

Salzburg um die Jahrhundertwende

». . . in keiner anderen österreichischen Stadt gibt es so viele urgemütliche Biergärten wie in Salzburg . . .«, beschreibt ein begeisterter Tourist um 1900 das leicht münchenerische Flair der Mozartstadt überschwänglich. Kein Wunder, zählte man doch bereits 1890 rund 164 Gastbetriebe! Ansonsten war in Salzburg von der gepriesenen Biergemütlichkeit oft recht wenig zu merken: Denn als Kaiser Franz Josef I. am 26. April 1866 der Stadt aus festlichem Anlaß den Festungsgürtel, das Terrain zwischen Mirabell und Kapuzinerberg, schenkte, entwickelte sich das noble Präsent in den Händen der strammen Salzburger bald zum Danaergeschenk. Von blindem technokratischem Denken geblendet, schleifte man rigoros die stolzen zinnengekrönten Mauern, einst trutziges Bollwerk gegen die Schweden, und verbaut die Neustadt in phantasielosem Radialrastersystem.

Nicht einmal das prächtige Linzer Tor, unter Fürsterzbischof Marcus Sittikus zum Schutz der Stadt erbaut, überlebte die Zerstörungswut.

Dafür zwang man mit diesen Quadern die Salzach in ein steinernes Korsett und pflasterte die Uferpromenaden. »Um ein Haar«, so ein hartnäckiges Gerücht, »wäre selbst die Feste Hohensalzburg vom übereifrigen Gemeinderat zum Steinbruch erklärt worden«.

Der ständig ansteigende Touristenstrom, 1890 zählte Salzburg jährlich bereits 62.000 Besucher, ermöglichte – allen inneren Widerständen zum Trotz – den Ausbau des Verkehrsnetzes der SETG.

Seit dem 1. August 1892 waren es vom Stadtzentrum nur ein paar Schritte zu einer europaweiten Sensation: Vom ehemaligen Wohnhaus Michael Haydns führte eine nach dem System Riggensbach konstruierte, mit Wasserschwerkraft betriebene Drahtseilbahn – Maximalsteigung 61% – direkt auf die Festung. Über 30.000 Besucher wandelten allein im ersten Betriebsjahr auf den Spuren der Erzbischöfe.

Im Jahre 1896 wurde die letzte Dampftramwaylinie eröffnet, und nur 13 Jahre später stieg man in Salzburg bereits auf elektrischen Betrieb um.

Seither fuhren nach Parsch die »ROTE«, und zum »Alten Markt« die »GELBE«, wie die Salzburger ihre Tramway liebevoll nannten.

An Kritik fehlte es dennoch nicht:

Wenn nämlich ein stiller Zecher alkoholbeschwingt auf den Schienen ausglitt, oder einem angeheiterten Droschenkutscher die Rösser durchgingen, so war dies nach Meinung einiger unverbesserlicher reaktionärer Bürger »nur die Schuld des Tramwaygesindels«!

Die größte Attraktion war aber vermutlich der elektrische Aufzug an der stadtseitigen Mönchsbergwand. Mehr als 150.000 Fahrgäste wurden allein im zweiten Betriebsjahr befördert. Mittels eines starken Fernrohres konnte man das Gebirgs Panorama bestaunen oder sich im nahen Restaurant zu den Klängen der Regimentskapelle Erzherzog Rainer von den Strapazen stärken und von der »guten alten Zeit« träumen. Ewig Gestrige bezeichneten den Lift freilich als unverantwortliche Verweichlichung!

Mit der feierlichen Eröffnung der Salzkammergutlokalbahn am 12. Juli 1893 erhielt die lokale Touristik sicher zusätzliche Impulse.

Besonders kräftig investierte die Hotelbranche. Neben den alteingesessenen Betrieben wie dem »Goldenen Schiff« und dem »Erzherzog Karl« waren es besonders das Hotel »Europa« oder der »Österreichische Hof«, die nach mehreren Umbauten um die Jahrhundertwende den Anschluß an den internationalen Standard schafften. Ob das »Bristol«, das 1894 aufsperrte, tatsächlich als erstes Hotel in Europa sämtliche Zimmer mit fließendem Warm- und Kaltwasser ausstattete, wie behauptet wird, ist umstritten.

Das »Müllner Bräustübl« wurde für die arrivierten Biergärten wie »Stern« oder »Stieglkeller« – wo bereits Michael Haydn seine Wurst aß – erst zur Konkurrenz, als unter den damaligen Probsten zwischen 1895 und 1907 weitläufige Umbauten getätigt wurden. Was aber gleich blieb, war der Durst: Denn wenn ein tüchtiger Zecher ausnahmsweise »nur« zwei Maß trank, sorgten sich die Stammtischbrüder um seine Gesundheit.