
Die Ungeduld mit der Zeit

Britische und deutsche Bahnpassagiere im Eisenbahnzeitalter

von Oliver Zimmer

„The clock, not the steam-engine, is the key-machine of the modern, industrial age.“¹

1866 veröffentlichte das viktorianische Wochenmagazin „Fun“ einen Artikel zur Gefühlswelt enttäuschter Bahnkunden. Sein Titel: „The Platform at Ludgate. The British public waiting for the 8.37 train“. Der Autor, der sich „Sylvanus Suburban“ nannte, schilderte darin seine Frustration über die Unpünktlichkeit eines von der London, Chatham und Dover Railway betriebenen Abendzugs. Dieser sollte ihn von der nahe St Paul's gelegenen Ludgate Hill Station in die Londoner Agglomeration bringen. Sylvanus Suburban hatte einen langen Arbeitstag hinter sich, er wollte nach Hause. In seinem Beitrag beschreibt er, wie er, als er den Bahnsteig betrat, auf hunderte von wartenden Passagieren traf. Er gibt zu, dass die Phase, in der er mit den wartenden Menschen sympathisierte, nicht lange währte; dass ihm die Gesichter wie die Gestik dieser Unglücklichen, ihr empörtes Klagen wie ihr dumpfes Schweigen – dass ihm das alles schon bald mächtig auf die Nerven ging. Denn mit der Zeit, so verriet Sylvanus seinen Lesern, verachte der Wartende seine Leidensgenossen nicht nur; er beginne sie genauso zu hassen wie die überforderten Stationsbeamten. Diejenigen, deren Zug vor dem eigenen einfährt, seien ihm ebenso zuwider wie jene, die auf den gleichen Zug warteten wie er selbst. Schlimmer als das Warten sei nur dessen Unberechenbarkeit. Wie soll man denn bloß seinen Rhythmus finden, wenn man sich auch auf das Ausmaß der Verspätung nicht verlassen kann? Im Originalton klang das so:

„What I complain of is, that they won't even be punctual in their unpunctuality. You can no more rely on their being uniformly late than you can on their starting at the time stated in their tables. As a rule, I am at the station by half-past eight, and then I've generally had to wait for various periods ranging

1 Lewis Mumford, *Technics and Civilization*. New York 1962, 14.

from fifteen minutes to an hour. But on the two or three occasions [...] when I have reached the station at 8.38 I have found the train had started.“²

Als satirischer Schreiber spitzte Sylvanus Suburban die Dinge wortgewaltig zu. Dass er sie keineswegs erfand, ist jedem klar, der einen Teil der hunderte von Leserbriefen und Kommentaren gelesen hat, die im 19. Jahrhundert in der „Times“ und anderen britischen Zeitungen zum Passagierverkehr erschienen. Wer mit solchen Erfahrungszeugnissen einigermaßen vertraut ist, wird hinter dem Pseudonym Sylvanus den erfahrenen Berufspendler vermuten. Denn zur Epoche, in der er lebte, gehört das Warten genauso wie die Ungeduld. Dass beides mit dem Aufstieg der Eisenbahn zum Massenverkehrsmittel zunahm, soll eingangs kurz an zwei weiteren Szenen illustriert werden:

Die erste ereignete sich in Manchester im Jahr 1851. Ob es denn keinen früheren Zug gebe, wollte eine ältere Dame vom Schaffner wissen. Dieser hatte ihr soeben versichert, der nächste Zug gehe um zwölf Uhr mittags, also bereits in einer halben Stunde. Sie brauche sich nur noch ein wenig zu gedulden. Doch weil die Frau partout keine Zeit verlieren wollte, erkundigte sie sich nach einer rascheren Verbindung. Den Schaffner scheint ihr ungeduldiges Nachhaken indessen so sehr verärgert zu haben, dass er sich entschloss, einen Leserbrief zu schreiben, den der „Manchester Guardian“ tags darauf abdruckte. Darin schilderte er die unerfreulichsten Vorfälle, mit denen er sich in den letzten Wochen konfrontiert sah. Dazu gehörte der „Arbeiter, der, nachdem er seine Reisedestination verschlafen hat, den Schaffner mit wüsten Beleidigungen eindeckt“; außerdem der „zu Wutausbrüchen neigende alte Herr“, der ihn mit „He Du!“ zu sich her zitiert, um ihn für die Unpünktlichkeit des Zuges, die unbequeme Sitzbank, die exzessive Hitze und Kälte im Abteil und für wer weiß sonst noch alles persönlich verantwortlich zu machen“. Doch der weitaus häufigste Grund für Gefühlsausbrüche bei Passagieren, so erklärte der Schaffner, seien verspätete Züge. Mit der Eisenbahn sei vielen Briten die Geduld abhandengekommen.³

Die zweite Szene trug sich in London im Jahr 1884 zu. Der englische Bankangestellte John Glynn schrieb seiner Frau Florence, er habe am Vortag den Morgenzug vom in der Grafschaft Surrey gelegenen Dorking nach London um ein Haar verpasst. Er gedenke deshalb, sich das nächste Mal bereits zehn Minuten vor Abfahrt des Zuges am Bahnhof einzufinden, denn ein kurzes Warten sei einem Sprint auf dem

2 Fun, 30. Oktober 1866.

3 The Manchester Guardian, 23. Juli 1851, 8.

Bahnsteig immer noch vorzuziehen. Auch ließ John Glynn seine Frau wissen, er werde am Samstag den um 11.05 Uhr von der Victoria Station abgehenden Zug nehmen; dann sei er, falls alles nach Plan verlaufe, pünktlich zum Mittagessen bei ihr in Dorling. Hier muss man der Information halber noch anfügen, dass die Post damals selbst in englischen Kleinstädten mehrmals täglich ausgetragen wurde. Es ist also durchaus denkbar, dass Florence die verbleibende Zeit nutzte, um ihrem Mann vor dem vereinbarten Mittagessen noch etwas mitzuteilen – etwa, dass sie sich auf sein Kommen freue, dass er ihr aus London etwas mitbringen solle, oder dass sie noch eine Freundin zum Mittagessen eingeladen habe.⁴

Die drei präsentierten Erfahrungsberichte zeigen, in welchem Ausmaß die Eisenbahn die Alltagskultur im 19. Jahrhundert prägte. Indem wir Eisenbahnpassagieren zuhören, lernen wir viel über die Zeitkultur des 19. Jahrhunderts. Es kam damals zu einer beispiellosen Beschleunigung des Lebens, die mit der heutigen durchaus vergleichbar ist. Diese Dynamik bildet den historischen Kontext für den vorliegenden Beitrag. Darin geht es – abstrakt formuliert – um die Dialektik von Eisenbahnzeit und sozialen Rhythmen.⁵ Im Vordergrund steht das Phänomen des Wartens, das am Beispiel britischer und deutscher Bahnreisender untersucht wird. Weshalb hatten immer mehr Menschen in beiden Ländern das Gefühl, sie müssten sehr lange auf ihren Zug warten? Wie lange wartete man damals, wenn man glaubte, (zu) lange warten zu müssen? Wie manifestierte sich die Ungeduld von Bahnpassagieren mit der Zeit? Schließlich: Was bewirkten ihre öffentlichen Klagen?

Ein paar allgemeine Antworten auf diese Fragen seien hier bereits vorweggenommen. Die wichtigste zuerst: Das 19. Jahrhundert war nicht bloß die vielbeschworene Epoche der Beschleunigung – es war vor allem auch das Zeitalter des ungeduldigen Wartens. Dieses ungeduldige Warten manifestierte sich im Mutterland der Eisenbahn früher als anderswo. Auch wenn die Ungeduld kein naturhafter Zustand ist,

4 John H.O. Glynn, New University Club, St. James Street, London, S.W., to Florence Glynn, c/o Mrs Fuller, Rokefield, Westcote, Surrey, 6. August 1884; Isle of Wight Record Office, OG/CC/1406.

5 Zum Unterschied von Zeitkonvention und Zeitpraxis vgl. *Pitirim A. Sorokin/Robert K. Merton*, Social Time: A Methodological and Functional Analysis, in: *American Journal of Sociology* 42, 1973, 615–629, hier 621, 623. Zur Entwicklung des Zeitbewusstseins: *Norbert Elias*, Über die Zeit. Frankfurt am Main 1988; *Steven Kern*, The Culture of Time and Space, 1880–1918. Cambridge, MA 1983; *David Landes*, Revolution in Time. Clocks and the Making of the Modern World. Cambridge, MA 2000; *Gerhard Dohrn-van Rossum*, Geschichte der Stunde. München 1992; *Edward P. Thompson*, Time, Work-Discipline and Industrial Capitalism, in: *P & P* 38, 1967, 56–97; *Michael J. Sauter*, Clockwatchers and Stargazers. Time Discipline in Early Modern Berlin, in: *AHR* 112, 2007, 685–709.

sondern ein durch Geschichte und Kultur bestimmtes (Zeit-)Gefühl: Ihre Ursache liegt weniger in nationalen Traditionen als in der Dichte des Eisenbahnnetzes bzw. des Eisenbahnverkehrs.⁶ Es sind Differenzen bei der Verkehrsdichte, die die Diachronität der Ungeduld als historisch bedeutsames Phänomen begründen. So zeigten sich britische Bahnpassagiere in der Frühphase des Eisenbahnzeitalters deutlich ungeduldiger als deutsche. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, als die Geschwindigkeit von Deutschlands Personenzügen im Einklang mit der Zahl und Größe seiner Städte und seiner wirtschaftlichen Dynamik anstieg, verringerte sich diese Differenz jedoch spürbar.⁷ Dieser Vorgang unterlag keiner einfachen Ursache-Wirkung-Beziehung. Objektive Entwicklungsfaktoren wirtschaftlicher, infrastruktureller und technologischer Art waren entscheidend, aber sie wirkten nicht als unabhängige, die Kultur determinierende Variablen: Sozioökonomischer und technologischer Wandel und Veränderungen der öffentlichen Erwartungen und Wahrnehmungen beeinflussten sich auch auf diesem Feld wechselseitig.

Damit zeigt der vorliegende Beitrag auch, dass die für die Geschichte des 19. Jahrhunderts einflussreiche These von den multiplen Modernitäten bei einer der wichtigsten Innovationen des 19. Jahrhunderts einer qualifizierenden Revision bedarf: Was den Ausbau des Eisenbahnverkehrs entscheidend prägte, waren kulturelle und darauf bezogene materielle Entwicklungen, die sich als Teil einer gemeinsamen Moderne begreifen lassen. Zum Kreis jener, die sich an dieser Moderne orientierten, gehörten keineswegs nur die berufsmäßigen Reformer von Bahn, Politik und öffentlicher Verwaltung. Auch das bahnfahrende Publikum ließ sich in zunehmendem Maße von gemeinsamen Vorstellungen, was Fortschritt bedeute, leiten. Modernes Leben, das hieß für eine große Zahl von Briten und Deutschen um 1900 vor allem, schnell und möglichst ohne Zeitverlust ans Ziel zu kommen.⁸ Dass man dieses Ziel

6 Zu den anregenden Studien zur modernen Zeitkultur zählen *James Gleick*, *Faster: The Acceleration of Just About Everything*. New York 1999; *Robert Levine*, *A Geography of Time*. New York 1997; *Jeremy Rifkin*, *Time Wars. The Primary Conflict in Human History*. New York 1987; *Eviatar Zerubavel*, *Hidden Rhythms. Schedules and Calendars in Social Life*. Berkeley 1981. Aus globalgeschichtlicher Perspektive: *Vanessa Ogle*, *The Global Transformation of Time, 1870–1950*. Cambridge, MA 2015. Außerdem: *On Barak*, *On Time. Technology and Temporality in Modern Egypt*. Berkeley 2013; *Ritika Prasad*, „Time Sense“. *Railways and Temporality in Colonial India*, in: *Modern Asian Studies* 47, 2013, 1252–1282.

7 Zum wirtschaftlichen Kontext: *James M. Brophy*, *The End of the Economic Old Order. The Great Transition, 1750–1860*, in: *Helmut Walser Smith* (Ed.), *Modern German History*. Oxford 2011, 169–194; *Gary Herrigel*, *Industrial Constructions. The Sources of German Industrial Power*. Cambridge 1996.

8 Das bedingt allerdings den Einbezug von Quellen, die in der Geschichte des Verkehrs bislang wenig Be-

mit unterschiedlichen Mitteln zu erreichen suchte, ist offensichtlich. So waren in Deutschland nach 1880 nur noch wenige Zeitgenossen der Ansicht, ihrem Land wäre mit privaten Eisenbahngesellschaften besser gedient als mit staatlichen. Auch bezüglich der Praxis auf den Bahnhöfen – etwa was die Funktion von Wartesälen, die Gepäckabfertigung oder das Verwenden von Dritte-Klassewagen bei Schnell- und Eilzügen betrifft – unterschieden sich die beiden Länder zuweilen deutlich voneinander. Diese Differenzen ändern indessen nichts daran, dass viele Menschen an eine gemeinsame Moderne glaubten und eine solche auch einforderten. Mit Christopher Bayly gesprochen: „Modernity is an aspiration to be ‚up with the times‘.“⁹

Dieses Streben verstärkte sich mit der Globalisierung des Verkehrs, denn von den nationalen Institutionen, die von der zunehmend globalen Wissens- und Wertezirkulation wichtige Impulse bezogen, war die Eisenbahn wohl die wichtigste. Die grenzüberschreitende Eisenbahndebatte beeinflusste die nationalen Akteure – und gleichzeitig setzte sie sie unter Druck. Mittelständische Reisende berichteten von ihren Erfahrungen mit ausländischen Bahnen; umtriebige Verleger wie William Bradshaw oder Karl Baedeker gelangten mit ihren Reiseführern zu Ansehen und kommerziellem Erfolg. Ein eindrückliches Beispiel dieser globalen Wissenszirkulation zu Eisenbahnfragen liefert Michael Geistbecks Studie zum Weltverkehr, die 1895 ihre zweite Auflage erlebte. Zu den Eisenbahnen hielt der bayerische Geograph fest:

„Die Gesamtzahl der auf den Eisenbahnen der Erde in einem Jahre gefahrenen Zugkilometer berechnet sich zu 3650 Millionen. Der Weg, welcher in einem Jahre von den über die Eisenbahnen rollenden Zügen zurückgelegt wird,

achtung fanden. Der vorliegende Beitrag nutzt Druckschriften von Bahnreisenden und Experten sowie den Schriftverkehr der Eisenbahnbehörden. Das Schwergewicht der Recherche liegt allerdings auf sozial- und erfahrungsgeschichtlich besonders reichhaltigen Quellen: Leserbriefen (vor allem für Großbritannien sehr ergiebig), Zeitungsartikeln (für Großbritannien wie Deutschland ergiebig) und Beschwerdebüchern (für Deutschland, trotz starker Dezimierung, eine wichtige Quelle).

9 Christopher A. Bayly, *The Birth of the Modern World, 1780–1914*. Oxford 2004, 10. Der Gedanke fand bekanntlich vor über fünfzig Jahren eine elegante Formulierung: Alexander Gerschenkron, *Economic Backwardness in Historical Perspective. A Book of Essays*. Cambridge MA, 1962, Kap. 1. Klassisch für Deutschland: Thomas Nipperdey, *Probleme der Modernisierung in Deutschland*, in: *Saeculum* 30, 1979, 292–303. Die Debatte rund um die Frage der Modernität, als Wirklichkeit und Konzept für die historische Forschung, wurde kürzlich von James Vernon auf anregende Weise neu lanciert. Dabei stellt Vernon Fragen der Mobilität und Beschleunigung ins Zentrum: *James Vernon, Distant Strangers. How Britain Became Modern*. Berkeley 2014, bes. Kap. 1 u. 2.

macht somit das 25fache aus von der mittleren Entfernung der Sonne von der Erde (148670000 km).“¹⁰

Im Werk des Oberstudienrats Geistbeck spiegelt sich ein Interesse, das auch in Deutschland im letzten Jahrhundertdrittel weite Kreise erfasste. Obschon sich die Praxis der Eisenbahn vorab in den Provinzen aller Länder manifestierte – als thematischer Fokus einer öffentlichen Modernisierungsdebatte wirkte sie insofern entprovinzialisierend, als sie mithalf, den Blick auf ein allgemeines, wenn auch stets mehr oder weniger umstrittenes Fortschrittsideal zu richten.

Die folgenden Ausführungen beginnen mit der Einordnung des Themas in die Historiographie zum technologischen Wandel und zur Modernisierung im 19. Jahrhundert. Im zweiten Teil werden die Zustände, mit denen sich britische Bahnpassagiere konfrontiert sahen, beschrieben. Der dritte Teil zeichnet die Annäherung der deutschen an die britische Zeitkultur nach.

I. Die Eisenbahn als „providentielles Ereignis“

Dass die Ungeduld der Beschleunigung wie ein Schatten folgt, diese Einsicht fand in der Geschichtsschreibung zum 19. Jahrhundert bislang kaum Beachtung. Die Ungeduld wurde dort, um es etwas salopp zu formulieren, das Opfer der Geschwindigkeit.¹¹ Letztere tritt in vielen Werken als unwiderstehliche Macht auf. Das gilt besonders für die Historiographie, die sich ganz oder teilweise mit Eisenbahnfragen beschäftigt. Der mit Dampflokomotiven betriebene Personenverkehr, so die dominante Sichtweise, habe das Bewusstsein und die Lebenspraxis der Menschen revolutioniert. Hier nahmen Historiker die eloquentesten Zeugen des Eisenbahnzeitalters

10 Michael Geistbeck, *Der Weltverkehr. Seeschifffahrt und Eisenbahnen, Post und Telegraphie in ihrer Entwicklung dargestellt*. 2. Aufl. Freiburg im Breisgau 1895, 341. Auch die seit 1861 in Leipzig erscheinende „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ beleuchtete die deutsche Entwicklung in globaler Perspektive.

11 Vom Versuch, Phänomene wie Ungeduld und Beschleunigung in Anlehnung an zeitgenössische Pathologisierungs- und Nervositätsdiskurse zu verstehen, wird hier bewusst abgesehen. Zu diesem Ansatz der Gesellschaftsgeschichte siehe Joachim Radkau, *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler*. München 1998. Die großen globalhistorischen Synthesen behandeln das Thema Geschwindigkeit eher summarisch: Bayly, *Birth of the Modern World* (wie Anm. 9), Einleitung, und durchgehend; Jürgen Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. München 2011, 126–128.

oft gänzlich beim Wort. Diese Neigung ist verständlich, denn die schnaubenden Ungetüme produzierten ein Spektakel, das kaum jemanden kalt ließ, schon gar nicht Schriftsteller, Intellektuelle und Politiker. Bei kaum einer anderen technischen Erfindung sahen sich die Zeitgenossen gleichermaßen genötigt, zu paradiesischen oder apokalyptischen Metaphern zu greifen. Der tiefe Umbruch, den die Eisenbahn auslöste und dessen Richtung sie mitbestimmte, zog die Menschen in ihren Bann.¹² Kompendien zur Eisenbahn stießen auf großes Interesse. So wurde etwa „Our Iron Roads“, der detaillierte Bericht des protestantischen Geistlichen Frederick Williams, bei gebildeten Briten rasch zur Pflichtlektüre.¹³ Deutsche Geistesgrößen wie Karl Marx oder Heinrich Heine verkündeten, mit der Eisenbahn habe die Zeit endgültig über den Raum triumphiert. Für Heine markierte die Eröffnung der Bahnlinien nach Rouen und Orléans ein „providentielles Ereignis“:

„Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt.
Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Türe brandet die
Nordsee.“¹⁴

Marx und Heine wiederholten in etwa das, was englische und amerikanische Beobachter schon ein paar Jahre früher prophezeit hatten. Die Vorstellung von der Zerstörung des Raums durch die Zeit sollte die Wahrnehmung des neuen Verkehrsmittels in Europa und der Welt schon bald prägen.¹⁵ Auch in ihrem Mutterland wurden

12 Die internationale Literatur zur Eisenbahn ist umfangreich genug, um eine mittlere Institutsbibliothek zu füllen. Zu den Texten, die anregend und für den vorliegenden Beitrag relevant sind, gehören *Wolfgang Schivelbusch*, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt am Main 1977; *Tony Judt*, *The Glory of the Rails*, in: *New York Review of Books*, 23. Dezember 2010; *Lothar Gall/Manfred Pohl* (Hrsg.), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*. München 1999; *Siegfried Weichlein*, *Nation und Region. Integrationsprozesse im Bismarckreich*. Düsseldorf 2004, Kap. 1; *Jack Simmons*, *The Victorian Railway*. London 1991; *Michael Freeman*, *Railways and the Victorian Imagination*. New Haven 1999. Einen nach wie vor erhellenden Überblick über die internationale Entwicklung bietet *Michael Robbins*, *The Railway Age*. London 1965.

13 *Frederick Smeeton Williams*, *Our Iron Roads. Their History, Construction and Administration*. 4th Ed. London 1883 (die 1. Aufl. erschien 1852).

14 *Heinrich Heine*, *Säkularausgabe: Werke, Briefwechsel, Lebenszeugnisse*. Hrsg. v. der Nationalen Forschungs- und Gedenkstätte der klassischen deutschen Literatur in Weimar und dem Centre National de la Recherche Scientifique in Paris. Berlin/Paris 1970, Bd. 10, 196; *Gall/Pohl* (Hrsg.), *Die Eisenbahn in Deutschland* (wie Anm. 12), 16f.

15 *Rebecca Solnit*, *The Annihilation of Time and Space*, in: *New England Review* 24, 2003, 5–19; *Emily S. Rosenberg* (Ed.), *A World Connecting*. Cambridge, MA 2012, 378f.; *Duncan S. A. Bell*, *Dissolving Distance. Technology, Space, and Empire in British Political Thought, 1770–1900*, in: *JMH* 77, 2005, 549–556; *Matthew Goodman*, *Nellie Bly and Elizabeth Bisland's History-Making Race around the World*. New York 2013. Zum

der Eisenbahn beinahe magische Kräfte zugeschrieben. So formulierte der britische liberale Politiker William Ewart Gladstone in einer Rede, die er 1890 vor Bahnangestellten hielt, die Utopie einer Gesellschaft, die, indem sie sich einem einzigen Rhythmus fügt, den Schritt zur Moderne erst recht eigentlich vollzieht:

„Whereas, formerly there was every danger of its being a disorderly life, there is now a facility amounting almost to a necessity of its being an orderly life – (cheers) – an orderly life almost to the degree of the old monastic system where everything was done when the clock struck and the bell rung. The most rigid order is now the soul and system of the vast railway system of this country. (Cheers.)“¹⁶

Derweil wurden die in großen und kleinen Städten entstehenden Bahnhöfe zu „Kathedralen der modernen Zeit“ erklärt.¹⁷ Sie standen für jene zukunftsweisende Verschmelzung von nationalem und universalem Fortschritt, die für das Denken liberaler Modernisierer von Friedrich List bis Giuseppe Mazzini, von Alphonse de Lamartine bis Alfred Escher so bezeichnend war. Für den englischen Eisenbahnxperten Edward Foxwell waren die spätviktorianischen Bahnhöfe Orte der Hoffnung; die Züge, die unter ihren Dächern ein- und ausfuhren, bezeichnete er, mit bloß sanfter Ironie, als Engel ihrer Zeit. Ähnlich wie Gladstone sah Foxwell in der Eisenbahn jene Kraft, die die verwirrende Vielzahl menschlicher Rhythmen miteinander in Einklang bringen sollte. So verband sich auch bei ihm die Erfahrung der Beschleunigung mit der Sehnsucht nach symphonischer Gemeinschaft: „Concerted music gives more pleasure than discordant strains [...]“¹⁸

Auch wenn Historiker die Eisenbahnzüge heute kaum mehr mit Engeln vergleichen: Die Äußerungen von Foxwell und anderen Zeitgenossen prägten in ihrer Grundtendenz die Geschichtsschreibung zur Eisenbahn unverändert. So behauptete Wolfgang Schivelbusch in seinem Klassiker zur bürgerlichen Eisenbahnreise, das neue Verkehrsmittel habe das Raum- und Zeitbewusstsein der Menschen revolutio-

Einfluss der elektrischen Telegraphie auf die Modernisierungsdiskussion in Deutschland im 19. Jahrhundert vgl. *Jean-Michel Johnston*, *The Moods of Modernity. Germany in the Age of Telegraphy*, c. 1830 – c. 1880. Phil. Diss. Oxford 2017.

16 Gladstone hielt die Rede am 18. Juni 1890 in London vor Mitarbeitern der South-Eastern and Metropolitan Railway Companies. Ein Abdruck findet sich in: *Daily News* Nr. 13792, 19. Juni 1890.

17 *Gall/Pohl* (Hrsg.), *Die Eisenbahn in Deutschland* (wie Anm. 12), 17. Zur Sozial- und Kulturgeschichte des Bahnhofes siehe *Jeffrey Richards/John M. Mackenzie*, *The Railway Station. A Social History*. London 1986; *Stéphanie Sauget*, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*. Paris 2009.

18 *Edward Foxwell*, *English Express Trains. Two Papers*. London 1884, 16.

niert.¹⁹ Ähnlich argumentierte Wolfgang Kaschuba in seinem Buch „Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne“. Auch er beschreibt die Eisenbahn als Schöpferin einer neuen Welt-Anschauung. Am Schluss eines mit „Mobilität und Modernität“ überschriebenen Abschnitts urteilt er unzweideutig:

„Denn neben der Geschwindigkeit und Mobilität assoziiert der Zug bald auch Eigenschaften wie Pünktlichkeit, Ordnung, Routine. Für viele wird er zum Fahrplan und Ort ihres Lebens, zum Symbol für alltägliche Beständigkeit, Routine und Sicherheit.“²⁰

Aus der Vogelperspektive mag diese Deutung stimmen, mit der Praxis hat sie dagegen recht wenig gemein. Die Züge waren oft gerade nicht der Inbegriff der Pünktlichkeit, sondern unberechenbar. Eine Routine stellte sich für viele Bahnbenutzer nicht ein. Damit ist der konzeptuelle Hauptbefund des vorliegenden Beitrags angesprochen: Auch die anregendsten Vertreter der historischen Zeitforschung – dazu gehören neben E. P. Thompson Wolfgang Schivelbusch und Stephen Kern – neigen dazu, die unzweifelhaften Potenziale der modernen Zeitkultur – diese manifestieren sich in neuen technischen Möglichkeiten (etwa synchronisierten Bahnhofsuhrn oder verkürzten Reisezeiten) wie auch in Anweisungen bezüglich Zeitnutzung (etwa Empfehlungen für Bahnpassagiere) – mit ihrer Praxis gleichzusetzen.

Nun ist das Bild von der Eisenbahn als einer den Alltag umwälzenden Kraft natürlich keineswegs falsch. Das neue Verkehrsmittel hat das Leben vieler Menschen im 19. Jahrhundert tiefgreifend verändert, von der Politik und Wirtschaft ganz zu schweigen. Auch zur vielbeschworenen Beschleunigung des Lebens hat es einiges beigetragen. Lag die Durchschnittsgeschwindigkeit zu Fuß oder mit der Postkutsche bei vier beziehungsweise maximal dreizehn Kilometern in der Stunde, so kletterte sie mit der Eisenbahn in England 1850 auf circa dreißig und 1887 auf circa vierzig Kilometer pro Stunde. Der britische Ökonom Timothy Leunig schätzt, dass die gesamte Reisezeit in Großbritannien dank der Eisenbahn um über achtzig Prozent fiel: auf 99 Millionen Stunden pro Jahr, was um 1900 zehn Prozent des britischen Sozialproduktes entsprochen habe. Trotz des im Vergleich zum Kanal- und Dampfboot hohen Beförderungspreises habe sich die Mehrzahl der Briten schon bald für die Eisen-

19 Schivelbusch, Eisenbahnreise (wie Anm. 12).

20 Wolfgang Kaschuba, Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt am Main 2004, 107. Auch die von Ralf Roth vorgelegte allgemeine Geschichte der Eisenbahn im 19. Jahrhundert – ihr Untertitel deutet es an – folgt dieser Interpretationslogik: Ralf Roth, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914. Ostfildern 2005.

bahn als Transportmittel entschieden. Hätte es die Eisenbahn nicht gegeben, wären sie gemäß Leunig nicht mit der Kutsche gefahren: Sie wären zu Fuß gegangen.²¹

Dennoch hat die Rede von der Überwindung des Raumes durch die Eisenbahn den Blick für den praktischen Umgang mit der Zeit in der Moderne verstellt.²² Dazu gehört auch das ungeduldige Warten. Als Phänomen des Alltagslebens hat es in den Zeitkommentaren berühmter Dichter und Denker nur selten Platz gefunden. Weshalb bewerteten viele Eisenbahnpassagiere das Warten als Problem erster Güte? Vor allem deshalb, weil sie gehofft hatten, das neue Verkehrsmittel werde ihr Leben bequemer und berechenbarer machen. Mit der Verbreitung des Eisenbahnfahrplans stieg auch die Erwartung nach besserer Kontrolle über die persönliche Lebenszeit. Sich die Zeit derart gefügig zu machen, dass ein berechenbarer Lebensrhythmus möglich sein würde – diese Hoffnung fand in der Eisenbahn ihre vielleicht wichtigste Projektionsfläche. Der von Gladstone 1890 prägnant formulierte Traum, so will es fast scheinen, definierte den Erwartungshorizont einer ganzen Epoche.²³ Im ungeduldigen Warten auf den Zug manifestiert sich die weitgehende Enttäuschung dieser Erwartung.

Wann diese Enttäuschung erstmals breite Bevölkerungskreise erfasste, das hing jedoch entscheidend vom Ort des Geschehens ab. Hier erweist sich der Vergleich

21 Timothy Leunig, *Time is Money. A Re-Assessment of Passenger Social Savings from Victorian British Railways*, in: *JEconH* 66, 2006, 635–673, hier 641, 646, 669; Simmons, *Victorian Railway* (wie Anm. 12); Freeman, *Railways and the Victorian Imagination* (wie Anm. 12); Mark Casson, *The World's First Railway System. Enterprise, Competition, and Regulation on the Railway Network in Victorian Britain*. Oxford 2009; Robbins, *Railway Age* (wie Anm. 12). Zum wirtschaftlichen Kontext der Eisenbahn in vergleichender Perspektive: Rainer Fremdling, *Railroads and German Economic Growth. A Leading Sector Analysis with a Comparison to the United States and Great Britain*, in: *JEconH* 37, 1977, 583–604.

22 A propos Eisenbahn als Distanzvernichter: Abigail Green und Siegfried Weichlein haben in ihren Studien gezeigt, dass diese der Eisenbahn routinemäßig zugeschriebene Wirkung vor 1900, zumal in Deutschland, bescheiden ausfiel. Die große Mehrzahl der Passagiere legte pro Fahrt weniger als 30 Kilometer zurück. Siehe Abigail Green, *Fatherlands. State-Building and Nationhood in Nineteenth-Century Germany*. Cambridge 2001, 256; Weichlein, *Nation und Region* (wie Anm. 12), 98.

23 Michel de Certeau bezeichnete die Eisenbahn als „die perfekte Aktualisierung der rationalen Utopie“ des von einem einheitlichen Takt regulierten Lebens: Michel de Certeau, *The Practice of Everyday Life*. Berkeley 1984, 111. Anregende Gedanken zur Bedeutung zeitlicher Erwartungen finden sich bei Zerubavel, *Hidden Rhythms* (wie Anm. 6), 13–30. Zur Rolle ritualisierter Rhythmen für die Gruppenbildung vgl. William H. McNeill, *Keeping Together in Time. Dance and Drill in Human History*. Cambridge, MA 1995, 26 f. Inspirierend bleibt außerdem Reinhard Koselleck, *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*. Frankfurt am Main 1979, bes. 362–365. Siehe auch: Achim Landwehr, *Von der ‚Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen‘*, in: *HZ* 295, 2012, 1–34.

zwischen zwei der führenden Eisenbahnnationen des 19. Jahrhunderts als erhellend. Auf der Insel (und besonders im industriell und kommerziell führenden England) manifestierte sich die Ungeduld mit der Zeit zwanzig bis dreißig Jahre früher als in Deutschland.²⁴ Von den eisenbahnfahrenden Leserbriefschreibern der „Times“ signierten manche ihren Beitrag mit der Selbstbezeichnung „An unfortunate passenger“. Man hatte das Pech, in der Nähe einer Bahnlinie zu leben, auf der die Züge nur selten pünktlich verkehrten; oder man wohnte weit weg von einer Schnellzugverbindung:

„Sir, – When will the North-Eastern Railway Company study the convenience of the unfortunate people who living in this district are obliged to travel by the Company's trains or not travel at all?“²⁵

Die vom neuen Verkehrsmittel geschürten Fortschrittserwartungen hatten sich teilweise als leere Versprechungen entpuppt. Die Eisenbahn hatte die Gesellschaft der unterschiedlichen Geschwindigkeiten nicht beseitigt – sie hatte diese Differenzen tendenziell eher verschärft, und sie hatte sie sichtbarer gemacht. Wer nahe einer verlässlichen Bahnlinie wohnte, sparte nicht nur Zeit. Er verbesserte auch seine wirtschaftliche Situation und seinen sozialen Status, weil eine gute Bahnverbindung die Haus- und Bodenpreise ansteigen ließ.²⁶ Dabei hing die Pünktlichkeit der Züge weniger davon ab, ob der Verkehr von privaten oder staatlichen Bahnen betrieben wurde. Als viel entscheidender erwiesen sich in dieser Beziehung die Dichte der Zugfolge und die Geschwindigkeit der Züge. Stiegen diese an, so erhöhte sich das Risiko von Verspätungen.²⁷

24 Ein Vergleich auf Google Books Ngram Viewer der Adjektive „unpunctual“ und „unpünktlich“ für den Zeitraum 1830–1914 liefert eine quantitative Bestätigung dieser These: So stieg die Häufigkeit von „unpünktlich“ in deutschsprachigen Büchern zwischen 1878 und 1910 deutlich an, während „unpunctual“ in englischsprachigen Titeln auf hohem Niveau recht stabil blieb (hier war die Zunahme der Häufigkeit bereits früher, vor allem um 1840 und nach 1870, erfolgt: unpunctual: https://books.google.com/ngrams/graph?content=unpunctual&year_start=1830&year_end=1914&corpus=15&smoothing=3&share=&direct_url=t1%3B%2Cunpunctual%3B%2Cco; unpünktlich: https://books.google.com/ngrams/graph?content=unpünktlich&year_start=1830&year_end=1914&corpus=20&smoothing=3&share=&direct_url=t1%3B%2Cunpünktlich%3B%2Cco.

25 The North Eastern Daily Gazette, 27.3.1890.

26 Der Zusammenhang zwischen der (perzipierten) Effizienz einer Bahnlinie und der Siedlungstätigkeit wird in britischen wie deutschen zeitgenössischen Quellen wiederholt thematisiert. In der Forschung ist sie unumstritten. Allgemein dazu *Fritz Voigt*, Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems. Berlin 1960.

27 Darin waren sich Eisenbahnexperten weitgehend einig. Wichtig war laut Zeitgenossen wie Bahnbe-

II. Großbritannien: Mutterland der Ungeduld

Dass die Erwartung eines raschen Fortkommens in Großbritannien im 19. Jahrhundert ausgeprägter war als anderswo, sollte nicht überraschen. Das Vereinigte Königreich war damals, nicht bloß was die Wirtschaft betrifft, der Hort der Moderne.²⁸ Die rasche Überwindung großer Distanzen in schnell verkehrenden Zügen entsprach einem Bedürfnis, das im Eisenbahnzeitalter weite Teile der britischen Bevölkerung erfasste. Im Land der industriellen Revolution und der zahlreichen großen Städte bewegten sich schon um 1800 im Verhältnis zur Bevölkerung täglich mehr Menschen als anderswo in flottem Tempo. Besonders auf den vergleichsweise gut ausgebauten Straßen des englischen Südostens herrschte bereits am Ende des 18. Jahrhunderts von morgens bis abends reges Treiben.²⁹ Was einem französischen Besucher wie Pierre-Marc-Gaston de Lévis dabei auffiel: Es waren nicht nur die sprichwörtlichen oberen Zehntausend, die sich diesem unablässigen Sich-Fortbewegen verschrieben hatten. In Frankreich, so betonte de Lévis 1793, wäre ein derart reger Verkehr der gemeinen Leute aus den stadtnahen Provinzen – der französische Adlige sprach diesbezüglich von „déplacement“ – weder vorstellbar noch gestattet.³⁰

Neuere Forschungen zeigen, dass die Geschwindigkeit einer Gesellschaft mit ihrem Wohlstand zu korrelieren pflegt.³¹ England war im 19. Jahrhundert das reichste und am stärksten urbanisierte Land der Welt. Normale Personenzüge verkehrten bis

treibern außerdem die Bereitschaft von Reisenden, rechtzeitig – d.h. mindestens fünf bis zehn Minuten vor der im Fahrplan bezeichneten Abfahrtszeit – auf dem Perron zu erscheinen. In Großbritannien erfolgte der Ruf nach Verstaatlichung meist dort, wo private Eisenbahngesellschaften ihre Monopolstellung auf Kosten des Personenverkehrs ausnutzten. Hier sprach man mitunter von der „Tyrannei der Eisenbahn“. Wo es Konkurrenz gab, waren die Züge in der Tendenz pünktlicher. Auch in Deutschland bezogen sich die Klagen über unpünktlichen Verkehr auf bestimmte (meist intensiv befahrene) Linien. Zum Zusammenhang von Verkehrsdichte und Pünktlichkeit vgl. *Walter Edward Weyl, The Passenger Traffic of Railways*. Philadelphia 1901.

28 *Vernon, Distant Strangers* (wie Anm. 9); *Peter Mathias, The First Industrial Nation. An Economic History of Britain 1700–1914*. London 1969; *Richard Price, British Society 1680–1880. Dynamism, Containment and Change*. Cambridge 1999; *Paul Langford, Englishness Identified. Manners and Character 1860–1850*. Oxford 2000. Eine ausgezeichnete Synthese zur Modernisierung im langen 19. Jahrhundert bietet *Jerrold Seigel, Modernity and Bourgeois Life. Society, Politics, and Culture in England, France, and Germany since 1750*. Cambridge 2012, 43–59.

29 *Tim Blanning, The Pursuit of Glory. Europe 1648–1815*. Harmondsworth 2008, 8 f.

30 *Langford, Englishness* (wie Anm. 28), 37.

31 *Levine, Geography of Time* (wie Anm. 6), Kap. 6.

kurz vor der Jahrhundertwende nirgendwo schneller als auf der Insel.³² Auch die Obsession mit der Geschwindigkeit war auf der Insel legendär. Bereits ein Jahrzehnt nach Einführung der Eisenbahn sprachen englische Bahnkunden abschätzig von Bummelzügen und leisteten sich die vergleichsweise teure Fahrt mit der Bahn. 1845 äußerte sich ein Leserbriefschreiber in der „Times“ wie folgt zur Ungeduld typischer englischer Bahnkunden:

„But the public cannot now be satisfied with a speed under 40 or 50 miles an hour. If you travel in a train going at 25 miles an hour you hear nothing but complaints of slow speed and bad management.“³³

Die ausnahmslos privaten Bahngesellschaften richteten sich nach diesen Bedürfnissen. Wo mehrere Betreiber um dieselben Kunden buhlten, so notierte 1881 die Londoner „Times“, sei der Fahrplan oft das erste Opfer. So hätte sich schon mancher Direktor zur Herausgabe fiktiver Fahrpläne hinreißen lassen, um die Kunden der Konkurrenz mit einem schnelleren Zug abspenstig zu machen: „We cannot trust our timetables.“³⁴ 1896 versicherte der Vorsitzende der London and North-Western Railway einer Gruppe junger Ingenieure, die hohe Geschwindigkeit der Personenzüge komme die Eisenbahngesellschaften wegen des Verschleißes bei Lokomotiven und Rollmaterial teuer zu stehen. Das Publikum verlange jedoch nach schnellen Verbindungen; die privaten Eisenbahngesellschaften hätten deshalb keine Wahl, als diesem Wunsch zu entsprechen.³⁵ Ein paar Jahre zuvor hatte John M. Cook von Thomas Cook & Son die Bahngesellschaften als „traders in speed“ bezeichnet. Deren zentrale Handelsgüter seien, neben dem Komfort, Zeit und Geschwindigkeit.³⁶

Dabei war man der Idee mächtiger Beschleunigung noch im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts mit großer Skepsis begegnet. Als George Stephenson 1812 verkündete, es gebe keinen Grund, weshalb Eisenbahnzüge nicht mit mindestens zwanzig Meilen in der Stunde verkehren sollten, wurde er als Phantast verspottet. 1828 baten Mitglieder des britischen Unterhauses den genialen Ingenieur, die Geschwindigkeit

32 Bis ins letzte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts konnte Großbritannien seine Spitzenposition bei den Expresszügen verteidigen. Doch schon wenig später übernahmen die USA und Frankreich hier die Führungsrolle. An der Wende zum 20. Jahrhundert stellte die „Times“ wehmütig fest: „Among the sixty fastest train journeys operated in 1899, only a few are in England.“ *The Times*, 17. August 1900, 7.

33 *The Times*, 13. August 1845, 5.

34 *The Times*, 7. September 1881.

35 *Manchester Courier and Lancashire General Advertiser*, 1. Februar 1896, 19.

36 *The Times*, 23. September 1890, 9.

seiner Dampflokomotive nicht höher als mit zehn Meilen pro Stunde zu veranschlagen. Andernfalls würden ihn viele erneut für verrückt erklären, was man im Interesse des großen Potenzials seiner Erfindung vermeiden wollte. Noch um 1830 behaupteten namhafte Experten, Geschwindigkeiten von über dreißig Meilen pro Stunde seien unmöglich.³⁷ Zehn Jahre später war diese Skepsis so gut wie verfliegen: Als 1840 einige englische Schnellzüge mit fünfzig Meilen pro Stunde verkehrten, empfanden das nur noch wenige als Provokation. Dass die durchschnittliche Geschwindigkeit aller britischen Personenzüge (Bummel- und Vorortzüge miteingerechnet) noch um 1900 deutlich unter vierzig Meilen lag, änderte nichts daran, dass sie die Postkutsche (deren Durchschnittsgeschwindigkeit bei 7,8 Meilen pro Stunde lag) deutlich hinter sich ließen.

Dank der drastischen Verkürzung der Reisezeiten wurde die Eisenbahn in Großbritannien schon früh zum Massenverkehrsmittel. 1858 beförderten die britischen Eisenbahnen 140 Millionen Passagiere; im selben Jahr reiste jeder Mann, jede Frau und jedes Kind in England, Schottland und Irland im Durchschnitt sechsmal pro Jahr mit dem Zug.³⁸ 1885 beförderte eine große Gesellschaft wie die South Western Railway 34 Millionen Passagiere, die noch größere Great Eastern Railway 65 Millionen, wobei der Vorstadtverkehr den weitaus größten und am schnellsten wachsenden Anteil ausmachte.³⁹ An Feiertagen und am Wochenende setzten die Bahnbetreiber zusätzlich hochprofitable Extrazüge ein. Das wachsende Freizeitbedürfnis der Briten verlangte danach. An Pfingstmontag 1888 waren 300 000 Menschen allein mit der Great Eastern Railway unterwegs. Mit 33 219 Kilometern war das britische Bahnnetz 1893 zwar nicht mehr das längste Europas (sowohl Deutschland als auch Frankreich verfügten nun über mehr Schienenkilometer); von den großen Bahnnetzen war es indessen auch zu diesem Zeitpunkt mit 10,5 Kilometern Schienenlänge pro 100 Quadratkilometer (nach Belgien) noch immer das dichteste der Welt.⁴⁰ Im Hinblick auf die Zugfrequenz ließ sich keine Stadt mit London vergleichen, wo der große Kopfbahnhof an der Liverpool Street Station täglich von neunzig Zügen frequentiert wurde, was einem Passagiervolumen von 100 000 Personen

37 Aberdeen Journal, 1. Oktober 1845, 2.

38 Glasgow Herald, Nr. 6147, 26. September 1859.

39 The Standard, 17. September 1880, 3.

40 Geistbeck, Weltverkehr (wie Anm. 10), 337–341. Allerdings variierte die Netzdichte auch in Deutschland regional sehr stark. Dazu Weichlein, Nation und Region (wie Anm. 12), 87 f.; Green, Fatherlands (wie Anm. 22), 236.

entsprach.⁴¹ Und neben dem an der Liverpool Street gelegenen gab es in der britischen Hauptstadt noch mindestens zehn andere große Termini: St. Pancras, King's Cross, London Bridge, Blackfriars, Waterloo, Charing Cross, Victoria, Paddington, Marylebone & Baker Street, Euston.⁴²

Als um 1870 auch Bahnkunden der dritten Klasse Zugang zu den meisten Schnellzügen erhielten, hob dies die Passagierzahl noch einmal kräftig an. Hier schuf eine rein kommerzielle Entscheidung einen Zustand, der in Kontinentaleuropa meist erst nach dem Ersten Weltkrieg erreicht wurde. Mitte der 1890er Jahre unternahm in England jede Person durchschnittlich 26,5 Zugfahrten pro Jahr. In Frankreich waren es zu diesem Zeitpunkt 9,1 Fahrten pro Person, was dem englischen Stand der 1850er Jahre entsprach.⁴³ In Sachsen, das im Kaiserreich das dichteste Schienennetz betrieb, machte 1887 jede Person im Durchschnitt 8,1 Fahrten pro Jahr mit der Bahn.⁴⁴

Soviel Frühreife hatte ihren Preis. Im Vereinigten Königreich war die Kehrseite des Erfolgs bereits sichtbar, als man die Great Western und Great Northern Railway auf dem europäischen Kontinent noch allenthalben bewunderte. Denn auch das Hauptproblem des modernen Passagierverkehrs – seine hohe Dichte – zeigte sich, besonders in England, bereits um 1870. Um das massive Verkehrsaufkommen in Südostengland und im Umkreis der Industriestädte der Midlands und des Nordwestens zu bewältigen, wurden unablässig neue Züge eingelegt und die Wartezeiten verkürzt; mit der Reduktion der Wartezeiten stieg das Risiko von Verspätungen. Gleichzeitig beschleunigte man, um den dichten Verkehr zu gewährleisten, wo immer möglich die Züge. Vor allem im Bereich der großen Industrie- und Handelsstädte litt das Bahnnetz an permanenter Überlastung. Um 1900 bewegten sich pro vierundzwanzig Stunden eine Million Pendler aus der Agglomeration nach London zur Arbeit. Die durchschnittliche Haltezeit der Züge, die diese Menschenmengen beförderten, betrug zu diesem Zeitpunkt zwischen zwanzig und dreißig Sekunden – Tendenz sinkend.⁴⁵

41 The Pall Mall Gazette, Nr. 6387, 3. September 1885.

42 John Betjeman, *London's Historic Railway Stations*. London 1972; Liza Picard, *Victorian London. The Life of a City 1840–1870*. London 2005, 41–54.

43 Leunig, *Time is Money* (wie Anm. 21), 665; Geistbeck, *Weltverkehr* (wie Anm. 10), 349.

44 Weichlein, *Nation und Region* (wie Anm. 12), 95.

45 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Nr. 92, 24. November 1900, in: Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin (im Folgenden: GStA PK), I. HA, Rep. 93E, Nr. 1447.

Die Reaktionen des Publikums blieben nicht aus. Klagen über Zugverspätungen füllten in der zweiten Jahrhunderthälfte die Spalten der britischen Zeitungen und politischen Zeitschriften. Manchmal wurden sogar die mächtigen Direktoren der großen Bahngesellschaften zu Opfern der Unpünktlichkeit des von ihnen geleiteten Betriebs. 1885 musste Sir Edward Watkin, der Direktor der South-Eastern Railway, auf einer Provinzstation über anderthalb Stunden lang auf einen Anschlusszug seiner eigenen Gesellschaft warten. Als sich Watkin auf Anfrage von Reportern vom Zwischenfall überrascht zeigte, reagierte die britische Öffentlichkeit mit einer Mischung aus Hohn, Gelächter und Entsetzen.⁴⁶ Denn die South-Eastern Railway, die auf vielen ihrer Streckenabschnitte ein Quasimonopol besaß, stand im Ruf, eine der unpünktlichsten Bahnlinien Englands zu sein. Die vielen Geleise, die sich zwischen London Bridge und Cannon Street kreuzten, hoben den fahrplangetreuen Betrieb in die Sphäre einer theoretischen Möglichkeit.⁴⁷

Mit der Eisenbahn verband sich neben der Hoffnung auf raschere Fortbewegung also schon bald die Erwartung der Pünktlichkeit der Züge. Als anerkannte Tugend ist Pünktlichkeit zweifellos älter als das 19. Jahrhundert. Bereits 1788 beschwor der Freiherr von Knigge ihren Wert: „Sei strenge, pünktlich, ordentlich, arbeitsam, fleißig in Deinem Berufe!“⁴⁸ Auch die Meinung, zeitliche Lücken seien tunlichst zu vermeiden, findet sich bereits im 18. Jahrhundert – etwa bei Benjamin Franklin, der mahnte, man dürfe die Zeit, die dem Herrgott gehöre, nicht verschwenden.⁴⁹ Im 18. Jahrhundert gab es allerdings erst wenige Menschen, die die von Knigge oder Franklin gepredigte Zeitmoral – in der die Rede von den Opportunitätskosten, die um 1900 in der Ökonomie aufkam, bereits vorweggenommen wurde – verinnerlicht hatten. Das änderte sich im Eisenbahnzeitalter. Jetzt wurde das Gefühl des Zeitverlusts zum Bestandteil des kollektiven schlechten Gewissens. Nun teilten immer mehr Leute das negative Vorurteil gegenüber zeitlichen Lücken. In großen und kleinen Städten

46 The Pall Mall Gazette, Nr. 6387, 3. September 1885.

47 William M. Acworth, The Railways of England. London 1900, 399f.

48 Daniel Drascek, „Die Zeit der Deutschen ist langsam, aber genau“. Vom Umgang mit der Zeit in kulturvergleichender Perspektive, in: Zs. für Volkskunde 103, 2007, 1–19, hier 6.

49 Kurz nach 1760 schrieb Franklin in seiner Autobiographie: „Lose no Time. Be always employ'd in something useful. Cut off all unnecessary actions.“ The Autobiography of Benjamin Franklin. New York 1896, 96. Dass Max Webers Thesen zum Protestantismus hier relevant sind, liegt auf der Hand. Zum puritanistischen Gedankengut Richard Baxters schreibt Weber unter anderem: „Zeitvergeudung ist also die erste und prinzipiell schwerste aller Sünden.“ Max Weber, Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus. 4. Aufl. München 2013, 167.

wie auch in Dörfern verlangten die Bewohner von ihren Politikern und Beamten die Installation verlässlicher, gut sichtbarer öffentlicher Uhren.⁵⁰ Mit der Eisenbahn wurde ein respektables Maß an zeitlicher Präzision zu einer Forderung erhoben, die sich im ‚Zeitalter des Fortschritts‘ nicht ignorieren ließ.

Nicht der von Historikern oft favorisierte reisende Bourgeois, der seine Eindrücke gerne zu kühnen Generalisierungen erhob, war der Protagonist des Eisenbahnzeitalters. Diese Ehre gebührt viel eher dem Handelsreisenden, den pendelnden Handwerkern und Arbeitern, dann auch den Schülern und Beamten aller Stufen – sozialen Milieus also, deren Bewegungen einem recht straffen Zeitregime unterlagen. Darauf wies bereits 1858 ein englischer Bahnpassagier (er nannte sich „TIME“) hin, als er die Notwendigkeit pünktlich verkehrender Züge betonte: „Few travel any distance without having a definitive object. Out of 150 persons probably 140 come up on some appointment.“⁵¹ Auch hier – bei der fahrplanmäßigen Durchstrukturierung des Alltagslebens breiter Schichten – zeigt sich die britische Vorreiterrolle. Wenn sich die Modernisierung einer Gesellschaft an etwas ablesen lässt, dann wohl am Ausmaß, in dem individuelle und kollektive Lebenswelten verbindlichen Zeitplänen unterliegen. Letztlich geht es hier ja um den mehr oder weniger erfolgreichen Versuch, Distanzbeziehungen miteinander zu koordinieren.⁵²

Das Reden vom Zeitverlust – vom „loss of time“ – wie auch von der Zeitverschwendung – vom „waste of time“ – gewann im 19. Jahrhundert in Großbritannien denn auch rasch an Bedeutung; zunächst vor allem im Einzugsbereich der urbanen Zentren; bald aber auch in der von Industrie und Pendlerverkehr erfassten Agglomeration der großen und sehr großen Städte. Auch andere Semantiken der Zeitbestimmung erfuhren erst im Eisenbahnzeitalter ihre massenhafte Verbreitung – allen voran der Begriff der Verspätung – „delay“ – oder die Rede von der Unpünktlichkeit –

50 Ich diskutiere das Thema für Großbritannien im zweiten Kapitel meines Buches: *Losing Time and Temper. The Battle over Clocks and Timetables* (in Vorbereitung). Siehe auch: *Hannah Gay, Clock Synchrony, Time Distribution and Electrical Time-Keeping in Britain 1880–1925*, in: P & P 181, 2003, 107–140; *Sauter, Clockwatchers* (wie Anm. 5).

51 The Times, 13. Oktober 1858, 12.

52 Für Seigel sind es solche Distanzbeziehungen, die das moderne Leben, wie es sich um 1850 auszubilden beginnt, ausmachen: *Seigel, Modernity and Bourgeois Life* (wie Anm. 28), 11. Siehe auch *Landes, Revolution in Time* (wie Anm. 5); *Kern, Culture of Time and Space* (wie Anm. 5); *Eviatar Zerubavel, Timetables and Scheduling. On the Social Organization of Time*, in: *Sociological Inquiry* 46, 1976, 87–94.

„unpunctuality“.⁵³ 1901 echauffierte sich ein Schreiber des „Economist“ über die Zeit, die man täglich auf den Schienen Großbritanniens liegen lasse:

„It is a standing disgrace to our country that, in an age when time is money, and so many business or other engagements are hanging upon one another, a railway journey should almost invariably at this time of year mean an hour wasted for the traveller if he is starting from a station which is not the starting point of the train; an hour lost for all the passengers in the train, for all those all along the line who are waiting for friends or proposing to travel; an hour lost by every subsidiary train which must make its connection with the main line train [...] If time were absolutely kept what a saving there would be in expense, in temper, and in disappointment!“⁵⁴

Wo lagen die Grenzen der Geduld? Zum einen war die Toleranz, was Verspätungen anbelangt, abhängig von der Reisedistanz. Bei der um 1870 mehr als sechs Stunden dauernden Reise von Manchester nach London akzeptierte man es vielleicht noch, wenn der Zug die fahrplanmäßige Ankunftszeit um eine halbe Stunde überschritt. Auf der über zehnstündigen Reise von Southampton nach Edinburgh nahm man wohl eine Verspätung von bis zu einer Stunde in Kauf. Bei der rund eine Stunde dauernden Fahrt von Reading nach London waren dagegen zwanzig Minuten Verspätung für viele inakzeptabel. Weil Distanzen dank steigender Geschwindigkeit nun kleiner erschienen als sie tatsächlich waren, wurde der Geduldsfaden kürzer, und zwar auch bei längeren Reisen. Dass die Geduld auch von der Reisedistanz abhängig, ist nicht weiter überraschend.

Am geringsten war die Wartebereitschaft beim Pendlerverkehr. So erachtete ein Geschäftsreisender aus London 37 Minuten Verspätung bei der Ankunft in Leeds 1865 als unentschuldigbar.⁵⁵ Sechs Jahre später gab ein Pendler aus Wigan, der jeden Morgen den Zug nach Manchester bestieg, seiner Unzufriedenheit in folgenden Worten Ausdruck:

„Sir – The train specified in the time tables to leave Wigan at 7.10, reaching Manchester at 8.03, did not arrive this morning till 8.25, and was from ten to fifteen minutes late in starting, with no impediment whatever.“⁵⁶

53 Zum Einfluss der Eisenbahn auf die Sprache vgl. *Simmons*, *Victorian Railway* (wie Anm. 12), Kap. 7, 174–194.

54 *The Economist*, 10. August 1901, 1218.

55 *Manchester Guardian*, 13. Oktober 1865, 4.

56 *Manchester Guardian*, 19. August 1871, 5.

Ein Bahnkunde der South-Eastern Railway kleidete seine Frustration in betonte Höflichkeit:

„I reside within 20 miles of London, and travel over the company's line about four times a week. My destination is Chairing-Cross, and I have no hesitation whatever in asserting that after midday the trains are, upon average, 20 minutes late; indeed, I am treating the company fairly when I do not make the average half an hour.“⁵⁷

Vor allem die Inhaber von Jahreskarten gingen dazu über, ihrer Frustration über die Unpünktlichkeit der Züge in Versammlungen freien Lauf zu lassen. An einem 1879 in London abgehaltenen Treffen ließen sich verschiedene Kunden der South-Eastern Railway die Chance zum komödiantenhaften Auftritt nicht entgehen. Ein Anwesender erklärte unter Beifallssturm, auf 291 Morgenfahrten nach London sei der Zug der South-Eastern nur viermal pünktlich gewesen, wodurch sich ein Saldo der Unpünktlichkeit („a balance of unpunctuality“) von 287 ergebe. Insgesamt habe er somit 32 Stunden und 37 Minuten länger als erwartet in Zugabteilen der South-Eastern verbracht. Einer seiner Leidensgenossen berechnete seine Überstunden im Zug auf volle drei Tage und drei Nächte.⁵⁸ Es wurde unter leserbriefschreibenden Bahnkunden in der Tat üblich, den erlittenen Zeitverlust auf die Woche, den Monat oder das Jahr hochzurechnen und dann zur Arbeitszeit in Beziehung zu setzen. Ein Pendler auf der Strecke Bradford-Leeds stellte folgende Rechnung an:

„[...] I have taken forty journeys, which should have occupied 22 hours 20 mins; the time actually taken being 33 hours 11 minutes; The extra eleven hours represent a loss of almost a working day and a half – no small consideration in this dull and dismal weather.“⁵⁹

Die Meinung, dass Zeit einen Geldwert habe, war unter englischen Bahnreisenden bereits um die Mitte des Jahrhunderts verbreitet. 1865 formulierte es ein Handelsreisender so: „I and a great many others, on Wednesday, thus lost near an hour of the best part of the day for business purposes.“⁶⁰ Ein Bahnpassagier aus Manchester brachte es 1871 so auf den Punkt:

„The train is filled with that class of business men whose interest it is to be at

57 The Morning Post, 3. Oktober 1881, 2.

58 The Standard, 20. Januar 1879, 6.

59 The Leeds Mercury, Nr. 12739, 7. Februar 1879.

60 Manchester Guardian, 3. Oktober 1865, 8.

their posts in time, the non attendances of such rendering many of them liable to dismissal or pecuniary loss.“⁶¹

Derweil beklagte ein Kunde der North-Western Railway, wie oft er sich bei seinem Vorgesetzten für sein verspätetes Eintreffen am Arbeitsplatz entschuldigen müsse:

„This morning the train due in Manchester at 8.03 arrived at 8.40, and this has been the rule for the last three months. As I have the misfortune to live in Eccles, and have to be in town by 8.20, I am compelled to wait for this train and apologize to my employer for being so regularly late.“⁶²

Hohe Geschwindigkeit war der Pünktlichkeit der Züge eher abträglich. Viele Zeitgenossen waren sich dieses Zusammenhangs durchaus bewusst. So forderten die Herausgeber der „Pall Mall Gazette“ im Jahre 1876 eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 50 bis 60 Stundenkilometer im Interesse des fahrplanmäßigen Verkehrs.⁶³ Zur selben Einsicht gelangte im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts manch ein britischer Europareisender. Europäische Eisenbahnen verkehrten pünktlicher als die auf der Insel, so schrieben nun immer mehr Briten in ihre Tagebücher oder behaupteten Entsprechendes in Leserbriefen oder im Gespräch unter Freunden und Bekannten. Auch für den Bahnexperten Francis Munton besaß die kontinentaleuropäische Eisenbahnkultur zahlreiche Vorteile. In Frankreich, Belgien, Holland, Deutschland und der Schweiz könne man sich weit eher auf die Fahrpläne verlassen als auf vielen Linien Englands.⁶⁴ Ein Zugpassagier meinte zudem, das Tohuwabohu, das sich auf englischen Großbahnhöfen tagtäglich ereigne, wäre auf dem Kontinent unvorstellbar. So habe denn auch die kontinentaleuropäische Langsamkeit ihr Gutes.⁶⁵ Die „Times“ kommentierte 1881:

„The Continental companies supply far fewer trains than we are accustomed to here, but as a rule they set one down at one's destination at the appointed time.“⁶⁶

Und doch störten sich reisefreudige Briten an der vergleichsweise niedrigen Geschwindigkeit mancher Personenzüge auf dem europäischen Kontinent. Viele er-

61 Manchester Guardian, 19. August 1871, 5.

62 The Leeds Mercury, 18. Februar 1892.

63 The Pall Mall Gazette, Nr. 3589, 19. August 1876.

64 The Times, 25. Mai 1877, 6.

65 The Graphic, Nr. 290, 19. Juni 1875.

66 The Times, 7. September 1881.

lebten die Zeit auf Europas Schienen als nervenaufreibend; manche staunten ob der geringen Zahl der Züge, die sie an einem Tag zu Gesicht bekamen, die meisten beklagten die langen Wartezeiten an den Bahnhöfen. 1865 fasste ein Londoner die Unterschiede folgendermaßen zusammen:

„On the Continent, almost all trains are slow, because they are so few that they must be slow in order to give the side-stations any means of conveyance whatever. The whole traffic of the day is crowded into perhaps a couple of trains.“⁶⁷

1868 bemerkte ein Passagier aus Leeds, die Geschwindigkeit mancher Züge jenseits des Kanals betrage kaum mehr als 25 Kilometer in der Stunde, was bei ihm Gefühle der Langeweile auslöse.⁶⁸ Wenige Züge und luftig-lockere Fahrpläne – so nahmen viele Briten die europäischen Eisenbahnen noch bis um 1900 wahr. Auch in Deutschland verbrachte man im Urteil britischer Reisender zu viel Zeit in den Bahnhöfen. Oft müsse man fünf oder mehr Minuten warten, bis ein stehender Zug sich erneut in Bewegung setze.

Die Vorstellung, wonach es sich bei Pausen um leere Zeit handle, die es mit sinnvollen Aktivitäten auszufüllen gelte, kommt in vielen britischen Leserbriefen zum Ausdruck. Noch im Jahr 1900 konnte sich William Acworth in seiner breit rezipierten Geschichte der englischen Eisenbahn nicht für die Maßnahme begeistern, zu der man in Frankreich und Deutschland griff, um die Pünktlichkeit der Züge zu gewährleisten. Acworth konzidierte zwar, dass die Dichte der englischen Fahrpläne mit der Pünktlichkeit auf Kriegsfuß stehe. Trotzdem befand er, in den kontinentaleuropäischen Fahrplänen gebe es allzuviel Luft:

„The Continental system of allowing every day at a station an interval of five minutes, though it may be needed only once a month, and requiring luggage to be delivered ten minutes in advance, avoids delay no doubt, but the game is emphatically not worth the candle.“⁶⁹

Gleichzeitig ließ Acworth keinen Zweifel daran, dass das Bestreben, spät am Bahnhof zu erscheinen, um Pausen zu vermeiden, den fahrplanmäßigen Verkehr behindere. Dem Bahnpersonal, das hier korrigierend einschreiten müsste, fehle es an Autorität. Glaubt man britischen Beobachtern, so war man in Frankreich und Deutschland eher bereit, die Autorität der Bahnbeamten zu akzeptieren. Dass der

67 The Leeds Mercury, Nr. 8560, 15. September 1865.

68 The Leeds Mercury, Nr. 9313, 18. Februar 1868.

69 Acworth, *Railways of England* (wie Anm. 47), 398.

Anteil des militärischen Personals in Deutschland aufgrund der Rechtslage (Staatsbetriebe mussten Bewerber aus dem Militär einstellen) beträchtlich war, mag dies teilweise erklären. Dazu schrieb der bereits erwähnte Michael Geistbeck in seiner Weltgeschichte des Verkehrs:

„Der frappanteste Zug in der Physiognomie der deutschen Bahnen ist indessen wohl ihr soldatischer Typus. Begründet ist dieser in der streng militärischen Erziehung des Volkes überhaupt und namentlich auch in der fast durchweg militärischen Vergangenheit der untergeordneten Beamten.“⁷⁰

In Großbritannien hatten die für profitorientierte Unternehmen arbeitenden Bahnangestellten nur ganz selten einen militärischen Berufshintergrund. Ihre Autorität beim reisenden Publikum war nachweislich begrenzt.⁷¹ Dabei scheinen die britischen Bahngesellschaften durchaus versucht zu haben, ihre Passagiere in Zeitplanungsfragen zu erziehen. So richtete beispielsweise die London and North-Western Railway Company 1876 folgende Empfehlung an ihre Passagiere:

„The passengers, to insure being booked, should be at the principal stations five minutes earlier, and the intermediate stations ten minutes earlier. The doors of the booking-office will be closed punctually at the hours fixed for the departure of the trains, after which no person can be admitted.“⁷²

Die Wirklichkeit sah allerdings oft anders aus. So beobachtete ein sich als „A SOCIOLOGIST“ ausgebender Reisender 1872, wie Passagiere der South-Western Railway die wiederholte Aufforderung des Stationspersonals, doch bitte im Zug Platz zu nehmen, einfach ignorierten hätten. Die Erfahrung habe die Leute gelehrt, dass der Zug nicht ohne sie abfahren würde.⁷³ Ein Passagier mit Auslandserfahrung – sein Leserbrief erschien 1881 in einer Tageszeitung in Leicester – vermutete den Grund für die Unpünktlichkeit der britischen Eisenbahn in nationalen Eigenschaften:

70 Geistbeck, Weltverkehr (wie Anm. 10), 350. Siehe auch Gall/Pohl, Eisenbahn in Deutschland (wie Anm. 12), 44f. Weichlein formuliert es mit Bezug auf Bayern und Sachsen pointiert: „Jeder Bahnhofswärter hatte den Krieg gewonnen und durfte den bayerischen oder sächsischen Staat in entlegenen Orten mit hohem Prestigegewinn vertreten.“ Weichlein, Nation und Region (wie Anm. 12), 99.

71 Der Wille, Eisenbahnpassagiere im Interesse des Fahrbetriebs zu disziplinieren, bestand in Großbritannien nur bis zur Mitte des Jahrhunderts. Aufgrund der gesteigerten Konkurrenz und der explodierenden Passagierzahlen verschob sich die Macht auf diesem Feld in der Folge von den Bahngesellschaften zu den Passagieren: Acworth, Railways of England (wie Anm. 47), 53f.

72 Louis Arthur Goodeve, Railway Passengers and Railway Companies. Their Duties, Rights and Liabilities. London 1976.

73 Daily News, Nr. 8238, 21. September 1872.

„Our travelling discomforts arise in some measure from our insisting upon personal liberty. If we submitted to dictation as readily as other people we might be paternally guided in tolerable comfort on a journey without fuss or hurry. Yet we will not allow ourselves to be governed enough in such matters from our fear of being governed too much. Hence we have to put up with ill-regulated railways and ill-regulated passengers, and when the offended Briton comes into collision with a nuisance born of his own national characteristics, he has to take refuge in violent grumbling by himself, or volunteer vehement complaint to the correspondence of the *Times*.“⁷⁴

Differenzen in der Zeitkultur zeigten sich offenbar auch bei der Vorbereitung einer Reise. Ein englischer Kenner der deutschen und französischen Bahnkultur formulierte es so:

„For example, at home, a cool-headed experienced traveller alights from a cab within three minutes of the departure of the train, obtains his ticket, walks calmly on to the platform, is saluted by the guard with ‚Now then, look sharp, sir, if you’re going on,‘ and a minute later is quietly speeding towards his destination.“

Für solch nonchalantes Gebaren hätten sie auf dem Kontinent nicht das mindeste Verständnis:

„On the Continent they resent this offhand mode of procedure. A conscientious hotel-keeper hustles you off to the station fully half-an-hour before the train starts, and when you get there you are penned up in a waiting-room till the officials choose to unlock the door leading to the platform. Englishmen are apt to grumble at this system, but it possesses undeniable advantages. It prevents a vast amount of bustle and confusion.“⁷⁵

Dass nationale Stereotype in solche Schilderungen einfließen, ist unbestreitbar. Trotzdem wäre es zu einfach, die Beobachtungen von erfahrenen Bahnpassagieren sowie von Vertretern von Bahnbehörden und Eisenbahngesellschaften pauschal unter den Verdacht klischerter Selbst- und Fremdzuschreibungen zu stellen. Dazu sind die Beobachtungen von Differenzen bei den Erwartungen und beim Umgang mit Zeit und Geschwindigkeit sowie sichtbare Unterschiede in der Zeitkultur und der von ihr mitgeprägten Lebensrhythmen zu zahlreich dokumentiert.

Dass Angehörige der englischen Mittelklasse sich an einen bestimmten Umgang

74 Leicester Chronicle and the Leicestershire Mercury, 13. August 1881, 8.

75 The Graphic, Nr. 290, 19. Juni 1875.

mit der Zeit gewöhnten, dazu trugen auch kommerzielle Reiseveranstalter bei. So gab ein englischer Reiseführer Bahnreisenden um 1860 den Rat, sich etwa fünf Minuten vor der im Fahrplan angegebenen Abfahrtszeit im Bahnhofsgebäude einzufinden. Denn der Ticketschalter schließe zum Zeitpunkt der Abfahrt des Zuges („at the time of departure“). Mit andern Worten: Der Ratgeber empfahl Passagieren, mindestens fünf Minuten für den Kauf eines Fahrscheins und für den anschließenden Gang zum Zugabteil einzuplanen. Es gibt in der englischen Sprache einen Ausdruck, der diesen Umgang mit Zeit haargenau trifft: „cutting it fine“. 1889 brachte die „Times“ das Problem der britischen Eisenbahnen folgendermaßen auf den Punkt:

„There are two ways of securing punctuality. The one consists in bringing up the trains to the time-table; the other in bringing down the time-table to the trains.“⁷⁶

Zehn Jahre später hatte sich die Situation offenbar keineswegs gebessert:

„To judge from the correspondence which has reached us, punctuality even in ordinary circumstances is rapidly becoming a forgotten counsel of perfection – a mere promise of the timetables so seldom fulfilled that the officials of the line smile disdainfully or answer impertinently when belated passengers complain of delay.“⁷⁷

III. Deutschland: Kampf den zeitlichen Lücken

Dennoch sahen manche deutsche Zeitgenossen England lange als *das* Vorbild im Eisenbahnverkehr. 1862 – noch frisch unter dem Eindruck der internationalen Industrieausstellung in London – hielt die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ fest, man müsse, bei aller gebotenen Nüchternheit, den „englische[n] Fachgenosse[n]“ um die „Virtuosität beneiden“, mit der er „sein rastloses Gewerbe betreibt“. Vor allem, wenn man bedenke, dass „er einen Verkehr bewältigt, mit welchem der unserer frequentesten Bahnen häufig kaum zu vergleichen ist“. Es sei deshalb zu hoffen, dass die Anregungen „von jenseits des Kanals [...] nicht ohne wirksa-

76 The Times, 3. Oktober 1889, 13.

77 The Times, 3. Januar 1898, 7.

me Folgen für das Deutsche Eisenbahnwesen bleiben mögen!“⁷⁸ 1893 befand Michael Geistbeck:

„Das englische Eisenbahnwesen kennzeichnet hiernach ein fortwährend gesteigertes Streben nach Ausnutzung des Wertes der Zeit durch Vermehrung der Zahl und der Schnelligkeit der Züge und durch Abkürzung der Routen.“⁷⁹

1907 zeigte sich ein Mitglied des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin von der Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs um London beeindruckt. Selbst dort, wo die Züge „mit hoher Geschwindigkeit“ verkehrten, zeichneten sie sich durch „hohe Pünktlichkeit“ aus.⁸⁰

Als Geistbeck und andere ihr Lob auf den britischen Eisenbahnverkehr anstimmten, waren die deutschen Eisenbahnen bereits in einem tiefgreifenden Wandel begriffen: Zwischen Mitte der 1880er Jahre und dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs kam es zu einer ‚Anglisierung‘ des deutschen Eisenbahnverkehrs. Das Tempo nahm zu, der Takt der Züge erhöhte und die Wartezeiten auf den Stationen verringerten sich. Nun hatten sie tendenziell auch in Deutschland vermehrt Einzug gehalten: der stets flotte Verkehr, die relativ kurzen Anschlusszeiten, die dichten, manchmal mehr dem Wunschdenken als der Machbarkeit entsprungenen Fahrpläne, das negative Vorurteil gegenüber zeitlichen Lücken. Und das nicht nur im Express-, sondern auch im Vorortverkehr. Je stärker die Vororte mit bestehenden Städten verschmolzen oder zu solchen heranwuchsen, desto mehr hatten die langen Anschlusszeiten zu verschwinden.

Diese Sicht der Dinge, die in liberalen Kreisen seit der Reichsgründung dominierte, erfasste schon wenig später auch die staatlichen Eisenbahnbehörden. Auch deutsche Bahnpassagiere verlangten nun immer öfter nach kürzeren Wartezeiten. 1890 notierte die „Vossische Zeitung“ aufgrund von Leserreaktionen, die Reisenden erwarteten eine „schnellere Beförderung“ auch auf Nebenlinien; denn gerade auf diesen sogenannten „Sekundärlinien“ werde die Geduld des Publikums oft arg strapaziert. Die „Vossische Zeitung“ sprach in diesem Zusammenhang vom „vorwärtsgelenden Publikum“. Die Menschen hätten genug davon, „auch auf der kleinsten Hal-

78 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, 7. März 1863, 137.

79 Geistbeck, Weltverkehr (wie Anm. 10), 349.

80 Direktor Abt. I und II an Director des Ministeriums der oeff. Arbeiten, Berlin, 22. Juni 1907, in: GStA PK Berlin, I. HA, Rep 93E, Nr. 349.

testelle“ lange warten zu müssen. Wenn die Leute, die täglich mit der Bahn führen, heute von der „Bimmelbahn“ redeten, dann sei das nur noch in seltenen Fällen liebevoll gemeint. In England sei man diesbezüglich weiter.⁸¹

Was sich auch in Deutschland immer deutlicher als Problem entpuppte, waren die gemischten Züge. Die Trennung von Personen- und Güterverkehr war zu diesem Zeitpunkt, zumal auf den Nebenlinien, noch keineswegs verwirklicht. Gemischte Züge reduzierten die Kosten, weshalb sie bei vielen Bahnbehörden beliebt waren. Gleichzeitig verlangte der moderne, individualisierte Verkehr nach größerer Differenzierung. Die Bedürfnisse des späten 19. Jahrhunderts waren durch gemischte Züge nicht mehr zu befriedigen. Laut der „Breslauer Zeitung“ begannen die Probleme oft bereits auf dem Perron. So bekundeten Passagiere aufgrund der Länge und Anordnung solcher Züge immer wieder Mühe, die für sie bestimmten Wagen zu finden. Seine eigenen Erfahrungen beschrieb der Redakteur so:

„Wird dieses Sortieren versucht, dann entsteht das charakteristische Hin- und Herlaufen der Reisenden und noch mehr der Beamten am Zuge, das von den ersteren mit dem schickten ‚von Pontius bis Pilatus‘ und sehr oft noch drastischer bezeichnet wird.“

Bei diesem Suchvorgang gehe viel Zeit verloren:

„Das Ende vom Liede ist stets, dass die Abfertigungszeit nicht ausreicht und Zugverspätungen eintreten, und dass die nur für kurze Strecken bestimmten Verstärkungswagen auf der ganzen Zugstrecke mitgeführt werden müssen.“⁸²

Dass die Zeichen der Zeit auf Entkoppelung standen, das stellte 1899 auch die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ fest. Der durch Schulbesuch, Markttätigkeit und Gerichtstermine geprägte Alltagsverkehr verlange danach. Nicht allein „in der Nähe größerer Städte“ zeige sich ein Bedürfnis nach Schaffung „häufiger Fahrgelegenheit für eine geringe Personenzahl“. Dieses zeige sich nun genauso in der Umgebung von bedeutenden Kleinstädten. Um es zu befriedigen, hätten die Pfälzischen Eisenbahnen seit 1896 vermehrt durch elektrische Akkumulatoren betriebene Motorwagen zum Einsatz gebracht. Denn für den Vorortverkehr erwiesen sich die schweren Dampflokomotiven in der Regel als ungeeignet.⁸³

81 Vossische Zeitung, 20. März 1890, in: GStA PK Berlin, I. HA, Rep. 93E, Nr. 1446.

82 Breslauer Zeitung, 24. Januar 1900, in: GStA PK Berlin, I. HA, Rep. 93E, Nr. 1447.

83 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Nr. 76, 4. Oktober 1899, in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 1447.

Der Vorortverkehr nahm auch in Deutschland ab Mitte der 1880er Jahre deutlich zu. Wo Städte wuchsen, entstanden urbane Einzugsgebiete und stadtnahe Gemeinden, die es zu bedienen galt. Darauf machten die Bewohner von Ballungszentren die Behörden mit ihren Petitionen und Beschwerden unablässig aufmerksam.⁸⁴ Um 1900 standen die Zeichen der Zeit auch im deutschen Eisenbahnverkehr auf erhöhter Diversifizierung. Als der Minister für öffentliche Arbeiten 1906 aufgrund von Kostenerwägungen Abstriche beim Ausbau des Nahverkehrs ankündigte, war die fortschrittliche Presse jedenfalls bereits auf der Hut: zur „Erweiterung des Vorortverkehrs“ gebe es keine Alternative, meinte etwa das „Berliner Tageblatt“.⁸⁵ Bereits einen Monat vorher hatte Reichsminister Breitenbach gegenüber der Königlichen Eisenbahndirektion die „Bedienung des Nahverkehrs“ zur Priorität erklärt. Er sprach von der „Ausfüllung der vorhandenen Lücken im Fahrplan“. Wo dies gelinge, würden Wohnungen für die arbeitende Bevölkerung entstehen. In einer Zeit, wo viele Menschen ganztätig unterwegs seien, gebe es kaum mehr Randzeiten. Dadurch seien die Eisenbahnverwaltungen gefordert.⁸⁶ 1903 wies das Landratsamt die Eisenbahndirektion Hessen auf die Bedeutung rascher Verbindungen zwischen Eppstein und Frankfurt hin:

„Eine häufigere und schnellere Verbindung Eppsteins mit Frankfurt am Main ist für die Weiterentwicklung dieses für den Bau von Familienhäusern und kleinen Villen besonders gut geeigneten Ortes dringend erforderlich.“⁸⁷

Am Anfang des Präferenzwechsels hin zu stärkerer Verdichtung stand eine Debatte über die Geschwindigkeit der deutschen Züge im internationalen Vergleich. Auch für diese Diskussion lieferte England den wichtigsten Referenzpunkt. Die meisten Kritiker der deutschen Eisenbahnen beriefen sich auf den Bericht von Foxwell and Farrow. 1889 hatten die beiden englischen Bahnexperten eine Schrift zur Situation der Schnellzüge auf der Insel veröffentlicht. Darin wiesen sie nach, dass die Definition, was ein Schnellzug sei, weltweit stark variere.⁸⁸ In England und in

84 Kgl. Preuss. und Grossherz. Hessische Eisenbahndirektion an Minister der öffentlichen Arbeiten, 11. April 1903, in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 1447. Zu den Eisenbahnpetitionen siehe Green, *Fatherlands* (wie Anm. 21), Kap. 6; Weichlein, *Nation und Region* (wie Anm. 12), Kap. 1.

85 Berliner Tageblatt, Nr. 428, 24. August 1906, in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 1447.

86 Minister der öff. Arbeiten an die kgl. Eisenbahndirektionen – ja besonders. – Eilt!, Berlin, 17. Juli 1906, in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 1447.

87 Hauptstaatsarchiv Hessen Wiesbaden, Abt. 425, Nr. 2453.

88 Foxwell, *Express Trains* (wie Anm. 18), 16.

den USA zählten dazu nur Züge mit einer Mindestgeschwindigkeit von 65,5 Kilometern in der Stunde. In den übrigen Ländern, inklusive Deutschland, genügten dagegen bereits „46 ½ km in der Stunde“. ⁸⁹ Die durchschnittliche Geschwindigkeit habe bei den englischen Schnellzügen 1889 67 Kilometer in der Stunde betragen, bei den in Preußen verkehrenden Zügen 50,8 und bei den süddeutschen 49,9 Stundenkilometer. Damit liege Deutschland noch hinter Frankreich (52,8), Holland (52,2) und Belgien zurück. ⁹⁰

Die liberale „Kölner Zeitung“ war nur eine der Stimmen, die diesen Sachverhalt bemängelten. Bereits 1889 diagnostizierte sie einen Etikettenschwindel bei den deutschen Expresszügen. So brauche der „sogenannte Expresszug Köln-Aachen“ für die 69,9 Kilometer lange Strecke sage und schreibe „1 Stunde und 17 Minuten“; auch der als Express geführte Zug auf der Strecke Hamm-Herford bleibe knapp unter 60 Stundenkilometern Durchschnittsgeschwindigkeit. Dieser benötige für die 80,8 Kilometer lange Strecke „1 Stunde und 22 Minuten“. Fazit des liberalen Blatts: „Wir sagen, aus den Fahrplänen sind diese genannten Expresszüge ersichtlich, aus der Schnelligkeit, mit der sie fahren, nicht.“ ⁹¹

Bei den Schnellzügen sah es gemäß dem Kölner Organ nicht besser aus. So brauche der als Schnellzug geführte Abendzug von Elberfeld nach Deutz für die 44,5 Kilometer lange Strecke eine Stunde und drei Minuten. Sein Namensvetter, der 6 Uhr 41 Morgenzug von Aachen nach Gladbach, lege die 60,9 Kilometer in einer Stunde und dreißig Minuten zurück; er brauche also nur fünf Minuten weniger als der normale Abendzug. Daraus folgerte das Blatt, dass die Direktionen „auch mit der Bezeichnung ‚Schnellzug‘ [...] etwas zu freigiebig“ umgingen. ⁹² Die Begriffe Schnellzug und Expresszug hätten sich durch Übernutzung fast vollständig entwertet. Um dem entgegenzuwirken, verlangte der für Eisenbahnfragen zuständige Redakteur nach der „allgemeine[n] Einführung von Blitzzügen“. ⁹³ Schnell wie der Blitz sollte es gehen, denn *schnell* – das hieß ja in der Wirklichkeit der deutschen Eisenbahn oft lediglich 45 Kilometer in der Stunde.

89 Ebd. 5.

90 Ebd.

91 Kölner Zeitung, Nr. 2, 1. Januar 1889, in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 5123.

92 Ebd.

93 Ebd.

Hinzu kam, dass die britischen Schnellzüge deutlich mehr Fahrgästen offenstanden als die deutschen. Von den in England verkehrenden Schnellzügen beförderten Ende der 1880er Jahre 93 Prozent Passagiere der dritten Klasse, in Norddeutschland seien es dagegen nur 72 Prozent, in Süddeutschland gar nur 28 Prozent.⁹⁴ Ein anonym Beobachter kam aufgrund dieser Zahlen 1891 zu folgendem Schluss:

„Es hat also England nächst der um ein Drittel größeren Schnelligkeit, 2 ½ Mal so viel Fahrgelegenheit in Schnellzügen, und sicher ebenso viel mehr in Personenzügen.“⁹⁵

Sogar die erzkonservative „Kreuz-Zeitung“ kritisierte die Leistungsbilanz der Eisenbahn in Deutschland. Zu den praktischen Defiziten im deutschen Eisenbahnverkehr zähle die umständliche Gepäckabfertigung. Wo jedes Gepäckstück separat gewogen werde, um Übergewicht pekuniär zu bestrafen, gehe wertvolle Zeit verloren. Dieses Verfahren entspreche einem „alten Zopf“. Auch an den Schaltern deutscher Bahnstationen werde viel wertvolle Zeit vergeudet. Die „Kreuz-Zeitung“ sprach vom „unwürdigen Steh- und Dräng-System“, das eine rasche Abfertigung der Züge verhindere.⁹⁶

Als Hauptproblem identifizierten viele Kritiker der deutschen Staatsbahnen die Mentalität der Beamten. Selbst die „Kreuz-Zeitung“ sah in einer stark bürokratisch geprägten Kultur einen wichtigen Grund für den gemächlichen Rhythmus der deutschen Eisenbahn. Der verbreitete Beamtengeist vertrage sich schlecht mit dem rasch wechselnden Takt des modernen Verkehrs. Auch dieses Argument wusste das konservative Blatt mit einprägsamen Worten zu untermauern:

„Die wesentliche Ursache aber, weshalb unser Zugverkehr zu langsam und schleppend ist, liegt nach unserem Dafürhalten daran, daß der Betrieb nicht in frischer und lebendiger Weise durch unmittelbare Einwirkung praktischer Männer gehandhabt, sondern vom grünen Tisch aus und schriftlich geleitet wird.“⁹⁷

Für die „Betriebsbeamten und die Bahnverwaltungen“ seien die „langsam fahrenden Züge mit langen Stations-Aufenthalten“ bequem. Ein schnellerer Betrieb mit höherem Rhythmus und größerer Reisefrequenz verlange dagegen nach Beamten,

94 Ebd.8.

95 Eisenbahnbeschwerden eines Laien. Von G. A. *Schlechtendahl*. Sonderabdruck aus dem ‚Deutschen Wochenblatte‘. Berlin 1891, 7, in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 5124.

96 Kreuz-Zeitung, 25. Februar 1891 (Abendausgabe), in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 5123.

97 Kreuz-Zeitung, 21. Januar 1888 (Abendausgabe), in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 5123.

die rasch handeln könnten: „Unser gesamter Eisenbahnbetrieb krankt an zu starkem Schematismus, verbunden mit übertriebenem Schreibwesen.“⁹⁸ Es brauche mehr Männer, die in der Lage seien, „einzugreifen und zu handeln“, anstatt „zu schreiben und zu protokollieren“. Was zähle, seien praktische Veranlagung sowie geistige und körperliche Frische.⁹⁹ Das „Wesen des Eisenbahnverkehrs“ liege in seiner „Beweglichkeit“.¹⁰⁰

Dass diese Rufe nach einem höheren Takt nicht folgenlos blieben, wurde bereits gesagt. Die Tendenz ging nun dahin, die Anschlusszeiten an wichtigen Bahnhöfen zu verkürzen. Besonders in den sogenannten Beschwerdebüchern, die in vielen Bahnhöfen auslagen, mehrten sich die Klagen über Züge, die auf Anschlusspassagiere nicht warteten; und zwar auch dann nicht, wenn die Verspätung eines Verbindungszuges vorher telegraphiert worden war.¹⁰¹ Einige Passagiere beschwerten sich über zu früh abgelassene Züge. Ein paar Beispiele müssen zur Illustration dieses Sachverhalts genügen: 1895 wartete der um 20.24 Uhr ab Gernersheim verkehrende Schnellzug nach Ludwigshafen den um 20.31 Uhr eintreffenden Personenzug aus Phillipsburg nicht ab.¹⁰² 1905 konnte der Inspektionsbeamte Heinrich Rühl – sein um 9.32 Uhr aus Landau eingehender Zug war um etwas mehr als zehn Minuten verspätet – dem Schnellzug nach Straßburg nur noch hinterherschauen; sein ganzer „Tagesplan“ sei dadurch zerstört worden, klagte Rühl.¹⁰³ 1908 beschwerte sich eine Gruppe von Reisenden nach Lustadt und Zeiskam, der um 5.34 Uhr in Gernersheim abgehende Zug hätte in den letzten Wochen öfters nicht gewartet; dabei seien sie

98 Kreuz-Zeitung, 21. November 1888 (Abendausgabe), in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 5123.

99 Ebd.

100 Kreuz-Zeitung, 12. Dezember 1888, in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 5123.

101 Die Beschwerdebücher lagen seit den 1840er Jahren in vielen deutschen Stationen. Auf mit Namens- und Wohnortsangabe versehene Beschwerden mussten die Beamten eingehen. Auf vielen Stationen mussten die Passagiere das Beschwerdebuch beim Stationsvorsteher verlangen. Dass dieser Umstand die Beschwerdefreude des bahnfahrenden Publikums angeregt hat, ist unwahrscheinlich. Ermahnungen und Kommentare der Behörden lassen vermuten, dass manche Stationsbeamte ihren Pflichten in diesem Bereich bestenfalls widerwillig nachkamen. Trotzdem machten viele Menschen vom Beschwerderecht Gebrauch. 1905 wurden die Beschwerdebücher in Preußen und Bayern abgeschafft. Eine ausführliche Korrespondenz, was die Vorschriften und die Probleme in Bezug auf die Beschwerdebücher in Bayern und Preußen betrifft, findet sich in: Bayerisches Hauptstaatsarchiv München (im Folgenden: BayHStA), Bestand 30303.

102 Joseph Cahn, Gernersheim, 18. August 1897, in: BayHStA, Ehemaliges Verkehrsarchiv: Unbearbeitete Teile des Verkehrsarchiv 5577a.

103 Heinrich Rühl, Gernersheim, 9.5.1905, in: ebd.

heute um 5.45 Uhr, also nur mit elfminütiger Verspätung, in Gernersheim eingetroffen.¹⁰⁴

Von aufschlussreicher Dramatik ist der Fall des pensionierten Oberpostsekretärs Esch und seiner Frau. Im Sommer 1906 wollte das Ehepaar in Gelsenkirchen in den Schnellzug um 19.17 Uhr in Richtung Osnabrück umsteigen. Gemäß dem Oberpostsekretär reichte die im Fahrplan vorgesehene Umsteigezeit von drei Minuten für dieses Manöver aber keineswegs aus. Esch schilderte den Vorgang mit den folgenden Worten:

„Gleich beim Halten des Zuges verließen wir das im letzten Wagen II. Klasse befindliche letzte Abteil und begaben uns *ohne Aufenthalt im flotten Schritt zur Unterführung*. Als wir uns noch in derselben befanden, wurde das Zeichen zur Abfahrt gegeben, wodurch uns die Mitfahrt abgeschnitten wurde.“¹⁰⁵

Als die Königliche Eisenbahndirektion Essen die Beschwerde mit der Begründung zurückwies, die Eschs seien beim Umsteigen „langsam gegangen und hier und da sogar stehen geblieben“, fragte Esch unwirsch zurück:

„[H]at das hohe Ministerium vielleicht die Auffassung, daß Personen von 50 Jahren und darüber, in erster Linie Damen, Trab laufen müssen, um u. A. den Anschluß zu erreichen?“¹⁰⁶

Ein weiteres Indiz für den angesprochenen Strukturwandel des deutschen Eisenbahnverkehrs war, dass es seit der Jahrhundertwende aufgrund der von Berlin verordneten Bevorzugung des Passagierverkehrs im Falle von verspätet eintreffenden Zügen zu Spannungen zwischen der Eisenbahn- und der Postdirektion kam. So teilte die Königliche Eisenbahndirektion der Kaiserlichen Ober-Postdirektion am 15. Dezember 1900 mit, wie man im Interesse eines fahrplangetreuen Verkehrs künftig zu verfahren habe:

„Zum Zwecke der pünktlichen Durchführung der dem Personenverkehr dienenden Züge ist höheren Orts angeordnet worden, daß bei eingetretenen Verspätungen die planmäßige Aufenthaltszeit, soweit irgend durchführbar,

104 Hermann Weil, Niederholsbach, Max Reinach, O. Custock, Friedrich Gunthers, etcetera, 6. Januar 1908, in: ebd.

105 Oberpostsekretär Esch aus Recklinghausen an das Kgl. Eisenbahn-Ministerium, 15. Juli 1906, in: GStA PK, I. HA, Rep. 93E, Nr. 2184 (Hervorhebung im Original).

106 Ebd. (Hervorhebung im Original).

ohne Rücksicht auf die Geschäfte der Postverwaltung oder der für die Erfrischung der Reisenden vorgesehenen Pausen zu kürzen ist.“¹⁰⁷

Die Ober-Postdirektion verwahrte sich umgehend gegen die neue Weisung. Selbst bei Zugverspätungen dürften „die planmäßigen Haltezeiten nicht derart gekürzt werden [...], daß die der Postverwaltung obliegende Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Brief- und Zeitungsverkehrs“ behindert werde. Das „Überladen der Brief- und Zeitungssäcke“ müsse auch künftig abgewartet werden.¹⁰⁸ Die Postdirektion sollte diese Auseinandersetzung mit den Eisenbahnverwaltungen verlieren. Als sich in den Jahren nach dem Beschluss wichtige Züge in Baden und Hessen verspäteten, setzten die verantwortlichen Bahnhofsvorsteher die Postabfertigung aus, um Zeit zu gewinnen. Die Konflikte, die aus diesem Vorgehen unweigerlich resultierten, liefen nach dem immergleichen Muster ab: Die Postdirektion des betreffenden deutschen Staates rügte das Verhalten der Bahnbeamten, worauf die zuständige Eisenbahndirektion sich voll und ganz hinter ihre Mitarbeiter stellte.¹⁰⁹ Der Machtkampf um Haltezeiten zwischen den beiden wichtigsten Verkehrsämtern Deutschlands war aufgrund der Weisung aus Berlin somit rasch entschieden. Bereits 1901 hatte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten dem Reichspostamt beschieden:

„Die bedauerliche Wahrnehmung der wachsenden Unregelmäßigkeiten im Zugbetriebe, die um so schwerer ins Gewicht fallen, je dichter die Zugfolge sich bei dem Verkehrszuwachs der letzten Jahre gestaltet hat, erforderte unbedingten Wandel, um die sichere und ungefährdete Durchführung des Eisenbahnbetriebes zu gewährleisten. Die verantwortlichen Betriebsleiter müssen dieses Ziel unverrückt und ohne Rücksicht irgend welcher Art im Auge behalten.“¹¹⁰

Dass man ständig so tat, als ob sich die Quadratur des Kreises doch irgendwie bewerkstelligen ließe – auch das gehörte zur Debatte um eine Zeitkultur, die den Ansprüchen der Moderne genügen sollte. Dazu abschließend zwei Beispiele. 1891

107 Bundesarchiv Berlin-Lichtenfelde (im Folgenden: BArch), R 4701, 36875.

108 Kaiserl. Ober-Postdirektion und K. Eisenbahndirektion, Berlin, 28. Dezember 1900, in: BArch, R 4701, 36875.

109 Zum Beispiel: Grossh. Badisches Ministerium des Grossherzoglichen Hauses und der ausw. Angelegenheiten an den Staatssekretär des Reichs-Postamts Herr Kraelke, 12. September 1901; K. Eisenbahndirektion Frankfurt am Main an K. Ober-Postdirektion in Darmstadt, Frankfurt am Main, 18. Februar 1903, in: BArch, R 4701, 36875.

110 Der Minister der oeff. Arbeiten an den Herrn Staatssekretär des Reichs-Postamts, 15. Mai 1901, in: BArch, R 4701, 36875.

machten sich die „Neuen Mitteilungen“, das Bismarck nahestehende Sprachrohr der preußischen Regierung, Gedanken über das „Warten auf Anschlußbahnhöfen“. Der Beitrag schloss mit einem Ratschlag, der den Fahrplanlogistikern sämtlicher Eisenbahndirektionen einiges an Kopfzerbrechen bereitet haben dürfte:

„In dieser Beziehung ist darauf hinzuweisen, daß zwar einerseits durch das Abwarten verspäteter Züge andere wichtigere Anschlüsse eines großen durchgehenden Zuges nicht in Frage gestellt werden dürfen, daß indessen andererseits da, wo diese Bedenken nicht obwalten, namentlich wo weitere wichtige Anschlüsse des wartenden Zuges nicht in Betracht kommen, die Wartezeiten so weit auszudehnen sein werden, als dies mit Rücksicht auf den Betrieb und den sonst zu bedienenden Verkehr irgend verträglich ist.“¹¹¹

Der ständige Versuch, zeitliche Lücken gering zu halten, erhöhte das Risiko von Verspätungen. Um dieses Problem ging es in einer Sitzung im preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten. Zur Debatte stand der Fahrplan für das Jahr 1914.¹¹² Wie lässt sich ein pünktlicher Verkehr am ehesten erreichen? Das war die immergleiche Frage, die hier erneut zur Diskussion stand. Die Teilnehmer der Besprechung konzidierten, dass die meisten Verspätungen aus dem dichten Verkehr resultierten. Zeitpläne, die „nur unter günstigen Verhältnissen eingehalten“ werden könnten, seien ein Rezept für chronische Verspätungen. Im Protokoll heißt es dazu recht eindeutig:

„Vor allem aber wird in Zukunft bei der Aufstellung der Fahrpläne unbedingt darauf zu halten sein, daß sie auch in der Wirklichkeit gut durchführbar sind und daß zum Ausgleich ein größerer Spielraum zwischen der gewöhnlichen und der kürzesten Fahrzeit vorhanden ist.“¹¹³

Etwas weniger Fiktion und etwas mehr Luft für die nun auch in Deutschland (zu) dichten Fahrpläne, dazu eine leichte Reduktion des Tempos – so lässt sich die Empfehlung der zuständigen Ministerialbeamten zusammenfassen. Einige der anwesenden hohen Bahnbeamten sprachen sich dafür aus. Dabei blieb es jedoch nicht. Denn ein wenig später verlangte ein Teilnehmer derselben Sitzung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten das Wort. Er betonte, trotz aller Bedenken bezüglich Nichteinhaltens der Fahrpläne die Notwendigkeit, die Wartezeiten für Schnellzüge weiter zu

¹¹¹ Neueste Mitteilungen, 10. Jahrgang, Nr. 42, 5. Juni 1891.

¹¹² Berücksichtigung der lokalen Interessen bei Aufstellung der Fahrpläne, in: GStA PK Berlin, I. HA, Rep. 93 E, Nr. 1447.

¹¹³ Ebd.

verkürzen.¹¹⁴ Auch diese spannungsgeladene Widersprüchlichkeit – zwischen dem Verlangen nach zeitlicher Berechenbarkeit und einer in der Tendenz stets abnehmenden Wartetoleranz – erinnert stark an Großbritannien. Nun sahen sich offenbar auch die deutschen Eisenbahnen mit einem mehrheitlich ungeduldigen Publikum konfrontiert. Einem Publikum, das, wenn immer möglich, keine Zeit verlieren wollte.

Zusammenfassung

Die historische Zeitforschung neigt dazu, die Potenziale der modernen Zeitkultur mit ihrer Praxis gleichzusetzen. Neue Möglichkeiten, was die Reisegeschwindigkeit von Zügen, die Synchronisation von Bahnhofsuhren oder die Regulierung der Bewegungen des reisenden Publikums betrifft, definieren das Zeitbewusstsein und die Zeitverwendung einer Epoche jedoch nur unvollständig. Gerade beim Umgang mit der Zeit bleiben orts- und kontextspezifische Alltagserfahrungen von entscheidender Bedeutung. Diese These wird im vorliegenden Beitrag am Beispiel britischer und deutscher Eisenbahnpassagiere entwickelt. Mit der zunehmenden Beschleunigung und Verdichtung des Eisenbahnverkehrs stieg das Risiko von Verspätungen – und zwar unabhängig davon, ob die Betreiber (wie in Großbritannien) private Gesellschaften oder (wie in Deutschland nach der Reichsgründung mehrheitlich) Staatsbetriebe waren. Und gleichzeitig verringerte sich im auf Pünktlichkeit getrimmten Eisenbahnzeitalter die Wartebereitschaft der Menschen. Ungeduldiges Warten war nicht primär Ausdruck nationaler kultureller Eigenschaften, sondern eine Begleiterscheinung der Beschleunigung und Verdichtung des Verkehrs, wobei auch in diesem Bereich der Modernisierung nicht von einer einfachen Ursache-Wirkungs-Beziehung auszugehen ist: Sozioökonomischer und technologischer Wandel und Veränderungen der öffentlichen Erwartungen und Wahrnehmungen beeinflussten sich bei diesem Vorgang gegenseitig. Mit ihrer Ungeduld brachten Eisenbahnpassagiere ihre Enttäuschung über das Versprechen einer berechen- und damit kontrollierbaren Moderne zum Ausdruck. Als weitverbreitetes Gefühl wurde Ungeduld zum Signum der modernen Zeit. Bis zum Beginn des letzten Drittels des 19. Jahrhun-

114 Ebd.

derts legten britische Bahnpassagiere deutlich mehr Ungeduld an den Tag als deutsche. Diese Differenz verringerte sich jedoch um 1900 spürbar. Nun entpuppte sich die Ungeduld mit der Zeit auch in Deutschland als Folge und Ferment einer Zeitkultur, die das Leben viel umfassender prägte, als es manchen lieb war.

Dieser Forschungsbeitrag verdankt sich der großzügigen Unterstützung durch The Leverhulme Trust (Major Research Fellowship, Project Grant: MRF-2014-036). Für wertvolle Hinweise und Anregungen danke ich Jim Brophy, Abigail Green, Dieter Langewiesche, Tobias Straumann sowie den beiden anonymen Gutachtern der Historischen Zeitschrift.

Prof. Dr. *Oliver Zimmer*, University of Oxford, Sanderson Fellow in Modern History, University College, OX1 4BH Oxford