



Robin Kellermann, *Im Zwischenraum der Beschleunigten Moderne. Eine Bau- und Kulturgeschichte des Wartens auf Eisenbahnen, 1830-1935*, Bielefeld: Transcript, 2021, 493 sider, ISBN 978-3-8376-5589-6

Tog til tiden?

Vi venter alle sammen. Hver evig eneste dag. På svar. På sommer. På forløsning. På andre. På begyndelser. På døden. Og ifølge psykologen Andrew J. Weigert er det netop dét, der adskiller os fra dyrene: *All humans wait, and in the fullest sense of the term, only humans wait.*¹⁾

Ikke mindst venter vi, når vi rejser med tog. Ja, faktisk er togrejsen og ventetid uadskillige størrelser, og det har de været lige fra første fløjt: Til åbningen af personstrækningen mellem Liverpool og Manchester i september 1830 måtte de spændte 600 passagerer vente i 70 minutter på festtoget for herefter at ankomme med to-en-halvtimes forsinkelse til Manchester...

At vente er altså en integreret del af at transporten med tog. Men hvordan har man båret sig ad med at vente? Har det altid været forbundet med så megen frustration, som det er i dag? Og hvordan undersøger man i det hele taget opfattelsen af den nye slags ventetid, der først så dagens lys med jernbanens ankomst i første halvdel af det 19. århundrede? Disse spørgsmål har den tyske mobilitetsforsker Robin Kellermann taget under lup i

sin disputats fra 2020, der siden er udkommet under titlen "Im Zwischenraum der beschleunigten Moderne – Eine Bau- und Kulturgeschichte des Wartens auf Eisenbahnen 1830-1935." (*I mellemrummet mellem den accelererede modernitet – en kulturhistorie om at vente på jernbaner 1839-1935*).

Vi bander og svovler stadig, når toget er forsinket, men siden hvornår har vi gjort det? Mennesket har jo været vant til at vente, men med jernbanens udbredelse i første halvdel af 1900-tallet får "dét at vente" en ny og anderledes karakter, der adskiller sig markant fra fænomenet i tidligere tider, hvor man f.eks. ventede på gunstige vejrforhold i høsten. Den nye ventetid er derimod kendetegnet ved at være meget kortere, mindre eksistentiel og usikker. Robin Kellermann kalder den nye tid "Zeitzwischenraum".

Hans fremstilling spænder over perioden mellem jernbanens allertidligste barndom og indtil bilismens genembrud i trediverne. Kellermann indleder sin undersøgelse med helt overordnet at se på, hvad der i det hele taget udløser ventetiden. Herefter analyserer han udviklingen af stationsbygninger og brugen af ventesale for til sidst at vende blikket mod kunsten. Hvilken rolle og ikke mindst betydning tillægges fænomenet i litteratur og billedkunst i den nævnte periode?

Ifølge Kellermann har ventetiden i forbindelse med togdrift følgende hovedårsager: Infrastrukturelle (proble-

mer på jernbanenettet, signalanlæg og tekniske vanskeligheder med det rullende materiel), og operative udfordringer (begrænset rullende materiel til rådighed, mangel på personel). Her-til kommer vejrets luner samt strejker og personpåkørsler. Sidst men ikke mindst er der den selvvalgte ventetid: Vi tager højde for forsinkelser på vejen til toget, og tager derfor tidligere afsted. Da ekspeditionen på banegårdene tidligere ovenikøbet inkluderede den tidskrævende klassevise inddeling af passagererne, var det desto mere vigtigt at være i god tid.

Den moderne ventetid var på alle måder så nyt og omfattende et fænomen, at det krævede en tilvænnning og ikke mindst en håndtering af ventende passagerer. Og det afspejles i udviklingen, indretningen og brugen af ventesale. I den tidlige periode fra omkring 1830 til 1845 havde passagererne stadig forholdsvis frie tøjler og kunne bevæge sig frit. Det ændrede sig mærkbart fra midten af 1800-tallet, da ekspeditionen på banegårdene mest af alt mindede om nutidens lufthavne, og det ikke længere var tilladt at opholde sig på perronerne. Banegården var nu slusen mellem passagerer og perronen, og ventetiden skulle tilbringes i de dertil indrettede VENTESALE, der ligesom togvognene var ind-delt klassevis. Tvangsopholdet i ventesalen blev gjort tåleligt ved at tilbyde mad, hvorfor mange mindede om store restauranter. Det var særligt tilfældet i

de franske, tyske og østrigske områder. Håndteringen af passagererne var der- mod helt anderledes fri i England og Belgien, hvor der mange steder end ikke blev indrettet ventesale. På den måde afspejlede omgangen med ventetiden også den gældende samfundsorden i de enkelte europæiske lande.

Kellermann beskriver, hvordan den øgede passagertilstrømning resulterede i kravet om en hurtigere og mere gnidningsløs passagerekspedition, hvorfor også ventesalene skiftede karakter. Mange steder blev der indrettet biografte, hvor tiden kunne slås ihjel, og med tiden udviklede særligt banegårdene i trafikknudepunkter sig til deciderede indkøbscentre. Det skete fra omkring århundredskiftet, og primus motor i denne udvikling var Tyskland, hvor man gik systematisk til værks og ekspederede det stigende antal passagerer med fabrikslignende samle-båndseffektivitet.

Kellermann undersøger videre, hvornår og hvordan man kan spore en udvikling i opfattelsen af ventetiden i kunsten – og hvad det kan ses som udtryk for. I jernbanens spæde start bliver ventetiden stort set ikke tematiseret, hvilket han begrundet med en slags positiv jernbanefeber: Ventetiden opfattes som en grundlæggende positiv bivirkning af den moderne transports gennembrud.

De første reaktioner på ventetiden kommer i midten af 1800-tallet, da man efterhånden har vænnet sig til den nye

dreng i klassen. Det er dog ikke så meget tanken om at skulle vente på toget, men derimod ideen om at maskinen ikke venter på mennesket, der problematiseres. Samtidig ser man de første tegn på en socialkritisk opfattelse af ventetiden som et rutinepræget onde, et tegn på ulighed, både hvad angår klasser og køn. Udover at være opdelt i fire klasser, havde mange ventesale nemlig også særlige områder for udvandrere og kvinder. Igen var ventesalene et spejl af den gældende samfundsorden.

Fra omkring århundredskiftet til 1934 er det særligt 1920'erne, der stikker ud. Ventetiden og opholdet i ventesalene fremstilles som uværdig og underklassens lod, et symbol på den sociale ulighed.

Det er en evig-aktuel side af jernbanelivet, som Kellermann minutløst og elegant piller fra hinanden. Og netop fordi langt de fleste af os på et eller andet tidspunkt udsættes for ventetid i forbindelse med en togrejse, kunne man ønske sig en mere populærvidenskabelig udgave af hans konklusioner, som i høj grad er et indslag i debatten om fremtiden af den kollektive trafik, for hvordan håndterer vi ventetiden, når det mest værdifulde, vi har, netop er...tid?

Gese Friis Hansen

Noter

1. Andrew J. Weigert, *Sociology of every day life*, New York, 1981, s. 227.