

Eduard Aberham

SEHNSUCHTSORT
SEMMEERING

Mythos zwischen
ewig Gestrigem
und neuer Sensation

Semmering

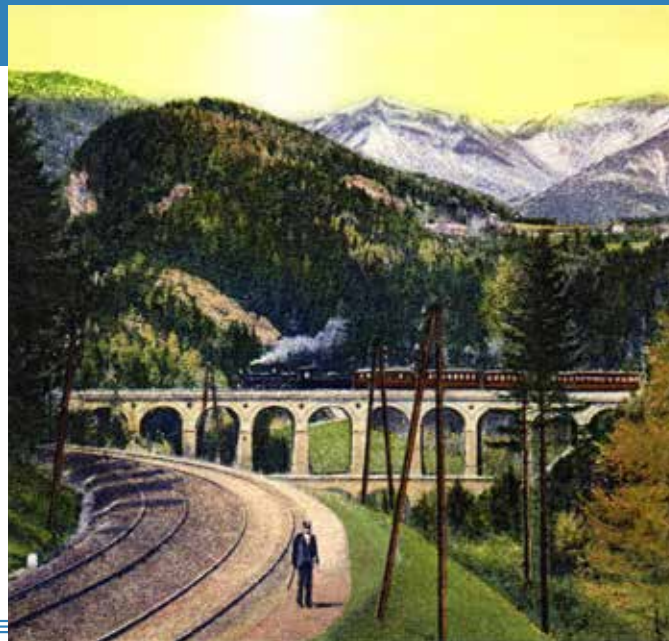
Das ist kein Ort, sondern es ist eben der Semmering, der trotz seiner Entfernung und seiner tausend Meter Höhe gleichsam eine Bergvorstadt von Wien ist, eine mit allem Komfort versehene Einsamkeit, in die man sich im Sommer und namentlich im Winter begibt, wenn man es in der Stadt nicht mehr aushält, wenn man überarbeitet, nervös ist oder hustet. In allen Fällen macht man einen Sprung auf den Semmering!

Ludwig Hirschfeld, „Unort“ (um 1930)



Sehnsuchtsort

Was ist ein Sehnsuchtsort? Um André Heller abgewandelt zu zitieren: „Ein Sehnsuchtsort findet im Kopf statt und ist er nicht im Kopf, dann ist er nirgendwo!“ Nichts definiert einen solchen Ort besser. Und so gibt es unzählige davon auf dieser Welt. Sie sind am Meer, in den Bergen, an Seen, in tiefen, geheimnisvollen Wäldern und in hektischen Großstädten – einfach überall. Irgendetwas, oft ganz Unbestimmtes, erhebt derartige Orte über einen gewöhnlichen Flecken dieser Erde. Ist Sehnsucht nicht das intensiv empfundene Bedürfnis nach Begebenheiten, Zeitspannen, Zuständen, aber auch Personen, oft mit dem Gefühl, dass das Gewünschte nur nebulos erkennbar ist? Rückt das dann jedoch zu einer erfüllbaren Realität, so wandelt sich dieses Gefühl in Interesse, Neugierde und auch freudige Erwartung. Spannend, also machen wir uns auf die Reise!



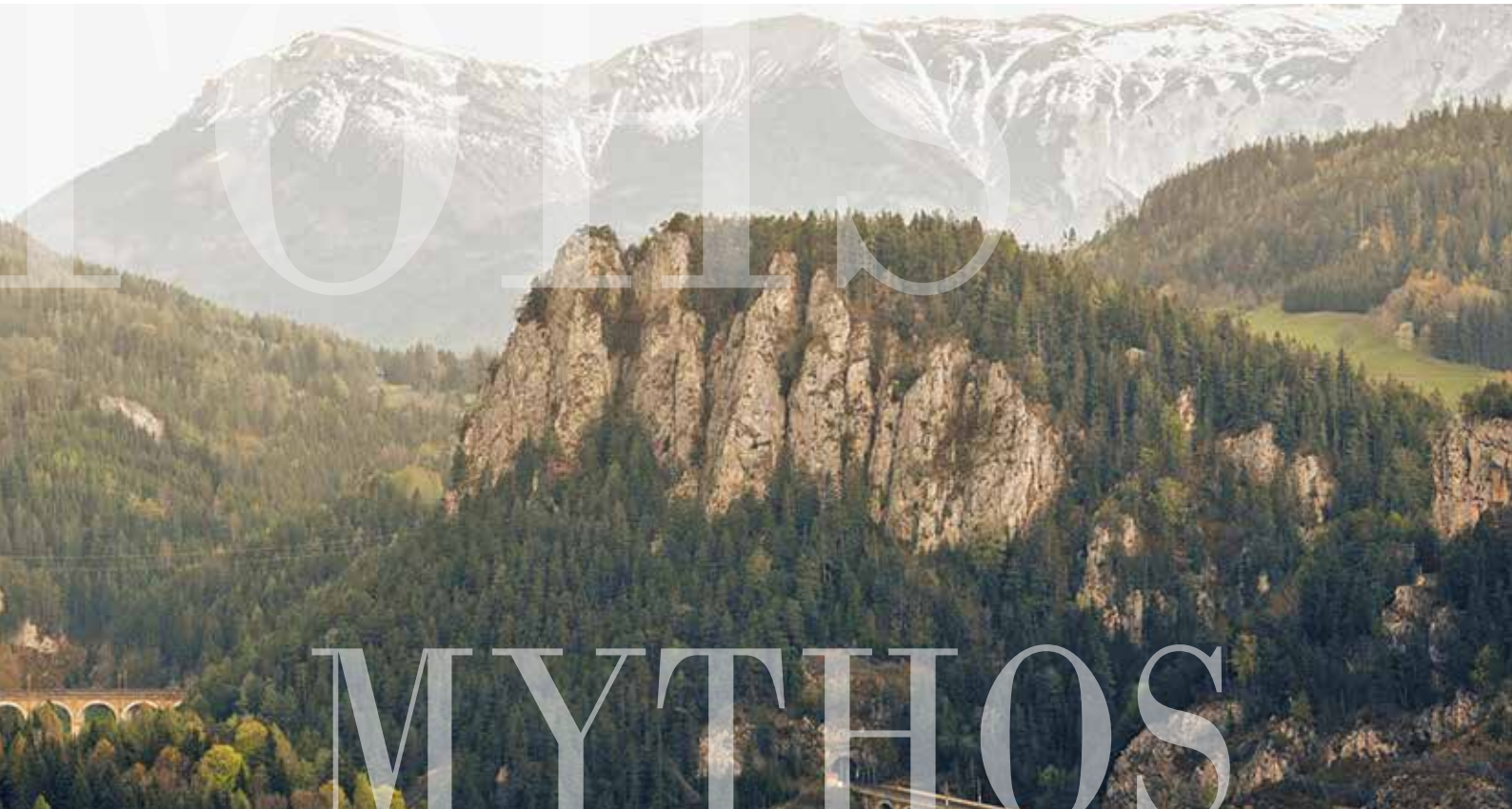
Seit Generationen fasziniert der Semmering. Es ist weniger der Ort, sondern vielmehr ein Mythos, der sich gebildet hat: Etwas nicht wirklich Definierbares, eine Mischung aus Zeitdokumenten und vagen Vermächtnissen, etwas, was diesen Ort auch nach mehr als einem Jahrhundert noch immer mit einer besonderen Aura umgibt. Unzählige Bücher, Publikationen und Fernsehdokumentationen haben sich damit auseinandergesetzt, sich zumeist auf erkennbare Zeitzeugnisse, auf spektakuläre Einrichtungen und Ereignisse konzentriert.

Die Semmeringbahn wurde bis zur letzten Steigungspromille analysiert und die Architekturdetails und deren Schöpfer akribisch erfasst. Aber noch kaum jemand hat sich der Menschen angenommen, die den Semmering vom identitätslosen Bergpass zum Weltkurort mit den ersten Skirennen in Mitteleuropa, den spektakulärsten Autorennen dieser Zeit und den größten Hotels des Kontinents gemacht haben. Die wagemutigen Unternehmer jener Jahrzehnte hat man fast vergessen, jedenfalls in den Hintergrund gerückt, obwohl sie den Semmering gestaltet haben und ihre Vermächtnisse noch heute das Erscheinungsbild prägen. Drei „Könige des Semmering“ dominierten zu verschiedenen Epochen jeweils



nur für ein paar Jahre alle Geschehnisse, andere Unternehmer ergänzten mit ihren Investitionen und ihrer schöpferischen Kraft diese Vorreiter.

Sportliche und kulturelle Spektakel sorgten für Kurzweil – und intellektuelle Schöngesteirer verbrämen das Erscheinungsbild nachhaltig. Das



Schicksal will es, dass der Zauberberg in jeder Generation wieder aufersteht, immer nur für wenige Jahre, um dann erneut im ewig Gestrigen unterzutauchen.

So war es von 1907 bis 1914, von 1930 bis 1937, von 1953 bis 1960 und schließlich von 1993

bis 2000. Den letzten beiden Perioden fehlten aber Investoren für den entscheidenden Durchbruch.

Hotels, die aus der Zeit gefallen waren sowie ein einzelnes neues Hotelprojekt waren einfach zu wenig.

Aus dem Inhalt

011 Sehnsuchtsort Semmering

019 Die imaginäre Rivalität mit St. Moritz

025 Wintersport am Semmering

Erster „Internationaler Schiwettlauf“

Josef Wallner, Skipionier und herausragender Wintersportler

041 Die Jahrhundertwende – Ein einsamer Gebirgspass wird zum Society-Treffpunkt
Viktor Silberer, der erste „König des Semmering“

049 Die große Zeit des Semmering 1898–1914

Radrennen und Automobil-Bergfahrten

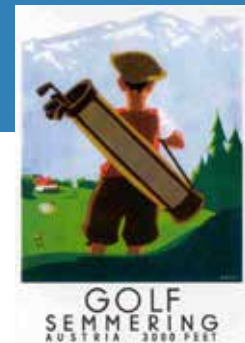
Wettstreit der Hoteliers

Das geheime Treffen des Königs von Serbien mit dem deutschen Reichskanzler unter dem Bilderbaum

Der Erzherzog lernt Bobfahren

Das letzte Automobilrennen vor dem Krieg

Die erste Skisprungschanze





075 Die „goldene Epoche“ 1907–1914

- Franz Panhans, der neue „König des Semmering“
- Das Kurhaus schafft ein neues Angebot
- Die erste Gleitflugkonkurrenz in Österreich-Ungarn
- Josef Deisinger, vom Piccolo zum Millionär
- Das „Südbahnhotel“ rüstet auf
- Franz Panhans stirbt bei einer Krebsoperation
- Der Showdown der Hoteliers
- Das „Grand Hotel“ als Heiratsinstitut
- Der Krieg macht sich bemerkbar
- Das Ende einer Ära



121 Die wilden 20er Jahre und der Tanz auf dem Vulkan

- Die Rennfahrer sind wieder da
- Das „Panhans“ wechselt mehrmals die Besitzer und eröffnet glanzvoll
- Der Sport wird wieder Aushängeschild
- Das „Südbahnhotel“ reüssiert mit einem eigenen Golfplatz
- Der Tanz auf dem Vulkan – und die Society ist zurück
- Große Projekte und ein eigener Flugplatz
- Das „Panhans“ gerät erneut in Schieflage



Aus dem Inhalt



141 Die „silberne Ära“ am Semmering 1930–1938

- William J. Zimdin, der Märchenprinz aus Estland
- Das Alpenstrandbad wird eröffnet
- Der „Nurmi“ verkürzt die Reisezeit
- Umfangreiche Neugestaltungen und ein neues Schwimmbad im „Südbahnhotel“
- Das letzte Automobilrennen
- Eröffnung des Alpencasinos
- Ballgetümmel, Pyjamapartys und Prominenz



161 Das Ende einer Ära

- Ein Luxushotel für die Werktätigen
- Ein U-Boot-Kapitän als Gebirgsjäger
- Die höchste Universität des Großdeutschen Reiches
- Frühlingssturm im Panhans
- Der Kurort Semmering ist bankrott

169 Der Neubeginn 1950

- Wirbel am Bahnhof Semmering
- 80.000 Besucher – unerreichter Rekord bei den österreichischen Skimeisterschaften
- Auf den Höhenflug folgt ein neuer Absturz
- Ibn Saud und sein Harem
- Ein Spekulant als vermeintlicher Retter
- Tristesse





181 Zeit für einen abermaligen Neubeginn 1982

König Hussein von Jordanien kommt zum Skifahren

Ein Unternehmenskonzept muss her

100 Jahre Panhans

Es wird wieder ausgebaut und umgebaut

Der Hotelier des Jahres

Filmkulisse und illustre Gäste

Das „neue Panhans“ ist fertig

Es lebe der Sport und die Prominenz ist wieder da

Ambitionen und Projekte

Die Hotels werden zu Theatern

Sehnsuchtsort Semmering



213 Addendum - Die Semmeringkönige

Viktor Silberer, das Multitalent

Franz Panhans, Hotelier und Innovator

William Julius Arthur Zimdin, der Märchenprinz



Holzstich aus der Leipziger Illustrierten Zeitung 1850, im Hintergrund sind die Arbeiten am Kartnerkogel-tunnel dargestellt.



Entlang der Bahntrasse wurden mehrere Steinbrüche erschlossen, Lithografie von Imre Benkert um 1852.



Das Krauselviadukt nach seiner Fertigstellung mit Schutthal-den und Kahl-schlag.

Sehnsuchtsort Semmering

Und was macht gerade den Semmering zu so einem Sehnsuchtsort? Die Landschaft, das Ortsbild, die Bahn, die Architektur oder gar die Luft?

Alles schon hundertmal da gewesen, manches einfach nur kopiert, das meiste jedenfalls wenig spektakulär. Mit Ausnahme der Bahn vielleicht. Immerhin war sie die erste Hochgebirgsbahn der Welt – so erzählt man sich – und der Semmering zu dieser Zeit der höchste Punkt auf Erden, der mit einer Bahn erreicht werden konnte. Spektakulär zweifelsfrei, aber damit wurde gerade einmal eine Wildnis an einem Passübergang auf dem Weg in den Süden erschlossen. Vielleicht sogar ein Geniestreich des Carl Ritter von Ghega, der dieses gewaltige Vorhaben derart harmonisch in die Landschaft einfügte?

Jedenfalls wird es so in unzähligen Publikationen dargestellt. Wenn man aber ein wenig distanziert dieses Bauwerk betrachtet, war es eine für heutige Ansichten unvorstellbare Umweltzerstörung, die Carl Ritter von Ghega da anrichtete. 3,5 Millionen Kubikmeter Erde wurden auf der Strecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag

bewegt, rund 1,5 Millionen Kubikmeter Fels gesprengt, 65 Millionen Ziegelsteine benötigte man zur Auskleidung der Tunnelwände und an die 89.000 m³ Bruch und Quadersteine zur Errichtung der Viadukte und Stützmauern.³ Zahlreiche Steinbrüche entlang oder in unmittelbarer Nähe der Bahnlinie wurden angelegt, Unmengen an Felsgestein herausgesprengt und später so belassen, bis die Natur sie wieder überwucherte. All der Schutt aus den Felsbegradigungen, den Tunneln und der Trassenführung wurde bedenkenlos heruntergekippt und die unberührte Landschaft in einen gewaltigen Stein- und Abfallhaufen verwandelt. Die Wälder wurden abgeholzt, man benötigte Unmengen an Bauholz für die Gerüste, Tunnelabstützungen, Wohnbaracken und nicht zuletzt auch als Brennholz. Viele Jahrzehnte brauchte die Natur dann, um diesen Frevel zu kaschieren und späteren Literaten eine heile Welt in einer sanft eingebetteten Bahn vorzugaukeln. Allerdings muss man auch bemerken, dass es mit den damaligen technischen Voraussetzungen kaum möglich war, diese gewaltigen Schuttmengen zu transportieren und abgelegene Täler

³ Szekely/Tuschel: Einmal Semmering und retour, Bundesverlag 1984, S. 37.

damit zu verfüllen. Aber 1854 war das kein Thema, es wurde nur ansatzweise dokumentiert und die besagten Schöngesteine kamen erst Jahrzehnte später auf den Berg – im damaligen Gedankengut fand sich dafür schlichtweg kein Platz. Es war das Zeitalter der beginnenden Industrialisierung und das Spektakel der technischen Revolution ließ die ohnedies schon immer vorhandene Naturlandschaft unbedeutend erscheinen. Politische Spannungen und fast ständige kriegerische Auseinandersetzungen erforderten rasche Truppen- und Materialbewegungen. Zudem verlangte der soziale Aufruhr des Bürgeraufstandsjahres 1848 schnelles Handeln, um die aufmüpfige Arbeiterschaft aus der Residenzstadt wegzulocken.

Erst viel später entdeckte das Wiener Bürgertum die Attraktion, zuerst in drei und später in zwei Stunden in eine zerklüftete Gebirgslandschaft in der spektakulären Höhe von 1.000 m einzutauchen. Aber noch gab es dort oben nichts außer der jenseits der Eisenbahn unberührten Natur. Bloß ein Gasthaus am Zenit der alten Semmeringstraße, wo die grobschlächtigen Fuhrleute einkehrten, um dort ihre Pferde zu wechseln. Aber selbst das konnte man nur beschwerlich über einen Saumpfad vom Bahnhof erreichen. Ansprechender war da noch die kleine Arbeiter-

siedlung, die sich um die Haltestelle Wolfsbergkogel gebildet hatte – zumal es dort auch eine bescheidene Versorgung gab und die umgebende Landschaft mehr Möglichkeiten bot. Die Bahngesellschaft, ohnedies in einer finanziellen Schiefelage, erkannte sowohl die neue Erwerbsmöglichkeit als auch die Chance, dem Bahnreisen eine neue Perspektive zu eröffnen. So stieg die Bahn in das Hotelgewerbe ein – genauso, wie es 80 Jahre später die Fluggesellschaften tun mussten, um an möglichen Zielorten eine Unterkunft zu gewährleisten.

Diese Entwicklung wurde auch ideologisch von zwei Umständen begünstigt: Der Abkehr vom romantischen Biedermeier zum Naturalismus einerseits und der neuen Dynamik durch die Gründerzeit mit dem Aufstieg des Bürgertums andererseits. Wien als Residenzstadt vergrößerte sich rapid durch die Eingemeindung der Vorstädte und den immer stärker werdenden Zuzug aus den industrieschwachen Regionen der Monarchie. Besonders aus Böhmen und Mähren war dies eklatant und prägte nicht nur die Arbeiterschaft, auch das intellektuelle Wien profitierte außerordentlich. Man denke nur an die Herkunft von Sigmund Freud, Franz Werfel, Gustav Mahler, Karl Kraus oder Leo Slezak – sie alle hatten

eine Semmering-Affinität. So entstanden unweit der Haltestelle „Wolfsbergkogel“ 1882 das mondäne Hotel „Semmering“, aus dem später das

„Südbahnhotel“ wurde, und hölzerne „Touristenhäuser“ mit der Restauration „Jubelhalle“ für das gemeine Volk.



Hotel Semmering mit Jubelhalle rechts im Bild, 1885