome. The advertisements on the walls are examined, the map of some new Eden is studied — some Eden in which an irregular pond and a church are surrounded by a multiplicity of regular villas and shrubs — till the student feels that no consideration of health or economy would induce him to live there. Then the porters come in and out, till each porter has made himself odious to the sight. Everything is hideous, dirty, and disagreeable; and the mind wanders away, to consider why station-masters do not more frequently commit suicide. Clara Amedroz had already got beyond this stage, and was beginning to think of herself rather than of the station-master, when at last there sounded, close to her ears, the bell of promise, and she knew that the train was at hand.«¹²⁷

Diese für die Gesamthandlung unscheinbare Passage kann als eine der ersten direkten literarischen Verhandlungen des verkehrlichen Wartens auf Eisenbahnen im englischen Literaturkontext verstanden werden, die innerhalb einer Romanhandlung zutage tritt. Erstmals wird mit dieser kurzen Passage das Massenphänomen des mit dem »neuen Reisen« verbundenen systemischen Aufenthalts im Detail kritisch und zudem vor allem geschlechtsspezifisch reflektiert. Die einstündige Wartezeit wird demnach aus Sicht

126 Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt*, 48.

127 Anthony Trollope, *Collection of British Authors. Vol. 812. The Belton Estate by Anthony Trollope* (Leipzig: Bernhard Tauchnitz, 1866), 112f.

der weiblichen Hauptfigur wesentlich langwieriger erlebt als für einen Mann. Während Männer die Möglichkeit haben, den Bahnsteig – wie so oft im englischen Kontext – als Bewegungs- und Wartefläche zu nutzen und den im Warten suspendierten *Zeitfluss* durch das Abschreiten des Bahnsteigs mit einem räumlichen *Bewegungsfluss* kompensieren können, ist es für Frauen im viktorianischen England aufgrund gesellschaftlicher Konventionen nicht statthaft, die Wartezeit ›in Bewegung‹ zu verbringen. Die Hauptfigur Clara muss somit die Zeit stationär in einem (für England typischen) trostlosen Wartesaal verbringen und ist dort offenbar zum Stillsitzen verdammt. Der Wartesaal wird hiermit zum Symbolträger der geschlechtlichen Ungleichberechtigung und zur Kontrastfolie einer gegenüber der Freiheit des Bahnsteigs erklärten Immobilität. Während für Männer aufgrund ihrer Bewegungsmöglichkeit und der dortigen ablenkenden Eindrücke (Werbeplakate etc.) die Wartezeit kürzer wahrnahmen, bewirkte die erzwungene Immobilität des Aufenthalts in den Warteräumen aus Sicht der Frauen die Wahrnehmung einer weit längeren Wartezeit, bei der die Minuten nicht zu vergehen schienen. Zugleich wird das verkehrliche Warten hier erstmals deutlich in den Stand der Reflektionsarbeit gerückt, die die Figur im Wartesaal (erzwungenermaßen) über sich selbst nachdenken lässt. Die stationär verbrachte Wartezeit ›muss‹ demnach aufgrund fehlender äußerer Einflüsse gedanklich und nach innen gerichtet verhandelt werden.

Zusammenfassend wird mit Trollopes realitätsnaher Schilderung das verkehrliche Warten als »a terrible gulf of time to be passed«¹²⁸ beschrieben und somit in eine erstmals klar negative Konnotation gewendet. Die noch in den Jahrzehnten zuvor in den Quellen ›sichtbare‹ Funktion des Wartens als katalytische Kraft der Vorfreude scheint sich hier im englischen Kontext der späten 1860er Jahre aufgrund der Gewöhnung an die Eisenbahnreise und nicht zuletzt auch aufgrund der geschlechtlich ungleichen Verhandlungsmöglichkeiten der Wartezeit vollends in Richtung einer Bürde aufgelöst zu haben. Die Wartezeit wird als derart negativ erlebt, dass das Glockengeläut der Bahnbeamten schließlich als Erlösung (bell of promise) aus dem Zwang zu Immobilität und der unweigerlichen Selbstreflektion inszeniert wird.

Unterhaltungsliteratur

Einer der meistgelesenen Autoren des deutschsprachigen Raums der 1850er und 1860er Jahre war *Friedrich Hackländer* (1816-1877). Er erlangte vor allem über seine vielfältigen Werke im Bereich der Reise- und Unterhaltungsliteratur (Trivalliteratur) beachtliche Bekanntheit. Sein Stil kann als realitätsnäher Technik-Realismus eingestuft werden, der zeitgemäße Aspekte (Industrialisierung, zeitgenössische Persönlichkeiten) in seine Geschichten einbezog und verarbeitete.

In seinem 1860 erschienenen Werk *Tag und Nacht. Eine Geschichte in vierundzwanzig Stunden* schildert Hackländer den Gang des Lebens während eines Tages in einer fiktiven Stadt, die vom strukturellen Wandel vom Postkutschen- zum Eisenbahnzeitalter ergriffen ist. Die Hauptfigur Kohler ist ein pensionierter Kaufmann, der tagtäglich das öffentliche Leben der Stadt inspiziert und dabei unter anderem auch täglich den Bahnhof besucht und dadurch Einblick in das beschleunigte Leben der Zeit gibt.

128 Ebd., 111.

»Ueberhaupt sind ja die Passagiere der Eisenbahn nicht mehr so geneigt, mit ihren Mitreisenden bekannt zu werden. Haben sie doch auch *keine Zeit dazu*, und nehmen sich öfters selbst alle Gelegenheit; die, welche eine lange Tour machen, denken begreiflicher Weise nur an ihre Bequemlichkeit, suchen sich womöglich ein leeres Coupé und reserviren die Plätze gegenüber, so lange das gehen will, durch Anhäufen von Nachsäcken, Mänteln und dergleichen; müssen sie endlich diese Sitze den neu Angekommenen einräumen, so geschieht dies mißmuthig, man ist verdrießlich, man hält es für unnöthig, mit dem eingedrungenen vis-à-vis eine freundliche Unterhaltung anzuknüpfen. Leute dagegen, welche nur die Kleinigkeit von zehn oder zwanzig Meilen mit uns durch die Welt dahin sausen, existiren eigentlich gar nicht, *man sieht sie ohne alles Interesse einsteigen und wieder verschwinden*.¹²⁹

In dieser Passage erinnert sich die Hauptfigur offenbar in nostalgischer Form an die alten Verhältnisse des Postkutschenwesens und bewertet die Eisenbahnreise als eine wesentlich unkommunikativere Reiseform. Die Flüchtigkeit des Kontaktes bzw. die Indifferenz der Eisenbahnpassagiere scheint sich vor allem bei Reisenden mit nur kurz entfernt liegenden Zielen zum typischen Reiseverhalten zu zählen. Zwar wird hierbei nicht direkt auf die Wartepraxis vor Abfahrt des Zuges Bezug genommen, aber wie aus den (fiktiven) Beobachtungen der Hauptfigur anzunehmen ist, benutzten jene Reisenden die Wartesäle vor Abfahrt gar nicht mehr. Die in Richtung einer Beschleunigung gewandelte Abfahrtsorganisation gegenüber dem Postkutschenwesen kommt noch deutlicher in einer weiteren Passage zum Ausdruck, in der die Beschleunigung des Lebens mit einer 14-maligen Erwähnung des Adjektivs »eilig« nur allzu plakativ untermauert wird.

»Wie ganz anders war das früher! Da betrat man in aller Gemüthsruhe die alten, rauchigen Postpassagierstuben gewöhnlich eine gute Stunde vor Abfahrt des Eilwagens [Postkutsche, R.K.], man stürzte nicht nur so von der Kasse, wo man mit Mühe sein Billet errungen, an den Wartesaal, ohne rechts oder links zu schauen, an die gewisse Glasthüre, die der davor postirte Beamte verschlossen hält, bis die eilige, durstige Locomotive nach Wasser seufzt, bis die Glocke eiligtönt, bis die Conducteure eilig die Wagenthüren öffnen, und bis nun der ebenerwähnte Beamte eilig die Flügelthüren aufreißt, um den eiligen Passagier hinaus zu lassen, der keuchend vor Eile seinen Platz in einem Coupé erobert, eilig seine sieben Sachen irgendwo unterbringt, wo ihm dies eben möglich ist, und wenn er nicht daran verhindert wird von einem andern eiligen Passagier, der verdrießlich ist, weil er in der Eile ein Sechstreuzerstück verlor, als er am Buffet der Restauration eilig ein Butterbrod bezahlte, bis die unterdessen getränkte und gespeiste Locomotive eilig und ruckweise den Convoi hinter sich dreizieht, eilig zum Bahnhofe hinaus, an Telegraphenstangen vorbei, eilig über Brücken hinweg, eilig hinaus in die weite, weite Welt.«¹³⁰

129 Friedrich Hackländer, *Tag und Nacht. Eine Geschichte in vierundzwanzig Stunden* (Stuttgart: Eduard Hallberger, 1860), 157.

130 Ebd., 157f. [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

Aus dieser Passage erfahren wir für die kulturgeschichtliche Entwicklung des verkehrlichen Wartens, dass die übliche Wartezeit vor Abfahrt an einer Postpassagierstube¹³¹ mit ›einer guten Stunde‹ wahrscheinlich nicht nur wesentlich länger war als im Eisenbahnkontext. Wir erhalten zudem wiederum einen indirekten Beweis des operativ-betrieblichen Dogmas des stationären Warteimperativs im deutschen Eisenbahnkontext. So wurden die Passagiere vor Abfahrt auch im Rahmen von Hackländers (fiktiver) Narration zunächst im Wartesaal mit angeschlossener Versorgungsmöglichkeit (›Butterbrod‹) eingeschlossen und festgehalten, bis das Glockensignal die Freigabe zum Betreten der Bahnsteige und Wagen gab. Darüber hinaus wird eine allgemeine Atmosphäre beschrieben, die von hastiger Eile und Ungeduld geprägt war. Das Eisenbahnwesen hatte damit das lange Warten auf die Postkutsche durch einen eilendes bzw. ›stürzendes‹ Warten transformiert, das zwar wesentlich kürzer war, aber dafür in weit unangenehmerer Weise praktiziert wurde. Der Ort des früheren Wartens in der heimatlichen Vertrautheit der Postpassagierstube wird hier aus Sicht der Hauptfigur folglich als schmerzlich vermisstes Bild der ›alten Zeit‹ ins Feld geführt:

»Ja, selige Erinnerung dagegen, die ernste, *bescheidene Passagierstube* mit ihrem matronenhaften Anstrich, grau mit grauen Verzierungen, mit dem alten, abgerutschten und fettig glänzenden *Ledersopha*, den ditto *Stühlen*, mit dem finsternen *Beschwerdebuch* und seinem Tintenfaß, in welchem die Feder gewöhnlich eingetrocknet war, wenn du sie brauchen wolltest, mit der großen Postkarte der ganzen Monarchie an der Wand, rechts von derselben das Portrait des Landesfürsten, links das des Generaloberpostmeisters – Glück selige, stille, vergängliche Zeit! Wie war es *so ruhig in diesen Räumen!*«¹³²

Der systemisch notwendige Aufenthalt am Bahnhof oder in der Postpassagierstube wird hier zusammenfassend als entscheidender Hebel zur Erklärung und Kritik eines sich zur Mitte des 19. Jahrhunderts gewandelten Zeitbewusstseins herangezogen. Hierbei ist herauszustellen, dass eine Kritik des *Wegfalls* des langen Wartens auf die Postkutsche (als Inbegriff der alten Zeitordnung) als die eigentliche Zumutung erfahren wird, nicht aber die eigentlich verkürzte Wartezeit im geräumigen Wartesaal. Mit anderen Worten: Das vergleichsweise längere Warten auf Abfahrt der Postkutsche wurde hier als erstrebenswerter Zustand gewertet, das neuartige (kurze) Warten auf Eisenbahn dagegen als entfremdete und isolierte Erfahrung deklariert.

»(...) *Kaltes und herzloses Treiben in dem Wartesaal der Eisenbahn*, wo Einer beim Anderen theilnahmslos vorüber treibt, kaum seinen Mitreisen flüchtig betrachtend, sich nur um sich selbst und sein Gepäck bekümmern, *in einer ewigen Unruhe vorwärts drängend*, nur sein Ich im Auge, selbst einen genauen Freund nur flüchtig grüßend, ohne Rücksicht auf alle Andern, die mit ihm nach dem gleichen Ziele streben.«¹³³

131 Hierdurch zeigt sich auch wiederum ein Hinweis zum Vorhandensein einer bereits vormodernen räumlichen Wartefunktion, die bereits in Kap. 6.1 zur Sprache kam.

132 Ebd., 157 [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

133 Ebd., 162 [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

Um den Kontrast einer sich einstellenden neuen Zeitordnung noch weiter auf die Spitze zu treiben, stellte Hackländer dieses neuartige Warten seiner Hauptfigur trotz der im Vergleich zur Postkutsche verkürzten Aufenthaltsdauer in den Räumlichkeiten schließlich als »Langeweile des Wartens«¹³⁴ dar. Hackländer war damit wohl einer der ersten deutschen Autoren, der die Charakteristik der Langeweile in den Kontext des verkehrlichen Wartens stellte. Erst der beschleunigte Verkehr sollte es hier jedoch sein, der paradoxerweise den Eindruck einer Monotonie und nur langsam verstreichenden Zeit erzeugen sollte.

In eine ähnlich kulturkritische Kerbe wie Hackländer schlägt auch *Friedrich Gerstäckers* 1867 erschienene Erzählung *Auf der Eisenbahn*. Hierin schildert er die Geschehnisse während einer Eisenbahnfahrt von Leipzig nach Coburg und geht dabei vor allem auf die sich durch die Einführung der Eisenbahn gewandelte Kommunikationskultur im Coupéwagen ein. Diesen konkreten Schilderungen gehen jedoch einige »philosophische Vorüberlegungen« voraus, die hier von besonderem Interesse sind. Grund dafür ist, dass sie eine Vorstellung einer sich wandelnden Zeiterfahrung zur Mitte des 19. Jahrhunderts am Ausgang der »Sattelzeit« geben, die auch die Wahrnehmung von Wartezeiten einschließt. In einer treffenden Reflektion der zeiträumlichen Zäsuren der Eisenbahnreise stellt Gerstäcker (1816-1872) fest:

»Wie ganz anders reisen wir jetzt, als früher; was für ein Drängen und Treiben das ist, in dieser vollkommen neuen Welt des Dampfes und der Elektrographen. *Wie schnell fliegen wir, wie schnell fliegt die Zeit* – und wie langsam gehen doch noch so viele Menschen in ihrem alten, ausgetretenen Gleis neben der Eisenbahn her, ja hielten uns wohl gern noch auf, um mit ihnen in Einem Tempo zu bleiben, den jeder rasche Fortschritt ist ihnen zuwider.«¹³⁵

Gerstäckers Vorüberlegungen sind augenscheinlich stark von der Wahrnehmung einer epochalen Transformation geprägt, die durch die Dampftechnologie in Gang gesetzt wurde und die bestehenden Raum-Zeit-Verhältnisse aus den Fugen bringen sollte. Dabei erscheint die Zeitwahrnehmung in den 1860er Jahren im doppelten Sinne beschleunigt: Zum einen hinsichtlich des Zeitverlaufs während der Reise selbst, zum anderen aber auch hinsichtlich der gesamten Epoche. Interessant ist dabei zudem Gerstäckers Sozialanalyse der unterschiedlichen Geschwindigkeiten dieses Wandels. So würden keineswegs alle Bevölkerungsteile gleichsam von der Beschleunigung ergriffen werden, sondern neue Inkongruenzen zwischen einer »langsamen« und einer »schnellen« Zeit entstehen, zwischen Menschen, die »mit der neuen Zeit gehen« und solchen, die der alten Zeit noch verhaftet blieben. Um die Intensität und Qualität dieses Wandels noch plastischer zu machen, wird dazu von Gerstäcker im Weiteren (wie so oft) die Vergleichsfolie des Postkutschenwesens herangezogen.

»Die Fahrt mit dem Dampfswagen ist freilich nicht mehr so gemüthlich, wie die frühere alte Postfahrt. *In unserer praktischen Zeit hat die Gemüthlichkeit überhaupt erstaunlich*

134 Ebd., 163.

135 Friedrich Gerstäcker, »Auf der Eisenbahn.«, in *Unter Palmen und Buchen gesammelte Erzählungen*, Bd. 3 (Leipzig: Arnold, 1867), 320 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

abgenommen. Jetzt regiert der Eigennutz in der Welt, und wer einen Eckplatz im Coupé bekommen hat, lehnt sich behaglich hinein, streckt die Beine vor sich hin, und kümmert sich nicht um den Nachbar.»¹³⁶

Wie so häufig wird die neue Art des Reisens aus Sicht der Zeitgenossen als überhasst und zweckoptimiert empfunden. Die ›Gemütlichkeit‹ des Postkutschenwesens ist passé und nicht mehr statthaft. Zudem realisiert Gerstäcker, dass sich durch die neue Verkehrsoption der Eisenbahn die Anlässe des Reisens vervielfacht hätten, die in einer modernen Mobilitätskultur der Möglichkeitserweiterung münden würden. So vermerkt Gerstäcker weiter:

»Das ganze Reisen ist auch ein anderes geworden. Früher gehörte ein Entschluss dazu, den alten Wohnsitz zu verlassen, um irgendeinen entfernten Ort zu erreichen. Vor allen Dingen musste man sich einen Paß mit genauer Personalbeschreibung verschaffen – Tagelang vorher eingeschrieben sein, um nicht in einem lästerlichen Beiwagen befördert zu werden – und dann die Abschiedsvisiten. – Jetzt dagegen trägt man die Paßkarte fix und fertig in der Tasche – oder braucht sie sie nicht einmal, und ist aus irgendeinem entfernten Teil Deutschlands zurückgekehrt, ehe nur irgendein Mensch eine Ahnung hatte, daß man überhaupt fortgewesen. Die Reisenden selber verband früher auch schon der gemeinsame Entschluß – die lange Fahrt miteinander. Wo zum ersten Mal Mittag gemacht wurde, saßen die »Passagiere« von den »Gästen« des Ortes getrennt, im »Passagierzimmer« allein und abgeschieden, oder im Gastzimmer an einem besonderen Theil des Tisches. (...) Wie hat sich das in unserer Zeit geändert. Jetzt werden wir mit einer Anzahl Personen zusammengeworfen, die uns nicht interessieren können, da sie vielleicht schon auf der nächsten Station aussteigen – selbst das wohin bleibt sich gleich, da sie uns wahrscheinlich nie im Leben mehr begegnen. »Reisegefährten« – das Wort existiert gar nicht mehr; man grüßt sich höchstens, wechselt vielleicht ein paar Worte mitsammen, und kennt sich nicht mehr, sobald man aussteigt, trotzdem man vielleicht eine Strecke gemeinschaftlich zurückgelegt hat, die unter frühern Verhältnissen eine feste und dauernde Freundschaft begründet hätte.«¹³⁷

Der hier diagnostizierte Wandel in Richtung der Entfesselung zuvor ungekannter Mobilitätspotentiale ging aus Gerstäckers Sicht zulasten der vormaligen Sozialität des Reisens. Die Schicksalsgemeinschaft einer Reisegruppe in der Postkutsche ist demnach genauso anachronistisch, wie die Notwendigkeit für eine Reise eine starke Entschlusskraft entwickeln zu müssen. Stattdessen würde das neue Reisen ganz im Zeichen von Anonymität und Entfremdung stehen. Wie in kaum einer anderen Quelle jener Zeit kommt hierbei die wahrgenommene Irritation der besonderen Situation im Wagen als auch im Wartesaal zum Ausdruck, in der viele sich fremde Personen ›zusammengeworfen‹ werden und im Moment des systemischen Wartens einen ungewollten Sozialraum bilden. Gerstäckers Befund kann damit als ein weiterer Beweis der Andersartigkeit des systemischen Wartens gegenüber in anderen Kontexten erfahrenen Wartesituationen

136 Ebd., 320f. [Hervorhebungen des Verfassers, R.K.].

137 Gerstäcker, »Auf der Eisenbahn«, 321f.

gelesen und verstanden werden, der im Rahmen dieser Arbeit im Theorem des systemischen Wartens herzuleiten versucht wurde.

Den Grund dieser sozialen und zeiträumlichen Transformation sieht Gerstäcker abermals in der paradigmatischen Technologieinnovation des 19. Jahrhunderts:

»Das macht der Dampf. Die *Concentration der Zeit*, wie man es nennen könnte, mit der wir in ein Coupé erst zusammengepreßt, und dann wieder gewaltsam auseinander-geschneilt werden. Wer kann sich dabei gemütlich fühlen?«¹³⁸

Entscheidend für einen Einblick in die zeitgenössische Wahrnehmung der Wartezeit ist nun aber, dass Gerstäcker die fehlende Gemütlichkeit dabei nicht nur der Fahrt selbst attestiert, sondern die Gemütlichkeit bereits im Wartesaal am Bahnhof unterminiert wird. Statt sich in aller Ruhe auf die Abfahrt mit der Postkutsche vorbereiten zu können erfordert die Abfahrtsituation am Bahnhof eine ungewollte Prozessbeschleunigung. So fährt Gerstäcker fort:

»Jetzt dagegen ein rasches Läuten, ein Pfiff und fort geht der Zug, ein unglückseliges Menschenkind aber, das in diesem Augenblick noch vielleicht verzweifelt aus dem Wartesaal stürzte, kann nur mit bestürztem Gesicht hinter dem Davonbrausenden drein sehen, wird noch dazu *ausgelacht*, und ist von seinen früheren Mitpassagieren im nächsten Augenblick vergessen. Und wie oft geschieht das. *Der alte faule Schlendrian steckt da noch in einer Menge von Menschen*, und kommen sie einmal hinaus in's Leben, treten sie aus ihrer Studierstube oder Werkstatt ins Freie, so hält es ungemein schwer ihnen begreiflich zu machen, daß die übrige Welt nicht auf sie wartet oder ihretwegen da ist – aber der Dampfwagen bringt's fertig.«¹³⁹

Mit dieser letzten Passage seiner philosophischen Vorüberlegungen bringt Gerstäcker schließlich zum Ausdruck, wie schwierig für weite Kreise die Anpassung an die Verhältnisse einer neuen auf Basis von Selbstkontrolle, Zeitdisziplin und Systemsynchronisation organisierten Gesellschaft war. Folglich würden durch die Anpassungsschwierigkeit (und der allgemeinen Unwissenheit der Abläufe am Bahnhof) regelmäßig Züge verpasst werden. Statt in solchen Situationen die Empathie der Mitreisenden zu erfahren, würde zudem das »Verpassen« sogar noch mit der sozialen Bestrafung des Auslachsens quittiert werden. Sinnbildlich steht der verpasste Zug damit für die durch die Eisenbahn evozierten Verwerfungen zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Der Wartesaal erscheint in diesem Spannungsgefüge aus alter und neuer Zeit dezidiert als der letzte Ort der traditionellen Ruhe bzw. – wie Gerstäcker es sagen würde – der Gemütlichkeit. Er bildet die Demarkationslinie zur beschleunigten Außenwelt, die einer großen Menge von Menschen beim Verlassen des Wartesaals das neue Gefühl vermittelt, dass die Welt nicht auf *sie* wartet.

Essays

Einer der international herausragenden Beobachter des Eisenbahnwesens jener Zeit war zweifellos der englische Kunsthistoriker *John Ruskin* (1819-1900). Er übte in seinen

138 Ebd., 322 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

139 Ebd., 322f. [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

weithin rezipierten und einflussreichen Werken harsche Kritik an der Bahn (und den Bahnhöfen) und galt doch zugleich als ›Vielfahrer‹ und heimlicher Lokomotivenliebhaber. Ruskins ambivalente Haltung äußerte sich darin, dass er die Lokomotive, für sich betrachtet, zwar »als Werk des menschlichen Erfindungsgeistes« bewundern konnte, zugleich aber ständig Kritik »an der Einrichtung der Eisenbahn als ganze mitsamt ihren faktischen und psychologischen Begleiterscheinungen«¹⁴⁰ übte. Diese Kritik an den Einrichtungen kommt unter anderem in seinem 1849 erstmals veröffentlichten Essay *The Seven Lamps of Architecture* deutlich zum Ausdruck. Sie soll hier herausgegriffen werden, weil sich aus ihr indirekte Rückschlüsse auf die Rahmung, Atmosphäre und Wahrnehmung der verkehrlichen Wartezeit (im englischen Eisenbahnwesen) ableiten lassen können. Bezüglich der Anmutung der neuen Bahnhofsbauten bemerkt Ruskin:

»Another of the strange and evil tendencies of the present day is to the decoration of the railroad station. Now, if there be any place in the world in which people are deprived of that portion of temper and discretion which are necessary to the contemplation of beauty, it is there. *It is the very temple of discomfort*, and the only charity that the builder can extend to us is to show us, plainly as may be, how soonest to escape from it.«¹⁴¹

Ruskin zeichnet hier ein Bild der Bahnstation, das durch Abwesenheit jeglichen ästhetischen Anspruchs und fehlender Aufenthalts- und Erlebnisqualität gekennzeichnet ist. Das schnelle Durchqueren bzw. die ›Flucht‹ aus diesen Gebäuden erscheint ihm als die eigentliche Hauptcharakteristik der neuen Bauaufgabe. Was Ruskin hier kritisiert, lag jedoch in der Tat in der planerischen Absicht dieses Bautyps. Er war die Schaffung eines zweckmäßig eingerichteten Übergangs auf das Bahnsystem. Dieses inhärent transitorische Element des Eisenbahnwesens erscheint Ruskin jedoch nicht tragbar, weil es die Menschen entmündigen und die Reisenden vom durchkreuzten Raum entfremden würde.

»The whole system of railroad travelling is addressed to people who, being in a hurry, are therefore, for the time being, miserable. No one would travel in that manner who could help it—who had time to go leisurely over hills and between hedges, instead of through tunnels and between banks: at least those who would, have no sense of beauty so acute as that we need consult it at the station. The railroad is in all its relations a matter of earnest business, to be got through as soon as possible. *It transmutes a man from a traveller into a living parcel*.«¹⁴²

Die Entfremdung der Eisenbahnreise gipfelt für Ruskin in der Einschätzung, dass die Reisenden nun mehr zum zweckrational beförderten Gut avanciert seien und ihres organischen Ursprungs beraubt würden. In der Tat wiesen die englischen Stationen, wie bereits an anderer Stelle erwähnt, oftmals den Charakter eines beschleunigten Zu- und Abgangs mit nur wenig Komfort auf. Wenn überhaupt Wartesäle vorhanden waren,

140 Heinimann, *Technische Innovation und literarische Aneignung*, 160.

141 Ruskin, *The Seven Lamps of Architecture*, 99 [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

142 Ebd. [Hervorhebung des Verfassers, R.K.].

wurden sie von den Reisenden nur allzu oft gemieden. Wenn möglich erreichten englische Reisende den Bahnhof gar erst in letzter Minute.

Auch in seinem 1853 veröffentlichten Werk *The Stones of Venice* lässt Ruskin an den neuen Verkehrsbauten kein gutes Haar.

»In the olden days of travelling, now to return no more, in which distance could not be vanquished without toil, but in which that toil was rewarded, partly by the power of deliberate survey of the countries through which the journey lay, and partly by the happiness of the evening hours, when, from the top of the last hill he had surmounted, the traveller beheld the quiet village where he was to rest, scattered among the meadows beside its valley stream; or, from the long hoped for turn in the dusty perspective of the causeway, saw, for the first time, the towers of some famed city, faint in the rays of sunset — hours of peaceful and thoughtful pleasure, for which the rush of the arrival in the railway station is perhaps not always, or to all men, an equivalent, — in those days, I say, when there was something more to be anticipated and remembered in the first aspect of each successive halting-place, than a new arrangement of glass roofing and iron girder, there were few moments of which the recollection was more fondly cherished by the traveller [...]«¹⁴³

Ruskin kritisiert die neue Bauaufgabe des Bahnhofsbbaus als einen Hort der Monotonie des zu Erwartenden. Statt den ›genius loci‹ eines jeweiligen Ortes zu erfahren, würden die mehr oder weniger standardisierten Strukturen der Bahnhöfe keine Überraschungen bei Ankunft an einem Ort bereithalten. Zusammenfassend wird hier der Bahnhof als ein durchweg von Eile und Geschäftssinn geprägter, monotoner Raum ohne ansprechende bauliche Qualität dargestellt.¹⁴⁴ Zwar bezieht sich Ruskin hierbei nicht direkt auf die Wartesituation am Bahnhof, aber es steht zu vermuten, dass er auch diese als von Unruhe, Aufregung und geringer Aufenthaltsqualität betrachtet haben mag. Die Vergleichsfolie dieses allgemeinen Rückschritts bildet bei Ruskin wie so oft in jener Zeit das Postkutschenwesen, das noch nicht die vorherrschende Eile und gewachsene Beschleunigung aufwies. Im vergleichenden Rückgriff auf die Postkutsche zeigte sich hierbei zugleich ein höherer Wert des alten Wartens (begriffen hier als Reisezeit in der Kutsche). Erst die Mühe und Anstrengung der langen Reise würden bei Ankunft am Ziel ein Gefühl der Belohnung erzeugen können, welches die Eisenbahn aufgrund ihrer Vereinfachung nicht mehr gewährleisten würde.

Das Motiv des Postkutschenvergleichs war eines der dominierenden Sprachbilder der Eisenbahnkritik und fand nicht nur im Bereich der akademischen Publikationen, sondern genauso im Bereich der Unterhaltungsliteratur Verwendung. Hier ist insbesondere eine von Friedrich Hackländer 1860 erschienene Geschichte zu erwähnen, die noch mehr als Ruskin den Wert des ›alten‹ Wartens im Rahmen des Postkutschenwesens aufzeigt.

143 Ruskin, *The Stones of Venice*, 2: The Sea Stories:1f.

144 Unweigerlich drängt sich hierbei auch Marc Augés postmoderne Klassifizierung von ›Nicht-Orten‹ auf: Marc Augé, *Orte und Nicht-Orte: Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit* (Frankfurt a.M.: Fischer, 1994).

7.4.3 Lieder

Auch Liedtexte können für eine Rekonstruktion der frühen Warteerfahrung von kulturhistorischem Wert sein. So ließ die Analyse einer Reihe von Liedanthologien ein Chanson des französischen Liedermachers *Gustave Nadaud* (1820-1893) zutage treten, das als einer der wenigen Beispiele der Verhandlung des Phänomens gelten darf. In Nadauds Chanson *Zu Spät!* (original *Trop tarde*), für das kein Entstehungsjahr bekannt ist (wahrscheinlich aber in 1860er Jahren entstanden sein dürfte), besingt er eine Figur, die aufgrund einer falsch gestellten Taschenuhr ihren Zug verpasst.

»(...) Ich hab' den Zug verpasst. Zu spät!
 Im Bahnhof darf ich irrend harren.
 Doch was irrend nun Ein Stunde thun?
 Ich schlage Feuer, rauch' Cigarren.
 Und was rauchend thun
 In dem Bahnhof nun? (...)«
 Betrübt der Dreizehn dort im Garten
 Gedenken, die den Freund erwarten.
 Schon der Tisch gedeckt,
 Hand zum Gruss gestreckt!
 Die Luft ist mild, der Himmel sonnig,
 Wie ruht's im Grase sich so wonnig!
 Zu Spät!
 Ich hab' den Zug verpasst. Zu spät!
 (...)
 Beklage man mit lautem Munde
 Die des Zufalls Ruf
 Hier verspätet schuf,
 Und wär' es nur um 'ne Sekunde.
 Solch ein armer Wicht
 Ist, der zu euch spricht.
 Lacht ja nicht, denn ihr theilt mein Unheil,
 Verdanket dem Minuten-Bruchteil,
 Dass in meiner Hand
 So dieses Lied entstand.
 Hätt' ich den Bahnzug nicht verpasst,
 Hätt' ich ein besseres verfasst. Zu spät!
 Ich hab' den Zug verpasst. Zu spät!«¹⁴⁵

Das hier besungene Zuspätkommen wurde aufgrund der gewachsenen Anlässe und Anforderungen des pünktlichen Erscheinens (Arbeit, Abfahrten etc.) zu einer Kollektivverfahren. Die geforderte Synchronisation des Menschen an das mechanisiert-lineare Zeitregime der Eisenbahnen war in diesem Fall offenbar nicht geglückt, der Zug wurde

145 *Chansons de Gustave Nadaud* (Paris: Henri Plon, 1870), 385ff. Die deutsche Übersetzung stamme von F.C. Petersen.

verpasst. Die entstehende Wartezeit wurde zum irritierenden Moment und insbesondere mit Tabakkonsum zu kompensieren versucht. Die enge, historisch lang zurückreichende Verbindung zwischen Konsum von Genussmitteln und dem Verbringen von Wartezeiten wird durch Nadauds Chansons besonders augenscheinlich. Doch trotz der versäumten Ankunft bei den Freunden zeigt die erzwungene Wartezeit eine Ambivalenz auf. So hat sie zugleich etwas Gutes oder Versöhnliches, denn nur aufgrund dieser erzeugten Zwischenzeit konnte dieses Lied überhaupt erst entstehen. Die durch den modernen Verkehr geschaffenen temporalen Zwischenräume konnten demnach auch aufgrund ihrer darin erzeugten Reflektion durchaus als kreativ-produktive Kraft fungieren.

7.4.4 Zeichnungen

Im Bereich der bildenden Künste wurde das Wartephänomen in der Mitte des 19. Jahrhunderts trotz seiner wachsenden Präsenz und Bedeutung für immer mehr Menschen kaum stärker thematisiert als in den literarischen Gattungen. Die Quellenlage muss demnach auch hier als sehr unerheblich eingestuft werden. Eine herausragende Persönlichkeit, die sich diesem Motiv jedoch annahm, war der französische Maler *Honoré Daumier* (1808-1879). Daumier zählte zu einem »erbarmungslosen Moralisten und Sozialkritiker unter den Malern seiner Generation.«¹⁴⁶ Seine Mission bestand in der künstlerischen und zeitkritischen Darstellung realistischer Alltagsszenen der französischen Bevölkerung. Diese Suche nach Motiven führte ihn in den 1850er bis 1870er Jahren unter anderen auch in die Wartesäle der unteren Wagenklassen. Die in diesem Zusammenhang entstandenen Werke können aufgrund ihres Umfangs und ihrer Detailtiefe als die ersten und zugleich bedeutendsten bildkünstlerischen Verhandlungen wartender Reisender im 19. Jahrhundert gelten.

In seiner Serie *Le wagon de 3e classe* (1862) hält Daumier (scheinbar) triviale Szenen der Reise in den Drittklasseabteilen fest. Wie der Titel verrät, hält Daumier hier vor allem die Szenerie während der Fahrt fest, dennoch begreift er offenbar auch den Aufenthalt in den Wartesälen als elementaren Bestandteil der Mobilitätserfahrung. Durch den Einbezug der Situation am Bahnhof gewährt Daumier einen beeindruckenden wie einmaligen Einblick in das Innere der Wartesäle jener Zeit. Seine Zeichnungen zeigen »triste Szene einer armseligen Modernität am Rande des proletarischen Existenzminimums«¹⁴⁷, die sich im Schatten der beschleunigten Moderne bewegen. Daumiers Werke zeigen vor allem Arbeiter und Bauern – die typische Nutzerschaft der dritten Wagenklasse –, die in ihren ermüdeten Anmutungen eine Antithese auf den weithin gefeierten Optimismus eines sozialen und wirtschaftlichen Freiheits- und Erlösungsversprechen der Eisenbahnen darstellen.

Johannes Mahr interpretiert Daumiers Personendarstellungen als eine »auf die eigene Körperlichkeit reduzierte Isolierung der vielen nebeneinander sitzenden Men-

146 Stanislaus von Moos, »Bahn, Zeit, Architektur. Notizen zu einer Typologie des Hybriden«, in *Die Internationalität der Eisenbahn, 1850-1970*, 51.

147 Ebd.

Abbildung 26: Honoré Daumier, »Une salle d'attente de troisième classe« (1870er).



Quelle: Daumier Register, DR 10307, ©www.daumier.org.

schen, die trotz der engen Berührung keinerlei Kontakt miteinander haben.«¹⁴⁸ Alte wie junge Menschen sind gleichsam als gedankenversunkene, schlafende, gelangweilte oder gar verärgerte Personen dargestellt. Sie wirken als wären sie zur Immobilität, Regungslosigkeit und unweigerlichen Reflektion gezwungen. Auffällig erscheint hierbei auch, dass entgegen der zur Mitte des 19. Jahrhunderts gewachsenen Bedeutung der Reiselektüre keine der dargestellten Personen liest, stattdessen gehen die Blicke der meisten Reisenden ins Leere. Zusammenfassend erfährt das Warten am Bahnhof auf Grundlage der dargestellten Personen eine deutlich negative Konnotation und lässt – zumindest in der dritten Wagenklasse – kaum mehr etwas von der katalytischen Kraft

148 Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, 178.

Abbildung 27: Honoré Daumier, »L'attente à la gare« (1850er).



Quelle: Paris Musées/Musée Carnavalet.

einer freudigen Erwartung erkennen, die sich noch für die Pionierphase des Eisenbahnwesens nachweisen ließ. Statt die aufgeregte Grundstimmung zu verstärken, wird die irritierende Situation der kurzzeitigen Konzentration vieler sich fremder Reisender in einem Saal nunmehr von Daumier als die »Viertelstunde der unliebsamen Reflektion« (Abbildung 28) taxiert.

Hierzu könnte nicht zuletzt auch die kontextuelle Besonderheit der strengen Praktizierung des stationären Warteimperativs im französischen Bahnsystem geführt haben. Demnach war es den Reisenden in Frankreich nicht erlaubt, den Bahnsteig zu betreten und sich frei zu bewegen. Die unterschiedlichen Wagenklassen wurden zudem zeitlich gestaffelt abgefertigt, sodass die Reisenden dritter Klasse am längsten in den Wartesälen verharren mussten, bis sie die wenig komfortablen Wagen besteigen konnten.

Zusammenfassend ist mit Blick auf Daumiers exklusive Einblicke in die Warterealität zur Mitte des 19. Jahrhunderts festzuhalten, dass das Warten für die anklagende Repräsentation sozialer Ungleichheiten instrumentalisiert wird. So werden bewusst lediglich Szenen der unteren Wagenklassen dargestellt, weil Daumier die Situation jener Menschen offenbar als wirkungsvolles Bild der Inszenierung sozial bedingter, starker Abhängigkeiten, eines eingeschränkten Handlungsspielraums sowie eines modernen Imperativs zur persönlichen Mobilität diente. Der zeitliche Zwischenraum, so ließe

Abbildung 28: Honoré Daumier, »La salle d'attente, ou le quart-d'heure de réflexions désagréables« (1855).



Quelle: Daumier Register, DR Nummer 2729, ©www.daumier.org.

sich mit Daumiers dokumentarischen Darstellungen argumentieren, erfährt nicht nur erstmals den Charakter eines künstlerischen Motivs, sondern wird zudem in Form der Auswahl der Wartenden nicht zuletzt politisch aufgeladen, weil es sich als ein (weiteres) alltagsrelevantes Feld anbietet, um die ungleichen Lebensrealitäten der Gesellschaft abzubilden.

7.5 Abschluss: Rahmung und Rezeption des Wartens in der Standardisierungs- und Konsolidierungsphase der Eisenbahnen (1845-1870)

Baulich-operative Rahmung des wartenden Passagiers (1845-1870)

Die bauliche Rahmung des wartenden Passagiers zeigt gegenüber der Frühphase des Eisenbahnwesens zwei wesentliche Zäsuren. Zum einen ist die Phase der Standardisierung und Konsolidierung des Eisenbahnwesens zwischen 1845 und 1870 von einem Ende des Baus von Provisorien und interimistischen Lösungen gekennzeichnet. Waren die ersten Bahnhöfe noch Versuchsanordnungen zur Erprobung des Betriebes, zeigten

die meisten Neu- und Umbauten eine Tendenz zur Antizipation zukünftig wachsender Verkehrs- und Raumnachfragen. Stellvertretend für diese sich abzeichnende Tendenz hält Eduard Schmitt im Rückblick auf die 1860er und frühen 1870er Jahre fest:

»Es ist bisher noch keine allgemein gültige Ansicht aufgestellt werden, ob es vorzuziehen sei, gleich bei der Neuerrichtung des Bahnhofes und der Inbetriebsetzung der Eisenbahnen die Stationen für einen grossen Betrieb vollständig auszustatten, oder ob man lieber provisorische Anlagen herstellen solle, durch welche man die Grösse des Verkehrs erst genau kennen zu lernen im Stande ist. Viele Ingenieure haben das Letztere vorgezogen und haben die Bahn mit provisorischen Einrichtungen eröffnet, während andere (...) ihren Anlagen von vornherein eine möglichst grosse Ausdehnung gaben. In den letzten Jahren scheint man sich, trotz mancher Erfahrung im entgegen gesetzten Sinne, der letztern Auffassung zuneigen zu wollen. Es ist nicht recht klar, ob dies das Resultat einer gesunden Calculation ist, oder ob man nicht vielmehr dem Verlangen nachgegeben hat, von vornherein in möglichster Ausdehnung arbeiten zu lassen.«¹⁴⁹

Hieraus geht hervor, dass immer noch eine Fülle von Unsicherheiten bezüglich der Frage bestand, inwieweit sich das Eisenbahnwesen entwickeln und welche technisch-baulichen Anpassungen dafür erforderlich würden. Die Erfahrung des Erfolgs der zurückliegenden Jahrzehnte gab jedoch dazu Anlass, trotz zurückliegender Rückschläge durch Wirtschafts- und Spekulationskrisen sowie durch Kriege die Neu- und Umbauten von vorn herein größer zu dimensionieren. Darüber hinaus wurden tiefere und zukunftsfestere Überlegungen zu Raumprogramm und Ausstattung der Empfangsgebäude angestellt. Entsprechend dieser programmatischen Wende wurde auch das war-tebezogene Raumprogramm nicht mehr interimistisch und provisorisch gestaltet, sondern erstmals weiter qualifiziert. Innerhalb dieser Qualifizierung wurde der bereits zuvor etablierte stationäre Warteimperativ als operationelles Grundprinzip beibehalten und verfestigt. Dies bedeutete, dass Millionen von Passagieren dazu (außer im angelsächsisch-amerikanischen Kontext) zunächst vor Betreten der Wagen die Wartesäle passieren bzw. dort Platz nehmen und die Temporalerfahrung eines transitorischen ›Dazwischen-Seins‹ absolvieren mussten. Der präparatorische Aufenthalt vor Abfahrt und die damit verbundene Erfahrung einer zeitlichen Andersartigkeit in Form einer Anomalie vom sonst gewohnten linearen Zeitfluss, wurden damit in dieser Zeit zu einem festen Bestandteil der (modernen) Mobilitätserfahrung.

Die zweite Zäsur gegenüber der Frühphase, die direkte Auswirkung auf die individuelle Verhandlung des systemischen Wartens zeitigte, wurde durch die stärkere Kompensation des organisatorischen Zwangs zum Warten vor Abfahrt bedingt, die sich in Form der Befriedigung stark gestiegener Komfort- und Dienstleistungsanforderungen seitens Reisenden ausdrückte. Die Einrichtung von Versorgungsmöglichkeiten zur *physiologischen* (Speisen und Getränke in Bahnhofswirtschaften) sowie *psychologischen* Bedürfnisbefriedigung (Reiselektüre gegen die Monotonie des präparatorischen Wartens und der anschließenden Eisenbahnreise) ließen die Bahnhöfe über ihre formale

149 Schmitt 1873, 21

Vermittlungsfunktion zwischen Stadt und Schiene zu komplexen Orten gesellschaftlichen Lebens werden: »Maschinenhaus, Passage, Forum, Basar, Kaffeehaus, Restaurant, Hotel, Fürstenpalast – alle diese Aufgaben hatte der Großstadtbahnhof zu übernehmen.«¹⁵⁰ Während damit die Pionierphase der Eisenbahn noch kritisch als technisch fortschrittlich, aber kaum kundenorientiert angesehen wurde,¹⁵¹ kam es beginnend mit der langen Phase von Bahnhofsneu- und –umbauten ab Mitte der 1840er Jahre zum allmählichen Zusammenwirken technischer und serviceorientierter Verbesserungen.

Zentrale Erkenntnisse der Rezeptionsgeschichte (1845-1870)

Aus der Analyse der wenigen literarischen und künstlerischen Niederschläge, die sich innerhalb der Standardisierungs- und Konsolidierungsphase explizit mit der Verarbeitung oder Beobachtung des Wartephänomens beschäftigten, ließ sich der Eindruck gewinnen, dass die Erfahrung des Wartens an Bahnhöfen eine allmähliche Transformation vom aufgeregten Zustand zur Bürde erfuhr. Während der Aufenthalt am Bahnhof vor allem im deutschen Kontext noch für viele Reisende bis mindestens in die 1850er Jahre als eine katalytische Kraft einer positiv-aufgeregten Grundstimmung fungiert haben dürfte (Mühl), kam diese unterbewusst positive Konnotation (ausgehend von England) spätestens zur Mitte des Jahrhunderts bereits zum Erliegen und wurde zunehmend als irritierende oder entfremdende Situation problematisiert (Weerth, Trollope, Ruskin).

Zwar war die Eisenbahn für die weitesten Teile der Gesellschaft noch immer spannend und mysteriös,¹⁵² war die Eisenbahnreise »noch ein Erlebnis für das man sich Zeit ließ.«¹⁵³ Zugleich aber überlagerte sich die lang anhaltende Phase der positiven Aufregung durch eine allmähliche Gewöhnung an die neue »Industrialisierung des Reisens«, die auch eine Gewöhnung an das Erlernen und Verinnerlichen des linearen Uhrzeitregimes einschloss. In der Folge dieser Gewöhnung setzte sich zunehmend ein sensitiv-nervöses Reiseparadigma durch, das Schivelbusch wie folgt beschreibt:

»Im Alltagsleben setzt sich die Industrialisierung der Verkehrsmittel im Bewußtsein der Verkehrsteilnehmer schnell durch. Sie entwickeln eine neue Wahrnehmung. Bald erscheint ihnen nicht mehr die gleichförmig-schnelle Bewegung der Dampflokomotive gegenüber der durch Zugtiere hergestellten als das Unnatürliche, sondern umgekehrt: die mechanische Gleichförmigkeit wird ihnen die neue Natur, der gegenüber der Natur der Zugtiere als gefährliches Chaos erscheint.«¹⁵⁴

150 Krings, »Bahnhofsarchitektur: deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus«, 483.

151 Stellvertretend für diese Sicht auf die Frühphase sei dazu nochmal auf den schon zuvor erwähnten Reisebericht Lichthammers verwiesen: Lichthammer, »Ueber einige Bahnhöfe des westlichen Deutschlands und Belgiens«.

152 Meeks vermerkt für die Phase der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in dieser Hinsicht: »Trains themselves still seemed partly miraculous and wholly delightful, like new toys; our great-grandparents enjoyed the novel experiences associated with trains, including the varied noises toward which our eternal urban roar has made us so blasé.« Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, 93.

153 Radlbeck, »Bahnhof und Empfangsgebäude«, 96.

154 Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 19.

Die »mechanische Gleichförmigkeit« umfasste dabei aber nicht allein die Bewegung, sondern schloss auch den Lauf der Uhr ein. Damit wurde eine Grundbedingung zur (problematischen) Erfahrung von Wartezeiten erfüllt, denn erst das Vorhandensein zweier Zeiterfahrungsebenen, bewirkte, dass im Falle des Wartens die Einzelereignisse nicht mehr im Schema der Folge eines Vorher und Nachher ausgemacht werden konnten. Erst die Gewöhnung an die lineare Uhrzeit konnte überhaupt den Eindruck vermitteln, dass im Falle des Wartens das sonstige Ordnungsversprechen des Zeitflusses eine abrupte Unterbrechung erfährt.

Innerhalb dieses allgemeinen Gewöhnungszusammenhangs liegt ein weiterer Rezeptionsbefund der Phase 1845-1870 in der kulturkritischen Reflektion des Wartens und einer reziprok rückwärtigen Romantisierung des langen Wartens auf die Postkutsche. Die vielfach von Hast und Eile wahrgenommene Abfahrtssituation der industrialisierten Eisenbahnfahrt wird in jenem Zeitraum rezeptionsgeschichtlich nicht selten als Kontrastfolie einer verlorengegangenen Reisekultur herangezogen, die sich durch einen hohen Grad an Kommunikation und Reizeinflüssen auszeichnete. Um die ungewollte, von Beschleunigung gekennzeichnete Transformation deutlich zu machen, wurde die Wartesituation am Bahnhof – trotz einer gegenüber der Postkutsche weit kürzeren Aufenthaltsdauer – als nervöser und unästhetischer Entwicklungsrückschritt problematisiert (Hackländer, Ruskin). Im Gesamteindruck dieser kulturkritischen Instrumentalisierung des Wartens lässt sich resümieren, dass für eisenbahnkonservative Akteursgruppen nicht das eigentliche Warten *auf den Zug* als problematisch erfahren wurde, sondern, dass vielmehr das neue System nicht mehr *auf den Menschen* wartete (Gerstäcker). Die Mechanisierung und Industrialisierung des Eisenbahnverkehrs begründete eine stärkere Verlagerung der Verantwortlichkeiten auf die Passagiere, die sich nunmehr dem organisatorischen Regime unterordnen bzw. sich mit der Eisenbahnzeit synchronisieren mussten (Nadaud). Diese sich auch im neuen »rastlosen« Warten niederschlagende Komplexitätszunahme begründete somit die symbolhafte Romantisierung des langen und zittoleranten Wartens auf die Postkutsche, das noch ein organisch-raumzeitliches Gleichgewicht aus Passagier und tierischer Antriebskraft repräsentierte. Die Werke von Hackländer, Ruskin oder Gerstäcker können somit zweifelsohne als empirische Belege für Kosellecks These eines gleichzeitigen Nebeneinanders von Beharrungs- und Modernisierungsimpulsen am Ende der »Sattelzeit« herangezogen werden.

Zusammenfassend wird das verkehrsinduzierte Warten in der Phase der Standardisierung und Konsolidierung des Bahnhofsbaus zu einem zentralen operationalen- und Erfahrungsaspekt der Eisenbahnreise und damit zu einem von Millionen von Reisenden verinnerlichten Teilphänomen der neuen Mobilitätspraxis. Anhand der wenigen, aber eindrücklichen literarisch-künstlerischen Niederschläge wird die rezeptionsgeschichtliche Zäsur gegenüber der Pionierphase deutlich: das Warten tritt aus dem Stadium einer unterbewussten Verhandlung heraus, wird *explizit* und endgültig »entdeckt«. Diese Entdeckung erfolgt entlang folgender drei Felder: Moment eines katalytischen Hochgefühls (Mühl), Kulturkritik (Hackländer, Gerstäcker) des beschleunigten Lebens, belastende Routine und Ungerechtigkeit (Trollope, Daumier). Es wird übergeordnet zum

Massenphänomen und kann über die Vielfalt nationaler und individueller Verschiedenheiten hinweg idealtypisch in etwa wie folgt rekonstruiert werden.

Reisende fanden sich zur Mitte des 19. Jahrhunderts tendenziell frühzeitig am Bahnhof ein, warteten weit deutlicher als zuvor (und oftmals dicht gedrängt) in klassenspezifischen Umgebungen und sahen sich (außer in England, Belgien und den USA) einer stärkeren Formalisierung als in der Frühphase gegenüber. Diese vor allem in Deutschland und Frankreich praktizierte Formalisierung in Form der Etablierung des betrieblichen Prinzips eines stationären Warteimperativs fand dabei seinen (ambivalenten) Niederschlag in den literarisch-künstlerischen Quellen jener Zeit. Während das Festhalten der Reisenden in den Wartesälen einerseits noch den katalytischen Charakter der Vorfreude auf den Reiseantritt verstärkte (Mühl), wurden im Zustand dieses erzwungenen Zwischenaufenthalts zugleich die (neuen) Abhängigkeiten und Ungleichheiten der modernen Gesellschaft besonders sichtbar und als negativer Zustand erlebt (Daumier).

Je stärker das Phänomen einer zu verhandelnden Zeitspanne vor Abfahrt ins Bewusstsein der Reisenden rückte, desto wichtiger wurde die Bedeutung kompensatorischer Maßnahmen, die zusammengenommen eine Kulinarisierung, Mediatisierung und Kommerzialisierung des Wartens erzeugten. Der betriebliche Zwang zum Warten wurde dabei vor allem dort versucht zu kompensieren, wo er besonders stark ausgeprägt war. So wundert es kaum, dass die Wartesäle in Deutschland wie in keiner anderen Eisenbahnnation durch umfangreiche Restaurationsbetriebe erweitert wurden. Die Existenz eines durch den modernen Massenverkehr selbst geschaffenen Temporalphänomens erschloss somit eine ganze Reihe neuer Geschäftsfelder. Warten und dessen gleichzeitige wirtschaftliche Verwertung gehen damit spätestens seit Mitte des 19. Jahrhunderts Hand in Hand.

Die Warteerfahrung und Wartepraxis am Bahnhof bilden damit bereits ab Mitte des 19. Jahrhunderts das gesamte Spektrum der sozialen Realität ab: Warten ist hier bereits für die einen Konsum und Repräsentation, für die anderen aber Spiegel eigener sozio-ökonomischer Abhängigkeiten, ungleicher Machtverhältnisse und geschlechtsspezifischer Konventionen. Trotz der baulich-betrieblichen Zwänge und einer heterogenen Verhandlung der Warteerfahrung wird der Zwischenaufenthalt in dieser Phase jedoch noch nicht als kollektive Problemstelle innerhalb einer stärker zeitökonomisch ausgerichteten Gesellschaft problematisiert. Der Zustand des Wartens wird hier offenbar noch nicht zum allgemeinen Stiefkind einer sich wenngleich bereits beschleunigenden Moderne erklärt.

