

Peter Payer

# Der Klang von Wien. Zur akustischen Neuordnung des öffentlichen Raumes<sup>1</sup>

»Mein Ohr steht auf der Straße wie ein Eingang.«  
(Robert Musil)

Zwei Parameter bestimmen den Klang eines Raumes: seine – vor allem bauliche – Ausgestaltung und die Art der darin stattfindenden Lautereignisse. Beides änderte sich in Wien seit Mitte des 19. Jahrhunderts grundlegend.

Schon rein flächenmäßig erweiterte sich Wien innerhalb von nur wenigen Jahrzehnten beträchtlich. Im Jahre 1850 wurden die Vorstädte eingemeindet. 1857, wenn auch vergleichsweise später als in anderen europäischen Hauptstädten, wurde mit dem Abbruch der Befestigungsanlagen begonnen und damit auch die räumliche Voraussetzung für die Verschmelzung der Altstadt mit den neuen Stadtteilen geschaffen. 1890-1892 folgte die Eingemeindung der außerhalb des Linienwalls gelegenen Vororte, 1904 jene der Gebiete jenseits der Donau. In Zahlen ausgedrückt wuchs die Grundfläche der Stadt von 55,4 km<sup>2</sup> (1850, nach Eingemeindung der Vorstädte) auf 275,9 km<sup>2</sup> (1910). Dem entsprach eine gewaltige Steigerung der Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum von 431.147 auf 2,031.498. Die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien stellte damit hinter London (7,3 Millionen), Paris (2,9 Millionen) und Berlin (2,1 Millionen) die viertgrößte Metropole Europas dar.<sup>2</sup>

Diese Entwicklung zur Großstadt ging einher mit der Generierung neuer administrativer Einheiten, dem Ausbau der technischen Infrastruktur, der Erschließung und zunehmenden Verdichtung des Stadtraumes. Von akustischer Seite her ist insbesondere die sukzessive Versiegelung des Untergrundes und das Anwachsen der geschlossenen Verbauung von Bedeutung – in der Horizontalen wie in der Vertikalen. Die Verkehrsflächen dehnten sich zwischen 1870 und 1913 von 2,7 Millionen auf 15,7 Millionen Quadratmeter aus. 57 Prozent von ihnen waren 1913 bereits

gepflastert (1870 nur 43 Prozent).<sup>3</sup> Gleichzeitig vermehrte sich die Zahl der Gebäude von rund 12.000 (1880) auf 41.000 (1910), wobei schliesslich zwei Drittel aller Häuser mehr als zwei Geschosse aufwiesen.<sup>4</sup>

Eine steinerne Stadtlandschaft entstand, mit zum Zentrum hin immer tiefer werdenden ›Straßenschluchten‹ und einer eigenen Raumakustik, bei der die Schallimpulse von den Begrenzungswänden der U-förmigen Straßenräume vielfach gebrochen und reflektiert wurden. So war neben dem Direktschall stets auch ein dichtes diffuses Schallfeld wahrnehmbar, dessen Intensität nach oben hin zunahm, ehe es sich über die Stadtoberkante jäh ausbreitete. Ein relativ hoher Grundgeräuschpegel und ein Verlust an akustischer Orientierung waren die Folgen, beides Wahrnehmungen, die bereits von den Zeitgenossen des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts gemacht wurden und die belegen, dass in der Bevölkerung schon bald Erklärungen für die veränderte Akustik in der Großstadt gesucht wurden. So bemerkte bereits der Publizist August Silberstein in seiner 1873 veröffentlichten Beschreibung von Wien, dass die hohen Häuser der Stadt den Schall »zusammenhalten und verstärken«,<sup>5</sup> sein Kollege Heinrich Weruer sprach gar von Wien als einem »steinernen Gefäße, (...) aus dem der Lärm nicht mehr entweichen kann.«<sup>6</sup>

Wesentlichen Anteil am Zustandekommen solcher Eindrücke hatte die enorme Steigerung der Verkehrsdichte und die dadurch hervorgerufene Potenzierung der Verkehrsgeräusche. Während im innerstädtischen Nahverkehr noch lange Zeit die Fußgänger dominierten, standen für die Zurücklegung größerer Distanzen schon bald eine Unmenge an pferdegezogenen Wagen zur Verfügung. Im Wien des Jahres 1900 zählte man allein 998 Fiaker, 1.794 Einspänner, 1.159 Lohnkutscher und 735 Stellwagen.<sup>7</sup> Als Massenverkehrsmittel hatten sich die seit 1865 in den Straßen der Stadt verkehrende Pferdetramway etabliert und die in den 1880er Jahren eingeführte Dampftramway. Ab der Jahrhundertwende kam es mit der sukzessiven Elektrifizierung der Straßenbahn und der Fertigstellung der Stadtbahn zu einer weiteren Verdichtung des innerstädtischen Personenverkehrs. Zur gleichen Zeit begannen sich auch bereits der motorisierte Verkehr und das sich als Individualverkehrsmittel steigender Beliebtheit erfreuende Fahrrad bemerkbar zu machen.

Jedes dieser Fahrzeuge brachte seine Spezifika ein in den immer vielstimmiger werdenden Chor der Straßengeräusche, an den sich die Zeitgenossen sukzessive gewöhnen mussten. Die Straße entwickelte sich zum herausragenden Schau- und Hörplatz der Moderne. Sie repräsentierte die Großstadt schlechthin, wurde – für Kritiker wie für Apologeten – zum unverkennbaren Symbol für Modernität. Ihre radikal gewandelte materielle und metaphorische Realität stellte denn auch eine zentrale Figur bei vielen Stadtbeschreibungen dar.

So bemerkte etwa der Wiener Schriftsteller und Essayist Robert Michel, der lange Zeit in der Provinz gelebt hatte und 1910 erstmals wieder nach Wien zurückkehrte:

»Alle die ›bequemen Verkehrsmittel‹ und manche andere ›Errungenschaften‹ der letzten Jahre bewirken, daß es einem der Großstadt Entwöhnten in den ersten Tagen hier vorkommt, als sei er in ein Narrenschloß geraten.« Um mit der ungewohnten Reizintensität, die sich ihm als Fußgänger darbot, fertigzuwerden, unternahm er an einem der verkehrsreichsten Orte Wiens, an der Kreuzung der Kärntnerstraße mit dem Ring, einen bemerkenswerten Selbstversuch: »Wenn es mir gelang, diese Stelle auch nur einmal zu überschreiten, ohne jedwede Inanspruchnahme der Nerven und des Gehirns, so mußte ich doch für alle Zukunft gefeit sein.« Zur Unterstützung las er ein Buch, das ihm »innere Festigkeit« und »sicheren Halt« bieten sollte. Lesend stieg er vom Trottoir hinunter auf die Ringstraße, bemerkte aber schon nach ein paar Zeilen wie »ein anwachsendes Lärmen in die Ohren drang. Besonders stark war das Gebrüll eines Kutschers, so als neigte er sich von der Höhe seines Kutschbockes ganz tief zu mir herab; und das Läuten einer Elektrischen klang vollends, als wäre meine Ohrmuschel die Glocke selbst«. Dennoch las und schritt Michel weiter, ehe er seine Lektüre endgültig unterbrechen musste: »Es war, als ginge ein ungeheuer belfernder Hund gegen meine Wade los; so nahe war mir ein Auto an den Leib gerückt. Dabei gurgelten, dröhnten und zischten Laute, wie ich sie gutturaler und mißtöniger noch nie von einem Auto vernommen hatte. Allen Lärm wie einen Knoten durchschneidend, ging scharf und hoch der Aufschrei einer Hysterischen.« Einem Unfall nur knapp entgangen, ging Michel – obzwar etwas verunsichert – zielstrebig weiter. Der Lärm flaute allmählich ab, lesend erreichte er das andere Trottoir, wobei er sich vor Freude über sein gelungenes Experiment sogar noch ein Stück in die Kärntnerstraße »hineinlas«.<sup>8</sup>

Wenngleich die Übung geglückt war, so hatte Michel doch am eigenen Leib erfahren, dass die Straße längst nicht mehr nur den Fußgängern gehörte und sich zahlreiche andere Verkehrsteilnehmer ihrer – auch akustisch – bemächtigt hatten. So war der Gebrauch und die Schärfung des Gehörs nicht zuletzt aus Gründen der Sicherheit und des Selbstschutzes zu einem der wichtigsten Sinne in der Stadt geworden.

Die von Richard Birkefeld und Martina Jung formulierte allgemeine Tendenz gilt auch für Wien: »Die Verkehrsdynamik revolutionierte nicht nur das Stadt- und Straßenbild und beeinflusste nicht nur das politische, wirtschaftliche und kulturelle städtische Leben, sondern zwang dem Einzelnen Wahrnehmungs- und Verhaltensweisen auf, die seine bis dato privaten, beruflichen oder wie auch immer gearteten Bewegungen im öffentlich-städtischen Raum entindividualisierten, vermassten, verbilligten und erleichterten, (...) aber auch den damit verbundenen Geräuschaufwand verstärkten.« Der Verkehrslärm wurde zum hörbaren Erkennungszeichen der Großstadt, zur »sinnlich wahrnehmbaren Signifikanz der Moderne«.<sup>9</sup>

Wien war »groß und laut« geworden, das war für viele Zeitgenossen mehr als evident.<sup>10</sup> Die neue akustische Erscheinungsform der Großstadt fasste Robert Mu-

sil in ein berühmt gewordenes literarisches Bild. Gleich am Beginn seines Romans *Der Mann ohne Eigenschaften* findet sich eine Schilderung Wiens im Jahre 1913, die moderne urbane Geräuschkulisse in ihrer ganzen Abstraktheit und Dynamik paradigmatisch repräsentierend:

Hunderte Töne waren zu einem drahtigen Geräusch ineinander verwunden, aus dem einzelne Spitzen vorstanden, längs dessen schneidige Kanten liefen und sich wieder einebneten, von dem klare Töne absplitterten und verflohen. An diesem Geräusch, ohne daß sich seine Besonderheit beschreiben ließe, würde ein Mensch nach jahrelanger Abwesenheit mit geschlossenen Augen erkannt haben, daß er sich in der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien befinde. (...) Wie alle großen Städte bestand sie aus Unregelmäßigkeit, Wechsel, Vorgleiten, Nichtschritthalten, Zusammenstoßen von Dingen und Angelegenheiten, bodenlosen Punkten der Stille dazwischen, aus Bahnen und Ungebahntem, aus einem großen rhythmischen Schlag und der ewigen Verstimmung und Verschiebung aller Rhythmen gegeneinander, und glich im ganzen einer kochenden Blase, die in einem Gefäß ruht, das aus dem dauerhaften Stoff von Häusern, Gesetzen, Verordnungen und geschichtlichen Überlieferungen besteht.<sup>11</sup>

## Akustischer Tagesablauf – Verlust der Stille

Noch bis in das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts war der Rhythmus des großstädtischen Lebens relativ ausgeprägt, unterschieden sich darin noch relativ deutlich Phasen des Lärms von jenen der Stille. Dies geht unter anderem aus jenen spezifisch bürgerlichen Stadtschilderungen hervor, in denen Wiens pulsierendes Leben über 24 Stunden hinweg nachgezeichnet und dabei euphorisch die Vitalität und ökonomische Potenz der Stadt gepriesen wird. Bereits 1810 erschien eine derartige Beschreibung mit dem Titel *Tag und Nacht in Wien*.<sup>12</sup> August Silberstein setzte dieses Genre 1873 mit *Wien's Erwachen und Entschlummern* fort.<sup>13</sup> Der darin beschriebene akustische Tagesgang begann sich nun deutlich wahrnehmbar zu modifizieren: Zum einen kam es schon allein durch den Anstieg an Menschen und Fahrzeugen zu einer Erhöhung der Tageslautstärke. Immer dichter wurde beispielsweise der Verkehr von der »Linie« stadteinwärts; in den 1880er Jahren passierten hier bereits sieben Millionen Fuhrwerke jährlich<sup>14</sup> (im Durchschnitt also mehr als 23.000 pro Arbeitstag!).

Zum anderen begannen sich mit der Aufhebung der räumlichen auch die akustischen Grenzen zu verwischen. Dies hatte sich bereits nach der Demolierung der Basteien bemerkbar gemacht, nun war es nach der Eingemeindung der Vororte und

der Abtragung des Linienwalls im Jahre 1894 (die Linienämter wurde hinaus an die neue Stadtgrenze verlegt) erneut der Fall. Zwar blieb die Berufspendelwanderung der Bauern, Händler und Arbeiter zwischen den ehemaligen Vororten und der Innenstadt nach wie vor aufrecht, sie verteilte sich allerdings *à la longue* zeitlich wie räumlich und verlor damit von ihrem schubartigen Charakter – wie generell die Erleichterung und Erhöhung der interurbanen Mobilität in akustischer Hinsicht zu einer relativen Nivellierung und Verbreiterung der Lärmspitzen führte.

Die Anwesenheit der üblichen Stadtgeräusche verlängerte sich damit tendenziell immer weiter in die Mittagszeit (noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die Mittagsstille weit ausgeprägter, zwischen 13 und 14 Uhr war es auf den Straßen der Innenstadt »ganz still und einsam«<sup>15</sup>) und in die Abend- und Nachtstunden hinein. Letzteres korrespondierte dem sukzessiven Ausbau der öffentlichen Beleuchtung.

Der nächtlichen Ausdehnung des öffentlichen wie privaten Lebens stand jedoch eine mächtige ›Institution‹ entgegen: die Hausmeister.<sup>16</sup> Nach wie vor hatten Mietparteien keinen eigenen Haustorschlüssel. Sie mussten vor der Torsperre um 22 Uhr in ihren Wohnungen sein oder, falls sie später heimkehrten, dem Hausmeister für seine Zusatzdienste das berühmte »Sperrsechserl« zahlen.

Zunehmend begann sich Widerstand gegen diese Form der hausmeisterlichen Allmacht zu regen, insbesondere auf Seiten des Bürgertums, das die privaten Freiheiten dermaßen eingeschränkt sah, dass ihm die Entwicklung Wiens zur modernen Großstadt unmöglich schien. Längst stellte das »Sperrsechserl« nur mehr ein unzeitgemäßes »Hindernis des Nachtverkehrs« dar.<sup>17</sup> Der Stadtplaner Elim Henri D'Avigdor prophezeite unmissverständlich, Wien werde so lange kleinstädtisch und provinziell bleiben, solange die »Hausmeisterwirtschaft« nicht abgeschafft sei.<sup>18</sup> Das »Hausmeister- und Sperrstund-G'frett« wurde zur entscheidenden Großstadtfrage erklärt, die Forderung nach einem eigenen Hausschlüssel für alle Mieter, wie dies bereits in vielen europäischen Metropolen der Fall war, beherrschte die politische Diskussion.<sup>19</sup>

Die Verfügungsgewalt über den Hausschlüssel erschien umso wichtiger, als die Stadt immer weiter in die Nacht hinein aktiv zu werden begann. Unter dem Zwang von Industrialisierung und Urbanisierung hatte sich in der Großstadt eine neue Einstellung der Menschen zur Nacht als Zeit der Arbeit und Betriebsamkeit herausgebildet.<sup>20</sup> Das Bild der schlafenden Stadt, wie es noch Silberstein skizziert hatte, stimmte immer weniger. Die Schlaflosigkeit der großen Stadt, ihr kontinuierlicher Betrieb, wurde zum Symbol für die neue Zeit. Dies machte sich nicht zuletzt auf akustische Weise bemerkbar, weshalb der Wiener Arzt Wilhelm Stekel bereits 1905 warnte: »Tief in die Stunden des Schlafes hinein tönt der Lärm fort. Das Rasseln der Wagen, das Sausen und Stöhnen der Elektrischen, sie beschäftigen unser Gehirn auch im Schläfe.«<sup>21</sup>

Zunehmend verschwammen die akustischen Kontraste zwischen Tag und Nacht; immer kürzer wurden die Phasen der Stille, die in weiten Bereichen aus dem Klangrepertoire der Stadt verschwanden.<sup>22</sup> Wenngleich es eine ›absolute‹ Stille wohl niemals gab, da Stille – wie schon der Tonpsychologe Carl Stumpf nachwies – ein relatives Phänomen ist, das in besonderem Maße von der ortsüblichen Geräuschkulisse und den damit in Zusammenhang stehenden Hörgewohnheiten abhängt,<sup>23</sup> so wurde die spezifisch ›urbane Stille‹ doch allmählich zur kostbaren Rarität. Nicht zufällig proklamierte der Dramaturg und spätere Burgtheaterdirektor Alfred Freiherr von Berger bereits 1909, wie später auch Theodor Lessing, das »Recht auf Stille«, das es wieder durchzusetzen gelte: »Was der Großstädter Stille nennt, das ist ein Gemisch aller möglichen Geräusche, an das er sich so gewöhnt hat, daß er es gar nicht mehr hört, welches also Stille für ihn ist.« Eine richtige Stille, so Berger weiter, sei mittlerweile so gut wie unbekannt, ja man brauche oft sogar einen gewissen Geräuschpegel, um sich wohl zu fühlen.<sup>24</sup>

## Säkularisierte Stimmen: Das Läuten der Kirchenglocken

Glockentöne gehörten zu den eindringlichsten Geräuschen in der Stadt. Mehr oder weniger deutlich waren sie den ganzen Tag, das ganze Jahr über im Stadtraum präsent. Gemeinsam mit der Orgel war die Glocke bis zum Beginn der Industrialisierung der unangefochten lauteste Tonerzeuger. Dies und ihre harmonisch genau abgestimmte Klangfarbe, die sich aus bis zu fünfzig verschiedenen Obertönen zusammensetzt, ließ sie zum wichtigen Kommunikationsmedium werden.

Wie Alain Corbin in einer detailreichen Studie gezeigt hat, gab es zu kaum einem anderen Klang eine derart tiefe emotionale Verbundenheit. Das Glockenläuten bestimmte den Kommunikations- und Arbeitsrhythmus der Bevölkerung, es stellte den wesentlichen Bezugspunkt für ihre Raum- und Zeitorientierungen dar und regulierte ihr soziales Verhalten, sowohl im weltlichen wie auch im kirchlichen Bereich.<sup>25</sup>

Das katholische Wien spielte spätestens seit den beiden Türkenbelagerungen eine zentrale Rolle im christlich geprägten »Glockeneuropa« (Friedrich Heer). Mehrere hundert kleinere und größere Glocken hingen um 1900 in den rund 200 Wiener Kirchtürmen, wobei die meisten von ihnen aus dem 18. und 19. Jahrhundert stammten.<sup>26</sup> Jede von ihnen bot akustische Orientierung, markierte ein spezifisches »Klangterritorium«, das der Bevölkerung zutiefst vertraut war und sie im urbanen Alltag begleitete. Wie Schilderungen von Reisenden und Stadtbesuchern nahelegen, wurde die enorme Vielzahl der vernehmbaren Glockentöne zum akustischen Erkennungszeichen, zur gleichsam offiziellen Stimme der Reichshaupt- und Residenzstadt.

Wiens bekannteste und berühmteste Glocke hing im Südturm des Stefansdomes und wurde aufgrund ihres tiefen Klanges im Volksmund »Pummerin« genannt.<sup>27</sup> Sie war 1711 von Johann Achamer aus türkischen Kanonen gegossen worden, die man 1683 bei der erfolgreichen Verteidigung der Stadt erbeutet hatte. Mit einem Durchmesser von 3,16 Meter und einem Gewicht von 22.511 Kilogramm (inklusive Klöppel und Joch) stellte sie die größte Glocke Österreichs und die zweitgrößte in ganz Europa dar.<sup>28</sup> Zu hören war sie allerdings – wie später die an ihre Stelle tretende neue »Pummerin« (die alte wurde bei Kriegshandlungen im April 1945 zerstört) – nur zu besonderen Anlässen, die in einem »Läutplan« genau festgelegt waren: nämlich am Heiligen Abend, am Stephanitag, zur Jahresschlussandacht, zum Jahreswechsel, zur Osternachtfeier, am Ostersonntag, Pfingstsonntag, zu Fronleichnam, Maria Himmelfahrt und an Allerseelen. Die relativ seltene Vernehmbarkeit, das mächtige Klangvolumen sowie die mythische Aufladung schon von Beginn ihrer Herstellung an ließ die »Pummerin« zu einem zentralen identitätsstiftenden Symbol für die Stadt und letztlich für ganz Österreich werden.

Allerdings war der Stefansdom in seinen anderen Türmen noch mit zahlreichen weiteren Glocken bestückt, die im Alltag des 19. Jahrhunderts weit häufiger zu vernehmen waren, entweder als Einzel-, Teil- oder Vollgeläut (alle zusammen). Wie beeindruckend dieses Klangensemble zuweilen gewesen sein muss, zeigt eine Schilderung des deutschen Reiseschriftstellers Julius Rodenberg aus dem Jahre 1875:

Diese Glocken zu hören ist für mich eins der stärksten Anziehungsmittel in Wien. Wenn ich sie vernehme, so geht mir das Herz über, und es ist gar nicht zu sagen, wie oft ich hierher komme oder wie viele Umwege ich mache, um wieder einmal zu lungern und zu träumen im Schatten von Sanct-Stephan. (...) Zuweilen kommt Orgelschall aus dem Dom, und wenn die Thüren geöffnet werden, ein Luftzug kühl und mit dem Erdgeruch der Vergangenheit. Und nun beginnt das Geläute – jeder Ton erzählt mir von alten Tagen – mich durchzittert mit jeder Schwingung der mächtigen Glocke ein Gefühl, wie benadete dieses Wien, wie reich, wie heimatlich theuer dem deutschen Herzen – (...) und nicht länger mehr fühl' ich mich ein Fremder in der Stadt am Donaustrande, die so voll ist von Geschichte, von Musik und Poesie.<sup>29</sup>

Wenngleich in diesen Worten viel Empathie und Nationalstolz mitschwingt, so ahnt man doch jenes hohe Ausmaß an Identifikation, das der Klang der Glocken zu erzeugen imstande war.

Wie häufig erklangen nun diese »sakralen Stimmen« in Wien? Laut katholischem Läuteritus ertönte täglich – morgens, mittags und abends – das so genannte Angelusläuten, mit dem die Kirche an besondere Stationen im Leben Jesu erinner-

te (Auferstehung, Leiden, Menschwerdung). Dazu kamen das »Freitagsläuten«, mit dem man jeden Freitag nachmittag der Todesstunde Jesu gedachte, sowie die mehrmaligen Aufrufe zum Gottesdienst, jeweils unterschiedlich intoniert an Werktagen, Sonn- und Feiertagen und hohen kirchlichen Festtagen. Zu diesem turnusmäßigen, jährlich unveränderten Gebrauch der Glocken gesellte sich der zu besonderen kirchlichen Anlässen, wie Geburt, Taufe, Hochzeit oder Begräbnis. Und auch zahlreiche profane Botschaften wurden mittels Glockengeläut über die Stadt verbreitet, wie die Warnung vor Sturm, Feuer oder gefährlichen Angriffen, Aufrufe zu Versammlungen, zum Schließen der Wirtschaften oder – immer wichtiger werdend – die akustische Anzeige der Uhrzeit.<sup>30</sup> Es war ein »akustischer Kalender«, wie Murray R. Schaffer treffend formulierte, der sich mit Hilfe der Glocken im Alltag etabliert hatte.<sup>31</sup> Nur in der vorösterlichen Karwoche, auch »Stille Woche« genannt und dem Gedächtnis an Leiden und Sterben Jesu gewidmet, blieben die Glocken stumm. Zwischen Gründonnerstag und Karsamstag fliegen sie, so der Volksglaube, nach Rom, um den Segen des Papstes zu erhalten, und ihr Läuten wird durch Klappern oder Ratschen ersetzt.

All den genannten Funktionen waren spezifische, oftmals auch von unterschiedlichen Glocken hervorgerufene Signale zugeordnet. Abermals sei dies am Beispiel des Stefansdomes verdeutlicht. Hier wurde etwa der Ausbruch eines Brandes mit Hilfe der so genannten »Feuerin« kundgetan, die »Kantnerin« gemahnte an Werktagen an die Segensandacht, die »Fehringlerin« wurde als Hochamtsglocke geläutet, das »Züggelöcklein« begleitete Sterbende, die »in den letzten Zügen« lagen, zwei »Uhrschellen« verkündeten die Zeit, die »Bieringerin« wiederum gab die abendliche Sperrstunde der Bierschenken im Umkreis des Domes bekannt, was ihr bei der Bevölkerung die scherzhafte Bezeichnung »Gurgelabschneiderin« einbrachte.<sup>32</sup>

Die enorme Vielzahl der Anlässe, zu denen Glocken erklangen, und die komplizierten Läuteschematas sowohl der katholischen Kirche wie auch der anderen christlichen Religionen waren Teil eines heute kaum mehr nachvollziehbaren Codes. Selbst bei einfachen Pfarrkirchen, die meist nur wenige Glocken aufwiesen, ergab sich ein variantenreiches, je eigenes Läutmuster. Dies musste Außenstehenden erst erläutert werden, wie Viktor Faltis feststellte, der als Bub im Mai 1900 mit seinen Eltern nach Grinzing übersiedelte. Gemeinsam mit seinem Freund Franzl erstieg er den Turm der Pfarrkirche, um die dort hängenden Glocken zu erkunden – ein Abenteuer der besonderen Art. Ehrfurchtsvoll erklärte er seinem Freund: »Dös is die Knödelglock'n. Die wird um elfe g'läut, wann die Hauer vom Weingarten rein zum Essen kuma solln. Und dös' is dö Mehlspeisglock'n; dö wird um zwölfe in drei Gätzln g'läut. Dö hat den schönsten Klang, und ma hört's am weitesten.« Und schließlich wies er noch auf die Gebetsglocke hin und auf das kleine Sterbeglöckchen, »Ziemglöckl« genannt, das beim Ableben eines Mannes dreimal, beim Tod einer Frau zweimal und beim Ableben eines Kindes einmal geläutet wurde.<sup>33</sup>



Deutlich zeigt sich, wie intensiv der Alltag selbst in einer kleinen Pfarre durch Glockenzeichen strukturiert war und welche differenzierte Botschaften, etwa mit Hilfe des Sterbeglöckchens, damit verbreitet werden konnten. Dabei waren alle regelmäßigen Glockensignale stets auch Zeitsignale, an denen sich die Bevölkerung orientierte. Sie folgten allerdings nicht mehr wie früher dem Sonnenstand, sondern gaben seit der Durchsetzung der mechanischen Zeitmessung fixe »Uhrstunden« an. Immer mehr wurde das Großstadtleben damit von einem rational-abstrakten 24-Stunden-Rhythmus bestimmt – und der Schlag der Glocken gab den Takt dazu an. So war es die Uhr-glocke, die im ausgehenden 19. Jahrhundert am häufigsten zu hören war.

Die allmähliche Umdeutung der Glockensignale zu schlichten Zeitsignalen war Ausdruck der allgemeinen Säkularisierungstendenzen, die sich, wie Corbin am Beispiel von Frankreich gezeigt hat, auf der Ebene des Glockenläutens besonders heftig manifestierten. Der Zugriff auf die Glocken und die Art des Läutens wurden zum Gegenstand eines erbitterten Ringens zwischen Klerus und weltlicher Macht. Die Kirche verlor allmählich ihr Läutemonopol, die zivile Gewalt begann sich von der sensorischen Beeinflussung durch die Kirche zu emanzipieren. Dies geschah mit der Verbreitung der glockengeschlagenen Uhrzeit, aber auch mit Initiativen zur Begrenzung der kirchlichen Läutekompetenz, insbesondere in der Stadt, wo sich viele Läutensembles oft auf verwirrende Weise überlagerten. Klarheit der Signale, Ordnung der Botschaften und strenge Ausgewogenheit zwischen religiösem und zivilen Läuten wurden im 19. Jahrhundert zu wichtigen Zielen der Staatsmacht.<sup>34</sup>

Wenngleich historische Forschungen dazu für Österreich beziehungsweise Wien bislang fehlen, kann auch hier eine ähnliche Entwicklung angenommen werden. Die voranschreitende »Deskalisierung des Tages« (Corbin) war nicht mehr aufzuhalten. Bereits im Jahre 1872 sah sich der Priester und Schlosskaplan im niederösterreichischen Persenbeug, Johann von M. Haberl, zu einer aufrüttelnden Predigt genötigt. Anlässlich der Einweihung der neuen Glocken in der Pfarrkirche von St. Oswald erinnerte er eindringlich an die »Lehren und Mahnungen«, die von den »heiligen Stimmen« der Glocken ausgehen. Um der verbreiteten Meinung, dass das Volk »derlei Sachen« nicht mehr brauche und sie zum Teil auch gar nicht mehr verstehe, entgegenzuwirken, gab er seinem Publikum »Nachhilfeunterricht« über die verschiedenen kirchlichen Anlässe zum Geläute. Und mit deutlichem Hinweis auf die seiner Meinung nach besonders prekären Verhältnisse in den Städten fuhr er fort: »Das Volk auf dem Land ist wohl in dieser Hinsicht nicht so gottlos, wie – das Volk an anderen Orten; aber es fängt schon an, es zu werden. Eine gar traurige Beobachtung macht man, selbst in den Landkirchen, beim Nachmittagsgottesdienste. Oede und leer sind da in vielen Orten die Gotteshäuser, voll aber und bevölkert sind die Unterhaltungsplätze, die Spielhäuser, die Kegelbahnen und andere Orte, die ich nicht mit Namen nennen will.«<sup>35</sup>

Wenngleich die Modernisierung der Gesellschaft, wie neuere kulturwissenschaftliche Analysen zeigen, nicht notwendigerweise mit ihrer Säkularisierung verbunden ist, so zeigt sich doch deutlich, dass die Religion in ihrer institutionalisierten Form an Bedeutung für die individuelle Lebensgestaltung verlor. Ihre Ansprüche auf politische und kulturelle Hegemonie, also für das Symbolrepertoire moderner Gesellschaften, büßten an Legimität ein.<sup>36</sup> Diese Tendenz, die in der Stadt besonders rasch voranschritt, war aber nur ein Grund für die schwindende religiöse Bedeutung des Glockengeläutes. Ein mindestens ebenso wichtiger Faktor war die zunehmende Diversifizierung der städtischen Lautsphäre. Laufend gebar das Industriezeitalter neue Geräusche, die in Konkurrenz zueinander standen und dazu beitrugen, dass die Glockentöne ihren Nimbus der Modernität verloren. Immer mehr gerieten diese in den Hintergrund, auch gegenüber den visuellen Botschaften, die sich in der Stadt – im Unterschied zum Land – enorm vervielfachten. All dies führte zu jenem Wandel in der gesellschaftlichen Wahrnehmung und Beurteilung des Glockengeläutes, den Anton Wildgans in einem Gedicht treffend ausdrückte: »Sie bauen noch immer Symbole aus Stein / in den längst entgötterten Himmel hinein, / tun Glocken in die Gestühle. / Die künden mit ihrem bronzenen Mund / eine Sprache, die keinem Menschen mehr kund, / und fremd für unsere Gefühle.«<sup>37</sup>

## Die Geräusche der Straßenbahn: Signum des Urbanen

Von all den ineinander verwobenen und verschobenen Klängen gab es einen Geräuschkomplex, der die Großstadt wie kein anderer repräsentierte: das Rollen und Rattern, Quietschen und Klingeln der Straßenbahn, die sich zum städtischen Verkehrsmittel par excellence entwickelte.

Mit dem Abbruch der Stadtmauern und der wachsenden Ausdehnung der Stadt hatte sich die städtebauliche Notwendigkeit der stärkeren Anbindung des Umlandes an die Innenstadt ergeben. Nicht nur administrativ waren die eingemeindeten Vorstädte und Vororte zunehmend stärker auf das Zentrum hin ausgerichtet, auch die unterschiedlichen sozioökonomischen Entwicklungen innerhalb des Stadtgebietes und die dadurch hervorgerufenen Pendlerbewegungen verlangten nach einem leistungsfähigen und billigen Verkehrsmittel, mit dem auch größere Distanzen in relativ kurzer Zeit bewältigt werden konnten. Durch eine Anbindung an das Eisenbahnnetz sollten zudem die über die Bahnhöfe einströmenden Personen und Güter besser auf das Stadtgebiet verteilt werden.<sup>38</sup>

Am 4. Oktober 1865 nahm die erste Pferdestraßenbahn Wiens, zwischen Schottentor und Hernalz, ihren Betrieb auf. Die Strecke führte über die Universitätsstraße, Alserstraße, Ottakringer Straße, Taubergasse und Hernalser Hauptstraße bis zur

Remise Wattgasse; die Fahrzeit betrug rund zwanzig Minuten. Betreiber war eine Schweizer Baufirma, die sich 1868 mit mehreren Partnern zur *Wiener Tramway Gesellschaft* zusammenschloss und fortan ihr Netz innerhalb des Linienwalls ausbaute. 1869 wurden die Linien Schottenring – Ringstraße – Aspernbrücke und Stubenring – Landstraßer Hauptstraße – St. Marxer Linie eröffnet, weitere Linien folgten. 1872 wurde von der liberalen Stadtregierung eine zweite, ebenfalls auf privater Basis gegründete *Neue Wiener Tramway Gesellschaft* zugelassen, deren Wagen in den Vororten außerhalb des Linienwalls verkehrten.

Neben der Pferdestraßenbahn nahm 1882 erstmals auch eine Dampftramway ihren Betrieb auf. Sie kam allerdings wegen befürchteter Belästigungen und Gefährdungen (Rauch, Funkenflug, Lärm) nur außerhalb des damaligen Stadtgebietes zum Einsatz und hatte generell mehr den Charakter einer Lokalbahn.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ging zwar auf Grund wirtschaftlicher Schwierigkeiten und anhaltender Kontroversen mit der Stadtverwaltung zunächst langsamer voran als erwartet, dessen Gesamtlänge stieg aber letztlich von 22 Kilometer (1870) auf immerhin 171 Kilometer (1903). Die Zahl der beförderten Personen erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 12.574 auf beachtliche 80,5 Millionen.<sup>39</sup> Damit war die Pferdetramway zu einem urbanen Massenverkehrsmittel geworden, das nicht nur im gelegentlichen Auflugs- und Freizeitverkehr eine Rolle spielte, sondern in zunehmendem Maße auch im täglichen Geschäfts- und Berufsverkehr – und somit auch in der akustischen Alltagswahrnehmung der Bevölkerung.

Schon von weitem waren die charakteristischen Laute der Pferdetramway zu vernehmen: das Hufgetrappel der Pferde, das Rumpeln und Rattern der Wagen, das metallische Quietschen der Räder, das sich vor allem beim Bremsen und bei der Fahrt in Weichen und Kurven bemerkbar machte, das Glockenläuten des »Conducteurs«, das Beginn und Ende des Aufenthalts an einer Haltestelle markierte, die Signalpfeife des Waggonführers, mit der er das Gleis von Fußgängern und Fuhrwerken frei zu machen versuchte. Am eindringlichsten aber war wohl das ständige Klingeln der am Zaumzeug der Pferde angebrachten Glöckchen, das als Dauerwarnton für die übrigen Verkehrsteilnehmer gedacht war und der Pferdetramway schon bald den Spitznamen »Glöckerlbahn« einbrachte.<sup>40</sup> Im Unterschied dazu wurde die Dampftramway auf Grund ihres markanten Geräusches im Volksmund »Pemperlbahn« (von »pempern« = schlagen, klopfen) genannt. All diese Geräusche verbreiteten sich mit zunehmend vertrauter Regelmäßigkeit im Stadtgebiet, dehnten sich zeitlich – Betriebszeit war 6 bis 22.30 Uhr – und räumlich von der Innenstadt bis in die Aussenbezirke aus. Dabei waren es vor allem die zentralen Verbindungs- und Ausfallsstraßen, die sich zu klingenden Hauptadern des Tramwaynetzes entwickelten.

Wenngleich die infrastrukturelle Anbindung der eingemeindeten Orte in der Praxis keineswegs so geregelt und systematisch durchgeführt werden konnte wie

gewünscht, so wurden die Geräusche der Pferdetramway doch zum charakteristischen Symbol für die zusammenwachsende Stadt. Unüberhörbar signalisierten sie den Anschluss an die Großstadt, ein Umstand, an den sich auch Felix Salten am Beispiel von Währing erinnert: »Aber ich weiß sehr genau, wann dieser Umschwung begonnen hat. Eines Tages kam die Tramway heraufgeklingelt und fuhr mitten durch Währing. Es gab Straßen, die von Schienen durchzogen wurden, es gab Haltestellen. Man war einfach wie in Wien. Diese Tramway, die hin und her klingelte, bis tief in die Nacht hinein, sogar bis zehn Uhr, hat den ganzen Ort aufrebellt.«<sup>41</sup>

Die raum-zeitliche Integration des Wiener Stadtgebietes wurde durch die zur Jahrhundertwende in Angriff genommene Elektrifizierung und Kommunalisierung der Straßenbahn und den in der Folge deutlich beschleunigten Ausbau des Netzes noch weiter vorangetrieben. Wiens erste elektrische Straßenbahn verkehrte 1897 zwischen Nord- und Westbahnhof. Dies war relativ spät im Vergleich mit anderen europäischen Hauptstädten, fuhr doch beispielsweise in Berlin schon 1881 die erste »Elektrische«. Im Ringen der Metropolen um Prestige und Modernität war Wien deutlich unter Zugzwang geraten, kam doch gerade der Straßenbahn als sicht- und hörbarem Zeichen für Urbanität und großstädtischen Charakter, wie Peter Wilding anmerkt, ein hoher symbolischer Wert zu.<sup>42</sup>

Die in der christlichsozialen Ära unter Bürgermeister Karl Lueger vorangetriebene Liquidierung beziehungsweise Übernahme der privaten Tramwaygesellschaften durch die Gemeinde Wien stellte eine wesentliche Voraussetzung für die rasche Elektrifizierung der bisherigen Strecken dar, die in ihren Grundzügen bereits 1903 abgeschlossen werden konnte. Im selben Jahr, am 26. Juni, fuhr auch die letzte Pferdetramway durch die Stadt. Neue übersichtliche Linienbezeichnungen, eine neue komfortablere Wagenserie sowie eine einheitliche und niedrige Tarifgestaltung ließen die Elektrische endgültig zum leistungsfähigen Massenverkehrsmittel werden. Bis 1913 wurde das Streckennetz auf 244 Kilometer ausgebaut, die Fahrgastzahlen schnellten auf jährlich 322,6 Millionen in die Höhe.<sup>43</sup>

Die zunehmende Verdichtung des Netzes, vor allem aber die gesteigerte Geschwindigkeit verbesserte die Erreichbarkeit der Stadtrandgebiete und trug damit wesentlich zur Erweiterung der Wohngebiete in Richtung Peripherie bei. Die lautstarke Ankunft der ersten Elektrischen wurde dort wie ein Volksfest gefeiert, etwa im kleinen Weinhauerort Grinzing, an den sich der dort aufgewachsene Viktor Faltis erinnert: »Die Häuser des Unterörtels wurden beflaggt, Tafeln mit ›Hoch die Straßenbahn‹ in die Fenster gestellt, und halb Grinzing wartete vor dem Cernygasthaus auf die Elektrische. Von dort aus konnte man nämlich weit in die Allee hineinsehen. (...) Die Elektrische kam laut klingelnd, mit Laub und Fähnchen geschmückt, die Grinzinger Allee daher.«<sup>44</sup>

Das gellende Läuten der elektrischen Straßenbahn klang, so schrieb der Arbeiterdichter Alfons Petzold, wie ein »Gruß der Großstadt«,<sup>45</sup> der von nun an die Grenzen der expandierenden Metropole markierte. Die weit draußen, im noch ländlich geprägten Umland verankerten Endstationen waren der manifeste Ausdruck dieser Erweiterung, deren Speerspitzen, deren Grenzposten.

Allerdings unterschieden sich die Geräusche der Elektrischen mittlerweile doch recht deutlich von jenen der Pferdetramway, die eigentlich noch ein vormoderner, präindustrieller Klangkörper, ein akustisches Zwitterwesen vor dem endgültigen Durchbruch des Maschinenzeitalters, gewesen war. An die Stelle von Pferdegetrappel und Glöckchengebimmel trat nun das Motorengeräusch, und durch die höhere Geschwindigkeit wurde das Rattern und Sausen, Kreischen und Quietschen der Straßenbahnwaggons erst so richtig dominant. Freiherr von Berger sprach denn auch treffend vom »Wimmergeheul der Elektrischen«<sup>46</sup>. Zu den Fahrgeräuschen gesellten sich die bekannten Glockentöne beim An- und Abfahren aus den Haltestellen, neuartige Trompetenstöße, die seit 1908 die allzu schrillen Signalpfeifen ersetzen, sowie vor allem zu Beginn noch sehr häufige Knalllaute, hervorgerufen durch elektrische Entladungen in den Oberleitungen. Nur im Ringstraßenbereich war die Stromversorgung aus ästhetischen Gründen über Bodenleitungen erfolgt, wobei die häufige Umschaltung zwischen Ober- und Unterleitung ebenfalls recht charakteristische Laute verursachte: »Wenn das kurbelnde Geräusch ertönt, findet sich ein vorstädtischer Passagier auf der vorderen Plattform gewöhnlich zu der Bemerkung veranlaßt: ›Gleich werd'n m'r jausnen. Kaffee reib'n tun s' scho.«<sup>47</sup>

Dieser gesamte mechanisch-technische Geräuschkomplex war es, der zum »klassischen« akustischen Zitat der modernen Großstadt werden sollte, zu einem Lautgemenge, das nur hier und nirgends sonst anzutreffen war. An- und abschwellend durchlief es die Großstadt von frühmorgens bis spätabends. Die Ausbreitung der Straßenbahngeräusche sollte sich in Wien noch bis Ende der 1920er Jahre steigern, als der Höhepunkt des Ausbauprogramms erreicht wurde und die Stadt das dichteste Liniennetz Europas aufwies (Gesamtlänge 1928: 318 Kilometer<sup>48</sup>).

## Klangkollisionen: Tier versus Maschine

Ob mit Omnibus, Einspänner, Fiaker oder Lohnkutsche, als einzelnes Zug- oder Reittier, das Pferd blieb bis zur Jahrhundertwende das bevorzugte Fortbewegungs- und Transportmittel, das demzufolge auch im Straßenraum akustisch stark präsent war. Auch die ersten Tramways hatten sich, wie erwähnt, seiner Zugkraft bedient und damit die Zahl der in der Stadt verkehrenden Tiere bedeutend vergrößert. Allein der Pferdebestand der *Wiener Tramway Gesellschaft* stieg von 400 (1869) auf

3.800 (1897).<sup>49</sup> Insgesamt erhöhte sich die Zahl der in Wien gemeldeten Nutzpferde zwischen 1880 und 1900 von rund 11.000 auf beachtliche 42.000 (ohne Militär und Hofpferde).<sup>50</sup>

Eine nicht zu überhörende animalische Klangspur hinterließ lange Zeit auch das durch die Straßen der Stadt getriebene Schlachtvieh. Riesige Tierherden bewegten sich von den Bahnhöfen zu den Schlachthäusern, die ab 1851 in Gumpendorf und St. Marx (hier befand sich auch der zentrale Viehmarkt) in Betrieb genommen wurden. Die Durchzugsgebiete waren zumeist der 2. bis 5. und 9. Bezirk, wo man wöchentlich das Gebrüll und Gestampfe von Ochsen, Schweinen, Schafen oder Kälbern vernehmen konnte. Wie viele Tiere sich jährlich durch die Straßen wälzten, verdeutlicht die Importquote des Jahres 1871. Allein in diesem Jahr gelangten 149.360 Ochsen, 376.800 Schweine, 208.469 Schafe und 169.336 Kälber auf den Wiener Markt, wobei der überwiegende Teil der Tiere aus der ungarischen Reichshälfte stammte.<sup>51</sup>

Zwei Jahre später, 1873, dem Jahr der Wiener Weltausstellung, wurde dem Viehtrieb durch die Stadt nicht zuletzt aus Gründen der Repräsentation ein Ende gesetzt. Der Anblick der geruchs- und lärmintensiven Herden entsprach keinesfalls mehr dem Selbstverständnis einer modernen Metropole. Eigene Gleisverbindungen wurden geschaffen, auf denen das Vieh künftig in speziellen Waggons von den Bahnhöfen direkt zu den Schlachthöfen – in den 1880er Jahren entstanden weitere Anlagen in Nußdorf, Hernals und Meidling – gebracht werden konnte.

Die Zeit von der Jahrhundertwende bis zum Ersten Weltkrieg kann als die eigentliche Konstituierungsphase der Motorisierung des Straßenverkehrs bezeichnet werden. Die sausende und tosende »Fahrmaschine«, das künstlich geschaffene »wildgemachte Unorganische«, so ein Zeitgenosse polemisch, begann die Stadt zu beherrschen.<sup>52</sup> Auf das sukzessive Vordringen der Straßenbahn in die Stadtlandschaft wurde bereits hingewiesen. Hatte die Pferdetramway – auch in akustischer Hinsicht – noch ein Zwitterwesen zwischen Tier und Maschine dargestellt, verkörperte die Elektrische nunmehr den Klang und die Kraft der puren Maschine.

Die völlig neuen Geräusche stellten sich allerdings als Problem für die vielen weiterhin auf der Straße verkehrenden Pferde dar. Nicht selten wurden die Tiere nervös, begannen zu scheuen und sich unberechenbar zu verhalten. Ein alteingesessener Grinzinger Stellwagenfahrer bemerkte über den anfangs immer wieder auftretenden Konflikt mit der Elektrischen:

Wo die Tramway fahrt, do hab' i oft mei' Gfrett. Dös ane Roß, dös handliche, dös zur rechten Hand, da Fritzl, hat si' ja scho' a bißl gewöhnt an den Tamtamkasten, aber die Rosl, dös stattliche Roß, dös zur linken Hand, is a narrisch's Viech. Kaum kummt ihr der Kasten in die Näh', wackelt's scho' mit dem Schädel und fangt z'hupfen an und macht schließlich den Fritzl a

narrisch. Und dö Führer von der Kraxen hab'n eana Hetz dran, wenn dö Roß zum Zappeln anfangen, und treten no' fest auf dö Glock'n, daß dö Viecher ganz narrisch werden.<sup>53</sup>

Nicht immer gingen solche Begegnungen glimpflich aus; mitunter kam es auch zu schweren, sogar tödlichen Zwischenfällen. Und auch bei einer anderen revolutionären Erfindung jener Jahre zeigte sich dieselbe Problematik: dem Automobil. Es war im September 1892, als erstmals ein derartiges »pferdeloses Vehikel« durch die Straßen Wiens donnerte. Seine Besitzer waren Siegfried Graf Wimpffen und Hans Graf Wilczek jun., die sich einen französischen Serpollet-Dampfwagen angeschafft hatten. Der 1.800 Kilogramm schwere Koloss war mit Koks zu befeuern (die Grafen waren damit Chauffeure in der ursprünglichen Bedeutung, also Heizer) und wies eisenbeschlagene Räder auf, die auf dem Kopfsteinpflaster einen gewaltigen Lärm verursachten.<sup>54</sup>

Doch dies war zunächst noch eine Einzellerscheinung. Erst vier Jahre später sollte der wirkliche Startschuss für die Verbreitung des Automobils in Wien fallen. Im November 1896 fuhr der erste fabrikmäßig erzeugte Benzin-Motorwagen durch die Stadt, ein *Daimler-Peugeot*, erworben vom k.u.k. Hofwagenfabrikant Ludwig Lohner. Andere folgten diesem Beispiel, wie Carl Oplatek, Besitzer einer Maschinenfabrik im 18. Bezirk, der seit Juli 1897 eine *Benz-Victoria* durch die Straßen lenkte. In seinen Erinnerungen berichtet er, welch unglaubliches Staunen, bis hin zum Schock, das neue Fahrzeug nicht zuletzt auf Grund seiner enormen Geräusentwicklung bei den übrigen Verkehrsteilnehmern, egal ob Mensch oder Tier, auslöste:

Meine täglichen Fahrten in den verschiedenen Stadtteilen, mit Ausnahme des ersten Bezirkes, dessen Befahren verboten war, erregten gewaltiges Aufsehen. Wo immer ich mit dem Automobil erschien und stehenblieb, war es sofort von einer drängenden Menschenmenge umringt, die nicht früher wich, bis der Wagen sich in Bewegung setzte. Der Lärm der Victoria war so stark, daß in Entfernungen von einem halben Kilometer das Nahen des Automobils angekündigt wurde. Es mußte mit größter Vorsicht gefahren werden, da alle entgegenkommenden oder überholten Pferde scheuten, wobei das Stehenbleiben mit dem Auto zu deren Beruhigung nicht genügte, sondern auch der Motor abgestellt werden mußte.<sup>55</sup>

Das Scheuwerden der Pferde war auch in diesem Fall – neben der erhöhten Geschwindigkeit (Höchstgeschwindigkeit war 15 km/h) – eines der größten Probleme. Zahlreiche Unfälle waren darauf zurückzuführen, und dies obwohl es in den von der Wiener Polizeidirektion erteilten Fahrbewilligungen unter Punkt drei ausdrücklich hieß: »Der Lenker des Wagens hat auf die ihm entgegenkommenden Reit- und Wa-

genpferde zu achten, und wenn er ein Stutzigwerden (Scheuwerden, P.P.) derselben wahrnimmt, mit der Fahrt so lange einzuhalten, bis jede Gefahr beseitigt ist.«<sup>56</sup> Vor allem zwischen Pferdefuhrwerken und Autos gab es noch längere Zeit beträchtliche Konflikte. Viele der frühen Automobilisten mussten feststellen, dass es schlichtweg nicht möglich, war mit dem Auto – selbst in langsamsten Tempo – an einem Pferd vorbeizufahren. Scheuende Tiere sprangen gegen die Wagen, versperrten die Straße, gingen rückwärts oder rasten ängstlich kreuz und quer.

Unisono verwiesen die Automobilisten auf den Gewöhnungseffekt, der sich früher oder später einstellen werde. Um dem nachzuhelfen, bediente man sich miteinander eigenwilliger Hilfsmittel. So montierte ein erfinderischer Autolenker einfach einen Pferdekopf an die Front seines Wagens, in der Hoffnung, damit die Gäule friedlich zu stimmen.<sup>57</sup>

Im Detail stellte sich der Klang der ersten Autos mit Explosionsmotor als Abfolge unterschiedlichster Laute dar: vom anfänglichen »Puff Puff Puff« über unterdrücktes Hüsteln bis hin zu einer Serie von lauten Knatter- und Knallgeräuschen. Doch es waren nicht nur neuartige, technische Töne, die nun weithin zu hören waren, auch die beinahe ständigen Hupsignale, mit denen die Fahrer den Weg frei zu machen versuchten, gehörten schon bald zum charakteristischen Erscheinungsbild des Automobils. Sie brachten ihm den lautmalerischen Spitznamen »Töff-Töff« ein, wobei gerade diese Signale die Pferde besonders häufig erschreckten. Der Machtkampf auf der Straße war auch in akustischer Hinsicht evident. Ein Anpassungs- und Verdrängungsprozess hatte begonnen, aus dem das Auto schließlich als Sieger hervorgehen sollte. Erfahrungen aus hochmotorisierten Städten zeigten, dass die Lösung des Problems tatsächlich nur eine Frage der Zeit war. Über Berlin hieß es bereits 1909, dass sich hier längst kein Pferd mehr nach einem Auto umsehe.<sup>58</sup>

In Wien setzte sich das Auto vergleichsweise zögernd durch. Die Gründe dafür lagen nicht nur in den extrem hohen Kosten für Anschaffung und Betrieb eines Fahrzeugs, sondern auch in dem zunächst nur langsamen Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur. Anfang März 1910 waren in Wien 2.545 Autos registriert.<sup>59</sup>

Die ungewohnt hohe Geschwindigkeit in Verbindung mit dem nur allzudeutlichen Gestank und Lärm ließ die Metapher vom wilden Tier entstehen, »das brüllend durch das Land rast«<sup>60</sup>. In den kollektiven Bildern und Vorstellungen vom Auto war das Animalische somit noch lange präsent. Gemäß dem italienischen Literaturhistoriker Attilio Brilli war es seit den Anfängen der Motorisierung eine weit verbreitete rhetorische Übung, die verborgenen tierischen Anlagen des Automobils zu enthüllen. In einer magischen Deutung der technologischen Wirklichkeit sei das Automobil als Geschöpf zwischen der mechanischen Welt und dem Tierreich interpretiert worden. Ungeheuer aller Art, mechanische Saurier, geflügelte Pegasusse, Zentauren und Hippogryphe bevölkerten die Autoliteratur der ersten Jahre.<sup>61</sup>



Auch der Wiener Schriftsteller Heimito von Doderer sprach noch Jahre später vom »Knurren der Motoren«. <sup>62</sup>

Weitaus weniger Fahrgeräusche verursachte das sich seit den 1880er Jahren des 19. Jahrhunderts verbreitende Fahrrad. Das erste, noch ein Hochrad, tauchte 1880 in Wien auf, sieben Jahre später zählte man bereits 600 lizenzierte Radfahrer (seit 1885 waren Nummerntafeln und Radfahrprüfungen vorgeschrieben). Wie beim Auto stellte auch das Fahrrad zunächst noch ein exklusives Sportgerät dar, ehe es zum leistbaren Alltagsgerät für breite Bevölkerungsschichten wurde. Mit der technischen Weiterentwicklung zum leichter handhabbaren Niederrad und der Ausstattung mit luftgefüllten Gummireifen setzte in den 1890er Jahren ein regelrechter Fahrradboom ein. Vor allem die Arbeiterklasse verwendete das Fahrrad immer häufiger für berufliche Zwecke. Frauen entdeckten die emanzipatorischen Vorzüge des neuen Gefährts, mit dem sie sich nunmehr frei und unabhängig auf den Straßen bewegen konnten. 1896 waren bei der Wiener Polizei bereits 13.000 Radfahrer gemeldet, für das Jahr 1900 wird die Zahl der tatsächlichen Radfahrer auf beachtliche 70.000 geschätzt. <sup>63</sup>

Eine Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer ging in diesem Falle von der geringen Lärmentwicklung beim Radfahren aus, weshalb zu Beginn auch das Befahren öffentlicher Straßen verboten war. Erst 1898 wurden sämtliche Straßen Wiens zur Benützung freigegeben. Allerdings versuchten die Radfahrer, sich durch lautstarke Glockensignale Gehör zu verschaffen, was nicht selten zu Irritationen und Schreckmomenten bei den anderen Straßenbenützern führte, wie ein Zeitgenosse bemerkte: »In allen Straßen und Gassen klingelt es von den schnarrenden und klirrenden Glocken der Radfahrer, und ein ganz neues Bild ist es, das der großstädtische Verkehr durch das Eindringen des Fahrrades in denselben bekommen hat. Die schmucken, flinken Fahrzeuge sausen wie die Pfeile vorüber, und die Fußgänger müssen ganz curios Acht geben, wollen sie im Gewühl der Straße nicht die unerwünschte Bekanntschaft mit dem Fahrrade machen.« <sup>64</sup>

Die motorisierte Version des Fahrrades, das so genannte Kraftrad, hatte sich – obwohl technisch bereits ausgereift – noch nicht wirklich durchgesetzt, was in erster Linie an der im Vergleich mit dem Automobil doch deutlich geringeren Repräsentationswirkung lag. 1914 gab es erst 748 Motorräder in Wien. Dem standen in jenem Jahr bereits 3.858 Automobile sowie 3.035 elektrisch betriebene Straßenbahnwagen gegenüber <sup>65</sup> – die modernen Ikonen des urbanen Straßenverkehrs. Wie rasch die traditionellen Pferdegespanne verschwanden, verdeutlicht die Entwicklung bei den Fiakern und Einspännern. Deren Zahl hatte sich innerhalb von vier Jahren von 2.792 (1900) auf 1.029 (1914) um mehr als die Hälfte reduziert, während umgekehrt 1.722 motorisierte Taxis hinzugekommen waren. <sup>66</sup> Die Ablösung des Pferdegetrappels durch das Motorengknatter war nur mehr eine Frage der Zeit.

Wesentlich früher hatte die Gewöhnung an die neuen Geräusche der Dampfmaschine begonnen, die im Verkehrswesen zunächst auf dem Wasserweg eingesetzt wurde. Bereits 1817 machte die *Carolina*, ein dampfbetriebenes Vorspannboot, ihre Probefahrt auf der Donau, ohne jedoch eine größere Anzahl an Nachfolgern zu finden. Erst der 1829 gegründeten *Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* (DDSG) gelang es durch den Einsatz modernster Technik, die Dampfschiffahrt auf der Donau zu etablieren und ihr den Charakter eines Experiments zu nehmen. Am 17. März 1830 brach das Dampfschiff *Franz I.* unter großer Anteilnahme der Wiener Bevölkerung zur ersten Fahrt nach Budapest auf. Die Verbreitung der stampfenden Schiffsclaute blieb jedoch im wesentlichen auf ein relativ eng begrenztes Gebiet – die unmittelbare Umgebung von Donau und Donaukanal – beschränkt, ganz anders als beim Einsatz der Dampfmaschine im Schienenverkehr.

Nachdem 1832 die erste kontinentaleuropäische Eisenbahnstrecke von Budweis über Linz nach Gmunden eröffnet worden war, fuhren bereits fünf Jahre später erste Versuchszüge von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram. Das Eisenbahnzeitalter erfasste den Wiener Raum: 1838 wurde die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn eröffnet; in einer ihrer Werkstätten entstand 1840 die erste österreichische Dampflokomotive *Patria*. Weitere Linien folgten: Südbahn (1842), Ostbahn (1846), Kaiserin-Elisabeth-Westbahn (1858), Verbindungsbahn (1859), Kaiser-Franz-Josefs-Bahn (1870), Nordwestbahn (1872), Donauuferbahn (1876), Aspangbahn (1881) sowie die erwähnten Dampftramway-Strecken (1882).

Wie die Eisenbahn in ihren Anfangsjahren akustisch erlebt worden sein mag, deutet Peter Rosegger in seiner kurzen Erzählung »Als ich das erstmal auf dem Dampfwagen saß« an. Deutlich wird auch hier die Metapher vom wilden Tier bemüht: »Auf der eisernen Straße heran kam ein kohlschwarzes Wesen. Es schien anfangs stillzustehen, wurde aber immer größer und nahte mit mächtigem Schnauben und Pfustern und stieß aus dem Rachen gewaltigen Dampf aus.«<sup>67</sup> Derartige Bilder gerieten zu Stereotypen in der literarischen Verarbeitung des neuen Verkehrsmittels,<sup>68</sup> wobei es vor allem die Lokomotive war, die ob ihrer gewaltigen Erscheinung beeindruckte.

Die Fremdheit des übermächtig lauten Gestampfes und Geschnaubes der Lokomotiven, deren schrillen Signale und Pfliffe – die neuen »Weckrufe« des Maschinenzeitalters<sup>69</sup> – irritierten Menschen wie Tiere. Der Aquarellist Leander Ruß hielt diese akustischen Nebenwirkungen der Industrialisierung im Jahre 1847 auf einem berühmten Gemälde fest, das scheuende Pferde neben einem Zug der Südbahn zeigt. Und noch fünfzig Jahre später kam es gerade auf dieser Strecke zu einer ähnlichen Kollision zwischen Tier und Maschine. Irritiert von den Geräuschen des vorbeifahrenden Zuges warf ein Pferd seinen Reiter ab und verletzte ihn schwer.<sup>70</sup>

Eine akustische Besonderheit stellten die Geräusche der 1874 eröffneten Zahnradbahn auf den Kahlenberg dar. Die kleine Lokomotive kletterte »schnaufend und

spuckend« den Berg hinauf, ließ bisweilen ihren »scharfen Pfiffe« ertönen, während ständig Klapperlaute zu vernehmen waren: »Es klapperte seltsam, wenn das Zahnrad die Zähne in seine Schiene schlug, die als breiter löchriger Eisenstrang in der Mitte des Gleises dahinlief.«<sup>71</sup>

Der in den 1890er Jahren forcierte Bau von Schlepplgleisen zu Produktions- und Lagerstandorten brachte eine weitere Ausbreitung der klassischen Zuggeräusche. Nicht weniger als 72 derartige Gleise wurden vom Beginn der Eisenbahnära bis Ende 1919 im Wiener Raum verlegt, 50 davon ab 1890.<sup>72</sup>

Waren die frühen Bahnhöfe und Trassen nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen noch am Rande des damaligen dichtverbauten Stadtgebietes gelegen, wurde mit der Errichtung der Stadtbahn ein intraurbanes Verkehrsmittel geschaffen, das die Geräusche der Eisenbahn mitten in die Stadt brachte. Die von 1898 bis 1902 sukzessive eröffneten Teilstrecken der Vororte-, Gürtel-, Wiental- und Donaukanallinie umfassten gemeinsam mit dem Verbindungsbogen zur Donauuferbahn eine Gesamtlänge von beachtlichen 38 Kilometer. Die – trotz heftiger Widerstände – nicht im elektrischen Betrieb, sondern mit Dampflokomotiven geführte Stadtbahn verteilte ihre akustischen Emanationen über die ganze Stadt.

Noch vor dem Ersten Weltkrieg konnte man in Wien die Bekanntheit mit einem neuen Maschinengeräusch machen. Am 23. Oktober 1909 fand in Simmering erstmals ein Schauflug des französischen Flugpioniers Louis Bleriot statt. Auf dem ältesten Flugfeld der Stadt, der Simmeringer Haide, versammelten sich tausende Neugierige, um dem ersten geglückten Motorflug in Wien beizuwohnen. Der Redakteur der *Neuen Freien Presse* berichtete seinen Lesern euphorisch über die akustische Erscheinung des Aeroplans, das sich beim Start noch als wildes »Schlachtroß«, in der Luft jedoch als ruhig dahinschwebende »Libelle« – auch hier wieder die bekannten Tiermetaphern – präsentierte:

Wild, ungestüm knattert die Maschine los, wie ein Schlachtroß der Heldensage, das aufwiehert, ehe es fortstürmt. Dann gleitet das Gefährt leicht und anmutig über den grünen Plan. Einen kurzen Augenblick weiß man nicht: Gehört es noch der Erde an oder ist es schon ein Geschöpf der Luft? Bis es mit einem Male emporsteigt, kühn, stolz, als müßte es so sein. Man hält den Atem an, deutlich hört man das Herz pochen, indessen das Fahrzeug nun hoch in der Luft dahinzieht mit edler Ruhe wie auf einer vorgeschriebenen Bahn.

Diese wunderbare Ruhe überrascht, verwirrt. (...) Und zwischen Sonne und Mond schwebt die Libelle hin und her, hin und her (...) Es ist merkwürdig, es ist wunderbar: Man gewöhnt sich daran. Man kennt jetzt das regelmäßige Knattern des Motors, wie man das Zwitschern der Schwalben kennt. Man hört beinahe zu staunen auf.<sup>73</sup>

Bestens vertraut erscheinen hier bereits die Motorengeräusche, die keineswegs mehr als irritierend oder gefährlich erlebt werden. Start- und Landegeräusche der Flugzeuge verlagerten sich in der Folge von der Simmeringer Haide nach Aspern, wo im Juni 1912 ein neues Flugplatzgelände eröffnet und die *I. Internationale Flugwoche* abgehalten wurde.<sup>74</sup>

## Das Verschwinden von »Kaufrufen« und Straßenmusik

Weithin hörbare Spuren ihrer geschäftigen Tätigkeit hinterließen über viele Jahrzehnte hindurch auch die unzähligen ambulanten Gewerbetreibenden, die – lautstark ihre Waren und Dienstleistungen anpreisend – von Haus zu Haus zogen. Nach Hubert Kaut lassen sich vier verschiedene Gruppen unterscheiden. Die Mehrzahl verkaufte Kleinwaren, etwa Stoffe, Bekleidung, Lebensmittel, Haushalts- und Toiletteartikel – allesamt Dinge, die, da es erst wenige fix etablierte Geschäfte gab, auf diese Weise direkt zu den Konsumenten gelangten. Daneben boten auch Hand- und Tagwerker ihre Dienstleistungen an, wie Scherenschleifer, Rastelbinder, Holzhauer oder Handsägenfeiler. Schausteller und Unterhaltungskünstler, etwa Taschenspieler, Gaukler, Tierbändiger oder Musikanten, veranstalteten spezielle Vorführungen. Und schließlich gab es auch noch die sozial am tiefsten stehende Gruppe der Trödler, Aschenhändler, Lumpen- und Abfallsammler, deren Ansehen schon nahe an dem der Bettlern angesiedelt war.<sup>75</sup>

All diese Hausierer, die zur Ausübung ihrer Tätigkeit eine Lizenz vom Magistrat der Stadt Wien benötigten, machten durch einen speziellen, für jede Berufsgruppe unterschiedlichen »Kaufruf« auf sich aufmerksam. Dieser basierte zumeist auf einer bestimmten Melodie und war als akustische Signatur schon von weitem erkennbar.<sup>76</sup> So konnte man etwa häufig das typische »Bandel, Zwirn, kafts!« des aus dem Waldviertel zugewanderten »Bandelkramers« hören, das »Messer, Schar schleifen!« des Messer- und Scherenschleifers, das »Salamini! Kesö!« des aus dem Trientiner Gebiet stammenden »Salamudschimannes«, der Salami und Käse feilbot, das »Haderlump! Haderlump!« des Hadern- und Lumpensammlers, das »Lavendel kafts!« des Lavendelweibs oder das »An Oschn! An Oschen!«, das der Aschenmann ausrief und das als Refrain des Aschenlieds in Ferdinand Raimunds Zauberspiel *Der Bauer als Millionär* zu großer Popularität gelangte.

Derartige »Kaufrufe«, deren Vielfalt hier nur beispielhaft angedeutet werden kann,<sup>77</sup> gehörten in allen europäischen Städten zur auralen Charakteristik des Straßenbildes. Als *Les Cris de Vienne* hatten die Wiener Rufe seit 1775, als Johann Christian Brand erstmals Zeichnungen unter diesem Titel veröffentlichte,<sup>78</sup> in zahlreiche künstlerisch-literarische Darstellungen Eingang gefunden. Sie prägten das Leben

auf der Straße, wurden zu einem sinnlich wahrnehmbaren Zeugnis des Vielvölkerstaates der k.u.k. Monarchie.

»Von der Gasse herein, kam jeden Augenblick ein anderer Cri«, notierte Vincenzo Chiavacci,<sup>79</sup> eifriger Chronist des Wiener Vorstadtalltags. Hier, wo die Masse der Zuwanderer ihre neue Heimat fand, pulsierte das Leben anders, herrschten auch sinnlich völlig andere Eindrücke als in der bürgerlich-aristokratisch geprägten Innenstadt. Wie Wolfgang Maderthaner und Lutz Musner gezeigt haben, blieb gerade das Alltagsleben in den Vorstädten lange Zeit weit mehr oral als literal geprägt. Eine eigenständige – und auch widerständige – Lebenswelt entwickelte sich, die im Alltag, bei Festen und Feiern an die ländlichen Traditionen der Zuwanderer anknüpfte.<sup>80</sup>

Zu diesem bunten Treiben in der Vorstadt gehörten auch die allorts anzutreffenden Straßenmusiker: Sänger, Gitarristen, Harfenisten, Geiger, Ziehharmonika- und Dudelsackspieler, Leier- und Werkelmänner. Dabei handelte es sich zumeist um kranke, zu anderem Erwerb unfähige Personen, die zur Bestreitung ihres Lebensunterhalts eine so genannte Bettel-Musik-Lizenz erhielten. Allerdings, so Anna Elisabeth Frei in ihrer Geschichte der Wiener Straßenmusik, kamen die Musiker nicht selten in den Verdacht, gefährliche Vagabunden und Landstreicher zu sein. Die Behörde gab ihre Erlaubnisscheine in der Folge nur mehr an musikalisch gut beleumdete Personen aus, was im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einer Trennung und Aufspaltung der Aufführungsorte führte. Die so genannten Volkssänger zogen in die Lokale und Vergnügungsetablissemments ein. Die Straßen und Höfe blieben die Domäne der Musik für die armen Leute.<sup>81</sup>

Einer der populärsten Musikanbieter war schon bald der Werkelmann. Die Zahl jener Personen, die in der Öffentlichkeit ihre Drehorgel erklingen ließen, stieg aus zwei Gründen besonders rasch an. Zum einen benötigte man für die Ausübung dieses Berufes keine musikalischen Vorkenntnisse, zum anderen gab es seit Beginn des 19. Jahrhunderts mobile Geräte mit Fahrgestell, die die Arbeit bedeutend erleichterten und den Aktionsradius für die Werkelmannen entscheidend vergrößerten. Da die Nachfrage nach derartigen Instrumenten stetig stieg, entstanden schon bald eigene Werkelleihanstalten, wie jene von Karoline Pippich in Wien-Ottakring.<sup>82</sup>

Im Unterschied zu den meisten anderen Straßenmusikern konnte man den Werkelmann nicht nur in der Vorstadt, sondern sehr häufig auch in der Innenstadt antreffen, etwa in der schmalen Naglergasse, die für ihre lautstarken musikalischen Darbietungen bekannt war. Musikhistorisch betrachtet kommt dem Werkelmann eine wesentliche Funktion zu, da er bis zur Erfindung des Grammophons für viele der einzige Musiklieferant war. Sein Repertoire bestand zumeist aus Operettenliedern oder Walzer und Ländlern von Strauß oder Lanner, womit er großen Anteil an der Popularisierung dieser Musikstücke hatte.

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts begannen die Auftritte der Straßenmusiker und -händler jedoch deutlich seltener zu werden. Im Einzelhandel setzte mit der lange geforderten und 1859 endlich durchgesetzten Liberalisierung der Gewerbeordnung (in Deutschland bereits 1807) eine Umstrukturierung ein, die nachhaltige Auswirkungen auf die Wanderhändler hatte. Die Gewerbeordnung gab das Handelsgeschäft bis auf wenige konzessionierte Branchen vollkommen frei, wodurch die Zahl der Geschäfte mit fixen Standorten rapide anstieg. Schon bald entstanden erste Filialnetze, etwa von Julius Meinl, der 1914 bereits 44 Lebensmittelgeschäfte in Wien besaß.<sup>83</sup>

Auch das Kaufhauswesen etablierte sich mit entsprechender Verzögerung. Nach dem Vorbild von Paris fassten die neuen Konsum- und Dienstleistungszentren ab 1865 auch in Wien Fuß, wobei sie sich zunächst ausschließlich auf den Textilbereich konzentrierten und erst später eine breitere Palette an Waren anboten.<sup>84</sup> Die kapitalistische Neuorganisation der Warenverteilung ließ die Existenzbasis für die Angehörigen der »Kauftruf«-Berufe immer schmaler werden. Hinzu kam, dass auch die Behörden zunehmend rigorose Beschränkungen verordneten. Bereits seit 1852 schränkten kaiserliche Patente den Hausierhandel empfindlich ein. Er durfte etwa nur von »österreichische(n) Untertanen über dreißig Jahre« ausgeübt werden. Und schließlich reduzierte auch die liberalismusfeindliche christlichsoziale Wiener Stadtregierung die Zahl der von ihr vergebenen Lizenzen kontinuierlich. Dahinter verbargen sich nicht zuletzt starke antisemitische Tendenzen, waren doch viele der Hausierer jüdische Zuwanderer, die mit dem politisch mächtiger werdenden, konservativ dominierten Kleinbürgertum konkurrierten.<sup>85</sup>

Das Marktkommissariat wurde angewiesen, streng gegen unbefugten Hausierhandel vorzugehen. Im Jahre 1886 erteilte der Wiener Magistrat nur noch 940 Bewilligungen für Hausierer.<sup>86</sup> Viele waren bereits als Arbeiter in die Fabriken abgewandert, andere versuchten vom Klein- zum Großhandel zu wechseln oder selbst ein kleines Geschäftslokal zu betreiben.

Das allmählich völlige Verschwinden der Wanderhändler rief als Gegenbewegung einen Boom an bildlichen und literarischen Darstellungen hervor, in denen sie noch ein letztes Mal zu »klassischen« Wiener Volkstypen stilisiert wurden.<sup>87</sup> Auch die Wissenschaft machte sie nun erstmals zum Thema: Iganx Schwarz, Professor der bildenden Künste, legte eine schmale kunsthistorische Arbeit über sie vor<sup>88</sup>, in einer *Historischen Ausstellung der Stadt Wien* konnte man anhand von zahlreichen Abbildungen die einstige Vielfalt an Typen bestaunen<sup>89</sup>.

Ihr vielfach antiquiertes Erscheinungsbild und ihre eigentümlichen Rufe hatten sie zur idealen Projektionsfläche für die Sehnsucht nach der alten, gemütlichen und weniger lauten Stadt werden lassen, die Wien einst für viele gewesen zu sein schien. Der Feuilletonist Josef August Lux schrieb 1910 im *Neuen Wiener Tagblatt* über das

Lavendelweib: »Das arme Weiblein ist fast schon ein Stück Legende, eine freundliche Spukgestalt. Man sieht es so selten, man hört nur seinen Klagegesang. Er scheint aus zeitlichen Fernen herzukommen, aus den Fernen der Vergangenheit, aus den Fernen unsrer eigenen Kindheit.«<sup>90</sup> Die nostalgische Rückschau auf das biedermeierliche »Alt-Wien«<sup>91</sup> verklärte die noch wenigen vernehmbaren Rufe der Straßenhändler zu verzaubernden Melodien, wobei gerade das Lavendelweib zum Inbegriff für die »gute alte Zeit« geworden war. Über Jahrzehnte hinweg kommt dieser Figur eine herausragende Bedeutung sowohl im Feuilleton wie auch in der biographischen Literatur zu, was nicht zuletzt damit zusammenhängen mag, das sich in diesem Falle auch ein besonders angenehmer Duft in der Erinnerung festgeschrieben hat.<sup>92</sup>

Eine ähnliche Entwicklung lässt sich für die vielen Straßenmusiker feststellen, deren Gesänge und Melodien ebenfalls aus dem Stadtraum verdrängt wurden. Um die verbreitete Bettelei einzudämmen, wurden auch hier die Lizenzen seit 1852 nur mehr unter strengsten Auflagen, befristet auf ein Jahr, vergeben.<sup>93</sup> Nur mehr die Bedürftigsten und Ärmsten wurden damit bedacht. Die Namen der Musiker waren meist unbekannt geblieben, die letzten von ihnen erlangten nun jedoch lokale Berühmtheit. Paul Oprawil ging als letzter Harfenist in die Geschichte der Stadt ein – er war blind geboren und starb 1900 im Alter von fast 84 Jahren in Hernals.<sup>94</sup> Franz Deckmayer, ehemals als »Greaner Tonl« berühmt, starb 1898 als letzter Wiener Leiermann.<sup>95</sup> Auch die Zahl der Werkelmänner hatte sich zwischen 1838 und 1914 von 800 auf 100 reduziert.<sup>96</sup>

Es war vor allem das Macht und Einfluss gewinnende Bürgertum, das mit seinen Vorstellungen von Ordnung und Moral das künftige Verhalten im öffentlichen Raum prägen sollte. Die innerhalb der bürgerlichen Eliten heftig geführten Großstadtdebatten, die Diskurse über Zivilisation und Fortschritt, soziale Disziplinierung und Kontrolle, hatten nicht zuletzt eine wesentliche aurale Dimension. Neue, allgemein verbindliche Verhaltensnormen und Sozialstandards setzten sich durch, in denen ›Ruhe‹ als sprichwörtlich erste ›Bürgerpflicht‹ galt.

## Anmerkungen

- 1 Der vorliegende Beitrag ist Teil des Forschungsprojekts »Die Stadt und der Lärm. Zur Geschichte des Hörens, Wien 1850-1914«, dessen Ergebnisse demnächst als Publikation erscheinen. Vgl. dazu auch Peter Payer, Vom Geräusch zum Lärm. Zur Geschichte des Hörens im 19. und frühen 20. Jahrhundert, in: Wolfram Aichinger, Franz X. Eder u. Claudia Leitner, Hg., Sinne und Erfahrung in der Geschichte, Innsbruck u.a. 2003, 173-191; ders., »Großstadtwirbel«. Über den Beginn des Lärmzeitalters, Wien 1850-1914, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte (IMS) 2 (2004), 85-103.
- 2 Vgl. Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien, Bd. 2, Wien 1993, 483; Bd. 1, Wien 1992, 355.
- 3 Vgl. Günther Chaloupek, Peter Eigner u. Michael Wagner, Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740-1938. Teil 2: Dienstleistungen, Wien 1991, 800.

- 4 Vgl. Peter Feldbauer, Stadtwachstum und Wohnungsnot. Determinanten unzureichender Wohnungsverorgung in Wien 1848 bis 1914 Wien 1977, 292 ff.
- 5 August Silberstein, Die Kaiserstadt am Donaustrand. Wien und die Wiener in Tag- und Nachtbildern, Wien 1873, 55.
- 6 Heinrich Weruer, Rückkehr in die Stadt, in: Neues Wiener Tagblatt vom 2. Oktober 1911, 1.
- 7 Vgl. Chaloupek, Eigner u. Wagner, Wien, wie Anm. 3, 865.
- 8 Robert Michel, Großstadtstudien, in: Die Zeit vom 11. November 1910, 1 f.
- 9 Richard Birkefeld u. Martina Jung, Die Stadt, der Lärm und das Licht. Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung, Seelze 1994, 31.
- 10 Ludwig Hirschfeld, Wo sind die Zeiten ... Zehn Jahre Wien in Skizzen, Wien u. Berlin 1921, 16.
- 11 Robert Musil, Der Mann ohne Eigenschaften. Bd. 1, Reinbek bei Hamburg 1987, 9 f.
- 12 Vgl. Tag und Nacht in Wien. Ein angenehmes Gemälde für Einwohner und Fremde, Wien 1810.
- 13 Vgl. August Silberstein, Wien's Erwachen und Entschlummern, in: ders., Kaiserstadt, wie Anm. 5, 52-64.
- 14 Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien für das Jahr 1885, Wien 1887, 316.
- 15 Tag und Nacht in Wien, wie Anm. 12, 17.
- 16 Vgl. Peter Payer, Hausmeister in Wien. Aufstieg und Niedergang einer Respektperson (= Wiener Geschichtsblätter, Beiheft 4), Wien 1996.
- 17 Alfred H. Fried, Wien – Berlin. Ein Vergleich, Wien u. Leipzig 1908, 101.
- 18 Elim Henri D'Avigdor, Das Wohlbefinden der Menschen in Großstädten. Mit besonderer Rücksicht auf Wien, Wien 1874, 206.
- 19 Hermann Sallmayer, Hausmeister- und Sperrstund-G'frett, Wien 1880. Letztlich dauerte es bis zum Jahre 1922, ehe der freie Zugang zum Haus für alle Bewohner Realität wurde.
- 20 Vgl. Joachim Schlör, Nachts in der großen Stadt. Paris, Berlin, London 1840-1930, München 1991.
- 21 Wilhelm Stekel, Hygiene der Straße, in: Wiener Bilder 32 (1905), 19.
- 22 Pascal Amphoux bezeichnete diese allgemein zu beobachtende Tendenz als »Medialisierung« der Stadtaustik, als Entwicklung zu einer kontinuierlichen und mittleren Klangumwelt, ohne herausragende Lärmspitzen und mit immer weniger Ruhezeiten, vgl. Pascal Amphoux, Die Zeit der Stille. Urbanität und Sozialität, in: Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland, Hg., Welt auf tönernen Füßen. Die Töne und das Hören, Göttingen 1994, 86-99, hier 87.
- 23 »Hingegen scheint die Erfahrung allerdings gegen die absolute Stille zu zeugen. In tausend Fällen, wo wir durchaus keine Gehörsempfindungen zu haben glauben, zeigt aufmerksamere Beobachtung oder das Eintreten noch grösserer Stille (...) den Irrtum. Die Unterschätzung kleiner Schallstärken und das Überhören konstanter Geräusche (...) bedingen die Täuschung. (...) Was dem Städter (...) als Stille gilt, ist von der ländlichen Stille ebenso verschieden, wie diese wiederum von der in der Wüste oder im Luftballon. Auch die Abendstille ist tiefer als die Tagesstille (entferntes, diffuses Tagesgeräusch).« Carl Stumpf, Tonpsychologie. Bd. 1, Hilversum u. Amsterdam (1883-1890) 1965, 380 ff.
- 24 Alfred Freiherr von Berger, Das Recht auf Stille (1909), in: ders., Autobiographische Schriften. Bd. 3: Reden und Aufsätze, Wien u. Leipzig 1913, 314-331, hier 319.
- 25 Vgl. Alain Corbin, Die Sprache der Glocken. Ländliche Gefühlskultur und symbolische Ordnung im Frankreich des 19. Jahrhunderts, Frankfurt am Main 1995.
- 26 Vgl. Wolfgang J. Bandion, Steinerne Zeugen des Glaubens. Die heiligen Stätten der Stadt Wien, Wien 1989; Andreas Weissenböck u. Josef Pfundner, Tönendes Erz. Die abendländische Glocke als Toninstrument und die historischen Glocken in Österreich, Graz u. Köln 1961, 580. Ein Großteil der alten Glocken war den Türkenbelagerungen 1529 und 1683 zum Opfer gefallen.
- 27 Sehr häufig wurden Glocken nach ihrem Klang benannt. So gab es etwa in Bremen eine Glocke namens »Brummer«, in Merseburg eine »Schnurre«, in Erfurt eine »Schreier«, in Bamberg eine »Bemperl«, vgl. Paul Sartori, Das Buch von deutschen Glocken. Im Auftrage des Verbandes deutscher Vereine für Volkskunde, Berlin u. Leipzig 1932, 20.
- 28 Vgl. Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien. Bd. 4, Wien 1995, 615. Die größte Glocke Europas befindet sich im Kölner Dom (25.000 kg). Die größte Glocke der Welt ist der »Zar Kolokol« (Glockenkaiser) in Moskau (200.000 kg). Diese Glocke läutete allerdings nie, das sie schon beim Guss im Jahre 1734 gesprungen ist.



- 29 Julius Rodenberg, Wiener Sommertage, Leipzig 1875, 118.
- 30 Vgl. Sartori, Buch, wie Anm. 27, 45 ff; Gerhard Dohrn-van Rossum, Die Geschichte der Stunde. Uhren und moderne Zeitordnungen, München 1995, 185 ff.
- 31 Murray R. Schafer, Klang und Krach. Eine Kulturgeschichte des Hörens, Frankfurt am Main 1988, 75. Auch in der Literatur spiegelt sich die starke Präsenz der Glocken im Alltag, etwa in Wilhelm Raabes 1882 erschienenen Roman *Fabian und Sebastian*, in dem kein Geräusch so häufig auftaucht wie das Schlagen der Glocke oder der Uhr, vgl. Gabriele Henkel, Geräuschwelten im deutschen Zeitroman. Epische Darstellung und poetologische Bedeutung von der Romantik bis zum Naturalismus, Wiesbaden 1996, 227.
- 32 Czeike, Lexikon, wie Anm. 2n, 555.
- 33 Viktor Faltis, Grinzing 1900, Wien, Zürich u. München 1973, 30.
- 34 Vgl. Corbin, Sprache, wie Anm. 25, 158 ff.
- 35 Johann von M. Haberl, Die Glocken und deren heiliger Lehr- und Mahnruf. Festrede gehalten bei Gelegenheit der Aufziehung der neuen Kirchenglocken am 5. August 1872 in der Pfarrkirche St. Oswald, Wien 1872, 14.
- 36 Vgl. Werner Suppanz, Säkularisierung als Modernisierung, in: newsletter Moderne. Zeitschrift des Spezialforschungsbereichs »Moderne – Wien und Zentraleuropa um 1900«, Sonderheft 1 (2001), 16-21.
- 37 Zit. nach Erwin Ringel, Eine neue Rede über Österreich, in: ders.: Die österreichische Seele. 10 Reden über Medizin, Politik, Kunst und Religion, Wien 1984, 7-45, hier 44.
- 38 Zu den folgenden Ausführungen vgl. Helmut Angelmahr, Transport: Die Überwindung der Distanzen, in: Chaloupek, Eigner u. Wagner, Wien, wie Anm. 3, 847-908, hier 866ff.
- 39 Vgl. ebd., 870 u. 886.
- 40 Vgl. u.a. Karl Ziak, Von der Schmelz auf den Gallitzinberg. Gang durch die Gassen meiner Kindheit und durch die Geschichte Ottakrings, Wien u. München 1969, 171.
- 41 Felix Salten, Spaziergang in der Vorstadt, in: ders., Das österreichische Antlitz. Essays, Berlin 1910, 122.
- 42 Vgl. Peter Wilding, Technik und Urbanität. Der Ausbau der technischen Infrastruktur als Leitmotiv städtischer Modernisierung in Wien und Graz um 1900, in: Heidemarie Uhl, Hg., Kultur – Urbanität – Moderne. Differenzierungen der Moderne in Zentraleuropa um 1900, Wien 1999, 243-286, hier 257. Die Etablierung der elektrischen Straßenbahn ging international gesehen überaus rasch vor sich. Im Jahre 1900 war sie bereits in 52 Städten anzutreffen, vgl Horst Matzerath, Hg., Stadt und Verkehr im Industriezeitalter, Wien 1996, 13.
- 43 Vgl. Angelmahr, Transport, wie Anm. 38, 886.
- 44 Faltis, Grinzing, wie Anm. 33, 98 f.
- 45 Alfons Petzold, Das rauhe Leben. Roman, Graz, Wien u. Köln (1920) 1979, 398.
- 46 Berger, Recht, wie Anm. 24, 320.
- 47 Ludwig Hirschfeld, Tramwayelend, in: ders., Das sind Zeiten! ... Gut und schlecht gelaunte Skizzen, Wien u. Leipzig 1913, 49-54, hier 51.
- 48 Vgl. Angelmahr, Transport, wie Anm. 38, 886.
- 49 Vgl. ebd., 867.
- 50 Vgl. Brigitte Rigele, Sardellendragoner und Fliegenschütz. Vom Pferd im Alltag der Stadt. Ausstellungskatalog des Wiener Stadt- und Landesarchivs 45 (1995), 14.
- 51 Vgl. Hans-Christian Heintschel, Naturgerüche, in: ders., Peter Payer u. Werner Michael Schwarz, Der Duft der Stadt. Beiträge zu einer Geruchsgeschichte von Wien, in: Wr. Geschichtsblätter 1 (1996), 2-11, hier 8.
- 52 A. Willkomm, Zur Ethik des Straßenverkehrs, in: Ethische Kultur. Halbmonatsschrift für ethisch-soziale Reformen 22 (1911), 171-173, hier 171.
- 53 Faltis, Grinzing, wie Anm. 33, 127.
- 54 Vgl. Hans Seper, Österreichische Automobilgeschichte 1815 bis heute, Wien 1986, 24.
- 55 Ebd., 26.
- 56 Ebd., 147.
- 57 Vgl. Joachim Wachtel, Hg., Facsimile Querschnitt durch frühe Automobilzeitschriften, Wien, München u. Bern 1970, 8. Auch von C. S. Rolls, einem der beiden Begründer der *Rolls-Royce-Werke*, gibt

- es ein frühes Foto, das ihn am Steuer eines Panhard zeigt, umgeben von Feuerwehrleuten, die Pferde am Halfter halten, um sie mit dem Geräusch des Motorwagens vertraut zu machen, vgl. ebd.
- 58 Vgl. Der Kunstwart. Halbmonatsschau für Ausdruckskultur auf allen Lebensgebieten 12 (März 1909), 321.
- 59 Vgl. Felix Zeike, Historisches Lexikon Wien. Bd. 1, Wien 1992, 213.
- 60 Wachtel, Facsimile, wie Anm. 57, 7.
- 61 Vgl. Attilio Brillì, Das rasende Leben. Die Anfänge des Reisens mit dem Automobil, Berlin 1999, 152.
- 62 Heimito von Doderer, Die Strudelhofstiege oder Melzer und die Tiefe der Jahre, Wien 1958, 14.
- 63 Vgl. Roman Sandgruber, Cyclisation und Zivilisation. Fahrradkultur um 1900, in: Hubert Ch. Ehalt, Gernot Heiß u. Hannes Stekl, Hg., Glücklich ist, wer vergißt ...? Das andere Wien um 1900, Wien, Köln u. Graz 1986, 285-303, hier 287.
- 64 Wiener Bilder 47 (1896), 7.
- 65 Vgl. Angelmahr, Transport, wie Anm. 38, 886 u. 892.
- 66 Vgl. ebd., 865.
- 67 Peter Rosegger, Als ich das erstmal auf dem Dampfwagen saß, in: ders., Waldheimat. Erinnerungen aus der Jugendzeit. Bd. 1: Kindesjahre, Leipzig 1905, 227-235, hier 229.
- 68 Vgl. dazu u.a. die berühmte Eisenbahnschilderung in Gerhard Hauptmanns 1888 veröffentlichter Novelle *Bahnwärter Thiel*: »Durch die Geleise ging ein Vibrieren und Summen, ein rhythmisches Geklirr, ein dumpfes Getöse, das, lauter und lauter werdend, zuletzt den Hufschlägen eines heranbrausenden Reitergeschwaders nicht unähnlich war. Ein Keuchen und Brausen schwoll stoßweise fernher durch die Luft. Dann plötzlich zerriß die Stille. Ein rasendes Tosen und Toben erfüllte den Raum, die Geleise bogen sich, die Erde zitterte – ein starker Luftdruck – eine Wolke von Staub, Dampf und Qualm, und das schwarze, schnaubende Ungetüm war vorüber. So wie sie anwuchsen, starben nach und nach die Geräusche.« Zit. nach Henkel, Geräuschwelten, wie Anm. 31, 179.
- 69 Guy de Maupassant verglich die Piffie der Lokomotive mit dem morgendlichen Krähen des Hahnes: »Die ersten Lokomotiven kamen aus dem Schuppen und holten pfeifend die ersten Züge. Andere in der Ferne stießen immer wieder schrille Schreie aus, als wollten sie, wie die Hähne auf dem Land, die Welt wecken.« ders., Bel Ami. Augsburg (<sup>1</sup>1885) 1959, 110. Hans Christian Anderson wiederum fühlte sich beim aggressiven Ton der Signalpfeife an den häßlichen Todesschrei eines Schweins erinnert: »(S)ie klingt nicht hübsch, sie hat viel Ähnlichkeit mit dem Schwanengesang des Schweins, wenn ihm das Messer in den Hals dringt«, zit. nach Rudolf W. Lang, Reisen anno dazumal – Literarische Notizen, München 1985, 389.
- 70 Vgl. Illustriertes Wiener Extrablatt vom 1. September 1895, 21.
- 71 Faltis, Grinzing, wie Anm. 33, 55.
- 72 Vgl. Gerhard Meißl, Die Produktion von Stadtraum im Eisenbahnzeitalter. Am Wiener Beispiel vom Vormärz bis zum Ersten Weltkrieg, in: Alois Niederstätter, Hg., Stadt. Strom–Straße–Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, Linz 2001, 67-86, hier 83.
- 73 Neue Freie Presse vom 24. Oktober 1909, 3.
- 74 Vgl. Hubert Prigl, Bekannte und unbekannte Flugplätze und Flugplatzprojekte in Wien von 1909 bis heute, in: Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien. Bd. 57/58, Wien 2002, 197-267, hier 203 f.
- 75 Vgl. Hubert Kaut, Kaufrufe aus Wien. Volkstypen und Straßenszenen in der Wiener Graphik von 1775 bis 1914, Wien u. München 1970, 5 f.
- 76 Ein bemerkenswerter Versuch, einzelne Rufe in Notenschrift zu übertragen, findet sich in: Wien wie es ist, Zweiter Theil, Leipzig u. Löwenberg 1833, 52 ff.
- 77 Vgl. dazu Silvia Müller, Die Märkte der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Unveröffentlichte phil. Diplomarbeit, Universität Wien 1987, 133 ff.
- 78 Vgl. Johann Christian Brand, Zeichnungen nach dem gemeinen Volke besonders Der Kaufruf in Wien. Etudes prises dans le bas peuple et principalement Les Cris de Vienne, Wien 1775.
- 79 Vincenz Chiavacci, Ausgestorbene und aussterbende Wiener Volkstypen, in: Österreichische Rundschau 12 (1907), 70-75 u. 226-232, hier 230.

- 80 Vgl. Wolfgang Maderthaler u. Lutz Musner, *Die Anarchie der Vorstadt. Das andere Wien um 1900*, Frankfurt am Main u. New York 1999.
- 81 Vgl. Anna Elisabeth Frei, *Die Wiener Straßensänger und -musikanten im 19. und 20. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Großstadtvolkskunde*. Unveröffentlichte phil. Diss., Universität Wien 1978, 55. Zur Figur des mittellosen Strafenmusikanten vgl. auch Franz Grillparzers 1848 veröffentlichte Erzählung *Der arme Spielmann*.
- 82 »Baronin« Karoline Pippich war in der Branche überaus beliebt. Bei ihrem Tod im Jahre 1912 gaben ihr rund 1.500 Personen, zumeist Werkelmänner und deren Angehörige, das letzte Geleit zum Ottakringer Friedhof, vgl. Otto Krammer, *Vom Wiener Werkelmann*, in: ders., *Wiener Volkstypen. Von Buttenweibern, Zwiefel-Krowoten und anderen Wiener Originalen*, Wien 1983, 136-143, hier 137 f.
- 83 Vgl. Gerhard Meißl, *Vom Stadtgewölb zum Urban Entertainment Center. Zur Entwicklung des Detailhandels seit dem Beginn der Industrialisierung*, in: *Historische Sozialkunde, Geschichte – Fachdidaktik – Politische Bildung* 2 (2003), 26-33, hier 29.
- 84 Vgl. Andreas Lehne, *Wiener Warenhäuser 1865-1914. Mit Beiträgen von Gerhard Meißl und Edith Hann*, Wien 1990.
- 85 Vgl. Fritz Keller, *Behördliche Einschränkungen des Hausiererhandels von 1848 bis zum »Wirtschaftswunder«*. Eine rechtshistorische Skizze nach Unterlagen aus dem Archiv des Wiener Marktamtes, in: *Wiener Geschichtsblätter* 1 (2003), 32-54, hier 32 ff.
- 86 Vgl. Müller, *Märkte*, wie Anm. 77, 138. Ab 1. Jänner 1911 war nur mehr jenen Personen die Ausübung des Hausierhandels im Stadtgebiet gestattet, die aus dem im Hausierpatent 1852 aufgelisteten Gegenden stammten oder zumindest seit 1. Jänner 1908 in Wien sesshaft waren und seit damals den Hausierhandel in Wien befugterweise ausübten, vgl. Keller, *Einschränkungen*, wie Anm. 85, 36 f.
- 87 Vgl. zum Beispiel Friedrich Schlögl, *Von alten und neuen Sachen, Figuren und Dingen*, in: ders., *Wienerisches. Kleine Kulturbilder aus dem Volksleben der alten Kaiserstadt an der Donau (= Gesammelte Schriften, Bd. 3)*, Wien, Pest u. Leipzig o.J. (1893), 345 ff.; Ludwig Hirschfeld, *Das verschwindende Wien*, in: ders., *Zeiten*, wie Anm. 47, 74-84, hier 83 f.; vgl. dazu auch Krammer, *Volkstypen*, wie Anm. 82.; zum Vergleich mit Berlin vgl. Gotthard Brandler, Hg., *Eckensteher. Blumenmädchen. Stiefelputzer. Berliner Ausrufer und Volkstypen*, München 1989.
- 88 Vgl. Ignaz Schwarz, *Der Wiener Kaufruf von Brand*. Ein Beitrag zur Wiener Ikonographie, Wien 1911.
- 89 Vgl. Schlögl, *Sachen*, wie Anm. 87, 345.
- 90 Josef August Lux, *Das Lavendelweib*, in: *Neues Wiener Tagblatt* vom 24. Juni 1910, 1.
- 91 Vgl. Wolfgang Kos u. Christian Rapp, Hg., *Alt-Wien. Die Stadt, die niemals war (= Katalog zur 316. Sonderausstellung des Wien Museums)*, Wien 2004.
- 92 Vgl. dazu u.a. *Lavendl kaft's!*, in: *Neues Wiener Tagblatt* vom 10. Juli 1894, 4; Lux, *Lavendelweib*, wie Anm. 90, 2; Ludwig Hirschfeld, *Wien. Was nicht im Baedeker steht*, München 1927, 166 f.; Christine Busta, *Den Gassenrufern der Kindheit*, in: *Wien im Gedicht. Eine Auswahl von Helmut Leiter*, Wien 1967, 126; Inge Merkel, *Das andere Gesicht*, Frankfurt am Main 1985, 28.
- 93 Vgl. Frei, *Straßensänger*, wie Anm. 81, 118.
- 94 Vgl. ebd., 56.
- 95 Vgl. Chiavacci, *Volkstypen*, wie Anm. 79, 232.
- 96 Vgl. Felix Czeike, *Historisches Lexikon Wien*, Bd. 5, Wien 1997, 616.