

ca. 2000 v. Chr.

Aus dem Gilgamesch-Epos

„Die Welt brüllt wie ein Stier, und der große Gott wurde durch den Lärm gestört. Enlil hörte das Getöse und sagte zu den Göttern im Rat: Dieser Tumult der Menschheit ist unerträglich, und es ist nicht mehr möglich zu schlafen, und so wurden die Götter bewegt, die Flut zu schicken.“

Im altbabylonischen Atramchasis-Mythos führt der Sturmgott Enlil eine Allianz aufgebrachter Götter an, die sich durch die stark vermehrte und die nächtliche Ruhe störende Menschheit belästigt fühlt. Erst wird versucht, die Menschheit durch Strafmaßnahmen zu dezimieren, um sie schließlich durch eine gewaltige Flut zu vernichten.

Aus: Peter Payer

„Vom Geräusch zum Lärm“

Besonders laute, Furcht und Respekt einflößende Geräusche wurden in vielen Gesellschaften als „Stimme“ einer göttlichen Instanz verstanden. Dazu gehörten Naturlaute wie Donner, mit dessen Kraft oberste Gottheiten wie Zeus und Thor ausgestattet waren, Vulkanausbrüche und Sturmgeräusche, aber auch die lärmende Inbrunst bei religiösen Gesängen und Tänzen oder das Läuten der Kirchenglocken und der dröhnende Klang des Orgelspiels. Der „Heilige Lärm“ stellte ein gesellschaftliches Tabu dar, war von jeder Kritik ausgenommen, wodurch der ihn produzierenden Gemeinschaft die Autorität zukam, ihn ohne Zensur auszuüben.

ca. 60 – 140 n. Chr.

Juvenal, römischer Satiriker

„Es ist absolut unmöglich, irgendwo in der Stadt zu schlafen. Der unaufhörliche Verkehr von Wagen in den Nachbarstraßen genügt, um Tote aufzuwecken. Das Rumpeln der schweren Wagen raubt selbst einem tauben Mann den Schlaf.“

Aus: DIE ZEIT 22.07.2004 Nr.31

Natürlich ging es vor 2000 Jahren gemächlicher zu als heute. Doch an Trubel stand die antike der modernen Hauptstadt nicht nach. »Vorn müssen wir uns den Weg durch die Massen bahnen, hinter uns schiebt und drückt der Mob«, klagte der Satiriker Juvenal zu Beginn des 2. Jahrhunderts nach Christus. Wie zähe Lava wälzte sich ein Tross von Fußgängern, Sänfenträgern und Reitern durch die Millionenstadt. Die schmalen Gassen dienten nicht nur dem Verkehr. Auch Kneipen machten sich breit, Händler offerierten Feigen mit Honig, Schuster und Schreiner bauten ihre Arbeitstische auf, Wahrsager ihre Buden. Wer in all dem Gewühl nicht gleich kapierte, wem auf der Straße jeweils der Vortritt zukam, wurde von stimmungsgewaltigen Sklaven unmissverständlich darauf hingewiesen. Als menschliche Hupen brüllten sie für ihren hohen Herrn: »Macht Platz für den Senator!« Wenn jemand nicht rechtzeitig auswich, wurde er rüde beiseite gerempelt. Fahren durften allerdings nur wenige privilegierte Persönlichkeiten. Ansonsten war der Transport von Personen mit Karren oder Wagen innerhalb der Stadt streng verboten. Der Platz wurde gebraucht für die vielen Lastwagen, die mit Getreide und Salz, Marmor und Holz beladen die Straßen verstopften. Alle anderen aber bahnten sich mühsam ihren Weg zu Pferd oder Maultier, in Sänften oder einfach per pedes. Cäsar versuchte die prekäre

Situation zu entschärfen und machte Rom endgültig zur Fußgängerzone – zumindest tagsüber. Doch auch diese Maßnahme vermochte das Chaos nicht zu bändigen. Die Zwangspause für die Wagenlenker herrschte nur von Sonnenaufgang bis zur zehnten Stunde des Tages. So lange mussten sich die Lieferanten an den Haltestellen am Stadtrand gedulden. Erst gegen 16 Uhr fiel der Startschuss. Wie ein Gewitter brachen die schweren Karren über die Stadt herein. Sie polterten in Richtung Tiber, wo die Märkte und Speicher untergebracht waren. Ein ständiges Rumoren durchzog die Nacht.

»Hier sterben viele, weil Schlaflosigkeit sie krank gemacht hat. Wagen biegen in scharfer Wendung um die Straßenecken, die Treiber schimpfen laut, wenn ihre Viehherde nicht weiter kann – all das würde einem Meerkalb den Schlaf rauben«, klagt Juvenal.

1534

Aus: Peter Payer
„Vom Geräusch zum Lärm“

„Feuer“

So brüllten Wächter am Stephansturm aus voller Kehle und verstärkt durch ein Sprachrohr, um den Ausbruch eines Feuers kundzutun. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts hob sich dieses Signal allerdings nicht mehr deutlich genug ab vom übrigen akustischen Milieu im Herzen der Stadt, so dass man es schließlich 1855 abschaffte und – natürlich auch aus Gründen der schnelleren Nachrichtenübermittlung – eine direkte telegraphische Verbindung von der Türmerstube zur Zentral-Löschanstalt am Hof einrichtete.

1600

Wien hat 50.000 Einwohner

1693

Der Kaiser erteilt die Lizenz für die erste Wiener "Lohnkutsche". Dieser „Fiacre“ war eine unkomfortable, ungefederte und schwer lenkbare zweispännige Kutsche nach französischem Muster, deren größte Konkurrenz vorerst die Sesselträger waren.

1712

Thomas Newcomen erfindet die Kolbendampfpumpe.

1744

Erste urkundliche Erwähnung des Zeiselwagens. Ein einspänniger, einfacher Bauernleiterwagen mit über die Seitenwände gelegten Sitzbrettern. Das erste Massenbeförderungsmittel Wiens für den Nah- und Fernverkehr, besonders für Vergnügungsfahrten von den Wiener Linien aus in die Vorstädte und in die Umgebung Wiens. Die Zeiselwagen durften die Stadt selbst nicht befahren.

1754

Wien hat 175.000 Einwohner

1769

James Watt erfindet die Dampfmaschine.

1788

Man zählt in Wien 648 Fiaker und fast 300 nicht nummerierte Stadtlohnwagen. Eine Besonderheit waren die eleganten, viersitzigen geschlossenen Janschky-Wagen, die mit livriertem Kutscher angeboten wurden. Besonders hochgestellte Persönlichkeiten und Adelige bevorzugten diese Wagen ohne Nummer und Aufschrift bei diskreten Rendezvous.

1791

Wien hat 208.000 Einwohner.

1795

Edmond Cartwright erfindet den Power Loom (deutsch Kraftstuhl), einer dampfkraftbetriebenen Webmaschine.

1810
Anonym
„Tag und Nacht in Wien“

„Nach 6 Uhr wächst der Lärm in den Hauptstraßen der Stadt am heftigsten. Die Kanzleyen schließen sich. Die Arbeiter aus den Vorstädten legen ihre Werkzeuge nieder. Das Heer von Kanzleymännern ergießt sich wieder über die Gassen; die Vorstädter drängen sich hastig gegen die Thore ihrer Weltgegend.“

Das rapide Anwachsen der Städte und der Ausbau des Verkehrs- und Handelswesens führt zu einer Beschleunigung des Alltagslebens. Die Konzentration der Bevölkerung lässt das neue Gefühl der Vermassung entstehen.

1810
1814

Wien hat 224.000 Einwohner
Josef Madersperger baut seine erste Nähmaschine.
George Stephenson baut in England die erste dampfbetriebene Lokomotive.

In Wien erreicht der Wirtschaftszweig der Seidenfabrikation seinen Höhepunkt: Es gibt 600 Fabrikanten und 235 Meister. Etwa jeder fünfte Wiener Beschäftigte ist in dieser Branche tätig.

1815

Mit dem Pferdeomnibus wird das Angebot an billigen Massenverkehrsmitteln erweitert. Die Zeiselwagen bekommen Konkurrenz durch die gefederten und größeren „Gesellschaftswagen“, die zudem ihren Standplatz in der Stadt haben (Petersplatz). In der Stadt verkehren außerdem Einspänner und Fiaker. Auch Sesselträger gibt es noch.

1820
1825

Wien hat 260.000 Einwohner
In England wird die 1. öffentliche Eisenbahnlinie in Betrieb genommen. Stocton – Darlington.

1830
1837

Wien hat 320.000 Einwohner
Eröffnung der 1. Österreichischen Eisenbahn: Kaiser-Ferdinand-Nordbahn von Floridsdorf – Deutsch Wagram. Die Lokomotive „Austria“ stammt aus der Stephenson-Werkstätte in Newcastle (England). Bei ihrer Eröffnungsfahrt zog die Lokomotive acht Waggons und benötigte für die 13 Kilometer lange Strecke 21 Minuten, das ergab eine Geschwindigkeit von 37 km/h.

1840
1840–42

Wien hat 357.000 Einwohner
Betrieb einer Pferde-Tramwaystrecke von der Augartenbrücke zu einem Vergnügungsort in der Nähe des Augartens.

1848
Adalbert Stifter
„Aussicht und Betrachtungen von der Spitze des St. Stephansturmes“

„Sie alle, die du unten so winzig wandeln siehst, sie reden, grüßen sich, es schallt das Pflaster unter ihrem Fußtritte, aber wir hören es nicht, es ist stumm unter dem allgemeinen Brausen, wie wenn die dunkle Herde der Grundeln in der Tiefe des Wassers, das ober ihnen wallt, ein und aus durch die Gassen und Tore ihrer großen, feuchten steinernen Stadt schlüpfet.“

Aus: Peter Payer
„Vom Geräusch zum Lärm“

Im Vorwort zum Sammelwerk „Wien und die Wiener in Bildern aus dem Leben“, in dem acht Autoren die Stadt und ihre Bewohner in insgesamt 30 Beiträgen aus unterschiedlichster Perspektive beschrieben, schilderte Adalbert Stifter, Initiator und Hauptautor des Projekts, den Lesern seine Eindrücke vom Turm der St. Stephanskirche herab, denn nur mehr aus der Distanz, von einem Turm oder Berg aus, war die Totalität der Stadt einigermaßen fassbar, ihre Physiognomie somit erkenn- und darstellbar. Angesichts der sich ins schier Unendliche ausdehnenden Masse an Häusern sprach Stifter euphorisch vom „Häusermeer“, das sich zu seinen Füßen erstreckte, und von der „Riesenscheibe, die da wogt und wallt und kocht und sprüht und

sich ewig rührt in allen ihren Teilen“. Die Bezeichnung von der „Brandung der Großstadt“ tauchte auf, von einem deutlich vernehmbaren „Brausen“ und „Rauschen“, das den Eindruck einer andauernden, diffusen, scheinbar unaufhaltsam hin und her wogenden Geräuschkulisse vermittelte. Von seinem die Stadt überragenden Horchposten aus versucht er das Aufgehen des Einzelnen in der Lautheit der Massen und den auch in akustischer Hinsicht zu bemerkenden Verlust der individuellen Souveränität mit o. a. Zeilen zu beschreiben.

In Wien gibt es: 680 Fiaker, 24 Einspänner, 18 Landkutschen, 70 Stadtlohnkutschen, 100 Stellwagen (Gesellschaftswagen und Omnibus) und 700 Zeiselwagen.

„Erste Luftfahrt mit dem Riesenballon genannt „Der Adler von Wien“, ausgeführt von den kühnen Aeronauten Christian Lehmann und Dr. J.F. Natterer. Aufgestiegen am Feuerwerksplatz im Prater zu Wien, am 20. April 1846, niedergegangen bei Leopoldau.“

In der Zeit zwischen Wiener Kongress und dem Ausbruch der Revolution 1848 geht das Manufakturzeitalter zu Ende, die Industrialisierung beginnt. Namhafte Firmen werden in Wien gegründet, die hochqualifizierte Produkte herstellen. Produziert wurde häufig im „Verlagssystem“, d.h. ein Händler oder größerer Meister ließ kleine Meister und/oder Heimarbeiter für sich arbeiten. Die Stadt verzeichnet einen sprunghaften Bevölkerungsanstieg.

- 1850** **Wien hat 431.000 Einwohner**
Erste Stadterweiterung: Eingemeindung der innerhalb des Linienwalls (ungefähr heutiger Gürtel) gelegenen Vorstädte.
Sie erhalten die Bezirksbezeichnungen II bis VIII. Wien umfasste jetzt die Bezirke I–IX.
- 1857** **Kaiser Franz Joseph I. beschließt, die alten Befestigungs- und Verteidigungsanlagen (Basteien und Glacis) im Zuge der Stadterweiterung zu schleifen. Die an deren Stelle angelegte Ringstraße wird am 1.5.1865 eröffnet.**
- www.tonaufzeichnung.de** **Erster Versuch einer „mechanischen Tonaufzeichnung“ durch den Engländer Édouard Léon Scott de Martinville in Paris. Sein Versuch gelang zwar, die Wiedergabe der aufgezeichneten Schwingungen war noch nicht möglich.**
- 1865** **Mit der ersten Pferdetramway bricht in Wien das Zeitalter des Massenverkehrs an. Die neue Linie, von einer privaten Gesellschaft mit Hilfe der Gemeinde errichtet, führt vom Schottentor über die Ottakringer Straße und Taubergasse nach Hernals Wattgasse. Der von vier Pferden gezogene Wagen bewältigt die Strecke in 20 Minuten. 1874 umfasste die Streckenlänge der Wiener Tramway-Gesellschaft bereits 45 km.**

1879
Emmy von Dincklage

„Kein Zeitalter seit Erschaffung der Welt hat soviel und so ungeheuerlichen Lärm gemacht wie das unsrige, weshalb erlaubt man, daß ein elendes Fuhrwerk, etwa ein Hundewagen, mit einigen geleerten Blechkannen der Milchverkäufer zehn Minuten lang alles Reden und Hören, alles Denken und Studieren, alles Ruhen und Musizieren einer ganzen Straße übertönt, unser Trommelfell unnatürlich erschüttert, uns in unliebsame Nervenerregungen und zornige Aufwallung versetzt, die Gesunden verdrießlich und die Kranken noch kranker macht, weshalb ist das ganz in Ordnung? Und der Hundewagen steht nicht allein da, ihm folgen alle möglichen Karren, schellende Tramway-Fuhrwerke, knarrende Kohlenwagen, Rollwagen und zahlreiche Vehikel, die

alle eigens konstruiert scheinen, um möglichst viel und durchdringenden Spektakel zu machen!“

Aus: Peter Payer
„Vom Geräusch zum Lärm“

Wenngleich die Stadt von jeher ein Hort der Hektik und Betriebsamkeit, der lauten Menschenansammlungen und ständig wiederkehrenden Verkehrsgeräusche war, so erlangte der Lärm doch im ausgehenden 19. Jahrhundert eine neue Dimension und Qualität, die ihn zum Signum der Zeit werden ließ. Immer entschiedener wurde auf die gesundheitlichen Folgen des Lärms aufmerksam gemacht. Medizinische Fachblätter und führende Tageszeitungen brachten ausführliche Berichte über die neuen akustischen Verhältnisse in den Großstädten. Ärzte und Psychiater sahen sich mit den Auswirkungen der Lärmüberflutung ebenso konfrontiert wie städtische Gesundheitsbeamte und Hygiene-Inspektoren, die eine deutliche Zunahme an diesbezüglichen Beschwerden registrierten. Ingenieure, Architekten und Städtebauer suchten nach Möglichkeiten der Lärmreduktion, bei Vorträgen und Tagungen über Hygiene und Gesundheitspflege wurde der Lärm bzw. dessen Vermeidung zum wichtigen Thema. In der Hierarchie der städtischen Umweltbelastungen nahm der Lärm hinter den (unangefochten an der Spitze stehenden) Gerüchen schon bald den zweiten Platz ein.

„Die Gürtelbahn“, aus
„Illustriertes Wiener Extrablatt“, 1872

„Der rasche Aufschwung und der außerordentliche Wachsthum der Residenz, die Beschwerlichkeit, für die Bedürfnisse so vieler Tausender zu sorgen, die Wohnungsnoth, welche die minder Bemittelten vor die Linien und in die Vororte treibt, all das läßt uns jedes neue Verkehrsmittel mit Freuden begrüßen, welches uns an seine Existenz die gegründete Hoffnung theilweiser Abhilfe vorhandener Uebelstände zu knüpfen gestattet. Es ist nicht zu leugnen, daß einen großen Theil der Schuld an der Wohnungsnoth, der Vertheuerung aller Lebensmittel, der sanitätswidrigen Ueberfüllung aller Räumlichkeiten und der damit zusammenhängenden Epidemien der Mangel an billigen, bequemen und zweckdienlichen Verkehrsmitteln trägt. Nun haben allerdings in den letzten Jahren durch Vermehrung des Lohnfuhrwerkes, durch die Legung von Tramwaylinien u.s.w. einige Erleichterungen im Verkehre stattgefunden. Die Erfahrungen in andern großen Städten belehren uns aber darüber, daß bei so großartigem Verkehre – die Pferdekraft nur geringe Abhilfe bietet, und darum haben Weltstädte wie London und Paris den Dampf zu Hilfe genommen, der heutzutage alle jene Maschinen in Bewegung setzt, welche durch Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit, durch die Minderzahl von Menschenkräften, die sie verlangen, und durch den Umstand, daß sie keiner Ruhe bedürfen, allein im Stande sind, gründliche und durchgreifende Abhilfe für so bedeutende Uebelstände zu bringen. ...“

1870

Wien hat 632.127 Einwohner, eine Fläche von 55,4 km² (11.410 Einwohner/km²)

Siegfried Marcus baut den ersten Kraftwagen in Form eines einfachen hölzernen Handwagens mit Motor.

Eröffnung der Ostbahn: Wien – Stadlau – Marchegg.

Der Kaiser führt den ersten Spatenstich als Beginn der großen Donauregulierung aus.

- 1875 **Abschluss der Donauregulierung. Das neue Flussbett wird am 30. Mai für den Schiffsverkehr freigegeben.**
Neben der 10 Jahre alten Pferdetramway gab es 1.149 Fiaker, 1.352 Einspanner, 890 Stellwagen und 174 Stadtlohnwagen, wobei die Tramway bereits einen Anteil von 60 % am täglichen Personenverkehr zu verzeichnen hatte. Allerdings konnte sich nicht jeder den hohen Fahrpreis leisten.
- 1877 Der „Phonograph“: Thomas Alva Edison gelang es erstmals die menschliche Stimme einzufangen und wiederzugeben. Er benutzte dazu einen, mit Paraffin überzogenen Papierstreifen und zog diesen an einer Membran mit Nadelspitze vorbei. Das Wort „Hello“ war das erste auf diese Weise aufgenommene.

1880-er Jahre

Ferdinand Hanusch,
Wandergeselle

„Nun war ich in diesem großen Ameisenhaufen selbst eine Ameise ... Die großen Häuser, die großen Auslagen, die vielen Menschen, die an mir vorüberilten, ohne sich um mich zu kümmern, die dahinrasenden Fiaker und die auf dem Pflaster polternden Omnibusse, die Pferdetramway mit ihrem Geklingel und die schimpfenden Fuhrwerkleute, alles das erzeugt einen solchen Lärm, den der Großstädter wohl gewöhnt, der aber auf den zum erstenmale in eine Großstadt Kommenden so niederdrückend wirkt, daß er den letzten Rest von Muth verliert, weil es ihm unmöglich scheint, sich in diesem Leben und Treiben zurechtzufinden.“

Aus: Peter Payer
„Vom Geräusch zum Lärm“

Die alle Sinne überwältigenden Metropolen, ob um 1800 London und Paris oder um 1900 Berlin und Wien, wirkten stets wie ein Schock, der erst einmal bewältigt werden musste. Es war eine völlig neue Erfahrung des Einzelnen mit der Masse, eine Erfahrung der Aufhebung der Grenzen der Person, des Körpers gegenüber dem vielstimmigen, vielarmigen Wesen großstädtischer Menge, eine Erfahrung der Anonymität und des Verlustes eigenmächtiger Zeit- und Handlungsperspektiven. Diese neue Wirklichkeit bedrängte und beanspruchte die Ohren, die mit den neuen Verhältnissen ungefiltert und unabwendbar konfrontiert wurden, in besonderem Maße. Vor allem für vom Lande Zugewanderte, die die Laute des Dorfes oder der Kleinstadt noch im Ohr hatten, war die neue Umgebung mehr als gewöhnungsbedürftig. Auch für den Mitte der 80er-Jahre als Wandergeselle nach Wien kommenden Ferdinand Hanusch stellte „das große Häusermeer, aus dem der Großstadtlärm dumpf herüberdrang“, eine dramatische Erfahrung dar, die ihm „Schrecken und Entsetzen“ einflößte.

- 1880 **Wien hat 725.658 Einwohner, eine Fläche von 55,4 km² (13.099 Einwohner/km²)**

Aufgrund der billigeren Boden-, Miet- und Rohstoffpreise ließen sich die Industriebetriebe in zunehmendem Maße in den von der Stadt durch den Linienwall getrennten Vororten nieder. Aus Agrargemeinden wie Fünfhaus, Rudolfsheim oder Hernals wurden bedeutende Industrieorte. Begünstigt durch die gestiegene Verkehrsleistung, die Verfügbarkeit von Elektrizität, einer großstädtischen Infrastruktur gepaart mit dem reichen Angebot an Arbeitskräften entstehen immer mehr Großbetriebe in den Bereichen Maschinenbau, Elektrotechnik, Textil- und Bekleidungsindustrie. Jedoch war die Wiener Wirtschaftsstruktur immer noch vom Kleingewerbe und -betrieb geprägt. In Großbetrieben mit über 1000 Beschäftigten arbeiteten nur

- 3–4%. Die Arbeiterschaft hatte unter unmenschlich harten Arbeitsbedingungen zu leiden: 14-Stunden-Tag, Verlust der Sonntagsruhe, Entlohnung am Rande des Existenzminimums, Kinderarbeit.
- 1880 Gottlieb Daimler konstruiert den „Reitwagen“, das erste Motorrad der Welt.
- 1886 Das erste "Automobil", ein dreirädriges Fahrzeug mit Verbrennungsmotor und elektrischer Zündung, fährt in Mannheim. Es hatte 0,8 PS (0,6 kW), die Höchstgeschwindigkeit betrug 16 km/h. Sein Erfinder, Carl Benz, erntete in der Öffentlichkeit für seine Arbeit viel Spott. Es wurde als „ein Wagen ohne Pferde“ belächelt. Andererseits meinte der „Generalanzeiger der Stadt Mannheim“ im September 1886, „dass dieses Fuhrwerk eine gute Zukunft haben wird“, weil es „ohne viele Umstände in Gebrauch gesetzt werden kann und weil es, bei möglicher Schnelligkeit, das billigste Beförderungsmittel für Geschäftsreisende, eventuell auch für Touristen werden wird.“
- 1887 Emil Berliner konstruierte ein Gerät, das die Schallwellen nicht wie bei Edisons Phonographen in vertikale, sondern in horizontale Bewegungen einer Nadel umsetzte; diese mechanischen Schwingungen ließ er in eine dick mit Ruß überzogene Glasplatte einritzen – die Schallplatte war erfunden. Er meldete 1888 das Grammophon zum Patent an und machte bis zur Jahrhundertwende die «Schellacks» reif zur Serienproduktion.
- 1888 Siegfried Marcus baut seinen 2. Wagen. Das hölzerne Automobil leistet 0,55 kW (0,75 PS).

1895
Eduard Pötzl, Wiener Journalist

„Was wird in Wien nicht alles gebaut, nicht alles auf offener Straße gearbeitet! Das Hämmern und Klopfen nimmt kein Ende.“

Wien wächst. Die Vororte werden eingemeindet. Die Stadt hatte nun 19 Bezirke und die Fläche wuchs auf mehr als das Dreifache. Zusätzlich fand eine riesige Zuwanderungswelle von Arbeitssuchenden aus Böhmen und Mähren statt. Wien gewinnt als Produktionsstandort an Gewicht. Der Durchbruch zu großindustriellen Produktionsformen erfolgte durch den Aufschwung der Elektroindustrie gegen Ende der 1880er Jahre. Die Wohnsituation der Arbeiterschaft war katastrophal. 1890 waren 26% der Zimmer-Küche-Wohnungen von 6–10 Menschen bewohnt. „Bettgeher“ mieteten bei einer Proletarierfamilie für ein paar Stunden am Tag ein Bett. Zwischen 1900 und 1910 gingen pro Jahr rund 80.000 Menschen zu „Bett“. Wer sich kein eigenes Heim leisten konnte, musste zu meist prekären Bedingungen bei seinem Arbeitgeber Wohnen. 1880 war das etwa ein Viertel der Beschäftigten.

1890

**Wien hat 1.364.548 Einwohner, eine Fläche von 178,1 km²
Fast 1.000 Fiaker sind in Wien unterwegs.**

1892

Aus: Peter Payer
„Der lange Weg zum Hupverbot“

Im September rumpelte erstmals ein „pferdeloses Vehikel“ durch die Straßen Wiens. Seine Besitzer waren Siegfried Graf Wimpffen und Hans Graf Wilczek jun., die sich gemeinsam einen französischen Serpollet-Dampfwagen angeschafft hatten. Der 1.800 Kilogramm schwere Koloss war mit Koks zu befeuern (die Grafen waren damit „Chauffeure“ in des Wortes ursprünglicher Bedeutung, also Heizer) und wies eisenbeschlagene Räder auf, die auf dem Kopfsteinpflaster einen gewaltigen Lärm verursachten.

1894

Schleifung des Linienwalles: Die ehemalige äußere Wiener

Befestigungsanlage umgab Wien an der Stelle des heutigen Gürtels. Der Linienwall trennte die Vorstädte (heutige Bezirke 3–9) von den ländlichen Vororten (10.–19. Bezirk) und wurde nach deren Eingemeindung 1893 abgetragen. 1895 wurde mit den Bauarbeiten zur Wiener Stadtbahn begonnen. Die baukünstlerische Ausgestaltung übernahm Architekt Otto Wagner, der insgesamt 30 Stationsgebäude plante und den Gürtel als repräsentativen Boulevard mit Alleen nach dem Vorbild der Wiener Ringstraße konzipierte.

1897

Die Wiener Tramway-Gesellschaft verfügte bei einem Netz von 81km über 700 Wagen und 3.800 Pferde, nach deren umgehängten Glöckchen die Wiener ihre Tramway „Glöckerlbahn“ nannten. Die erste „Elektrische“ wurde am 28. Jänner eröffnet, sie verkehrte auf der Strecke Vorgartenstraße-Praterstern-Wallgasse (der heutigen Linie 5).

1899

Aus „Scientific American“

„Die Verbesserung der städtischen Lebensbedingungen durch die allgemeine Einführung des Motorfahrzeugs kann kaum überbewertet werden ... Leichte gummibereifte Fahrzeuge, die schnell und geräuschlos über den glatten Straßenbelag fahren, werden die Nervosität, die Ablenkung und den Stress der modernen Zeit größtenteils eliminieren.“

Das Getrappel der eisenbeschlagenen Hufe auf dem Kopfsteinpflaster, das Gerassel der Pferdegeschirre, das Poltern der Wagenräder, das Knarren und Quietschen der Kutschen, das Peitschengeknalle der Fiaker – die „leichten gummibereiften Fahrzeuge“ schienen berechtigten Grund zur Hoffnung zu geben.

1900

Wien hat 1.674.957 Einwohner, eine Fläche von 178,1 km². Wien begann sich als Fremdenverkehrsstadt zu etablieren: 417.043 Gäste übernachteten in 6.066 bestehenden Gästezimmern in 136 Hotels oder Gasthöfen. 998 Fiakerwagen, 1794 Einspannerwagen, 1159 Lohnkutschen, 735 Stellwagen, 8 Hotelomnibusse, ergeben zusammen 4.694 Lohnfuhrwerke für den Personenverkehr, weiters 2.144 Großfuhrwerke, 1.836 Kleinfuhrwerke. Die Wiener Städtischen Straßenbahnen waren auf 90,9 km Strecke unterwegs. Der junge Konstrukteur Ferdinand Porsche entwickelte das Elektromobil Lohner-Porsche, dessen Zweizylindermotor 12 PS leistete. Gräf und Stift brachte den ersten Kraftwagen mit Vorderradantrieb auf den Markt. Am 9. Mai wird die erste Linie der neuen Stadtbahn, die Wiental-Gürtel-Linie eröffnet.

1901

Wilhelm Bölsche, Berliner Schriftsteller

„Das Geräusch des neunzehnten Jahrhunderts, das wir zuerst hören, wenn wir uns seelisch darauf konzentrieren, ist kein Schlachtendonner und kein Feldgeschrei irgendwelcher weltlichen oder geistlichen Art: es ist das Donnern eines Eisenbahnzuges, der das Granitmassiv eines Schneegebirges im Tunnel durchquert, das Pfeifen von Dampfmaschinen, das Singen des Windes in Telegraphendrähten und der sonderbare heulende Laut, mit dem der elektrische Straßenbahnwagen an seiner Leitung hängend daherkommt.“

Aus: Peter Payer
„Vom Geräusch zum Lärm“

Die auralen Eindrücke des Berliner Schriftstellers Wilhelm Bölsche fokussieren paradigmatisch die einschneidenden akustischen Veränderungen, denen die europäische Zivilisation

im Gefolge von Industrialisierung und Technisierung unterworfen war. Es waren insbesondere die Fabriken sowie die neuen Verkehrsmittel Eisenbahn, Straßenbahn und Automobil, die eine allorts wahrnehmbare neue Geräuschkulisse entstehen ließen, deren Zusammensetzung und Qualität sich völlig anders als bisher darstellte. Nach einer Schätzung des kanadischen Komponisten und Akustikforschers Murray R. Schafer setzte sich die industrielle Lautsphäre nur mehr zu einem Drittel aus Natur- und Menschenlauten und zu zwei Dritteln aus Werkzeug- und Maschinengeräuschen zusammen (Schafer 1971:13). Die maschinell erzeugten Laute waren monoton und kontinuierlich, ohne Individualität und die in der Natur üblicherweise ausgeprägten Phasen des Entstehens, Anschwellens und Verklingens.

Stadtbahnbau fertig gestellt (Donaukanallinie)

23. Mai bis 7. Juni: II. Internationale Automobilmesse

1902

Elektrifizierung aller Straßenbahnlinien. Ausbau des Streckennetzes auf 125 km. Stadt Wien löst die privaten Tramwayunternehmer ab. Von der Elektrifizierung mit Oberleitung war übrigens der Ring, die innere Mariahilfer Straße und kurze Anschlussstücke zu den vom Ring wegführenden Radialstraßen ausgenommen, da sich das Kaiserhaus gegen die „Verschandelung“ der Wiener Prachtstraße ausgesprochen hatte. Die Stromzuführung erfolgte über eine unterhalb der Fahrschiene angeordnete Stromschiene. Dieses System war sehr störungsanfällig und personalaufwändig und wurde am 20. Dezember 1915 endgültig aufgegeben.

1905

Wilhelm Stekel, Psychoanalytiker

„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 Schlafe.“

Aus: Peter Payer

„Vom Geräusch zum Lärm“

Die vielfach empfundene Überreizung der Sinne fand in der Entdeckung der Nervosität und Identifizierung der „Neurasthenie“ als, wie man meinte, typische Krankheit des modernen Stadtmenschen ihren Ausdruck. Eine urbane Wahrnehmungskultur bildete sich heraus, in der „Ruhe“ zur sprichwörtlich ersten Bürgerpflicht erhoben wurde.

Das Antiphon, ein Gehörschutz bestehend aus einer Hartgummikugel mit Metallbügel, kam bereits 1885 auf den Markt, erwies sich aber in der Handhabung als unpraktisch und wurde bald vom Ohropax abgelöst.

1906

Ferdinand Scherber, Komponist

„Das Grammophon, das liebliche, erst schnurrende, dann schnarrende, immer aber quälende, bäende, musikboxende Grammophon, dessen Töne das Gehirn bis zur Verzweiflung kratzen.“

Moderne Techniken machten es erstmals möglich, das Hörbare vom Objekt seiner Hervorbringung zu trennen, es beliebig oft zu reproduzieren. Edisons Phonograph, das erste Gerät zur Schallaufzeichnung, wurde zum Grammophon weiterentwickelt. Egon Berliners Schellackplatte setzte sich bald durch und wurde früh zum Massenprodukt. Enrico Caruso, der gefeierte Tenor, erkannte den Trend der Zeit und versetzte der Schellackplatte durch seine unzähligen Schallplattenaufnahmen, die er bereits ab 1902 machte, den ersten kommerziellen Schub.

Murray Schafer, kanadischer Komponist und Kulturhistoriker des Hörens, prägte den Begriff „Schizophonie“ (Griechisch: schizo = geteilt, phone = Stimme, Laut), um die Dramatik der Entwicklung des zwanzigsten Jahrhunderts deutlich zu machen, welche die Akustik durch die elektroakustische Reproduzierbarkeit von Klangereignissen genommen hat.

1907

Vincenz Chiavacci,
Wiener Schriftsteller

„Und von der Gasse herein kam jeden Augenblick ein anderer Cri, der von einer jener Volkstypen herrührte, die mit stereotypen Sprücheln und krächzendem Geschrei ihre Waren oder ihre Dienste anboten.“

Wiener Stadt und Landesbibliothek

Wie heute noch im Orient nutzten im Mittelalter und der frühen Neuzeit die Handwerker auch die Straße für ihre Tätigkeit oder zumindest für den Verkauf. Neben den ansässigen Handwerkern gab es auch zahlreiche fahrende Händler, wie jetzt noch auf den Jahrmärkten. Sie verkauften Waren verschiedenster Art und Dienstleistungen wie Scheren schleifen, Töpfe flicken u.a. oder boten Vorführungen wie der Leierkastenmann, Guckkastenmann, Gaukler oder Musikant. Die sozial Tiefststehenden waren die Trödler und Lumpensammler. Alle machten die Kunden durch einen spezifischen Ruf auf sich aufmerksam, der jeweils nach einer bestimmten Melodie gesungen wurde. Diese Kaufrufe, „Cries“ oder „Cris“ genannt, hatten den Vorteil, dass auch Analphabeten (bis ins 19. Jahrhundert die Mehrheit der Bevölkerung) das Angebot verstanden. Viele Ausrufer waren richtige Originale mit Mutterwitz, wie die legendären Marktfrauen am Naschmarkt. Die Wanderhändler kamen aus den verschiedenen Teilen der Monarchie, z.B. Leinwandhändler aus Schlesien, Salamivverkäufer aus Italien oder Rastelbinder und Kesselflicker aus der Slowakei. Durch die Industrialisierung und die Vermehrung der Geschäfte ging ihre Zahl ständig zurück.

1908

Theodor Lessing, Publizist und
Kulturphilosoph

„Der wohlherzogene kultivierte Mensch wird sich immer und überall durch Schweigen und durch Feindschaft gegen undisziplinierte, laute Lebenshaltung auszeichnen. Kultur ist Entwicklung zum Schweigen.“

Aus: Peter Payer
„Vom Geräusch zum Lärm“

In Europa wie in Amerika entstanden gesellschaftliche Bewegungen, die sich dem Kampf gegen den Lärm verschrieben. In Deutschland veröffentlichte Theodor Lessing 1908 ein Buch mit dem provokanten Titel „Der Lärm. Eine Kampfschrift gegen die Geräusche unseres Lebens“, und noch im selben Jahr gründete er in Hannover einen „Antilärmverein“. Die zunehmende Lärmbelästigung war für Lessing eine Degenerationserscheinung unserer Kultur, ein Narkotikum, mit dem der moderne Mensch sich zu betäuben und die Nichtigkeit seiner eigenen Existenz zu verdrängen suche. Besonders betroffen davon seien die geistigen Arbeiter in den Lärmhöhlen der Großstädte, den Zentren des Kulturlebens, weshalb der Kampf gegen Lärm stets „ein Kampf des Geistigen gegen die Verpöbelung des Lebens“ sei. Mit der Vereinszeitschrift „Der Antirüpel. Das Recht auf Stille“ erhielten Lärmgeplagte eine mediale Plattform, die ihre Beschwerden veröffentlichte und ausführlich über mögliche

rechtliche Schritte informierte. Zudem bot der Verein bei Eingaben an amtliche Stellen seine Unterstützung an, Beschwerdekarten mit der Aufschrift „Ruhe ist vornehm“ wurden verbreitet, „Blaue Listen“ erstellt, die auf ruhige Unterkünfte hinwiesen, sowie „Schwarze Listen“, die unverbesserliche Lärmsünder anprangerten.

1908

Arbeiten am Donaukanal (Kaianlagen und Schleusen) werden abgeschlossen.

Bis 1908 gilt in der Wiener Innenstadt ein Fahrverbot für Automobile und Fahrräder.

Es gibt in Wien 3.511 Kraftfahrzeuge, darunter 1.665 Krafträder.

1909

Leserzuschrift an die Zeitschrift „Recht auf Stille“

Aus: Peter Payer
„Vom Geräusch zum Lärm“

„Die Glockensignale der Wiener Trambahn sind die häßlichsten, die irgendeine Stadt in der Welt besitzt, kreischend, roh, aufreizend, marternd und widerwärtig.“

Lessing selbst entfaltete in zahlreichen Zeitungsartikeln und Vortragsreisen eine breite Agitationstätigkeit. In mehreren in- und ausländischen Städten konnte er Sympathisanten für seinen Kampf gewinnen. Eigene Ortsgruppen entstanden, u.a. in Wien, wo zwei prominente Schriftsteller als Ortsvorstände fungierten: Der spätere Friedensnobelpreisträger Alfred Fried und der hypersensible Hugo von Hofmannsthal, der bekanntermaßen derart lärmempfindlich war, dass er während seiner Arbeitszeit eigene „Ruhebestimmungen“ einführte und sich sogar in seinem Sommerfrischehaus in Altaussee Doppeltüren einbauen ließ. In einem Brief schrieb Hofmannsthal an Lessing: „Ihren Feldzug halte ich für notwendig und nützlich im höchsten Grade. Ich leide aufs Peinlichste unter Geräuschen und in einer Weise, die meine Arbeit oft gefährdet.“ Die in Wien an den „Antilärmverein“ herangetragenen Beschwerden bezogen sich, wie in den meisten Städten, in erster Linie auf den alles übertönenden Straßenlärm: das Getrappel der eisenbeschlagenen Hufe auf dem Kopfsteinpflaster, das Gerassel der Pferdegeschirre, das Poltern der Wagenräder, das Knarren und Quietschen der Kutschen, das Peitschengeknalle der Fiaker, das Wimmergeheul der Elektrischen, das Klingeln der Fahrräder, das Geschrei der Warenausrufer, das Geknatter und Gehupe der Automobile ...

1910

Wien hat 2.031.498 Einwohner, 278,1 km² Fläche

Wien verfügt über das best ausgebaute Straßenbahnnetz Europas.

17. Mai. Erster österreichischer Überlandflug, in 300 m Höhe und 30 Minuten, von Wr. Neustadt nach Wien. Mit der „Etrich Taube“, dem ersten österr. Motorflugzeug, nach seinem Erfinder Igo Etrich benannt.

1909

Leserzuschrift an die Zeitschrift „Recht auf Stille“

Aus: Peter Payer
„Vom Geräusch zum Lärm“

„Das liebliche Grinzing ist seit einiger Zeit die Stätte eines kaum noch menschlich zu nennenden Gelärmes und Gebrülles. Abend um Abend erheben sich in den Straßen kreischende Weiberstimmen und Lärmszenen, die der Macht der Polizeiorgane vollkommen trotzen. Das Erstaunliche dabei ist, daß das gefeierte schönere Geschlecht die stärksten Schreihälse stellt.“

Neben dem wachsenden Straßenverkehr erregten aber auch zahlreiche lokale Lärmbelästigungen das Ärgernis der Wiener. So beklagten sich Bürger der Josefsstadt über das Spielen von Phonographen bei offenem Fenster, in der Währinger Straße

beschwerte man sich über das Orchester eines Kinematographen-Theaters, in der Rotenturmstraße über den Lärm grölender Studenten. Ganz abgesehen vom allorts vernehmbaren Geklimper des zu einem Modeinstrument gewordenen Klaviers, das sich, wie man meinte, in der Musikstadt Wien geradezu seuchenartig ausbreite. Doch trotz der vielen Sympathiekundgebungen und der hohen medialen Resonanz, die der Verein in kurzer Zeit erlangt hatte, musste er in Österreich wie in Deutschland bereits 1911 seine Tätigkeit einstellen. Notorische Geldnot und die zu geringe Anzahl an aktiven Mitgliedern waren die unmittelbaren Gründe dafür.

Kundmachung der K.K.
Polizeidirektion aus 1914

In den Silvesternächten der letzten Jahre haben in Wien lärmende, von allerlei Unfug begleitete Kundgebungen stattgefunden, die grobe Störungen der Ruhe und Ordnung zur Folge hatten. Mit Rücksicht auf den Ernst der Zeit und die Stimmung der Bevölkerung ist es dringend geboten, eine Wiederholung derartiger Ausschreitungen hintanzuhalten. Es wird daher für die Silvesternacht zur Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung im allgemeinen und insbesondere auf dem Stephansplatze und in den dort einmündenden Straßenzügen folgendes angeordnet:

... 3. Lärmende, die nächtliche Ruhe und Ordnung störende Kundgebungen, Unfug aller Art, und die gute Sitte und den Anstand verletzende Belästigungen sowie „Anrempelungen“ auf der Straße sind strenge untersagt... Hiezu gehören besonders Abbrennen von Feuerwerkskörpern, Singen und Musizieren, Zurufe, Winken mit Tüchern oder anderen Gegenständen usw. ...

1909

Alfred Freiherr von Berger,
Theaterdirektor und Schriftsteller

Aus: Peter Payer
„Vom Geräusch zum Lärm“

„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.“

Die rapide anwachsenden Städte dehnten sich – materiell wie akustisch – immer weiter in ihr Umland aus. Die Intensivierung des Verkehrs, die generelle Vervielfachung und Verdichtung der Aktivitäten im öffentlichen Raum verstärkten den akustischen Gegensatz zwischen Stadt und Land. Waren in den ländlichen Gebieten die einzelnen Geräusche noch relativ deutlich zu unterscheiden, so entstand in den Städten ein typischer „Großstadtwirbel“ (Felix Salten), eine dichte, undurchdringliche Lautkulisse aus sich ständig überlagernden Einzelgeräuschen. Der renommierte deutsche Musikkritiker Richard Batka sprach 1908 treffend von einem fortwährenden „Tohuwabohu“, das sich überall auf den Straßen bemerkbar mache. Die akustische Vielfalt der Großstadt ließ sich immer schwerer mit den Ohren fassen.

1912

Am 23. Juni wurde der Flughafen Wien-Aspern mit einem internationalen Flugmeeting eröffnet – damals der größte und modernste Flughafen Europas. Zur Eröffnung kamen 50.000 Zuschauer und ebenso viele Zaungäste.

1912

Bericht eines Metallarbeiters über die Folgen der maschinellen Umrüstung in seinem Betrieb

„Da kann man sich denken, wenn man 42 Jahre ohne Getös gearbeitet und auf einmal ein Gesause und Getöne ertönt, wie dies einem alten Manne die Nerven erregt. Ich schwitze den ganzen Tag, bekomme Angstgefühle. Ich weine öfters wie ein kleines Kind, kann die Nacht nicht mehr schlafen.“

Aus: Peter Payer

„Vom Geräusch zum Lärm“

Im Kampf gegen den Lärm konnte in Wahrheit nur eine Minderheit, in erster Linie bürgerlich-liberale Schichten, Schriftsteller, Künstler, Intellektuelle mobilisiert werden. Eine Verankerung in der Arbeiterschaft war so gut wie nirgends gelungen, obwohl gerade sie in ihrem Fabriksalltag de facto weitaus größeren Lärmbelastigungen ausgesetzt war.

1913

Luigi Russolo, „L'arte dei rumori“

„Heute wird die Kunst der Musik immer komplizierter, sucht die Verbindungen von dissonanteren, für das Ohr seltsameren und rauheren Tönen. Wir nähern uns so immer mehr dem Geräusch-Ton.“

„Das Ohr eines Menschen des 18. Jahrhunderts hätte die disharmonische Intensität gewisser Akkorde, die in unseren Orchestern (mit dreimal so vielen Ausführenden gegenüber damals) hervorgebracht werden, nicht ertragen können. Unser Ohr dagegen verlangt danach, da es schon vom modernen, mit vielfältigen Geräuschen so verschwenderischen Leben erzogen worden ist. Doch unser Ohr begnügt sich nicht damit und verlangt nach immer stärkeren akustischen Emotionen.“

Musik im Wandel

Aus: Peter Payer

„Vom Geräusch zum Lärm“

Die zwangsweise Gewöhnung an immer intensivere akustische Reize ließ die Schallintensität der Musik ansteigen. Der Wiener Musiksoziologe Kurt Blaukopf, der als einer der Ersten die Wechselwirkungen zwischen akustischem Milieu und Musikproduktion untersuchte, weist auf den Wandel der musikalischen Hörgewohnheiten hin, der sich u.a. in der technischen Weiterentwicklung der Instrumente widerspiegelt. War etwa das Klavier noch zur Zeit Mozarts ein leicht transportabler Kasten mit zarten Tönen gewesen, stellte sich das moderne Pianoforte hundert Jahre später als gewichtiges Instrument mit bedeutend vergrößertem Klangvolumen dar. Die Steigerung der Lautstärke ermöglichte auch eine neue Dynamik. Während bis ins 18. Jahrhundert hinein die sogenannte Terrassendynamik, d.h. eine ruckweise Veränderung der Lautstärke, vorherrschte, bürgerte sich nun ein kontinuierliches An- und Abschwollen der Lautstärke (Crescendo und Decrescendo) ein. Die Erweiterung und Verfeinerung des instrumentalen Apparates (Ventilhörner, Ventiltrompeten, Schlagzeug, Celesta, Glocken etc.) und die damit möglichen vielfältigen Instrumentalkombinationen prägten wesentlich das zeitgenössische Klangideal, das sich für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts als noch deutlich leiser rekonstruieren lässt. Auch für den erwähnten Wilhelm Heinrich Riehl, selbst ein eifriger Musiker, waren die sich drastisch wandelnden Hörgewohnheiten mehr als frappierend. Er registrierte „ungeheure Gegensätze des musikalischen Ohres binnen eines Jahrhunderts“. Die Lieblingsklangfarbe des 18. verhalte sich zu der des 19. Jahrhunderts „wie matt angelaufenes Gold zu glänzend

polirtem“. Dasselbe Orchestertutti, welches vor 70 Jahren noch überwältigend großartig klang, klinge jetzt einfach nur kräftig, weshalb man „zur Aufhellung unseres auf diesem Punkt verdunkelten Ohres“ die Streichinstrumente oft doppelt besetzen müsse, um dieselbe Wirkung wie früher mit einfacher Besetzung zu erzielen. Der in seinen Anschauungen ausgesprochen konservative Riehl, der auch über seine musikalischen Beurteilungen hinaus zu einer Romantisierung vorindustrieller Lebenszusammenhänge neigte, sah bzw. hörte diese Entwicklung mit Wehmut, empfand sie als unwiederbringlichen Verlust. Er konstatierte ein früher weit ausgeprägteres Sensorium für feine Nuancen und rhythmische Subtilitäten, während für das „überreizte moderne Ohr“ vieles flach, farblos und leer klinge. Die Musik, so Riehl, die man heutzutage der Jugend „mit dem rhythmischen Dreschflegel in die Ohren paukt“ und die „grelle und unvorbereiteten Dissonanzen, die wir jetzt häufig für sehr wirkungsreich halten“, hätten vor hundert Jahren noch als „ohrenzerreißend“ gegolten.

Auf völlig entgegengesetzte Weise sollte übrigens später die künstlerische Avantgarde auf die veränderten akustischen Intensitäten reagieren, allen voran die italienischen Futuristen. In seinem berühmten, 1913 veröffentlichten Manifest „L'arte dei rumori“ (Die Kunst der Geräusche) feierte Luigi Russolo den Lärm der Stadt, das Brummen und Dröhnen der Maschinen, die gellenden Schreie der Menschen und Tiere, als bahnbrechend neue musikalisch-ästhetische Qualitäten. Er konstruierte eine Reihe verschiedener »intonarumori« (dt.: Geräuschtoner), die ab 1913 in Konzerten internationales Aufsehen erregten.

- 1917** wird zum ersten Mal eine Schallplatte mehr als 1 Million Mal verkauft (Paul Whiteman, Japanese Sandman).
- 1918** Zwischen Wien – Aspern – Olmütz – Krakau – Lemberg und Kiew wird die erste internationale Luftpostlinie der Welt eröffnet.
- 1919** Viktor Kaplan erhält das Patent auf ein Laufrad mit verstellbaren Schaufeln – die erste Kaplanturbine wird in Velm/NÖ aufgestellt.

1922

Franz Kafka

„Ohne Ohropax bei Tag und Nacht ginge es gar nicht.“

In der Erzählung "Großer Lärm" von 1911 beschrieb er den Alltag in der elterlichen Wohnung.

„Ich sitze in meinem Zimmer im Hauptquartier des Lärms der ganzen Wohnung. Alle Türen höre ich schlagen, durch ihren Lärm bleiben mir nur die Schritte der zwischen ihnen Laufenden erspart, noch das Zuklappen der Herdtüre in der Küche höre ich, (...) aus dem Ofen im Nebenzimmer wird die Asche gekratzt. Die Wohnungstür wird aufgeklinkt und lärmt wie aus katarrhalischem Hals, öffnet sich dann weiterhin mit dem kurzen Singen einer Frauenstimme und schließt sich mit einem dumpfen männlichen Ruck, der sich am rücksichtslosesten anhört.“

Der sensible Schriftsteller war stets auf der Suche nach einer ruhigen Stätte für sein Schreiben. Mehrmals hatte er bereits aus diesem Grund Wohnung gewechselt, bis er endlich das berühmte Häuschen in der Prager Goldgasse Nr. 22 fand. „...die Stille dort, von einem Nachbar trennt mich nur eine sehr dünne Wand, aber der Nachbar ist still genug;“ notierte er zufrieden.

Ohropax

Der Berliner Apotheker Maximilian Negwer erfindet 1907 das Ohropax.

Angeblich inspiriert durch die Irrfahrt des Odysseus, der sich und seiner Mannschaft gegen den betörenden Gesang der Sirenen auf Anraten der Zauberin Circe die Ohren mit Kugeln aus Bienenwachs verschloss.

Die geschmeidigen und anpassungsfähigen Wachs-Watte-Kügelchen entpuppten sich jedenfalls als geniales Produkt, das schon bald mit größtem Erfolg weltweit vertrieben wurde und unverändert bis heute erhältlich ist.

1923

Wien hat 1.865.780 Einwohner, 278,1 km² Fläche (6.709 Einwohner/km²)

1924

Am 1. Oktober nahm die RAVAG (Radio-Verkehrs-AG) über einen 350 Watt starken Sender in Wien den regelmäßigen Rundfunkbetrieb auf. Damit begann in Österreich das Rundfunkzeitalter.

1936

Neue Freie Presse

„Noch immer herrscht im Straßenlärm der Großstadt der Hupenton der Automobile und Motorräder vor. Aus diesem Grunde wird von den maßgebenden Stellen danach getrachtet, diese unangenehme Schallwirkung möglichst einzudämmen. Man hat Versuchsfahrten unternommen und festgestellt, daß man auch ohne den Gebrauch eines Signalhorns selbst durch die verkehrsreichsten Straßen fahren kann, wenn man die notwendigen Verkehrsvorschriften entsprechend beachtet.“

Aus: Peter Payer

„Der lange Weg zum Hupverbot“

Anfangs war das Automobil mehr ein luxuriöses Freizeit- und Sportgerät denn ein alltagstaugliches Verkehrsmittel. Und auch das Image der ersten „Autler“ war nicht gerade das beste. Sie waren als Snobs, rücksichtslose Raser (die erlaubte Höchstgeschwindigkeit war 15 km/h) und Rüpel verschrien, die immer wieder schwere Unfälle verursachten und beinahe ständig die Hupe betätigten, um sich den Weg auf der Straße frei zu machen. Vor allem die weithin vernehmbaren Signalgeräusche wurden bald zum heftig diskutierten Thema. Freiherr von Pidoll, Ministerialbeamter und Pädagoge, rechnete 1912 vor: Ein fahrendes Auto stoße innerhalb von zehn Minuten mindestens 50 Hupesignale aus, wovon jedes Mal 50 bis 100 Menschen betroffen seien, was eine Störung von 2.500 bis 5.000 Personen ergebe.

Rein quantitativ hielt sich die Verbreitung des Automobils auch noch in der Zwischenkriegszeit in Grenzen. Erst die Abschaffung der Kraftwagenabgabe 1933 bewirkte einen größeren Zuwachs an Fahrzeugen. Die Anzahl der in Wien gemeldeten Autos verdoppelte sich von rund 12.000 im Jahr 1927 auf 24.000 im Jahr 1938. Erneut entbrannte eine Hupen-Diskussion. Im Wiener Magistrat führte man erstmals Lärmmessungen durch und überlegte Maßnahmen zur flächendeckenden Eindämmung der Hupengeräusche. Das entscheidende Argument dabei war die Sicherheit. War sie ohne Hupen noch zu gewährleisten? Eigene Versuchsfahrten wurden unternommen, um zu prüfen, ob der Straßenverkehr auch ohne den Einsatz einer Hupe gefahrlos bewältigt werden konnte. Doch es sollte noch bis in die Nachkriegszeit dauern, ehe die Forderung nach einem Hupverbot erfüllt werden konnte. Die Anzahl der in Wien gemeldeten Autos stieg bis 1960 auf 160.000, zehn Jahre später waren es bereits 356.000. Der Besitz eines eigenen Fahrzeugs war zum Indikator für den

gestiegenen Wohlstand geworden und zum Inbegriff für Mobilität und Freiheit. Forderungen nach einer vehementen Verschärfung des Lärmschutzgesetzes tauchten auf: die Rede war von einer stärkeren Bestrafung von Lärmsündern und von einem rigorosen Hupverbot auch während des Tages. Letzteres wurde schließlich im Sommer 1966 von der Straßenverkehrskommission beschlossen. Diese Maßnahme sollte sich, so hoffte man, auf „die Ohren aller Wiener wohltätig auswirken“ und die bisher recht mangelhafte Hupdisziplin der Autofahrer erhöhen.

Ab 1. Oktober 1966 trat die neue Verordnung in Kraft. Sie verbot nunmehr „die Betätigung von Vorrichtungen zur Abgabe von Schallzeichen“ im gesamten Stadtgebiet von Wien.

Ausgenommen von dem Verbot waren lediglich Einsatz- und Schienenfahrzeuge sowie Situationen, in denen Hupen das einzige Mittel darstellt, um Gefahren von Personen abzuwenden. Wie ernst es dem Gesetzgeber diesmal war, zeigt die Schwere der Strafe bei Nichteinhaltung: eine Geldstrafe bis zu 10.000 Schilling oder Arrest bis zu zwei Wochen.

1934

Wien hat 1.874.130 Einwohner, 278,1 km² Fläche (6.739 Einwohner/km²)

In Wien sind 33.993 Kraftfahrzeuge, darunter 13.893 Krafträder registriert.

1959

Neues Österreich

„Gestern ging die „Lärmfreie Woche“ zu Ende. Akustisch allerdings hatte man davon nichts gemerkt. Die Mopedfahrer waren mit ihren „Schlurfraketen“ um die Häuserblocks geknattert wie ehemals, die Heurigenbesucher hatten um keinen Grad leiser als sonst gejohlt, die hydraulischen Bremsen der städtischen Nachtautobusse das gleiche nerventötende Quietschen erzeugt und die Radioapparate waren auch nicht auf Zimmerlautstärke geschaltet worden. Mit sanften Ermahnungen, Plakataktionen und wohlgemeinten Rundfunkansprachen wird man gegen den Lärm kaum jemals etwas ausrichten.“

Aus: Peter Payer

„Der lange Weg zum Hupverbot“

Angesichts der zunehmenden Motorisierung war man seitens der Stadtverwaltung gezwungen, effiziente Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms zu ergreifen. Im Jahre 1954 wurde die erste „Lärmkarte“ der Öffentlichkeit vorgestellt, die genau jene Bereiche auswies, an denen die Belästigungen am größten waren (Gürtel, Ring, Lastenstraße, Wiental). Vier Jahre später wurde der „Österreichische Arbeitsring für Lärmbekämpfung“ (ÖAL) gegründet, der erstmals im Frühjahr 1959 eine „Lärmfreie Woche“ ausrief. Diese Aktion wurde auch in den folgenden Jahren wiederholt, wobei die Erfolge relativ bescheiden waren.

1951

Wien hat 1.766.102 Einwohner.

In Wien sind 70.484 Kraftfahrzeuge, darunter 26.601 Krafträder registriert.

Am Flughafen Schwechat erfolgen 1.267 Landungen und Abflüge von Zivilflugzeugen mit 38.172 Fluggästen.

1959

Das Fernsehen in Österreich lief bis zum 31. Dezember 1956 offiziell als Versuchsprogramm, ab Oktober 1959 wurde in Österreich an allen Tagen der Woche Fernsehen ausgestrahlt.

Mit Jahresende 1959 gab es in Österreich bereits rund 100.000 Fernsehteilnehmer.

1960	<p>Wien hat 1.627.566 Einwohner, 415,0 km² Fläche. (3.922 Einwohner/km²) In Wien sind 265.963 Kraftfahrzeuge, darunter 85.503 Krafträder registriert. Am Flughafen Schwechat erfolgen 19.604 Landungen und Abflüge von Zivilflugzeugen, mit 371.216 Fluggästen.</p>
1970	<p>Wien hat 1.619.885 Einwohner, 415,0 km² Fläche (3.903 Einwohner/km²) In Wien sind 439.684 Kraftfahrzeuge, darunter 57.074 Krafträder registriert. Am Flughafen Schwechat erfolgen 37.224 Landungen und Abflüge von Zivilflugzeugen mit 1,495,732 Fluggästen.</p>

1992 Julien Green, Schriftsteller	<p><i>„Die Stille, ein Schatz, der immer seltener wird. Unser sich neigendes Jahrhundert ist die radikalste Vernichtung der Stille.“</i></p>
--------------------------------------	--

Quellen

- Christian Brandstätter/Günter Treffer: Stadtchronik Wien, 2000 Jahre in Daten, Dokumenten und Bildern. Wien-München 1986
- Die Zeit
- AEIOU, das Kulturinformationssystem des BMBWK
- Wiener Tramwaymuseum
- Wiener Stadt- und Landesbibliothek
- Katalog zur Ausstellung „Traum und Wirklichkeit“, Historisches Museum der Stadt Wien, 1985
- Magie der Industrie, Leben und Arbeiten im Fabrikszeitalter, erschienen zur Niederösterreichischen Landesausstellung 1989, R. Oldenbourgverlag, München
- flughafen-aspern.at
- Tonaufzeichnungen.de
- siegfried-marcus.de
- Wiener Marktamt
- MA 8 - Wiener Stadt- und Landesarchiv