

1877

Die Aerarische Hauptbrücke (heute Staatsbrücke) in der Stadt Salzburg wird eröffnet.

Der österreichisch-ungarische Außenministers Graf Gyula Andrassy trifft sich mit dem deutschen Reichskanzler Otto Fürst von Bismarck im Hôtel de l'Europe in Salzburg.

In der Stadt Salzburg gibt es die erste Telefonanlage.

1878

Der Schah von Persien besucht Salzburg.

1879

Im Herzogtum Salzburg wird die erste Straßenverkehrsordnung erlassen. Der Beginn der Motorisierung in Salzburg fand mit dem Auftauchen des ersten Motorwagens 1895 statt. Gesteuert wurde der 5-PS-Wagen vom böhmischen Textilindustriellen Theodor von Liebieg aus Reichenberg. Zusammen mit seinem Beifahrer Franz Stransky war er mehrere Wochen in Deutschland und Frankreich unterwegs gewesen, bevor er in Salzburg das Auto per „Eilgut“ bei der Bahn nach Reichenberg aufgab und selbst mit dem Schnellzug heimreiste.

Der Salzburger Kommunalfriedhof wird eröffnet. Er ist mit etwa 22.000 Grabstellen der größte Friedhof der Stadt und des Landes Salzburg. Jedes Jahr finden dort etwa 1300 Menschen ihre letzte Ruhestätte, etwa 70 Prozent davon in einer Feuerbestattung, der Rest in Erdbestattungen. Der Friedhof verfügt über eine Fläche von 25 Hektar und es stehen dort 1600 teils sehr alte Bäume.



Der Salzburger Kommunalfriedhof ist 25 Hektar groß. BILD: SN/ANDREAS ZEPPELZAUER / PICTUREDES

Anton Posselt-Czorch berichtet bei der Monatsversammlung des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins von seiner Entdeckung der Eisriesenwelt. Dann gerieten Höhle und Bericht wieder in Vergessenheit, bis Alexander von Mörk, Begründer der Salzburger Höhlenforschung, zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Bedeutung von Posselts Aufzeichnungen erkannte und wieder publizierte. Die Eisriesenwelt gilt als größte Eishöhle der Erde.

Erstmals gibt es in einer Wohnung in der Stadt Salzburg elektrisches Licht.

1880

Mozarts Geburtshaus wird zum Besuch freigegeben.

Ignaz Rojacher stellt in Kolm-Saigurn in der Gemeinde Rauris die erste österreichische Lichtmaschine auf.

Morgen lesen Sie:
Als der Schah von Persien
am Gaisberg bangte.

Eine „Weltbahn“ erweckt Salzburg aus dem Tiefschlaf

Die Residenzstadt Wien ließ die westlichen Kronländer verkehrstechnisch lange links liegen. Als die Eisenbahn endlich kam, blühte das Provinznest wieder auf.

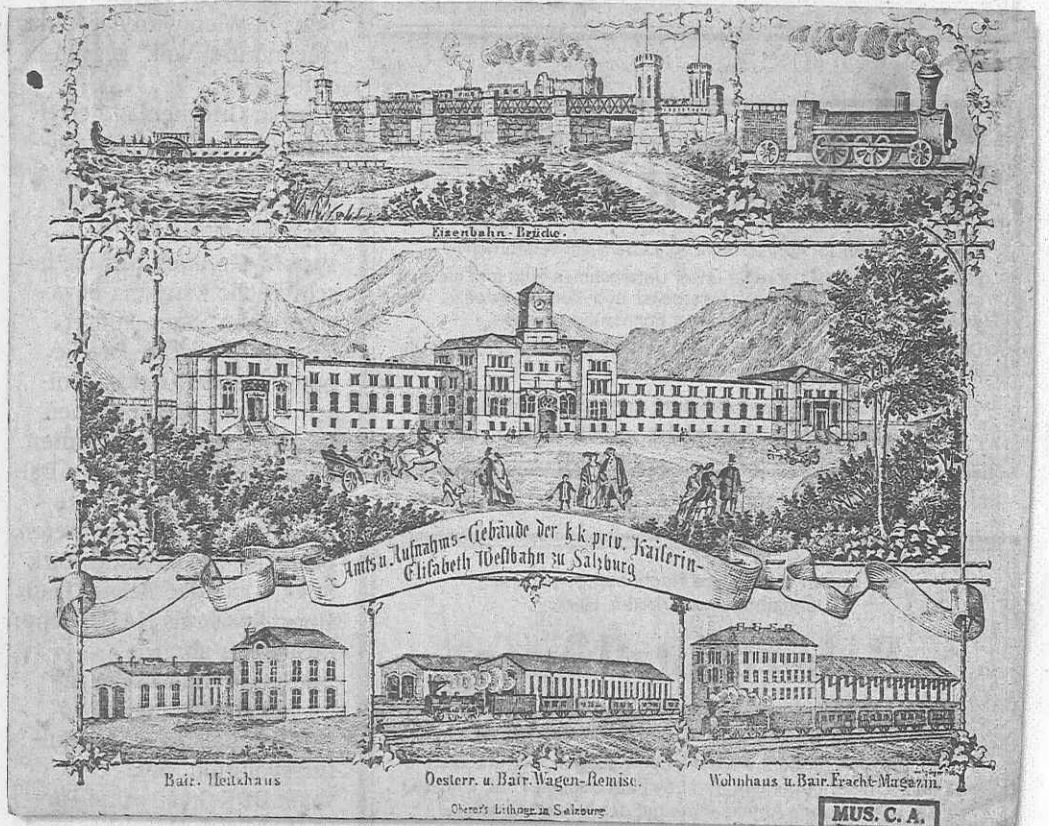
GERHARD ÖHLINGER

Er nahm sich ganz schön was heraus, der Ederbauer. Wenn er schon seinen Grund für den Bau der Kaiserin-Elisabeth-Bahn unentgeltlich abzutreten hatte, dann wollte er wenigstens eine Haltestelle erhalten. Erstaunlicherweise bekam der aufmüpfige Landwirt aus dem Flecken Voglhub bei Straßwalchen anno 1860 tatsächlich seinen Willen. Eine Bahnstation, benannt nach einem Bauernhof, das gab es in der ganzen Monarchie sonst nicht.

Wohl aber gab es bereits fast 1800 Kilometer Eisenbahn in Österreich-Ungarn, bevor die Dampftrösler auch in Salzburg pfauchten. Auf Schienen konnte man schon von Wien nach Prag, Budapest oder Triest, bis ins Banat oder nach Galizien reisen. Die westlichen Kronländer aber waren aus Wiener Sicht eher Durchzugsland. Die Stadt Salzburg mit ihren rund 20.000 Einwohnern wuchs gerade erst wieder zur Provinzmetropole heran. Und in einem der Trassenpläne der 1840er- und 1850er-Jahre kam sie erst gar nicht vor: Von Linz nach München wäre es doch über Braunau viel kürzer, befand Anton Wurmb, Verkehrsvisionär aus dem Hausruck.

Glücklicherweise sahen das die Bahnbauer anders, als ab 1858 endlich die k. k. privilegierte Kaiserin-Elisabeth-Bahn auf dem Abschnitt von Linz nach Salzburg vollendet wurde. Finanziert wurde der Bau privat durch ein Konsortium um das Bankhaus Rothschild. Es ging zügig voran, nur zwei Jahre lang wurde gebaut. Einige der emsigen italienischen Wanderarbeiter fanden noch Zeit, auch an den Häusern ihrer Quartiergeber Spuren zu hinterlassen. Viele Flachgauer Bauernhöfe zierte heute noch der südländisch anmutende Schladenputz mit kunstvollen Ranken und Ornamenten. Die Begegnung mit den Fremden fiel nicht immer freundlich aus: Ortschroniken berichteten in der Zeit des Bahnbaus gehäuft von Wirtshausschlägereien. Die Gendarmerie schritt manchmal mit Säbeln und Bajonetten ein.

Derartige Nebengeräusche waren vergessen, als die fertiggestellte Bahnstrecke in Salzburg feierlich eröffnet wurde. Als wollte man an einem Tag alles aufholen, was man in mageren Jahrzehnten der Bedeutungslosigkeit entbehrt hatte, wurde gejubelt, gesungen und gefeiert. Der Berichterstatte der „Salzburger Zeitung“ konnte seine Begeisterung über das epochale Ereignis kaum zügeln: Die Eröffnung des Salzburger Bahnhofs am 12. August 1860, so schrieb er, wurde „überragt von Salzburgs herrlichen Bergen, von dem Grün der Wiesen und Felder, überossen von dem alles vergoldenden Sonnenlicht eines lachenden blauen Himmels“. Nicht weniger als eine „Weltbahn“ verbinde



Auf der grünen Wiese, weit vor der Stadt, entstand Salzburgs Bahnhof. BILD: SN/SALZBURG MUSEUM

Salzburg von nun an mit Wien und Paris, hieß es weiter. Kaiser Franz Joseph und der bayerische König Maximilian, beide in geschmückten Hofzügen angekommen, führten die Riege der Ehrengäste an. Chöre sangen eigens komponierte Lieder, ehe sich die hohen Herrschaften zum Bankett verfügten.

Der Bahnhof selbst war zwar „im elegantesten modernen Style“ erbaut, wie in einer Sonderbeilage der „Salzburger Zeitung“ gelobt wurde. Doch wenn die Bahnreisenden aus dem prachtvollen „Aufnahmegebäude“ hinaustraten, breiteten sich vor ihnen die

200 JAHRE SALZBURG BEI ÖSTERREICH

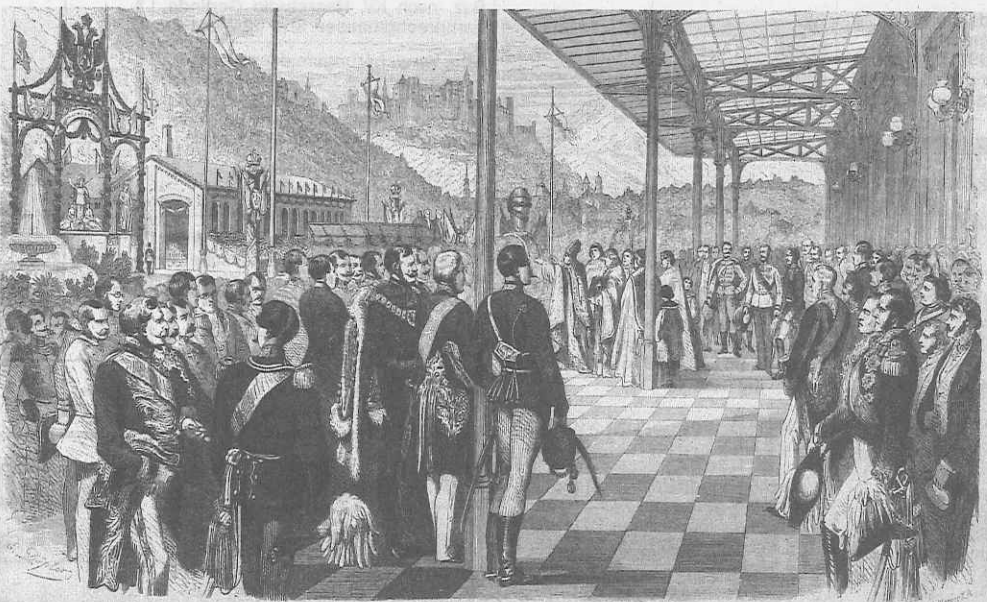
grünen Wiesen von Froschheim aus. Für eine Erweiterung der Stadt hinaus zum Bahnhof mussten noch die Festungsmauern geschleift und die unreguliert fließende Salzach gebändigt werden. Ein vormaliger Bahnbauer, Karl Freiherr von Schwarz, tat sich bei der Stadterweiterung in „Neu-Salzburg“ besonders hervor. Nach ihm wurde später die Hauptstraße des neu erschlossenen Viertels benannt.

Während die Stadt dank der Bahnanbindung aufblühte, waren die Gebirgsgaue nun noch abgelegener als zuvor. Erst mit vielen Jahren Verspätung kam die Eisenbahn auch nach innergebiert (Siehe „Daten und Fakten“)

und kurbelte den Tourismus in Zell am See, St. Johann und Bad Gastein an.

Zwischen Salzburg und Wien war bei elf Stunden Fahrzeit für Bahnreisende oft auch der Weg das Ziel. Luxuriös ausgestattete „Vergnügungszüge“ auf dem Weg nach Paris machten Station. Planmäßig verkehrten anfangs nur zwei Züge pro Tag zwischen Salzburg und der Residenzstadt. Auf den Wiesen von Froschheim entstanden Hotels und Pensionen, allen voran das mondäne Hôtel de l'Europe. Salzburg war wieder „en mode“, die Namen der oft illustren Gäste wurden in langen „Fremdenlisten“ in den Zeitungen veröffentlicht. Gefüllt wurden die Waggons bald aber auch von Massenbewegungen wie den Turnern oder den Sängern, die zu Großveranstaltungen mit dem neuen Verkehrsmittel anreisten. Ebenfalls beliebt waren die Künstlerfeste, Vorläufer der Festspiele.

Die Bahn war im 19. Jahrhundert ein reines Reiseverkehrsmittel zur Überwindung großer Distanzen. Das hat sich grundlegend geändert. Mit dem Zug zur Arbeit zu fahren oder ihn als Teil des Nahverkehrs zu betrachten wäre am Beginn des Eisenbahnzeitalters als absurde Vorstellung abgetan worden. Vielleicht war der Ederbauer mit seinem Bahnhof damals einfach ein Mann mit großem Weitblick? Vom Boom der Regional- und S-Bahn haben jedoch seine Nachfahren nichts mehr. 2010 wurde die ÖBB-Haltestelle „Ederbauer“ nach 150 Jahren für immer geschlossen.



Ein Festtag für Salzburg: die Eröffnung des Bahnhofs 1860. BILD: SN/SALZBURG MUSEUM/EMIL DÖPLER

Daten & Fakten Bahnen in Salzburg

Nach der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn entstanden weitere Bahnstrecken im Land Salzburg:

- 1871: Salzburg-Hallein
- 1873: Mattigtalbahnhof Steindorf-Braunau
- 1875: Salzburg-Tiroler Bahn (Hallein-Bischofshofen-Wörgl) sowie Ennstalbahnhof Bischofshofen-Selzthal
- 1886: Lokalbahn Salzburg-St. Leonhard (1953 stillgelegt)
- 1893: Salzburg-Bad Ischl (1957 stillgelegt)
- 1896: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen
- 1898: Pinzgauer Lokalbahn
- 1905: Tauernbahn Schwarzach-St. Veit bis Bad Gastein
- 1909: Bad Gastein-Villach