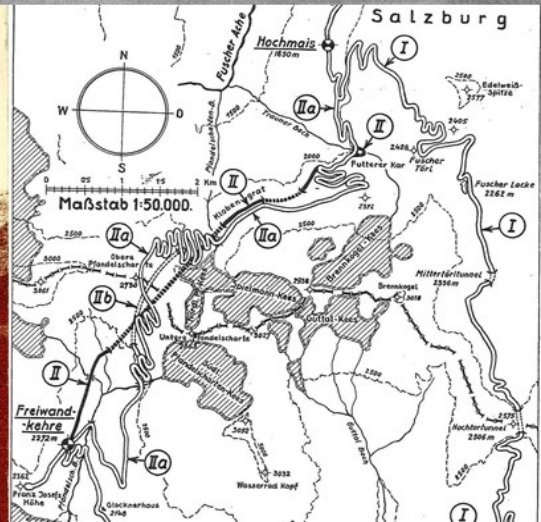




Glockner Splitter



Geschichten rund um die
Großglockner Hochalpenstraße
zusammengestellt von Peter Krackowizer



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Wie ich auf die Großglockner Hochalpenstraße kam	4
Die Großglockner Hochalpenstraße	6
Die Glockner-Splitter	7
1. Persönlichkeiten im Zusammenhang mit der Großglockner Hochalpenstraße	7
Franz Rehrl, Landeshauptmann von Salzburg	7
Franz Friedrich Wallack, der Erbauer der Straße	9
Wallack, sein Markenzeichen, seine Spitznamen und Eigenheiten	11
Josefine Wallack	13
Franz Stiletz der Glockner-Pfarrer	15
Hella Dick, die erste Mautnerin	17
Ignaz Lackner, ehemaliger Werkmeister der GROHAG	19
Peter Embacher, ehemaliger Betriebsleiter der GROHAG	21
Herbert Haslinger, der Mankeiwirt	24
Weitere Persönlichkeiten im Zusammenhang mit dem Bau der Straße	25
2. Die alte Glocknerhausstraße	28
3. Die Mittersiller Amtshandlung 1922, die Geburtsstunde der Straße	30
4. Der Name „Großglockner Hochalpenstraße“ entsteht	32
5. Die Tauernkraftwerke Kaprun und die Glocknerstraße	33
6. Die Glockner-Baraber	36
7. Die Eröffnung des Teilstücks bis Hochmais am 1. September 1932	40
8. Der Variantenstreit zwischen Rehrl und Wallack	44
9. Die Herkules-Statuette am Hochtorn	48
10. „In te domine speravi“ über den Hochtorn Tunnelportalen	48
11. Wie die Edelweißspitze zu ihrem Namen kam	50
Besondere Ereignisse auf der Edelweißspitze	52
Eine Schafherde auf der Edelweißspitze	52
12. Erstbefahrung der Scheitelstrecke der Glocknerstraße 1934	55
Steyr 100, das Glockner Auto und Transasien-Expeditionsfahrzeug	59
13. Unglücke während des Baus der Straße und deren Erinnerungsorte	62
Das Gedenkzeichen beim Fuscher Törl	62
1930: Der erste Tote der Bauarbeiten	65
1931: Es brennt!	65
1935: Es gab die meisten Todesopfer	65
14. Straßenfernsprecher entlang der Großglockner Hochalpenstraße	67
15. Von den Berghäusern Lukashansl und der Edelweißhütte	69
16. Die Fuscher Lacke	73
17. Pressefahrt anlässlich der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße 1935	76
18. Vom ersten „Kaiser-Franz-Josefs-Höhen“-Parkplatz 1932 zum modernen Parkhaus	77
19. Als es noch Tankstellen entlang der Straße gab	85
„Ratschläge für das Befahren der Großglockner-Hochalpenstraße“ 1937	87
20. Über eine Lawine, die Schneeräumung und eine besondere Schneeräumfeier	88
Zwischen meterhohen Schneewänden	88
Rotationspflug „System Wallack“	94
Schneeräumfeier 1954 mit Ehrenbürgerschaftsverleihung an Wallack bei Schneesturm	96
Die Stosche-Lawine im Juni 1962	97
21. Werbung und Marketing von Wallack für seine Straße	98
Die Glocknerstraßen-Vignetten	99
Die Plaketten der Großglockner Hochalpenstraße	99

Die Nationalflaggen aller Besucher-Herkunftsländer bei den Parkplätzen.....	101
Straßenkarten und Beschreibungen der Straße	102
Die Großglockner Hochalpenstraße auf Weltausstellungen	104
22. Historische Straßenschilder	105
23. Die Hexenküche	107
24. Geplante, nie realisierte Projekte im Bereich der Straße	109
Eisenbahn auf den Großglockner	109
Verlängerung der Gletscherstraße, Seilbahnen auf die Adlersruhe und den Fuscher-Kar-Kopf.....	110
Die geplante Straße über das Steinerne Meer	112
Projekt „Gletscherskigebiet Brennkogel-Kloben“	114
25. Motorsport auf der Glocknerstraße	116
Wie es zum 1. Internationalen Großglockner-Rennen 1935 kam	116
Beim 1. Int. Großglockner-Rennen wehte die Hakenkreuzfahne des Deutschen Reiches	120
Von der Testfahrt des VW-Käfers 1938	122
1939: 21. Internationale Sechstage-Fahrt	122
1949: 1. Internationale österreichische Alpenfahrt	123
Motorsport-Wertungsfahrt 1951 von Fusch nach Ferleiten	123
Großglockner Trophy für historische Rennmotorräder	124
Großglockner Grand Prix	125
26. „Glocknerfahrten“ mit Motorrädern und Fahrrädern mit Hilfsmotoren	127
Mit dem Motorrad „auf den Großglockner“ vor 1932	127
Nach 1935: Das Motorrad erobert die Großglockner Hochalpenstraße	130
Cucciolo, Fuchs-HMW und KTM.....	130
27. Das „Christkindl“ Franz Wallack	134
28. Postbusse brachten in den 1960er-Jahren Hunderttausende Besucher.....	135
Über den Gräf & Stift 120 OGL „Glocknerbus“	136
29. Mauthäuser der Großglockner Hochalpenstraße	140
Die Geschichte des Mauthauses Guttal	142
30. 282 Tage geöffnet. Über Besonderheiten der Öffnungsdauer der Straße.	147
31. Betagte Oldtimer-Automobile erklimmen die Straße	148
2013: Das Oldsmobile 6 C, Baujahr 1904, erklimmt die KFJ-Höhe	148
2017: Hundertjähriger Dodge überquert Großglockner Hochalpenstraße	150
32. Die Großglockner Hochalpenstraße und der Salzburger Künstler Johann Weyringer.....	151
Der Wellenberg	151
Aktion „design sitzt“ 2012.....	154
33. Großglockner Hochalpenstraße Jubiläen	156
2015: 80 Jahre: Die Großglockner Hochalpenstraße unter Denkmalschutz und auf dem Weg zum Welterbe	165
34. Eine Anekdote von Hubert von Goisern	168
Literatur	169
Danksagung	169
Quellen- und Bildnachweis.....	169
Impressums- und Offenlegungspflicht gemäß § 25 MedienG.....	170
Stichwortregister	172
Weitere Publikationen von mir.....	178



Wie ich auf die Großglockner Hochalpenstraße kam

Mein Vater, Helmut Krackowizer, war neben seinem Hauptberuf als Pressechef bei Salzburger Automobilfirmen auch noch Motorfachjournalist. Aber manchmal fotografierte und schrieb er auch über andere Themen. So hielt er beispielsweise den Bau der Gerlos Alpenstraße und des Parkhauses Freiwandack auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe in Bildern fest. Mit dabei bei seinen Fahrten war ich bereits als Vierjähriger. Das waren meine ersten Besuche „am Glockner“, an die ich mich selbst aber nicht mehr erinnern kann. Nur Bilder beweisen es, wie jenes oben vom 24. Juni 1962 beim Parkhaus Freiwandack.

Peter Haubner, heute Nationalratsabgeordneter, den ich aus meiner Zeit in der Mittelschülerorganisation (1975–1977) kannte und in den 1990er-Jahren in der Wirtschaftskammer wieder traf, wurde 1999 bei der Großglockner Hochalpenstraßen AG für Marketing zuständig. Von ihm erhielt ich Anfang der 2000er-Jahre einen Auftrag. Ich sollte für den neu entstehenden *Bikers Corner* im Aussichtsturm auf der Edelweißspitze Bilder und Texte über die Motorsportgeschichte auf der Großglockner Hochalpenstraße zusammenstellen. Es gab 1935, 1938 und 1939 internationale Automobil- und Motorradrennen auf dieser Bergstraße, später dann motorsportliche Veranstaltungen mit historischen Fahrzeugen.

Diese Arbeit weckte mein Interesse für die Geschichte dieser hochalpinen Panoramastraße. Im Laufe der Jahre sammelte ich Literatur, historische Straßenbeschreibungen und historisches Bildmaterial. Mit der Möglichkeit digitalisierte historische Zeitungen und Zeitschriften auf den Internetseiten der Österreichischen Nationalbibliothek abzurufen, konnte ich mein Wissen zu diesem Thema wesentlich erweitern.

Im Sommer 2011 wurde die Dauerausstellung „125 Jahre Automobilismus, die Erfolgsgeschichte des Automobils“ im Besucherzentrum auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe eröffnet. Für den ersten Sommer war dort auch ein Motorrad aus der Sammlung meines Vaters zu sehen, eine englische *Rudge Racing Special* aus dem Jahr 1932. Nun begann ich Ausstellungen und Ereignisse, wie beispielsweise die Feierlichkeiten „80 Jahre Großglockner Hochalpenstraße“ (2015), in Wort und Bild zu dokumentieren. Seit 2013 berichtete ich im „Salzburgwiki“ über die eindrucksvolle alljährliche Schneeräumung der Glocknerstraße. 2015 kam mir dann anlässlich des 80jährigen Bestehens dieser Straße die Idee zu einem Blog, in dem ich über geschichtliche Ereignisse der Großglockner Hochalpenstraße schreibe (grossglocknerpanoramastrasse.wordpress.com).

Im „Salzburgwiki“ habe ich mittlerweile über 300 Artikel rund um die Geschichte, Ausstellungen, aktuelle Ereignisse und Personen im Zusammenhang mit der Großglockner Hochalpenstraße veröffentlicht. Einige Hundert Bilder und historische Ansichtskarten, die ich aus der digitalisierten Ansichtskartensammlung der Österreichischen Nationalbibliothek im „Salzburgwiki“ hochgeladen habe, sind ebenfalls vorhanden.



Ich möchte die Ergebnisse meiner Recherchen für die Nachwelt möglichst korrekt dokumentieren und bisher vielleicht Unbekanntes, zumindest weniger Bekanntes, der Nachwelt öffentlich zugänglich machen.

War während meiner Reisebürotätigkeit von den 1980er- bis Anfang der 2010er-Jahre mein Focus auf die Geschichte und Sehenswürdigkeiten meiner Reiseländer gerichtet, so sind es heute die Themen historischer Motorsport, die Geografie und Geschichte Salzburgs und des steirischen Bezirks Liezen, die mich interessieren.

Meine Glockner-Splitter sind keine lückenlose Darstellung der Geschichte der Straße, sondern, wie der Namen sagt, einzelne Geschichten, eben Splitter.

Ich freue mich, wenn Interessantes für Sie dabei ist und wünsche Ihnen ein abwechslungsreiches Lesen!

Peter Krackowizer im Jänner 2024

Peter Krackowizer beim Fotografieren auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe:

Bild rechts: Bei der Eröffnung der Kunstausstellung „Alpenliebe“ am 11. Juni 2014 © Bernd Graessl

Bild oben: Franz Hofer aus Gunsirichen (OÖ.), der mit seinem Oldsmobile 6 C (Baujahr 1904) am 9. August 2015 anlässlich des 80jährigen Bestehens der Großglockner Hochalpenstraße zu einer Segnung von historischen Automobilen auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe kam.



Bild rechts: Peter Krackowizer 2023 in seiner Bibliothek mit seiner Autobiografie „Reiseleiter gehen durchs Fegefeuer“, links die Biografie über seinen Vater Helmut und am Bildschirm die gerade im Entstehen gewesene Dokumentation „Momente mit Walter Grüll, Peter Krackowizer über den Mann, der mit den Fischen spricht und österreichischen Kaviar macht.“





Der Verlauf der Straße, Bildquelle GROHAG.

Die Großglockner Hochalpenstraße

Seit Sommer 2015 steht die Straße unter Denkmalschutz und hat sich um die Aufnahme in das UNESCO Welterbe-Verzeichnis beworben. Das Verfahren läuft aktuell (2024). Sie verläuft in einer etwa 60 Meter breite Ausnahmzone und zählt nicht zum Gebiet des Nationalparks Hohe Tauern.

Die Gesamtlänge der Straße beträgt 48 km, wovon 37,7 km als Durchzugstraße bezeichnet werden. Dieser Straßenverlauf verbindet Ferleiten in Salzburg im Norden mit Heiligenblut in Kärnten im Süden. Von dieser Durchzugstraße führen zwei Stichstraßen weg:

Vom Fuscher Törl die 1,6 km lange Edelweißstraße auf die Edelweißspitze, den mit 2 571 m ü. A. höchsten befahrbaren Punkt der gesamten Straßenanlage.

Vom Kreisverkehr Guttal verläuft die 8,7 km lange Gletscherstraße auf die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe.

15,4 Kilometer der Durchzugsstraße, sowie sechs Kilometer von der Gletscherstraße und die Edelweißstraße verlaufen in Höhen über 2 000 m ü. A. In Summe also rund 23 Kilometer hochalpines Landschaftserlebnis

Der höchste Punkt der Durchzugsstraße befindet sich beim Hochtortunnel mit 2 504 m ü. A.

Die Straße hat 36 Kehren: 27 Kehren auf der Durchzugsstraße, drei auf der Gletscherstraße und sechs auf der Edelweißstraße. Insgesamt 230 Rast- und Parkplätze für etwa 3 000 Pkw und 70 ausgewiesene Busparkplätze bieten genügend Möglichkeiten, um die hochalpine Bergwelt genießen zu können

Eine Reihe von Ausstellungen und Schautafeln entlang der Straße informieren über die Geschichte der Straße, geologische Besonderheiten, die Tier- und Pflanzenwelt und andere sich wechselnde Themen. Auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe kann man im Besucherzentrum die Dauerausstellung „125 Jahre Automobilismus. Die Erfolgsgeschichte des Automobils.“ besuchen. Diese Ausstellung auf 2 369 m ü. A. dürfte die höchstgelegene Ausstellung der Welt sein, jedenfalls von Europa.

Die Bauzeit betrug 25 Monate beginnend mit dem 30. August 1930 bis zur Eröffnung am 3. August 1935. Sie wurde in vier großen Teilen errichtet: Die Nordrampe bis Hochmais (1932), die Südrampe und Gletscherstraße (1932) sowie die Scheitelstrecke von Hochmais über das Fuscher Törl und den Hochtortunnel nach Guttal (1935).

Ausführlichen Informationen über die Geschichte der Straße, seinen Straßenverlauf, Ausstellungen, Veranstaltungen und andere Themen findet man im „Salzburgwiki“, ausgehend vom Hauptartikel „[Großglockner Hochalpenstraße](#)“.



Dr. Franz Rehl bei der Eröffnung des Straßenabschnitts von Hochmais bis Fuscher Törl am 23. September 1934. Im Hintergrund die Edelweißstraße auf die Edelweißspitze. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

Die Glockner-Splitter

1. Persönlichkeiten im Zusammenhang mit der Großglockner Hochalpenstraße

Franz Rehl, Landeshauptmann von Salzburg

Wirklicher Hofrat Dr. Franz Rehl (* 4. Dezember 1890 in der Stadt Salzburg; † 23. Jänner 1947 ebenda) war Jurist und Politiker der Christlichsozialen Partei Österreichs sowie von 1922 bis 1938 Landeshauptmann von Salzburg.

Als Landeshauptmann machte er sich zunächst um die Salzburger Festspiele verdient. Rehl gilt als Initiator der Errichtung der Gaisbergstraße, der ersten ausschließlich für touristische Zwecke erbauten Mautstraße Österreichs, der Alpenstraße in der Stadt Salzburg, der Schmittenhöhebahn in Zell am See und des Fuscher Bärenwerkes, einem Elektrizitätskraftwerk in Fusch an der Großglocknerstraße. Er war auch der Initiator der erst nach seiner Regierungszeit dann tatsächlich errichteten Tauernkraftwerke Kaprun. Dazu mehr im Kapitel „Die Tauernkraftwerke Kaprun und die Großglockner Hochalpenstraße“.

Lebenswerk Bau der Großglockner Hochalpenstraße

Das Lebenswerk Rehls war jedoch der Bau der Großglockner Hochalpenstraße, bei dem er zur treibende Kraft in der Baugeschichte wurde.

Oberbaurat Ing. Wallack hätte den Plan und den Gedanken dieses Straßenzuges mit sich ins Grab genommen, wenn sich ihm nicht ein schöpferischer Wille zugesellt hätte, der nun im vollsten Sinne des Wortes als der eigentliche Schöpfer dieser Straße vor uns steht, Landeshauptmann Dr. Rehl.

So schrieb das christlichsoziale Blatt, die „Salzburger Chronik“, am 2. August 1935, einen Tag vor der Eröffnung der Großglockner-Hochalpenstraße (sie schrieb sich bis in die 1960er-Jahre mit einem Bindestrich). Diese Aussage skizziert sehr gut, weshalb Rehl sich so vehement für den Bau der Glocknerstraße

einsetzte, deren Ausführung und Fertigstellung mehrmals auf der finanziellen Kippe stand. Allerdings stimmt die zitierte Aussage nicht, weil sich Rehl erst 1927 in die Sache aktiv einbrachte. Wallack hingegen war bereits seit 1924 in die Planung involviert gewesen. Grund dafür, dass Rehl sich erst 1927 in die Baugeschichte der Straße einklinkte, könnte seine Erfahrung mit der einfach abgelaufene Finanzierung der Gaisbergstraße gewesen sein. Das schien Rehl dazu ermuntert zu haben, sich nun auch aktiver für die Großglockner Hochalpenstraße einzusetzen.

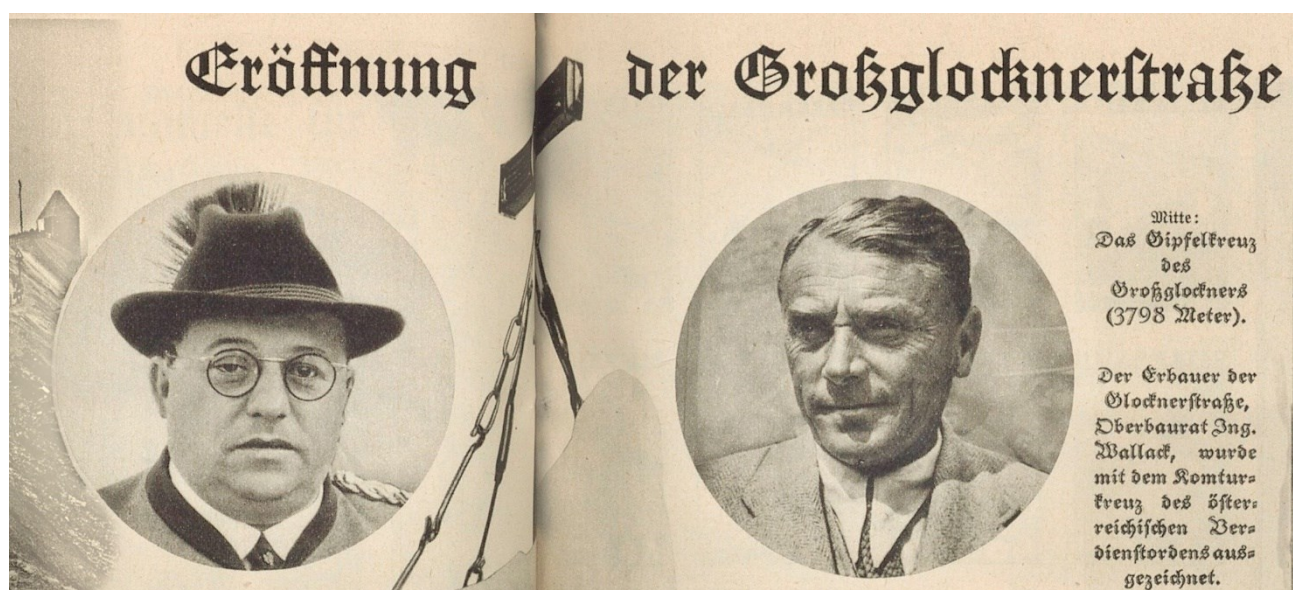
Am 30. August 1930 konnte dann Rehl den ersten Sprengschuss für den Bau seiner Straße in Ferleiten auslösen, genau genommen war es seine Tochter, die kleine Traude, die ihn auslöste. Das war der Baubeginn dieses ehrgeizigen Straßenbauprojektes der österreichischen Zwischenkriegszeit, das 1935 fertiggestellt wurde. Zuvor überquerte Rehl als erster an der Seite von Wallack am 22. September 1934 diesen Alpenübergang fast ein Jahr bevor die Straße für die Öffentlichkeit freigegeben wurde.

Hintergründe zum Bau der Straße

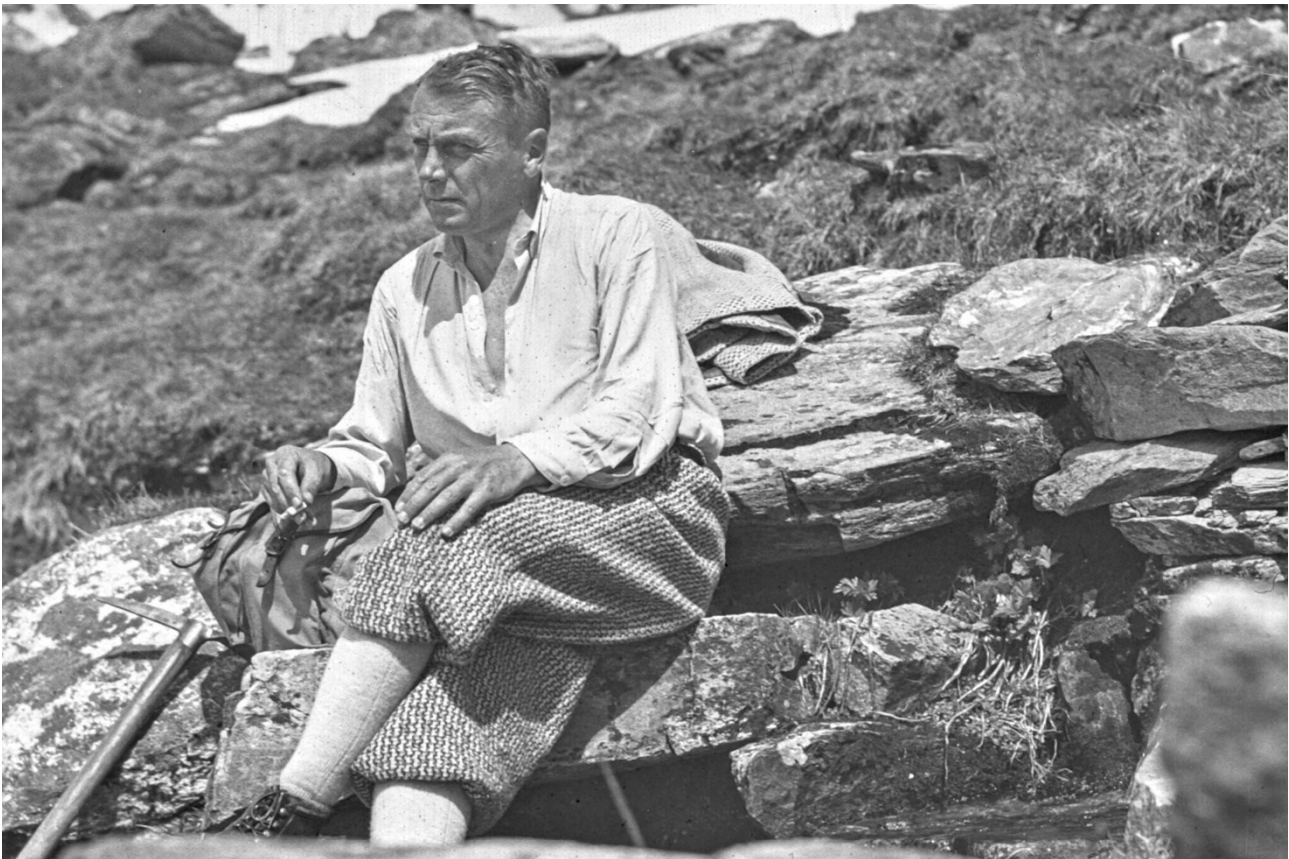
Einer der Gründe, weshalb Rehl sich so vehement für den Bau der Großglockner Hochalpenstraße eingesetzt hatte, war die Vision der Errichtung eines Skizentrums in der Glocknergruppe. Dieses sollte mit der neuen Straße erschlossen werden. Eine weitere Idee von Rehl war, dass diese Straße zunächst zur Errichtung eines riesigen Tauernwasserkraftwerks von deren Betreibern gebaut und bezahlt werden sollte; dann hätte sie später vom Land Salzburg ohne Kosten übernommen werden und neben der Ausflugsstraßenfunktion auch für das Skigebiet als Zubringer dienen sollen.

Rehl hatte erkannt, dass in der damaligen Zeit der Wirtschaftsrezession die Ankurbelung des Fremdenverkehrs ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor wäre und vor allem dringend notwendige Devisen ins Land brächte. So hatte er schon von Beginn seiner Landeshauptmannstätigkeit die Salzburger Festspiele tatkräftig unterstützt. Seinen Intensionen kann man auch entnehmen, dass er ursprünglich Kärnten nicht am Verlauf der Großglockner Hochalpenstraße partizipieren hätte lassen wollen, damit die Devisen eben im Land Salzburg blieben. Letztlich führten seine Überlegungen zu dem mehrjährigen Variantenstreit der Großglockner Hochalpenstraße, in dem er schließlich nachgeben und die Planung von Franz Wallack akzeptieren musste.

Als Folge des Anschlusses Österreichs an das Deutsche Reich wurde er kurz nach erfolgten Einmarsch der deutschen Truppen in Salzburg seines Amtes enthoben und vorübergehend in Haft genommen. Er war dann in Salzburg an Vorbereitungen am gescheiterten Hitler-Attentat im Juli 1944 beteiligt, wurde in Zell am Ziller verhaftet und im Berliner Zellengefängnis Lehrter Straße bis zum Ende des Krieges inhaftiert. Im August 1945 kehrte er schwer gezeichnet nach Salzburg zurück, wo er am 23. Jänner 1947 an den Folgen der Haft und daraus resultierenden langen schmerzhaften Leiden verstarb. Er wurde in Salzburg auf dem Stadtteilstadion Morzg in einem Ehrengrab beigesetzt.



Links Landeshauptmann Dr. Franz Rehl, rechts Hofrat Dipl.-Ing. Franz Friedrich Wallack in der „Salzburger Chronik“ vom 17. August 1935 in der Beilage „Österreichische Woche“ über die Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße.



Franz Wallack, Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv

Franz Friedrich Wallack, der Erbauer der Straße

Wirklicher Hofrat¹ Dipl.-Ing.² Franz Friedrich Wallack (* 24. August 1887 in Wien; † 31. Oktober 1966 in St. Johann im Pongau) war Hoch- und Tiefbauingenieur, Erbauer der Großglockner Hochalpenstraße sowie der Gerlos Alpenstraße.

Nach seinem Studium begann er im August 1913 als Aushilfsingenieur beim Kärntner Landesbauamt anfangen, wo er zur Gailfluss-Regulierung in Hermagor eingeteilt wurde.

Im Ersten Weltkrieg war er zunächst bei einer 24-Zentimeter-Mörser-Batterie in Serbien eingesetzt. Dann erlebte er alle zwölf Isonzo-Schlachten im Küstenland (heute östliches Friaul-Julisch Venetien, Italien) und war zu Kriegsende als Oberleutnant bei Trient (Trentino) für die „Auto- und Flugabwehr“ zuständig.

Nach Kriegsende meldete er sich freiwillig zum Kärntner Abwehrkampf, in dem er eine Gebirgsbatterie gegen jugoslawische Einheiten befehligte. Schließlich trat er dann wieder im Kärntner Landesbauamt seinen Dienst an. Kleinere Kraftwerksbauten, Flussregulierungen, Seilbahnprojekte und Straßenbauten zählten zu seinem Aufgabengebiet. 1924 erhielt er die Berechtigung eines "behördlich autorisierten Zivilingenieurs für das Bauwesen und eines Zivilgeometers".

Als das Projekt „Großglockner Hochalpenstraße“ 1924 in die Tat umgesetzt werden sollte - es war ja schon bei der Amtshandlung in Mittersill 1922 beschlossen worden - wurde man auf Ing. Wallack aufmerksam. Und so wurde er am 25. Juni 1924 in Zell am See vor der ersten Trassenbegehung dem „Ausschuss

¹ Am 1. August 1935, also drei Tage vor der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße, wurde ihm der Titel "Hofrat" vom Kärntner Landeshauptmann Ludwig Hülgerth verliehen. Als Ausgleich für Zurücksetzungen während der Zeit des Nationalsozialismus wurde ihm am 9. Dezember 1946 der Titel „wirklicher Hofrat“ im Personalstand der Kärntner Landesregierung verliehen. In: Rigele, Georg: „Großglockner Hochalpenstraße: Zur Geschichte eines österreichischen Monuments“, Seite 102;

² Absolventen der k.k. Technischen Hochschulen erhielten damals noch keinen Titel. Erst ab 1917 gab es den „Ing.“, der „Dipl.-Ing.“ wurde in den 1930er-Jahren eingeführt. Wallack war also zunächst „Ingenieur“, dann „Oberbaurat Ing.“ und erst 1938 findet sich in einem Zeitungsartikel „Dipl.-Ing.“. Überwiegend wurde Wallack auch später nur mit „Hofrat Ing.“ zitiert.

zur Erbauung einer Großglockner-Hochalpenstraße“³ als leitender Techniker vorgestellt. Nach der abendlichen Sitzung des Ausschusses am 28. Juni wurde er mit dem Projekt offiziell betraut und erhielt das geforderte Honorar zugesprochen: etwa sechs Monatsgehälter eines Hofrates, aber immer noch die Hälfte dessen, womit der Ausschuss gerechnet hatte!

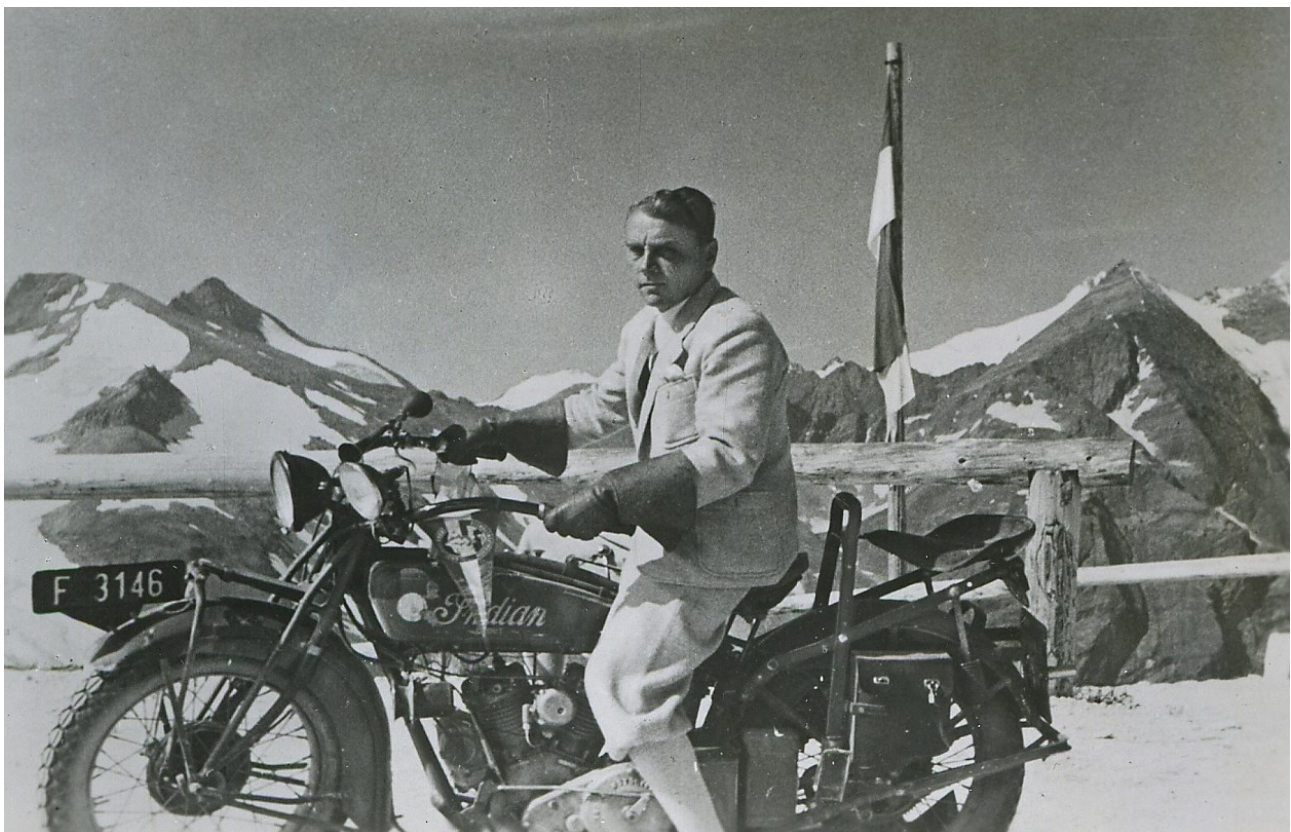
Im Sommer 1925 unternahm Wallack auf eigene Kosten eine Reise über alle wichtigen Pässstraßen Europas, allerdings mit finanzieller Unterstützung der Länder Salzburg und Kärnten. In fünf Wochen befuhr er 43 Pässstraßen und untersuchte deren Straßenbeläge, Lawinenverbauungen und anderes, um Informationen für den Bau der Großglockner Hochalpenstraße zu sammeln.

Es folgten dann noch fünf Jahre der Planung, vor allem der Finanzierung und schließlich innerhalb von fünf Jahren - in 26 Monaten Bauzeit - echte Arbeit an der Straße. In einem eigenen Artikel wird der Variantenstreit der Großglockner Hochalpenstraße behandelt, den Wallack mit dem Salzburger Landeshauptmann Dr. Franz Rehrl jahrelang führen musste.

Wallacks technische Leistung, diese erste moderne Gebirgsstraße zu bauen, zählt längst zu den bedeutendsten historischen Ereignissen des 20. Jahrhunderts. Am 3. August 1935 erfolgte nach fünfjähriger Bauzeit (nur in den Sommermonaten) die Eröffnung dieser Nord-Süd-Verbindung über die Zentralalpen.

Noch als 73-Jähriger begann er 1960 mit dem Bau der Gerlos Alpenstraße, einer Pässstraße von Krimml im Salzburger Oberpinzgau in das Nordtiroler Zillertal. Sie wurde im Dezember 1962 eröffnet. Ein Jahr vor seinem Tod konnte Wallack dann auch auf dieser Straße bereits den einmillionsten Besucher begrüßen.

Hofrat Wallack erlag im 80. Lebensjahr am 31. Oktober 1966 im Krankenhaus St. Johann im Pongau einem schweren Leiden und wurde am 7. November 1966 in einem Ehrengrab der Stadtgemeinde Salzburg auf dem Salzburger Kommunalfriedhof begraben.



Franz Wallack auf der Edelweißspitze mit seiner „Indian Scout“. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

³ Wallack, Franz: „Die Großglockner-Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues.“ Springer-Verlag Wien, 1949, Seite 2

Wallack, sein Markenzeichen, seine Spitznamen und Eigenheiten

→ Wallack war sicher von seinem Militärdienst im Ersten Weltkrieg und seiner Teilnahme am Kärntner Abwehrkampf geprägt worden. Unter diesem Aspekt muss man auch eine Überschrift in seinem Buch über den Bau der Straße sehen: „Die Vorbereitungen zum Endkampf“.⁴

→ Bis zur Fertigstellung seines Lebenswerkes, der Großglockner Hochalpenstraße, überquerte Wallack über 260 Mal zu Fuß den Alpenhauptkamm über das Hochtör, das Fuscher Törl oder die obere Pfandlscharte. Dabei hatte er geschätzte 15 000 Kilometer zurückgelegt.

→ Während der Bauzeit der Glocknerstraße kehrte er oft von Heiligenblut in Kärnten nach Fusch im Pinzgau zu Fuß zurück, wenn ihm kein Fahrzeug zur Verfügung stand. Vom Glocknerhaus nach Ferleiten benötigte er nach eigenen Angaben nur unglaubliche drei Stunden und zwanzig Minuten.

→ Wollten andere Personen ihn bei seinen Wanderungen im Glocknergebiet begleiten, hängte er diese durch seinen forschen Gang stets ab. Daher hatte man ihm einst geraten, sich ein Schild umzuhängen, auf dem geschrieben stehen sollte „Warnung! Alleingehet! Nachlaufen gefährlich und aussichtslos!“

→ Sein plötzliches Auftauchen bei den verstreut liegenden Straßenbaustellen war gefürchtet. Die Arbeiter entwickelten ein eigenes Pfeifwarnsystem, um die folgenden Baustellen „zu warnen“.

→ Mitarbeitern, die er besonders mochte, gab er einen Spitznamen. Er selbst erhielt den Spitznamen „Eisbändiger“ (wie noch heute ein im Einsatz befindlicher Rotationspflug „System Wallack“ genannt wird). Ein markanter Fels im Bereich der Hexenküche erhielt den Namen „Hexenzahn“ und, wohl mit Respekt gedacht, den Namen „der Keppelzahn vom Hofrat“.

→ Zeitzeugen wie Ing. Kurt Schwaiger, der als 22-Jähriger zur GROHAG kam und bis zum Tod von Franz Wallack eng mit ihm zusammenarbeitete, beschrieb ihn anlässlich seines 50. Todestages 2016: „Der Hofrat Wallack war sehr militärisch, barsch, energisch, tatkräftig, bestimmend und hart mit seinen Mitarbeitern, aber auch hart zu sich selbst. Dabei war er aber auch ein gläubiger und humorvoller Mensch“.⁵

→ Beständiges Zigarettenrauchen war eines seiner Erscheinungsmerkmale. Er selbst schrieb über sich in der Raucherzeitung „Der Raucher“ (die in jeder Nummer prominente Raucher vorstellte): „Während des Glocknerstraßenbaues habe ich unentwegt ‚Egyptische II. Sorte‘ geraucht, die aneinandergereiht eine Riesenzigarette von etwas mehr als 5 ½ km Länge ergäbe.“ Dieser Genuss half ihm nicht nur die intensive geistige Arbeit zu schaffen, sondern auch die körperlichen Anstrengungen zu ertragen, so Wallack weiter.

→ Man erzählte sich, dass es sich Wallack zur Gewohnheit machte, seine Rückkehr von der Glocknerstraße nach Bruck vom Mautner in Ferleiten ankündigen zu lassen. In Bruck, wohin er nach dem Krieg übersiedelt war, lebte er mit seiner Frau Josefine, der Schwiegermutter und einer Nichte. Mit diesem Telefonanruf wusste die Familie, was zu tun war: Die Fahne wurde gehisst, das Einfahrtstor geöffnet und sie nahmen vor dem Haus Aufstellung. Durch dieses Spalier seiner Familienmitglieder kehrte Wallack vom Arbeitstag nach Hause.

→ Sein Auto war ein BMW Sportcabrio 327/28. Ein weiteres Markenzeichen des Ingenieurs war seine Glockner Kleidung: ein heller, leicht gemusterter Anzug mit Kniehose und orangefarbener Strickkrawatte. Halbschuhe, Pullmann Mütze und Trenchcoat trug er bei Betriebsabenden ebenso wie bei den alljährlichen Schneeräumungen der Großglockner Hochalpenstraße.

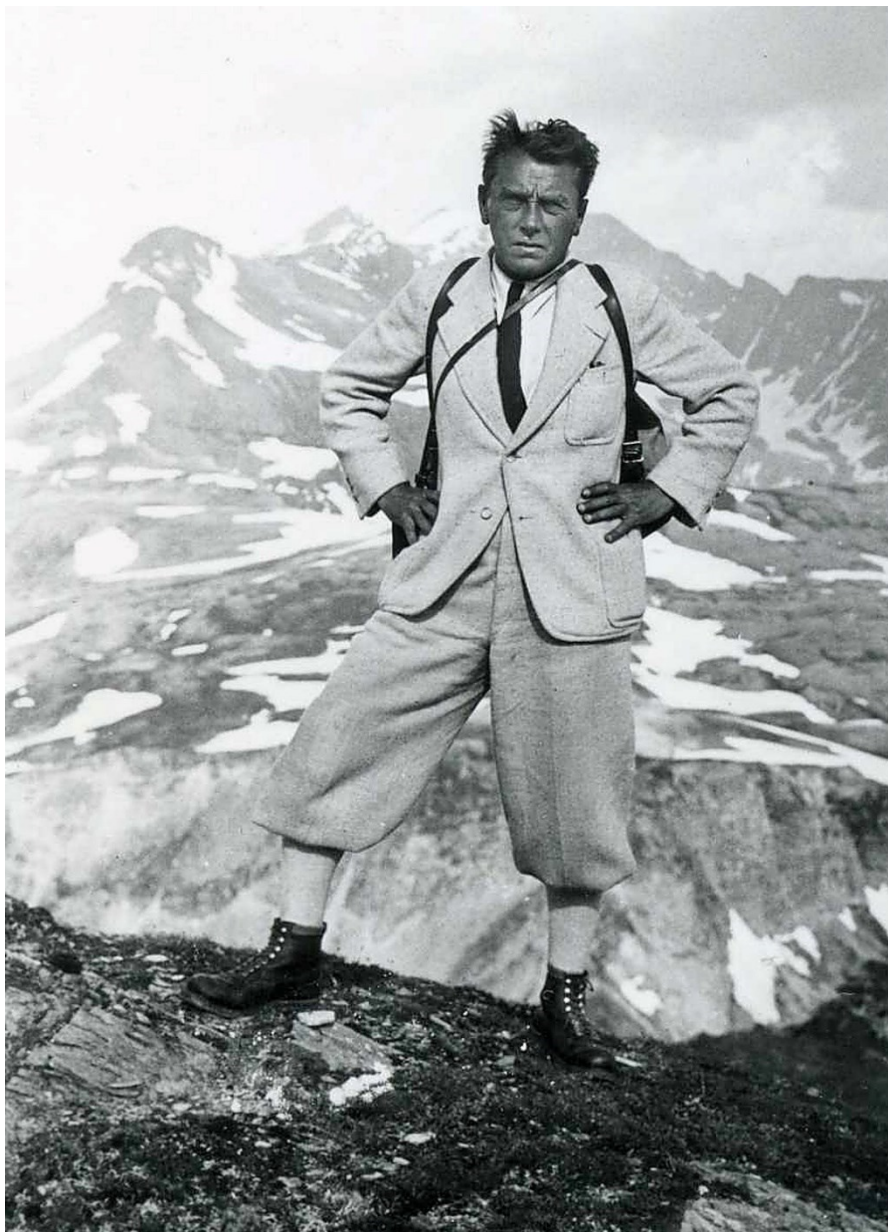
→ Als passionierter Schlittschuhläufer ließ er sogar mehrmals auf der Fuscher Lacke und in Heiligenblut einen Eislaufplatz errichten und lehrte einheimischen Kindern das Eislaufen. Wallack hatte in den 1920er-Jahren an Eiskunstlaufveranstaltungen teilgenommen. So gewann er bei den Klagenfurter Eiswaettkämpfen Anfang Februar 1924 im Verbands-Herren-Junior-Kunstlaufen.⁶

→ Wallack war aber auch ein Gelegenheitskomponist und Textdichter. 1942 und 1943 komponierte er einen Zyklus von acht „Hochtör-Liedern“, darunter den „Hochtör-Marsch“, das „Marschlied der Schneeräumer“ und das „Lied der Schneeforschungsstelle“.

⁴ Wallack, Franz: „Die Großglockner-Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues.“ Springer-Verlag Wien, 1949, Seite 165

⁵ Zitat Quelle „Großglockner Panorama“ der GROHAG, Ausgabe 2/2016

⁶ „Freie Stimmen“, Ausgabe vom 5. Februar 1924, Seite 7, in ANNO digitalisiert



Hofrat Dip.-Ing. Franz Friedrich Wallack Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv

„Es fehlte nie an Menschen, die - obwohl es keine Techniker waren - immer alles besser wußten und ihrer Weisheit ungezügelt freien Lauf ließen; es fehlte nicht an Miesmachern und Feinden, die aus allen möglichen Gründen das Werk zuerst in seiner Entstehung, dann in seiner Vollendung behindern oder unmöglich machen wollten. Dieses Schicksal ist aber schließlich jedem großen Werk beschieden und mit starken Nerven zu bewältigen, es fehlte aber - Gott sei Dank - auch nicht an Freunden dieses Werkes, und wenn ich hier nur die Namen des verstorbenen Bundeskanzlers Dr. Dollfuß, des Landeshauptmannes von Salzburg Dr. Franz Rehrl, des ehemaligen Finanzministers Dr. Otto Juch und Dr. Ferdinand Grimm, der Fachleute Professor Dr. Ing. Oerley, Kantonsoberringenieur Solca, Professor Ing. Dr. Stiny, Oberbergrat Dr. Ing. Imhof, Regierungsbaurat Ing. Ratz, Oberst a. D. Bilgeri, welche letztere gleichzeitig als Gutachter beim Glockner-Straßenbau hervorragend tätig waren, hervorhebe, so ist die Liste damit noch lange nicht zu Ende und der schließliche Erfolg ein Beweis dafür, daß die guten Kräfte der bösen Kräfte Herr wurden und das erstrebte Ziel erreichten.

Zivilingenieur F. Wallack, Bauleiter der Großglockner-Hochalpenstraße.“⁷

⁷ In: Club-Organ des Oesterreichischen Touring-Club, 1935, Heft Nr. 7, Seite 8



Josefine und Franz Wallack. Bildquelle beider Bilder Großglockner-Wallack-Archiv

Josefine Wallack

Josefine Wallack, geborene Czerny (* 1892; † 16. Oktober 1974 in Bruck an der Großglocknerstraße), war die Ehefrau von Franz Friedrich Wallack.

Sie stammte aus einer altösterreichischen Familie, deren Vater Heizhausingenieur in Prerau in der Olmützer Region in Tschechien war. Sie absolvierte die Lizealschule in Mährisch-Ostrau, wo sie Musterschülerin war, und besuchte anschließend mit gleichem Erfolg die Handelsakademie am Hammerlingsplatz in Wien. In Wien lernten sich die beiden kennen. Da Wallack gleich zu Beginn des Ersten Weltkriegs einrücken musste, verkürzten sie ihre Verlobungszeit und in Pola (Pula, Kroatien) fand 1914 die Kriegshochzeit statt.

Josefine Wallack hatte für ihren Mann und die Glocknerstraße als Sekretärin, technische Assistentin und Managerin in einer Person gearbeitet. Von Wallack wurde sie immer wieder als „treueste Stütze“, „bester Kamerad“ oder als sein „stiller, ungenannter Adjutant“ bezeichnet.

Anlässlich der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße am 3. August 1935 wurde sie mit dem „Goldenen Verdienstzeichen“ ausgezeichnet.

Am 16. August 1962 wurde sie vom Präsidenten der Großglockner Hochalpenstraßen AG, Landeshauptmann DDr. Hans Lechner mit dem „Silbernen Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich“ ausgezeichnet. Sie starb nach langem Leiden und liegt im Ehrengrab ihres Mannes auf dem Salzburger Kommunalfriedhof begeben.



Anlässlich der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße schrieb die „Freie Stimme“ in ihrer Ausgabe vom 4. August 1935⁸ über Josefine Wallack:

„Gleich nach Franz Wallack und Franz Rehrl muß eine Frau als Dritte im Bunde genannt werden, Josefine Wallack, die Gattin des Erbauers, die, wie sonst keiner außer ihm, sein Werk kennt, es seit dem ersten Tag seiner Vorstudien miterlebt, die daran als stiller Adjutant, als sein Gedächtnis mitgeschaffen hat. Mehr als fünf Jahre brachte sie, auf Heim und Eigenleben verzichtend, Tag für Tag bis in die späte Nacht in den Kanzleien der Bauleitung im Chiemseehof zu Salzburg zu, über jede Kleinigkeit des großen Unternehmens genau unterrichtet. Ein paar Worte von ihm und sie verstand, und der Fernruf ging nach Wien, an die Baustellen, klare Mitteilungen gingen an die Presse; während der Gatte an der Baustelle weilte, hielt sie als sein zweites Ich im Amte aus, vorbereitend, ordnend, Auskunft gebend und einholend, das Äußerste an Arbeits- und Nervenkraft aus dem zarten Frauenleib herausholend. Und in den trüben Stunden, die so oft kamen, wenn ringsum alles zu versagen schien, da kam es ihr zu, mit der weichen Hand der Frau die Falten der Sorge und des Ärgers aus der Stirn des Gatten zu glätten. Nicht nur Stein und Erdreich, auch viel aufopfernde Gattenliebe ist in die Straße mit hineingebaut.“



Josefine und Franz Wallack in ihrer Wohnung, Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

⁸ „Freie Stimme“, Ausgabe vom 4. August 1935, Seite 9, in ANNO digitalisiert



Bildunterschrift im Großglockner-Wallack-Archiv: „Glocknerbischof bei der Einweihung des Hauses Obernaßfeld“, am 3. August 1955 (siehe Kapitel Jubiläen).

Franz Stiletz der Glockner-Pfarrer

Generalsuperior Pater Franz Stiletz (* 29. September 1889 in Wien; † 7. November 1971 ebenda) von der Kalasantiner-Kongregation war ein in Salzburg tätiger Priester und wurde als Glockner-Pfarrer bekannt.

Stiletz maturierte am Meidlinger Gymnasium. 1908 trat er in die Kalasantiner-Kongregation ein, wo er ein Jahr später die erste und 1912 die Ewige Profess ablegte. Am 25. Juli 1913 wurde er zum Priester geweiht, mit Dispens, da ihm zwei Monate zum 24. Geburtstag fehlten.

Am 13. März 1931 reiste er von Wien zur Baustelle der Großglockner Hochalpenstraße. Anfangs stieß er auf Ablehnung wie zum Beispiel, als er den Versehgang⁹ bei einem jungen Mineur machte, der von einem herabstürzenden Felsblock tödlich getroffen wurde. Auf der Baustelle gab es trotz der hohen Arbeiterzahl keinen Arzt wie auch „die sanitären Vorkehrungen ließen viel zu wünschen übrig“.¹⁰ Da auch gerade die politische Lage in Österreich von den Kommunisten angeheizt war, ließen die Arbeiter ihre Wut am Seelsorger aus und er musste wüste Beschimpfungen über sich ergehen lassen. Bei der Trauerkundgebung und dann abends bei der Betriebsversammlung wurden die Ingenieure Arbeitermörder genannt und gegenüber dem Seelsorger rief man die Forderung nach einem Arzt, einen Pfarrer bräuchten sie nicht.

Der Widerstand gegen Stiletz änderte sich aber dann schon bald. Bei seiner Grabrede hatte Stiletz darauf hingewiesen, dass die Angehörigen als erstes danach gefragt hatten, ob der Verunglückte versehen worden war. Am Christi Himmelfahrtstag, der auf den Baustellen ein Arbeitstag war, ereignete sich der zweite tödliche Unglücksfall. Einen Säger traf beim Säumen von Brettern mit der Kreissäge ein Holzstück an der Brust. Dabei erlitt dieser so schwere innere Verletzungen, dass er bald darauf starb. Stiletz hielt gerade Gottesdienst, als er vom Unglück verständigt wurde. Er eilte sofort zur Unglücksstelle, wo er den Unglücklichen noch versehen konnte. Seither wurde er immer sofort geholt und er hatte nichts Unangenehmes mehr erfahren.

⁹ Wird die Krankensalbung Sterbenden gespendet, so wird der Kranke, soweit er hierzu jeweils noch in der Lage ist, auch mit den Sakramenten der Buße (vor der Krankensalbung) und der als Wegzehrung gespendeten Kommunion (nach der Krankensalbung) versehen (daher der Name „Versehgang“). Quelle Wikipedia

¹⁰ Zitat Quelle Kalasantiner Blätter, 2/2000: "Der Glockner-Pfarrer", Seite 21

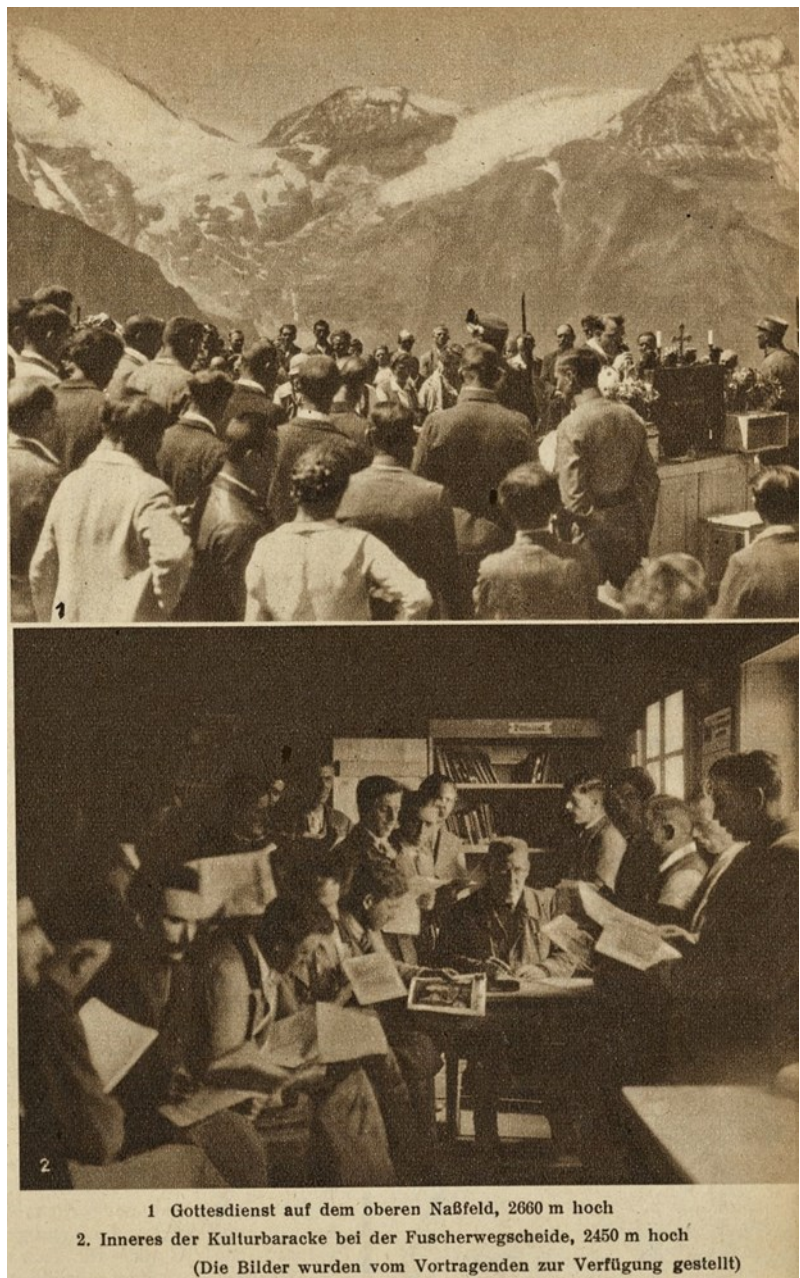
Kurz nach dem ersten Unglück besuchte ihn spontan ein alter Baraber, der beliebt wie kaum ein zweiter bei Arbeitskollegen und Vorgesetzten war. Er wollte sich wegen der Vorfälle beim Versehgang entschuldigen: „Das haben dumme und unerfahrene Buben gemacht. Ein echter Baraber tut das nicht. Wie wir mit Krampen und Schaufel arbeiten, so haben auch Sie Ihren Dienst.“¹¹

Nach dem Tunneldurchschlag im Hochtör Tunnel am 14. November 1933 hielt Stiletz im Stollen vor einem Altar eine Messe. Während seiner Zeit als Seelsorger unter den Arbeitern an der Glocknerstraße war P. Stiletz vor allem in den Wintermonaten in der neu gebauten Stadtpfarrkirche St. Elisabeth in der Elisabeth-Vorstadt in der Stadt Salzburg als Pfarrer tätig und bei der Arbeiterbevölkerung, die zahlreich an den Gottesdiensten teilnahm, sehr beliebt.

Bei den Glockner-Barabern, den Arbeitern beim Bau der Glocknerstraße, fand Stiletz Achtung bei allen auch unterschiedlich politisch eingestellte Personen. Er war nicht nur bei den Arbeitern auf den Baustellen, sondern organisierte für sie ein Kulturprogramm in der Kulturbaracke mit Spielsaal, Bibliothek und Lichtspieltheater,¹² die sich bei der Fuscher Wegscheide (2 450 m ü. A.) befand.

Für seine seelsorgerische Tätigkeit beim Bau verlieh ihm bei der Eröffnung der Straße am 3. August 1935 Bundespräsident Wilhelm Miklas das Ritterkreuz des österreichischen Verdienstordens. Zuvor war die Glockner-Pfarr nach Abschluss der Arbeiten aufgehoben worden.

Am 3. August 1955 weihte Stiletz anlässlich der Feier „20 Jahre Großglockner Hochalpenstraße“ eine neue Arbeiterunterkunft im Oberen Nassfeld.



Bilderquelle „Radio Wien“, Ausgabe vom 8. Februar 1935, Seite 9

Von einer seiner Kulturaktivitäten 1931:¹³

(Lichtbilder-Vorträge.) Mittwoch, 21. und Donnerstag, 22. August, abends, hielt unser Seelsorger, Pater Franz Stiletz, den Arbeitern beim Großglocknerstraßenbau in den Lagerkantinen von Ferleiten und auf der Piffalpe den Lichtbilder-Vortrag „Meine Reise nach Venedig“. Beide Veranstaltungen erfreuten sich eines zahlreichen Besuches; die farbenprächtigen Bilder gefielen im allgemeinen. Demnächst werden Vorträge über Roms Sehenswürdigkeiten, die Katakomben, Neapel und Pompeji folgen.

¹¹ Quelle Kalasantiner Blätter, 2/2000: „Der Glockner-Pfarr“, Seite 22

¹² „Salzburger Volksblatt“, 3. April 1931, Seite 7

¹³ „Salzburger Chronik“, Ausgabe vom 29. August 1931, Seite 18

Hella Dick, die erste Mautnerin

Hella Dick, geborene Trauner (* 23. August 1913 in Leoben, Steiermark; † 23. Oktober 2010 in Saalfelden am Steinernen Meer, Salzburg), war die erste Mautnerin an der Großglockner Hochalpenstraße.

Sie war die Tochter des Bankbeamten Johann Georg Trauner (* 1883; † 1958) und seiner Frau Aloisia, geborene Mayr (* 1883). Johann Georg Trauner war von September 1930 bis März 1956 bei der GROHAG als Betriebsdirektor und Prokurist tätig. Hella Dick hatte sieben Geschwister und verbrachte ihre Jugend in der Stadt Salzburg. Ihre Schwester Margarete „Gretl“ war später über 20 Jahre lang Sekretärin bei der GROHAG.

Hella Dick besuchte das Ursulinen-Gymnasium in Salzburg, gemeinsam mit Agathe von Trapp (* 1913; † 2010), einer Tochter von Agathe Whitehead von Trapp (* 1891; † 1922) und Georg Ludwig von Trapp (* 1880; † 1947). Georg von Trapp wurde später mit seiner Familie weltberühmt und das Leben seiner Familie wurde mit „The Sound of Music“ verfilmt.

Nachdem Hella Dick die Lehrerbildungsanstalt absolviert hatte, war sie einige Jahre als Volksschullehrerin in Weißbach bei Lofer tätig. Aber als solche war das Gehalt damals schlecht und so suchte sie einen Nebenjob. Den Job als Mautnerinnen bekamen ihre beiden Schwestern, ebenfalls Lehrerinnen, und Hella über ihren Vater. „Er war bei der Steiermärkischen Escomptebank in Salzburg und später Finanzberater von Franz Wallack“, erzählte Hella Dick in einem Gespräch mit den „Salzburger Nachrichten“ im Sommer 2008.¹⁴ Den Straßenerbauer Wallack habe das Geld nicht interessiert, nur der Bau und die Trasse. „Aber natürlich hat er das Geld gebraucht.“ „Ich war der Liebling meines Vaters“, sagte Dick. „Als einzige Dame durfte ich schon während des Baus mit meinem Vater, Wallack und den Ingenieuren auf der Trasse mitgehen. Es war anstrengend. Wallack hat nur um 06 Uhr ein Frühstück beim Lukashansl in Ferleiten genommen. Danach gab es nur noch Schnapserl.“

Nach der feierlichen Eröffnung der Straße am 3. August 1935, bei der sie einem Minister sogar einen Blumenstrauß überreichen durfte, kassierte Hella Dick die Mautgebühren. „Es sind zuerst nur wenige Autos gekommen, aber es wurden immer mehr. Als der erste Radfahrer gekommen ist, wusste ich nicht, was ich tun sollte. Also habe ich ihn zum Wallack rübergeschickt, der beim Lukashansl gegessen ist. Er hat ihm einen Schilling für die Maut gegeben.“¹⁵ Auch viele Fußgänger hätten die Straße damals noch benutzt.

Natürlich war sie beim ersten Großglockner Automobil- und Motorradrennen am 4. August 1935 dabei. Auf dem Programmheft der Eröffnungsfeierlichkeiten vom 3. August hatte sie sich die Zeiten der schnellsten Automobil- und Motorradrennfahrer vermerkt.

Während des Schuljahrs unterrichtete sie an der zweiklassigen Volksschule in Weißbach bei Lofer als Hilfslehrerin. Es war ihr erster Lehrposten. „In den ersten Jahren musste man als Lehrer aufs Land. Eigentlich wollte ich wieder nach Salzburg zurück.“ Da kam aber ein gewisser Walter Dick aus Saalfelden dazwischen. Den Kaufmann lernte sie im Gasthof Auvogel in Weißbach bei Lofer kennen. 1940 wurde geheiratet.¹⁶



¹⁴ „Salzburger Nachrichten“, Ausgabe vom 21. August 2008, Seite 10

¹⁵ „Salzburger Nachrichten“, Ausgabe vom 31. Juli 2010, Seite 15, ein Portrait von Anton Kaendl

¹⁶ „Salzburger Nachrichten“, Ausgabe vom 31. Juli 2010, Seite 15

Neben ihrer Familie lag ihr die Pfarrcaritas Saalfelden besonders am Herzen, deren Mitarbeiterin und langjährige Leiterin sie war. Als Ordensdame des „Ritterordens vom Heiligen Grab zu Jerusalem“ waren ihr die Christen im Heiligen Land ebenfalls eine Anliegen. Ihr Ehemann Walter Dick leitete einige Jahre die Salzburger Komturei des Ordens.

Früher war sie mit ihrem Mann viel in den Bergen, oft auch zusammen mit dem ehemaligen Landeshauptmann und Bundeskanzler Josef Klaus. „Er war damals ohne jede Begleitung unterwegs und hat auch bei uns im Haus übernachtet“, erinnerte sie sich.¹⁷

Hella Dick, die in Saalfelden am Steinernen Meer lebte, war am 1. August 2010 als Ehrengast zur 75-Jahre-Feier der Glocknerstraße auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe eingeladen. Auf der Einladung stand: „Für die erste Mautnerin.“

Als sie im 98. Lebensjahr verschied, hinterließ sie eine Tochter, drei Enkelkinder und einen Urenkel.

„Hella Trauner, die ‚saubere‘ Mautwärterin in Ferleiten“ steht unter dem Bild auf der Titelseite des „Kleinen Blattes“ vom 3. August 1935. Das hätte „den Wallack damals sehr geärgert. Er wäre als Erbauer der Straße gern selbst auf der Titelseite gewesen“ erzählte Hella Dick 2008 den „Salzburger Nachrichten“.



Oben: Der Blick auf den Großglockner und die 18 benachbarten Dreitausender von der Edelweisspitze aus. — Darunter: Die höchste Arbeitsstelle und der Tunnel am Gochtor. — Links unten: Eine Wiener Dampfbahn in 3000 Meter Höhe. — Rechts unten: Blick vom Parkplatz Fuschler Wand auf die Gletscher. — Mitte: Hella Trauner, die „saubere“ Mautwärterin in Ferleiten.

Bildquellen: Vorherige Seite Bild im Großglockner-Wallach-Archiv, Bild auf dieser Seite digitalisierte Zeitschriften und Zeitungen der Österreichischen Nationalbibliothek.

¹⁷ „Salzburger Nachrichten“, Ausgabe vom 21. August 2008, Seite 10



Anni und Ignaz Lackner kamen am 7. Juli 2011 zur Eröffnung der Ausstellung „125 Jahre Automobilismus“ auf der Kaiser-Franz-Josef-Höhe in einem FIAT 509A, Baujahr 1926, angereist. © Peter Krackowizer.

Ignaz Lackner, ehemaliger Werkmeister der GROHAG

Ignaz Lackner (* 1926 in Heiligenblut, Kärnten, † 10. März 2014 ebenda) war Flugmotorenmechaniker, Werkmeister der GROHAG und mit der Großglockner Hochalpenstraße sein Leben lang verbunden.

Als kleiner Bub erlebte er den Bau und war später über 20 Jahre Werkmeister bei der GROHAG. Bereits sein Taschengeld verdiente er sich an der Glocknerstraße, indem er in den ersten Jahren nach Fertigstellung der Straße „kochenden“ Fahrzeugen half – er versorgte sie mit frischem, kaltem Wasser. Mit Freunden zusammen stellten sie sich in der Nähe von ihnen bekannten Quellen auf und warteten, bis ein Fahrzeug liegenblieb. Dann boten sie den Fahrern für ein paar Schillinge Wasser für ihre Fahrzeuge an. Trotz der geringen Beträge summierte es sich aber im Laufe der Zeit zu einem schönen Betrag.

Die Ausbildung zum Flugmotorenmechaniker absolvierte Lackner in Rostock, Deutschland. Nach der Rückkehr in seinen Heimatort Heiligenblut beschloss er als Mechaniker in Gmünd, ebenfalls in Kärnten, anzufangen. Als er aber seiner Mutter von seinem Vorhaben erzählte und sie Tränen in den Augen bekam, konnte er Heiligenblut doch nicht verlassen. Zur selben Zeit war Hofrat Franz Wallack auf ihn aufmerksam geworden und bot ihm eine Stelle an. 1950 begann Lackner als Wegmacher bei der Großglockner Hochalpenstraßen AG, 1966 übernahm er die Tätigkeit des Werkmeisters. Unter der Leitung von Franz Wallack war er auch für die Entwicklung und den Bau des Rotationsschneepfluges mitverantwortlich.

Von Wallack erzählte Lackner, dieser sei ehrlich gewesen, ein „grader Michl“, der manchmal auch laut werden konnte, aber stets ein fairer Vorgesetzter blieb. Allerdings verlangte er von seinen Mitarbeitern auch die eine oder andere Nachtschicht. Lackner berichtete begeistert von den rasanten Fahrkünsten Wallacks, der die Strecke von Ferleiten zum Kreisverkehr Guttal in 26 Minuten schaffte – 37,7 km Bergstraße.

Anfang der 1990er-Jahre hatte Lackner Probleme ganz anderer Art. Es begann gerade die Ausflugselle der Gäste aus den nun geöffneten Ostblockländern, die die Großglockner Hochalpenstraße überrollte. Da hatte Ignaz Lackner für liegengebliebene Trabi-Fahrer den rettenden Tipp: „Besonders zwischen Kehre 18 und Kehre 16 blieben viele Zweitakter liegen. Ich regte an, diese ca. 1,2 Kilometer rückwärts bergauf zu fahren, da der Rückwärtsgang mehr Kraft hat. Dann klappte es bei den meisten.“

1987 ging Ignaz Lackner in Pension, kehrt aber immer wieder auf „seine Straße“ zurück.

Mit seiner Frau und Copilotin Anni, mit der er über 50 Jahren verheiratet war, wohnte er 2012 immer noch in Heiligenblut an der Großglockner Hochalpenstraße. Oft sah man die beiden mit ihrem Fiat 509A (Baujahr 1926) „seine“ Straße hinauffahren.¹⁸



20-Jahr-Feier der Straße am 3. August 1955. Auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe gab es eine Ansprache von Landeshauptmann Dr. Josef Klaus beim Parkplatz Freiwandack. Anschließend verlieh der Kärntner Landeshauptmann Ferdinand Wedenig das Ehrenzeichen der Republik Österreich an Betriebsrat Hermann Lackner (Bildmitte) sowie an Straßenwärter Ignaz Lackner (rechts neben Hermann Lackner) und Oberstraßenmeister Wolkersdorfer (ganz rechts). © Stasny, Bruck. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv

¹⁸ Quelle dieses Beitrages: „Großglockner Magazin“ der GROHAG, Ausgabe 1/2012



„80 Jahre Großglockner Hochalpenstraße“, Oldtimer-Segnung auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe am 9. August 2015, Bildmitte Gerhard Setschnagg (Präsident KMVC-Kärntner-Motor-Veteranen-Club), rechts Peter Embacher. © Peter Krackowizer

Peter Embacher, ehemaliger Betriebsleiter der GROHAG

Peter Embacher (* 11. Jänner 1960) war bis zu seiner Pensionierung 2021 stellvertretender Betriebsleiter der Großglockner Hochalpenstraße.

Peter Embacher wuchs auf einem Bauernhof in Dorf Fusch auf. Als ausgebildeter Mechaniker kam er 1979 mit 19 Jahren als Mechaniker und Schneefräsen-Fahrer zur GROHAG. Dort wurde er technischer Betriebsleiter und war für Event Management auf der Straße zuständig. 25 Jahre, seit 1996, war er Leiter der alljährlichen Schneeräumung der Großglockner Hochalpenstraße. Im April 2021 erlebte er seine 43. und letzte Glocknerstraßen-Schneeräumung vor seiner Pensionierung.

Peter Embacher ist auch ausgebildeter Lawinen-Sprengbefugter.

Bis 2020 war Peter Embacher Mitglied der Bergrettung Ortsgruppe Fusch an der Großglocknerstraße und seit 1973 ist er Mitglied der Trachtenmusikkapelle Fusch.

Nach 43 Jahren bei der GROHAG ist Peter Embacher mit Ende Jänner 2022 in Pension gegangen. Sein Nachfolger bei der GROHAG wurde Sebastian Jury.

Seine Hobbys sind Skitouren, Bergsteigen und Radfahren.

Erinnerungen

In seinen Erinnerungen erzählte Peter Embacher 2004 in einem Gespräch mit Anton Kaindl von den „Salzburger Nachrichten“¹⁹ von seinem ersten Einsatz bei der Schneeräumung 1979. Damals musste der Schneeräumtrupp, 20 Männer, sechs Tage in einer Baracke am Berg „hausen“, da ein starker Schneesturm die Rückkehr ins Tal unmöglich machte. Innerhalb einer Woche fielen zwei Meter Neuschnee und die Lawinengefahr stieg stark an. Allerdings war diese Baracke für einen längeren Aufenthalt ausgerüstet. Es hatte sogar zwei Köchinnen gegeben. Die höchste Schneedecke bei der jährlichen Schneeräumung, erzählte Embacher, lag im Frühjahr 1975. Damals hatte eine Lawine die Straße an einem Abschnitt 25 Meter hoch verschüttet. Seine Erfahrung in der Räumung hochgelegener Straßen brachte ihn im Laufe der Jahre zu

¹⁹ „Salzburger Nachrichten“, 24. April 2004, „Der Herr der Schneemassen“, Seite 17, ein Beitrag von Anton Kaindl

Einsätzen in die Schweiz und nach Italien. 1996 war er sechs Wochen in Pakistan. Dort demonstrierte er der Regierung die Funktion eines speziellen, acht Tonnen schweren Steyr-Traktors mit Fräse. Embacher erinnerte sich noch mit Schaudern an die nur drei Meter schmale und extrem schlecht befestigte Straße, die er damals zu räumen hatte.



8. Mai 2019: Der Durchstich der beiden Schneeräummannschaften ist gelungen: Bildmitte kniend Peter Embacher (mit Schlüssel vor sich), links Mag.a Patricia Lutz, GROHAG und rechts Dr. Johannes Hörl, Generaldirektor der GROHAG.



Die letzte Schneerräumung von Peter Embacher 2021. Südseitig war es der schneereichste Winter seit 1951 mit **über fünf Meter Neuschnee**. Die Räumung war am 10. Mai geschafft: Je ein Rotationspflug „System Wallack“ der Räummannschaft von Süden und von Norden haben den sogenannten Durchstich geschafft - sie trafen sich nördlich des Hochtortunnels. Im Bild von links: Christian Fleißner, Vizebürgermeister der Gemeinde Heiligenblut am Großglockner, Dr. Johannes Hörl (Vorstand Großglockner Hochalpenstraßen AG), Peter Embacher (Leiter Schneerräumung GROHAG) und Hannes Schernthaner, Bürgermeister der Gemeinde Fusch an der Großglocknerstraße. Beide Bilder Quelle GROHAG © Pressefoto Neumayr



Oldtimerseignung anlässlich des 80. Jubiläums der Großglockner Hochalpenstraße auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe am 9. August 2015. Peter Embacher steht hier rechts neben seinem Kollegen Bernhard Graessl, der zusammen mit seiner Frau Olga am Info-Schalter des Besucherzentrum Jahrzehntelang tätig war. © Peter Krackowizer



22. März 2012: Präsentation Buch „Erlebnis Großglockner Hochalpenstraße“ im ORF Landesstudio Salzburg (von rechts): Landesrätin Dr. Tina Widmann, ihr Ehemann Paul Widmann und Peter Embacher. © Peter Krackowizer

Herbert Haslinger, der Mankeiwirt

Herbert Haslinger (* 1. Jänner 1957) war von 1990 bis 2021 Hüttenwirt des Gasthofs Fuscherlacke bei der Fuscher Lacke an der Großglockner Hochalpenstraße.

Haslinger ist auch unter dem Namen Mankeiwirt (Mankei mundartlich für Murmeltier) bekannt geworden, da er sich seit vielen Jahren um kranke oder schwache Murmeltiere kümmerte, die aus seiner Hand fressen und auch im Wirtshaus herumtollen durften.

Herbert Haslinger, eines von neun Kindern, wuchs in Fusch an der Großglocknerstraße auf. Mit zwölf Jahren jobbte er nach der Erlaubnis seiner Eltern in den Sommerferien am Fuscher Törl. Ihm hatte das Arbeiten in der Gastronomie immer sehr viel Spaß gemacht und die Aussicht vom Dach Österreichs verschönerte das Erlebnis um ein Vielfaches. Mit einer Sonderbewilligung durfte er sogar die damals noch nicht vorhandene Doppellehre als Koch-Kellner absolvieren. Er war – mit Ausnahme seines Grundwehrdienstes – bis zu einer Pension jeden Sommer an der Glocknerstraße gewesen.

1990 hatte er den durch einen Brand zerstörten „Alpengasthof untere Fuscher Lacke“ gekauft und mithilfe seines Bruders wieder aufgebaut. Mit seiner schwedischen Frau Helen, die damals Zimmermädchen beim Nachbarbetrieb war, wurde er zum „Gasthof Fuscherlacke“.

Haslinger war der Erste im Frühjahr hier oben noch bevor sich die Schneeräummannschaften mit ihren Wallack-Rotationspflügen heraufgefräst hatten. Und er war der Letzte, der in den ersten Novembertagen wieder hinab ins Tal fuhr.

Generell genoss er die Arbeit in der traumhaften Kulisse der Hochgebirgslandschaft. Vor allem wenn er die Zufriedenheit der Gäste sah, ging ihm das Herz auf. Der Glockner hat eine ganz eigene Energie, sagte er. Jeder der hier oben war, kommt noch einmal. Im Gasthof hatten sie Stammgäste, die seit 29 Jahren immer wieder zu ihnen kamen. Einige waren nach einem Besuch enttäuscht, wenn sie die Mankeis nicht zu Gesicht bekamen. Das konnte Herbert nicht immer garantieren.

Es gab aber auch eine Kehrseite: Von Mai bis Oktober im Dauereinsatz zu sein nagte schon an den Kräften von Helen und Herbert. Auch wenn er mit seinem Geburtstag am 1. Jänner 2020 im Alter von 63 Jahren in Pension gehen hätte können, wollte er in der Saison 2020 noch zwei anstehende Jubiläen feiern. Da stand nämlich der 30-er im Gasthof Fuscherlacke und sein 50. Arbeitsjahr in der Gastronomie an.

Dann wollte er endlich einmal den Sommer mit all seinen Facetten erleben und genießen. Bislang waren seine Frau und er mit ihrem Wohnmobil nur im Winter Richtung Schweden und nach Italien an den Gardasee gereist.

Doch vorerst, 2019, galt es aber einen Nachfolger für den Gasthof zu finden. Das gestaltete sich allerdings schwieriger als erhofft. Das Arbeiten da oben ist eine andere Welt. 1,5 Millionen Euro wollte Haslinger für den Gasthof, den Grund und das Wasserrecht an der Fuscher Lacke. Schließlich konnte er im September 2021 seinen Gasthof an Ferdinand Porsche verkaufen. Dieser baute ihn zum „F.A.T. – Mankei“ um.

Ferdinand Porsche ist der Sohn von Konsul Dr. Wolfgang Heinz Porsche, dem jüngsten Sohn von Ferry und Dorothea Porsche. Sein Großvater war Ferdinand Porsche, sein Cousin ist Ferdinand Piëch.





Bild vorherige Seite und hier: Herbert Haslinger, Mankeiwirt an der Großglockner Hochalpenstraße mit einem Murmeltier, 7. September 2013. Bild unten der Mankeiwirt mit der Edelweißspitze und links unterhalb dem Fuscher Törl im Hintergrund. Alle drei Bilder in diesem Beitrag © Peter Krackowizer



Weitere Persönlichkeiten im Zusammenhang mit dem Bau der Straße

Die nächsten beiden Seiten sind aus dem Sonderdruck „Die Großglockner-Hochalpenstraße vor ihrer Vollendung“ der Zeitschrift „Bergland. Illustrierte alpenländische Monatsschrift“, Heft 5 im Jahr 1935. Am Ende des Heftes werden alle Personen mit Portrait gezeigt, die im Laufe der Entstehung der Straße eine Rolle gespielt hatten. Wobei ein sehr wichtiger Mann fehlt: Otto Juch, der als Leiter der Kreditsektion im Finanzministerium in den 1930er-Jahren wegen fast-Konkurs die Baueinstellung der Straße verhindern konnte.

Führende Männer vom Bau der

Ministerialrat
Dr. Anton Petschann, Wien
Lichtbild:
Atelier Weitzmann, Wien.



Dr. Franz Rehrl
Landeshaupmann
von Salzburg,
Präsident der Groß-
glockner-Hochalpen-
straßen A. G.

Sektionschef



Feldmarschalleutnant
i. R.
Ludwig Hülgerth
Landeshaupmann
von Kärnten
Lichtbild: Carl Fasan,
Klagenfurt.

Dr. Franz Gruber, Wien

Großglockner- Hochalpenstraße

Ministerialrat
Ing. Karl Reichenwater, Wien.
Lichtbild:
Rudolf Jobst, Wien.



Sektionsrat Georg Steinböck, Wien
Lichtbild: Atelier Fayer, Wien.



Hofrat Ing. Karl Holter
Landesbaudirektor, Salzburg
Lichtbild: Wilhelm Mann, Salzburg.



Bundeswirtschaftsrat
Josef Gritschacher
St. Peter im Holz, Kärnten



Rechtsanwalt Dr. Karl Wagner
Salzburg
Lichtbild: Robert Traub, Salzburg.



Dr. Franz Wallentin
Regierungsdirektor der Landes-
haupmannschaft Salzburg
Lichtbild: Otto Paap, Salzburg.



Ing. Alfred Unger
Bauleiterstellvertreter der Groß-
glockner-Hochalpenstraßen A. G.,
Salzburg



Oberbaumeister
Ziv.-Ing. Franz Wallack
Bauleiter der Großglockner-Hoch-
alpenstraße
Lichtbild: Atelier Pommerhantz,
Klagenfurt.



Hofrat Hans Hofmann-Montanus
Landesverkehrsdirktor
in Salzburg
Lichtbild: Rich. Tomaselli, Salzburg.



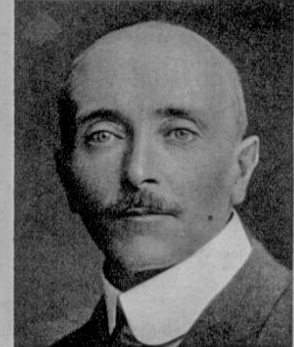
Hofrat i. R. Ing. Jakob Giacomelli
Abschnittsbauleiter, Wien.



Ing. Rudolf Oktabetz
Abschnittsbauleiter,
Salzburg
Lichtbild: Otto Paap,
Salzburg.



Hofrat i. R.
Ing. Max Rohlena
Abschnittsbauleiter,
Wien



Oberbaurat Ing. Johann Stiaßny
Abschnittsbauleiter,
Klosterneuburg bei Wien



Ing. Viktor Bogocz
Losauführer



Ing. Herbert Gugenbichler
Losauführer



Zto.-Ing.
Emil Hopfgartner
Tunnelbauleiter, Baden
bei Wien
Lichtbild:
Atelier: Benda, Wien.



Ing. Franz Kollaritsch
Losauführer



Ing. Theodor Winter
Losauführer
Lichtbild: Carl Ellinger, Salzburg.



Ing. Alfred Bartak
Kalksburg bei Wien, der Bau-
unternehmung Leo Arnoldi, Wien



Ing. Adolf Knerer, Wien
der Vianova Straßenbau A. G.,
Wien
Lichtbild: Silverius Frey, Wien.



Ing. Max Hudl, Wien
der Bauunternehmung Polensky
und Zöller, Wien



Ing. Hans Lang, Wien
der Bauunternehmung
Polensky und Zöller,
Wien.



Ing. Hans Weber, Wien
der Bauunternehmung
Polensky und Zöller, Wien.
Lichtbild: Ernst Zenkner,
Bad Reichenhall.



Baumeister Alois Au, Wien
der Allgemeinen Baugesell-
schaft A. Porr, Wien



Baumeister
Stefan Weigl, Wien
der Allgemeinen
Baugesellschaft
A. Porr, Wien



Ing. Josef Url, Wien
der Allgemeinen Baugesell-
schaft A. Porr, Wien



Ing. Josef Binder
der Universale Redlich & Ber-
ger Bau A. G., Salzburg
Lichtbild:
Trude Schachner, Salzburg.



Techn. Felix Ennemoser
der Universale Redlich & Ber-
ger Bau A. G., Salzburg



Verlag Kleinmayr, gelaufen um 1910, Bildquelle Österreichische Nationalbibliothek, Ansichtskarten online

2. Die alte Glocknerhausstraße

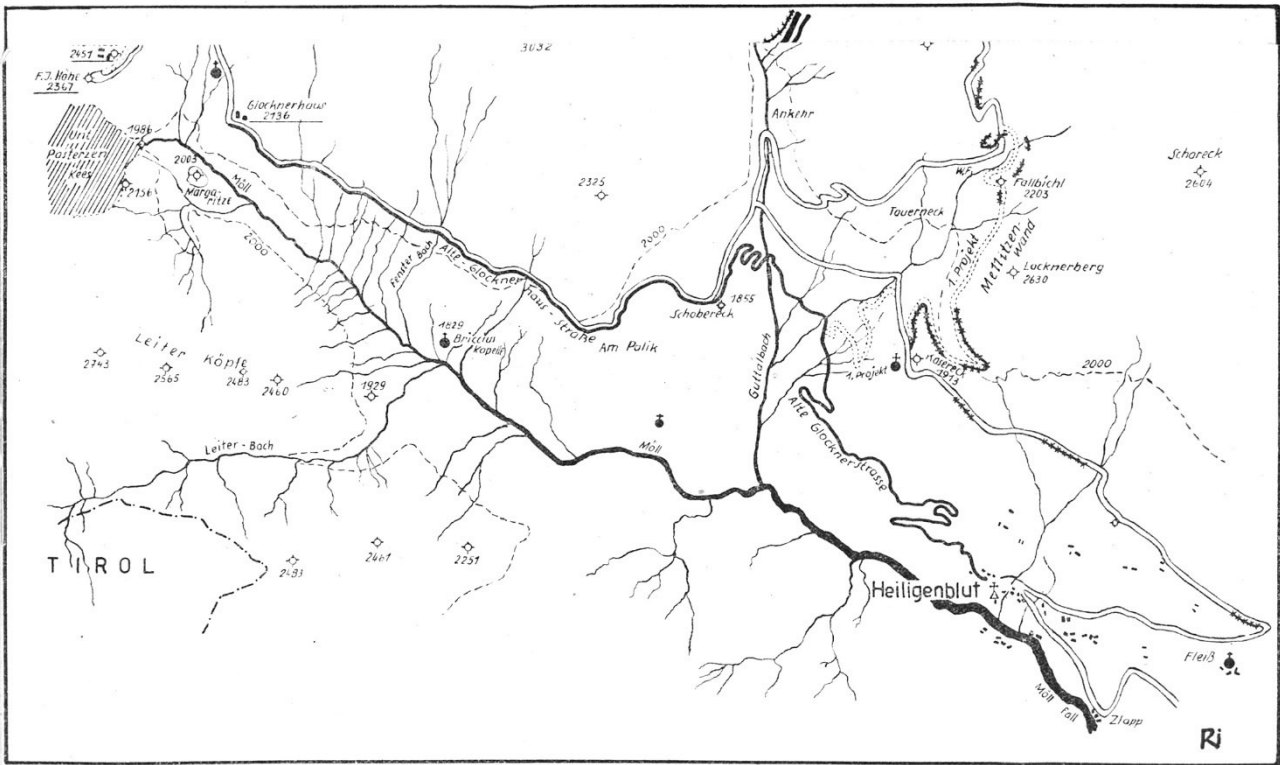
Die alte Glocknerhausstraße war eine schmale, aber für Automobile befahrbare Straße vom Kärntner Heiligenblut über Guttal bis zum Glocknerhaus. Sie durfte den Namen „Kaiserin-Elisabeth-Glocknerstraße“ tragen.

Sie wurde in den Jahren zwischen 1900 und 1910 von der Alpenvereinssektion Klagenfurt als einspurige Mautstraße errichtet. Sie führte über 1 700 Höhenmeter und eine Länge von 11,5 Kilometern mit einer Maximalsteigung von zehn Prozent. Der Spatenstich erfolgte am 21. August 1900, allerdings oben beim Glocknerhaus. Baubeginn war der 24. August 1900 unter der Leitung von Oberbaurat Ing. Heinrich Pierl vom Alpenverein. Nach mehreren Verschiebungen der Eröffnung wurde die Straße schließlich am 15. Juli 1910 offiziell dem Verkehr übergeben.

Geplant wurde die Straße von Professor Feischinger und Ingenieur Schenkel. Die Bauausführung lag in den Händen von Ingenieur Oberbaurat Raimund Pierl aus Klagenfurt und des Bauleiters Max Ullmann aus Graz. Die Bauarbeiter waren Tiroler (Virgner), Kärntner und Steirer. Die gesamte Bauzeit verlief ohne Unglücksfälle.

Im Frühjahr 1917 zerstörte ein plötzlich einfallendes Tauwetter die Straße auf einer Länge von





2,5 Kilometer durch Erdrutsche. Am 12. Juni 1922 konnte die Straße zumindest wieder für Einspanner geöffnet werden. Alle Schäden konnten erst bis 1924 behoben werden. Zu dieser Zeit begann Ing. Franz Wallack mit seinen ersten Trassierungsarbeiten für die Großglockner Hochalpenstraße. Da sein oberstes Prinzip bei seiner Trassierung war, möglichst den Weg des kleinsten Widerstandes zu wählen, bezog er Teile der bestehenden alten Glocknerhausstraße, vor allem jenen ab Guttal bis zum Glocknerhaus, in seine Planungen ein.

Die Klagenfurter Alpenvereinssektion erhielt beim Bau der Großglockner Hochalpenstraße als Ablöse 190.000 Schilling. Bis zur Fertigstellung der Gletscherstraße, wie sie von Guttal bis zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe genannt wird, am 2. Oktober 1932, durfte der Alpenverein außerdem noch weiterhin die Maut von fünf Schilling pro Person einheben. Immerhin benutzten 1929 rund 19 000 Personen mit 3 000 Autos und 300 Motorrädern die Straße.

Die Karte oben zeigt den Verlauf der alten Glocknerhausstraße (die obere dünne schwarze Linie, die dickere untere Linie zeigt den Verlauf des Möllflusses) und den Verlauf der von Wallack trassierten Strecke.

Man sieht, dass Wallack im unteren Teil bis zur Abzweigung in Guttal zum Hochtörl (Bildmitte) eine völlig neue Trasse wählte (ganz rechts). In seinem Buch geht Wallack sehr ausführlich auf seine Überlegungen dieser Trassenwahl ein.

Im rechten Teil der Karte, zwischen Kasereck und der Mellitzenwand sieht man eine kurze gezackte Linie entlang der als „1. Projekt“ bezeichneten Trasse. Das ist der Verlauf der alten Römerstraße über das Hochtörl.

Bild vorherige Seite: Verlauf der alten Glocknerhausstraße kurz nach Heiligenblut. Aufnahme um 1920. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv. Bild diese Seite oben: Verlauf der alten Glocknerhausstraße auf einer Karte in „Der Großglockner und seine Straße“, 1950, Herausgeber Landes-Fremdenverkehrsamt für Kärnten, Druck Ferdinand Kleinmayr Klagenfurt. Bild unten: Eine historische Ansichtskarte der „Kaiserin Elisabeth Glocknerstraße“ undatiert, Österreichische Nationalbibliothek, digitalisierte Ansichtskarten.



3. Die Mittersiller Amtshandlung 1922, die Geburtsstunde der Straße

Die sogenannte Amtshandlung in Mittersill 1922 war der Beginn der Geschichte der Großglockner Hochalpenstraße und der Großglockner Hochalpenstraßen AG.

Österreich kämpfte in diesen Jahren mit den katastrophalen wirtschaftlichen Folgen der Niederlage im Ersten Weltkrieg. 55 Milliarden Kronen an Reparationszahlungen waren Österreich am 2. September 1919 von den Siegermächten im Vertrag von Saint Germain (Frankreich) auferlegt worden - also 8.500 Kronen pro Österreicher (Österreich zählte damals 6,5 Millionen Einwohner). Das Staatsbudget 1919–1920 von 6,3 Milliarden Kronen konnte gerade einmal zwei Fünftel der Ausgaben (!) decken. Die österreichische Regierung musste immer mehr Geld als Papierfetzen drucken und die Inflation stieg. Mit ihr auch die Zahl der Arbeitslosen.

In diesen Jahren wurden die Grundlagen der heutigen Sozialgesetzgebung geschaffen: Acht-Stunden-Arbeitstag, bezahlter Urlaub, Arbeitslosenversicherung und Überstundenschläge. Doch man wollte auch Versuche unternehmen, die Wirtschaft anzukurbeln, Arbeitsplätze zu schaffen und den Fremdenverkehr zu intensivieren.

Am 25. August 1922 erging ein Schreiben des damaligen „Büros für Fremdenverkehr“ im Bundesministerium für Handel, Industrie und Bauten an den Salzburger Landeshauptmann Dr. Franz Rehr. Darin wurde eine Begehung für eine befahrbare Wegverbindung zwischen Bad Fusch (in einem Seitental des Fuschertals) im Salzburger Pinzgau über das Hochtorn bis zum Anschluss an die Alpenvereinsstraße, der alten Glocknerhausstraße, die in Kärnten von Heiligenblut zum Glocknerhaus führte, angekündigt. Weiters sollte eine zweite Straßenbesichtigung von Windisch Matrei über den Felber Tauern nach Mittersill erfolgen.

Das Ziel dieser Begehungen sollte die Feststellung einer fahrbaren Straße zur Förderung des Fremdenverkehrs sein.

In dem als „Amtshandlung in Mittersill“ bekannt gewordenen Treffen vom 30. August bis 4. September 1922 wurde unter dem Vorsitz und auf Einladung des Leiters des Büros zur Förderung des Fremdenverkehrs, Bundesbahn-Oberinspektor Adolf Jahn aus dem Bundesministerium für Verkehrswesen (eine Vorgängerorganisation der heutigen „Österreich Werbung“), gemeinsam mit weiteren Vertretern des Bundes sowie der Länder Kärnten, Salzburg und Tirol, die technische Machbarkeit einer befahrbaren Wegverbindung von Fusch nach Heiligenblut und von Mittersill über den Felber Tauern nach Windisch-Matrei (Osttirol) anhand von intensiven Diskussionen und Begehungen in den Hohen Tauern geprüft und maßgeblich der eindeutigen Ergebnisse auch die Grundlage für die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße geschaffen.

Bild unten: Bad Fusch in einer Aufnahme um 1890. Bildquelle ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Fotograf unbekannt; Ans_05094-158-AL-FL; Public Domain Mark.





Das Dorf Fusch im Fuschertal. Hier sieht man links den Hang hinauf die Straße, die nach Bad Fusch führt. Blickrichtung Südosten. Historische Ansichtskarte, Verlag Ledermann, gelaufen 1936. Bildquelle Österreichische Nationalbibliothek, Ansichtskarten online

Mittersill wurde gewählt, um gleich vor Ort im Anschluss an die Sitzung die Gebiete zu besichtigen. Zum Ende dieser Amtshandlung gibt es unterschiedliche Angaben. Wallack schreibt in den beiden Auflagen seines Buches „Die Großglockner Hochalpenstraße - die Geschichte ihres Baues“ als Ende den 4. September. Clemens M. Hutter und Georg Rigele schreiben jedoch in ihren wesentlich jüngeren Büchern 5. September. In der jüngsten Literatur – „100 Jahre Mittersiller Amtshandlung Geburtsstunde der Großglockner Hochalpenstraße“ (2022) - wird als Ende der Amtshandlung wieder der 4. September angeführt.

Oberinspektor Jahn griff bei diesem Treffen eine Idee von Oberbaurat Ing. Raimund Pierl (* 1846; † 1923) aus dem Jahr 1895 auf, der die Realisierung einer Straße über das Hochtorn zwar untersucht, aber wegen Unmöglichkeit wieder verworfen hatte. Pierl gilt als Initiator der alten Glocknerhausstraße. Jetzt war aber eine neue wirtschaftliche Komponente dazu gekommen: Am Alpenhauptkamm der Zentralalpen der Ostalpen gab es zwischen dem Radstädter Tauern und dem Brenner auf rund 150 km Luftlinie keinen anderen befahrbaren Alpenübergang. Vor allem von Nordtirol musste man, um nach Osttirol zu gelangen, den Umweg über Südtirol, das mittlerweile zu Italien gehörte, nehmen (bei Waren gab es zolltechnische Probleme). Eine innerösterreichische, kürzere Verbindung wäre hier also dringend notwendig.

Über beide Begehungen entstanden umfangreiche Protokolle. Dieser Artikel nimmt nur zu Angaben auf die Hochtorn-Variante Bezug. Nach dieser ersten Begehung im Fuschertal entschieden die Ingenieure, dass der Beginn der Straße nicht bei Bad Fusch hinauf in die Berge geeignet wäre. Außerordentliche steile und lawinengefährdete Hänge waren die Begründung. Man hielt an der Straßenführung durch die Bärenschlucht nach Ferleiten und von dort hinauf zum Hochtorn fest.²⁰ In den weiteren Ausführungen wurde bereits relativ genau eine mögliche Trasse über die Piff Alm und in Serpentinaen zum Fuschertörl hinauf und von dort über das Mittertörl über das Hochtorn ins Mölltal beschrieben. Schon damals nahm man auch auf die Schneelage bedacht und sah in dieser Streckenführung, vor allem in der späteren Scheitelstrecke, die Möglichkeit einer Öffnung der Straße von Mitte Juni bis Ende Oktober. Diese Überlegungen waren neben anderen Punkten dann 1933 in der Beendigung des Variantenstreits zwischen Rehrl und Wallack ausschlaggebend. Die Fahrbahnbreite wurde aus Kostenüberlegungen auf 3,6 Meter festgelegt.

²⁰ Wallack, Franz: „Die Großglockner Hochalpenstraße - die Geschichte ihres Baues“, Ausgabe 1960, Springer Verlag, Seite 2

Das Ministerium hatte aber auch erkannt, dass ein Übergang genau im Zentrum der Hohen Tauern über die Tauern wahrscheinlich eine der schönsten Panoramastraßen darstellen könnte und somit besonders für den Fremdenverkehr fördernd wäre. Geografisch bevorzugte man den Übergang über das Hochtör, weil kürzer als über den Felber Tauern (26,5 zu 49,6 km), mit dem Nachteil, dass zwischen Hochtör und Fuscher Törl die Straße auf 5,5 km starken Schneesverwehungen ausgesetzt sein wird.

Jahn erkannte auch, dass der touristische Nutzen einer solchen Straße deutlich höher läge als jede andere Verwendung einer solchen Straße. Er meinte damit, sie sei nicht als Durchzugsstraße gedacht, die die kürzeste Verbindung zwischen Norden und Süden darstellen sollte. Ähnliche Gedanken hatte später auch der Salzburger Landeshauptmann Dr. Franz Rehr. Die Vertreter Kärntens waren begeistert von der Idee, dass Heiligenblut eine Verbindung nach Ferleiten erhalten sollte.

Die Folgen der Amtshandlung

Es folgten monatelange Debatten von Verfechtern beider Varianten und die Finanzierung wurde diskutiert. Am 23. Jänner 1924 beschloss die Salzburger Landesregierung Kontakte mit den Landesregierungen von Kärnten und Tirol mit dem Ziel der Errichtung einer „Glocknerstraße“ aufzunehmen. Landesrat Dr. Otto Troyer informierte am 8. Mai desselben Jahres den Salzburger Landtag darüber, dass ein Kostenvergleich der beiden Trassen – Felber Tauern und Hochtör – eindeutig günstiger für die Hochtörvariante ausgefallen sei (39 Milliarden Kronen zu 24 Milliarden Kronen). Außerdem war er von der Kärntner Landesregierung bereits gefragt worden, ob nicht ein Treffen von Vertretern beider Bundesländer sinnvoll wäre.

Überraschend machte sich etwa gleichzeitig die Tiroler Landesregierung für die Felber-Tauern-Variante stark. Es wäre die schnellste Verbindung zum getrennten Osttirol. Das wiederum rüttelte die Kärntner Landesregierung auf, die sich mit der Hochtör-Variante eine Belebung des Fremdenverkehrs nicht nur um Heiligenblut, sondern auch im Seengebiet erhoffte.

4. Der Name „Großglockner Hochalpenstraße“ entsteht

Also luden die Kärntner am 3. Juni 1924 zu einer Sitzung nach Klagenfurt: 48 Vertreter des Bundes, der Länder Salzburg und Kärnten, sowie der Handelskammern und Fremdenverkehrsverbände - aber niemanden aus Tirol! Bei dieser Sitzung wurde die Variante über das Hochtör beschlossen. Dabei wurde auch die spätere Bezeichnung der Straße vom Salzburger Landesrat Dr. Otto Troyer geprägt: Großglockner-Hochalpenstraße (anfangs noch mit Bindestrich geschrieben). Am Ende der Sitzung wurde die Gründung des „Ausschusses zur Erbauung einer Großglockner-Hochalpenstraße“ beschlossen, aus der später die heutige „Großglockner Hochalpenstraßen AG“ hervorging.

Nach diesem Treffen machte man sich auf die Suche nach einem geeigneten Fachmann, der dieses Projekt technisch verwirklichen könnte. Und man fand diesen in der Person von Ing. Franz Friedrich Wallack beim Kärntner Landesbauamt.

Erst am 19. Februar 1931, als der Bau der Straße bereits angelaufen war, wurde dann die „Großglockner-Hochalpenstraßen AG“ in den Räumlichkeiten des Bundesministeriums für Finanzen, im Sitzungssaal des Präsidiums, Himmelpfortgasse 8, 1010 Wien, gegründet.

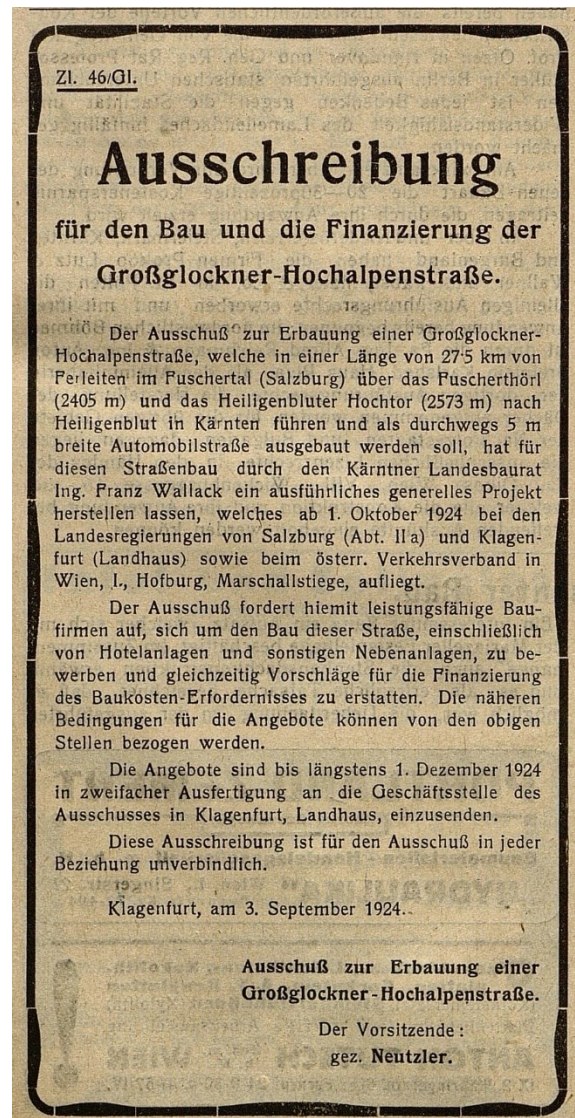


Bild rechts: Die Ausschreibung in der „Allgemeinen Bauzeitung: Fachzeitschrift für die Interessen der Bau-Branche“, Ausgabe 5. Oktober 1924, Seite 9

5. Die Tauernkraftwerke Kaprun und die Glocknerstraße

Die Anfänge der Pläne der Tauernkraftwerke Kaprun reichen in die 1920er-Jahre zurück und hängen mit dem Bau der Großglockner Hochalpenstraße zusammen.

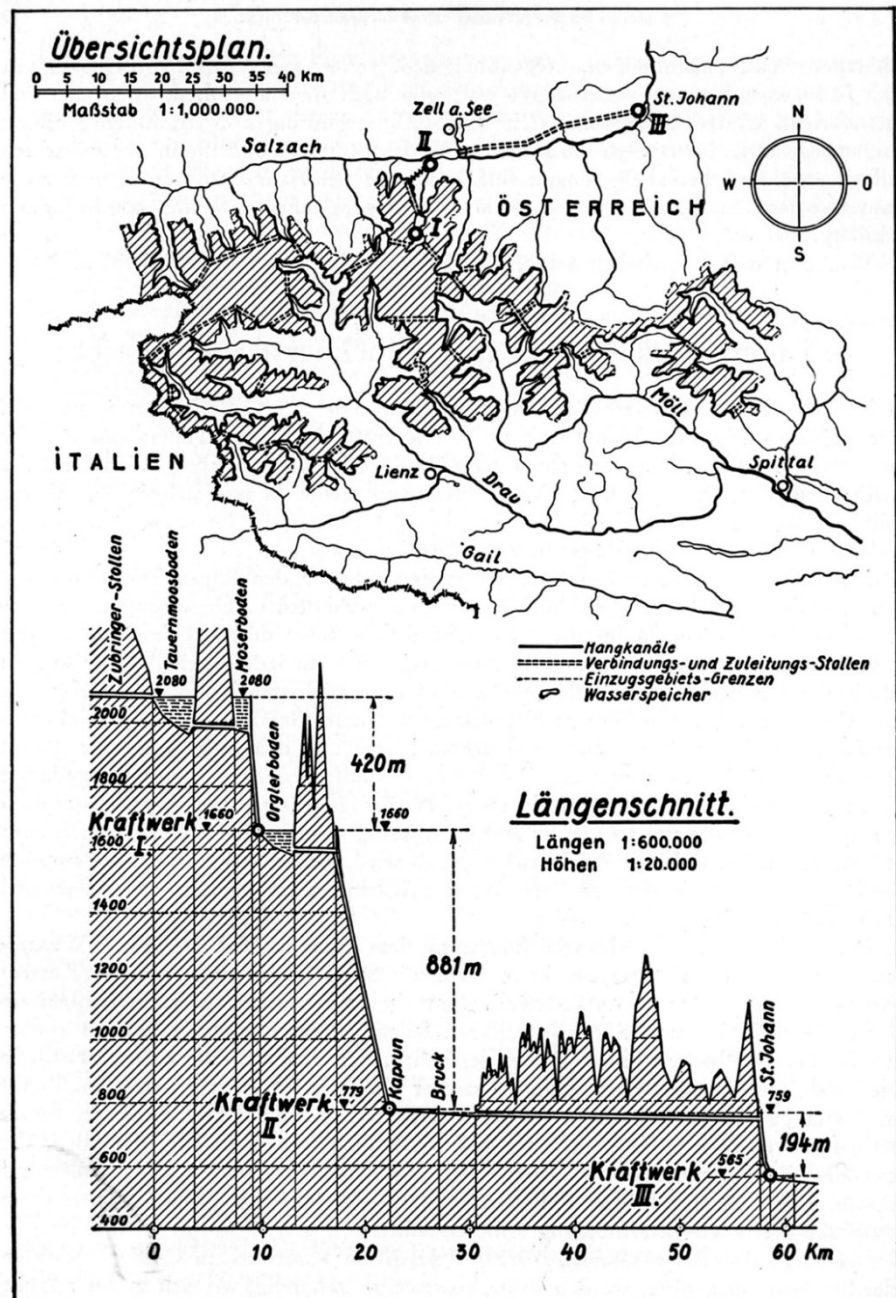
Einer der Gründe, weshalb der damalige Landeshauptmann Dr. Franz Rehl in den 1920er- und 1930er-Jahren sich so vehement für den Bau der Großglockner Hochalpenstraße eingesetzt hatte, war die Vision der Errichtung eines Skizentrums in der Glocknergruppe. Dieses sollte mit der neuen Straße erschlossen werden. Eine weitere Idee von Dr. Rehl war aber auch, dass diese Straße zur Errichtung einer riesigen Tauernkraftwerkgruppe von dessen Betreibern gebaut und bezahlt werden sollte; dann hätte sie später vom Land Salzburg ohne Kosten übernommen werden sollen und neben der Ausflugsstraßenfunktion auch für das geplante Skigebiet als Zubringer gedient.

Auf die Nutzung der Wasserkraft zurückgreifend ließ Rehl 1928 ein gigantisches Projekt vorbereiten, für dessen Ausführung der Salzburger Landtag schließlich AEG Berlin gewinnen konnte. Die Tauernkraftwerke sollten mit jährlich 3,3 Milliarden Kubikmeter Wasser aus dem Gebiet der Zentralalpen im Bereich der Hohen Tauern aus Kärnten, Osttirol und Salzburg 6,6 Milliarden kWh produzieren; 1 250 km Hangkanäle, 80 km Sammelkanäle, 120 km Sammelstollen in durchschnittlich 2 100 m ü. A. sollten das Wasser aus einem Einzugsgebiet von etwa 2 000 km² in drei Mega-Staubecken sammeln und ins Kapruner Tal leiten. Dort sollten zwei Wasserkraftwerke gespeist werden und durch gigantische Stollen – wie zweigleisige Bahntunnels – weiter nach St. Johann im Pongau fließen, wo ein drittes Kraftwerk errichtet werden sollte.

Dieses Tauernkraftwerk-Projekt war mit 6,6 Milliarden Schilling (1928) veranschlagt gewesen und hätte im Endausbau 6,6 Milliarden kWh Strom erzeugen sollen – zum Vergleich: etwa das 2,75fache der 1928 bestehenden österreichischen Gesamtstromproduktion.

Experten errechneten eine jährliche Niederschlagsmenge von 4,1 Milliarden Kubikmeter in dem geplanten Gebiet. Da jedoch ein Teil im Erdreich bliebe kalkultierten die Experten mit einer für die Energiegewinnung möglichen Wassermenge von rund 3,3 Milliarden Kubikmeter.

Am 31. Dezember 1928 trat Rehl mit seinem Projekt „Salzburger Alpen-Wasserkraft“ an die Öffentlichkeit.²¹



²¹ „Salzburger Chronik“, 31. Dezember 1928, Seite 1f, ein Beitrag von Dr. Franz Rehl

Bereits am 10. Jänner 1929 beanspruchte die oberösterreichische Firma Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft bei der Salzburger Landesregierung ein Nutzungsrecht hinsichtlich der Wasserkräfte im Salzburger Teil der Hohen Tauern. Diese Forderung wies zwar die Landesregierung zurück, Stern & Hafferl hatte aber erreicht, dass sie in Verhandlungen treten konnten. Diese wurden dann aber am 5. August 1929 von der Landesregierung abgebrochen.

Mit Beschluss des Salzburger Landtags vom 14. Februar 1929 hatte die Landesregierung bei der Bundesregierung die Erklärung des Tauernkraftwerks als „begünstigten Bau“ gemäß der Kaiserlichen Verordnung Nr. 284 vom 16. Oktober 1914²² und die Erteilung der Konzession zur Durchführung des AEG-Projekts zunächst mit der Einschränkung auf das Salzburger Gebiet beantragt. Diese Erklärung und Genehmigung wurde mit 12. April 1929 auch erteilt.

Zwischenzeitlich hatte aber auch die Tiroler Landesregierung um eine Erteilung zum „begünstigten Bau“ eingereicht. Das war ein Projekt der Württembergischen Elektrizitätswerke AG (WEAG), die seit 1922 die Elektrizitätswerke in der Stadt Salzburg gepachtet hatte. Sie wollte Kraftwerke im Zillertal, in Kaprun, in St. Johann im Pongau und in Millstatt in Kärnten errichten.

Schließlich reichte die Österreichische Kraftwerke AG (ÖKA), in die die Firma Stern & Hafferl inzwischen umgewandelt worden war, im November 1930 ein „Generalprojekt“ zum Ausbau der Wasserkräfte in den Hohen Tauern ein. Aus beiden Projekten wurden letztlich nichts.

Doch zurück ins Jahr 1929. Am 30. Oktober 1929 hatte die Tiroler Landesregierung beschlossen, sich gemeinsam mit der Salzburger Landesregierung am AEG-Projekt zu beteiligen. Die Kärntner Landesregierung fasste am 25. November 1929 den gleichen Beschluss. Nun begannen die Landesregierungen Verhandlungen mit der Bundesregierung, die sich mit der Erledigung formaler Fragen bis 1931 hingen. Zunächst schien es auch so, dass die Bundesregierung das Projekt zum „begünstigten“ Bau erklären wird.

Hier setze ich mit der Entwicklung in Salzburg fort.

Kernbestandteil dieses Megaprojekts war ein geplanter mehrere Kilometer langer Stollen durch die Tauern, der die Wassermenge von Kärntner Gebieten nach Salzburg leiten sollte, der demnach auch ein wesentlicher Kostenbestandteil war. Würde sich also ein solcher Wassertunnel in Kombination mit einem Straßentunnel in die Projektierung der Großglockner Hochalpenstraße einfügen, wäre dies ein großer Vorteil für Salzburg und Dr. Rehr.

Um nun Erfahrungen mit langen Tunnels sammeln oder vielleicht sogar gleich einen bauen zu können, brachte Dr. Rehr 1930 eine neue Trassenvariante für die gerade im Bau befindliche Großglockner Hochalpenstraße ins Spiel. Es kam zu einem drei Jahre dauernden Variantenstreit zwischen der Variante von Franz Wallack (die letztlich dann auch gebaut wurde) und jener von Dr. Rehr.

Um die Bauausschreibungen usw. für den Bau der Großglockner Hochalpenstraße durchführen zu können konstituierte sich am 9. Mai 1930 ein provisorisches Proponenten Komitee, das „Proponenten Komitee der Tauernkraftwerke AG“, vertreten durch den Salzburger Landeshauptmann Dr. Franz Rehr, den AEG-Generaldirektor Egon Seefehlner, den Kärntner Landeshauptmann-Stellvertreter August Neutzler, den Kärntner Landesrat Ferdinand Kernmaier, der im selben Jahr noch Landeshauptmann wurde, Franz Wallack als Bauleiter und Beamte des Finanz- und Handelsministeriums. Das Finanzministerium vertrat Ministerialrat Anton Petschann.

In einem Übereinkommen vom 1. August 1930 schlossen der Bund und das „Proponenten Komitee der Tauernkraftwerke AG“ den sogenannten „Syndikatsvertrag“ über die Gründung und die Kapitalausstattung der „Großglockner-Hochalpenstraßen Aktiengesellschaft“ mit Sitz in Wien. Das Grundkapital teilte sich unter folgenden Zeichnern auf:

Österreichischer Bundesschatz, öS 6 Mio.

Proponenten Komitee der Tauernkraftwerke AG, öS 3,3 Mio.

Bankhaus A. Lammer & Co, Zell am See, öS 110.000.--, das 1935 in Konkurs ging

Land Salzburg und Land Kärnten je öS 10.000.--

Land Salzburg und Kärnten als Repräsentanten des ehemaligen Glocknerstraßen-Ausschusses, öS 20.000.--

Baufirmen Redlich & Berger, Vianova, Spritzer A.G. und A. Porr, öS 450.000.--

Baufirmen Prokop, Lutz & Wallner und Arnoldi, öS 100.000.--

²² U. a. mit der Möglichkeit der Enteignung, siehe Erklärung im Salzburgwiki [unter diesem Link](#)

Das Gesamtkapital betrug somit zehn Millionen Schilling. Die Baukosten waren mit zwölf Millionen Schilling projektiert. In den in diesem Übereinkommen vereinbarten Zahlungsdetails lag aber schon die Wurzel der dann im Bausommer 1931 auftretenden finanziellen Schwierigkeiten, die fast zum Konkurs der GRO-HAG geführt hätten. Unter anderem lag das daran, dass die AEG das Kapital des „Proponenten Komitees der Tauernkraftwerke AG“ von ihr zur Gänze gezeichnet hatte.

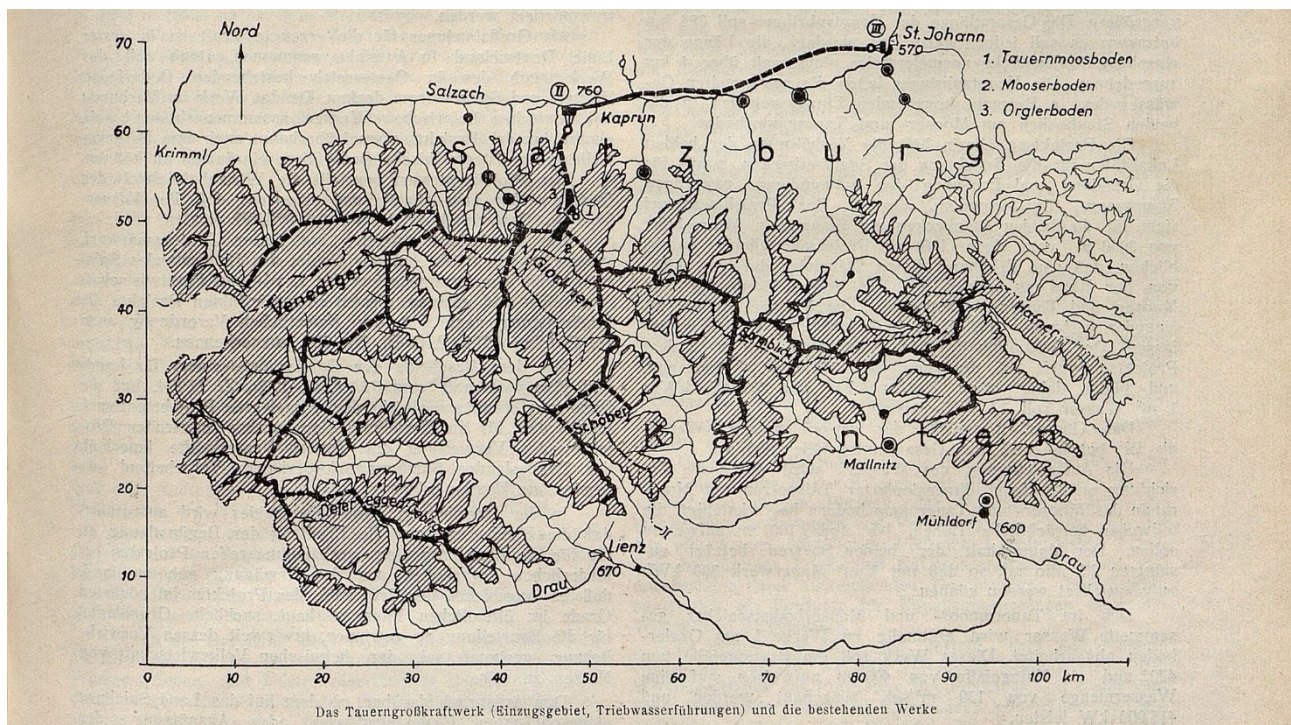
Der Bund hatte sich verpflichtet, den Anteil der AEG zur Gänze zu übernehmen, wenn das geplante (gigantische) Tauernkraftwerk der AEG nicht bis spätestens Ende Februar 1931 zum „begünstigten Bau“ erklärt wird. Nun hatte der Bund bereits seine Absicht signalisiert den Bau zum „begünstigten Bau“ zu erklären. Da erklärte der Landwirtschaftsminister, dass die Begünstigung nicht an die Länder, sondern nur an eine zu diesem Zweck zu gründenden Länder GmbH erteilt werden kann. Das Land Kärnten stimmte am 16. Mai 1931 vorbehaltlos dieser GmbH zu. Das Land Tirol hingegen wollte sich aber der GmbH nur mehr beteiligen, wenn das AEG-Projekt nicht mehr zugrunde gelegt werden würde. Daraufhin suchten nur die Länder Salzburg und Kärnten am 13. Juli 1931 um die Erklärung zum „begünstigten Bau“ an.

Mittlerweile war es aber bereits zum Ausstieg von AEG Berlin aus Projekt „Tauernkraftwerke-Großglockner-Hochalpenstraße“ gekommen, da der Bund das Tauernkraftwerksprojekt nicht zum „begünstigten Bau“ erklärt hatte. Und somit waren vorerst auch die Pläne eines Tauernkraftwerkes ad acta gelegt. Eine deutlich magerere Version der Tauernkraftwerke wurde schließlich nach dem Zweiten Weltkrieg in Form der heutigen Tauernkraftwerke Kaprun realisiert.

Während sich die Länder Salzburg und Kärnten noch gemeinsam um eine Lösung bemühten, plante das Land Tirol seine eigene und dazu kamen noch die Pläne der ÖKA. Aus einem zentralen Projekt wurden nun sieben getrennte Werksgruppen. Die Bundesregierung setzte sich mit der Frage auseinander, ob die Verarbeitung der Wasserkraft in den Hohen Tauern zentral, dezentralisiert oder in einer Verbindung beider Systeme am rationellsten durchgeführt werden könnte. Die Lösung sollte in der Einigung beider Gruppen gefunden werden, die an den Forderungen am 21. April 1931 der ÖKA-Gruppe scheiterte. Es folgten weitere Verhandlungen, die sich immer schleppender entwickelten und schließlich mit der letzten Verhandlung am 30. August 1934 in einem Stillhalte-Abkommen ihren resignierenden Abschluss fand.

Quellenangaben

- * Rigele, Georg: „Großglockner Hochalpenstraße: Zur Geschichte eines österreichischen Monuments“
- * „Salzburger Wochenschau für Österreich“, Ausgabe 1947, Sonderheft Nr. 2
- * Wallack, Franz: „Die Großglockner Hochalpenstraße - die Geschichte ihres Baues“, Ausgabe 1960, Springer Verlag, Seite 77ff



Übersichtplan des Einzugsgebietes des geplanten Tauernkraftwerks von Dr. Rehr, Stand 1929, Quelle „Die Wasserwirtschaft“, Ausgabe 30, 1929, Seite 1, in den digitalisierten Zeitschriften der Österreichischen Nationalbibliothek;



Arbeiterpartie beim Bau der Großglockner Hochalpenstraße. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

6. Die Glockner-Baraber

Ich möchte mich in diesem Kapitel den Arbeitern widmen, die die harte Arbeit am Bau der Straße leisteten, den sogenannten Glockner-Barabern.

Einer der Gründe, weshalb die Großglockner Hochalpenstraße in einer der wirtschaftlich schwierigsten Jahre der Zwischenkriegszeit gebaut wurde, war die hohe Arbeitslosenrate. 1930 zählte man rund 500 000 Arbeitslose. Man wollte zumindest ein paar Tausend Arbeitskräften Arbeit und Lohn anbieten. Nachträglich betrachtet hatte der Bau jedoch nicht sonderlich viel zur Linderung der Arbeitslosigkeit beigetragen. Einerseits war die Zahl der Beschäftigten mit jedem Jahr geringer und andererseits konnte ja nur in den wenigen Sommermonaten gebaut werden, die restliche Zeit waren diese Leute wiederum arbeitslos.

Georg Rigele geht in seinem Buch²³ im Kapitel „Sozialpolitik und Arbeitsbeschaffung“ diesem Thema auf den Grund, aus dem ich nachstehend auszugsweise wiedergebe.

Bewerbungen für Arbeit gab es mehr als genug, jedoch galt die Einschränkung, es durften sich nur österreichische Arbeitslose bewerben. Sie wurden von den Arbeitsämtern zugewiesen, anfangs ungeprüft, ob sie sich für die harte Arbeit im Hochgebirge überhaupt eigneten. So wurden beispielsweise von Jänner bis Juni 1931 für die Nordrampe in Salzburg 15 Prozent der vermittelten Personen als ungeeignet zurückgewiesen. Aber selbst bei aufgenommenen Personal gab es zeitweise einen hohen Wechsel. Die Baufirmen, die nur 20 Prozent ihrer benötigten Arbeitskräfte auswählen durften (80 % bestimmten die Arbeitsämter) hatten so einen Wechsel von 38 Prozent bei den von ihnen aufgenommenen Arbeitern (1931). Bei den von den Arbeitsämtern zugewiesenen Arbeitskräften waren es nur 32 Prozent.

Die kollektivvertraglichen Stundenlöhne betrugen z. B. für einen Partieführer oder Vorarbeiter an der Nordrampe öS 1,55, an der Südrampe öS 1,47; ein Hilfsarbeiter bekam öS 1,10 (1,02). Dazu kamen Zuschläge je nach Höhenlage der Baustelle. Zum Vergleich kostete damals eine Halbe Bier 48 Groschen.²⁴

Für drei Mahlzeiten zahlten die Arbeiter je nach Höhenlage der Kantine zwischen öS 2,60 und 2,85 pro Tag. Für das Wohnen in den Baracken (Bettbezug, Reinigung, Beheizung und Beleuchtung) mussten sie zwischen 20 und 30 Groschen pro Person und Tag an die Baufirmen zahlen. So wurden dann bei einem

²³ Rigele, Georg: „Großglockner Hochalpenstraße: Zur Geschichte eines österreichischen Monuments“, Seite 242ff

²⁴ „Salzburger Nachrichten“, 3. Mai 1991, Seite 25

mittleren Monatslohn von öS 230,-- etwa öS 90,-- für Verpflegung und Unterkunft abgezogen.²⁵ Allerdings kamen noch verschiedene Zulagen hinzu.

Die normale Wochenarbeitszeit betrug 48 Stunden. Jeden zweiten Samstag war Zahltag. Urlaubsanspruch bestand in drei Tagen nach einem halben Jahr auf der Baustelle, nach acht Monaten waren es vier Tage.

Obwohl die Löhne deutlich höher lagen als an allen anderen österreichischen Baustellen, waren beispielsweise Hilfsarbeiter damit nicht in der Lage, auch noch ihre Familien zu ernähren. Oft blieben ihnen nicht mehr als zehn bis 15 Schilling die Woche für ihre Familien.

Zum Vergleich einige Lebenskosten von damals: öS 135,-- war der Mindestgehalt im öffentlichen Dienst, öS 730,-- betrug das Höchstgehalt eines Mittelschullehrers, öS 2.250,-- bekam der Landeshauptmann; das billigste Automobil, der Steyr 50, kostete knapp öS 6.000,--, ein Liter Superbenzin einen Schilling, eine Semmel sieben Groschen, ein Kilo Schwarzbrot 58 Groschen, ein Liter Milch 54 Groschen, ein Kilo Würfelzucker öS 1,80, ein Haarschnitt öS 1,80, ein Paar Schuhe öS 32,-- und eine Bahnfahrt von der Stadt Salzburg nach Zell am See öS 6,40.²⁶

Rehrl neigte in seinen Reden und Artikeln gerne zur Übertreibung der Beschäftigtenzahlen. So verwendete er dem Salzburger Landtagswahlkampf 1932 die Zahl bis zu 3 200 Arbeiter, die gleichzeitig beschäftigt seien. Tatsächlich betrug die höchste gleichzeitige Beschäftigungszahl 2 357 Arbeiter im August 1931 (zwischen September 1930 und Ende 1932). Ab dem Bausommer 1933 wurden in den Unterlagen keine Detailzahlen mehr angeführt, sondern nur Schichten, aus deren Anzahl Rigele eine geschätzte Zahl der Arbeiter errechnete. Im Zeitraum 1933 bis November 1934 betrug der Höchststand der Arbeiter 1 898 im August 1934. Ansonsten schwankte der Stand gleichzeitig Arbeitender zwischen 67 (im Dezember 1930) und 890 (im Oktober 1934), in manchen Monaten auch über eintausend, in nur drei Monaten über 2 000.



Baulos Nord der Scheitelstrecke, Baulager Nassfeld für 355 Mann, etwa dort, wo heute das Dr.-Wilfried-Haslauer-Haus steht. Alle Bilder Großglockner-Wallack-Archiv.

²⁵ „Salzburger Nachrichten“, 3. August 1985, Beilage

²⁶ „Salzburger Nachrichten“, 3. August 1985, Beilage

Leben und Arbeit der Glockner-Baraber

In einem Artikel der „Salzburger Nachrichten“ vom 3. Mai 1991 berichtet Barbara Brand von Zeitzeugen des Baus.

Der 84jährige Großarl Alois Neudegger erzählt in diesem Beitrag, dass er 90 Kilo Zement auf einer Kopfkraxe von Ferleiten auf die Edelweißspitze getragen hatte. Sie waren sechs Baraber aus Großarl, die 1931 und 1932 nach ihrem freien Sonntag mit dem Fahrrad wieder zur Glockner-Baustelle fuhren. Nicht alle, die vom Arbeitsamt Zell am See den Bauleitern zugewiesen wurden, waren für die harte Arbeit geeignet, erinnerte sich Neudegger. Da waren Schuster, Zahntechniker oder Schneider darunter, die diese harte Arbeit in Höhen über 2 200 m nicht gewohnt waren. Schnell hatten sie Blasen an den Händen, vielen fehlte es an warmer Kleidung und ordentlichen Schuhen. Spätestens beim ersten Schlechtwetter suchten sie das Weite.

Der 90jährige Josef Unterberger aus Fusch erinnerte sich an politische Kontroversen in den Baracken der Arbeiter. Weiter in die Berge hinauf kamen aber nur die besten Arbeiter, das seien dann die „richtigen“ Baraber gewesen, überwiegend „Gebirgler“. Sie waren in der Bevölkerung hoch angesehen. Aber trotz der harten Arbeitsbedingungen bei Kälte, Regen, Sturm und im Spätherbst auch bei Schnee, jammerte niemand. Sie waren froh, überhaupt Arbeit gefunden zu haben. Nur der Bau der 1,6 Kilometer langen Edelweißstraße auf die Edelweißspitze in 47 Tagen hatte „an Sklaverei“ gegrenzt, meinte Unterberger. Zusammen mit seinem 87jährigen Bruder Anton arbeiteten sie an der Materialeilbahn und hausten mit den Arbeitern in einer Baracke. Es sei nass und voller Dreck gewesen, lange nach Einbruch der Dunkelheit kehrten sie völlig erschöpft in die Unterkunft zurück, wo es dann aber meist nicht für mehr als fünf, sechs Stunden Schlaf reichte.

Mit etwas Verbitterung dachte Unterberger bei diesem Interview an die Eröffnungsfeier dieser Stichstraße auf die Edelweißspitze am 23. September 1934 zurück. Lediglich Wallack sprach seinen Dank gegenüber den Arbeitern aus. Die „hohen Herren“ aus Wien hingegen lobten nur sich selbst. Ein Festredner meinte sogar, man könnte die Leute – die Glockner-Baraber – beneiden, die in dieser wunderbaren Gottesnatur arbeiten dürfen. Unterberger blieb dann den Eröffnungsfeierlichkeiten der Straße am 3. August 1935 fern.

Wallack war es auch zu verdanken, dass es zur ersten Schlechtwetter-Regelung im Baugewerbe gekommen war. Darüber hinaus mussten die Baufirmen die Verpflegungskosten übernehmen, wenn nicht gearbeitet werden konnte.

Insgesamt gab es 25 Barackenlager in Höhen zwischen 1 500 und 2 500 Metern. In jeder Baracke lebten bis zu 25 Männer. Meist stand nur ein Ofen als Heizung und zum Trocknen der durchnässten Kleidung zur Verfügung. Mit Fortdauer des Baus verbesserten sich aber die Zustände. So mussten die Baufirmen Trockenräume errichten und waren für die Sauberkeit in den Baracken verantwortlich.

Viele Bauarbeiter waren Selbstversorger auf den Höhenbaustellen. Da bereiteten sich diese Männer mit ihren eigenen Pfannen auf langen Eisenplatten oder über offenen Feuer ihre einfachen Mahlzeiten zu. Die Mutter von Neudecker hatte ihm jedes Wochenende Leberknödel zum Aufwärmen mitgegeben. Aufpassen musste er allerdings auf den Rucksack mit dem Speck von zu Hause. Den ließ er nicht aus den Augen. Denn die Leute aus den Städten hatten immer Hunger und rauchten sich sogar um die Speckschwarten, die andere wegwarfen.

Da Wallack auch die Preise in den Kantinen kontrollierte, „mussten wir ordentlich schufteten, um was zu verdienen“, erzählte die 90jährige Aloisia Wallner, die Chefin der Kantinen am Hocht, am Kasereck und bei der Füscher Lacke war. Selten war ihr und der der Küchen- und Schankgehilfinnen Arbeitstag kürzer als 16 Stunden. Um fünf Uhr kam die erste Arbeitspartie zum Frühstück, das letzte Abendessen gab es bis 23 Uhr. Fast immer gab es Fleisch, mittags Schweinsbraten, Rindfleisch oder Geselchtes, abends Gulasch, Krainer Würstel oder Gröstel. Als Aloisia Wallner es einmal mit einem Kaiserschmarrn probierte, wurde sie von den Arbeiten ausgejagt. „Im Frühjahr sind sie ausgehungert dahergekommen. Sobald sie halbwegs angefütert waren, wurden sie heikel.“ Wie sie über die einheimischen Glockner-Arbeiter zu erzählen anfang, begann die 90jährige Frau zu strahlen. „Ich sag euch, die Baraber, das sind die besten Leut‘ gewesen. Grundehrlich waren sie. Die Zuogroastn, die nur wenige Tage da waren, sind oft ohne zahlen fort.“ Aber ihr gutes Einvernehmen mit Bauleitern und Ingenieuren führte meist dazu, dass sie doch noch ihr Geld bekommen hatte. Die offene Rechnung wurde vom Lohn abgezogen. „Frau Wallner war stärker als so manches Mannsbild. Zechpreller, betrunkene und andere unangenehme Zeitgenossen hat sie schon beim Kragen gepackt und an die frische Luft gesetzt.“

Aloisia Wallner war später Hüttenwirtin im Wallackhaus in Kärnten südlich unterhalb des Hochtors, wo sie 1991 ihr 60jähriges Jubiläum als Hüttenwirtin feierte.

Eine Unterhaltung, die den Arbeitern geboten wurde, waren Kinofilme. Die „Salzburger Chronik“ berichtet in ihrer Ausgabe vom 27. Juli 1931 auf Seite 4:

Kino beim Glocknerstraßenbau. Aus Ferleiten wird uns berichtet: Bisher hat unser Seelsorger P. Stiletz den Arbeitern Lichtbilder-Vorträge aus den verschiedenen Wissensgebieten gehalten. Mittwoch, 22. Juli, und Donnerstag, 23. Juli, abends, wurde zum erstenmal ein Kino, und zwar der Monumentalfilm „Andreas Hofer“ in der Lagerkantine auf der Piffalm und in Ferleiten gegeben. Der Film, der im Rahmen der prachtvollen Hochgebirgswelt von Tirol den Freiheitskampf des Tiroler Volkes und die Charaktergestalt seines Führers, besonders in seiner schlichten, heldenhaften Vaterlandsliebe und kernkatholischen Gläubigkeit zeigte, gefiel allgemein.



Oben: Eine Arbeiterpartie auf der Edelweißspitze bei einer Pause. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

Links ein Bild einer Arbeiterpartie. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.



Eröffnungsfeierlichen auf dem Parkplatz Hochmais beim Berghaus Lukashansl

7. Die Eröffnung des Teilstücks bis Hochmais am 1. September 1932

Hochmais ist heute eine Informationsstelle auf 1 850 m ü. A. an der nördlichen Rampe der Großglockner Hochalpenstraße im Pinzgau. Bei der Informationsstelle handelt es sich um Schautafeln zum Thema „Gletscher, das Rotmoos und die Höhenstufen der Vegetation“.

Vom kleinen Parkplatz hat man eine gute Sicht ins Käfer- und Ferleiental, sowie zu Dreitausendergipfeln der Glocknergruppe Brennkogel, Spielmann, Sinwelleck, Fuscher-Kar-Kopf, Hohe Dock, Klockerin, Vorderer Bratschenkopf, Großes und Kleines Wiesbachhorn sowie Hohe Tenn. Darüber hinaus sieht man je nach Jahreszeit imposante Wasserfälle, Lawinenabgänge und die Gletscherfelder des Hochgruber-, Teufelsmühl- und Sandbodenkees.

Bei Hochmais befand sich beim Bau der Straße zunächst das Ende des dritten und letzten Bauloses der Nordrampe. Von hier sollte die Straße, wenn es nach dem Willen von Dr. Rehrl gegangen wäre, mittels mehrerer Tunneln unter der Pfandscharte direkt zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe verlaufen. Wallack hingegen hatte die Straße von Hochmais auf das Fuscher Törl und weiter zum Hochtörl geplant. Es kam zum bereits mehrmals erwähnten Variantenstreit zwischen Rehrl und Wallack.

Im ersten Bauherbst 1930 mussten die Bauarbeiten an diesem Baulos bereits am 27. Oktober wegen starkem Schneefall eingestellt werden. Im Oktober des darauffolgenden Jahres waren bereits 72 Prozent dieses Bauloses fertiggestellt. Am 1. September 1932 wurde der Straßenabschnitt von Ferleiten bis Hochmais eröffnet. Zur Eröffnung kamen Besucher mit 400 Autos, die kilometerlang am Straßenrand parken mussten. Eröffnet wurde dieses Baulos von Landeshauptmann Dr. Franz Rehrl.

Mit der Eröffnung der Strecke bis Hochmais war der wesentliche Straßenteil der Nordrampe eröffnet. Nun konnten 21 Kilometer – ab Bruck mit Kilometer Null – befahren werden. Bis Ferleiten war dies bereits seit 15. Juli 1931 möglich gewesen. Ein interessantes Detail zu Kilometerangaben. Es gibt ein Bild, das am südlichen Ende von Dorf Fusch aufgenommen wurde. Über der Straße steht ein Balken mit der Aufschrift „Großglockner Hochalpenstraße Kilometer 0,0“. Dabei muss es sich um eine Aufnahme zwischen 1930 und 1934 handeln, da spätestens in der Straßenkarte, Ausgabe 1935, der Kilometer 0 in Bruck angegeben wird.

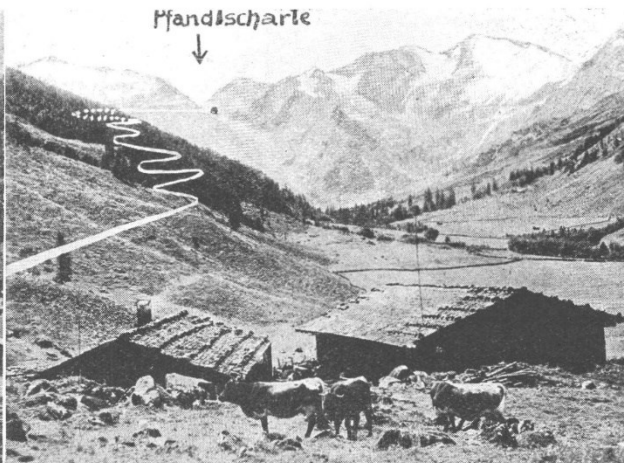
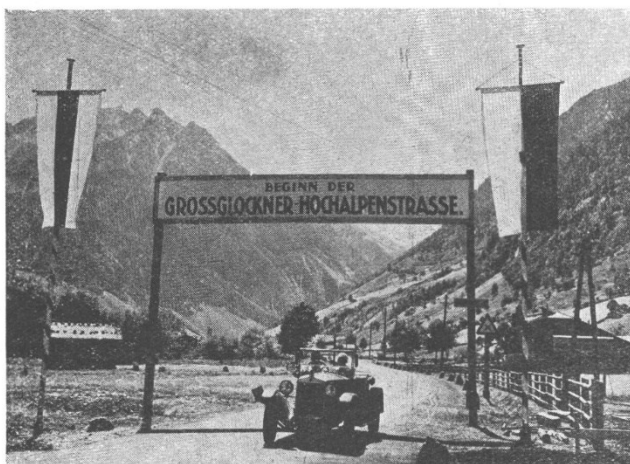
Die besondere Bedeutung der Eröffnung der Nordrampe

Die besondere Bedeutung der Eröffnung der Nordrampe, die im geschichtlichen Rückblick unter ihrem Wert genannt wird, liegt in dem ersten Erfolg Wallacks gegenüber den kritischen und lästernden Stimmen in den Jahren vor Baubeginn. Als im Jahr 1922 eine Gruppe österreichischer Experten Pläne für eine Straße über das Hochtorn vorlegte, erntete sie vorwiegend Spott. In einer Zeit, in der es in Österreich, Deutschland und Italien zusammen erst 154 000 Pkw, 92 000 Motorräder und knapp 2 000 km asphaltierte Überlandstraßen gab, durchlitt Österreich die wirtschaftlich katastrophalen Folgen der Niederlage im Ersten Weltkrieg.

Selbst der bescheidene Entwurf eines drei Meter breiten Schottersträßchens mit Ausweichen auf Sichtweite mutete damals wie Luftschlossarchitektur an. Den Anstoß zum Bau einer Straße, die Alpentäler dem automobilen Fremdenverkehr erschließen sollte, gab schließlich 1929 der New Yorker Börsenkrach. Diese Katastrophe traf das ohnehin ärmliche Österreich mit verheerender Wucht. Die Arbeitslosigkeit stieg über die 500 000-Personen-Grenze, das waren 26 Prozent der österreichischen Bevölkerung. Binnen drei Jahren sackte die Wirtschaftsleistung um ein Viertel ab. Jetzt holte die Bundesregierung die Pläne für die Glocknerstraße wieder aus der Schublade, um wenigstens ein- oder zweitausend von durchschnittlich 500 000 Arbeitslosen zu beschäftigen (und das nur für die Sommermonate).

Mittlerweile war das Glocknerstraßen-Projekt auch schon auf sechs Meter Straßenbreite für den Bedarf des „internationalen Großverkehrs“ und zur allgemein bspöttelten Berechnung gediehen, dass jährlich gewiss 120 000 Besucher kämen.

Pressebilder in einem Bericht in der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ von der Eröffnung der Nordrampe der Großglockner-Hochalpenstraße von Ferleiten nach Hochmais am 1. September 1932, Quelle die digitalisierten Zeitungen und Zeitschriften der Österreichischen Nationalbibliothek.



ziehungskräfte fordert. Vielleicht hat das Bundesland Salzburg bei der Pflege des Fremdenverkehrs den richtigen Weg eingeschlagen, indem es raslos Neues schafft, Neues durch Straßenbauten und Verbesserungen des Verkehrs, Neues durch fortschreitende Ausstattung der Kurorte, Sommerfrischen und Wintersportplätze, Neues durch Festspiele und andere nicht alltägliche Veranstaltungen auf den Gebieten der Kunst, der Werbung und des Brauchtums.

Vom heutigen Tage an kann man auf der in Bruck von der Bundesstraße des Salztales abzweigenden Großglockner-Hochalpenstraße bereits 25 Kilometer im Kraftwagen zurücklegen. Daß uns dieser Fortschritt beschieden war, und noch dazu inmitten der schwersten wirtschaftlichen Bedrohungen unserer Heimat, erfüllt unsere Herzen mit Dankesgefühl. Mit Worten des



Bilder von der Eröffnung der Teilstrecke Ferleiten—Hochmais der Großglockner-Hochalpenstraße.

Oben links: Ausgang Dorf Fusch, Beginn der Großglockner-Hochalpenstraße. — Oben rechts: In mäßiger Steigung zieht die Straße vom Käfertal bei Ferleiten gegen die Pfandischarte hinauf. — Unten: Die mit Automobilen verspernte Hochalpenstraße während der Eröffnungsfahrt. (Presse-Photo.)

ist, bricht sich die Sehnsucht nach der Natur doppelt Bahn. Und insbesondere hier wurde uns wieder ein neues Gebiet in so prächtiger Schönheit erschlossen und Neuland dem Kraftfahrer zugänglich gemacht. Was früher nur dem einzelnen, dem Einsamen, zu sehen vergönnt war, ist jetzt der Allgemeinheit gegeben. Wieder einmal ist es uns so offenkundig vor Augen geführt, wie überreich unsere Heimat, unser Oesterreich, uns mit den herrlichsten Naturschönheiten beschenkt.

Mit neuen Eindrücken, mit dem Empfinden, die Schönheit genossen zu haben, kehrt der Kraftfahrer heim zu seinem Beruf, zu der Stätte seiner Arbeit und seines Wirkens. Und wenn diese Arbeit und die Lebensverhältnisse ihn niederdrukken drohen, dann möge er sich aufrichten an der Erinnerung an die von hier aus herrlich geschaute Natur.

Noch im Rumpfsjahr der Eröffnung dieses Abschnitts von Ferleiten nach Hochmais wurden zusammen mit der am 2. Oktober desselben Jahres eröffneten Gletscherstraße auf die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe 23 360 Besucher gezählt. 1933 waren es dann schon 36 019 Besucher auf den beiden fertiggestellten Teilen der Straße im Norden und Süden. 1935, im Jahr der Eröffnung der gesamten Straße kamen bereits 130 571 Besucher und 1938 stieg die Besucherzahl auf 374 465 Personen, die Höchstzahl bis zum Jahr 1952!²⁷

Anlässlich der feierlichen Eröffnung der Nordrampe bis Hochmais las der Salzburger Weihbischof Dr. Johannes Filzer, assistiert vom »Glockner Pfarrer« Pater Stiletz, eine Feldmesse, begleitet von der Zeller Musikkapelle, die Messlieder spielte.²⁸ Nach der Messe hielt der Salzburger Landeshauptmann Dr. Rehr eine Ansprache, in der er u. a. ausführte (Auszug):²⁹

Als wir am 30. August des Jahres 1930 in dem herrlichen Ferleiten Tale, das hier zu Ihren Füßen liegt, den ersten Sprengschuß an der Großglockner-Hochalpenstraße feierten, konnten wir nicht ahnen, wie große Schwierigkeiten sich dem Werke dieses Straßenbaues entgegenstellen würden. Und hätte uns ein Seher diese Schwierigkeiten vorausgesagt, dann würden wir wohl kaum gewagt haben, zu hoffen, daß wir heute, knapp zwei Jahre nach dem ersten Sprengschuß, nach einer kurzen Kraftwagenfahrt im „Hochmais“ stehen und die bis zu einer Meereshöhe von fast 1900 Meter vollendete Salzburger Rampe der Großglockner-Hochalpenstraße dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

[...] Die Salzburger Rampe der Großglockner-Hochalpenstraße ist fertiggestellt, binnen wenigen Wochen wird drüben an der Südseite die Kärntner Rampe bis zur Franz Josefs Höhe, dem Scheitelpunkt des ganzen Straßenwerkes, vollendet sein, und dann treten wir an die letzte Aufgabe heran, vor die uns das mächtige Werk der Großglockner-Hochalpenstraße stellt, an den Bau der Scheitelstrecke, die Hochmais mit der Franz Josefs Höhe verbinden wird. Nur 7.2 Kilometer nach der Variante II liegen zwischen hier und der Franz Josefs Höhe. Es wird uns und muß uns gelingen, auch diesen letzten Teil unserer Aufgabe zu lösen.

Mit den letzten Sätzen sprach Rehr den Variantenstreit an, den ich im nächsten Kapitel beschreibe.

Dann ruhten die Arbeiten aufgrund des eben noch nicht geklärten Variantenstreits. Es gab einen kleinen Parkplatz und der Besitzer des Gasthofs Lukashansl in Ferleiten hatte bereits das erste der beiden Berghäuser Lukashansl neben dem Parkplatz eröffnet. Dieses gibt es heute nicht mehr. Das zweite steht heute noch in Form des Restaurants Fuschertörl auf dem Fuscher Törl.

Mit Beendigung des Variantenstreits im Spätsommer 1933 begannen dann bei Hochmais die Arbeiten des ersten Bauabschnitts der Scheitelstrecke der Straße zum Fuscher Törl. Im Bausommer 1934 sollte die Arbeit möglichst bald wieder aufgenommen werden. Das geschah bei Hochmais am 11. Mai. Anfang Juni war dann bereits die gesamte Bauabschnittsstrecke bis zum Fuscher Törl in Arbeit. Schließlich konnte dieses Bauabschnitts noch am 23. September im selben Jahr für den Verkehr freigegeben werden.



²⁷ Wallack, Franz: „Die Großglockner Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baus“ Seite 228

²⁸ „(Neuigkeits) Welt Blatt“, Ausgabe vom 4. September 1932, Seite 7

²⁹ „Salzburger Volksblatt“, Ausgabe vom 1. September 1932, Seite 5



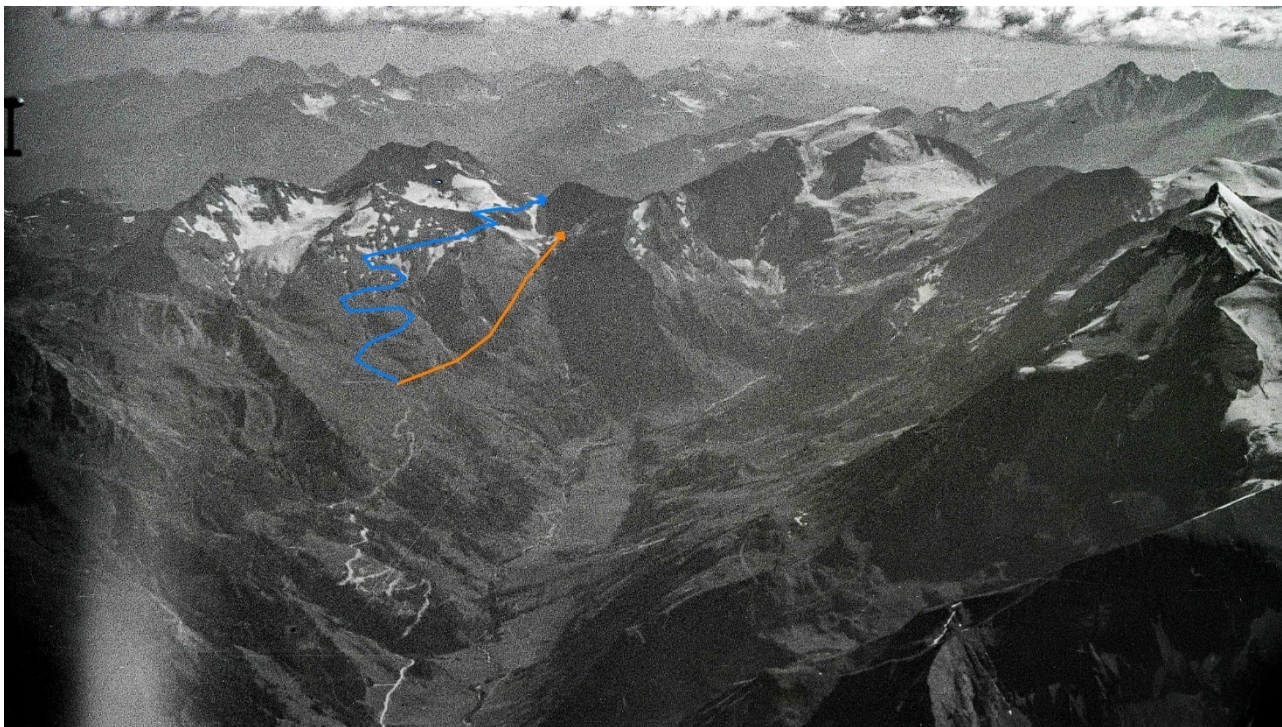
Bild vorherige Seite: Wie sich die Einfahrt zum Parkplatz Hochmais (im Hintergrund) 2013 im Herbst präsentierte.
© Peter Krackowizer

Bild diese Seite oben: Blick über den Parkplatz Hochmais mit darunter dem Berghaus Lukashansl. Im Hintergrund Bildmitte das Große Wiesbachhorn. Historische Ansichtskarte © Verlag Ledermann, Wien, 1936.

Bild unten: Historische Ansichtskarte vom Bereich Parkplatz Hochmais an der Großglockner Hochalpenstraße mit dem Berghaus Lukashansl und der unteren Pfandscharte (darüber). © Karl Haidinger, Zell am See, 1932

Beide Bilder Österreichische Nationalbibliothek, Ansichtskarten online





Die von Dr. Rehl vorgeschlagenen Varianten: Blau – in Serpentina auf dem Berg hinauf zur Pfandlscharte (Ende des blauen Pfeils die untere, rechts weiter oben die obere Pfandlscharte). Orange – die Streckenführung zum großen Teil in einem Tunnel direkt zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. © Walter Mittelholzer, August 1936, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz / Fotograf: Walter Mittelholzer/ LBS_MH02-10-0004 / Public Domain Mark. Walter Mittelholzer (* 1894 in St. Gallen, Schweiz; † 1937 abgestürzt an der Südwestwand der Stangenwand in der Steiermark) war Pilot, Fotograf, Reiseschriftsteller und einer der ersten Luftfahrt-Unternehmer. Er war der erste technische Direktor der Swissair.

8. Der Variantenstreit zwischen Rehl und Wallack

Der Variantenstreit war ein drei Jahre dauernder Streit zwischen dem Salzburger Landeshauptmann Dr. Franz Rehl und dem Chefindgenieur der Straßenerbauung, Franz Wallack, um die Trassenführung der Scheitelstrecke der Großglockner Hochalpenstraße.

In den Jahren 1930 bis 1933 war die Trassenführung der Scheitelstrecke der Knackpunkt in der Baugeschichte der Großglockner Hochalpenstraße. Rehl wollte die Straße auf Salzburger Seite von Hochmais durch die Hexenküche oberhalb des Ferleitentals zunächst durch den Klobengrat-Tunnel (562 m), dann durch den 2 253 m langen Pfandlscharten-Tunnel zwischen den beiden Pfandlscharten führen (Variante II auf der nächsten Seite). Wallack war aber aufgrund seiner erhaltenen Vorgaben dagegen und bestand auf seiner Variante I auf der nächsten Seite. Trotz der Darlegungen Wallacks über die Nachteile der Varianten von Rehl kamen die beiden zunächst zu keiner Einigung.

Die Argumente der beiden im Wesentlichen:

Dr. Rehl: Der Tunnel könnte zum Haupttunnel des gigantischen Kraftwerkprojektes ausgebaut werden, weshalb die Kosten der Errichtung von AEG zu tragen gewesen wären; Rehl wollte auch die Kärntner vom touristischen Erfolg abschneiden und plante die kürzest mögliche Trasse von Zell am See zur Pasterze; er spekulierte darauf, dass eine kürzere Fahrzeit mehr Tagesgäste anlocken würde; außerdem war er überzeugt, so eine „winterfeste“ Zufahrt durch den Tunnel für sein Projekt Großglockner Skigebiet zu haben.

Wallack hingegen stützte sich auf die Grundvorgabe, die er 1924 für die Planung erhalten hatte, möglichst viele landschaftliche Sehenswürdigkeiten und Aussichtspunkte dieser hochalpinen Landschaft mit in den Verlauf der Panoramastraße einzubinden. Außerdem verlief die Variante von Rehl an nordseitigen Schattenhängen, was eine teilweise sehr späte Schneeräumung im Juli oder August und somit spätere Nutzung bedeuten würde.

In Folge wurden von Dr. Rehl immer wieder anerkannte Fachleute zu Expertisen eingeladen. Diese verschlangen viel Geld. Und alle gaben der Trassenführung von Wallack den Vorzug, sofern sie überhaupt eine Bevorzugung aus diplomatischen Gründen anführten.

Der Sommer 1933 brachte die Entscheidung. Ende Juli musste Wallack Trassierungsarbeiten für Rehrls Variante abbrechen, da die Strecke immer noch tief verschneit war. Schon am 21. Juli hatte der Schweizer Sachverständige Kantonoberingenieur A. Scola aus Chur am Abend im Hotel Gaisbergspitze in der Stadt Salzburg Rehrl und Wallack sein Gutachten über die Varianten der Scheitelstrecke erläutert. Scola meinte, für eine Touristenstraße dürfte nie das lange „Loch des Pfandlschartentunnels“ gebaut werden (Rehrl-Variante), wenn die Möglichkeit bestünde, zu wesentlich niedrigen Kosten einen ebenso lang befahrbaren offenen Straßenübergang bauen zu können.

Am 24. Juli fuhren Scola, Rehrl und Wallack mit dem Nachtschnellzug nach Lienz in Osttirol, von wo aus die drei am 25. Juli die südlichen Anstiegslinien der Pfandlscharten- und Gamskarlinie bestiegen. Am 26. Juli brachen die drei zeitig in der Früh zusammen mit zwei Bergführern mit Pickel und Seil auf und gingen die gesamte Gamskarlinie ab - der 70-Jährige Scola zeigte sich erstaunlich fit. Auch am nächsten Tag, dem 27. Juli, ging es zeitig in der Früh von Ferleiten mit einem Pkw hinauf zum Hochmais. Dort bestieg dann aber Scola ein Reitpferd, da er vom Tag zuvor doch sehr ermüdet war. Sie schritten und ritten die Hochtornlinie bis Guttal ab und fuhren von dort nach Heiligenblut. Wallack wurde klar, dass Scola, ohne noch ein Wort gesagt zu haben, sich für die Hochtornlinie entschieden hatte.

Am 29. Juli teilte Scola vor Rehrl, Wallack und einer Reihe von Ingenieuren des Glocknerstraßenbaues und einem der Fantasie-Schneegutachter (wie Wallack ihn in seinem Buch bezeichnet) seine Entscheidung in Zell am See mit: Die Hochtornlinie ist von den drei Trassen die beste. Rehrl gab sich geschlagen und der Bau der Scheitelstrecke von Hochmais über das Fuscher Törl zum Hochtorn konnte endlich begonnen werden.

Am 9. August 1933 konnten sich Dr. Rehrl und der Verwaltungsrat der Straße, dessen Vorsitzender er war, zur Variante von Wallack durchringen.

Zu diesem Zeitpunkt war die Straße bis Hochmais auf Salzburger und bis Guttal in Kärnten bereits fertiggestellt. Nun erst, im Spätsommer 1933, konnte Wallack mit den Arbeiten der Scheitelschrecke hinauf zum Fuscher Törl und weiter durch den Mittertörl- und Hochtorn Tunnel nach Guttal hinunter beginnen.



Oberhalb der Flügelspitze befindet sich der Pfandlschartensee, darüber die untere, links nach dem Bergrücken, die obere Pfandlscharte. Links unterhalb des Pfandlschartensees sieht man im Schatten den Nassfeld-Speicher, der beim Bau der Straße für die Energiegewinnung für das E-Werk beim Glocknerhaus (rechts) errichtet wurde. Zwischen Pfandlschartensee und Nassfeld-Speicher wäre nach dem Willen von Rehrl der Tunnel wieder ans Tageslicht gekommen. Bildquelle © Wolfgang Seifert.

ALLGEMEINE AUTOMOBIL-ZEITUNG

Offizielles Organ des Oesterreichischen Automobil-Clubs
und der ihm im Verband angeschlossenen Vereinigungen

Jährlich 12 Nummern. — Bezugspreise: Oesterreich: Ganzjährig 12 S, halbjährig 6 S, vierteljährig 3 S. Deutschland: Ganzjährig 15 S, halbjährig 7.50 S, vierteljährig 3.75 S. Uebrigtes Ausland: Ganzjährig 30 S, halbjährig 15 S, vierteljährig 7.50 S. Einzelnummer 1.50 S. — Bezugsquellen: die Verwaltung, der Vermittlungsverlag Buchhandlung Friedrich Beck, Wien, I., Augustinerstraße 8, alle Buchhandlungen und die Zeitungsbureaus Hermann Goldschmidt G. m. b. H., Wien, I., Wollzeile 11, und Weis, Stahler & Knorr, Wien, I., Jakobergasse 6.

Schriftleitung und Verwaltung: Wien, IX., Grüne Torgasse 14, Fernsprecher A-16-4-28.

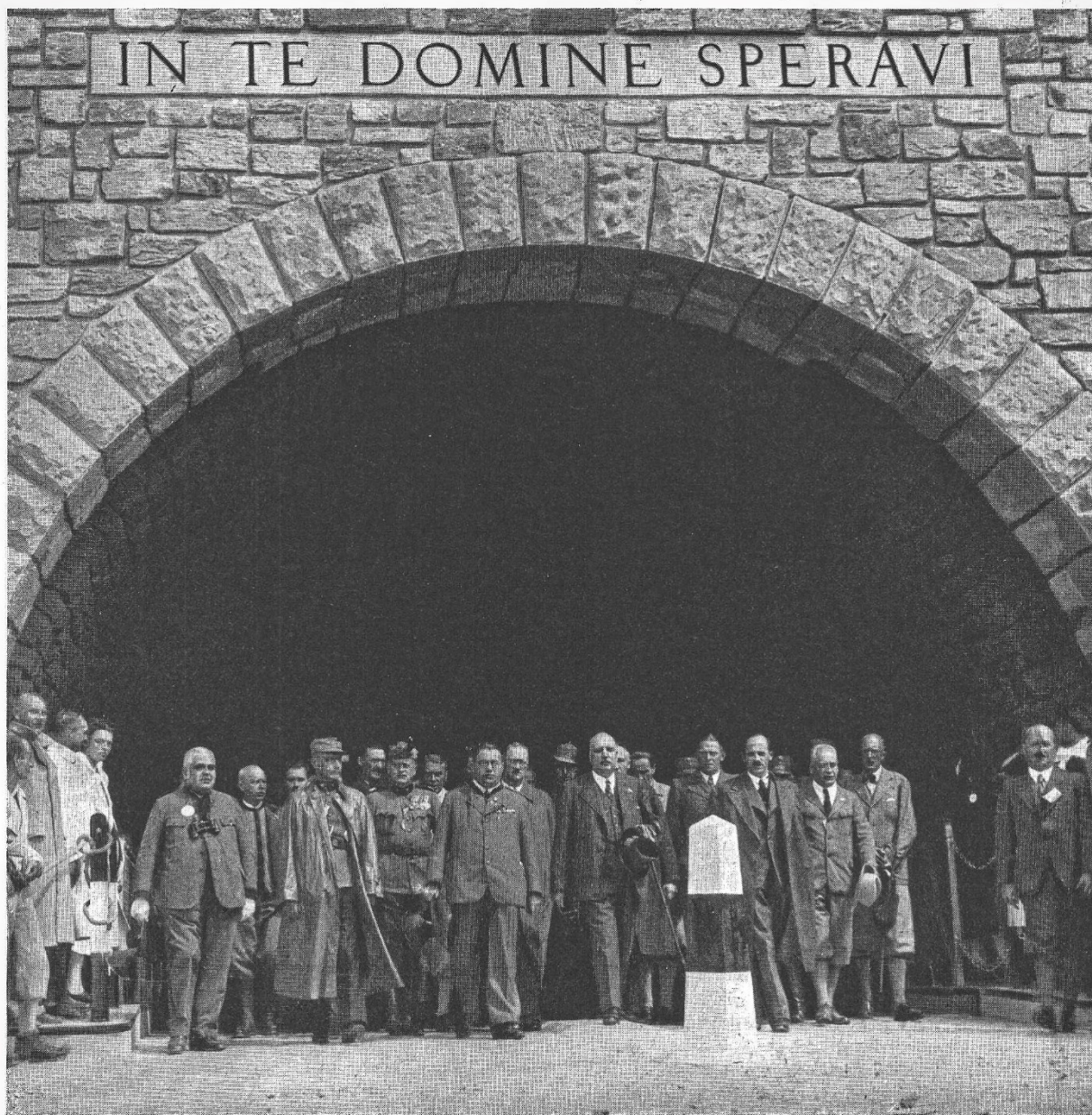
Herausgeber, Eigentümer, Verleger und verantwortlich: Hauptschriftleiter: Siegfried Mittler, Wien, IX., Grüne Torgasse 14. Postspark.-Konto Nr. A-48.920. — Buchdruckerei und Zeitungsverlag G. Davis & Co., Wien, IX., Pramergasse 28.

Nummer 8

Wien, August 1935

XXXVI. Jahrgang

Die Großglockner-Hochalpenstraße vollendet.



Nachdem Bundespräsident Miklas das über die Straße gespannte Band im Hochtortunnel zerschnitten hatte, war ein neuer Weg zwischen Salzburg und Kärnten geöffnet. Unser Bild zeigt die Regierungsmitglieder und Festgäste auf der Kärntner Seite nach dem Feierlichkeitsakt, den Tunnel verlassend.

(Phot. Hilscher.)

9. Die Herkules-Statuette am Hochtör

Die Herkules-Statuette ist ein Fund, der beim Bau des Hochtör Tunnels auf der Scheitelstrecke der Großglockner Hochalpenstraße in 2 504 m ü. A. im Grenzgebiet der Bundesländer Salzburg und Kärnten gefunden wurde.

Nachdem im Spätsommer 1933 endlich der Variantenstreit über die Streckenführung der Großglockner Hochalpenstraße zwischen dem Rehrl und Wallack zugunsten der Variante von Wallack entschieden wurde, konnten die Arbeiten für den letzten Abschnitt der Straße, der Scheitelstrecke, in Angriff genommen werden.

Bereits kurz nach dem Anfahren des Hochtör Tunnels wurde am 13. September 1933 eine Herkules-Statuette am Hochtör gefunden. Bei Aushubarbeiten im Bereich des Südportals fand ein Arbeiter in einer Meter Tiefe im Hangschutt diese nur 18,5 Zentimeter große bronzenene Herkules-Statuette. Bei späteren wissenschaftlichen Untersuchungen wurde ihr Alter auf mehr als 2 000 Jahre geschätzt.

Mit diesem Fund eines Herkules mit dem Löwenfell war auch der Nachweis erbracht, dass schon zur Römerzeit eine hier genutzte Verbindung über den Tauern bestand. Die kleine Statuette dürfte einmal in einem kleinen Heiligtum oder Schrein in der Einsattelung des Hochtörs gestanden haben. Nordstürme stürzten sie samt ihrem Behältnis über die Hochtörsüdwand hinunter und blieb im Hangschutt just an der Stelle liegen, wo der Hochtör Tunnel angeschlagen wurde, schreibt Franz Wallack in seinem Buch „Die Großglockner Hochalpenstraße - die Geschichte ihres Baues“ auf Seite 161.

Zu sehen ist eine Kopie in der Ausstellung „Passheiligtum Hochtör“ neben dem Südportal des Hochtör Tunnels. Das Bild rechts stammt aus dem Großglockner-Wallack Archiv © Norbert Traub, Salzburg.



10. „In te domine speravi“ über den Hochtör Tunnelportalen

Aber auch an der Nordseite des Tunnels gab es beim Bau einen archäologischen Fund. Dort wurde eine Münze (Bild rechts, Quelle Großglockner-Wallack-Archiv) aus der Zeit von Maria Theresia (* 1717; † 1780) gefunden, auf der die Worte „IN TE DOMINE SPERAVI“ eingeprägt sind: „Auf Dich, o Herr, habe ich gehofft“.

Hofrat Wallack schreibt in seinem Buch³⁰ über diesen Fund: „Ja, auf das Hochtör hatte ich durch all die Jahre gehofft, hatte ersehnt, daß die Straße hier Wirklichkeit werden möge. Nun standen wir mit der Arbeit tatsächlich hier. Und wenn die Straße fertig war, dann sollte über den Portalen des Hochtörs die Inschrift eingemeißelt stehen: IN TE DOMINE SPERAVI!. Das ist auch der Fall.“

Dies hoffte Wallack seit dem 28. Juni 1924, als ihm der ‚Ausschuss zur Erbauung einer Großglockner-Hochalpenstraße‘ (später Großglockner Hochalpenstraßen AG) nach



³⁰ Wallack, Franz: „Die Großglockner Hochalpenstraße - die Geschichte ihres Baues“, Seite 162



Südportal des Hochtortunnels, Aufnahme Juli 2011

seiner konstituierenden Sitzung in Heiligenblut im Hotel Rupertihaus den Auftrag erteilte, binnen zwei Monaten ein generelles Projekt für die Straßenerrichtung vorzulegen. Das war der Beginn der Leidenschaft Wallacks zu seiner Straße.

Nach dem Fund der Theresianischen Münze ließ Wallack den Spruch, der auf der Münze stand, über den Portalen des Hochtortunnels einmeißeln.

Dieser Spruch steht auch auf einer Gedenkmünze an oder für Wallack (Ausgabedatum unbekannt). © Peter Krackowizer



1939 sah ein über die Straße fahrender Gauleiter die Inschrift über den Hochtortunnelportalen. Ob er den Spruch nicht verstanden hatte oder in ihm eine Gefährdung des „Tausendjährigen Reiches“ sah, weiß man nicht. Jedenfalls musste Wallack umgehend den Spruch entfernen. Er ließ diese Arbeit so ausführen, dass der Stein nicht beschädigt wurde. Nach Ende des „Tausendjährigen Reiches“ 1945 ließ Wallack schon im Spätf Frühjahr den Spruch wieder einmeißeln.

Der 302 Meter lange Tunnel hat an seiner Salzburger Nordseite eine Höhe von 2 504 m ü. A. und neigt sich im Tunnel einige Meter nach Süden. Er ist damit der höchste befahrbare Punkt der Durchgangstraße. Der höchste befahrbare Punkt der Großglockner Hochalpenstraße ist die Edelweißspitze mit 2 572 m ü. A., ein kleiner Berggipfel, von dem aus man bei klarem Wetter einen herrlichen Rundblick über 37 Dreitausender und immer noch etliche Gletscherfelder hat. Die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe ist mit 2 369 m ü. A. niedriger als der Hochtortunnel.



Eine Aufnahme von der Edelweißspitze aus den 1930er-Jahren. In der Bildmitte im Hintergrund der markante „Hobel“ ist die Hohe Dock (3 348 m ü. A.).

11. Wie die Edelweißspitze zu ihrem Namen kam

Die Edelweißspitze (2 572 m ü. A.) ist ein kleiner Berggipfel. Er ist der höchste befahrbare Punkt der Großglockner Hochalpenstraße mit herrlichem Rundblick über 37 Dreitausender-Gipfel und rund 20 Gletscherfelder. Vom Dr.-Franz-Rehrl-Hauses beim Fuscher Törl führt die Edelweißstraße auf die Edelweißspitze. Dort befindet sich der Parkplatz Edelweißspitze. Genau durch die Mitte des Parkplatzes und des Aussichtsturms verläuft in von Nordosten nach Südwesten die Gemeindegrenze zwischen Rauris im Osten und Fusch an der Großglocknerstraße im Westen.

Wallack hatte bei der Umfahrung des Törlkopfs oberhalb des Fuscher Törl 53.000 Schilling einsparen können. Damit konnte er auf Wunsch von Rehrl zusätzlich die Edelweißstraße auf die Edelweißspitze errichten. Sie ist 1 600 Meter lang und war ursprünglich nur drei Meter breit.

In der Alpenvereinskarte von 1928 hieß diese Spitze Leitenkopf. Auf noch älteren Karten aus der Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie hieß sie Pone(c)k. Am Leitenkopf fällt ein Hang nach Südosten ab, der damals Edelweißleiten hieß. Nach Südwesten ins Ferleitental gibt es unterhalb dieses Gipfels noch heute eine Edelweißwand. Das brachte Franz Wallack auf die Idee, diese Bergspitze Edelweißspitze zu nennen. Wallack selbst schreibt, dass er den Namen „Edelweißspitze“ im Zuge der Errichtung der Edelweißstraße geboren hatte, jedenfalls vor seinem 14. Baubericht vom 31. Juli 1934. Denn in diesem Baubericht begründete Wallack die Umbenennung mit der Hässlichkeit des Namens „Poneck“.³¹

Zunächst wurde die Spitze von damals 2 577 auf 2 571 m ü. A. lt. Angabe von Wallack³² abgetragen und für einen Parkplatz geplant, der für 40 Pkw Platz bot.

Anfang September 1954 wurde der Parkplatz asphaltiert und im Herbst mit dem Bau des lt. Wallack acht Meter hohen Edelweißturmes begonnen. Der Turm wurde am 3. August 1955 im Rahmen einer Feier „20 Jahre Großglockner Hochalpenstraße“ seiner Bestimmung übergeben.

³¹ Rigele, Georg: „Großglockner Hochalpenstraße: Zur Geschichte eines österreichischen Monuments“, Seite 313

³² Wallack, Franz: „Die Großglockner Hochalpenstraße - die Geschichte ihres Baues“, Seite 214, 216



Blick vom Aussichtsturm nach Westen. In der Bildmitte das Sinwelleck (3 261 m ü. A.), rechts daneben der Fuscher-Kar-Kopf (3 331 m ü. A.) und fast ganz rechts die Hohe Dock (3 348 m ü. A.).

Neben einem Kiosk und Ausstellungsräumen im Inneren trägt der Turm auf seiner obersten Plattform eine Aussichtswarte, von der aus man einen Teil der Berge der Glocknergruppe überblicken kann und bis ins Zeller Becken sieht.

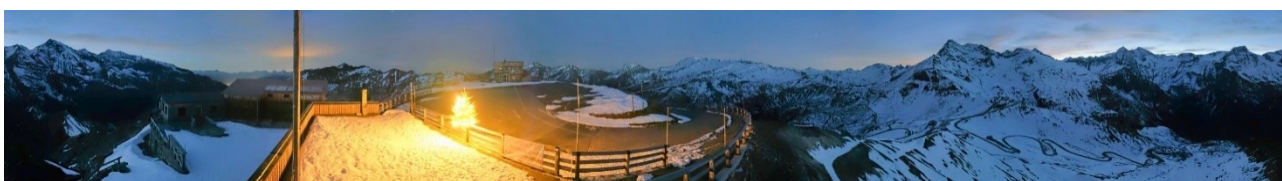
In den Informationsbroschüren der GROHAG wird die Höhe der Edelweißspitze 2 571 m ü. A. angegeben. Laut den Plänen befindet sich die Aussichtsplattform auf einer absoluten Höhe von 2 578,80 m ü. A., der Parkplatz befindet sich im Bereich des Stiegenbeginns auf einer Höhe von 2 573,45 m ü. A. und somit hat der Turm eine Höhe von 5,35 Metern und wenn man die Brüstungsmauer noch dazurechnet, 6,15 Meter.

Nie verwirklichte Beleuchtungsanlage

Rehrl hatte die Idee, mittels einer Beleuchtungsanlage den Gipfel in den Sommernächten als Wahrzeichen der Straße erstrahlen zu lassen. Immerhin war der Gipfel gut von Zell am See aus zu sehen. Einen Entwurf eines 15 Meter hohen Heldenkreuzes aus Kupfer und Stahl lieferte der Verein Österreichisches Schwarzes Kreuz. Das Heldenkreuz wäre von vier starken Scheinwerfern angeleuchtet worden.

Letztlich wurde dieses Projekt aber nicht realisiert, wie überhaupt die Edelweißspitze niemals illuminiert war. Mit einer einzigen Ausnahme. Am Vorabend der Eröffnung der Straße, am 2. August 1935, war Wallack noch mit allerletzten Überprüfungen an der Straße beschäftigt, bevor er spät abends nach Zell am See eilte, wo er bereits eingetroffene Ehrengäste begrüßen wollte. Als er Dorf Fusch erreichte, erhielt er die Meldung seiner Ingenieure, dass die Straße für die morgige Eröffnung bereit sei. Als er seinen Blick hinauf zur Edelweißspitze wandte, sah dort ein Freudenfeuer seiner Arbeiter erstrahlen. Sie hatten einen meterhohen Holzstoß angezündet, dessen Feuerschein bis Zell am See zu sehen war.

Im 21. Jahrhundert pflegte der Wirt des Berggasthofs Edelweißhütte, der sich wenige Meter unterhalb des Parkplatzes befindet, im Winter einen Christbaum am Rande des Parkplatzes aufzustellen. In der Nacht war er beleuchtet und auf der Webcam zu sehen. Zu Weihnachten 2024 gab es diesen Christbaum nicht mehr.

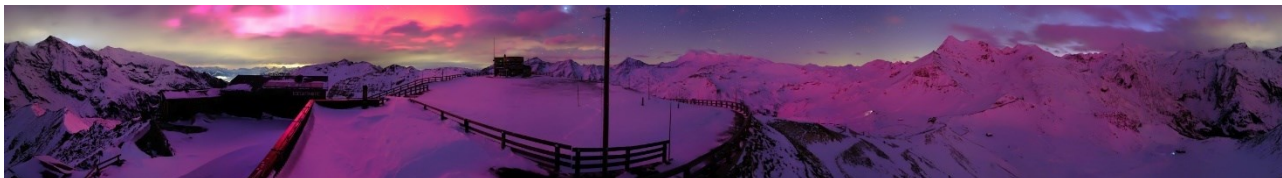


Besondere Ereignisse auf der Edelweißspitze

Am 6. Juli 2016 war die Edelweißspitze ein Etappenziel der Österreich-Radrundfahrt.

Anlässlich der 10. Feuerwehr-Oldtimer-Weltmeisterschaft, die vom 17. bis 19. Juni 2022 stattfand, gelang am Samstagvormittag, den 18. Juni, ein Weltrekord. Es wurde eine Relaisleitung von der Kassenstelle Ferleiten bis auf die Edelweißspitze über 1 435 Höhenmeter mit 40 Tragkraftspritzen und 460 B-Schläuche, also 9 200 m Schlauchleitung, gelegt und nach 02:13 Stunden hieß es „Wasser marsch!“.

Die auf der Edelweißspitze montierte Webcam zeichnet immer wieder Polarlichter auf, wie die nachstehende Aufnahme vom 5. November 2023 um 18:20 Uhr zeigt.



Eine Schafherde auf der Edelweißspitze

Eine Schafherde im Schnee auf der Edelweißspitze am Montag, 9. September 2019. Bildquelle: Webcam auf der Edelweißspitze.



Um 06:40 Uhr



Um 07:10 Uhr



Oben um 07:20 Uhr und unten um 09:30 Uhr bei Ankunft des ersten Schneeräumfahrzeuges.





Bild vorherige Seite ganz unten: Großglockner Hochalpenstraße Schneeräumung 2022, Tag 7, Mittwoch, 20. April: Blick auf die Edelweißspitze, zu der links die Edelweißstraße hinaufführt. Im Hintergrund das Fuscher Törl. Luftbildaufnahme © Wolfgang Seifert, Salzburg.

Bilder auf dieser Seite: Oben, rechts die Edelweißspitze, Bildmitte links das Fuscher Törl und von rechts kommt die Straße von Ferleiten den Berg herauf. Das Bild unten zeigt die Edelweißstraße mit der Edelweißspitze, der Blick geht nach Norden. Bildquelle GROHAG, Datum und Urheber sind mir nicht bekannt.





Das Bild zeigt Dr. Rehl am Steuer des „Steyr 100“, neben ihm Ing. Wallack, im Fond Chefingenieur der Steyr Werke Ing. Kammergruber mit einem Techniker. Die Aufnahme könnte entlang des Guttalbaches Richtung Heiligenblut aufgenommen worden sein. Alle Bilder dieses Kapitels Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv © Lothar Rübelt.

12. Erstbefahrung der Scheitelstrecke der Glocknerstraße 1934

Die abenteuerliche Erstbefahrung der noch nicht fertiggestellten Scheitelstrecke der Großglockner Hochalpenstraße mit einem Automobil fand am 22. September 1934 statt. Das war am Tag bevor das Straßensegment von Hochmais zum Fuscher Törl und die Edelweißstraße auf die Edelweißspitze eröffnet wurden.

„Franz, der Franz, der Dr. Rehl, hat mich gerade wissen lassen, dass er am 22. September über die Straße nach Heiligenblut fahren will.“ So oder ähnlich hatte Josefine Wallack am 19. September 1934 ihren Mann, Ing. Franz Wallack, telefonisch informiert. Rehl war der Meinung, Wallack schaffe das schon, sagte sie.

Im Mittertörl Tunnel bestand bisher nur ein Fußweg von einem Meter Breite zwischen den Polzhölzern, die für den Ausbau des Tunnels notwendig waren. Der „Steyr 100“ aber, mit dem Dr. Rehl über den Tauern in drei Tagen fahren wollte, hatte eine Breite von 158 Zentimetern und nur 25 Zentimeter Bodenfreiheit.

Während noch fieberhaft am letzten Abschnitt Hochmais – Fuscher Törl gearbeitet wurde und die Arbeiten auf der Südseite der Scheitelstrecke an der Auffahrt zum Hochtörl liefen, ging Wallack Meter für Meter die Scheitelstrecke ab, um deren Breite zu messen. Noch in der Nacht vom 21. auf 22. September „stolperte ich über die ganze Scheitelstrecke, um mich davon zu überzeugen, ob wirklich alles klappen würde“ schrieb Franz Wallack in seinem Buch über die Baugeschichte der Straße.

Als der Landeshauptmann dann am Samstag, den 22. September 1934, in der Früh in Ferleiten eintraf, konnte Wallack melden, dass die schmalsten zu passierenden Stellen 165 Zentimeter breit wären, also ganze sieben Zentimeter breiter als der Steyr. Dann stieg Wallack in das Auto, in dem noch Chefingenieur Franz? Kammergruber der Steyr-Werke sowie ein Techniker saßen und die „1. Überquerung des Tauernmassivs“ begann mit Rehl am Steuer. Leinwandstreifen mit dieser Aufschrift zierten die Seitenwände des Steyrs. Denn damit das mit 32 PS motorisierte „Glockner Auto“ die Steigungen schaffen konnte, wurde es von überflüssigem Gewicht befreit.



Links Oberbaurat Ing. Franz Wallack, rechts hinter dem Steuer Landeshauptmann Dr. Franz Rehl. © Lothar Rübelt.

1934 hatten die Steyr Werke den „Steyr 100“ als ersten serienmäßig erzeugten Stromlinienwagen der Welt herausgebracht (Seper, Krackowizer, Brusatti: „Österreichische Kraftfahrzeuge“, Seite 200). Ein solches Fahrzeug hatten die Steyr Werke Rehl mit in spezieller Leichtbauweise (aus Duraluminium und Holz) gefertigten schmalen Karosserieteilen zur Verfügung gestellt. Damit der Steyr die Steigungen schaffen konnte, wurde er von überflüssigem Gewicht befreit. Dazu zählten auch einige Karosserieteile, die durch die Leinwandstreifen ersetzt wurden. Der „Steyr 100“ war dann 158 Zentimeter breit, hatte eine Länge von 4,37 Metern, 25 Zentimeter Bodenfreiheit und einen 1 385 cm³ Motor, der 32 PS leistete.

Die Fahrt führte nach Ende der bisher fertigen gewalzten Sandstraße über den noch in Bau befindlichen Teil der Straße: Eine Baustrecke mit Erdschüttungen, Rollbahngeleisen, Grobschotter, Baugerüsten, Pölzungen und Zimmerungen in den Tunnels und anderen Hindernissen. Ein paar bescheidene hölzerne „Triumphpforten“ waren mit Tannengrün und Flaggen geschmückt. Sie kennzeichneten sehr provisorisch die einzelnen Baulosgrenzen.

Rehl chauffierte das Auto zunächst auf die Edelweißspitze, fuhr dann über das Fuscher Törl zur Fuscher Lacke hinunter. Dahinter wurde es dann wirklich eng – die Felsbrocken der letzten Sprengung zur Straßenverbreiterung wurden buchstäblich vor den Augen des Landeshauptmanns zur Seite gebracht. Die Fahrt durch den noch nicht erweiterten Sohlstollen des Mittertörl Tunnels führte durch einen Stangenwald von Polzhölzern. Nach kurzer „Erholung“ im schon weiter ausgebauten Hochtör Tunnel ging es in halsbrecherischer Fahrt hinunter in Richtung Heiligenblut. In diesem Abschnitt unterhalb des Hochtörs wurden gerade die Stützmauer für die Straße aufgeführt und Baugerüste, schwere Steine, Rollbahngleise und andere Dinge versperrten immer wieder die gerade Linie. Bei der Guttalbrücke erreichten die Vier dann die bereits fertiggestellte Gletscherstraße und fuhren zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe hinauf. Anschließend führte die Tauernüberquerung wieder hinunter nach Heiligenblut. Dort angekommen, griff Rehl sofort zum Telefon und informierte Josefine Wallack in Salzburg vom Erfolg seiner ersten Tauernüberquerung.

Schließlich traten sie die zweite Tauernüberquerung, die Rückfahrt, an und erreichten nach einer Stunde und 56 Minuten wieder Ferleiten. Die Hinfahrt hatte fünf Stunden gedauert, hatte Rehl doch auch immer wieder angehalten, um Zigaretten an die Arbeiter zu verteilen. Es sollen 20 000 Zigaretten gewesen sein.

Damit war die erste Überquerung der Tauern auf der Großglockner Hochalpenstraße geglückt.







Besuch von Max Reisch (2 v. l.) mit dem Expeditions-Steyr-100 am 4. Jänner 1937 bei Franz Rehrl (ganz links) in Salzburg (Schwarzstraße). Bildquelle Archiv Max Reisch, Verwalter Ing. Peter Reisch.

Steyr 100, das Glockner Auto und Transasien-Expeditionsfahrzeug

Franz Rehrl, Max Reisch und ihr Glockner- Transasien Steyr 100

Die Geschichte eines kleinen österreichischen Automobils begann im September 1934 mit einer abenteuerlichen Erstbefahrung der Großglockner Hochalpenstraße und führte es dann auf eine Weltumrundung. Ein Nachbau dieses Autos steht heute in der Dauerausstellung „125 Jahre Automobilismus“ im Besucherzentrum auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. Dieser Artikel berichtet von der zweiten aufsehenerregenden Leistung des Fahrzeugs, ihrer Lenker und der weiteren Geschichte der Automobile.

Wie Max Reisch mit dem Steyr 100 um die Welt reiste

Nach der Tauernüberquerung wurde der „Steyr 100“ wieder in die Steyr Werke zurückgebracht. Hier wusste man nicht recht, was man mit diesem umgebauten Auto machen sollte. Als der junge Tiroler Student Max Reisch an die Steyr Werke mit dem Ersuchen um ein Auto für seine Weltumrundung herangetreten war, erinnerte man sich an diesen „Steyr 100“. Reisch hatte bereits 1932 mit einem Puch-Motorrad Nordafrika durchquert und war 1933 damit auch nach Indien am Landweg gefahren. Für seine Weltumrundung wollte er das nur das Chassis des Steyrs, da der Aufbau nach eigenen Vorstellungen für seine Expeditionsfahrt erfolgte. Am Motor wurde nichts verändert. Denn die Absicht der Steyr Werke war, die Qualität eines Standard-Fahrzeuges unter Beweis zu stellen. Nichts durfte mechanisch verstellt werden, nur der Kühler wurde für die heißen Länder vergrößert, um die Motorkühlung zu gewährleisten. Die Öldruckbremsen funktionierten durch den Druck auf das Pedal, bei dem gleichzeitig auch alle Gelenke mit Öl versorgt wurden. Zwei Benzintanks von 35 und 45 Liter Inhalt sowie ein Wassertank für 60 Liter sollten auch in verlassenen Landstrichen für einen ausreichenden Einsatzradius auslangen. Die Versorgung mit Öl und Benzin wurde durch die *Burma Oil Company* und *Shell* auf den rund 40 000 Kilometern sichergestellt. Reisch hatte auch rund 180 kg Ersatzteile mit an Bord, die sein Begleiter Helmut Hahmann in monatelanger Arbeit bei Steyr zusammenstellte. So musste dann auch während der Reise das Differenzial drei Mal gewechselt werden.

Max Reisch und Helmut Hahmann brachen am 22. April 1935 in Wien mit diesem Fahrzeug zu einer Weltreise auf, die sie durch Syrien, den Iran weiter durch Indien nach China führte. Mit dem Schiff ging es

nach Japan und nach dessen Durchquerung von Tokio mit dem Schiff nach Mexiko und quer durch die Vereinigten Staaten von Amerika. Von New York wurde wieder ein Schiff genommen, das die beiden nach Bremen in Deutschland brachte. Von dort erfolgte die Heimreise nach Wien, wo sie nach 14 Monaten, am 5. Dezember 1936, wieder eintrafen.

Besuch von Reisch am 4. Jänner 1937 bei Rehl in Salzburg

Am Nachmittag des 4. Jänner 1937 besuchte Max Reisch mit seinem Expeditionswagen die Stadt Salzburg. Naturgemäß sorgte sein Erscheinen in Salzburg für großes Aufsehen und lockte zahlreiche Schaulustige an. Der Präsident des Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touring-Clubs, Oberbaurat Peter Reisinger, hatte Reisch begrüßt und in Begleitung des Klubsekretärs Hauptmann Josef Musil statteten sie Landeshauptmann Dr. Franz Rehl einen Besuch ab. Dr. Rehl besichtigte das Fahrzeug, das von hunderten Inschriften in asiatischen Sprachen bedeckt war.

Ein Unfall am Ende der Reise in Salzburg?

Max Reisch schildert in seinem Buch „2 Mann und 32 PS“ über die Weltumrundung als dramaturgisches Element das Ende seiner Reise mit einem Unfall bei Salzburg. Doch ganz so hatte es sich nicht zugetragen. In Wahrheit hatte dieser Unfall erst am 7. Februar 1937 stattgefunden, also zwei Monate nach Reisch' Rückkehr nach Wien. Reisch war gerade wieder zu einem seiner Vorträge über die Reise unterwegs gewesen und nicht am Ende seiner Weltreise, wie er im Buch schreibt. Das „Salzburger Volksblatt“ berichtete, dass in der Nähe des damaligen Flugplatzes Reichenhall-Mayerhof in Bayern, aber noch auf österreichischem Gebiet, Reisch ein Auto auf der falschen Straßenseite entgegengekommen war. Das Fahrzeug von Reisch wurde beim Zusammenstoß schwer beschädigt. Unter anderem wurde das chinesische Autokennzeichen auf einem der beiden Vorderradkotflügeln zerstört (allerdings offenbar später wieder originalgetreu hergestellt).³³

Wie ging die Geschichte des Originalfahrzeuges weiter?

Während des Zweiten Weltkriegs stand der „Steyr 100“ der 1. Tauernüberquerung und der Weltumrundung in der Niederlassung der Steyr Werke in der Laxenburger Straße in Wien. Als die Rote Armee gegen Wien vorrückte, brachte man den Wagen in die Fabrik nach Steyr in Oberösterreich. Bei Fliegerangriffen wurde der Wagen leicht beschädigt, jedoch 1950 wieder repariert.

Dann holte Max Reisch seinen geliebten Expeditionswagen nach Kufstein in Tirol, wo Reisch lebte. In den 1980er-Jahren nahm er mit dem Steyr an Oldtimer-Veranstaltungen teil, wie beispielsweise 1981 beim „Oldtimer Grand Prix“ auf dem Salzburgring (Bild nächste Seite). Reisch war mit seinem Steyr immer die Sensation der Veranstaltung.

1985 verstarb Prof. Reisch. Das Auto ging in den Besitz seines Sohnes Dipl.-Ing. Peter Reisch über, der noch heute das Auto hegt und pflegt.

Das „Glockner Auto“ in der Ausstellung auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe

Offenbar wollten die Steyr Werke diese beiden oben beschriebenen Leistungen nicht in Vergessenheit geraten lassen und stellten (höchstwahrscheinlich nur) eine Kopie des „Steyr 100 Glockner-Asien-Autos“ her.

Mit dieser Kopie fuhr am 22. September 1959 anlässlich des 25. Jahrestages der „1. Tauernüberquerung“ der 72jährige Hofrat Franz Wallack noch einmal über die Großglockner Hochalpenstraße (siehe Kapitel Jubiläen). Dr. Rehl war leider schon 1947 an den Folgen seiner Inhaftierung durch die Nationalsozialisten im Alter von 57 Jahren verstorben.

Irimbert Patscheider (* 1928; † 1995) aus Graz, leidenschaftlicher Restaurator von historischen Automobilen, war Zeit seines Lebens in den Steyr Werken tätig gewesen. So kam er wahrscheinlich auch in den Besitz dieser Kopie des „Steyr 100“. Nach seinem Tod stellte sein Sohn Wolfgang das Fahrzeug zunächst dem Max-Reisch-Museum in Innsbruck – neben dem Originalwagen - zur Verfügung. Es wurde restauriert und wieder fahrfähig gemacht. Nach der Schließung dieses Museum kam das Fahrzeug ins Privatumuseum von Kurt Seidler nach Oeynhausen südlich von Traiskirchen in Niederösterreich. Im Juni 2010 erfolgte dann die Überstellung ins Fahrzeugmuseum von Helmuth Vötter nach Kaprun im Salzburger Pinzgau. Dieser wiederum verließ diese Kopie des „Steyr 100“ seit dem 7. Juli 2011 für die höchstgelegene Automobilausstellung der Welt auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe (2 369 m ü. A.) an der Großglockner Hochalpenstraße, wo es immer noch zu sehen ist.

³³ „Salzburger Volksblatt“, Ausgabe vom 8. Februar 1937, Seite 9



Der „Steyr 100“ 1981 beim „Oldtimer Granz Prix“ auf dem Salzburgring. Ganz links Ing. Peter Reisch, der Sohn von Max Reichs, dem Mann mit dem weißen Bart mit der Hand an der Windschutzscheibe. © Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer

Bild unten die Kopie des „Steyr 100“ der „1. Alpenüberquerung“ 1934 im Besucherzentrum auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. © Peter Krackowizer





Das Gedenkzeichen Fuscher Törl © Peter Krackowizer

13. Unglücke während des Baus der Straße und deren Erinnerungsorte

Das Gedenkzeichen beim Fuscher Törl

Das Gedenkzeichen ist ein Monument an der Großglockner Hochalpenstraße oberhalb des Fuscher Törls auf 2 428 m ü. A. Es erinnert an jene Ingenieure und Arbeiter, die beim Bau der Straße ums Leben kamen. Ihre Namen stehen auf einer Tafel, die im Inneren des Gedenkzeichens hängt.

An dem Wettbewerb für dieses Gedenkzeichen, der erst 1935 kurz vor der Eröffnung der Straße ausgeschrieben worden war, hatten sich 48 österreichische Künstler beteiligt. Sieger wurde Architekt Rudolf Perthen, der Zweitgereichte war Architekt Stefan Simony mit Bildhauer Edwin Grienauer und erst an dritter Stelle folgte der Erbauer Clemens Holzmeister. Holzmeister erhielt den Auftrag deshalb, weil Holzmeister mit Bundeskanzler Dollfuß in persönlicher Beziehung gestanden hatte, was für Bundeskanzler Schuschnigg, dem die endgültige Auswahl oblag, ausschlaggebend war. Zuvor hatte aber Holzmeister in seiner Funktion als Präsident der Zentralvereinigung der Architekten Österreichs schon die Juryentscheidung erfolgreich angefochten. Am 4. Mai 1935, also nur drei Monate vor der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße, tagte das Preisgericht. Anschließend traf Schuschnigg die Entscheidung zur Errichtung des Gedenkzeichens und Auftragsvergabe. Es kam damals auch die Bezeichnung „Dollfußkapelle“ auf.

Das Gedenkzeichen ist ein massiver Steinbau mit pyramidenartigem Dach. Bis 1938 befand sich im Fußboden eine Marmorplatte mit folgendem Text:

Am 15. Juli 1934 bewunderte Bundeskanzler Dr. Dollfuß von dieser Stelle aus Salzburgs Herrlichkeit. Zehn Tage später brachte er der österreichischen Idee sein Leben zum Opfer.

Über dem Portal befindet sich eine Inschrift mit Bronze-Buchstaben

SAXA TERRAE LOQUUNTUR GLORIAM TUAM (die Felsen der Erde sprechen deinen Ruhm)

An den Seitenwänden im Inneren des Gedenkzeichens gab es zwei Bronzereliefs. Das noch existierende stammte vom Bildhauer Edwin Grienauer und war dem Bauleiter Franz Friedrich Wallack, den Ingenieuren, den Arbeitern und den Baufirmen gewidmet. Das zweite, nicht mehr vorhandene Bronzerelief, zeigte ein Bronzebild der beiden Politiker Dr. Franz Rehl und Dollfuß. Es war nach einer Bildvorlage, das Dollfuß und Rehl am 5. Juni 1932 im Glocknerstraßengelände zeigte, nach einem Entwurf des Bildhauers Adolf Wagner von der Mühl gestaltet worden. Das Bild von diesem Treffen auf der nächsten Seite.



Oben die Bildvorlage für das Motiv in der Tafel rechts unten, die heute nicht mehr existiert.

Bilder unten © Wilhelm Wagner, alle drei Bilder Großglockner Großglockner-Wallack-Archiv.



Im Inneren hängt heute eine Tafel mit den Namen jener Personen, die beim Bau der Straße ums Leben kamen (Bild rechts): Zwölf Arbeiter und ein Ingenieur, es sind dies: Hilfsarbeiter Johann Zingerle, erfroren am Oberen Nassfeld am 5. Oktober 1930, Mineur Matthias Neureiter, verunglückt im Steinbruch bei Ferleiten am 7. Mai 1931, Zimmermann Christian Oberpaarleitner, verunglückt an der Kreissäge im Lager Ferleiten am 14. Mai 1931, Oberbaurat i.R. Ing. Ernst Rott, Losbauführer, gestorben in Heiligenblut am 27. Februar 1932, Hilfsarbeiter Franz Moser, gestorben an Herzschwäche am Hochtörl am 9. September 1934, Bergführer Nikolaus Asslaber, Bergführer Nikolaus Wallner, Bergführer Aspirant Anton Ruppitsch, Hilfsarbeiter Anton Mair und Hilfsarbeiter Dominik Asslaber durch Lawine verunglückt beim Fensterbach am 25. Mai 1935, Hilfsarbeiter Jakob Kröll, verunglückt im Steinbruch bei Bruck am 23. Juni 1935, Hilfsarbeiter Josef Haselgruber, verunglückt bei der Füscher Wegscheid am 7. Juli 1935, Hilfsarbeiter Josef Lacher, erfroren am Unteren Nassfeld am 28. Oktober 1935.

BEIM BAU DER GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSEN GABEN IHR LEBEN	
JOHANN ZINGERLE	† 25.10.1930
MATTHIAS NEUREITER	† 7.5.1931
CHRISTIAN OBERPAARLEITNER	† 14.5.1931
ING. ERNST ROTT	† 27.2.1932
FRANZ MOSER	† 9.9.1934
NIKOLAUS ASSLABER	† 25.5.1935
NIKOLAUS WALLNER	† 25.5.1935
ANTON RUPPITSCH	† 25.5.1935
ANTON MAIR	† 25.5.1935
DOMINIK ASSLABER	† 25.5.1935
JAKOB KRÖLL	† 23.6.1935
JOSEF HASELGRUBER	† 7.7.1935
PETER PERNSTEINER	† 9.6.1935
WALTER LUCKNER	† 4.11.1936
BRUNO MASCHESSNIG	† 17.10.1968
STEFAN GRANIG	† 27.9.1971
ALOIS MOSER	† 27.11.1973
JOHANN SEIBALD	† 12.4.1974
PETER RUPPITSCH	† 31.3.1977
JOSEF LARCHER	† 28.10.1935
GEORG PICHLER	† 23.2.1991

Nach dem Anschluss 1938 wurden die lateinischen Inschriften am Gedenkzeichen und über den Portalen des Hochtörl Tunnels entfernt. Diese Entfernungen, ebenso wie jener Tafel, die an Dollfuß erinnerte, erfolgten auf Weisung des Gauleiters und Landeshauptmannes Friedrich Rainer. Nunmehr hieß das Gedenkzeichen „Anschluss-Denkmal“ und eine neue Gedenktafel an der linken Innenseite trug folgende Inschrift:

*Diese herrliche Bergwelt brachte ÖSTERREICH dem deutschen Vaterlande
am 13. März 1938 als MORGENGABE mit.*



Bildtexte vorherige Seite: Bild oben: Die Tafel im Gedenkzeichen © Peter Krackowizer; unten: Eröffnung des Gedenkzeichens am 3. August 1935; Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv

1930: Der erste Tote der Bauarbeiten

Während man im Tal Anfang September 1930 mit den Bauarbeiten begonnen hatte, waren im Gebiet zwischen Fuscher Törl und Hochtör noch bis in den Spätherbst Vermessungstrupps unterwegs, um den exakten Verlauf der Straße Meter für Meter anhand von Untergrund und Gestein festzulegen. Dabei gab es leider den ersten Toten. Eine Abteilung, die photogrammetrische Aufnahmen durchführte, wurden mehrere Tage durch anhaltenden Schneefall in ihren Zelten festgehalten. Am 25. Oktober kämpfte sich die Gruppe durch tiefen Schnee ins Tal hinunter und ließ die komplette Ausrüstung am Berg zurück.

Eine Trägerkolonne startete tags darauf wieder auf den Berg, um die Ausrüstung zu bergen. Kaum war sie im Lager angekommen, brach erneut ein Schneesturm los. Obwohl es schon 17 Uhr war und es bald zu dunkeln begann, brachen die Leute wieder Richtung Tal auf. Mit viel Kraft und Mühe fanden sie zum Fuscher Törl, wo sie den verhängnisvollen Fehler begingen, sich in zwei Gruppen zu teilen. Johann Zingerle erlitt kurz nach der Trennung einen Herzschlag und starb. Wie sich später herausstellte, war er herzkrank gewesen. Seine drei Begleiter bemühten sich ihn talwärts zu tragen, mussten ihn aber dann erschöpft am Berg zurücklassen. Im Übergang vom Oberen zum Unteren Nassfeld konnten auch sie im Schneesturm nicht mehr weiter. Von der anderen Gruppe alarmiert brach noch in der Nacht um 01 Uhr ein Rettungstrupp mit Sturmlaternen auf, um diese drei Männer in Sicherheit zu bringen.

1931: Es brennt!

In der Nacht vom 25. auf 26. November 1931 läuteten die Glocken in Heiligenblut Feuersalarm. In Richtung des Baulagers am Palik an der Gletscherstraße sah man einen riesigen Feuerschein. Bis die Hilfsmannschaften am Brandherd eintrafen, war eine Unterkunftsbaracke, in der das Feuer durch Überheizung des Ofens ausgebrochen war, bereits abgebrannt. Das Feuer hatte mittlerweile auf eine Magazinbaracke übergegriffen, doch mangels Löschwasser brannte auch diese nieder.

1935: Es gab die meisten Todesopfer

Die Straße stand kurz vor ihrer Vollendung. Als die Arbeiten bereits am 1. April 1935 beim Hochtör Tunnel wieder aufgenommen werden konnten, musste zunächst die Dieselanlage samt Transformatorenstation im Baulager unterhalb des Hochtörs erneuert werden. Im Winter hatte eine Lawine das Gebäude zerstört, in dem sich beide Anlagen befunden hatten. Dabei fand ein Mann den Tod. Denn trotz hochalpinen Winter waren stets ein paar Personen in den Lagern anwesend gewesen. Sein Name ist offenbar nicht auf der Tafel der Opfer des Baus verzeichnet.

Und noch einmal schlug der Weiße Tod im Hochgebirge grausam zu.

Nachdem im Mai 1935 die Arbeiten zur Fertigstellung der Großglockner Hochalpenstraße wieder aufgenommen wurden, kam am 25. Mai völlig überraschend die Nachricht, dass sich ein schweres Lawinenunglück ereignet hatte. Im Bereich der Gletscherstraße zwischen Guttal und dem Glocknerhaus waren Arbeiter mit der Schneeräumung beschäftigt gewesen, um Baustelleneinrichtungen, die noch im Baulager bei den Sturmhütten am Bretterboden beim Glocknerhaus standen, zur Seilbahn-Talstation zu bringen. Denn diese Einrichtungen wurden nun am Hochtör benötigt.

Vom Südhang des Wasserradkopfes hatte sich eine riesige Lawine zum Fensterbach gelöst, die fünf Arbeiter unter sich begrub: Nikolaus Asslaber, Nikolaus Wallner, Anton Ruppitsch, Anton Maier und Dominikus Asslaber.

Obwohl Schaufelmannschaften und auch eine aus Lienz herbeigerufene Militärabteilung bald vor Ort waren, konnten die Verschütteten aufgrund der anhaltenden Lawinengefahr nicht geborgen werden. Sie hatten in der schweren Grundlawine sofort den Erstickenstod erlitten. Erst einige Tage später konnte mit der Bergung der Leichen begonnen werden.

Nach einer tief erschütternden Trauerstunde wurden sie in einem gemeinsamen Grab am Friedhof in Heiligenblut beerdigt. Dort lagen bereits ein Ingenieur und mehrere Arbeiter, die bei anderen Unglücken ums Leben gekommen waren.

Ein Marterl (Bild nächste Seite) in Erinnerung an das Lawinenunglück 1935 steht in der Kärntner Gemeinde Heiligenblut am Großglockner an der Gletscherstraße zwischen dem Kreisverkehr Guttal und dem Glocknerhaus mit folgendem Text (Schreibweise Marterl):

Zur Erinnerung an das Lawinenunglück 1935

Nikolaus Aslaber,

Nikolaus Wallner,

Anton Rupitsch,

Anton Maier und Dominikus Aslaber

welche hier in der Nähe von Fensterbach verunglückt sind.

Ich lebe, weiß nicht wie lange,

ich sterbe und weiß nicht wann.

ich reiße fort, weiß nicht wohin.

Wie kommt es, daß ich nicht wachsam bin.



© Peter Krackowizer



Historischer Straßenfernsprecher in der Hexenküche bei Kehre 10. © Peter Krackowizer

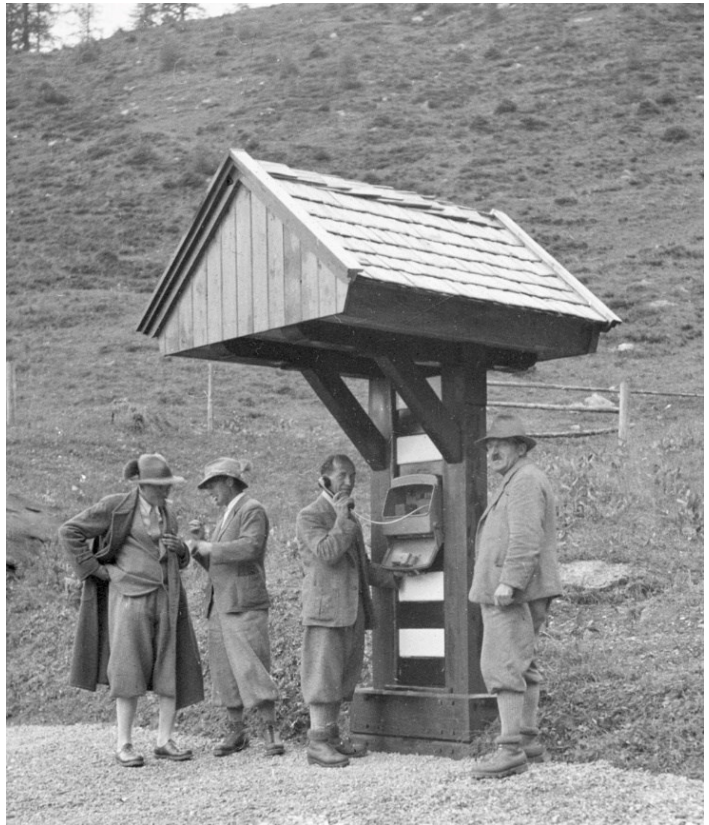
14. Straßenfernsprecher entlang der Großglockner Hochalpenstraße

Die Straßenfernsprecher entlang der Großglockner Hochalpenstraße waren eine Einrichtung, die sich bereits Franz Wallack ausgedacht hatte.

Entlang der Durchgangsstraße von Ferleiten über den Hochtortunnel und Guttal nach Heiligenblut sowie hinauf zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe hatte Wallack eine gekabelte Straßentelefonanlage verlegen lassen. Jeweils kurz vor der Freigabe eines Straßenabschnitts ließ er einen eigenen Kabelschacht neben der Trasse ausheben. Die Straßentelefone konnten bei Unfällen oder zur Verständigung des Straßenhilfsdiensts (Pannendienst) benutzt werden.

Die Schlüssel für die Öffnung der Straßentelefone waren bei den Mautstellen in Dorf Fusch, Ferleiten und Heiligenblut gegen eine Leihgebühr und eine Kautions erhältlich. 1935 betrug die Leihgebühr einen Schilling, die Kautions fünf Schilling. Zum Vergleich: Die Mautgebühr 1935 betrug pro Person zehn Schilling für die gesamte Durchgangsstraße inkl. Fahrt auf der Gletscherstraße zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe.

In den Informationsbroschüren der damaligen Zeit fand sich auch noch der Hinweis, dass mit diesen Straßenfernsprechanlagen keine Auslandsgespräche geführt werden konnten. Die nächste Hilfsstelle meldete sich automatisch.



Die Straßenfernsprechstellen waren ursprünglich durch gelbe Tafeln mit aufgedrucktem „F“ gekennzeichnet. Es gab 20 solcher Straßenfernsprechstellen an der Durchgangsstraße zwischen Fusch und Heiligenblut sowie vier an der Gletscherstraße hinauf zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe.

Noch heute stehen vereinzelt historische Straßenfernsprechstellen an der Straße sowie eine im Salzburger Freilichtmuseum in Großgmain neben dem historischen Mauthaus Guttal.

Diese Straßenfernsprecher befanden an folgenden Stellen, alle Kilometerangaben entsprechen dem Stand 1935 und haben sich im Laufe der Jahrzehnte leicht verändert.

Bei km an der Durchgangsstraße

09,0 im Mauthaus Fusch

14,5 im Mauthaus Ferleiten

17,6 bei der Piffalm neben der Straße

19,3 am Rand des Parkplatzes Piffkar

20,4 bei der Lärchach-Kehre neben der Straße

21,6 Parkplatz Hochmais im Berghaus Lukashansl

24,2 in der Hexenküche bei der Kehre 10

25,7 im Wegmacherhaus auf dem Oberen Nassfeld

27,4 am Parkplatz Fuscher Törl II beim Törlkopf

29,2 im Wegmacherhaus bei der Fuscher Lacke

30,6 beim Mittertörl Tunnel Südportal neben dem Tunnelwärterhaus

32,0 bei der Fuscher Wegscheide neben der Straße

33,3 beim Hochtör-Tunnel Südportal im Tunnelwärterhaus

35,2 bei der Kehre 19 „Mesenaten“

37,3 bei der Wasserstelle Tauerneck

38,4 bei der Kehre 25 „Zlamitzen“

40,0 in Guttal bei der Abzweigung zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe im Wegmacherhaus

41,9 am Parkplatz Kasereck

43,6 am Parkplatz Rossbach

47,1 im Mauthaus Heiligenblut

Bei km an der Gletscherstraße

1,8 am Parkplatz Palik

5,3 im Glocknerhaus

8,2 Parkplatz II, Kaiser-Franz-Josefs-Höhe in der Kontrollhütte am Parkplatz

8,7 Parkplatz II, Kaiser-Franz-Josefs-Höhe in der Kontrollhütte am Parkplatz



Der Straßenfernsprecher bei Kilometer 32,0 bei der Fuscher Wegscheide. Bildmitte das Südportal des Mittertörl Tunnels, leicht links dahinter die Edelweißstraße mit der Edelweißspitze. Bildquelle der beiden Schwarzweißbilder in diesem Artikel Großglockner-Wallack-Archiv.



„Berghaus am Fuschertörl“, 1936, Verlag Ledermann, historische Ansichtskarte, Österreichische Nationalbibliothek. Das imposante Bergpanorama zeigt in der Bildmitte hinten den Klein- und den Großglockner, davor das Sinwulleck und den Fuschertörlkopf. Unscheinbar nimmt sich da der Törlkopf unmittelbar über dem Berghaus aus. Links der Straßeneinschnitt beim Törlkopf, den Wallack als „Fuschertörl“ bezeichnete.

15. Von den Berghäusern Lukashansl und der Edelweißhütte

Die „Lukashansl“-Berghäuser gehen auf die Familie Mayr aus Bruck zurück. Der Pinzgauer Fremdenverkehrspionier Johann Mayr in Bruck war der Sohn des Lukashansl-Wirts Anton Mayr und seiner Frau Maria, geborene Ruggenthaler. Der Salzburger Weihbischof Dr. Rupert Mayr war sein Onkel, der k.k. Postmeister Anton Mayr Junior sein Bruder. Von 1877 bis 1920 war er Lukashansl-Wirt in Bruck. 1874 errichtete er im Ferleitenental den Gasthof Lukashansl, der noch heute neben der Kassenstelle Ferleiten besteht.³⁴

Ende Juni 1890 konnte er den Alpengasthof Traunalpe eröffnen, der am Weg zur unteren Pfandlscharte lag. Das war bis zur Eröffnung der Glocknerstraße der kürzeste und schnellste Weg von Fusch zum Glocknerhaus in Heiligenblut.

Als Ausschussmitglied der Österreichischen Alpenverein Sektion Pinzgau des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins trieb er den Bau einer vernünftigen Straße von Dorf Fusch ins Ferleitenental voran. Die Ferleitenstraße wurde der Vorläufer der Großglockner Hochalpenstraße. Sie führte von der Embachkapelle bis Ferleiten. Die Arbeiten dazu begannen am 6. Juni 1904. Ein Jahr später, am 16. Juli 1905, konnte die Straße für den Verkehr freigegeben werden. Sie wurde mit Genehmigung von Kaiser Franz Joseph „Kaiserin-Elisabeth-Straße“ genannt.³⁵

Mit dem Bau der Großglockner Hochalpenstraße errichtete die Familie Mayr zwei „Berghäuser Lukashansl“.

Erstes Berghaus Lukashansl

Bei Hochmais, dem 1932 für den Verkehr freigegebenen damals vorläufigen Endpunkt der Nordrampe der Straße, gab es einen kleinen Parkplatz. Mayr, der Besitzer des Gasthofs Lukashansl in Ferleiten, hatte bereits zum Zeitpunkt der Eröffnung dieses Straßenabschnittes unterhalb des Parkplatzes das Berghaus Lukashansl eröffnet. Heute gibt es dieses Berghaus nicht mehr.

³⁴ „Salzburgwiki“, Artikel Johann Mayr (Lukashansl)

³⁵ „Salzburgwiki“, Artikel Ferleitenstraße, von Peter Krackowizer



Berghaus Lukashansl beim Parkplatz Hochmais, 1932, Karl Haidinger, Zell am See, historische Ansichtskarte, Bildquelle Österreichische Nationalbibliothek, Ansichtskarten online.

Zweites Berghaus Lukashansl

Das zweite Berghaus Lukashansl befand sich im Bereich des Fuscher Törls. Die Bezeichnung variierte damals zwischen „Berghaus Lukashansl“ und „Berghaus am Fuschertörl“.

Geschichte des zweiten Berghauses

Gegen Ende der Bauzeit der Großglockner Hochalpenstraße (ab dem Bausommer 1934) machte sich Franz Wallack Gedanken über die Errichtung eines Gasthauses im Bereich des Fuscher Törls. Direkt bei – dem von ihm so benannten Fuscher Törl beim Gedenkzeichen – war kein Platz dafür. Also entschied er sich für den Sattel unterhalb der Edelweißspitze, dem historisch und bis heute richtigen Fuscher Törl (es war dies der Übergang vom Ferleiental ins Seidlwinkltal in Rauris). Unten im Ferleiental lagerte noch eine zerlegbare Magazinbaracke, die früher einmal im Saarland gestanden hatte. Sie war noch in ausgezeichnetem Zustand.

Die Großglockner Hochalpenstraßen AG hatte sie seinerzeit von einem Bauunternehmen gekauft, die diese Baracke an die Großglocknerstraße gebracht hatte. Nun schenkte die GROHAG dem Gastwirt des Lukashansls in Ferleiten diese Baracke. Dieser zerlegte sie und brachte sie auf das Fuscher Törl, wo er sie neu aufstellte. Er ließ sie erweitern und eröffnete sie im Sommer 1935 als „Berghaus am Fuschertörl“.

Am 23. Juli 1936 wurde im „Berghaus Lukashansl“ am Fuscher Törl ein zur Annahme und Abgabe von Telegrammen ermächtigtes vertragliches Fernsprechvermittlungsamt nebst öffentlicher Sprechstelle mit der amtlichen Bezeichnung „Fuscher Törl“ eröffnet.

Später wurde aus der Baracke ein Steinhaus und erhielt den Namen von einem der beiden Betreiber der Erbauung der Panoramastraße, dem Salzburger Landeshauptmann Dr. Franz Rehrl. Heute ist in diesem „Dr.-Franz-Rehrl-Haus“ ((2 450 m ü. A.) das Restaurant Fuschertörl untergebracht, das auch einige Betten vermietet.

Vor dem Haus befindet sich der Parkplatz Fuscher Törl I mit Pkw-Parkplätzen sowie 15 Busparkplätzen, wo die Edelweißstraße auf die Edelweißspitze beginnt. An der Ostseite des Dr.-Franz-Rehrl-Hauses.

verläuft die Grenze der Pinzgauer Gemeinden Fusch an der Großglocknerstraße und Rauris.



Bild oben Blick auf das Fuschert Törl (Bildmitte) mit links dem „Berghaus Lukashansl“, am unteren Bildrand beginnt die Edelweißstraße, in der Bildmitte rechts der Törlkopf mit dem Gedenkzeichen und dem von Wallack so genannten „Fuschertörl“. Historische Ansichtskarte Verlag Ledermann Wien, 1937, in der digitalisierten Ansichtskartensammlung der Österreichischen Nationalbibliothek. Bild unten: Blick auf das ehemalige „Dr.-Franz-Rehrl-Haus“ mit heutigem Restaurant Fuschertörl (2010). © Peter Krackowizer.





Der Berggasthof Edelweißhütte, 1938, Verlag Ledermann Wien, historische Ansichtskarte, Bildquelle Österreichische Nationalbibliothek, Ansichtskarten online. Bild unten vom Aussichtsturm aufgenommen © 2010 Peter Krackowizer

Der Berggasthof Edelweißhütte

Der heute von Kurt Lederer geführte Berggasthof wurde im Jahr der Straßeneröffnung, 1935, von seinen Urgroßeltern Julianna und Peter Lederer als Schutzhütte etwas unterhalb der Edelweißspitze errichtet. Nach der Übernahme der Schutzhütte durch seine Großmutter Maria Lederer entstand 1968 der heutige Berggasthof. 1988 übernahmen seine Eltern Trude und Kurt Lederer den Betrieb und begannen ihn auszubauen und zu modernisieren.

Heute verfügt der Berggasthof über einige Zimmer sowie eine Blockhütte („Chalet“) etwas links unterhalb des Berggasthofs mit Blick zum Fuscher Törl und hinüber zum Großen Wiesbachhorn (Bildmitte hinten).

Ein besonderes Erlebnis ist eine Übernachtung im Berggasthof. Abends sieht man im Westen die Sonne über dem Hochtörl untergehen und in der Früh geht im Osten die Sonne über dem Pinzgau auf. In manchen klaren Nächten erlebt einen funkelnden Sternenhimmel, manchmal auch Polarlichter.





Die Fuscher Lacke im Herbst 2013. Links sieht man noch den heute nicht mehr bestehenden Gasthof Fuscherlacke „Mankeiwirt“ und direkt an der Lacke das Wegmacherhaus mit der Ausstellung über den Bau der Straße © Peter Krackowizer.

16. Die Fuscher Lacke

Die Fuscher Lacke ist ein teilweise natürlicher kleiner Bergsee auf 2 261 m ü. A. an der Scheitelstrecke der Großglockner Hochalpenstraße. Ursprünglich war sie nur halb so groß, drohte während des Baus der Straße zu verlanden und wurde daher künstlich aufgestaut. Bild unten eine Aufnahme aus den 1920er-Jahren. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.





Während des Baus der Scheitelstrecke entstand am Rand der Lacke ein Wegmacherhaus und gegenüber ein kleiner Parkplatz. Im Sommer 1936 wurde dann „ein einfaches Touristenhaus“ beim Parkplatz erbaut („Salzburger Chronik“, Ausgabe vom 5. Juni 1936). Später hieß es „Alpengasthof untere Fuscher Lacke“, brannte am 18. Juni 1981 komplett ab und wurde erst 1990 neu errichtet. Beim Bild unten blickt man zum Fuscher Törl hinauf, rechts geht es zur Edelweißspitze. Beide Bilder Großglockner-Wallack-Archiv.





Oben eine historische Aufnahme (Großglockner-Wallack-Archiv), unten ein Bild im Herbst 2010, mit Blick zum Mittertörl und im Hintergrund der Hochtörl Tunnel © Peter Krackowizer. Im Wegmacherhaus befindet sich eine Ausstellung über den Bau der Straße und das Leben der „Glockner-Baraber“. Der Mankeiwirt wurde 2022 abgerissen und als „F.A.T. Mankei“ vom neuen Besitzer Ferdinand Porsche neu eröffnet.



17. Pressefahrt anlässlich der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße 1935

Wallack hielt in den 1920er-Jahren Lichtbildvorträge über seine geplante Straße und führte Experten entlang der geplanten Trasse. Besuchsfahrten mit Vertretern der Presse waren während der gesamten Zeit der Planung und Entstehung der Straße stets von großer Wichtigkeit. Auch Landeshauptmann Dr. Franz Rehl nutzte die Möglichkeit von Pressefahrten mehrmals, um die Öffentlichkeit von der Wichtigkeit dieses Vorhabens zu überzeugen. Denn der Bau der Straße war vor allem von Geldern des österreichischen Staats abhängig. Immer wieder stand die Fertigstellung der Straße finanziell auf der Kippe.

Doch dann war es geschafft. Am 3. August 1935 wurde die Straße nach fünfjähriger Bauzeit zwischen Mai und November eröffnet. Am 2. August 1935 begann die vom Salzburger Landesverkehrsamt anlässlich der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße veranstaltete Pressefahrt, an der sich 150 in- und ausländische Journalisten beteiligten. Es war dies, was die Anzahl anlangt, die größte Pressefahrt, die 1935 im Rahmen der österreichischen Fremdenverkehrswerbung durchgeführt worden war.

Ein Teil der Pressevertreter sammelte sich in der Stadt Salzburg, von wo aus sie mit Fahrzeugen nach St. Johann im Pongau fuhren. Die Wiener Teilnehmer, 90 an der Zahl, reisten im Zug an. Die beiden Gruppen trafen sich im festlich beflaggten Markt St. Johann im Pongau, wo sie von Landesverkehrsdirektor Hofrat Hans Hofmann-Montanus, Bezirkshauptmann von St. Johann Dr. Franz Seywald, Regierungskommissär von St. Johann, Kaufmann Rümmer, und Dechant Peter Mair begrüßt wurden. Zum Empfang hatten sich die Bürgergarde mit Musik, die Bauernschützen und der Trachtenverein eingefunden. Nach einem kurzen Besuch der Liechtensteinklamm, die gerade die 60-Jahr-Feier ihrer Erschließung beging, wurden vor dem Klammeingang von den alpinen Vereinigungen einige Volkstänze aufgeführt, die sowohl bei den Journalisten als auch bei den zahlreich erschienenen Besuchern großes Interesse fanden. Der Obmann des Fremdenverkehrsvereins, Gaßner, hielt eine Ansprache, in der er den Vertretern der Presse für ihre fremdenverkehrsfördernde Tätigkeit dankte.

Dann erfolgte die Weiterfahrt nach Zell am See, wo die Ankunft um 20 Uhr erfolgte. Am nächsten Tag, den 3. August, waren die Vertreter der Presse bei der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße und am 4. August beim 1. Internationalen Großglockner Rennen als Zuschauer dabei. Am 4. August übernachteten sie dann in Heiligenblut.

Quelle u. a. „Allgemeine Automobil-Zeitung“, Ausgabe vom 1. August 1935, Seite 24 sowie die Bilder.

Seite 22 ALLGEMEINE AUTOMOBIL-ZEITUNG August 1935



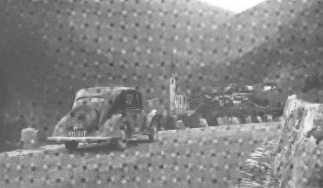
Auch ein Wahrzeichen der Großglockner-Hochalpenstraße, der gesteuerte Brennen beim Lakaufstieg in Fieberbrunn. — Links und rechts: Hübische Massenzusammenkünfte. (Foto: Willinger, Kamos, Rodakiewicz Steiner.)

Großglocknerstraße hat Landes- hauptmann Dr. Rehl und Ober- bürgermeister Ing. Wallack für ihre Verdienste um den Bau der Glockner- straße das Ehrenbürgerrecht verliehen. Der Bürgermeister von Fusch hat nach den Feierlichkeiten am Haslach die beizüglichen Ehrenurkunden überreicht.

Den Eröffnungsfestlichkeiten wie auch dem Rennen wohnten bei: Bundespräsident Miklos in Begleitung des Landeshauptmannes von Salzburg, Präsidenten der Glockner- straße A. G. Dr. Rehl, Vizebürger- meister Starckberg, Ober- stadtchef der Österreichischen Sport- und Turn- fahrt, begleitet von seinem Sport- lehrer Hauptm. Winkler und Adjutanten Wiedsch- gratz, die Landes- minister Berger, Waldeneck, Dr. Buresch und Stockinger, die Staatssekretäre General der In- fanterie Zehner, Dr. Penzler und Grossauer, in Vertretung des Mi- nisters Fey Sekon- rat Barck, in Vertretung des Staatssekretärs für Sicherheits- wesen Hammerstein Ministerialrat Hantsch, der Sonderdelegierte Italiens Unterstaatssekretär Host- venturi, die Gesandten Preziosi, v. Papen, Selby, Fierlinger, Messer- anelli, die Erzbischof Josef Ferdi- nand, Franz Salvator, Anton und Eugen, die ausländischen Konsuls- vertreter in Klagenfurt und Salz- burg, die Landeshauptleute Doktor Gleißner, Dr. Stenau und Ing. Syl- vesker, in Vertretung des erkrankten Landeshauptmannes von Kärnten Feldmarschalleutnant Halperth, Landeshauptleute Dr. Sucher und Land- tagspräsident von Kärnten Ritscher, Landesoberbaurat Ing. Wallack, der stellvertretende Generalsekretär der Vaterländischen Front, Staatsrat Mayer, Generalsekretär der Öster- reichischen Sport- und Turnfahrt, Seyffertitz.

Die hohe Geistlichkeit war ver- treten durch den Fürstbischof von Deutschland, Fürstbischof von Salzburg Dr. Sigismund Weitz, Fürstbischof von Gurk-Klagenfurt Dr. Adam Helffer, Weihbischof von Salzburg Filzer, Pfarrer von Hei- genblut Naschke, Prof. Dr. Rainer (Klagenfurt) und Pfarrer Shiltz (Wien).

Ferner sah man die Sektionschefs Otto Huber, Dr. Gruber, Wohlgemuth und Fuchs, General- postdirektor Steys- kal, Landes- hauptmann von Salz- burg Wagenbiller, Bundesbahnpräsi- dent General Van- goin, General- direktor Schöpfer, Vizebürgermeister von Wien Kreise, Ministerialrat Riehl, Präsident der Post- u. Telegra- phendirektion für Oberösterreich und Salzburg Dr. Grotz, und für Kärnten Dr. Lauer, Präsi- dent des Deut- schen Automobi-



Ein Steyr 100 auf der Fahrt nach Heiligenblut, der reizenden Ortschaft im Mittell am Fuße des Großglockners. (Foto: Schmittner Veit.)

August 1935 ALLGEMEINE AUTOMOBIL-ZEITUNG Seite 23

EDISON die beste ZÜNDKERZE

Erich Künstler, Wien, I., Börsegasse 9, Telefon U-23-5-80




Bodenständiges aus Salzburg.

Anlässlich der Pressefahrt von Salzburg nach Zell am See wurden die 300 teilnehmenden Journalisten in St. Johann im Pongau durch die Be- wohnerin herzlich begrüßt. Die massiven Zurlinungen, die Töne, der Jubel der Venen und die Produktion der Anstalt- schlossen finden den ungewissen Reiz der Fabelschöpfung. (Foto: Truch, Salzburg)



Auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe; links das Besucherzentrum bis zum Ausfahrtsturm des Parkhaus und daran anschließend rechts das Parkhaus Freiwandeck. Aufnahme Juli 2018, Quelle GROHAG, Fotograf nicht angegeben.

18. Vom ersten „Kaiser-Franz-Josefs-Höhen“-Parkplatz 1932 zum modernen Parkhaus

Am Ende der Gletscherstraße auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe (KFJH), oberhalb der Pasterze, dem immer noch längsten Gletscher in den Ostalpen, steht das moderne Parkhaus Freiwandeck mit vier gedeckten Parkgeschoßen und einem fünften auf dem Dach des Gebäudes. Platz für 610 Pkw. Ein Blick in die Entstehungsgeschichte.

Erste Parkflächen

Mit der Eröffnung der Gletscherstraße am 2. Oktober 1932 endete diese Stichstraße der Großglockner Hochalpenstraße, von der Abzweigung in Guttal auf Kärntner Seite kommend, auf einem Umkehrplatz unterhalb des ehemaligen Kaiser Franz Josef Hauses³⁶, der später Parkplatz KFJH I genannt wurde. Erst im darauffolgenden Sommer 1933 entstand dann eine 200 Meter lange Verlängerung des bestehenden Parkplatzes I, der als Parkplatz KFJH II mehr Parkplätze bot. Am Ende der Verlängerung, bei der Wendeplatte, bot sich bereits ein Blick über die gesamte Pasterze und die Gipfelregion des Großglockners.

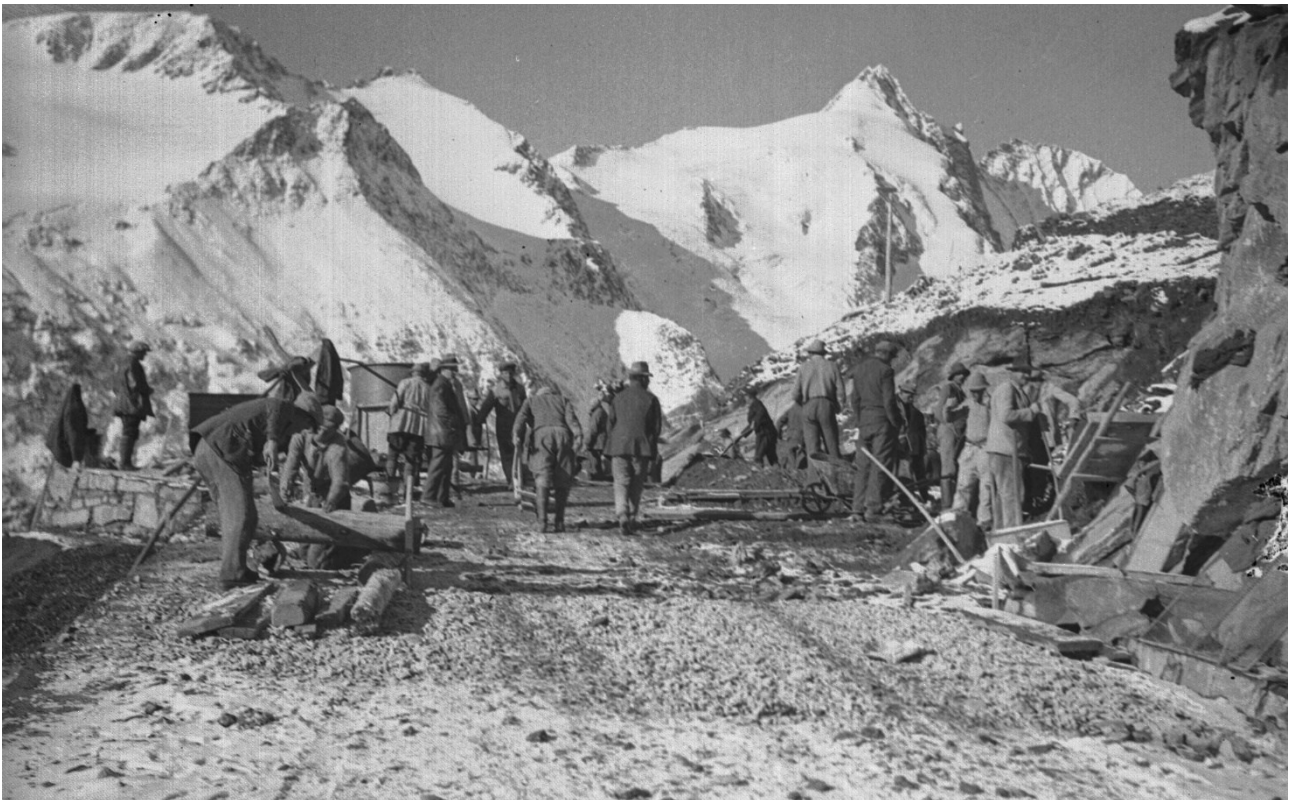
Doch auch der Parkplatz KFJH II wurde schon bald zu klein. Die unerwartet hohe Besucherzahl bereits im Eröffnungsjahr bis 20. Oktober und dann bis zur eigentlichen Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße im Sommer 1935 brachten hohe Mauteinnahmen. So konnte die GROHAG im Sommer 1936 in einer Bauzeit von zwei Monaten eine Verlängerung der Gletscherstraße um etwa 600 Meter bis zum Freiwandeck und die Errichtung des dortigen Parkplatzes Freiwandeck finanzieren. Die Freigabe dieses Parkplatzes für den Verkehr erfolgte am 1. August 1936. Der Parkplatz „Hoher Sattel“, ehemaliger Standort eines Baulagers unterhalb der historischen KFJH, wurde dann erst im Sommer 1939 errichtet.

Hauptanziehungspunkt war seinerzeit der Pasterzen-Gletscher, der bis etwa 100 Meter unterhalb des Parkplatzes II und Freiwandeck reichte. Aber auf diesen damaligen kleinen Parkflächen gab es viel zu wenige Parkplätze, um an Spitzentagen die Fahrzeuge aufnehmen zu können. Der Zweite Weltkrieg ließ alle Ausbauarbeiten ruhen.

³⁶ Das Hotel brannte 1997 ab und wurde nicht mehr aufgebaut.



So sah der erste Parkplatz im Herbst 1932 unterhalb der historischen Kaiser-Franz-Höhe aus. Man musste noch ein Stück zu Fuß gehen, um den Großglockner und die gesamte Pasterze sehen zu können. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.



Bau des Parkplatzes Kaiser-Franz-Josefs-Höhe II unterhalb der historischen Höhe im Sommer 1933. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.



Der erweiterte Parkplatzes II auf Kaiser-Franz-Josefs-Höhe 1934. Verlag Glocknerwirt. Bildquelle digitalisierte Ansichtskarten der Österreichischen Nationalbibliothek.



Die Wendeplatte Parkplatz Kaiser-Franz-Josefs-Höhe II. Nun hatte man auch freien Blick auf den Großglockner und die gesamte Pasterze. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.



Der Parkplatz Freiwandek 1936, Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

Am 15. August 1953 wurden 1 573 Pkw, 143 Busse und 2 333 Motorräder auf der Gletscherstraße gezählt. Daher entschied die GROHAG noch 1953 den beschleunigten Ausbau der Straße von sechs auf 7,5 Meter Breite, die Errichtung eines Pufferparkplatzes für 300 Fahrzeuge beim Glocknerhaus und den Bau eines vorerst dreigeschossigen Parkhauses Freiwandek für 429 Pkw und 100 Motorräder. Bis 1960 sollte dann das Gebäude um zwei Geschoße mit insgesamt 630 Stellplätzen aufgestockt werden. Wallack hatte ursprünglich sogar 900 Stellplätze geplant.

Aber erst im Sommer 1955 bewilligte das Finanzministerium 125 Millionen Schilling für den weiteren Ausbau der Großglockner Hochalpenstraße. Es sollten das Parkhaus Freiwandek auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe und ein Aussichtsturm mit Funkstation auf der Edelweißspitze errichtet sowie die Edelweißstraße von sechs auf 7,5 Meter verbreitert werden. Der Aussichtsturm konnte bereits am 3. August 1955 eröffnet werden.

Arbeitskräftemangel ließ Wallack zu besonderem Zuckerl greifen

Obwohl insgesamt die Besucherzahlen der Straße rasant zunahmen (1955 waren es rund 722 000 Personen, 1958 bereits rund 970 000) dauerte es mit der Umsetzung der Projekte noch jahrelang. Denn das „Jahrzehnt des Wiederaufbaus“, die 1950er-Jahre, brauchte überall in Tallagen Arbeitskräfte und so waren für Bauten im Hochgebirge kaum Arbeitskräfte zu finden.

Wallack verfiel auf einen Köder für Baufirmen, um bis 1960 doch noch zumindest drei Parkdecks fertigzustellen. Er bot den Firmen eine Prämie an, wenn sie seinen Auftrag vorzeitig erledigten. Doch auch dieser Köder änderte nichts an dem Arbeitskräftemangel. Wallack musste weiter warten.

Zwei Türme im Parkhaus sorgen für reibungslose Nutzung

Wallack zerbrach sich den Kopf darüber, wie man den Verkehr in und aus dem Parkhaus lenken könnte, „wegen der Undiszipliniertheit der Fahrgäste“, wie er meinte. Die Lösung fand er in zwei Türmen mit wendeltreppenähnlichen Auffahrtsrampen: im ersten Turm erfolgt die Auffahrt auf die einzelnen Parkdecks im Einbahnsystem und am anderen Ende der Decks steht ein zweiter Turm für die Ausfahrt.



Hier entsteht der Ausfahrtsturm im Sommer 1961. © Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer

Frühjahr 1959: Endlich Baubeginn

Kaum war die Straße ab 18. April 1959 geöffnet (diese frühe und noch frühere Öffnungszeiten gab es noch mehrmals bis in die 1970er-Jahre), wurde mit der Errichtung des Parkhauses begonnen. Der Entwurf des Parkhauses stammte von Architekt Wilhelm Zinnauer. Dieser Entwurf wurde 1961 sogar von Stararchitekt Clemens Holzmeister gelobt.³⁷

Die erste Bauetappe mit drei Etagen war bis 1961 fast abgeschlossen. Daneben wurde die Aussichtsterrasse, die heute „Nationalparkplatz“ bezeichnet wird, vergrößert und fertiggestellt. 1961 konnte das Erdgeschoß mit 80 Stellplätzen freigegeben werden. Ein Lawinenabgang auf das oberste Deck im Dezember 1962 bescherte den Räumtrupp im Frühjahr 1963 vier Wochen Arbeit, um das Gebäude von Schnee, Eis und Geröll zu befreien. Sicherungsarbeiten machten die Benutzung des Erdgeschoßes erst mit 19. Juli 1963 möglich.

Doch endlich konnten am 8. August 1963 dann die drei errichteten Geschoße in Betrieb genommen werden. Bei der Eröffnung fanden sich viel Prominenz und viele Journalisten ein. Die „Wochenschau“, die damals in jedem Kino eine Woche lang vor dem Hauptfilm gezeigt wurde, schnitt einen zehn-Minuten-Beitrag zusammen.³⁸

Die endgültige Fertigstellung erfolgte erst 1990

Im Spätherbst 1964 und im April 1965 beschädigten abermals Lawinen das Gebäude schwer. Die Stahlträger wurden derart verbogen, dass die GROHAG den Vollausbau auf fünf Etage auf Jahre hinaus unmöglich sah. Auch waren mittlerweile große Geldbeträge in den Bau der Gerlos Alpenstraße geflossen, die ebenfalls von der GROHAG erbaut und am 1. Dezember 1962 eröffnet wurde.

Erst 26 Jahre später, 1985, war eine unausweichliche Generalsanierung des Parkhauses der Anlass, dieses endlich auf fünf Geschoße wie von Anfang an geplant, aufzustocken und die Parkplatzkapazität von 700 Stellplätzen zu ermöglichen.

³⁷ Hörl, Johannes; Schöndorfer, Dietmar (Hg.): „Die Großglockner Hochalpenstraße. Erbe und Auftrag.“ Und

³⁸ Hörl, Johannes; Schöndorfer, Dietmar (Hg.): „Die Großglockner Hochalpenstraße. Erbe und Auftrag.“



Ende Juni 1962 © Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer



Am Tag der Eröffnung, am 8. August 1963. Im Vordergrund der Ausfahrtsturm
© Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer



Hofrat Dipl.-Ing. Franz Friedrich Wallack bei seiner Rede anlässlich der Eröffnung des Parkhauses am 3. August 1963.
© Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer



Eröffnung des Parkhauses Freiwanddeck am 8. August 1963. Bildmitte der Salzburger Landeshauptmann Dr. Hans Lechner, rechts in seiner weißen „Glockner Kleidung“ Hofrat Franz Wallack. Der kleine Bub links ist Peter Rupitsch, der erste Direktor der Nationalparkverwaltung Kärnten des Nationalparks Hohe Tauern bis 2022, links dahinter mit dem Hut sein Vater Peter Rupitsch Senior, „der es ja mit Wallack gut konnte“. Quelle E-Mail am 11. August 2023 von Peter Rupitsch an Dr. Johannes Hörl, GROHAG, archiviert privat von Peter Krackowizer. © Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer

Zwischen 1963 und 1985 waren die Parkplätze im Bereich der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe im Schnitt an 18 Tagen völlig ausgelastet und Besucher mussten unterhalb beim Glocknerhaus auf dem Pufferparkplatz warten, bis sie auffahren konnten. „Blockabfertigung“ im 20. Jahrhundert.

Schließlich konnte 1990 das Parkhaus Freiwandeck mit fünf Geschoßen für 700 Stellplätze freigegeben werden, wie man es 1953 (!) geplant hatte.

2011 kam es zu einer Verringerung der Parkfläche um 1 200 m² auf 610 Stellplätze zugunsten der Ausstellungsfläche für die Dauerausstellung „125 Jahre Automobilismus. Die Erfolgsgeschichte des Automobils“.

2018 investierte die GROHAG 2,5 Millionen Euro in die Erneuerung des höchstgelegenen Parkhauses in Europa und des Besucherzentrums. Es wurde eine Vollverglasung an der Fassade angebracht, ein Besucherleitsystem, eine Eigenstromversorgung sowie eine Sprinkleranlage mit 150 m³ Löschwasserbehälter eingerichtet.

Die Gesamtfläche der Verglasung beträgt etwa 3 000 m², dazu sorgen 800 m² Photovoltaik-Module für eine komplette Eigenstromversorgung auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe (erwartete Stromproduktion: 120.000 kWh/Jahr). Allein für die Unterkonstruktion der Glasfassade wurden 90 Tonnen Stahl verbaut.

Weitere Bilder vom Bau des Parkhauses 1961 und 1962 [siehe diesen Link](#)

Weitere Bilder von der Eröffnung des Parkhauses 1963 [siehe diesen Link](#)



Auf diesem Bild sieht man rechts die letzten Kehren der Gletscherstraße vom Glocknerhaus kommend. Man kann auch noch jene Kehre erkennen, die bei einer Begradigung der Straße aufgelöst wurde.

In der linken unteren Bildhälfte sieht man unterhalb der Straße eine runde Platte. Das ist der Parkplatz Hoher Sattel. Dort befand sich während der Bauzeit ein Baulager. Heute ist es der Busparkplatz. Gleich darüber ist der Parkplatz Kaiser-Franz-Josefs-Höhe I (KFJH), etwas weiter links, unterhalb des Restaurants, befindet sich der Parkplatz KFJH II. Über diesem befindet sich die historische KFJH, also bis wohin der Kaiser am 7. September 1856 persönlich aufgestiegen war.

Und nochmals ein paar Hundert Meter weiter links befand sich der ehemalige Parkplatz Freiwandeck. Heute ist es der autofreie „Nationalparkplatz“ mit dem begehbaren Kunstwerk „Wellenberg“ des Salzburger Künstlers Johann Weyringer. Daneben befinden sich das Besucherzentrum und das Parkhaus Freiwandeck. Darüber, am Panoramaweg Kaiserstein, steht die Wilhelm-Swarovski-Beobachtungswarte und der Kaiserstein. Im Gebäude des Besucherzentrums beginnt der Naturlehrweg Gamsgrube. © Wolfgang Seifert



Shell-Tankstelle auf dem Parkplatz Kaiser-Franz-Josefs-Höhe II am 21. 9. 1935, Salzburger Landesarchiv, Nachlass Hofrat Wallack, unbeschriftetes Bild, © Franz Wallack, Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv. Bild unten: Das historische Mauthaus Guttal im Salzburger Freilichtmuseum Großgmain mit einer historischen Mobil-Tankstelle, daneben ein „Steyr 50“ © Peter Krackowizer

19. Als es noch Tankstellen entlang der Straße gab

In den ersten Jahren nach der Eröffnung gab es noch mehrere Tankstellen entlang der Straße. In einem „Wegbegleiter für Kraftfahrer und Wanderer“, 1937 erschienen im Verlag F. Bruckmann, München, liest man u. a. „Parkplatz Hochmais ... Z. Shell: Benzin und Öle, Wasser ... Parkplatz für 30 Wagen“, „Parkplatz





Hochtor auf der Südseite des Hochtors. Straßenfernsprecher im Tunnelwärterhaus, Z. (Shell)“. Das Z steht für „Zapfstelle von Treibstoffen“. Erwähnt werden auch Tankstellen beim Parkplatz Glocknerhaus, Parkplatz Freiwandack und beim Mauthaus Heiligenblut.

Heute gibt es keine Treibstoff-Tankstellen mehr entlang der Großglockner Hochalpenstraße, wohl aber „E-Tankstellen“, da sich die Großglockner Hochalpenstraßen AG sehr für E-Mobilität einsetzt.

Bild oben: 21. August 2017. E-Ladestationen an der Großglockner Hochalpenstraße: Zwei der fünf Ladestationen auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe sind sogenannte „Tesla Destination Charger“ für E-Fahrzeuge. Im Bild anlässlich der Eröffnung GROHAG-Vorstand Dr. Johannes Hörl (rechts) und Tesla Österreich Direktor Daniel Hammerl. © Pressefoto Neumayr.

Bild unten: Leistungstest auf der Großglockner Hochalpenstraße mit einem Elektro-Bus. Hier fährt der Silent E-12 zwischen immer noch meterhohen Schneewänden im Juni 2021 bergwärts. © Pressefoto Neumayr, Aussendung GROHAG.



„Ratschläge für das Befahren der Großglockner-Hochalpenstraße“ 1937

Ich möchte einen Blick zurück in die automobile Zeit der 1930er-Jahre werfen. Bis in die 1960er-Jahre war Bergfahren mit einem Pkw stets auch ein kleines Abenteuer. Denn die damaligen Motoren liefen oft noch heiß, das Kühlwasser fing zu kochen kann. Dann musste der Fahrer eine Pause einlegen, warten, bis der Kühler abgekühlt war, um ihn öffnen und Wasser nachfüllen zu können (Bild unten 1962 beim Parkplatz Piff Alm © Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer). An allen Steilstücken der Straße befanden sich bei Quellen und Bachläufen Wasserdienststellen unmittelbar neben der Straße, die durch grüne, kreisrunde Tafeln mit weißem Mittelfeld gekennzeichnet waren. Eine Wasserkanne zum Nachfüllen des Kühlwassers und ein Radschuh zum Unterlegen unter ein Kraftwagenrad waren an langen Ketten an diesen Punkten bereitgestellt.



„Wenn Sie vom Wasserdienst Gebrauch machen, dann stellen Sie, bevor Sie wieder weiterfahren, Kanne und Radschuh an ihren Platz zurück und lassen Sie dieselben nicht auf der Fahrbahn liegen!“

Das bereits erwähnte 1937 erschienene Büchlein „Ratschläge für das Befahren der Großglockner-Hochalpenstraße“ (Titelbild unten) hat als Untertitel „Ein Wegbegleiter für Kraftfahrer und Wanderer“. Das über 70 Seiten starke Büchlein beschäftigt sich mit vielen Themen wie Anreiserouten, mit der genauen Beschreibung der Straße, gibt aber eben auch „Ratschläge für das Befahren“. Daraus möchte ich ein paar zitieren:

„Bergfahrt: [...] Ölstand kontrollieren. Die Bergfahrt erfordert mehr Öl als eine Normalbeanspruchung: gutes Markenöl verwenden. Wasser nachfüllen.“ Siehe dazu ersten Absatz dieses Kapitels.

„[...] Aber nicht nur vom Kraftfahrzeug, sondern auch vom Fahrer wird auf der Bergfahrt mehr verlangt. Der Fahrzeuglenker neigt gerade am Berg nur allzuleicht dazu, zeigen zu wollen, wie schnell er und sein Fahrzeug zu fahren vermögen. Wer den zu befahrenden Berg nicht kennt und überdies kein erfahrener Bergfahrer ist, soll vor allem jede diesbezügliche Eitelkeit vermeiden, [...]“

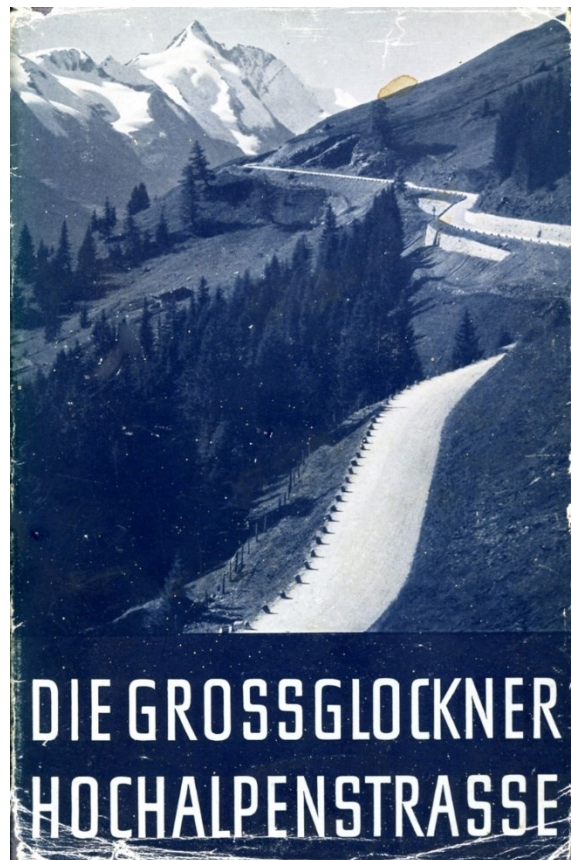
Es folgen Ratschläge.

„Befahren Sie die stärkeren Steigungen der Großglocknerstraße durchwegs mit wenig Gas und mit jenem Gang, mit welchem der Motor noch ohne merkliche Anstrengung zu arbeiten vermag. [...] Überlegen Sie sich daher gut, ob Sie einen vor sich befindlichen Kraftwagen überholen können und sollen, ohne von Ihrem Motor zu viel zu verlangen. [...]“

„Talfahrt: [...] Mit gleichem Gang und gleicher Geschwindigkeit talabfahren, als Sie berganfahren müßten.“

„Allgemeines und doch Wichtiges. [...] Der Fahrer kann unter Umständen von Bergkrankheit, Schwindel und damit zusammenhängendem Unwohlsein befallen werden, wenn er in dieser Beziehung besonders empfindlich ist. Rechtzeitig auf einem Parkplatz stehenbleiben und sich an die veränderte Höhenlage etwas anpassen.“

„[...] Falls Stehenbleiben auf der Steilstrecke unvermeidlich, Stein unter die Hinterräder legen, denselben aber vor Abfahrt wieder wegräumen. Bei Radwechsel am Steilhang achtgeben, daß Wagen nicht vom Wagenheber fällt.“





Wartende Pkw am Südportal des Hochtör-Tunnels in den 1930er-Jahren. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

20. Über eine Lawine, die Schneeräumung und eine besondere Schneeräumfeier

Zwischen meterhohen Schneewänden

Ing. Franz Wallack wurde im Sommer 1924 mit der Erstellung eines generellen Projekts für eine Großglockner Hochalpenstraße beauftragt. Eine der Vorgaben lautete, dass man von der Straße aus möglichst viel der hochalpinen Landschaft erleben kann. Ob Wallack schon 1924 auch die Situation der Schneeschmelze im Frühjahr in seinen Überlegungen berücksichtigt hatte, geht aus seinen Unterlagen nicht direkt hervor. Sicher ist aber, dass er später im Variantenstreit mit Dr. Rehrl genau diesen Aspekt ins Spiel gebracht hatte. Nämlich eine Trassenführung, die eine möglichst baldige Befahrung der Straße im Frühjahr ohne Schnee und Lawinengefahr erlaubte, was bei der von Rehrl geplanten Trasse nicht der Fall gewesen wäre.

Einzelne Abschnitte der Glocknerstraße waren dann bereits seit Sommer 1931 befahrbar. Ob diese Straßenteile schon alljährlich händisch vom Schnee geräumt wurden, ist nicht dokumentiert. Erst im Frühjahr 1936 beginnen die Aufzeichnungen. In den Jahren 1936 und 1937 schaufelten 350 Männer in durchschnittlich 70 Tagen 250 000 m³ Schnee, um die Straße zumindest einspurig freizulegen. Manchmal schien der Kampf gegen die meterhohen Schneewände (acht bis zehn Meter waren und sind immer noch durchaus üblich) aussichtslos: Schwielen an den Händen, Schneeblindheit oder starke Sonnenbrände setzten den Männern zu. Manchmal, verschärft durch starke Winde und unglaubliche Schneeverfrachtungen – 30 Meter hohe Schneeverwehungen –, machten die Anstrengungen von Tagen, ja manchmal von Wochen manchmal wieder zunichte.

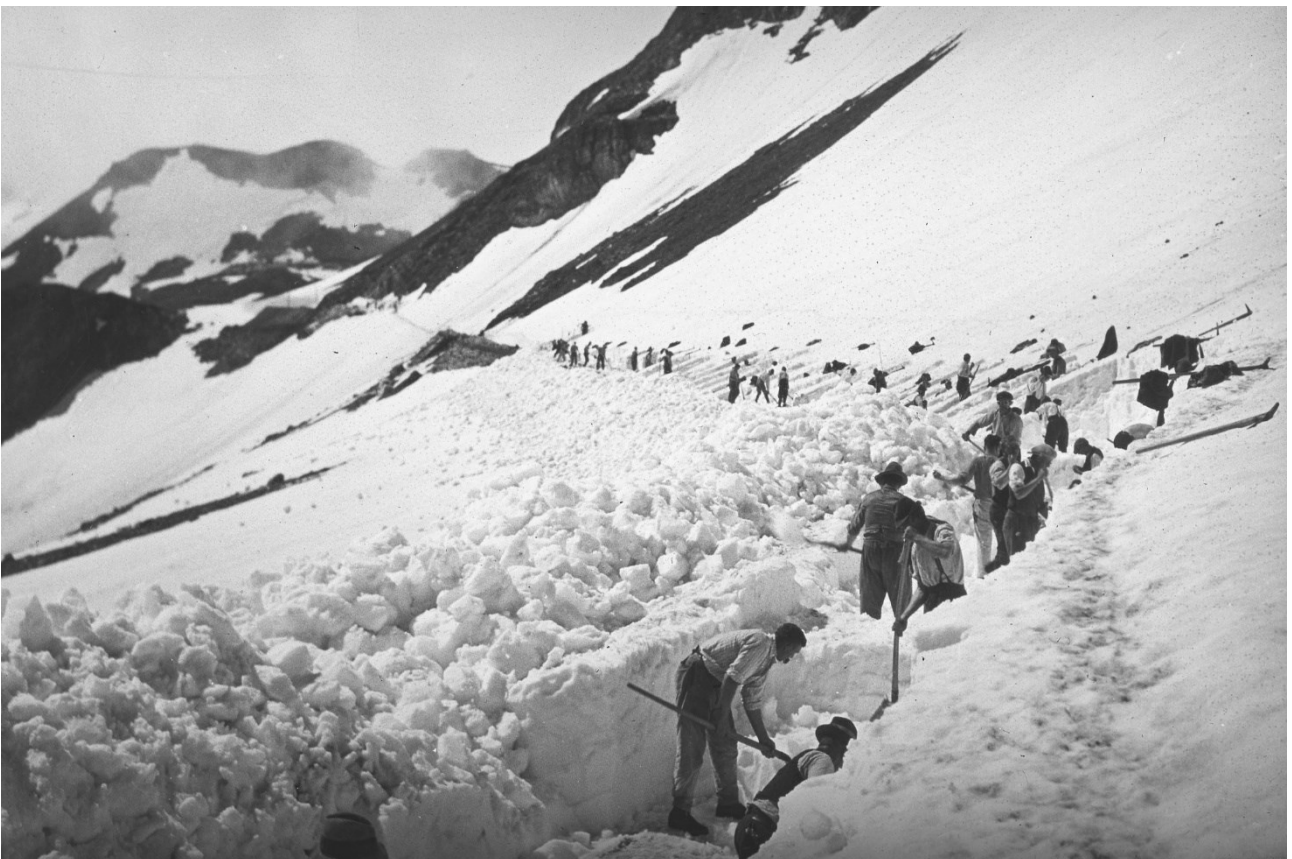
Zeitzeugen erinnern sich

Dem 90jährigen pensionierten Fuscher Bergführer Josef Unterberger war der Kampf gegen meterhohe Schneewechten noch 1991 gut in Erinnerung: „Wir haben in drei bis vier Schichten übereinander geschaufelt. Eisenpickel und Schneesägen, mit denen der Wind gepresste Schnee in Blöcke geschnitten wurde, waren unentbehrlich Werkzeuge. Nicht selten hat ein Schlechtwettereinbruch tagelange Arbeit zunichte gemacht.“

Unterbergers 87jähriger (1991) Bruder Anton war als Partieführer ebenfalls dabei: „Die Blasen an den Händen waren nicht das Problem. Von einem 40köpfigen Trupp, den mir das Arbeitsamt Zell am See geschickt hat, waren nach wenigen Stunden nur mehr 13 Mann einsatzfähig. Die übrigen waren schneeblind und hatten schwerste Sonnenbrände im Gesicht. Die meisten waren bergunerfahrene Männer, die von Sonnenbrille und Schutzcreme nicht viel gehört hatten.“ (Quelle „Salzburger Nachrichten“, 26. April 1991, Seite 19)



Bild oben: In Schichten wurde der Schnee abgetragen, bis man auf der Straße angelangt war.
Bild unten: Schneeschaufler im Abschnitt zwischen dem Mittertörl Tunnel und Hochtörl Tunnel.
Bildquelle: Großglockner-Wallack-Archiv



Bereits während des Zweiten Weltkriegs experimentierte Wallack mit verschiedenen Schneefräsen. Wallack war damals Leiter einer Schneeforschungsstelle. Nach Ende des Krieges setzte er seine Fräserprobungen fort und entwickelt den Rotationspflug „System Wallack“. Diese kamen erstmals im Frühjahr 1953 zum Einsatz, was die Räumungszeit erheblich verkürzte und nur mehr eine Handvoll Männer benötigte.

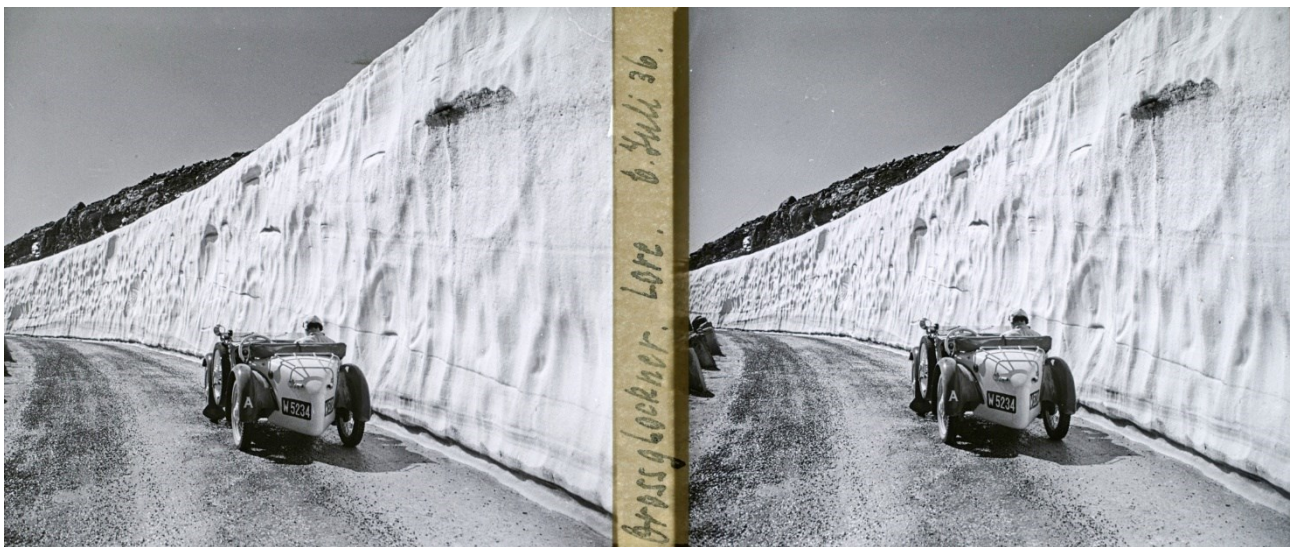
Nachdem heute die Straße alljährlich im April vom Schnee geräumt und Anfang Mai wieder für den Verkehr freigegeben wird, bietet sich für den Besucher der Straße ein einmaliges Erlebnis: Eine Fahrt durch meterhohe Schneewände.

Die Faszination einer Fahrt zwischen fünf Meter hohen und manchmal auch noch höheren Schneewänden besteht seit der Eröffnung der Straße im Jahr 1935. Zwar gibt es heute aufgrund geringerer Schneefälle im Winter nicht mehr überall entlang der Straße solch hohe Schneewände zu bewundern. Aber vor allem erlebt man sie noch im Bereich zwischen der Hexenküche und dem Fuscher Törl sowie auf der Anfahrt zum Hochtort Tunnel Nordportal.

Eine besondere Aufnahme gibt es aus dem Jahr 1936. Der Vorarlberger Privatier und Fotograf Norbert Bertolini (* 1899; † 1982) nahm am 6. Juli 1936 seine Frau Eleonore „Lore“ Helene Bertolini (* 1906; † 1995) mit dem BMW 3/15 PS DA 3 Wartburg Sport neben einer hohen Schneewand mit einer Stereoskopie auf Glasplatte (Positiv) schwarz-weiß, auf.

Eine Stereoskopie ist die Wiedergabe von Bildern mit einem räumlichen Eindruck von Tiefe, der physikalisch nicht vorhanden ist. Dazu nahm Bertolini zwei Bilder mit einer Stereokamera auf. Diese hatte zwei Objektive in Augenabstand, die die beiden benötigten Teilbilder gleichzeitig (synchron) aufnahmen. Mittels einer Farbfilterbrille entsteht beim Betrachten ein räumliches Bild.

Unter dem Link <https://pid.volare.vorarlberg.at/o:179112> kann man auch die fertige Stereoskopie sehen sowie weitere Aufnahmen von Bertolini entlang der Großglockner Hochalpenstraße.



6. Juli 1936: Auf der Großglockner Hochalpenstraße, Eleonore Helene Bertolini im BMW 3/15 PS DA 3 Wartburg Sport neben hoher Schneewand. Eine Stereoskopie auf Glasplatte (Positiv) schwarz-weiß quer. Quelle der Bilder: Sammlung Rhomberg, Dornbirn, Vorarlberger Landesbibliothek. Die Bilder dieser Sammlung stehen unter der „Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz“.

Auf der nächsten Seite noch ein Bild von der einbahnigen Räumung in den Jahren 1936 bis 1938 (oben). Dann wurde mit der sogenannten Peterfräse zweibahnig bis 1952 die Straße geräumt (unten).

Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.





Die Bilder auf dieser Seite und auf der nächsten oben zeigen verschiedene Schneefräsen im Einsatz auf der Großglockner Hochalpenstraße. Das Bild auf der nächsten Seite unten zeigt Hofrat Wallack neben einer der haushohen gefrästen Schneewände. Man erkennt sehr gut die einzelnen Frässhichten. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.





Der „Eisbändiger“ in Aktion bei der Schneeräumung der Großglockner Hochalpenstraße 2012. © Mike Vogl, Pressefoto Neumayr, Presseaussendung GROHAG.

Rotationspflug „System Wallack“

Wenn Anfang bis Mitte April die Schneeräumung der Großglockner Hochalpenstraße beginnt, kommen die Rotationspflüge „System Wallack“ noch heute zum Einsatz. Diese wurden von Hofrat Wallack vor rund 60 Jahren konstruiert. Der Rotationspflug „System Wallack“ ist eine Kombination aus Schneefräse und Pflug und kam erstmals im Frühjahr 1953 zum Einsatz.

Seither sind vier der fünf Originale immer noch im Einsatz. Bis zum Einsatz des Wallack-Rotationspflugs waren noch 350 Mann und 70 Tage Schaufelarbeit notwendig, um die Straße vom Schnee zu befreien. Dann wurden 1951 bereits sechs Schneepflüge eingesetzt, die nur mehr sechs Wochen dafür benötigen. Mit dem Einsatz der Wallack-Rotationspflüge ab 1953 verkürzte sich die Schneeräumung auf durchschnittlich 21 Tage. Heute wird die Straße in etwa 14 Tagen vom Schnee geräumt.

Bereits während des Zweiten Weltkriegs experimentierte Wallack mit Schneefräsen. So wurde Herbst 1944 auf dem Werksgelände der Fa. Motormuli in Molln in Oberösterreich eine Versuchsmaschine entwickelt.³⁹ An deren Entwicklung waren Ing. Kurt Schwaiger aus Bruck an der Großglocknerstraße, der ein enger Mitarbeiter von Wallack bis zu dessen Tod war, sowie Werkmeister Ignaz Lackner aus Heiligenblut beteiligt. Der erste Rotationspflug wurde 1951 im Werk Motormuli gebaut und kam ab 1953 als „Paul“ zum Einsatz. Die weiteren vier, „Eisbändiger“ und „Ander“ 1954 (die beiden wurden bei der Großglockner-Hochalpenstraßen-Schneeräumfeier 1954 mit Ehrenbürgerschaftsverleihung an Wallack bei Schneesturm auf ihre Namen getauft, siehe nächstes Kapitel), „Oskar“ 1960 und „Jörgen“ 1963, wurden im Metallbauwerk in Wels produziert.⁴⁰

Bis 1963 waren im Metallbauwerk Wels acht (andere Quellen schreiben von zehn) Stück dieses Rotationspflugs „System Wallack“ gebaut worden.

Der Rotationspflug „Paul“ war bis 2010 im Einsatz und hatte genau 9 755 Arbeitsstunden erbracht. Das 15-Tonnen-Gerät steht nun als Dauerleihgabe der Großglockner Hochalpenstraßen AG im Salzburger Freilichtmuseum in Großgmain beim ebenfalls dort wiedererrichteten Mauthaus Guttal.

³⁹ "Salzburger Nachrichten", 15. Juni 1951, Seite 7

⁴⁰ Peter Embacher



Der „Eisbändiger“ parkt im Sommer an der Straße © Peter Krackowizer

Im Winter überholen die Mechaniker der GROHAG die alten Rotationspflüge. Besondere Herausforderung sind dabei deren Saurer-Motoren aus österreichischer Produktion. Die Saurer-Werke, die in Wien Nutzfahrzeuge bauten, wurden schon 1969 geschlossen. Ersatzteile gibt es nur mehr gebraucht im Internet und die GROHAG versucht zu kaufen, was sie erwischt. So entstand Werkstattleiter Peter Embacher einen Saurer-Motor, Baujahr 1954, der in diese Rotationspflüge passt. 2020 konnte er weitere vier Saurer-Motoren erwerben und damit für einige Zeit den Einsatz der Rotationspflüge sichern.⁴¹

Technische Daten

Motoren: drei Saurer-Dieselmotoren, Sechszylinder, je 125 PS
Gewicht: ca. 15 t
Getriebe: ein Fünfgang-Fahrgetriebe, Zweigang-Kupplungs-Lenkgetriebe,
ein Zweigang-Pflugradgetriebe und ein Dreigang-Wurfradgetriebe
Steigfähigkeit: bis zu 60 %
Kraftstoffbehälter: zwei Tanks zu je 200 Liter
Kraftstoffverbrauch: ca. 22 Liter Diesel pro Motor und Einsatzstunde
Räumgeschwindigkeit
 für Altschnee bei 1,20 m Räumungshöhe 1 km/h
 bei 60 cm Räumungshöhe 3 km/h
 bei Neuschnee 4 – 8 km/h
Räumbreite: 2,40 m
Wurfweite: bis 50 m
Wurfhöhe: bis 25 m

⁴¹ „Salzburger Nachrichten“, 31. März 2022

Schneeräumfeier 1954 mit Ehrenbürgerschaftsverleihung an Wallack bei Schneesturm

Anlässlich der Großglockner-Hochalpenstraßen-Schneeräumfeier bei Schneesturm im Frühjahr 1954 wurde Hofrat Dipl.-Ing. Franz Wallack die Urkunde der Ehrenbürgerschaft von Heiligenblut überreicht.

Bereits am Sonntag, den 2. Mai 1954, einem strahlenden Frühlingstag, konnte die hochalpine Straße nach Räumung von rund 500 000 Kubikmeter Schnee für den Verkehr freigegeben werden. Doch Montag, den 3. Mai, trat ein Wettersturz ein. Trotz dieses neuerlichen Wintereinfalls mit einem Schneesturm mit einer maximalen Sichtweite von drei Metern versammelten sich rund 100 Personen beim Hochtortunnel Südportal, um Hofrat Franz Wallack, dem die frühe Straßenfreigabe zu verdanken war, zu ehren.

Der Gemeinderat von Heiligenblut hatte am 11. April beschlossen, Hofrat Wallack in Würdigung seiner Verdienste zum Ehrenbürger zu ernennen. Bei der heutigen Feier überreichte der Bürgermeister von Heiligenblut, Georg Lackner, Hofrat Wallack die Ehrenbürgerschaftsurkunde. Die „Salzburger Nachrichten“ berichten in ihrer Ausgabe vom 7. Mai 1954:

Die Musikkapelle trompetete schneidige Märsche. Die Schulkinder – mit dem Lehrer in einem Lkw zum Hochtort gefahren – sangen Heimatlieder und ein Heiligenbluter Männerquartett paßte sich der nachwinterlichen Sturmstimmung mit dem Lied ›Am Tauarn tuat's schauarn‹ an.

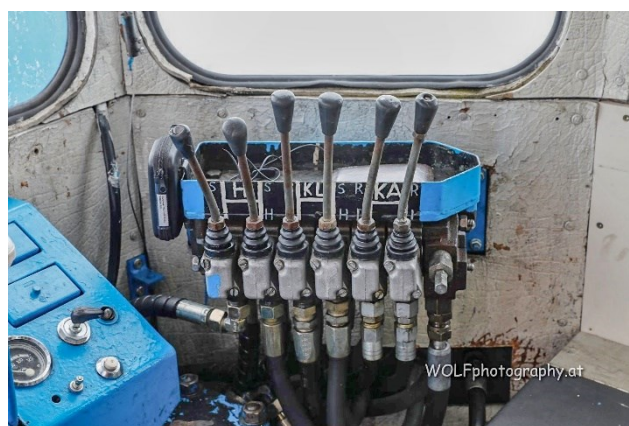
Der Großteil der Feier fand im Tunnel statt, wo die Teilnehmer gegen Wind und Schneetreiben geschützt waren.

Dann erfolgte vor dem etwas tiefer gelegenen Wallackhaus die Taufe der beiden neuen Rotationspflüge „System Wallack“ auf die Namen „Paul“ und „Eisbändiger“. Den Namen „Paul“ hatte Wallack in Erinnerung seines engsten Mitarbeiters, des Innsbruckers Ing. Paul Amman, gewählt.

Die folgenden beiden Absätze stammen aus dem Artikel der „Salzburger Nachrichten“ vom 7. Mai 1954:

In seiner Dankesrede erinnerte Wallack daran, dass nicht nur Pferdekräfte und Schneepflüge seiner Straße dienen, sondern dass ihm die meiste Hilfe von den Menschen kam, von den Schneeräumern. Während er ihre Arbeit in der phatoslosen, aber umso herzlicheren Rhetorik des Bergmenschen und Technikers lobte, umstanden ihn braungebrannte, lachende Männer wie eine große Familie. Sie hatten vergessen, dass sie 40, 50 und mehr Stunden ohne „ein Augvoll Schlaf“ hatten aushalten müssen, durchnässt, mit vor Kälte klammen Händen und starren Beinen – jetzt waren sie nur stolz und glücklich, weil es auch ihr Werk war, das geehrt wurde. Ob es Ing. Blaha, der Vertreter der Firma Motormulli, die die Pflüge baute, oder der Fleischhauer aus Siebenbürgen, der am Glockner eine neue Heimat gefunden hatte, oder Werkmeister Rainalter war, der seit 1935 am Berg war, jeden Stein, jede Kehre, jede Tücke kannte und seinen hochbeinigen Jeep im 35-Meilen-Tempo durch die undurchdringlichste Waschküche steuerte – die Heiligenbluter Ehrung, die „ihrem“ Hofrat verliehen wurde, galt allen.

Zackig sangen sie ihren „Schneeräumermarsch“⁴², bevor sie wieder in die Führerhäuser der Saurer-Wagen, der Jeeps und der 14tonnigen, wie Panzer auf Raupenkettten laufenden Rotationspflüge kletterten, um die vom Flachland gekommenen Gäste aus der stürmischen Winterhöhle am Glockner zu schlagen und General Winter, dem herrischen Patron, endgültig das Zepter aus der Hand zu reißen.



Blick in einen Führerstand eines Rotationspfluges „System Wallack“. © 2019 Wolfgang Seifert

⁴² Der „Schneeräumer Marsch“ wurde von Wallack selbst komponiert



Die Stosche-Lawine, im Hintergrund die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe © Dr. Helmut Krackowizer

Die Stosche-Lawine im Juni 1962

Die Stosche-Lawine war eine Schneelawine, die um die Mitte des 20. Jahrhundert jedes Jahr auf die Gletscherstraße in Kärnten niederging.

Am 24. Juni 1962 war es wieder einmal so weit. Während im Tal und dem Flachland tropische Temperaturen⁴³ herrschten, stürzte an diesem Sonntagnachmittag die Stosche-Lawine (so hieß sie bei den Arbeitern) zu Tal. In diesem Jahr gingen die Schneemassen erst später als in anderen Jahren ab. Die halbhaushohen Brocken rutschten aus 300 Meter Höhe ab und legten bei Kilometer 4,2 der Gletscherstraße, unterhalb des Karl-Volkert-Hauses, in 2 300 m ü. A., den Verkehr für eineinhalb Stunden lahm.

Da die Lawinenposten der GROHAG die Lawine beobachtet und die Straße rechtzeitig gesperrt hatten, kamen weder Menschen noch Fahrzeuge zu Schaden. Schon zu Mittag hatte es den Anschein gehabt, dass sich die Lawine lösen würde. Die erfahrenen Männer der Straßenmeisterei der GROHAG hatten daher Vorkehrungen getroffen, um jeder Gefahr zu begegnen, und das gefährdete Straßenstück abgeriegelt. Als dann die weiße Last tatsächlich die Straße auf einer Breite von 30 bis 35 Meter verlegte, blieb nichts anderes zu tun übrig, als einen Rotationspflug „System Wallack“ einzusetzen, um eine provisorische Freigabe des Verkehrs zu erreichen.

Der Journalist Dr. Helmut Krackowizer war zufällig an diesem Sonntag auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe, um den Fortschritt der Errichtung des Parkhauses Freiwandack zu fotografieren. Auf seiner Rückfahrt machte er Bilder von der Räumung der Stosche-Lawine, die am 26. Juni 1962, zusammen mit diesem hier geringfügig adaptierten Text in der Ausgabe der „Salzburger Nachrichten“ erschienen.

Alle 25 Schwarzweißbilder von der Lawinenräumung von Dr. Helmut Krackowizer [unter diesem Link](#).



⁴³ 30 °C Tageshöchstwert, gemessen am Flughafen Salzburg, Quelle <https://de.tutiempo.net/klima/06-1962/ws-111500.html>



Die Glocknerstraßen-Vignette im Wandel der Zeit (Auswahl). Bildquelle Großglockner Hochalpenstraßen AG

21. Werbung und Marketing von Wallack für seine Straße

Rehrl und Wallack wussten von Anfang an, wie wichtig Öffentlichkeitsarbeit war. Die beiden waren von der österreichischen Regierung als Geldgeber abhängig und konnten mit Baustellenbesichtigungen von Journalisten ständige Aufmerksamkeit bei der Bevölkerung finden. Rehrl, beispielsweise, nahm es nicht so genau mit den Beschäftigtenzahlen und betonte stets, dass 3 800 Menschen Arbeit beim Bau der Straße fänden (korrekte Zahlen siehe Kapitel „Die Glockner-Baraber“). 1931 bis Herbst 1932 war die Straße nur von Dorf Fusch bis Ferleiten befahrbar und trotzdem wurde sie von Autobusunternehmen bereits als Ausflugsfahrt angeboten. Ein Prospekt der GROHAG versprach den „größten und modernsten hochalpinen Straßenbau der Gegenwart, der aus den Niederungen der Talsohle in die Eisregion der Dreitausender führt“.⁴⁴

Es gab eine Reihe anderer Maßnahmen zur Steigerung der Bekanntheit der Straße. So ließen interessierte Mitglieder des Rotary Clubs Salzburg vier 50-teilige Diaserien anfertigen. Wallack selbst tourte in den Wintermonaten, wenn die Arbeit auf den Baustellen ruhte, als Vortragender durch die Lande.

Als dann 1935 die Straße fertiggestellt war, ließ Wallack Farbprospekte in größerer Anzahl in den Sprachen Deutsch, Tschechisch, Englisch, Französisch, Italienisch und Ungarisch drucken. In den folgenden Jahren folgten noch weitere Auflagen in anderen Sprachen. Ebenfalls im Jahr der Eröffnung kam ein zweiteiliger Kulturfilm in die Kinos: „Straße des Lebens“.

Sicherungs- und Orientierungsmaßnahmen. Besonders eindrucksvoll ist, dass Wallack schon Anfang der 1930er-Jahre die Bedeutung des Zusammenhangs von Farb- und Zeichensprache erkannt hat, also der visuellen Kommunikation im Zusammenhang mit einem Verkehrsbauwerk. Die Gestaltung der 'untergeordneten Elemente' (Straßenbegrenzungen, Hang- und Brückengeländer, Hinweis- und Orientierungstafeln ect.) nahm einen besonderen Rang ein. Die Entscheidung für eine grundlegende Farbkombination BLAU-WEISS enthält nicht nur die Komponente der guten (aber nicht aufdringlichen) Sichtbarkeit in der Grün-Rot-Gelb-Skala der Landschaft, sondern auch eine symbolische Dimension, indem BLAU-WEISS sozusagen das farbliche Kürzel für eine hochalpine Landschaft (Himmel und Schnee) darstellt. Jedenfalls ist in dieser Farbwahl Konkretes und Abstraktes, Wahrnehmungs-physiologisches und -psychologisches gleichermaßen enthalten.

Auszug aus einem Memorandum von Professor mag.arch. Dr. techn. Friedrich Achleitner aus Wien vom 12. November 1987 für den erstmaligen Versuch, die Straße unter Denkmalschutz zu stellen.

Die blauen Schilder mit der Angabe der Kehren Nummer und -höhe, die blauweißen Leitplanken entlang der Edelweißstraße auf die Edelweißspitze und andere Ideen gehen alle auf Wallack zurück. Nachstehend möchte ich noch ein paar weitere Marketing-Ideen von Wallack näher beschreiben.

⁴⁴ Großglockner-Wallack-Archiv, Prospekt 1932 „Im Kraftwagen zu den Bauarbeiten der Großglockner-Hochalpenstraße Nordrampe Salzburg“, in Rigele, Georg: „Die Großglockner Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines Monuments.“ Seite 181

Die Glocknerstraßen-Vignetten

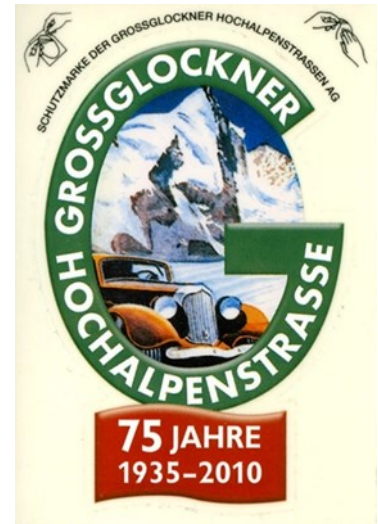
Als dann die Straße fertiggestellt war, 1935, musste Wallack auch dafür sorgen, dass sie bekannt wurde.

Dazu ersann Wallack u. a. die Glocknerstraßen-Vignette, die jedes Fahrzeug, die diese Straße tatsächlich befuhr, erhielt. Beim Passieren einer Mautstelle wurde sie auf die Windschutzscheibe geklebt. Schon bald gab es kein europäisches Land, in dem nicht zumindest einige Pkw mit dieser Glocknerstraßen-Vignette auf der Windschutzscheibe herumfuhren.

Das war die billigste und beste Reklame für die Straße.

Interessant war auch die Anweisung von Wallack, dass seine Mautnerinnen die Vignette ankleben mussten und nicht den Besuchern in die Hand geben durften. Damit war sichergestellt, dass der Kleber als sichtbare Werbung in Europa gesehen wurde. Wer dieser Anordnung zuwidergehandelt hätte, dem drohte die sofortige Entlassung.⁴⁵

Es gab für die Zeit des Baus der Straße, die ab 1931 in Teilen befahrbar war, eine Schwarzweißvignette. Erst ab 1935 kamen dann die farblich gestalteten Vignetten auf. Die allererste Farbgestaltung war rot mit einem Fahrzeug der 1930er-Jahre. Diese gab es auch in grün - für jene, die die Straße zum zweiten oder wiederholten Male befuhren. Sie entspricht (wieder) der heute verwendeten Vignette.



Die Plaketten der Großglockner Hochalpenstraße

Die Hochmais-Plakette 1932

Erstmals wurde mit der Eröffnung der Straße bis Hochmais am 1. September 1932 eine Plakette aufgelegt (Bild links). Sie wurde vom Salzburger Juwelier Paul Koppenwallner entworfen.

Die Plakette zur Eröffnung der Straße von Hochmais zum Fuscher Törl 1934

Anlässlich der Eröffnung des Straßenteils von Hochmais bis zum Fuscher Törl samt Edelweißstraße am 23. September 1934 wurde wieder eine Plakette aufgelegt (Bild rechts). In der oberen Ecke steht „die Erbauer“, in der linken „Ing. Franz Wallack“, in der rechten „Landeshauptmann Dr. Rehrl“ und in der unteren „SAC“ für den Salzburger Automobil Club, der zur Eröffnung eine Sternfahrt von rund 400 Fahrzeugen organisiert hatte. Der um das Motiv des Großglockners und seiner Gletscher verlaufende Text: „Großglockner Hochalpenstraße Nordrampe 2571“. 2571 (m ü. A.) steht für die Höhe Edelweißspitze.

⁴⁵ Großglockner-Wallack-Archiv, betrifft „Vignetten für die Windschutzscheibe 12. 3. 1974. T/Ba/, gez. F. Wallack“ in: Rigele, Georg: „Die Großglockner Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments.“ Seite 182



Die Erinnerungsplakette von Semperit, links die Vorder-, rechts die Rückseite, alle Bilder © Peter Krackowizer

Die Erinnerungsplakette von Semperit anlässlich der Eröffnung der Straße 1935

Die „Semperit Oesterr.-Amerikanische Gummiwerke A. G.“ hatten anlässlich der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße am 3. August 1935 im Münzamt eine künstlerisch angefertigte bronzene Erinnerungsplakette herstellen lassen. Allen Automobilisten und Motorradfahrern, die zur Eröffnung und zum Rennen an die Großglockner Hochalpenstraße kamen, wurde diese Plakette kostenlos überreicht. Auch alle Teilnehmer der Zielfahrt anlässlich der Eröffnung erhielten diese Plakette.

Die Plakette zeigt auf der Vorderseite ein Bild des heiligen Christophorus. Alle prominenten Persönlichkeiten erhielten die Plakette in Silber-Ausführung.

Die Großglockner-Zielfahrt-Plakette anlässlich der Eröffnung der Straße 1935

Eine weitere Veranstaltung zur Eröffnung der Straße war eine sogenannte Zielfahrt.⁴⁶ Dabei starteten Teilnehmer aus allen Ländern in Europa und trafen sich dann zur Eröffnung. Veranaltet wurde die Zielfahrt vom österreichischen Automobil-Club zusammen mit dem Kärntner und Salzburger Automobil-Club sowie vom österreichischen Touring-Club. Fast eintausend Teilnehmer aus dem In- und Ausland hatten sich an dieser Zielfahrt beteiligt. Alle Teilnehmer erhielten eine Erinnerungsplakette (Bild rechts).

Die Verleihung der Preise für die Zielfahrer fand im Rahmen der Preisverteilung für das Großglocknerrennen statt im Hotel Central in Zell am See statt:

Weiteste Anreise bei den Automobilisten: Jerzy Zochowska, Wilna (Vilnius, Litauen), 1 300 km

Weiteste bei den Motorradfahrern: E. R. Osborn, London, 1 050

Zweitweiteste Strecke, Automobilisten: Frau Fanny Kronbauerowa, Cherbourg, Frankreich

Zweitweiteste Strecke, Motorräder: Fräulein A. Schoutens, Den Haag, Niederlande

Drittweiteste Strecke, Auto: Milos Mecir, Cherbourg

Drittweiteste Strecke, Motorrad: Stephanus Arnolens, de Ryk, Amsterdam



⁴⁶ „Allgemeine Automobil-Zeitung“, Ausgabe vom August 1935, Seite 31f



Fahnen beim Parkplatz Fuscher Törl I an der Großglockner Hochalpenstraße, 7. September 2013 © Peter Krackowizer.

Die Nationalflaggen aller Besucher-Herkunftsländer bei den Parkplätzen

Wallack ließ täglich die Nationalflaggen der Besucherherkunftsländer hissen.

Am Fuscher Törl und am Parkplatz Freiwandack wehten die Fahnen Österreichs und auf je sechs Masten links und rechts anderer Nationen. Nämlich die Flaggen jener Länder von Besuchern, die an diesem Tag die Straße befuhren. Auf jedem dieser etwas kleineren Masten konnten gleichzeitig vier Fahnen untereinander hochgezogen werden. Mehrmals kam es in den ersten Jahren nach der Eröffnung der Straße vor, dass bis zu 48 Flaggen gleichzeitig im Wind wehten.

Wie erfolgte die Meldung zum Aufziehen der Flaggen?

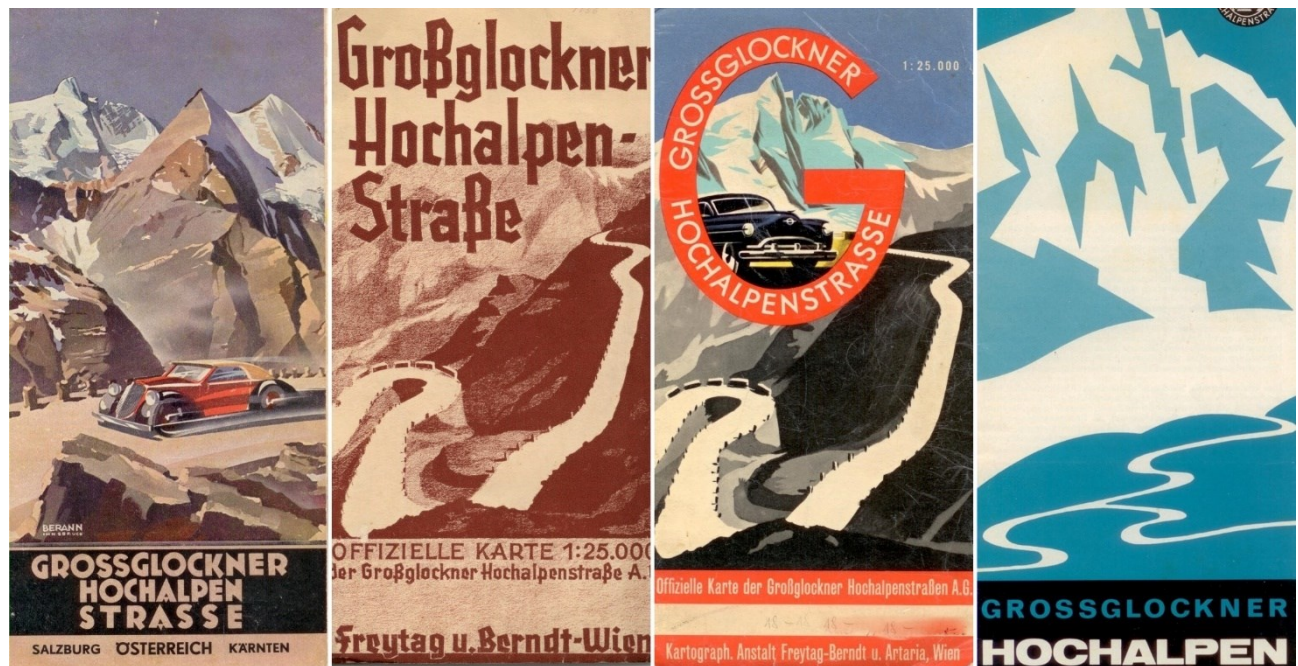
Jede halbe Stunde wurden die Kfz-Nationalitätszeichen der die Mautstellen passierenden ausländischen Kraftfahrzeuge mit dem Straßenfernsprecher den beiden Kiosken beim Fuscher Törl und am Parkplatz Freiwandack gemeldet. Wenn die Besucher dann beim Fuscher Törl oder auf der Kaiser-Franz-Josefs ankamen, wurden sie bereits mit ihrer Nationalflagge begrüßt.

Und warum fehlte einmal die brasilianische Flagge?

Das fragte ein brasilianischer Journalist Hofrat Wallack, nachdem dieser das Flaggensystem erklärt hatte. Er sei aus Brasilien, doch seine Flagge fehlte. Wieso das so war, war schnell geklärt: der brasilianische Journalist war mit einem Salzburger Mietauto angereist. Wallack behob das „Problem“, indem er den Flaggen-Meister anwies, die Brasilianische zu hissen, die der Brasilianer mit abgenommener Kopfbedeckung begrüßte.

Bildquelle rechts Großglockner-Wallack-Archiv.





Verschiedene Prospekte, Bildquelle Archiv Krackowizer

Straßenkarten und Beschreibungen der Straße

Neben den Glocknerstraßen-Vignetten und -Plaketten gab es noch Straßenkarten und Beschreibungen der Großglockner Hochalpenstraße. Diese erhielten die Besucher zunächst gratis mit der Bezahlung der Maut, später konnte sie man kaufen.

Während der Bauzeit der Straße gab es Gamsgrubenprojekte seitens der Großglockner Hochalpenstraßen AG, die zu Auseinandersetzungen mit dem Deutschen und Oesterreichischen Alpenverein führten. Trotzdem war es selbstverständlich die offizielle Karte der Großglockner Hochalpenstraße auf der Basis der Alpenvereinskarte zu erstellen.

Bis 1972 wurde die offizielle Karte in einem kartonierten Umschlag verkauft, in dem sich in Heftform umfangreiche Informationen befanden. Die Karten waren im Maßstab 1:25 000 gedruckt. Zwischen 1964 und 1972 wurden etwa 22 000 Stück pro Jahr von dieser Karten verkauft. Ab 1973 waren die Karten dann im Maßstab 1:50 000, der Inhalt stark reduziert und folglich ging auch die Nachfrage stark zurück. Seit 1986 wird diese Art der Straßenkarte nicht mehr aufgelegt. Es folgten einfache Faltprospekte mit grundlegenden Informationen und einer Übersichtskarte.

Die älteste Ausgabe als Leporello (Faltprospekt, zwölfseitig) im Format 23,5 x 11 cm dürfte noch vor der Eröffnung am 3. August 1935 in der Zaunrith'sche Buchdruckerei in der Stadt Salzburg gedruckt worden sein. Dies lässt sich daraus schließen, dass es darin noch keine einzige Aufnahme von der Scheitelstrecke gibt, lediglich vom verschlossenen Mittertörl Tunnel. Das lässt auf einen Druckzeitpunkt Mai oder Juni 1935 schließen. Denn der Mittertörl Tunnel entstand zwischen Spätherbst 1933 und Juli 1935.

Die 2. Ausgabe, Herbst 1935 oder 1936, im Format 27,5 x 14 cm und Maßstab 1:25 000 gedruckte Broschüre wurde von Freitag & Berndt in Wien hergestellt. Sie hatte 13 Informationsseiten und eine herausklappbare farbige Karte in der Größe von 75 x 52 cm, an deren Rand Schwarzweißbilder von der Straße zu sehen waren. Weiters gab es zwei Panoramabilder eines Rundblicks von der Edelweißspitze mit den Namen der zu sehenden Gipfeln. Diese Ausgabe hieß bereits „Amtliche Karte“.

Das Interessante an dieser zweiten Ausgabe ist, dass darin bereits die zwar geplanten, aber dann nie realisierten Projekte eingetragen waren: Die Verlängerung der Gletscherstraße bis zum heutigen Wasserfallwinkl mit zwei Parkplätzen. Von einem sollte dann die „Personen-Seilschwebbahn“ von der Gamsgrube auf den Fuscher Kar Kopf führen.

Der kartonierte Umschlag wurde bis zur letzten Auflage dieser Broschüre (1964 bis 1972) verwendet.

Auf der nächsten Seite die Karte aus dem Faltprospekt, der 1935 oder 1936 aufgelegt worden war. Darin waren bereits die oben erwähnten Projekte im Bereich der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe eingezeichnet. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

Die Großglockner Hochalpenstraße auf Weltausstellungen

Die Großglockner Hochalpenstraße war auf den Weltausstellungen in Brüssel, Belgien (1935) und in Paris, Frankreich (1937) vertreten. Die Kunstausstellung „Alpenliebe“ zu Ehren von Richard Strauss, die im Sommer 2014 auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe gezeigt wurde, sah man im nächsten Jahr auf der „EXPO 2015“ in Mailand, Italien. In diesem Jahr, dem Jahr des 80jährigen Bestandsjubiläums der Großglockner Hochalpenstraße, war die Straße also zum dritten Mal auf einer Weltausstellung zusammen mit dem Nationalpark Hohe Tauern vertreten.



Das „Alpenpanorama“ bei der Weltausstellung 1937 in Paris. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv

Die Weltausstellung in Brüssel begann 1935 noch vor der offiziellen Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße. Österreich war nach 1904 erstmals wieder mit einem eigenen Pavillon vertreten. Der Gewinner der Architektenausschreibung für den Pavillon war Oswald Haerdtl, der den maßgeblichen Saal „Österreich als Reiseland“ gestaltete. Den Raum für die Fremdenverkehrswerbung bestimmte ein zehn Meter breites

gemaltes Bild der Großglockner Hochalpenstraße, „auf welchem ... die Illusion einer Autofahrt über diese einzigartige Alpenstraße hervorgerufen wird“.

Bei der Ausschreibung für die Weltausstellung 1937 in Paris verlangte man aufgrund des großen Erfolges in Brüssel ausdrücklich nach einem Alpenpanorama und einer Schaufensterfläche. Die Idee, die Großglockner Hochalpenstraße eine zentrale Rolle spielen zu lassen verschmolz mit der Idee einer Kinoprojektionsfläche, indem (wiederum) Haerdtl eine gigantische Fotomontage anfertigen ließ. Diese wurde an der Innenseite der Wand des Saals der Industrie und Technik angebracht und war dank der vollverglasten Schau-fassade gut sichtbar. Sie zeigte eine ca. 30,5 x 8,5 Meter große Fotomontage mit dem Tauernmassivs und der Großglockner Hochalpenstraße; durch die Art der Inszenierung wurde der Anschein geweckt, man würde durch ein riesiges Fenster direkt in die österreichischen Alpen blicken. Die Fotomontage wurde von dem Fotografen Robert Haas gestaltet, der aber wegen seiner jüdischen Abstammung in den offiziellen Statements weitgehend ungenannt blieb. 2016/17 wurde Haas im Wien Museum eine Ausstellung gewidmet, in der auch auf dieses Werk eingegangen wurde.



Schild „Törlgrat“ zwischen dem Fuscher Törl und dem Gedenkzeichen Fuscher Törl. Dieses Bild dürfte in den ersten Tagen des August 1935 aufgenommen worden sein, wenngleich auf der Rückseite dieser Aufnahme das Jahr 1934 vermerkt ist. Aber da sah das Berghaus Lukashansl noch anders aus und es gab noch keine Randsteine. Das kleine Häuschen am Straßenrand dürfte für das 1. Int. Großglockner-Rennen für die Zeitnehmer aufgestellt worden sein. Rechts oben befand sich die Tribüne für die Ehrengäste. Diese Ansichtskarte wurde im Bergwelt Verlag Carl Jurischek in der Stadt Salzburg gedruckt. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

22. Historische Straßenschilder

Franz Wallack war nicht nur ein genialer Straßenbauer, sondern er beherrschte auch die Kunst des Marketings perfekt. Ob Fahnen der Besuchernationen, Glocknerstraßen-Vignette, blauweiße Leitplanken oder Straßenschilder – Wallack wollte den Besuchern ein unvergessliches und einmaliges Bergerlebnis bieten. Er ließ nicht nur bei allen Kehren Schilder mit deren Namen und Höhenangaben aufstellen, sondern auch bei anderen markanten Punkten entlang seiner Straße. Von Ferleiten kommend waren dies unter anderen:

Schild „Edelweißwand“. Die Edelweißwand erhebt sich kurz vor dem Haus Alpine Schau hinauf zur Edelweißspitze, die mit 2 571 m ü. A. der höchste befahrbare Punkt der hochalpinen Panoramastraße ist.

Kurz nach dem Parkplatz Fuscher Törl I, kurz vor dem Gedenkzeichen, standen die Schilder „Törlgrat“ und „Törlwand“. Über der Törlwand erhebt sich der Törlkopf (2 455 m ü. A.), auf dem heute eine Webcam aufgestellt ist. Vom Parkplatz Fuscher Törl II kann man auf den Törlkopf gehen.



Die Törlwand, 1954, links sieht man das Arbeiterwohnhaus Fuschertörl, Bildmitte das Fuschertörl mit dem Berghaus Lukashansl, Quelle „Historische Ansichten“ (Privatfotos und Ansichtskarten), siehe unter „Bildnachweis“.

Das von Wallack so bezeichnete, aber nicht historische „Fuschertörl“ beim Straßendurchbruch westlich des Törlkopfes. Im Hintergrund der Großglockner. Historische Ansichtskarte, gelaufen 1938, aus der digitalen Sammlung der Ansichtskarten der Österreichischen Nationalbibliothek.



34475
Großglockner Hochalpenstrasse. Glocknerblick, 3798 m vom Fuschertörl, 2425 m.



In der Hexenküche. Oben eine Aufnahme mit dem „Hexenzahn“ und, wohl mit Respekt gedacht, auch früher als „der Keppelzahn vom Hofrat“ [Wallack] bezeichnet. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

23. Die Hexenküche

Als Hexenküche wird ein Gebiet an der Großglockner Hochalpenstraße zwischen Hochmais (1 850 m ü. A.) und der Edelweißwand unterhalb des Oberen Nassfelds auf Salzburger Seite der Panoramastraße bezeichnet.

Auf einem Gebiet von mehreren Hundert Quadratmetern finden sich besonders eigenartig geformte Felsen, die kreuz und quer über die Hänge verteilt liegen oder stehen. Durch dieses Gebiet wurde erst ab 11. Mai 1934 mit dem Bau der Großglockner Hochalpenstraße begonnen. Es erstreckt sich von Kehre 8 (1 928 m ü. A.) bis oberhalb Kehre 11 (2 155 m ü. A.) unterhalb der Edelweißwand vorbei.

Legenden um den Namen Hexenküche mag es geben, aber der Name war eine Erfindung von Wallack. Noch in seiner Karte über das Baulos Nord im Spätherbst 1934 scheint der Name „Naßfeldrücken“ auf, aber kein Hinweis auf „Hexenküche“. Auch auf historischen Landkarten findet sich dieser Name nicht.

Eine dieser angeblichen Legenden berichtet von vier Männern, die einst in diesem steilen Abschnitt des Saumwegs hinauf zum Oberen Nassfeld während eines Sturms Schutz in einer Felsnische suchten. Der Wind erzeugte allerlei unheimliche Geräusche, dass die Männer meinten, sie seien in einer Hexenküche. Erschöpft schliefen sie in der Felsnische ein. Als sie am nächsten Tag aufwachten, sahen sie sich umgeben von einer zauberhaften Felslandschaft. Zurückgekehrt ins Tal glaubte niemand den vier Männern ihre Geschichte. Aber der Name „Hexenküche“ blieb für die zerklüftete Felssturzregion erhalten. So jedenfalls schilderte es ein Posting der Großglockner Hochalpenstraßen AG in deren Facebook im Herbst 2023.⁴⁷

Archäologischer Fund

Bei Baumaßnahmen in diesem Straßenabschnitt wurde vor Jahren eine Sklavenkette geborgen. Sie ist ein seltener Beleg für die Tatsache, dass einst nicht nur Wein, Salz und Viehhäute über die Alpenpässe gesäumt, sondern hier auch menschliche „Ware“ gehandelt wurde. Es waren Gefangene des Salzburger Fürsterzbischofs, die zur Sklavenarbeit bestimmt, zwangsweise über die Alpen nach Venedig getrieben wurden, wobei sie während ihres Transports mittels dieser Ketten um den Hals aneinandergefesselt waren.

⁴⁷ www.facebook.com/grossglocknerstrasse, Eintrag 31. Oktober 2023



Die Bilder auf dieser und der nächsten Seite wurden 2014 in der Hexenküche aufgenommen © Peter Krackowizer.



24. Geplante, nie realisierte Projekte im Bereich der Straße

Eisenbahn auf den Großglockner

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gab es Pläne für eine Eisenbahn auf den Großglockner.⁴⁸

Ing. Heinrich Schroeder trat um 1891 mit dem Plan an die Öffentlichkeit, eine Eisenbahn auf den Großglockner zu errichten. Ing. Schroeder war der ausführende Bauingenieur der Gaisbergbahn (Betrieb von 1887 bis 1928) in der Stadt Salzburg gewesen.⁴⁹

Ausgangspunkt der projektierten, etwa 23 Kilometer langen, als Schmalspur gedachten Großglockner-Bahn wäre Bruck-Fusch an der Staatsbahn (Salzburg-Tiroler-Bahn) gewesen. Von dort, 750 m ü. A., würde die Bahnlinie zunächst als Adhäsionsbahn durch das Fuschertal über Fusch (809 m ü. A.) führen. Bei der südlich des Dorfs beginnenden stärkeren Steigung müsste die erste Geländestufe mittels Zahnschienen überwunden werden.

Die eigentliche Bergbahn würde jedoch erst bei der Vögelalpe (1 190 m ü. A.) [Vögerlalm auf 1 270 m ü. A.?] im Ferleital beginnen und zunächst eine Steigung von 7,6 Prozent, dann 19,7 Prozent haben. Die Bahnlinie würde weiter über die Frauenalpe (1 540 m ü. A.) [heutiges Piffmoos?] geführt werden, um mit einer Steigung von 19,7 Prozent bis zum Beginn der Pfandscharte (2 030 m ü. A.) zu verlaufen. Der Gletscher müsste durch einen etwa 2,4 Kilometer langen Tunnel mit 7,1 Prozent Steigung überwunden werden. In einer Höhe von 2 200 m ü. A. würde die Bahn auf Kärntner Seite im Pfandschartental wieder ans Tageslicht kommen, etwa beim heutigen Nassfeld-Speicher Kehre 4 der Gletscherstraße.

Oberhalb des Glocknerhauses wäre die Trasse mit einer Steigung von elf Prozent hinauf zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe verlaufen. Dort war geplant, die Trasse über der Pasterze entlang bis zur Hofmannshütte (2 444 m ü. A., heute nicht bestehend) mit einer Steigung von 7,1 Prozent direkt an die Pasterze zu führen (die damals noch dort bis knapp unter die Hütte reichte, heute aber nur mehr bis unter 2 150 m ü. A.).

⁴⁸ „Salzburger Volksblatt“, Nr. 186 vom 19. August 1891, Seite 3

⁴⁹ Geschichte und Bilder der Gaisbergbahn im Salzburgwiki <https://www.sn.at/wiki/Gaisbergbahn>

Pasterzenbahn

Bei dem veränderlichen Zustand des mittleren, fast ebenen Pasterzen-Gletschers sollte erst auf Grund längerer Beobachtungen entschieden werden, ob derselbe mittels eines entsprechend konstruierten Bahngeleises überfahren werden kann oder ob eine Seilbahn zuverlässiger wäre.

Großglockner-Gipfelbahn

Von etwa Bahnkilometer 30 an hätten die Gletscherabstürze des Großglockners, sowie die Lawinen und Steinschläge eine oberirdische Führung der Bahn nicht erlaubt. Es war deshalb ein steiler Tunnel von etwa 900 Metern Länge durch festen Fels geplant, in welchem eine Seilbahn die Touristen von dem Pasterzen-Boden direkt bis in die Höhe der Erzherzog-Johann-Hütte „Adlersruhe“ (3 454 m ü. A.) bringen würde, wo die Bahn ihr vorläufiges Ende finden soll. In späterer Zeit soll die Bahnlinie bis zum Kaiserkreuz auf den Glocknergipfel erweitert werden.

Dieses Projekt wurde ebenso wenig realisiert wie die Idee einer Seilbahn auf die Adlersruhe, der Seilbahn auf den Fuscher-Kar-Kopf oder die Straßenverlängerung in die Gamsgrube - alle drei waren spätere GROHAG-Projekte und werden im nächsten Kapitel beschrieben.

Verlängerung der Gletscherstraße, Seilbahnen auf die Adlersruhe und den Fuscher-Kar-Kopf

Drei Projekte der Großglockner Hochalpenstraßen AG sorgten bis 1938 für große Aufregung zwischen Wissenschaftlern im Umkreis des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins und Technikern, die im Auftrag der GROHAG verschiedene Projekte im Bereich der Gamsgrube verfolgten:

Die Verlängerung der Gletscherstraße vom Parkplatz Freiwandek in die Gamsgrube, und von dort eine Personenseilbahn auf den Fuscher-Kar-Kopf sowie eine Personenseilbahn zur Adlersruhe;

Bereits 1918 hatte der Villacher Holzindustrielle Albert Wirth 41 km² Ödland um die Pasterze gekauft und dem Deutschen und Oesterreichischen Alpenverein geschenkt mit der Auflage (...) *für ewige Zeiten als Naturschutzgebiet der spekulativen alpinen Fremdenindustrie zu entziehen*. Das war der Grundstein für den heutigen Nationalpark Hohe Tauern.

Im Juni 1933 suchte die Kärntner Landesregierung im Handelsministerium um die Bewilligung für eine Seilbahn von der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe zur Adlersruhe an, die mit 3 454 m ü. A. nur wenige hundert Meter unterhalb der beiden Glocknergipfel (3 770 und 3 798 m ü. A.) steht. Das Land Kärnten befürchtete, dass mit der Fertigstellung der Scheitelstrecke der Glocknerstraße die Besucher im Land Salzburg bleiben könnten und Kärnten Einbußen im Fremdenverkehr erleiden könnte und hoffte, mit dieser Seilbahn den Abfluss zu mindern.

Mit der Erteilung der Bewilligung des Ministeriums im Juli begann ein Streit zwischen dem Alpenverein und dem Land Kärnten. Der Widerstand führte, zusammen mit einem Einwand der Wirtschaftlichkeit dieser Seilbahn seitens des Finanzministers, noch im Herbst 1933 zum Ende diese Planes.

Ebenfalls 1933 hatte der Salzburger Landeshauptmann Rehr ein Projekt einer Seilbahn von der Gamsgrube auf den Fuscher-Kar-Kopf vorgestellt. Rehr war davon überzeugt, dass eine Seilbahn in derartig hochalpiner Lage mit Ausblick über die höchsten Berge Österreichs eine einmalige Touristenattraktion wäre (...) *als österreichisches Gegenstück zur Bahn auf das Jungfrauoch (Schweiz)*. Rehr wollte dazu auch die Gletscherstraße in die Gamsgrube verlängern.

Es kam zu heftigen Wortduellen zwischen Vertretern der Lobby der Automobilisten, deren es zu jenem Zeitpunkt rund drei Millionen im Deutschen Reich gab, und den Vertretern des Alpenvereins, der „nur rund 300 000 Mitglieder“ zählte.

Aber die Ministerien in Wien wollten nicht wieder Geldmittel zur Verfügung stellen und gaben Rehr eine Absage. Rehr war zwar beleidigt, versuchte aber in Einzelgesprächen mit Regierungsmitgliedern doch noch seine Straßenverlängerung und den Bau der Seilbahn zu bekommen.

Mittlerweile hatte das Land Kärnten am 1. Juli 1935 den Grundbesitz, den Wirth dem Alpenverein geschenkt hatte, zum Naturschutzgebiet erklärt. Am 1. August 1935, zwei Tage vor der Eröffnung der Scheitelstrecke, konnte Rehr bei einer Besichtigung vor Ort mit Handelsminister Fritz Stockinger diesen dann doch noch zu einem sehr abgespeckten Projekt überreden. Er erhielt die Genehmigung zur Verlängerung der Gletscherstraße um 550 Meter vom derzeitigen Endpunkt Parkplatz KFJH II bis zum Freiwandek sowie für die Errichtung eines Fußweges von 2 300 m mit einer Breite von zwei Metern vom neuen Endpunkt Parkplatz Freiwandek durch die Gamsgrube bis zum Wasserfallwinkel.





Die Bilder auf der vorherigen Seite: Bau des Gamsgrubenwegs 1936 und 1937. Auf dem ersten Bild sieht man die beiden Glocknergipfel, rechts anschließend die Glocknerwand, darunter das noch mächtige Glocknerkees und rechts daneben das Teufelskampkees. Im Bild darunter erhebt sich im Hintergrund der Johannisberg (3 453 m ü. A.) auf der Bundesländergrenze Kärnten und Salzburg. Das Bild auf dieser Seite zeigt einen Blick in einen der Tunnels des heutigen „Naturlehrwegs Gamsgrube“. Alle Bilder dieses Beitrags Quelle Großglockner-Wallack-Archiv.

Aber der Grundbesitzer, der Deutsche und Oesterreichische Alpenverein, weigerte sich, den nötigen Grund dafür abzutreten. Daraufhin wurde er am 28. Juli 1936 enteignet. Dieser erhob zwar Beschwerde beim Bundesgerichtshof, die jedoch abgelehnt wurde. Für den mittlerweile in Bau befindlichen Weg wurden jedoch strenge Auflagen erteilt.

Der Weg wurde als „Promenadenweg zum Wasserfallwinkel“ am 28. Juni 1937 von Bundeskanzler Dr. Kurt Schuschnigg eröffnet und erhielt am Tag seiner Eröffnung von Rehl den Namen „Kanzler-Schuschnigg-Weg“.⁵⁰ Heute heißt der Weg „Naturlehrweg Gamsgrube“.

Ende 1937 schien es so, als stünde der Baubeginn für die Seilbahn auf den Fuscher-Kar-Kopf unmittelbar bevor. Rehl hatte mittlerweile Sponsorengelder aufgetrieben und durch die Benennung des Weges nach Bundeskanzler Schuschnigg fühlte sich dieser sichtlich geschmeichelt. Aber nun kamen Bedenken vom Finanzminister, der die Seilbahn durch eine private Gesellschaft errichten lassen wollte, an der die GROHAG nur minimal beteiligt sein sollte.

Dann kam der Krieg und anschließend versuchte die GROHAG in den 1950er-Jahren nochmals die Finanzierung der Seilbahn auf die Beine zu stellen. Doch letztlich wurde dieses Seilbahnprojekt fallengelassen.

Die geplante Straße über das Steinerne Meer

Eine Straße über das Steinerne Meer hatte der geniale Erbauer der Großglockner Hochalpenstraße, Hofrat Dipl.-Ing. Franz Friedrich Wallack noch vor dem Zweiten Weltkrieg geplant.

Wallack berichtet in seinem technischen Bericht von einem Treffen am 13. September 1938 im Büro der Bauleitung der Glocknerstraße von ihm und dem Saalfeldener Bürgermeister Hans Großerlcher. Dabei sprachen die beiden über einen technisch und wirtschaftlich möglichen Bau einer Straße über das Steinerne Meer. Die Straße sollte die Verbindung der Glocknerstraße mit der Deutschen Alpenstraße herstellen, die vom Bodensee zum Königssee führt. Jedoch ergäben sich bei der Erreichung des auf über 2 000 Meter Höhe gelegenen Plateaus außerordentliche Schwierigkeiten. Die südlichen Felswände des Steinernen

⁵⁰ „Salzburger Volksblatt“, 30. Juni 1937, Seite 3

Meeres sind steil und haben oft mehrere hundert Meter Höhe. Diese müssten zunächst überwunden werden, um dann über das Hochplateau die Straße hinunter in Richtung Königssee bauen zu können.

Nach mehreren Begehungen im Steinernen Meer von Wallack im Oktober 1938 legte er als die geeignetste Trasse fest: Von Saalfelden über Ramseiden, die Ostseite des Bürgerbergs, die Steinalm, den Kienalkopf und die Weißbachscharte zum Ingolstädter Haus auf das Hochplateau. Von dort verlief die Trasse über das Hundstodgatterl talwärts ins bayerische Wimbachtal nach Ramsau bei Berchtesgaden. Streckenlänge 48,56 Kilometer mit 31 Kehren und nur ein 140 Meter langer Tunnel. Die Steigung beträgt nie mehr als zehn Prozent.

Der einsetzende Winter machte dann weitere Begehungen unmöglich. Allerdings hatte Wallack bis März des nächsten Jahres 17 Varianten mit insgesamt 200 Kilometern Trassen gezeichnet, die alle sehr fundiert waren. Er muss also alle Trassen begangen haben. In einem Schreiben vom März 1939 teilte Franz Wallack dem nationalsozialistischen Bürgermeister von Saalfelden Hans Großlercher mit, dass er die Studien für das Straßenprojekt über das Steinernes Meer vollendet habe. Das ist aber nach Ansicht von Experten so nicht machbar gewesen. Möglicherweise hatte Wallack schon früher an dem Projekt gearbeitet und konnte auf Vorarbeiten zurückgreifen. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs im September 1939 wurde das Vorhaben dann hinfällig.

Fast 80 Jahre lang lagen die Papiere im Gemeindeamt und gerieten in Vergessenheit. Bis 2016. Das Saalfeldener Heimatmuseum präsentierte im Rahmen der Sonderausstellung „200 x 200“ einen Teil von Wallacks Plänen erstmals der Öffentlichkeit.⁵¹

Sechs Kilometer Straße wurden erbaut

Dass die Nationalsozialisten schon vor Wallack eine Straße über das Steinernes Meer planten, ist jedoch nachgewiesen. Im Gegensatz zu Wallacks Trassenführung sollte die Hauptlinie dieser früheren Pläne aber östlich des Königssees verlaufen und über die Buchauerscharte nach Maria Alm führen. Geplant war auch ein Skigebiet im Bereich des Funtenseetauern. Rund sechs Kilometer der Straße waren bis 1938 bereits von Norden vom Obersalzberg bei Berchtesgaden bis zum heutigen Parkplatz Hinterbrand am Jenner fertig. Diese Straße gibt es als Scharitzkehlstraße heute noch.⁵² Bild unten, Beschreibung nächste Seite unten.



⁵¹ „Salzburger Nachrichten“, Ausgabe vom 9. Oktober 2016

⁵² „Traunsteiner Tagblatt“, Ausgabe vom 21. März 2009, im Internet in voller Länge [unter diesem Link](#) abrufbar



Projekt „Gletscherskigebiet Brennkogel-Kloben“

Dieses Projekt wurde 1965 vom Salzburger Landesfremdenverkehrsamt vom damaligen Landesverkehrsdirektor Hofrat Dr. Johann Manzano vorgestellt.

Der Brennkogel (3 018 m ü. A.) erhebt sich etwa 2,5 Kilometer südlich des Fuscher Törls. Zwischen ihm und dem südwestlich gelegenen Kloben (2 938 m ü. A.) befand sich damals noch ein größerer Gletscher. Aus diesem Bereich hätten sich mehrere Abfahrtsvarianten bis zur Trauneralm (1 522 m ü. A.) im südlichen Ferleental angeboten.

Der gelernte Mittelschulprofessor, Erstbegeher der Eiskögele-Nordwand in der Glocknergruppe (zusammen mit Friedl Wolfgang) und Sportpionier Alfred „Fred“ Rössner (* 1911 in Sankt Johann am Tauern, Steiermark; † 2005 in der Stadt Salzburg) stellte in seinem Gutachten fest, dass es im gesamten Ostalpenraum kein hochalpines Skigebiet gibt, das direkt an einer Hauptverkehrsstraße liegt wie in diesem Fall an der Großglockner Hochalpenstraße. Er sah vor allem im Frühjahrskilau große Chancen. Jedoch wurde dieses Projekt nie realisiert. Die Quelle dieses Beitrags fand ich im Großglockner-Wallack-Archiv. Es handelt sich um einen Beitrag der „Salzburger Wirtschaft“, Ausgabe vom 14. Jänner 1965.

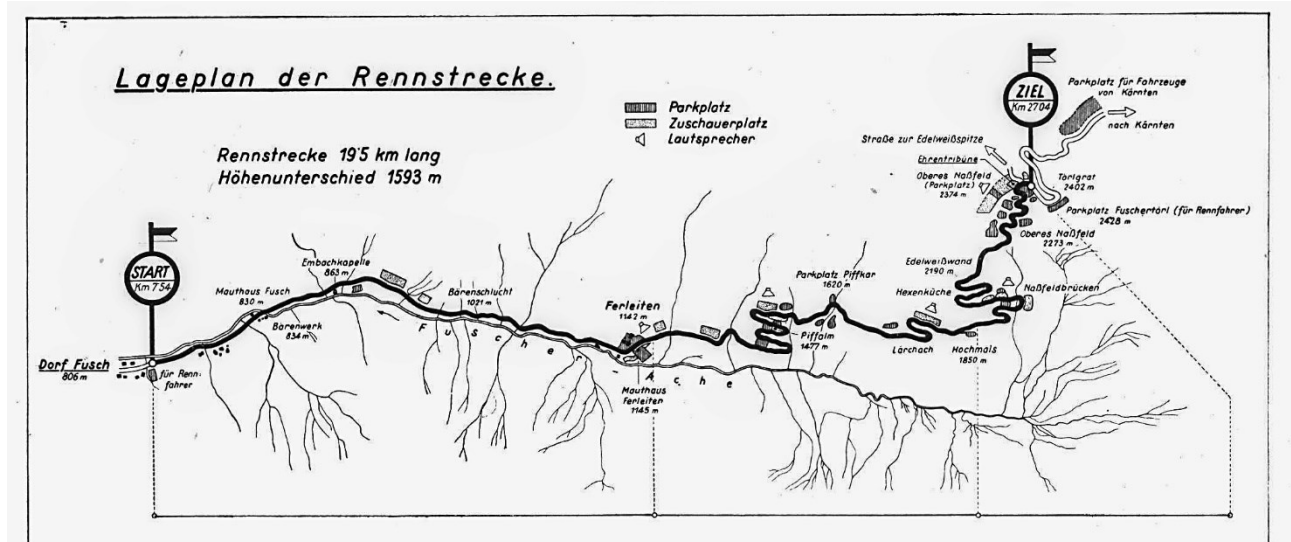
Bildbeschreibung vorherige Seite: Diese Aufnahme zeigt am Horizont im linken Teil die südlichen Steilhänge des Steinernen Meeres. Rechts anschließend die Berge des Hochkönigstocks. In der Bildmitte unten das Zeller Becken mit Zell am See. Darüber erheben sich die Pinzgauer Grasberge. Die Aufnahme wurde beim Bundessport- und Freizeitzentrum Kitzsteinhorn anlässlich der Grundsteinlegung am 23. September 1967 vom Salzburger ORF-Redakteur Hans Heinrich Welser (* 1923; † 2002) aufgenommen und befindet sich im Archiv Welsler/Archiv Krackowizer.



25. Motorsport auf der Glocknerstraße

Anlässlich der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße kam es einen Tag später, am 4. August 1935, zum 1. Int. Großglockner Automobil- und Motorradrennen. Start war in Dorf Fusch beim ersten Mauthaus und die Strecke führte über Ferleiten zum Fuscher Törl. Das Bild auf der vorherigen Seite zeigt das Titelbild des Programmheftes des 1. Internationalen Großglockner Rennens. Bildquelle Motorrad-, Literatur- und Bildarchiv Prof. Dr. Helmut Krackowizer.

1938 und 1939 fanden nochmals Rennen statt, die jedoch beim Mauthaus in Ferleiten gestartet wurden. Dann fand der Rennsport auf dieser Straße sein Ende, abgesehen von verschiedenen historischen Motorsportveranstaltungen nach dem Zweiten Weltkrieg, über ich auszugsweise auf den nächsten Seiten berichte.



Der Streckenverlauf des ersten Glockner-Rennens 1935 in der „Allgemeine Automobil-Zeitung“, Ausgabe Juli 1935, S. 26

Wie es zum 1. Internationalen Großglockner-Rennen 1935 kam

Doch wie kam es zu diesem ersten internationalen Rennen? Ich bin dieser Frage deswegen nachgegangen, weil in jüngerer Zeit die Meinung aufgekommen war, dass Wallack diese Straße von vornherein als Rennstrecke geplant hätte. Wie dem untenstehenden Beitrag von Franz Stengl zu entnehmen ist, kam der Gedanke an ein Rennen auf der Glocknerstraße hatte erst im Jahr 1932 seine Wurzeln. Ausschlaggebend für diese Überlegung des Salzburger Automobil-Clubs (SAC) könnten möglicherweise auch folgende Gründe gewesen sein: Das unten erwähnte Klausenpassrennen fand 1934 zum letzten Mal statt und das Gaisbergrennen wurde 1933 ebenfalls zum letzten Mal vor dem Zweiten Weltkrieg veranstaltet. Es gab also 1934 keine großen Bergrennen mehr in Mitteleuropa. Daher sah der SAC vielleicht nun eine Möglichkeit mit dieser wohl einzigartigen Bergrennstrecke zur damaligen Zeit internationale Aufmerksamkeit zu finden.

Nachstehend die Schilderung von Franz Stengl in der „Österreichischen Auto-Rundschau“, Ausgabe 2. August 1935. Franz Stengl (* 1895; † 1960) war Gerichtssekretär und ein Salzburger Motorsportpionier. Er war Zeitnehmer und Rennleiter des Salzburger Automobil-Club bei Motorsportveranstaltungen in der Vorkriegszeit und nach dem Zweiten Weltkrieg. In den 1950er-Jahren trat er noch als Sportkommissar in Erscheinung. Vor dem Zweiten Weltkrieg war er Mitglied des Präsidiums des Salzburger Automobil-Clubs.

Franz Stengl war der Vater von Regierungsrat Friedrich „Fritz“ Stengl (* 1919; † 2011), der ebenfalls im Motorsport als Chefzeitnehmer bei Motorsportveranstaltungen in der Nachkriegszeit sowie als Rennleiter aktiv war. Er war auch der Großvater des Olympiasiegers 1964 in Innsbruck im Doppelsitzerbewerb der Rennrodler, Vizeeuropameister 1974 im Zweierbob und Bronzemedailengewinner bei der Weltmeisterschaft 1975 im Viererbob und österreichischer Motorrad-Staatsmeister 1969 Manfred Stengl (* 1946; † 1992 tödlich verunglückt auf der Insel Man bei der *Tourist Trophy*, dem ältesten und härtesten Motorradrennen der Welt).

Ab 1936 war Franz Stengl Landesbeirat für Motorsport in Salzburg. Hier seine Schilderung von 1935:

Bei strömendem Regen ging 1932 das IV. Internationale Gaisberg-Rennen vor den Toren Salzburgs seinem Ende entgegen. Nur der Rennfahrer von Morgan, der später tödlich verunglückte, stand mit seinem Bugatti als Letzter am Start. Und als auch er das Startzeichen erhalten hatte, als auch er unseren Blicken am Start entchwunden war, trat bei uns die große Entspannung nach monatelanger Arbeit ein.

Schluß des IV. Gaisberg-Rennens: eine selbstverständliche und belanglose Angelegenheit für das Publikum, für die Rennleitung aber der Abschluß langwieriger Organisationsarbeiten, das Ende tausender Detailaufgaben, die Entspannung nach aufreibender monatelanger Arbeit.

Wer vom Rennfieber aber einmal erfaßt wurde, wird immer wieder rückfällig. Das IV. Internationale Gaisberg-Rennen war abgeschlossen, und in dieser momentanen Entspannung wurde der erste Gedanke zu einer weit größeren Aufgabe geboren, der Gedanke, ein Internationales Großglockner-Rennen zu veranstalten.

Die Eröffnung der Teilstrecke Fusch-Hochmaais der Glocknerstraße stand unmittelbar bevor. Noch war es aber unsicher, welche von den in Frage stehenden Varianten bezüglich des Ausbaues der Scheitelstrecke der Großglocknerstraße durchgeführt werden sollte; noch war das Finanzierungsproblem der Glocknerstraße nicht überwunden; noch war der Zeitpunkt der wahrscheinlichen Eröffnung des Durchzugsverkehrs auf der Glocknerstraße in weiter, nebelhafter Ferne als bei uns im Salzburger Automobil-Club bereits der Wille und die Absicht bestand, anläßlich der Eröffnung der Straße das erste Glockner-Rennen zu veranstalten.



Die Ehrentribüne beim Fuschertörl am Ziel des 1. Internationalen Großglockner-Rennens am 4. August 1935. Von links nach rechts: Der italienische Gesandte in Wien Gabriele Preziosi, Vizekanzler und Oberster Führer der Sport- und Turnfront Fürst Rüdiger von Starheimberg, der italienische Verkehrsminister Costanzo Ciano, Bundespräsident Wilhelm Miklas, Landeshauptmann von Salzburg Dr. Franz Rehr, Verkehrsminister Friedrich Stockinger, Justizminister Egon Berger-Waldenegg. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

Angespornt durch das in der Schweiz jedes zweite Jahr zur Durchführung gelangende Internationale Klausen-Rennen,⁵³ das im Laufe der Jahre zu einem nationalen Volksfest ersten Ranges geworden ist, verankerte sich der Gedanke und Wille zum I. Großglockner-Rennen immer mehr in uns. Unserem damaligen Sekretär, Baron Seyffertitz, gelang es, den Herrn Landeshauptmann Dr. Rehl für diese Veranstaltung zu interessieren, und somit war die erste Grundlage für die Verwirklichung des Planes gegeben. Es kam in der Folge zu ersten diesbezüglichen Aussprachen mit den führenden Funktionären des Oesterreichischen Automobil-Clubs, insbesondere mit Vizepräsident Graf Pachta. Der Gedanke fand auch hier größte Unterstützung.

Unzählige Schwierigkeiten, die sich der Fertigstellung der Straße entgensetzten und deren Ueberwindung wohl in allererster Linie Herrn Landeshauptmann Dr. Rehl und Herrn Oberbaurat Ing. Wallack zu verdanken ist, verhinderten natürlich auch den Beginn der Organisationsarbeiten für ein Glockner-Rennen.

Erst im Frühjahr 1934 lebte der Plan neuerlich auf, gewann durch die in Bälde zu erwartende Eröffnung der gesamten Nordrampe der Glocknerstraße immer mehr an Interesse und führte dazu, daß zu diesem Zeitpunkte durch den Salzburger Automobil-Club über die Oberste Nationale Sportkommission bei der „Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus“ in Paris um den Termin für das „I. Internationale Großglockner-Rennen 1935“ angesucht wurde. Mit dieser Anmeldung war nun endlich die Organisationsgrundlage für dieses Rennen, als deren Veranstalter der Oesterreichische und der Salzburger Automobil-Club gemeldet waren, gegeben.



1. Int. Glockner-Rennen 1935: Otto Steinfeldner aus Wien auf NSU 350 cm³ in Ferleiten. Bildquelle Motorrad-, Literatur- und Bildarchiv Prof. Dr. Helmut Krackowizer

Im Herbst 1934, nach erfolgter Eröffnung der Nordrampe der Straße, wurde nun die für das Rennen in Betracht gezogene Strecke von Baron Seyffertitz und mir eingehendst besichtigt, jedes Straßenstück und insbesondere die Kehren in bezug auf ihre renntechnischen Eigenschaften begutachtet. Diese Arbeit führte zu dem Resultat, daß wohl kaum eine andere Bergstraße in Europa für ein großaufgezogenes Bergrennen besser geeignet sei, als das gewählte Straßenstück, das einerseits in längeren Geradestrecken höchste Geschwindigkeiten erlauben werde, anderseits aber durch die Bewältigung eines enormen Höhenunterschiedes und durch die Länge der Rennstrecke selbst, sowie durch die vierzehn großen Kehren enorme Anforderungen an Maschine und Fahrer stellen werde.

Nun setzten sofort die ersten Organisationsarbeiten ein. Vier Funktionäre des Salzburger Automobil-Clubs bearbeiteten durch mehrere Tage die renntechnische Aufnahme der Straße zwischen Fusch und Fuschertörl; Start und Ziel wurden festgesetzt, und auf Grund von Begehungen gemeinsam mit dem Erbauer der Straße,

⁵³ Das Klausenpassrennen in den Schweizer Alpen führte über eine Länge von 21,5 Kilometer und fand 1934 zum letzten Mal statt.

Oberbaurat Ingenieur Wallack, die besten Park- und Zuschauerplätze festgestellt. Auf Grund dieser Vorarbeiten wurden uns seitens der Großglockner A. G. die ersten Pläne der Rennstrecke gezeichnet.

Diese Vorarbeiten mußten uns während der Wintermonate, in welcher diese hochalpine Straße natürlich nicht bearbeitet werden kann, als Grundlage für die weiteren Organisationsarbeiten dienen, die auch von Baron Seyffertitz und mir sofort begonnen wurden, jedoch durch dessen Berufung zum Generalsekretär in die Oesterreichische Sport- und Turnfront abermals unterbrochen wurden, so daß auf diese Weise neuerdings die Durchführung unseres Vorhabens in Frage gestellt wurde. Als dieser an mich herantrat, ob ich nicht doch das Rennen ohne ihn organisieren würde, stand ich vor einem schweren Entschluß. Galt es doch, eine wirklich große Aufgabe zu bewältigen: ein Erstlingsrennen auf einer 19 km langen Strecke in der 3000-m-Region mit allen ihren Schwierigkeiten zu organisieren.

Erst als Baron Seyffertitz trotz seiner neuen Stellung seine Mitarbeit zusicherte und Graf Pachta vom Oe. A. C. mit die Rennleitung übernahm, sagte ich verbindlich zu. In Salzburg wurde innerhalb unseres S. A. C. ein Rennkomitee aus bewährten Funktionären früherer Gaisberg-Rennen geschaffen, dem unter anderen Landesgerichtsrat Dr. Ratzenböck, Oberinspektor Orthner und Diplomopiker Hau angehören, während ich in der laufenden Bearbeitung des Rennens in dem neuernannten Sekretär des S. A. C., Ing. Graf Coreth, einen begeisterten Mitarbeiter fand.

War nun unsererseits der organisatorische Aufbau, stützend auf die mit Baron Seyffertitz gemeinsam entworfenen Pläne und Richtlinien, geschaffen, so war durch das außerordentliche Verständnis des Obersten Sportführers Fürsten Starhemberg und die nicht minder große Förderung durch Landeshauptmann Rehl sowie durch die unermüdliche Tatkraft des Erbauers Oberbaurat Wallack das Rennen als gesichert anzusehen.

Nun werden wir am 4. August beweisen, daß das 1. Internationale Großglockner-Rennen in volkswirtschaftlicher wie in sportlicher Hinsicht eine Veranstaltung größten Formates und größter Bedeutung sowie der lebende Ausdruck unwandelbaren Aufbauwillens im Dienste unserer Fremdenverkehrswerbung ist.

Wir werden beweisen, daß Bergrennen in richtiger Aufmachung nach wie vor von allergrößtem Publikumsinteresse sind und bleiben werden.“

Bild rechts ein Beitrag vom ersten Rennen 1935, Bildquelle „Das interessante Blatt“, Ausgabe vom 8. August 1935, Seite 12

Seite 12
Das interessante Blatt
Nr. 32

Internationale Rennpremiere auf dem Großglockner



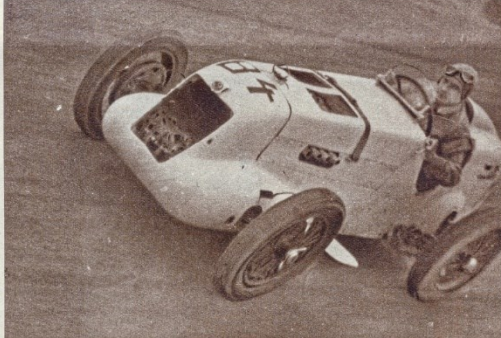
Sowohl die Glocknerstraßenöffnung als auch das Rennen, das ohne Zwischenfall verlief, wurde von Dr. Riemerschmid für die Radioübertragung angesagt.



Den Glocknerpreis gewann der Italiener Mario Tadini aus Modena auf Alfa Romeo, der die 19,5 Kilometer lange Strecke, bei einem Höhenunterschied von 1393 Meter und einer Steigung von 8,16 Prozent, in der Bestzeit des Tages von 14,42,74 Minuten und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 79,390 Stundenkilometer durchfuhr.



Sieger im Motorradrennen wurde Martin Schneeweiß (Wien) auf Austro-Omega in 15 Minuten 17,57 Sek.



Bobby Kohrausch, Deutschland, auf MG, der Sieger der Rennwagen bis 1100 ccm, geht in eine Kurve.



Die Engländerin Eileen Ellison, die trotz eines Auto-defektes das Rennen durchhielt und in ihrer Kategorie Vierte wurde.



Der französische Rennfahrer Conte de Bremond nahm mit seinem Alfa-Romeo an der großen Konkurrenz teil.

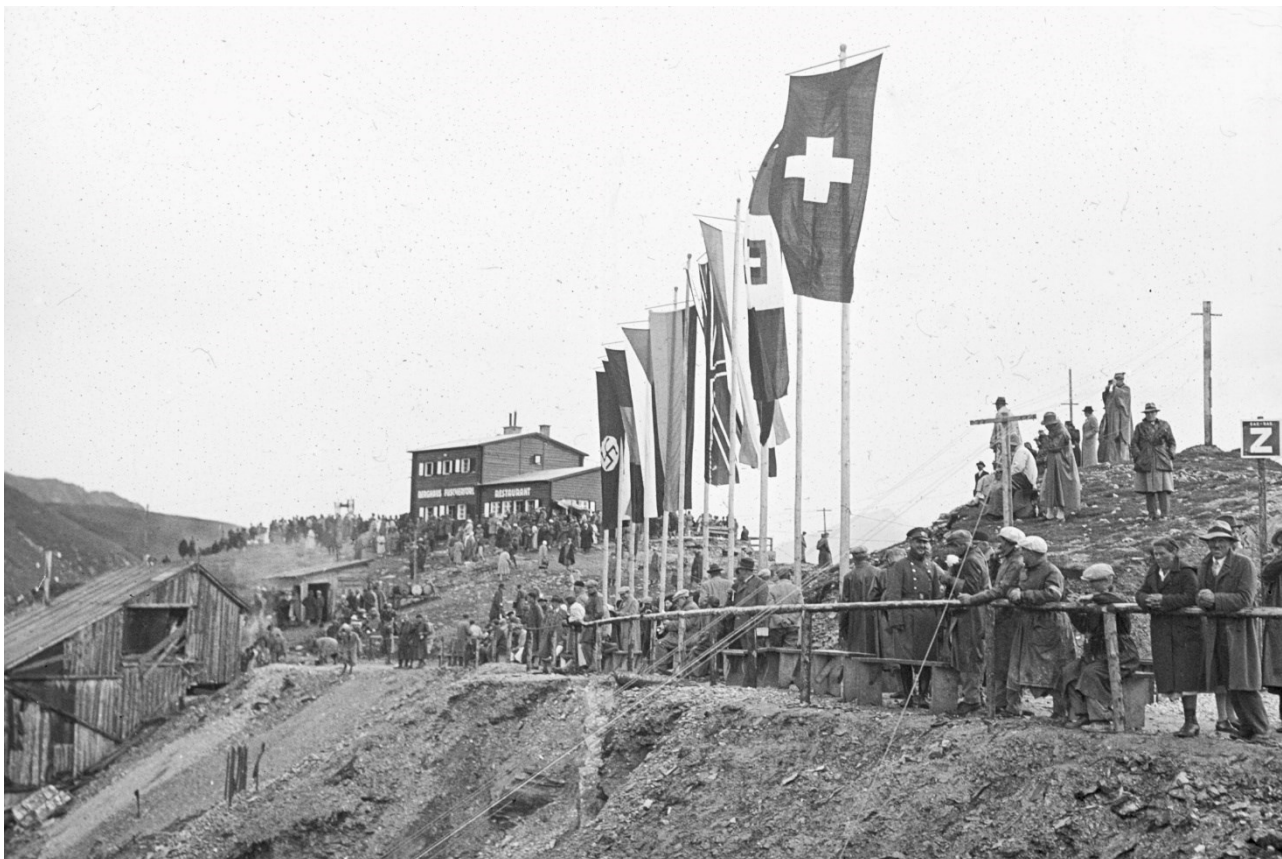


Harry Herkuleyns, Amsterdam, Dritter in der 1100-ccm-Kategorie, rast über die Strecke.



Der Wagen des Budapester Ing. Dellmann (Adler) in voller Fahrt.

Photos Ernst-Hilfner, Willinger, Kleinberg u. a.



Oberhalb des Ziels beim Berghaus Lukashansl befanden sich die Fahnen in unmittelbarer Nähe der Tribüne der Ehrengästen und in Sichtweite des Gedenkzeichens. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

Beim 1. Int. Großglockner-Rennen wehte die Hakenkreuzfahne des Deutschen Reiches

In der damaligen Tagespresse wurde es vermieden, Bilder dieser Fahnen zu zeigen. Nur die österreichische „Allgemeine Automobil-Zeitung“ setzte die Flagge überdeutlich ins Bild. Obwohl sie gesetzlich verboten war, wehte die Fahne am 3. und 4. August beim Parkplatz Fuscher Törl I. Die Tolerierung dieser Fahne, schreibt Georg Rigele in seinem Buch,⁵⁴ war der Preis für die Teilnahme deutscher Gäste an den Eröffnungstagen. Für vier Tage war die 1000-Mark-Sperre⁵⁵ außer Kraft gesetzt. Besonders krass war



⁵⁴ Rigele, Georg: „Großglockner Hochalpenstraße: Zur Geschichte eines österreichischen Monuments“, Seite 190,

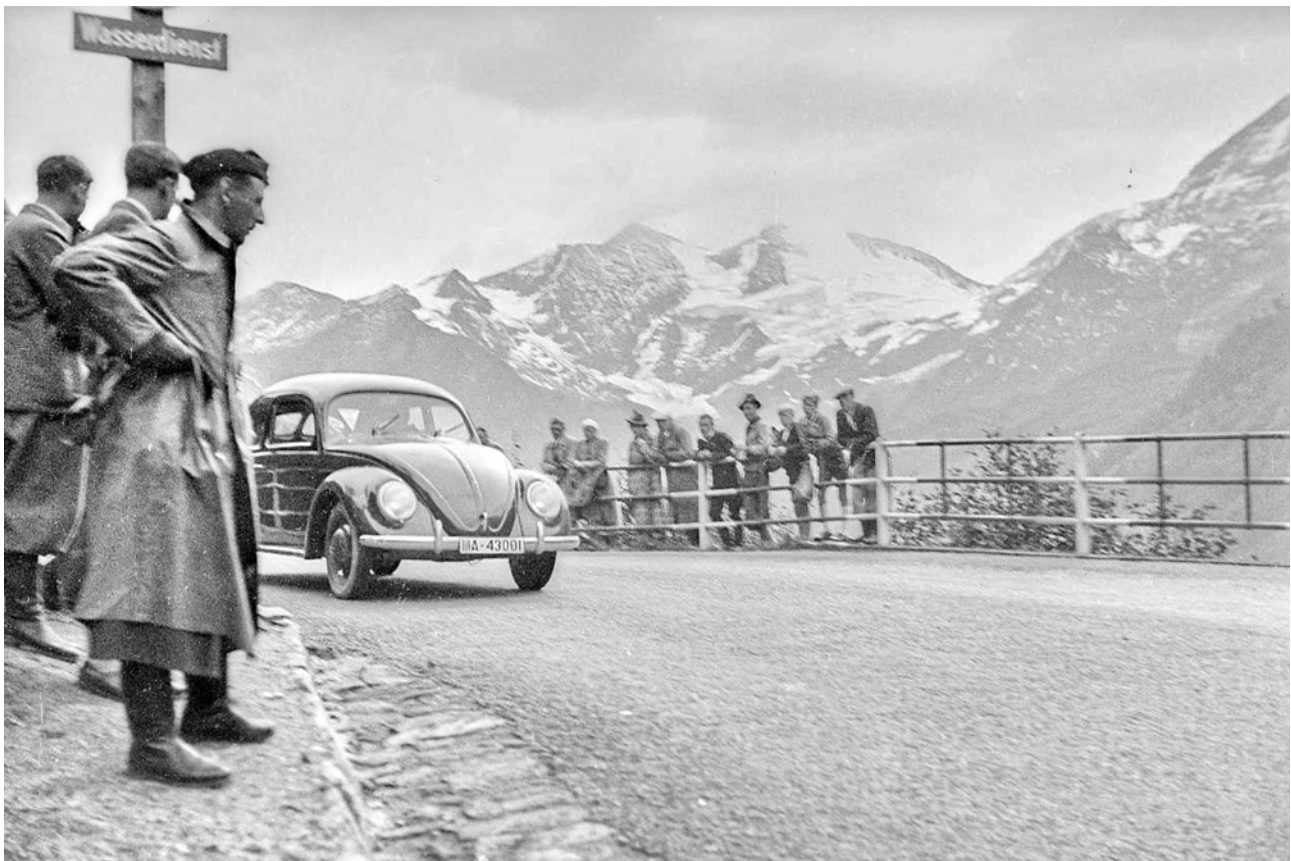
⁵⁵ Seit Juni 1933 musste jeder deutsche Staatsbürger vor einer Reise nach Österreich 1.000 Reichsmark bezahlen.

die Platzierung der Fahne unmittelbar unterhalb des Gedenkzeichens für Bundeskanzler Engelbert Dollfuß, der ja erst vor einem Jahr bei einem erfolglosen Putschversuch der Nationalsozialisten erschossen worden war. Für diese und andere taktische Ausnahmen von Hitlers Fremdenverkehrsboykott war in Deutschland der Gesandte Franz von Papen zuständig. Das Bild unten zeigt Bundespräsident Wilhelm Miklas, der Franz von Papen an der Großglockner Hochalpenstraße am 3. August 1935 begrüßt. Ganz links Landeshauptmann Dr. Franz Rehrl. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.



Bild unten: Eröffnungsfeier am 3. August 1935 beim Hochtortunnel Südportal, ganz links über dem Portal die Tribüne für die Festredner und die Festmesse. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv





Großglockner Hochalpenstraße, 28. August 1938. Die ersten „Kdf“-Wagen, die ersten Prototypen des Volkswagens, führen die Großglockner Hochalpenstraße hinauf, einer der Fahrer war Prof. Ferdinand Porsche. © Artur Fenzlauer, Bildquelle Technisches Museum Wien, Motorsport in Österreich.

Von der Testfahrt des VW-Käfers 1938

Stielaugen machten die „Ostmärker“ beim Glockner Rennen 1938, als ein blaues Automobil, ein ganz normaler Tourenwagen, noch nie dort gesehen, lustig die Großglockner Rennstrecke hinauf brummte.⁵⁶ Der Lautsprecher gab bekannt, dass dieses Fahrzeug für die 12,5 km lange Rennstrecke 21:54,4 min. benötigte und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 34,5 km/h erreichte; ohne zu kochen und ohne nach Kühlwasser zu lechzen. Am Steuer saß Prof. Ferdinand Porsche, und das Automobil war der „KdF-Wagen“, Deutschlands erster Volkswagen!

1939: 21. Internationale Sechstage-Fahrt

Noch einmal vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs (am 1. September 1939) sollte die Straße Motorsport erleben. Vom 21. bis 28. August 1939 fand die 21. Internationale Sechstage-Fahrt mit täglichem Start und Ziel in der Stadt Salzburg statt. Die 449 Kilometer lange Strecke am dritten Tag führte über die Großglockner Hochalpenstraße nach Millstatt und über die Turracher Höhe wieder zurück.

Am fünften Wettkampftag zog der britische Motorsportverband auf Grund der drohenden Kriegsgefahr seine Mannschaften und die Begleitpersonen zurück und veranlasste deren schnellstmögliche Ausreise in die Schweiz.

Bei dieser wichtigsten Veranstaltung des internationalen Motorrad-Geländesports, auch Endurosport (von engl. *endurance* = Ausdauer) genannt, geht es um Ausdauer, Zuverlässigkeit und Können. Erstmals wurde die *Six Days* (englische Bezeichnung) 1913 in England ausgetragen. Die Sechstagefahrten finden immer als Sternfahrten von einem Ort aus statt, der auch gleichzeitig wieder das jeweilige Tagesziel ist. Zum Unterschied von anderen Rennsportarten können nur geschlossen Teams antreten, keine Einzelstarter.

⁵⁶ Zitat Prof. Dr. Helmut Krackowizer in einem Artikel über dieses Rennen im Motorrad-, Literatur- und Bildarchiv

1949: 1. Internationale Österreichische Alpenfahrt

Im Sommer 1949 führte am 27. und 28. August die „1. Internationale Österreichische Alpenfahrt“ für Automobile und Motorräder nach dem Krieg u. a. wieder über die Großglockner Hochalpenstraße. Insgesamt waren 1 042 km an diesen beiden Tagen zu bewältigen. Mit dabei war auch ein Team des „Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touring-Clubs“: Helmut Volzwinkler, Fritz Walcher, und Helmut Krackowizer (von rechts, Bildquelle Archiv Krackowizer © Artur Fenzlauer), alle drei auf NSU Fox 100 cm³, sowie Otto Artmaier auf BMW 500. Vom Rennverlauf



berichtete Helmut Krackowizer schon einen Tag nach Ende der Veranstaltung an die NSU Werke (Auszug):

Die Mindestdurchschnittsgeschwindigkeit war für uns, da wir ja in der 125 ccm Klasse starten mussten 38, der höchste gewertete Durchschnitt 43 km/Std. Wir wählten, um nicht von vornherein chancenlos zu bleiben, den höchsten Durchschnitt. An jedem Tag war eine Bergprüfung ... Die Triebener Tauern, ca. 26 %, musste ich einmal kurz abspringen und laufen ... Da mir inzwischen das Benzin ausgegangen war (in Kärnten war gerade eine Benzinkrise), musste ich mich mit 1 Liter Testbenzin, 2 Liter Benzol und 2 Liter Benzin unbekannter Herkunft aushelfen, mit welchen Sammelsurium ich jedoch den Großglockner über Heiligenblut bewältigte, jedoch alles im 1. Gang.

In den folgenden zwei Jahrzehnten war die Großglockner Hochalpenstraße immer wieder eine Etappe von den damals sehr beliebten Wertungsfahrten wie der „int. Semperit-Rallye“ oder der „Mobil Economy Run“ (Bild rechts, Quelle Archiv Krackowizer). Aber es kam zu keinen Rennen mehr wie vor dem Krieg. Dafür erfreuten sich Mopeds, Motorroller und Motorräder sowie Kleinautomobile in den 1950er-Jahren steigender Beliebtheit. 1955 wurden 47 562 Motorräder auf der Glocknerstraße gezählt.

Motorsport-Wertungsfahrt 1951 von Fusch nach Ferleiten

Die Motorsport-Wertungsfahrt 1951 von Dorf Fusch nach Ferleiten fand am 9. Juni 1951 statt.

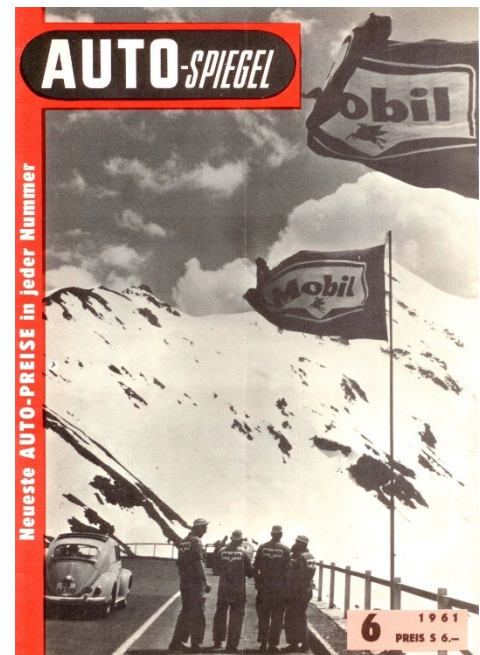
Um 18:30 Uhr (!) trafen sich alle Teilnehmer auf dem Dorfplatz in Dorf Fusch und starteten um 19:30 Uhr (!) nach Ferleiten zum Ziel beim Tauernghasthof Bernsteiner. Dort fand die Siegerehrung mit anschließender Unterhaltung statt. Bei den Motorrädern waren sechs, bei den Automobilen fünf Klassen ausgeschrieben. Eine interessante Teilnahmebedingung lautete „die Sitze müssen ausgenutzt sein“, was wohl bedeutete, dass in den Automobilen so viele Personen mitfahren mussten, wie Sitzplätze vorhanden waren. Veranstalter war der Schiklub Fusch, das Nenngeld inkl. Maut für die Großglockner Hochalpenstraße betrug zehn Schilling. Diese Strecke war damals noch mautpflichtig.

Der letzte Satz auf dem handschriftlich erstellten Plakat lautete: „Alle Motorsportler und Fahrzeugbesitzer sowie die Bevölkerung sind herzlich eingeladen.“

Im Protokoll des Schiklubs über die Veranstaltung steht unter anderem

Das Wetter war regnerisch und die Straße nass, trotzdem waren 13 Teilnehmer darunter Gäste aus Bruck und Wien [...] Die beste Zeit wurde von Oberreiter Zenz gefahren auf Zündapp 600 cm³ (6'11) [...] Hofrat Wallack liess die Strasse sperren u. gewährte uns 50 % Mautermässigung.

Quelle: Das Originalprotokoll der Veranstaltung, zur Verfügung gestellt von Peter Embacher.





August „Gustl“ Hobl auf einer DKW 250 cm³ SS Ladepumpen-Rennmaschine aus dem Jahr 1939 sitzend, dahinter Mag. Alfons Fischer, Geschäftsführer von „Porsche Alpenstraße Salzburg“ bei der Veranstaltung 2004. Bild unten der Auto Union Rennwagen Typ C 16, Peter Krackowizer im Interview mit Gustl Hobl. © Manfred Laux.

Großglockner Trophy für historische Rennmotorräder

Ab 2002 fanden im zwei-Jahres-Rhythmus „Großglockner Trophies für historische Rennmotorräder“ von der Kassenstelle Ferleiten bis zum Fuscher Törl statt. Die ersten drei Veranstaltungen (2002, 2004 und 2006) fanden in Erinnerung an den 2001 verstorbenen „Motorrad-Professor“ Helmut Krackowizer statt.

2004 waren unter anderen an die Großglockner Hochalpenstraße gekommen: Sammy Miller, ex-Motorrad-Rennfahrer und mehrfacher Trial-Weltmeister, August „Gustl“ Hobl, Vizeweltmeister 1956 der Motorradklasse bis 350 cm³ sowie ex-Rennfahrer und langjähriger *Secretary of the Tourist Trophy Riders Association* Allan Robinson.

Die „Audi Tradition“, beheimatet im bayrischen Ingolstadt, brachte einen Auto Union Rennwagen Typ C 16 Zylinder nach Ferleiten. Dieser unter Prof. Ferdinand Porsche entwickelte 16-Zylinder-V-Motor brachte anfangs 295 PS (1934) auf die Räder, in seiner Höchstform 1936 waren es dann 520 PS. Mit diesem Rennwagen hatte 1938 Hans Stuck das 2. Int. Glockner-Rennen mit einer Gesamtzeit beider Läufe von 20:10 min. (entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 74,67 km/h) gewonnen und wurde Deutscher Bergmeister in seiner Klasse. Beim dritten und letzten Glockner-Rennen 1939 wurde Stuck Zweiter hinter Hermann Lang, der mit einem Mercedes-Benz eine Gesamtzeit von 20:07,9 min. (08:55,3 und 11:12,6 min.) fuhr (Schnitt 75,09 km/h).



Nachdem sich einer der Hauptsponsoren „Porsche Alpenstraße Salzburg“ nach der Veranstaltung 2006 zurückgezogen hatte, ließ der Veranstalter den Zusatz „in Memorial Prof. Dr. Helmut Krackowizer“ bei den drei weiteren Veranstaltungen weg. Bei der letzten Veranstaltung 2012 kam es durch einen 79-jährigen Rennteilnehmer aus England zu einem tödlichen Unfall im Zielraum, woraufhin der Veranstalter das Rennen abbrach und es zu keiner weiteren Veranstaltung mehr kam.

Zielbereich Fuscher Törl mit Gedenkzeichen, 2004, © Manfred Laux.



Großglockner Grand Prix

Der „Großglockner Grand Prix“ war eine Motorsportveranstaltung für historische Automobile, die alljährlich im September von 2012 bis 2017 stattfand.

77 Jahre nach dem ersten Rennen auf dieser Alpenpanoramastraße kehrten vom 20. bis 22. September 2012 legendäre Rennwagen der internationalen Großglockner Bergrennen der 1930er-Jahre wieder zurück auf den Berg. 75 Fahrzeuge - 75 Teams traten zu Gleichmäßigkeitsfahrten über 13 Kilometer bergauf von der Kassenstelle in Ferleiten bis zum Fuscher Törl an den Start. Unter den Fahrzeugen waren sogar noch neun Rennwagen, die schon in den historischen Rennen der Jahre 1935, 1938 und 1939 dabei waren.



Fahrzeuge des „Großglockner Grand Prix“ 2013 auf dem Parkplatz Fuscher Törl I. Nr. 76 ganz rechts Porsche RSK Spyder 1958 von Dr. Klaus-Otto Räker © Peter Krackowizer



2013 im Fahrerlager in Ferleiten beim Lukashansl: 24 „Atalanta Sports Tourer“ 1938 von Thomas Henne, 25 „Marmon T68“ 1928 von Pitt Jung und ganz links 26 „Invicta Low Chassis“ 4,5 Ltr. 1934 von Rainer Vorkörper © Peter Krackowizer



2013, Stephan Koch in einem „Healey Silverstone“, Baujahr 1950 © Peter Krackowizer

Mit dem Motorrad an den Gletscherrand.

Herrliche Gegenwart und verheißungsvolle Zukunft ruft uns der Anblick der imposanten Glocknerspitze und die Gletscherzunge der Pasterze b. Glocknerhaus wach. Hier ist der Endpunkt der Tauernstraße, die von der Drau (Lienz oder Dölsach) durchs Tal der Möll nach Heiligenblut und hinauf bis zu 2145 m Höhe, zum altberühmten Schutzhause, führt. Noch großartigere Szenerien hochalpiner Natur wird die geplante Fortsetzung der Bergstraße über eine der Tauernhöhen hinab ins Fuschertal (Salzburg) bieten. Einstweilen ist das Glocknerhaus das Wanderziel so vieler Tourenfahrer im Auto und zu Motorrad. Unser Bild zeigt den bekannten Wiener Läufer Lothar Rübelt, der auch im Motorradsattel zuhause ist, auf einer kleinen Douglas-Maschine (rechts), neben ihm sein Tourenpartner A. Pospischil (Ariel).



Bild oben: Lothar Rübelt (rechts) und A. Pospischil beim Glocknerhaus, „Allgemeine Automobil-Zeitung“ Dezember 1929, in den digitalisierten Zeitungen und Zeitschriften der Österreichischen Nationalbibliothek.

26. „Glocknerfahrten“ mit Motorrädern und Fahrrädern mit Hilfsmotoren

Mit dem Motorrad „auf den Großglockner“ vor 1932

Mit dem Motorrad auf den Großglockner fuhr man umgangssprachlich schon bevor im Herbst 1932 die Gletscherstraße zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe eröffnet wurde. Die alte Glocknerhausstraße führte seit 1910 bereits bis zum Glocknerhaus.

Im Juli 1926 war Ing. Julius Marschalek aus Wien mit einer 10/12 PS Harley-Davidson mit Beiwagen, belastet mit zwei Passagieren und zirka 40 kg Gepäck, bis zur Pasterze gefahren. Die beiden Bilder rechts zeigen ihn auf der Glocknerstraße und mit der Pasterze im Hintergrund. Bildquelle „Das Motorrad“, 1926, Nr. 33, Seite 104.

Im Sommer 1927 hatte Ing. Peter Goldmark, ebenfalls aus Wien, eine 1700 km lange Reise durch die Alpen mit einer Puch 175 cm³ unternommen. Am 8. August wollte er unbedingt der Erste mit einem Motorrad beim „Kaiser Franz Josef Haus“ sein, das vom Glocknerhaus nur über einen Saumpfad erreichbar war. Er ließ dann aber in Anbetracht der immer größer werdenden Probleme von seinem Vorhaben ab. Dieses Vorhaben schafften in diesem Jahr zwei andere Motorradfahrer...



Die Glocknerstraße.



Vor dem Glocknerhaus; im Hintergrunde der Pasterzengletscher mit dem Glocknermassiv.



Lothar Rübelt (links) und Robert Eberan von Eberhorst bei ihrem Versuch 1927 von Ferleiten über das Hochtorn zu fahren. Im Hintergrund die Pfandscharte © Lothar Rübelt, Motorrad-, Literatur- und Bildarchiv Prof. Dr. Helmut Krackowizer.

Die Motorradfahrer Rübelt und von Eberhorst hatten im Sommer 1927 eine Auffahrt von Salzburger Seite aus versucht. Sie kamen bis Ferleiten, drehten aber nach ersten Erkundungen des weiteren Weges und der Tatsache, dass sie sowieso nur bis zum Hochtorn kämen - dahinter war bis damals noch (wahrscheinlich) kein wirklich „befahrbarer“ Weg vorhanden - wieder um und nahmen die Auffahrt über Heiligenblut vor. Die Fahrt dorthin führte sie durch das Salzachtal über den Radstädter Tauern, wo gerade das Internationale Tauernrennen stattfand, sowie den Katschberg nach Kärnten.

Von Heiligenblut aus gab es bereits die alte Glocknerhausstraße bis zum Glocknerhaus. Vom Glocknerhaus zum „Kaiser Franz Josef Haus“ führte dann nur mehr ein besserer Weg über Stock und Stein. Diesen befuhr man bereits vor 1932 mit Motorrädern. Man kann deshalb sehr genau sagen, wann wer „am Großglockner“ war, weil es Eintragungen im Hüttenbuch des „Kaiser Franz Josef Hauses“ gibt:

23. August 1927: Lothar Rübelt, cand. ing. Wien; auf „Brough Superior“ 680 cm³ und Robert Eberan von Eberhorst, cand. ing. Wien, auf „Matchless M 3 5“ 1 000 cm³ vom Glocknerhaus in 11 min [zum Kaiser Franz Josefs Haus] schreibt Rübelt in seinem Reisebericht. Resi und Cilly, die beiden Angestellten des „Kaiser Franz Josef Hauses“ sagten auch aus, dass 1927 nur diese beiden oben erwähnten Motorräder die Höhe erklommen hätten.

Ernst Dotzler aus Wien auf einer damals bereits zehn Jahre alten „Della Frera“ (ein Motorrad aus der norditalienischen Provinz Varese) soll ebenfalls von Heiligenblut kommend im Sommer 1927 bis zum „Kaiser Franz Josef Haus“ gefahren sein. In einem Artikel behauptet Dotzler, er sei der Erste dort oben gewesen und hätte Rübelt und von Eberhorst am Rückweg getroffen, die erst im Anmarsch gewesen seien.

Diese Behauptung widerlegt aber Rübelt in einem späteren Artikel. Im „Das Motorrad“⁵⁷ schreibt Lothar Rübelt, dass sein Freund und er nach gelungener Auffahrt (belegt übrigens mit einem Bild) zum „Kaiser Franz Josef Haus“ den Heimweg nach Wien mit der Tauernschleuse der Bahn ins Gasteiner Tal antraten. Da Dotzler seinerseits schreibt, auf seinem Heimweg wären drei Motorräder auf dem Schleusenzug gestanden, die beiden von Rübelt und von Eberan sowie seines, hätten sie sich wohl „oben beim Großglockner“ treffen müssen oder zumindest hätte man dort von drei Motorrädern gewusst und nicht, siehe Hüttenbucheintragung, nur von zwei.

⁵⁷ „Das Motorrad“ 1. Juli 1928, Ausgabe 77, Seite 41

Nach 1935: Das Motorrad erobert die Großglockner Hochalpenstraße

Im Eröffnungsjahr der Großglockner Hochalpenstraße, 1935, besuchten 5 482 Motorräder die Ausflugsstraße. 1938 waren es bereits 15 951 Motorräder. 1939, im vierten Betriebsjahr der Durchgangsstraße, kamen 297 242 Besucher in 58 114 Pkw, in 4 325 Reisebussen und mit 16 962 Motorrädern. Dann unterbrach der Zweite Weltkrieg den Ansturm auf diese Panoramastraße. Es sollte bis 1951 dauern, bis mit 18 861 Motorrädern wieder mehr Motorräder als 1939 die Straße befuhren. Es begann das „goldene Zeitalter des Motorrads für den kleinen Mann“ – die 1950er Jahre.

Auch im 21. Jahrhundert hat diese Straße nichts von ihrer Faszination für Zweiräder verloren. Darauf hat sich auch die GROHAG eingestellt und beispielsweise auf der Edelweißspitze einen „Bikers Point“ eingerichtet. Die bisher höchste Frequenz an Motorrädern zählte die GROHAG 2013 mit 90 548 Motorrädern. Der Tiefstand nach 1945 war im Jahr 1968 erreicht, als lediglich 2 071 motorisierte Zweiräder die Straße passierten.

Cucciolo, Fuchs-HMW und KTM

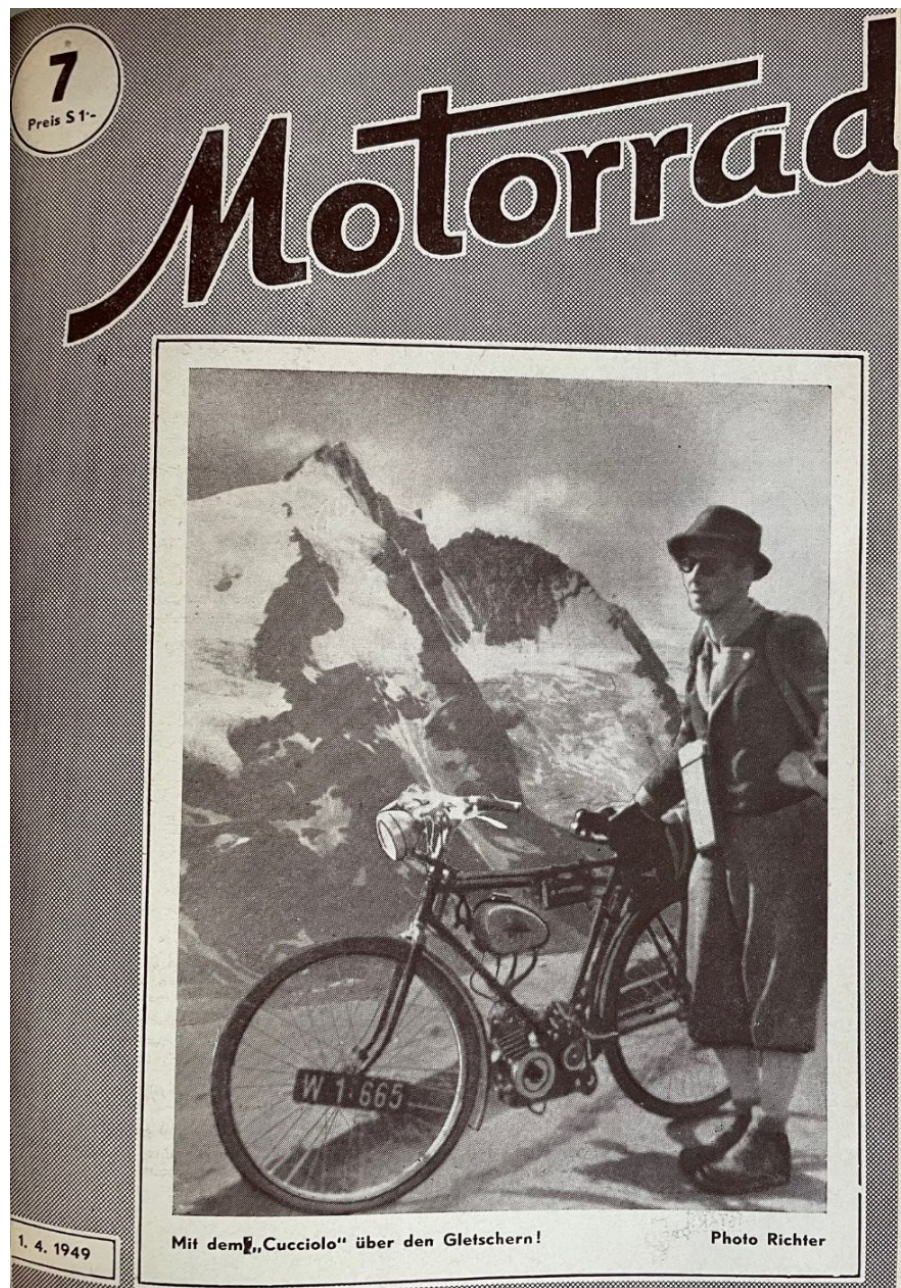
1948 und 1949 gab es mindestens zwei bemerkenswerte „Bezwingungen der Straße mit motorisierten Fahrrädern“.

Mit Cucciolo und Fuchs-HMW über die Glocknerstraße

Das Heft 7 der österreichischen Zeitschrift „Motorrad“ vom 1. April 1949 zeigt ein Fahrrad mit Hilfsmotor auf dem Titelbild. Darunter steht: „Mit dem »Cucciolo« über den Gletschern! Photo Richter“ Auf der Rückseite desselben Heftes: „Cucciolo – sofort Lieferbar – Ing. Ernst Richter, Wien Klosterneuburg, Musterlager Wien I, Kärntnerstraße 17/II.“⁵⁸

Ing. Ernst Richter hatte also 1948 die Großglockner Hochalpenstraße mit einem Fahrrad befahren, das mit einem italienischen Hilfsmotor mit einem 50-cm³-Motor (etwa ein PS Leistung) ausgestattet war.

Die „Cucciolo“ (ital. für Hündchen, Jungtier) ist eine italienische Firma, die heute zu Ducati gehört. Sie hatte allerdings keinerlei Verbindung mit dem Halleiner Motorenwerk (HMW), das ebenfalls zunächst Hilfsmotoren für Fahrräder herstellte, später auch Kleinmotorräder.



⁵⁸ Bildquelle Motorrad-, Literatur- und Bildarchiv Prof. Dr. Helmut Krackowizer



Ein „Fuchs-Motor“ als Hilfsmotor an einem Hinterrad eines Fahrrades. © Peter Krackowizer

Mit 38 Kubikzentimeter den Berg hinauf

Mit einem „Fuchs-Hilfsmotor“ mit 38 cm³ (0,8 PS!) vom Halleiner Motorenwerk (HMW) an seinem Fahrrad war im Sommer 1949 der Wiener Günther Uhlirz (* 1928 in Wien; † 2021 in Düsseldorf, Deutschland) zwischen 24. und 31. August im Rahmen einer österreichweiten Testfahrt auch über die Großglockner Hochalpenstraße gefahren. Uhlirz hatte in seiner Studentenzeit für HMW gearbeitet.

Im Sommer 1949 wurde Uhlirz vom Halleiner Motorenwerk eingeladen, eine Testfahrt mit einem HMW-Hilfsmotörchen durch Österreich zu unternehmen. Er sollte mit seinem eigenen Fahrrad kommen, an das das Motoröchen montiert werden sollte. Am dritten Tag seiner Anreise von Wien erreichte er Hallein. Er bekam vom HMW ein Zimmer im Hotel Blauer Stern in Hallein bezahlt. Anton Fuchs (* 1907 in St. Pölten, NÖ.; † 1987 in Bürmoos, Salzburg), den HMW-Gründer, lernte er dann am nächsten Tag kennen.

Uhlirz erzählte:

„Nachdem ich einige Zeit im Werk den Motor kennen gelernt hatte ging also die große Fahrt los. Die ersten Kilometer begleitete er⁵⁹ mich, kurz vor dem Paß Lueg gab es einen steilen Weg, da sollte die »Einstellung« geprüft werden. H. Fuchs hatte einen großen Rucksack, fuhr mit Vollgas los, ich hinterher. Auf halber Strecke schaltete er in den ersten Gang (der Motor hatte ja zwei Gänge!) und fing an mitzutreten. Damit konnten schon etwa 15 % bezwungen werden – natürlich nur solange die Hitze am Zylinder nicht zu groß wurde, Kühlwind war ja bei dieser Geschwindigkeit kaum vorhanden. Aber erst nach mehr als 7 Minuten ging der Kolben fest, das hatten wir schon am Prüfstand festgestellt.

Wieder heil unten angekommen öffnete Herr Fuchs den Rucksack. Was sahen meine staunenden Augen: Ersatzzylinder, Ersatzkolben, Werkzeug, Düsen und – ganz wichtig – ein Satz Uhrmacherreibahlen.⁶⁰ Sein Motor hatte ja im oberen Drittel der Steigung etwas nachgelassen, schnell die Düse mit Gefühl etwas aufgerieben, im zweiten Versuch lief das Motörchen wunderbar bis oben, er war zufrieden. Nach dieser Lehrstunde ging dann meine große Fahrt alleine weiter: Arlberg, Bodensee, Wien, Graz, Lienz und über den Großglockner wieder nach Hallein.“

⁵⁹ Anton Fuchs

⁶⁰ Eine Reibahle ist ein Werkzeug zur Feinbearbeitung von Bohrungen in Metallteilen.

Es ging zunächst Richtung Vorarlberg. In Kitzbühel wurde er von einem Polizisten aufgehalten. Den Begriff Moped gab es damals noch nicht und Fahrzeuge mit Probekennzeichen waren selten. Nachdem er den Polizisten aufklären und überzeugen konnte, dass es sich um eine Werkstestfahrt handelt, konnte Uhlirz seine Reise fortsetzen. Nach zwei Tagen erreichte er Bregenz, drehte aber gleich wieder um und fuhr über Salzburg und Linz Richtung Wien. Man muss sich dabei immer vor Augen halten, dass es ein Fahrrad mit einem kleinen Hilfsmotor mit 38 cm³ und 0,8 PS war, mit dem Uhlirz auf teilweise noch geschotterten Straßen unterwegs war. Doch bei Melk war seine Reise zu Ende. Auf der regennassen Straße rutschte sein Fahrrad weg und wurde so stark beschädigt, dass er im Zug die Heimreise antreten musste.

Nach Tagen der Reparatur nahm er die Fahrt über die Großglockner Hochalpenstraße in Angriff. Zunächst fuhr er über den Semmering und den Packsattel nach Klagenfurt. Kurz vor Lienz gab es erneut Probleme, der Motor wollte nicht mehr anspringen. Die Zündkerze funktionierte nicht. Obwohl er acht Zündkerzen mitgenommen hatte, wollte keine davon den Motor zum Laufen bringen. Es war ein sehr heißer Tag und Uhlirz ließ sich entnervt in die Wiese fallen und sein Fahrrad auch. Nach einer erholsamen Nacht in einem Heulager bei einem Bauern mit einem stärkenden Abendessen probierte er es am nächsten Tag noch einmal. Und siehe da, der Motor sprang an.

Über seine Glockner Fahrt schrieb Uhlirz:

„In Heiligenblut angekommen steuerte ich sofort die einzige Tankstelle an, um vollzutanken. Das hieß zwei Liter! So eine winzige Menge war nicht immer zu bekommen. Der wohlmeinende Tankwart kratzte sich am Kopf und hatte eine Idee. Ihm hatte ein Engländer einen kleinen Kanister mit zwei Litern Superbenzin dagelassen, ich war beglückt. Schon bald kroch ich langsam, mit Mittreten die 12%ige Steigung hinauf. Nach der Uhr, immer nur 5 Minuten, dann 5 Minuten auskühlen lassen. Nach dem zweiten Halt war ich oben, stolz wie ein Spanier. Großglockner mit dem Fahrradmotor bezwungen!“

Er erreichte mit seinem Fahrrad mit Fuchs-Hilfsmotörchen auch die Edelweißspitze, den mit 2 572 m ü. A. höchsten befahrbaren Punkt der Glocknerstraße. Bei seiner Auffahrt hatte er den damals bekannten Wiener Motorsportfotografen Artur Fenzlau getroffen, der stehenblieb, da er Uhlirz persönlich kannte. Fenzlau hatte zwar ein Foto von Uhlirz und seinem Fahrrad geschossen, es war wohl nicht gut, er hatte es nie veröffentlicht. Der Negativfilm von Uhlirz von seiner Glockner Reise ist verloren gegangen.

Zurückgekehrt nach Hallein musste er vor versammelter Mannschaft von seinen Problemen und Erfolgen berichten. Dann fuhr er nach Hause [nach Wien], wo er sporadisch bei der Fuchs-Vertretung aushalf und Kunden beriet. Zuvor hatte ihm Fuchs in Hallein in Aussicht gestellt, dass er im nächsten Sommer wieder für HMW tätig sein könnte.

Was musste man seinerzeit bei Fahrten mit einem Fahrrad mit einem Fuchs-Hilfsmotor alles beachten? Dazu schrieb Uhlirz in seinem „Handbuch für Fuchsfahrer“, Zitat: „Alle 50 km sämtliche Schrauben nachziehen. Alle 100 km Kerze reinigen. Alle 500 km Getriebeöl nachfüllen oder wechseln, Benzinsieb und Tankhahn reinigen. Alle 750 km Unterbrecher überprüfen, Kette nachspannen. Alle 1000 km Entrussen – Generaldurchsicht. Alle eventuellen Schäden sind bei einiger Übung durch eine vernünftige Fahrweise zu vermeiden.“

Dieses Handbuch gibt es im Internet zum Durchblättern [unter diesem Link](#).



Logo des Halleiner Motorenwerks © Archiv Krackowizer



KTM-Testfahrt

Im Juli 1970 erklommen acht KTM-Kleinmotorräder die Großglockner Hochalpenstraße von der Kassenstelle Ferleiten bis zur Edelweißspitze. Mit dabei war KTM-Firmenchef Erich Trunkenpolz (2. von rechts im Bild © Dr. Helmut Krackowizer), der Sohn eines der beiden Gründer von KTM Ernst Trunkenpolz.

KTM-Händler testeten das Modell „KTM Comet 504 S“ mit einem 50-cm³-Motor. Sie starteten im Werk von KTM im oberösterreichischen Mattighofen im Innviertel. Bei der Kassenstelle Ferleiten wurde im Minutenstart bergwärts gefahren. Der Schnellste benötigte 28:10 min. für die 14,2 km lange Strecke (30,28 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit), der gewichtigste Teilnehmer wog 96 Kilo. Um derartige Gewichtsunterschiede aus Gründen der Fairness auszugleichen, wurden die Gewichte aller Starter durch Sandsäcke austariert.⁶¹ Bild unten Startvorbereitungen bei der Mautstelle Ferleiten © Dr. Helmut Krackowizer.



⁶¹ „Salzburger Nachrichten“, 11. Juli 1970, Seite 22



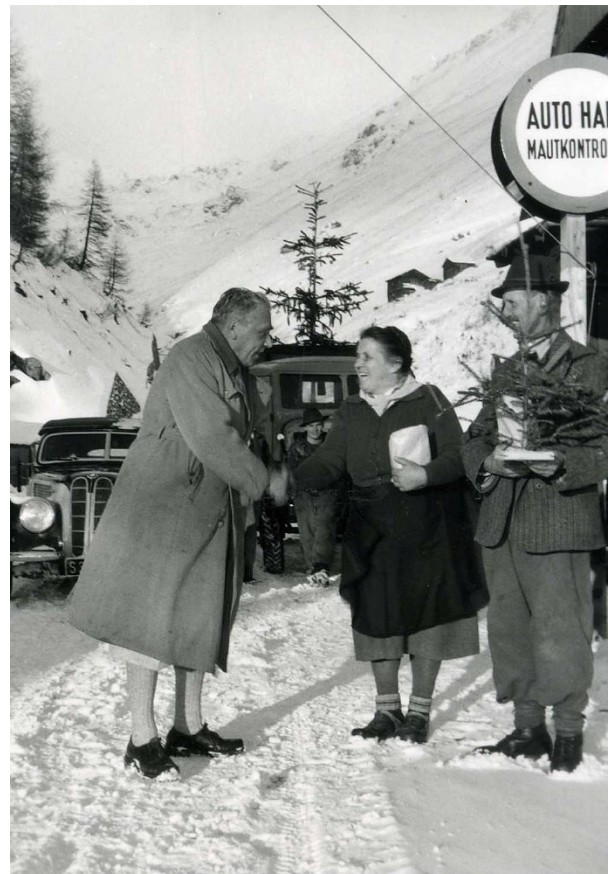
Wallack schreibt als Bildtext oben: „Das »Christkindl« Hofrat Wallack passiert am 24. Dezember den Hochtortunnel“, hier ist er 1955 bei der Tunnelwärter-Familie Fritz, Unten beim Mauthaus Guttal 1963. Quelle Großglockner-Wallack-Archiv.

27. Das „Christkindl“ Franz Wallack

Erstmals seit Eröffnung der Straße war sie 1953 an mehr als 200 Tagen befahrbar, nämlich an 218 Tagen bis 29. Dezember. Auch die Besucherzahl von 500.000 wurde 1953 mit 537 769 Besucher überschritten.

Hofrat Franz Wallack besuchte in den Jahren, in denen die Straße bis Weihnachten offen war, am 24. Dezember seine Mautnern, Straßenwärtern, Telefonisten und Winterwächtern entlang der Straße, die Dienst hatten, wünschte ihnen persönlich „frohe Weihnachten“ und verteilte Weihnachtsgeschenke, kleine Tannenbäumchen und Pakete mit Lebensmitteln. Auf einem der Begleitfahrzeuge war ein großer Christbaum mit elektrischen Kerzen montiert, die bei jedem Halt eingeschalten wurden. Anschließend gab es eine kleine stimmungsvolle Weihnachtsfeier im Wallackhaus.

Nur ein paar Mal war es möglich die Großglockner Hochalpenstraße zur Weihnachtszeit zu befahren:
1953 bis 29. Dezember,
1955 bis 28. Dezember,
1957 endete die Saison erst am 6. Jänner 1958 und
1963 noch später, erst am 30. Jänner 1964 – mit 282 Öffnungstagen die längste Saison im Bestehen der Großglockner Hochalpenstraße (freigegeben am 21. April 1963)





Der erste Postkraftwagen 1935 am Südportal des Hochtör-Tunnels. © Franz Wallack, Großglockner-Wallack-Archiv

28. Postbusse brachten in den 1960er-Jahren Hunderttausende Besucher

Mit der Eröffnung des ersten Teilstücks von Dorf Fusch nach Ferleiten am 15. Juli 1931 begannen auch die Ausflugsfahrten auf die Glocknerstraße mit Autobussen. Schon 1931 wurden bereits 1 133 Autobusse gezählt! Im Jahr der Eröffnung der Durchzugsstraße 1935 zählte man 4 174 und im Jahr 1938 waren 5 355 Autobusse über die Glocknerstraße gefahren. Erst 1950 wurden mit 5 167 Bussen wieder mehr als 1938 gezählt. Zwischen 1955 und 1959 belief sich die Anzahl an Autobussen alljährlich über 8 000.

Anfang der 1960er-Jahre erreichte die Beliebtheit der Autobusfahrten ihren Höhepunkt. 1962 beförderten 9 470 Busse mehr als ein Drittel der 1,3 Millionen Besucher in die Bergwelt der Hohen Tauern. Dann sank die Zahl bis 1968 auf rund 7 800 Busse. Auch die Besucherzahl lag in jenem Jahr erstmals seit 1960 wieder knapp unter einer Million.

Noch im Jahr der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße begann eine Linienbusverbindung zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte die Post ab 1949 fünfzig Steyr 380a auf der Glockner Linie ein. In den 1950er-Jahren war ein Parkplatz auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe nur den Postbussen vorbehalten. Im Buch „90 Jahre Postautobus“ (Verlag Omnibusspiegel) ist zu lesen: „Die Postverwaltung setzte auf dieser anspruchsvollen Bergstrecke immer nur ihre besten Mitarbeiter ein.“ Der gute Ruf der Postbusse bewirkte auch, dass nicht nur Pkw-Lenker, sondern auch viele Chauffeure von Reisebussen ihre Fahrzeuge im Tal zurückließen und den sicheren Postbus für die Auffahrt wählten.

Ein im Linienverkehr eingesetzter Postbus, der „Glocknerbus“, ging als legendärer Linienbus auf der Großglockner Hochalpenstraße in die Automobilgeschichte ein.



Ein Gräf & Stift 120 OGL „Glocknerbus“ auf der Edelweißspitze. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

Über den Gräf & Stift 120 OGL „Glocknerbus“

Vom legendären „Glocknerbus“ Gräf & Stift 120 OGL wurden ab 1950 bei der Automobilfabrik Gräf & Stift A.G. im 19. Wiener Gemeindebezirk zwölf extra für den Einsatz auf der Großglockner Hochalpenstraße konzipierte Fahrzeuge produziert. Sie wurden von der Post ab 1950 im Liniendienst auf der Großglockner Hochalpenstraße eingesetzt. 25 Passagiere fanden darin Platz. Der Bus besaß neben einer Dachrandverglasung (um auch seitlich nach oben Aussicht aus dem Bus zu haben) auch ein Schiebedach. Waren die Wetterverhältnisse günstig, fuhren die Busse ohne Verdeck und die Reisenden genossen besonders eindrucksvoll das grandiose Bergpanorama entlang der hochalpinen Panoramastraße.

Die Typenbezeichnung 120 OGL steht für die Leistung des Motors (120 PS) und für das Einsatzgebiets des Busses: **O**mnibus **G**lockner (**OGL**). Dieses Modell entstand aus einer sehr bewährten Standardkonstruktion des Jahres 1937, dem 120-O (= 120-PS-Omnibus). Von diesem Typ wurden bis 1951 mehrere hundert Stück in zahlreichen Varianten gebaut. Während des Dritten Reiches hatte die Deutsche Reichspost für damalige Verhältnisse große Stückzahlen bestellt. Gräf & Stift fertigte daraufhin den 120 OGW als erste österreichische Buskonstruktion in Großserie. Die Robustheit führte zu einer zuverlässigen Einsatzdauer von mehreren Jahrzehnten. Die Kriegswirren und die Nachkriegszeit überlebte jedoch kein Fahrzeug der Vorkriegsproduktion, lediglich ein Fahrzeug der Kriegsproduktion blieb erhalten. Ab 1948 wurde die Produktion im kriegszerstörten Werk Wien 19 wieder aufgenommen. Der Typ 120 O mit seinen Ableitungen wie den 120 OGL wurde dann bis 1951 wieder produziert. 1950 wurde begann man mit der Entwicklung moderner Typs 120-FON mit der typischen Rundhaube, der die Reihe 120 O ablöste.

Das besondere Markenzeichen der Gräf & Stift Fahrzeuge war der mit den Vorderpfoten auf der Weltkugel stehende Löwe als Kühlerfigur (Bild). Pate für diese Figur stand einer der Löwen beim von Otto Wagner gebauten Schleusenbauwerk beim Wiener Donaukanal im 19. Bezirk.





Bilderbeschreibungen nächste Seite unten

Heute existiert nur mehr ein Fahrzeug dieser Baureihe von ehemals zwölf gebauten. Dieses wurde von Dr. Herbert Werner liebevoll restauriert und kann seit Juli 2013 im HCW Privatmuseum in Altaussee, Steiermark, bewundert werden.

Dieser 120-OGL hat die Fahrgestellnummer 7501 und wurde 1950 zur Postautodirektion Wien geliefert, wo er als erster Nachkriegs-Glocknerbus in einer großen Presseaktion vorgestellt wurde. Das Fahrzeug verfügte schon damals über eine extravagante Ausführung mit Panoramaverglasung, Reisebusbestuhlung und Schiebedach. Diese Luxusausführung führte aber dazu, dass das Fahrzeug ausschließlich bei Staatsbesuchen,



für Reisen von Politikern oder anderen hochrangigen Persönlichkeiten eingesetzt wurde. Es war also kurios, dass der nie für seinen eigentlichen Zweck, die Befahrung der Postbuslinie auf die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe zum Einsatz kam. Dieser 120-OGL blieb in den Sonderdiensten der Direktion Wien und kam niemals planmäßig auf der Großglockner Hochalpenstraße zum Einsatz.

Einem Aktenvermerk Ende der 1950er-Jahre lässt sich aber dann doch noch der Einsatz auf der Panoramastraße entnehmen. Darin wird die schwache Motorleistung dieses Fahrzeuges auf der Hochalpenstraße im Gegensatz zu seinen stärkeren Schwesternfahrzeugen bemängelt. Der technische Hintergrund dazu: Der 120-PS-Dieselmotor dieses Luxus-Reisebusses besaß ein grobstufiges Gräf & Stift-Fünfganggetriebe und das der OGL-Baureihe spezifischen schwere Nachschaltgetriebe. Dieses war auf der Großglockner Hochalpenstraße mit ihren langen Steigungen ohne flacheren Zwischenstücken zur Erholung überfordert. Daher waren auch die verbliebene elf hergestellten im Liniendienst eingesetzten Fahrzeuge schon bald mit stärkeren 145-PS-Motoren umgerüstet worden. Dieser heute einzige noch existierende OGL behielt aber seinen 120-PS-Motor bis zum Ende seiner Einsatzzeit Anfang der 1970er-Jahre.

In seiner Funktion als Fahrzeug für Staatsbesuche usw. wurde er allerdings schon 1960 von einem umgebauten Saurer-Linienbus abgelöst, der als „Chruschtschow Bus“ bekannt wurde und ebenfalls noch heute existiert (hier [der Link](#) zur Geschichte dieses Busses).

Die genaue Geschichte dieses 120-OLG kann man auf der Homepage des HCW Privatmuseums in Altaussee nachlesen, [siehe diesen Link](#).

Bildtexte vorhergehende Seite: Gräf & Stift 120-OGL „Glocknerbus“, Panorama-Salonbus, Baujahr 1950, 26 gepolsterte Sitzplätze, Mercedes-Motor mit 145 PS, Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, bei einer Fahrt anlässlich „80 Jahre Großglockner Hochalpenstraße“ am 9. August 2015. Bild auf dieser Seite oben in den Kehren zwischen Glocknerhaus und Kaiser-Franz-Josefs-Höhe © Mike Vogl, Pressefoto Neumayr, Presseinfo GROHAG; Bild unten auf dem Pufferparkplatz beim Glocknerhaus © Peter Krackowizer. Bild unten zeigt den Parkplatz Kaiser-Franz-Josefs-Höhe II mit verschiedenen Postautobus-Typen. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.





Bild oben: Postbusse auf der Edelweißspitze. Links der BMW von Hofrat Wallack, rechts der Aussichtsturm, Aufnahme 1955 oder später. Bild unten der Parkplatz Fuscher Törl II unterhalb des Törlkopfs. Im Hintergrund links der Brennkogel.

Beide Bilder Großglockner-Wallack-Archiv, sehr wahrscheinlich © Franz Wallack, jedenfalls das obere Bild.





Erstes Mauthaus an der Nordrampe in Dorf Fusch um 1931

29. Mauthäuser der Großglockner Hochalpenstraße

Seit Beginn der Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße im Herbst 1930 gab es mehrere Mauthäuser. Die heutigen beiden Mauthäuser werden aber Kassenstellen genannt.

Die Mauthäuser Fusch und Ferleiten

Am 15. Juli 1931 konnte der heute mautfrei zu befahrende Straßenteil von Dorf Fusch bis Ferleiten für den Verkehr freigegeben werden. Das erste Mauthaus stand am südlichen Rand von Dorf Fusch zwischen Lampenhäusl und heutigen Gasthof Wasserfall.

1935 wurde es weiter südlich zum Bärenkraftwerk, wo der Weichselbach aus dem Weichselbachtal in die Fuscher Ache mündet (bei Kilometer 09,02 Stand 1935), versetzt.

Das zweite Mauthaus 1935. Beide Bilder auf dieser Seite Großglockner-Wallack-Archiv.





Der nächste Straßenabschnitt von Ferleiten bis Hochmais war dann ab 1. September 1932 befahrbar. Dafür wurde ein weiteres Mauthaus in Ferleiten im Bereich der heutigen Kassenstelle Ferleiten errichtet. Zu sehen in einer Aufnahme 1935 im Bild oben aus Großglockner-Wallack-Archiv.

Dieses Mauthaus befand sich nördlich des Alpenhauptkammes im südlichen Gemeindegebiet von Fusch an der Großglocknerstraße im Pinzgau auf 1 151 m ü. A. Man konnte also nur die Maut von Fusch bis Ferleiten bezahlen oder von Ferleiten für die gesamte Straßenbenutzung. Der Neubau der heutigen Kassenstelle ging am 25. Mai 1975 in Betrieb und hatte 21 Millionen Schilling gekostet.

Bei der heutigen Kassenstelle erfolgte 1938 und 1939 der Start der beiden letzten Großglockner Automobil- und Motorradrennen. Später war hier dann auch der Start der „Großglockner Trophy für historische Rennmotorräder“ und der „Großglockner Grand Prix für historische Rennwagen“. Das erste Glockner-Rennen 1935 wurde noch bei der ersten, alten Mautstelle in Dorf Fusch gestartet.

Bild unten: Aufnahme Sommer 1975 nach Inbetriebnahme der neuen Mautstelle Ferleiten. © Dr. Helmut Krackowizer





Das erste Mauthaus in Heiligenblut. Links steht der BMW von Hofrat Wallack, daher wird er auch der Fotograf gewesen sein. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

Die Kassenstelle Heiligenblut

Die Kassenstelle Heiligenblut befindet sich südlich des Alpenhauptkammes im Gemeindegebiet von Heiligenblut in Kärnten auf 1 691 m ü. A. Sie wurde anstelle eines älteren Mauthauses der alten Glocknerhausstraße, das 800 Meter vom Dorfzentrum von Heiligenblut entfernt stand, errichtet. Ein fünfspuriger Neubau ging am 25. Mai 1975 in Betrieb und hatte 23 Millionen Schilling gekostet.

Die Geschichte des Mauthauses Guttal

Das ist ein historisches Mauthaus, das auf Kärntner Seite der Großglockner Hochalpenstraße im Guttal stand und seit Sommer 2013 im Salzburger Freilichtmuseum in Großgmain zu sehen ist.

Wenige Meter nordöstlich des heutigen Kreisverkehrs mit der Abzweigung der Gletscherstraße befand sich im Guttal das historische Mauthaus Guttal. Es wurde von 1935 bis 1993 zur Kontrolle der Benutzer der Glocknerstraße, aber auch als Standort einer Tankstelle genutzt. Es befand sich auf 1 868 m ü. A. und war bis 1993 in Betrieb.

Zum besseren Verständnis: Die Südrampe der Großglockner Hochalpenstraße und die Gletscherstraße bis zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe waren bereits am 2. Oktober 1932 eröffnet worden. Zu jenem Zeitpunkt endete die Salzburger Nordrampe noch im Bereich Hochmais - der sogenannte Variantenstreit über die Scheitelstreckenführung zwischen Rehl und Wallack war noch immer nicht entschieden. Daher wurde Maut für die Strecke von Heiligenblut auf die Kaiser-Franz-Josefs an der Mautstelle in Heiligenblut eingehoben. Nach der durchgehenden Eröffnung der Straße am 3. August 1935 war die Mautstelle Guttal für jene Benutzer errichtet worden, die über die Scheitelstrecke nach Ferleiten fahren wollten und diente zur Kontrolle von Mautkarten.

2012 wurde das Mauthaus Ferleiten abgetragen und 2013 im Salzburger Freilichtmuseum in Großgmain für die Nachwelt wieder originalgetreu aufgebaut.



Das Mauthaus Guttal an seinem historischen Standort am Guttalbach an der Scheitelstrecke. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

50 Meter Großglocknerstraße im Freilichtmuseum

Am Sonntag, den 4. August 2013, wurde dieses Mauthaus als 93. Gebäude des Salzburger Freilichtmuseums in einem Festakt offiziell gesegnet. Vom Museumseingang fuhr eine Abordnung des Motor Veteranen Clubs Salzburg mit historischen Fahrzeugen der 1930er-Jahre, darunter ein Citroën, ein Steyr 50 („Steyr Baby“), ein Steyr 200 u. a., dem Festzug voraus, der von den beiden Trachtenmusikkapellen der Großglockner-Hochalpenstraßen-Anrainergemeinden Fusch an der Großglocknerstraße (Salzburg) und Heiligenblut am Großglockner (Kärnten) begleitet wurde. Der Festzug benutzte dann auf den letzten 50 Metern „echte“ Großglockner-Hochalpenstraße-Straße: gewalzte Sandstraße, begrenzt durch große Steinblöcke und dem früheren markanten blau-weißen Straßenbegrenzungsgeländer.

„Da haben wir so manchen Mautpreller erwischt“

Die Mautner wohnten während der nur wenige Monate im Sommer dauernden Öffnungszeit der Straße Tag und Nacht im Mauthaus. Sie waren Wetter- und Straßenzustandsmelder nach Salzburg, bedienten die Tankstelle, an der manchmal bis zu 4 000 Liter Treibstoff täglich noch mit Hand in die Tanks der Fahrzeuge gepumpt wurden und sie mussten die Fahrzeuge auf die korrekte Bezahlung der Maut kontrollieren oder eben auch Maut kassieren. Manche Busfahrer und Reiseleiter versuchten den Mautnern weiß zu machen, sie hätten in ihrem 50-Sitzer-Bus nur 40 Fahrgäste. Wurden nach einer Kontrolle allerdings mehr Fahrgäste gezählt, mussten die Busfahrer und Reiseleiter obendrein noch Strafe zahlen.

Anlässlich der Eröffnung des Gebäudes im Salzburger Freilichtmuseum berichteten Zeitzeugen von ihren Erlebnissen. Der 68-jährige Johannes Schachner war der letzte Mautner von 1968 bis 1993 in diesem Haus gewesen. Er erzählte davon, wie er in Reisebussen die Zahl der Fahrgäste nachzählte, so manchen Mautpreller erwischte, wie einmal ein Tank beim Nachfüllen – auf Verlangen des deutschen Autobesitzers „volltanken – 50 Liter“ – schon nach zehn Litern überlief, weil der Deutsche die Tankanzeige durch die Talfahrt fälschlicherweise als „leer“ gesehen hatte. Da es noch keine Tankuhr gab, wurde die Literanzahl anhand der Hebelbewegungen gemessen.

Ein anderer Zeitzeuge, Ambros Unterkirchner, war als Sohn der ersten Mautnerin in Guttal zur Eröffnung nach Großmain gekommen. Er war damals, am 3. August 1935, am Tag der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße, gerade einmal zwölf Tage alt.

Eines der ersten Fertigteilhäuser Österreichs

Dr. Michael Becker, 2013 Direktor des Salzburger Freilichtmuseums, führte in seiner Rede aus, dass für ihn dieses Mauthaus unter anderem auch deshalb erhaltenswert ist, weil es sich um eines der ersten Häuser Österreichs handelt, das in einem Fertigteil-System hergestellt worden war. Nach Begrüßungsworten von Dr. Johannes Hörl, Generaldirektor und Vorstand der Großglockner Hochalpenstraßen AG, freute sich Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer Junior, der gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzender der Großglockner Hochalpenstraßen AG ist, dass die Großglockner Hochalpenstraße nun auch anschaulich im Salzburger Freilichtmuseum präsentiert wird. Josef Schachner, Bürgermeister von Heiligenblut am Großglockner, meinte auf die Frage, die ihm Fritz Schwärz stellte, der den Festakt moderierte, ob er nicht etwas traurig wäre, dass nun ein Kärntner Original nach Salzburg versetzt wurde: „Solange die Salzburger viele Besucher nach Heiligenblut schicken, darf das Mauthaus auch gerne in Salzburg stehen!“ Und der Bürgermeister der Gemeinde Fusch an der Großglocknerstraße, Leonhard Madreiter, sagte, eigentlich müsste die Maut ja drei Mal so hoch sein, denn was man da an einem Tag alles entlang dieser Panoramastraße erleben kann, wäre diesen Preis allemal wert.

Der Pfarrer von Großmain, Herbert Schmatzberger, nahm dann die Segnung des Mauthauses vor.

Jausenraum im Keller des Mauthauses

Das Mauthaus diente bis Mitte der 1970er-Jahre als Mautstelle, bis das Mautsystem der Großglockner Hochalpenstraße umgestellt wurde und es als Zahl- und Kontrollstelle nicht mehr notwendig war. Es blieb aber noch bis 1993 eine Servicestation mit einer Mobil-Tankstelle, die heute im Freilichtmuseum steht.

Im Freilichtmuseum Großmain ist nun im Obergeschoß des Mauthauses eine Dauerausstellung über die Großglockner Hochalpenstraße mit dem Titel „Auto halt! Straßenmaut!“ zu sehen, wo u. a. verschiedene Kurzberichte aus einem Autoradio zu hören sind. Zu ebener Erde ist neben dem Arbeitsraum auch der Wohnbereich der Mautner sowie der Technik-Raum mit historischer Telefonanlage zu sehen. Im Kellerbereich, der sich originalgetreu an einen Hang schmiegt, befindet sich neben dem Heizungsraum der Jausenraum, der über eine eigene Tür auch von außen erreichbar war. Vor dem Mauthaus wurden die historischen Verkehrszeichen „Maut – Zahlstelle“, der Mautschranken, die Mobil-Tankstelle sowie ein Straßenfernsprecher aufgebaut. Begrenzt ist der Bereich um das Mauthaus mit einem früher an der Glocknerstraße üblichen blau-weiß-blauen Metallgelenk. Alle 128 Bilder 2013 Mauthaus in Großmain [unter diesem Link](#).



Das Mauthaus Guttal am 4. August 2013 im Salzburger Freilichtmuseum © Peter Krackowizer



Im Mauthaus Guttal im Salzburger Freilichtmuseum.

Bild oben Blick in den Technik-Raum.

Bild unten Blick in die Küche. Beide Bilder © Peter Krackowizer





Die beiden Kassenstellen Mitte der 2010er-Jahre. Oben die Kassenstelle Heiligenblut, in der Bildmitte hinten der Großglockner und Bild unten die Kassenstelle Ferleiten mit rechts dem Gasthof Lukashansl und dem Wildpark Ferleiten. Blick geht nach Norden durch das Ferleiental nach Dorf Fusch. Bildquelle Großglockner Hochalpenstraßen AG.



30. 282 Tage geöffnet. Über Besonderheiten der Öffnungsdauer der Straße.

Die Anzahl der Öffnungstage der Großglockner Hochalpenstraße hatte einst sehr stark mit dem Wetter zusammengehangen, in jüngerer Zeit ist die Straße stets gleich von Anfang Mai bis Ende Oktober geöffnet.

War anfangs die Schneeräumung der Straße eine mühsame Handarbeit, so wurde sie dank des Einsatzes der Rotationspflüge „System Wallack“ leichter. Und von der Schneeräumung hing früher sehr wesentlich die Öffnungsdauer der Straße ab. Über besonders lange Öffnungszeiten habe ich bereits im Kapitel „Das ‚Christkindl‘ Franz Wallack“ berichtet.

Ab der zweiten Hälfte der 1960er-Jahren pendelten sich dann aber die Öffnungszeiten zwischen Mai und Anfang November ein. Zuletzt war 2001 die Straße bis 20. November offen.

Erstmals in der Geschichte der Straße sollte 2020 die Straße im April nicht vom Schnee geräumt werden und im April schien die Wiederöffnung ungewiss. Grund dafür waren die Maßnahmen im Rahmen der Infektionskrankheit Covid-19. Mit 152 Tage konnte dann die Straße aber doch offengehalten werden - zuletzt war die Saison 1951 mit 142 Öffnungstagen kürzer als 2020.



Schneeräumung auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe beim Parkplatz Freiwanddeck, die ersten Besucher gehen bereits umher. Jahr nicht bekannt. Aufgrund der Art der Räumfahrzeuge nach 1952. Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.



Das „Oldsmobile 6 C“, Baujahr 1904, ist auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe angekommen (v. l.): Christian Mangold, Hotel Schlosswirt Großkirchheim, Franz Hofer, Besitzer des Fahrzeugs, Gen.-Dir. Dr. Johannes Hörl, Vorstand Großglockner Hochalpenstraßen AG und Mag. Günter Mussnig, Hohe Tauern - die Nationalpark-Region in Kärnten Tourismus GmbH. Bildquelle Großglockner Hochalpenstraßen AG.

31. Betagte Oldtimer-Automobile erklimmen die Straße

2013: Das Oldsmobile 6 C, Baujahr 1904, erklimmt die KFJ-Höhe

„Weltsensation“ schrieb die Großglockner Hochalpenstraßen AG in ihrer Presseaussendung: „Das Oldsmobile 6 C (Baujahr 1904) hatte den Großglockner bezwungen“ ... nun nicht wirklich den Berg Großglockner, wohl aber die Großglockner Hochalpenstraße bis zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe.

Der außergewöhnliche Versuch des 67-jährigen Oldtimer-Enthusiasten Franz Hofer aus Gunskirchen (Oberösterreich) mit seinem 109 Jahre alten Oldtimer die Großglockner Hochalpenstraße zu bezwingen, war am 31. Juli 2013 erfolgreich verlaufen.

Bei traumhaftem Wetter hatte das „Oldsmobile 6 C“ die Strecke von der Kassenstelle Ferleiten auf die Edelweißspitze in nur 59 Minuten bravourös gemeistert. Nach einer kurzen Rast folgte die Auffahrt zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe in einer Stunde 57 Minuten.

„Damit haben wir eine neue Rekordmarke gesetzt und ich habe mir einen langen Lebenstraum erfüllt“, erzählte Franz Hofer.

Exakt 1 426 Höhenmeter waren von der Kassenstelle Ferleiten in Salzburg bis hinauf zur Edelweißspitze zu überwinden. Eine gewaltige Herausforderung, der sich Franz Hofer mit seinem Oldtimer stellte.

Sein Oldsmobile 6 C, in jahrelanger Arbeit mit viel Liebe zum Detail restauriert, ist mit seinem Baujahr 1904 eines der ältesten noch fahrtüchtigen Automobile Europas. Der Ein-Zylinder-Motor erzeugt beachtliche sieben PS (!), die ausreichen, seinen stolzen Fahrer hinauf in die Hochgebirgswelt des Großglockners zu transportieren.

Dr. Johannes Hörl, Generaldirektor der Großglockner Hochalpenstraßen AG, freute sich: „Mit der heutigen Bezwingung der Großglockner Hochalpenstraße wurde ein Meilenstein gesetzt. Noch nie hat ein so altes Fahrzeug die Glocknerstraße befahren!“



Bild oben: Franz Hofer in seinem Oldsmobile vor dem Hochtort-Tunnel-Südportal. Bildquelle GROHAG. Bild unten: Mrs. und Mr. Richard Seys mit ihrem Oldsmobile auf der Gaisbergspitze. © Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer.

Eigens aus den USA für diesen Rekordversuch angereist war auch Dr. Johannes P. Hofer, Präsident der Österreichisch-Amerikanischen Handelskammer in New York, *US-Austrian Chamber of Commerce Inc.*, da es sich ja um ein amerikanisches Fahrzeugmodell handelte.

Versuch 1985 mit einem Oldsmobile des Typs *Curved Dash Runabout Model R*, Baujahr 1903

Bereits 1985 wurde mit einem *Oldsmobile* des Typs *Curved Dash Runabout Model R*, Baujahr 1903, das damals noch im Besitz des englischen Sammlers Richard Seys war und heute im Besitz von Franz Hofer ist, ein Versuch der Befahrung der Großglockner Hochalpenstraße unternommen.

Doch damals war bei Kehre 9 knapp unterhalb der 2000-Meter-Grenze Schluss. Trotzdem war es damals ein Höhenrekord für dieses Fahrzeug. Tage später erreichte Seys mit seinem Oldsmobile die Gaisbergspitze, dem Hausberg der Stadt Salzburg, ohne fremde Hilfe. Das waren immerhin schon 675 Höhenmeter. Den Bericht über beide Bergfahrten schloss der damalige Autor und Motorfachjournalist Prof. Dr. Helmut Krackowizer (* 1922; † 2001) mit den Worten „...Vielleicht bezwingen wir nächstes Mal tatsächlich den Großglockner mit dem *Curved Dash*? Warum nicht? Es wird sich schon wieder einmal eine Gelegenheit bieten!“

Am Mittwoch, den 31. Juli 2013, war es dann gelungen!





Auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe angekommen: Christine und Dieter Gasselseder mit ihrem *Dodge*, im Hintergrund der Großglockner. © Bernhard Graessl, Großglockner Hochalpenstraßen AG.

2017: Hundertjähriger Dodge überquert Großglockner Hochalpenstraße

Familie Gasselseder feierte am 20. Juli 2017 den 100. Geburtstag ihres *Dodge 30 Tourer* mit der Überquerung der Großglockner Hochalpenstraße. Das elegante Fahrzeug wurde im Juli 1917 erstmals zugelassen. Mit seinen 35 PS bezwang der bestens gepflegte Oldtimer, der sich noch zu hundert Prozent im Originalzustand befindet, die Panoramastraße und machte Halt auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe.

Die Besitzer des Fahrzeuges hatten sich viel vorgenommen. Die Großglockner Hochalpenstraße war eine Etappe auf ihrem Weg von Munderfing (Oberösterreich) nach Italien. Es ging weiter über Heiligenblut am Großglockner nach Venedig bis in die Toskana. Die Großglockner Hochalpenstraßen AG gratulierte herzlich zum Geburtstag und wünschte weiterhin „Gute Fahrt!“

Der *Dodge 30* ist ein Pkw der Firma *Dodge Brothers* in Detroit, USA, der als Weiterentwicklung des ersten Modells 30-35 im Juli 1916 als Modell 1917 vorgestellt wurde.⁶²



⁶² Presseaussendung der Großglockner Hochalpenstraßen AG am 21. Juli 2017

32. Die Großglockner Hochalpenstraße und der Salzburger Künstler Johann Weyringer

Mag. Arch. Johann Weyringer (* 1949 in Sighartstein) ist Zeichner, Maler und Bildhauer mit Atelier in der Ortschaft Sighartstein in der Stadt Neumarkt am Wallersee im Salzburger Flachgau. Mehr über den Künstler und seine Arbeiten im Salzburgwiki [unter diesem Link](#). Auf dem Nationalparkplatz auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe sind zwei Kunstwerke von ihm entstanden.



Der Wellenberg auf dem Nationalparkplatz auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe © Peter Krackowizer.

Der Wellenberg

Der Wellenberg ist ein begehbares Kunstwerk des Neumarkter Künstlers Johann Weyringer auf dem Nationalparkplatz vor dem Besucherzentrum Kaiser-Franz-Josefs-Höhe am Endpunkt der Gletscherstraße, einer Stichstraße der Großglockner Hochalpenstraße auf Kärntner Seite.

Wer im Salzburger Pinzgau die Kassenstelle Ferleiten passiert hat, genießt 34 Kilometer Hochgebirgslandschaft, bevor er auf Kärntner Seite am Ende der Gletscherstraße die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe auf 2 369 m ü. A. erreicht. Dort parkt er sein Fahrzeug im Parkhaus Freiwand. Bevor 1961 in diesem das erste Stockwerk eröffnet wurde, diente der Platz davor seit 1936 als Park- und Umkehrplatz.

1987 standen eine Sanierung und Aufstockung des Parkhauses an. Der damalige Generaldirektor der Großglockner Hochalpenstraßen AG, Dr. Michael Pistauer, lud Prof. Friedrich Achleitner zu einer Besichtigungsfahrt ein. Achleitner, ein renommierter österreichischer Architekt und Architekturkritiker, forderte in Hinblick auf eine mögliche Anerkennung als nationales Denkmal (was dann 2015 auch geschah) einen architektonischen Wettbewerb zur Neugestaltung des Platzes vor dem Parkhaus.

Als dann 1997 der Wettbewerb zur Neugestaltung ausgeschrieben wurde, bewarb sich Johann Weyringer mit seinem Kunstwerk „Wellenberg“ mit begehbarem Bronzeboot und gewann den Wettbewerb.

Ein Flug um den Großglockner brachte die entscheidende Idee

Weyringer verbrachte im Sommer 1997 eine Woche auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe, um Ideen für sein Kunstwerk zu sammeln. Hans Knaus, der Vater des Roy Knaus und heutigen Besitzers des Hubschrauberunternehmens Heli Austria im Salzburger St. Johann im Pongau, nahm Weyringer auf einen Rundflug um den Großglockner mit. Dabei sah Weyringer geschuppte Schneeverfrachtungen, die er dann im Aufbau der Bodenplatten seines Wellenberges künstlerisch umsetzte.

Die Platten des Wellenbergs sind aus dem harten Serpentin der Hohen Tauern, einem Chloritschiefer. Die wellenförmige Anordnung von Blöcken und Platten versinnbildlichen die Gebirgsbildung. Das begehbare elf Meter lange Bronzeboot auf der Spitze des Wellenberges steht für das Zeitgefühl der Menschen. Weyringer möchte die Besucher zu einer geistigen Zeitreise in die Vergangenheit einladen, als das Gebiet der Pasterze noch ein Almboden mit Weidevieh war.⁶³ Erst eine kleine Eiszeit im Mittelalter ließ die Pasterze entstehen. Oder, wenn man der Sage Glauben schenkt, gottlose Sennerinnen und Senner wurden mit einer meterdicken Eisschicht mit dem Tode bestraft. Der Serpentin wiederum stellt ein Urgestein dar, das sich einst auf dem Meeresgrund befand und durch die Faltung der Alpen im Bereich der Hohen Tauern an die Erdoberfläche gepresst wurde.

Wie der Wellenberg in Osttirol entstand

Bevor Weyringer mit der Umsetzung seiner Idee beginnen konnte, schuf er davon ein Modell im Garten seines Ateliers in Neumarkt am Wallersee. Dann musste er ein Boot im Originalmaßstab bauen, um es in Bronze gießen lassen zu können. Aber woher elf Meter lange Tannenholz-Bootsbretter hernehmen? Der Neumarkter Zimmermeister Schreder wusste Rat und wandte sich an das „Landesfürstlich privilegierte Schiffschützen-Corps Oberndorf an der Salzach“, bestehen doch dessen Zillen aus ähnlich langen Hölzern. Über die Schiffgarde erhielt Weyringer dann das passende Holz.

Der Bronzeguss erfolgte von Bildhauer Max Auböck in der Salzburger Glockengießerei Oberascher im Gusswerk in Salzburg-Kasern. Beide Unternehmen, sowohl die Zimmerei Schreder als auch die Gießerei Oberascher, gibt es heute nicht mehr.

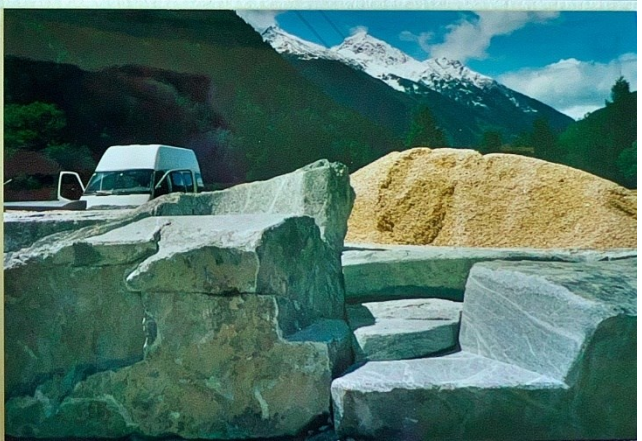
Nachdem also das Boot geschaffen war, mussten geeignete Serpentin-Platten im Steinbruch der Firma Lauster im Dorfertal in Osttirol gefunden werden. 200 Tonnen Krustenplatten, also Steinplatten mit Naturbruchseite, Platten, die beim Schneiden glatter Blöcke als Abfall anfallen, sammelte Weyringer im Laufe von gut einem Jahr. Ihm zur Seite standen mehrere Helfer und gemeinsam wurden die Platten im Steinbruch zum Wellenberg aufgebaut. Es entstanden Sitz-Steine, begehbare Flächen und Kantensteine, wie sich Weyringer bei seinem Flug über den Großglockner inspirieren ließ.

Dann wurden Platten und Bronzeboot auf die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe transportiert. Bis 2004 entstand die Neugestaltung des Nationalparkplatzes durch einen Unterbau aus glatten Platten und die Fertigstellung des Kunstwerks „Wellenberg“.



Johann Weyringer in seinem Atelier im Sommer 2016 vor Bildern seines „Wellenbergs“. © Peter Krackowizer

⁶³ Siehe dazu den Salzburgwiki-Artikel [Pasterze](#)



Bilder von der Entstehung des „Wellenbergs“ im Steinbruch der Firma Lauster im Dorftal in Osttirol. Bildquelle Arch. Johann Weyringer mit freundlicher Genehmigung der Verwendung.



Johann Weyringer 2012 auf seiner „design sitzt“-Liege auf dem „Wellenberg“ auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. © Mike Vogl, Pressefoto Neumayr, im Auftrag der GROHAG.

Aktion „design sitzt“ 2012

Mit der Aktion „design sitzt“ erhielt die Stadt Salzburg von Mitte Juni bis Anfang September 2012 moderne Sitzgelegenheiten im Stil einer Barocklocke. Hans Weyringer verlieh direkt auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe am Fuße des Großglockners im Mai bei Kaiserwetter der ersten Bank ihr unvergleichliches Aussehen. Die Bank veranschaulicht die Themenwelt der Großglockner Hochalpenstraße. Anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums 2012 der Gerlos Alpenstraße wurde auch am Fuße der weltbekannten Krimmler Wasserfälle eine Bank von Hans Weyringer bemalt.

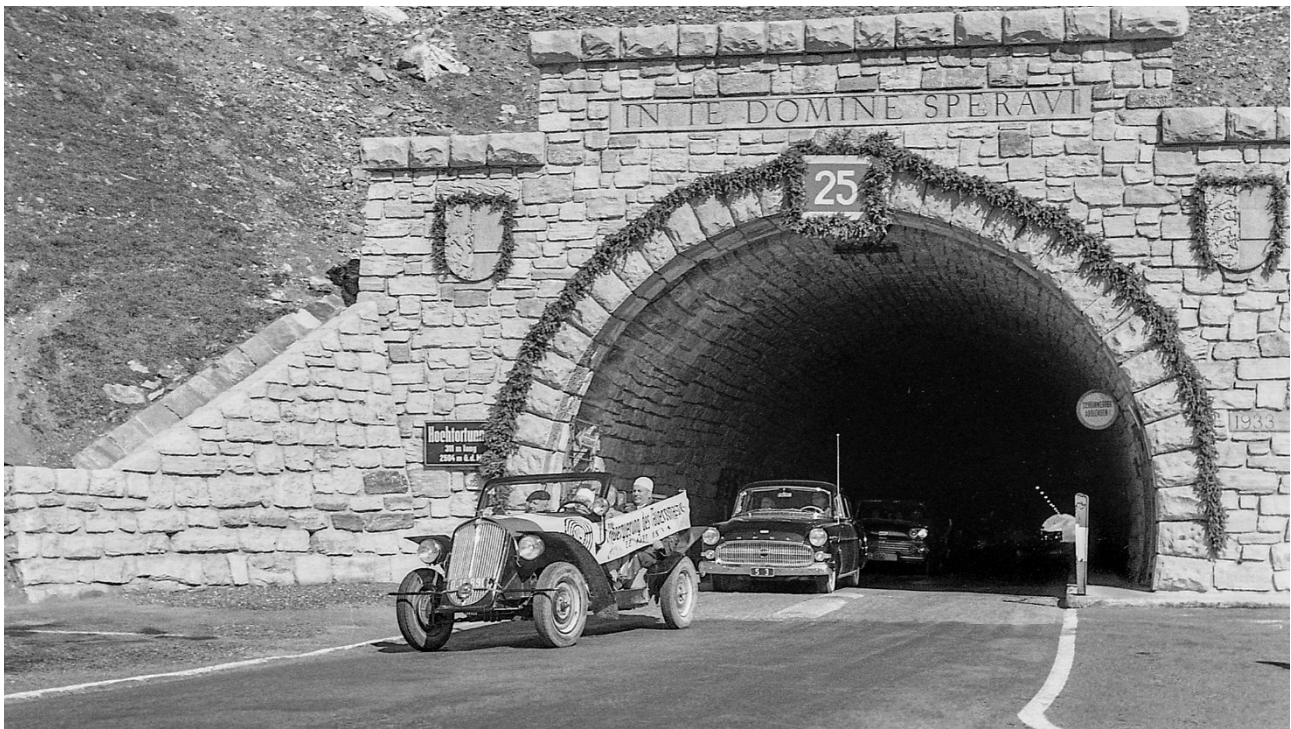
„Als Gestalter des Platzes der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe war es mir ein Anliegen diese Bank an Ort und Stelle zu bemalen. Es war für mich eine einladende Erinnerung an viele Fahrten auf der Großglockner Hochalpenstraße, die jedes Mal ein Eintauchen in eine Wunderwelt ist“, so Hans Weyringer.

Die Bank „Großglockner Hochalpenstraße“ lud ab Juni 2012 auf ein paar Monate auf dem Residenzplatz in der Stadt Salzburg zum Verweilen ein. Dort befand sich über ein halbes Jahrhundert auch die „Wetterauskunftsstelle“ der Großglockner Hochalpenstraße für die Besucher der Stadt Salzburg.

„Wir wollen einen Brückenschlag für alle Salzburger und die Besucher Salzburgs zu Österreichs höchstem Berg, dem Großglockner, schaffen. Mit Hans Weyringer und der „Großglockner Hochalpenstraßen-Bank“ ist das vortrefflich gelungen“, so Dr. Johannes Hörl, Generaldirektor der Großglockner Hochalpenstraßen AG.

Auf der nächsten Seite noch zwei Bilder. Auf dem oberen Bild sieht man Hans Weyringer beim Malen. Auf dem unteren Bild nach getaner Arbeit sitzend im Bronzeboot auf dem Wellenberg, von links, Peter Embacher (technischer Betriebsleiter GROHAG) Dr. Johannes Hörl und der Künstler Johann Weyringer mit dem Großglockner im Hintergrund. © Mike Vogl, Pressefoto Neumayr im Auftrag der GROHAG.





1959, 25 Jahre Erstbefahrung, hier passiert Wallack mit dem „Steyr 100“ aus dem Jahr 1934 gerade das Südportal des Hochtor Tunnels. © Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer

33. Großglockner Hochalpenstraße Jubiläen

Die Großglockner Hochalpenstraße feierte bereits mehrere Jubiläen. Über einige von ihnen nachstehend Details und Bilder.

1945: Zehnjähriges Jubiläum

Am 3. August 1945, kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs,⁶⁴ fand das zehnjährige Bestandsjubiläum der Straße statt. An diesem Gedenktag war der geistige Vater der Straße, der ehemalige Landeshauptmann Dr. Franz Rehrl, noch nicht aus dem Berliner Zellengefängnis Lehrter Straße zurückgekehrt, wo er bis zum Ende des Krieges inhaftiert war.

1955: 20 Jahre Großglockner Hochalpenstraße

Am 3. August 1955 wurden im Rahmen einer Feier „20 Jahre Großglockner Hochalpenstraße“ der Edelweißturm (Aussichtsturm auf der Edelweißspitze) und ein neues Arbeiterwohnhaus am Oberen Nassfeld ihren Bestimmungen übergeben. Der ehemalige Glockner-Pfarrer Pater Franz Stiletz nahm die Weihe vor.

Hofrat Wallack wurde seine Ehrenbürgerschaftsurkunde der Gemeinde Bruck an der Großglocknerstraße aus dem Jahr 1938 neuerlich überreicht. Diese Urkunde war 1938 wieder eingezogen worden und war bis 1955 verschollen gewesen.

Auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe gab es eine Ansprache vom Salzburger Landeshauptmann Dr. Josef Klaus beim Parkplatz Freiwandack. Anschließend verlieh der Kärntner Landeshauptmann Ferdinand Wedenig an den Prokuristen der GROHAG Dipl.-Ing. Victor Bogocz, Oberstraßenmeister Wolkersdorfer und Vorarbeiter Hermann Lackner die Goldene Verdienstmedaille für Verdienste um die Republik Österreich sowie an den Betriebsdirektor Hans Trauner, Straßenwärter Unterberger und Straßenwärter Ignaz Lackner die Silberne Verdienstmedaille für Verdienste um die Republik Österreich. Bilder von den Feierlichkeiten auf den nächsten Seiten.

Wenige Tage später, am 14. August, ein Sonntag, verzeichnete die Straße einen Rekordtag. Die beiden Mautstellen registrierten die in der Geschichte der Straße höchste Tagesfrequenz an Fahrzeugen: 2 731 Pkw, 159 Autobusse und 1 927 Motorräder, insgesamt also 4 817 Kraftfahrzeuge befuhren an diesem Tag unfallfrei die Panoramastraße.

⁶⁴ 8. Mai 1945, Ende des Zweiten Weltkriegs



Während der Ansprache von Landeshauptmann Dr. Josef Klaus beim Parkplatz Freiwandeck, von links: Dir. Dipl.-Ing. Url, Dipl.-Ing. Bogocz, Winterwächter Anton Unterberger, Landeshauptmann Wedenig, Hofrat Dipl.-Ing. Franz Wallack, Straßenwärter Ignaz Lackner und Oberstraßenmeister Wolkersdorfer. © Fotostudio Stasny, Bruck a. d. Glstr.



Hofrat Dipl.-Ing. Wallack mit den Marketenderinnen und dem Kapellmeister Matthias Höll von der Trachtenmusik-
kapelle Bruck an der Großglocknerstraße. © Hans Hagen, Bildquelle beider Bilder Großglockner-Wallack-Archiv.



Bildtexte vorherige Seite. Bild oben: Hofrat Wallack mit seiner verschollen gewesenen Ehrenbürgerurkunde von Bruck a. d. G. Bild unten: Hier stoßen im neu eröffneten Arbeiterwohnhaus am Oberen Nassfeld Hofrat Wallack und Hofrat Josef Rehl auf dessen verstorbenen Bruder Hofrat Franz Rehl an. Hofrat Josef Rehl war von Dezember 1947 bis Dezember 1949 Salzburger Landeshauptmann. Beide Bilder © Hans Hagen, Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv.

1959: 25 Jahre Erstbefahrung der Großglockner Hochalpenstraße

Am 22. September 1959 fuhr Hofrat Dipl.-Ing. Franz Wallack nochmals mit dem „Steyr 100“, dem Glockner Auto, wie einst bei der Erstbefahrung der Großglockner Hochalpenstraße am 22. September 1934, über die Straße. Kurz nach dem Gemeindezentrum von Fusch an der Großglocknerstraße wollte das Jubiläumsfahrzeug aber nicht mehr weiter. Der mitgekommene Techniker von Steyr konnte es aber wieder zum Laufen bringen. Neben Wallack waren auch noch die beiden ehemaligen Techniker der Fahrt 1934 dabei. Einer hieß Dr. Runkel. Der vierte Mann 1934 war Landeshauptmann Dr. Franz Rehl, der jedoch bereits 1947 an den Folgen seiner Inhaftierung durch die Nationalsozialisten gestorben war.

Bilder von diesem Jubiläum auf den nächsten Seiten.

1960: 25 Jahre Großglockner Hochalpenstraße

Aus diesem Anlass erschien das Buch von Franz Wallack „Die Großglockner Hochalpenstraße - die Geschichte ihres Baues“ in der zweiten Ausgabe. Schon die Anzahl der darin abgedruckten Grußworte zeigt die wirtschaftliche Bedeutung dieser Straße. Rechts die erste Innenseite mit einer Originalunterschrift von Hofrat Wallack (Archiv Krackowizer). Untenstehend Auszüge:

Bundespräsident Dr. h. c. Dr. Adolf Schärf

Bundeskanzler DDDr. h. c. Ing. Julius Raab:

*„Die Straße wurde bis zum 31. März 1960 von
8 039 859 Personen besucht...“*

Bundesminister a. D. für Finanzen

Prof. Dr. h. c. Dr. Reinhard Kamitz:

*„....man braucht sich nur die Zahlen der Deviseneingänge
aus dem Fremdenverkehr anzusehen, die im Jahre 1955
2133 Millionen Schilling und im Jahre 1959 bereits 5306
Millionen Schilling ins Land gebracht haben...“*

Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Fritz Bock

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-
Ing. Karl Waldbrunner

Landeshauptmann von Salzburg Dr. Josef Klaus:

*„....Hohes technisches Können, die so seltene Fähigkeit, im
Raum der zu leistenden Arbeit personelle Mitte, Seele des Ganzen und damit nie erlahmende treibende
Kraft für die unter schwersten Bedingungen arbeitenden Ingenieure, Poliere, Vorarbeiter und Arbeiter
zu sein, ermöglichte es Hofrat Wallack, nicht nur das Werk zu vollenden - selbst heute, 25 Jahre nach
dem Tage der Eröffnung, gibt es immer noch eine verschworene Gemeinschaft von Technikern, Ingeni-
euren und Arbeitern der Glocknerstraße, die gleich jenen, die an der ersten Trassierung, an den ersten
Felssprengungen teil hatten, dem Menschen und Ingenieur Wallack in persönlicher Liebe verbunden, der
Straße ihr Leben verschrieben haben...“*

Landeshauptmann von Kärnten Ferdinand Wedenig

Generaldirektor für die Post- und Telegraphenverwaltung Sektionschef Dr. Benno Schaginger:

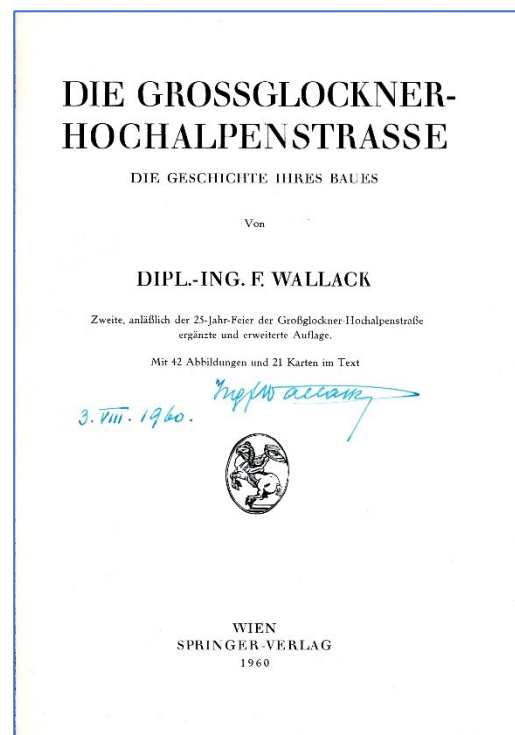
*„.... Der durchlaufende Postautoverkehr Zell am See - Kaiser-Franz-Josefs-Höhe - Heiligenblut – Lienz
wurde im Jahre 1935 aufgenommen, wobei durchschnittlich je 15 Omnibusse die Straße von Norden
nach Süden aus befahren...“*

Präsident des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Clubs Dr. h. c. Ing. Manfred

Mautner Markhof und schließlich auch der erste Vorstand der Großglockner Hochalpenstraßen AG

Ziv.-Ing. Hofrat Franz Wallack:

*„In tiefer Dankbarkeit gedenke ich heute am 3. August 1960 aller meiner Mitarbeiter, der vielen tausend
Arbeiter und der tüchtigen Ingenieure, die meine treuen Mitkämpfer beim Bau der Großglockner Hoch-
alpenstraße waren...“*





Bilder von dem ungeplanten Stopp in Fusch © Hans Heinrich Welser, Salzburg, Archiv Welser-Krackowizer.

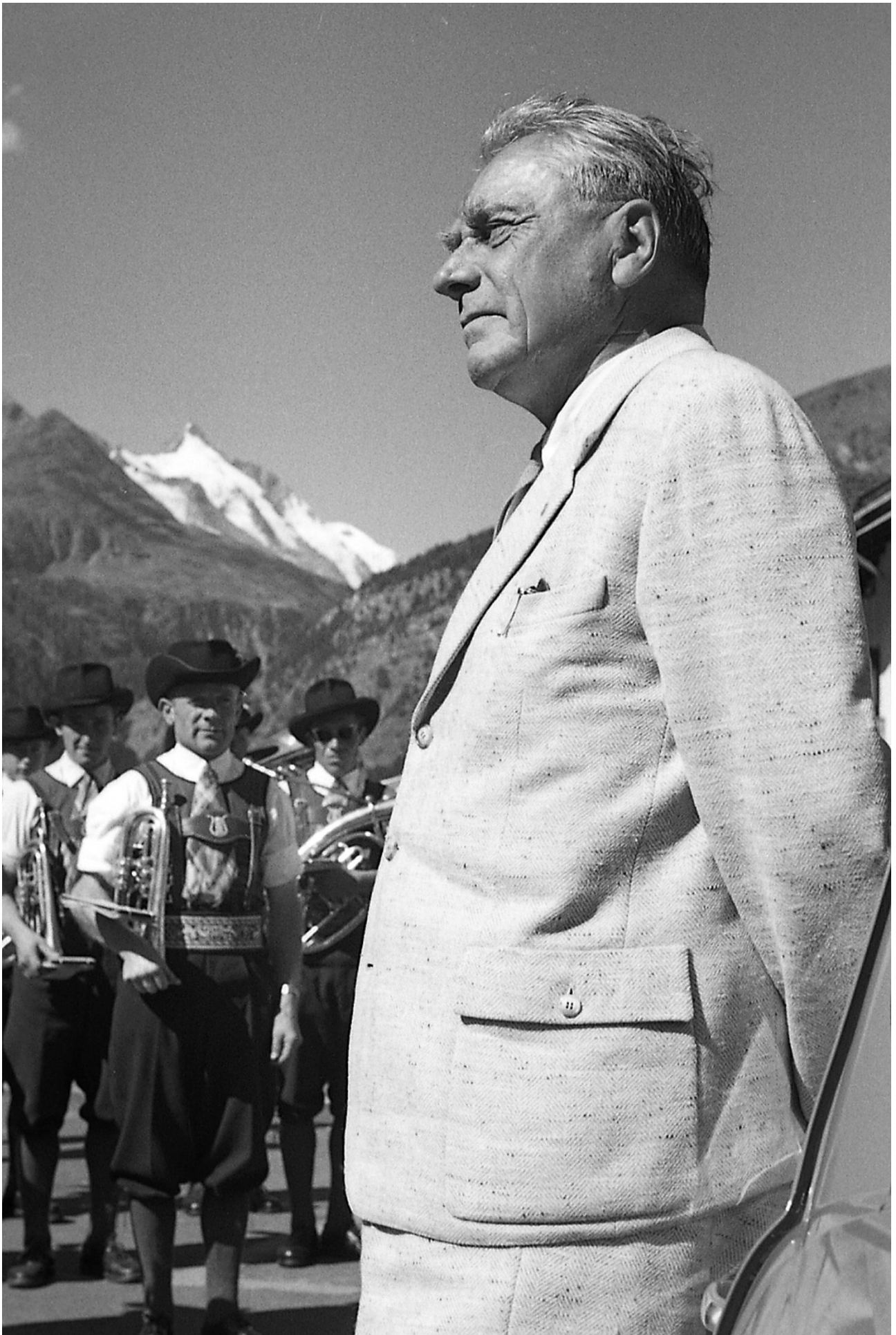




Bild vorherige Seite: Wirklicher Hofrat Dipl.-Ing. Franz Friedrich Wallack (* 24. August 1887 in Wien; † 31. Oktober 1966 in St. Johann im Pongau) am Jubiläumstag 1959 – 25 Jahre Erstbefahrung der Großglockner Hochalpenstraße – in Heiligenblut mit dem Großglockner im Hintergrund.

Bild diese Seite oben: Bei der Anreise am Parkplatz Fuscher Törl II (Törlkopf) mit der Hohen Dock im Hintergrund. Beide Bilder © Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer.

Bild unten: Hier sieht man HR Wallack rechts neben seinem „Steyr 100“ im weißen Anzug mit den beiden Technikern, die bereits 1934 bei ihm im „Steyr 100“ saßen. Links der Porsche, mit dem Dr. Helmut Krackowizer, Pressechef von Porsche Salzburg, angereist kam und die Veranstaltung dokumentierte. © Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer.



1965: 30 Jahre

Der damalige Landeshauptmann DDr. Hans Lechner überreichte anlässlich der Feier am Dienstag, 3. August dem Erbauer der Straße, Dipl. Ing. Hofrat Franz Wallack, eine eigens für das 30jährige Jubiläum von der Bildhauerin Rohrer geschaffene Medaille. In den kommenden Wochen wurde der 15 millionste Besucher erwartet.

1975: 40 Jahre

Am Sonntag, den 3. August, dem 40-Jahre-Jubiläumstag der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße, fuhr der damalige österreichische Finanzminister Hannes Androsch in Begleitung von Landeshauptmann Dr. Hans Lechner, dem Kärntner Landesrat Schober und dem Generaldirektor der Großglockner Hochalpenstraßen AG Günther Köllensperger mit einem Steyr Daimler aus dem Jahr 1919 mit 40 PS von Ferleiten zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. Nach einem Kilometer begann der Motor zu stottern und schließlich ganz stehen - verrußte Zündkerzen waren die Ursache. Nach einer Unterbrechung, die die Herrschaften zu einer Jause nutzen, ging die Fahrt dann anstandslos bis zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe weiter.

1985: 50 Jahre

Etwa 100 Automobile und Motorräder aus der Zeit vor 1940 fanden sich am 9. Juni 1985 zu einer nostalgischen Sternfahrt auf der Großglockner Hochalpenstraße ein. Die Veranstaltung wurde von der GROHAG, dem SAMTC und dem MVCS⁶⁵ veranstaltet.



Bild rechts: Jubiläumsplaketten 1985, © Peter Krackowizer, Archiv Krackowizer.

Bild unten: Jubiläum 1985, Hans Herrmann nähert sich im Mercedes W 196 „Silberpfeil“ dem Gedenkzeichen Fuscher Törl. © Dr. Helmut Krackowizer, Archiv Krackowizer

Die Motorräder und Sportwagen erklimmen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 60 km/h den Berg. Für die historischen Rennwagen war die Strecke dann um 13 Uhr gesperrt worden. Die beiden BMW-Sportwagen vom Typ 315 und 329, zwei Bugatti, je ein 1,5-Liter-Typ 37 und ein 2-Liter-Kompressor-Typ-35, ein Alfa Romeo 1750 Nachbau und ein Mercedes W 196 „Silberpfeil“, pilotiert von Hans Herrmann, fuhren die Bergstrecke mit durchschnittlichen Geschwindigkeiten um 70 km/h hinauf. Bei den



⁶⁵ Salzburger Automobil und Touring Club sowie Motor Veteranen Club Salzburg

Motorradrennmaschinen waren unter anderem eine NSU 500 Typ „Bullus“ (1934), eine Benelli 175 cm³ (1928) und eine 250-New-Imperial-GP (1932) zu bewundern.

1995: 60 Jahre

Diesem Gedenktag widmete Clemens M. Hutter einen ganzseitigen Artikel in den „Salzburger Nachrichten“ unter dem Titel „Großtat in härtester Zeit“ mit den Untertiteln „Technisch alle berühmte Alpenstraßen in den Schatten stellen, Sieg im Autorennen auf 255 PS brachte 63 000 S Preisgeld (umgerechnet Stand 1995) und 1 600 Höhenmeter ersetzen 4 000 km Fahrt in die Arktis.“

2010: 75 Jahre

Nach einem Festakt in der Landeshauptstadt Salzburg, am Samstag, 31. Juli, präsentierte sich dann der Großglockner bei den Feierlichkeiten auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe am Sonntag, 1. August 2010, bei prachtvollerem Wetter. Zur 75-Jahr-Feier waren u. a. gekommen: Landeshauptmann-Stellvertreter Wilfried Haslauer Junior, Justizministerin Claudia Bandion-Ortner sowie der Kärntner Landeshauptmann Gerhard Dörfler.

Bereits unmittelbar vor der Veranstaltung hatte - in Anlehnung an die historische Erstbefahrung der Großglockner Hochalpenstraße im Jahr 1934 durch den Salzburger Landeshauptmann Franz Rehrl und dem Erbauer der Straße Franz Wallack - eine Durchfahrt durch den Hochtorn Tunnel von Nord nach Süd mit einem Tesla-Roadster (E-Mobil) mit LH Gerhard Dörfler (Kärnten) und LH-Stv. Wilfried Haslauer Junior stattgefunden. Begleitet wurde dieses moderne E-mobil, welches ein Symbol für die automobilen Zukunft darstellt, von einem „Steyr 100“, mit Generaldirektor der GROHAG, Dr. Christian Heu, seinem zukünftigen Nachfolger Dir. Dr. Johannes Hörl und Sepp Forcher⁶⁶.

Nach der offiziellen Begrüßung durch Gen.-Dir. Dr. Christian Heu, betonte der Aufsichtsratsvorsitzende LH-Stv. Dr. Wilfried Haslauer in seine Rede die Bedeutung der Großglockner Hochalpenstraße als eines der bekanntesten Sehenswürdigkeiten Österreichs. „Die Großglockner Hochalpenstraße ist für die Nationalparkregion ein Leitunternehmen, das weit über die unmittelbare Region ausstrahlt und die durch zahlreiche Initiativen neue Entwicklungen einzuleiten vermochte, wie sich erst jüngst als Beispiel, die Entwicklung der neuen Dachmarke für die Nationalparkregion gezeigt hat“, so Haslauer.

Dr. Haslauer verkündete am Ende seiner Rede noch ein Geschenk für alle 75-Jährigen an, die ab dem Jubiläumstag, 3. August 2010, bis Ende der Saison 2010 die Großglockner Hochalpenstraße kostenlos befahren dürfen. LH Dörfler betonte in seinen Worten, wie wichtig die Großglockner Hochalpenstraße als Arbeits- und Auftragsgeber für die Region ist. „Das Know-how, welches die Großglockner Hochalpenstraßen AG über die Jahre entwickelt hat, wird seit vielen Jahren auch für die meisten anderen Kärntner Panoramastraßen eingesetzt, die mittlerweile von der Großglockner Hochalpenstraßen AG betrieben werden“, so Dörfler weiters.

Karin Bernhard führte durch das Programm mit zahlreichen Interviews von Zeitzeugen wie Sepp Forcher, Ignaz Lackner u. a. Musikalisch wurde die Veranstaltung durch die Trachtenmusikkapellen von Fusch und Heiligenblut sowie einer Alphornbläsergruppe umrahmt, eine Trachtenmodenschau des Kärntner Heimatwerkes ergänzte das Programm.

⁶⁶ Sepp Forcher (* 1930 in Rom, Italien; † 2021 in der Stadt Salzburg) war ein bekannter Salzburger Rundfunk- und Fernsehmoderator. Er war mit der Bergwelt sehr verbunden. Mehr über ihn im Salzburgwiki [unter diesem Link](#).



Pressekonferenz bei der GROHAG am 3. Juli 2015: „Großglockner Hochalpenstraße unter Denkmalschutz und auf dem Weg zum Welterbe“, von links: Mag. Bernd Paulowitz (Geschäftsführer Insitu World Heritage Consulting, Paris), Dr. Johannes Hörl ((Generaldirektor GROHAG), Dr. Barbara Neubauer (Präsidentin Bundesdenkmalamt, Wien) und Dr. Wilfried Haslauer Junior (Landeshauptmann Salzburg und Vorsitzender Aufsichtsrat GROHAG). © Peter Krackowizer

2015: 80 Jahre: Die Großglockner Hochalpenstraße unter Denkmalschutz und auf dem Weg zum Welterbe

Mit bescheidenen 120 000 Besuchern jährlich rechneten in den 1920er Jahren die Planer dieser Straße. Mehr als 65 Millionen wurden es im Laufe der 80 Jahre seit der Eröffnung 1935. 2015 jährte sich diese Eröffnung zum 80. Mal und mit dem Beginn der Schneeräumung am 13. April begann die Jubiläumssaison.

Großglockner Hochalpenstraße unter Denkmalschutz und auf dem Weg zum Welterbe

Am 3. Juli 2015 gaben Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer Junior als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Großglockner Hochalpenstraßen AG (GROHAG) und Dr. Barbara Neubauer, Präsidentin des Bundesdenkmalamts in Wien, in den Räumen der GROHAG in der Stadt Salzburg gemeinsam bekannt, dass nach fünf Jahren Vorbereitung und intensiven Verhandlungen die Großglockner Hochalpenstraße mit heutigem Tage unter Denkmalschutz nach dem Denkmalschutzgesetz steht.

Aufgrund der außerordentlichen Situation, Größe und Ausbreitung des Objektes „Glocknerstraße“ im Hochgebirge (knapp 50 km Verkehrsinfrastrukturen, über 100 Brücken und Hochbauten im alpinen Bereich) wurden erstmals in der österreichischen Geschichte „gemeinsame Ziele für die weitere denkmalgerechte Erhaltung der Großglockner Hochalpenstraße“ festgeschrieben. Dieser Denkmalpflegeplan ist integraler Bestandteil des Bescheides des BDA. Damit ist es möglich, dass die Großglockner Hochalpenstraße den Antrag zur Aufnahme in die Liste der UNESCO Welterbe stellen kann.

Am Montagabend, den 3. August 2015, fand im Carabinieri-Saal in der Alten Residenz in der Stadt Salzburg ein Festakt statt.

Mehr als 500 Gäste kamen zur Vorstellung des Buches „Die Großglockner Hochalpenstraße – Erbe und Auftrag“. Nach der nunmehr rechtskräftigen Unterschutzstellung der Großglockner Hochalpenstraße nach Denkmalschutzgesetz erfolgte nun die Beantragung zum UNESCO Welterbe. Die GROHAG, auch Herausgeber des Buches, hatte dazu in die Residenz eingeladen.



Es gab gleich drei Anlässe für die Feier im Carabinieri-Saal der Residenz:

das 80. Betriebsjubiläum der Großglockner Hochalpenstraße

die Buchpräsentation des umfassenden Gesamtwerkes „Erbe und Auftrag“

sowie die Unterfertigung des ersten Denkmalpflegeplanes für die Großglockner Hochalpenstraße für ein Baudenkmal der Republik sowie die damit mögliche und bevorstehende Beantragung zum offiziellen Welt-erbe. Zu den Festrednern des Abends zählten Barbara Neubauer, Präsidentin des österreichischen Bundesdenkmalamtes (BDA), Botschafter Wolfgang Waldner, Leiter der Kulturpolitischen Sektion des BMEIA, der Salzburger Landeshauptmann und Aufsichtsratsvorsitzende Wilfried Haslauer Junior sowie die Kärntner Landeshauptmann-Stv.in Gaby Schaunig (Bild unten 2. v. r. © Pressefoto Neumayr/GROHAG, Bild oben: Im Carabinieri-Saal in der Alten Residenz in Salzburg © Peter Krackowizer).



Bei der Oldtimer-Segnung auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. Auf dem Kunstwerk „Wellenberg“ steht Gerhard Setschnagg, Präsident des Kärntner Motor Veteranen Clubs. © Peter Krackowizer

Oldtimer-Segnung und Weltausstellung EXPO 2015

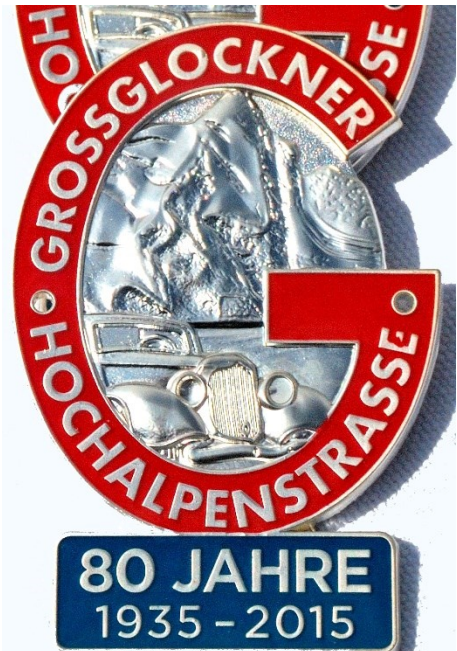
Mit einer Oldtimer-Sternfahrt der Kärntner und Salzburger Motor Veteranen Clubs zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe begann am Sonntag, den 9. August 2015, der zweite Festakt anlässlich des 80. Geburtstags der Großglockner Hochalpenstraße.

Viele der 180 Teilnehmer der Jubiläums-Oldtimer-Sternfahrt aus Kärnten und Salzburg hatten schon eine über 200 Kilometer lange Fahrt hinter sich, als sie am Treffpunkt, dem Glocknerhaus-Parkplatz, eintrafen. Von dort fuhren sie gemeinsam zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe hinauf, wo sie auf dem Nationalparkplatz parkten.

Zu den Festrednern zählten die Anrainerbürgermeister Josef Schachner (Heiligenblut am Großglockner) und Hannes Schernthanner (Fusch an der Großglocknerstraße), LH-Stv. von Kärnten Gaby Schaunig, Klubobmann LABg. Ferdinand Hueter (Klagenfurt), Gerhard Setschnagg (Präsident KMVC-Kärntner-Motor-Veteranen-Club) und Gerhard Feichtinger (Präsident MVCS-Motor Veteranen Club Salzburg).

Schlussakt und zugleich Höhepunkt der Veranstaltung war die Segnung der Oldtimer und Jubiläumsplaketten durch Pfarrer Zoltán Papp. Alle Teilnehmer erhielten eine Erinnerungsplakette (Bild rechts © Peter Krackowizer).

Auf der Weltausstellung EXPO 2015 war die Großglockner Hochalpenstraße zusammen mit dem Nationalpark Hohe Tauern vom 1. Mai bis 31. Oktober 2015 in Mailand, Lombardei, Italien, mit einer Ausstellung zum Thema *Feeding the Planet, Energy for life* (den Planeten ernähren, Energie für das Leben) vertreten.





Hubert von Goisern am 11. Juni 2014 auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe © Peter Krackowizer

34. Eine Anekdote von Hubert von Goisern

Auf den Tag genau zum 150. Geburtstag von Richard Strauss (* 11. Juni 1864 in München), der mit seiner „Alpensinfonie“ den Naturlandschaften in den Alpen ein musikalisches Denkmal setzte, wurden auf zwei Stockwerken des Besucherzentrums Arbeiten über die Alpen in der zeitgenössischen Kunst gezeigt. Von Fotografien über Filme, Skulpturen, Grafiken bis hin zu raumgreifenden Installationen, eingebettet in Richard Strauss' Klänge „einer Alpensinfonie“ mit den Wiener Philharmonikern zeigte die Ausstellung ein breites Spektrum aktueller Kunstproduktionen, die sich mit den Alpen beschäftigen oder durch diese inspiriert sind.

Die Eröffnung der Kunstaussstellung „Alpenliebe“ im Besucherzentrum auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe war „höchste“ Ehrung für Richard Strauss auf der Großglockner Hochalpenstraße. Sie fand am 11. Juni 2014, am Geburtstag von Richard Strauss, bei strahlendem Wetter statt.

Unter dem Titel „Steilklänge“ hatte der österreichische Liedermacher und Weltmusiker Hubert von Goisern für „Alpenliebe“ sein ganz persönliches, einstündiges Musikprogramm aus den Alpenländern zusammengestellt, das in einem Raum der Ausstellung zu hören war. Die Eröffnungsgäste musste er allerdings enttäuschen, denn er gab keine musikalische Kostprobe, konnte sie aber noch mit einer Anekdote aufheitern. Er war tags zuvor auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe gewesen, um zu testen, ob er hier oben singen könne. Doch nach einigen Versuchen erkannte er, dass die dünne Höhenluft auch den Klang seiner Stimme dünner werden ließ. Passanten, die ihm bei seinen Testversuchen zuhörten, ihn aber wohl nicht erkannten, meinten wohlwollend: „Junger Mann, da müssen Sie aber noch üben“.

Literatur

Baumgartner, Jutta: „100 Jahre Mittersiller Amtshandlung. Geburtsstunde der Großglockner Hochalpenstraße.“ Herausgeber Großglockner Hochalpenstraßen AG, erschienen in der Schriftenreihe des Salzburger Landesarchivs Nr. 35, 2022, ISBN 978-3-9519885-5-9

Hutter, Clemens M.; Beckel Lothar: „Großglockner. Saumpfad. Römerweg. Hochalpenstraße.“ Residenz-Verlag Salzburg, 1985, ISBN 3-7017-0395-7

Hörl, Johannes; Schöndorfer, Dietmar (Hg.): „Die Großglockner Hochalpenstraße. Erbe und Auftrag.“ Erschienen in der Schriftenreihe des Forschungsinstituts für politisch-historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek Salzburg, Band 53, Böhlau Verlag Wien Köln Weimar, 2015, ISBN 978-3-205-79688-6

Rigele, Georg: „Großglockner Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments“. WUV-Universitätsverlag Wien, 1998, ISBN 3-85114-336-1

Mair, Walter: „Großglockner Hochalpenstraße. Die schönsten Wanderungen und Bergtouren.“, Bergverlag Rother GmbH. München, 2017, ISBN 978-3-7633-3182-6

Bogner, Stefan; Baedeker, Jan Karl: „Porsche Drive – Pass Portrait. Großglockner Hochalpenstraße.“, Delius Klasing Verlag, Bielefeld, 2018, ISBN 978-3-667-11394-8

Rippel, Karl: „Der Großglockner und seine Straße“. Landes-Fremdenverkehrsamt für Kärnten (Hg.), 1950

Wallack, Franz: „Die Großglockner-Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues.“ Springer-Verlag Wien, die Ausgaben 1949 sowie die zweite ergänzte und erweiterte Auflage 1960 anlässlich der 25-Jahr-Feier der Großglockner-Hochalpenstraße

„Die Großglockner-Hochalpenstraße. Ein Wegbegleiter für Kraftfahrer und Bergwanderer.“ Verlag F. Bruckmann, München, 1937

Danksagung

Ohne die Erlaubnis der Großglockner Hochalpenstraßen AG, Bilder aus ihrem Archiv verwenden zu dürfen, wäre es mir nicht möglich gewesen, alle Geschichten mit Bildmaterial zu versehen.

Generaldirektor Dr. Johannes Hörl, Mag.a FH Patricia Lutz, Leitung Marketing & Kommunikation, Mag.a Gisela Haider, Großglockner-Wallack-Archiv, Thomas Noel, technischer Leiter, Sebastian Jury, Werkstätten Leiter & Eventmanagement und seinem Vorgänger in dieser Funktion, Peter Embacher sowie Bernhard Graessl, der mich immer noch mit Bildmaterial aus der Glockner Region versorgt, möchte ich besonders danken. Jeder der Genannten hat in irgendeiner Weise einen Baustein zu diesem Buch beigetragen, Fragen geklärt oder Bildmaterial zur Verfügung gestellt.

Quellen- und Bildnachweis

Die Informationen stammen aus den unter Literatur angeführten Werken sowie aus den von mir im Salzburgwiki zusammengestellten Beiträgen. Diese Beiträge habe ich anhand der mir zur Verfügung stehenden Literatur und der digitalisierten Zeitungen und Zeitschriften der Österreichischen Nationalbibliothek ([siehe diesen Link](#)) recherchiert. Weitere Quellen sind Unterlagen im Archiv Krackowizer sowie Presseausendungen der Großglockner Hochalpenstraßen AG.

Die Bilder stammen aus dem Archiv der Großglockner Hochalpenstraße mit freundlicher Genehmigung der Geschäftsleitung der Großglockner Hochalpenstraßen AG. Hauptfotograf war Hofrat Wallack selbst sowie Lothar Rübelt (* 1901 in Wien; † 1990 in Klagenfurt), von dem die Bilder von der Erstbefahrung 1934 stammen, sowie aus dem Motorrad-, Literatur- und Bildarchiv Prof. Dr. Helmut Krackowizer und meinem privaten Archiv. Weitere Urheber sind, soweit sie mir bekannt sind, bei den Bildern angeführt.

Die historischen Ansichtskarten sind in der digitalisierten online-Sammlung der Österreichischen Nationalbibliothek archiviert. Nachnutzung, Zitierung und Haftung siehe Österreichischen Nationalbibliothek unter den <https://anno.onb.ac.at/node/11#faq1> (FAQs) mit diesen <https://rightsstatements.org/page/NoC-NC/1.0/?language=de> Nutzungsbestimmung zur Anwendung (keine kommerzielle Verwertung).

Ein weitere Quelle von Bildern ist die Internetseite „Historische Ansichten (Privatfotos und Ansichtskarten) von vorwiegend österreichischen und deutschen Motiven, zum gratis Herunterladen. Die privaten

Fotos sind mindestens 50, die Ansichtskarten durchwegs 100 Jahre alt. Der Download ist kostenlos und die Bilder dürfen für jeglichen Zweck frei verwendet werden.“ alte-ansichten.eu/Zell-am-See

Fehlende Bildtexte aufgrund von Platzproblemen auf diesen Seiten:

Seite 33, grafische Darstellung des geplanten Tauernkraftwerkes, Quelle Großglockner-Wallack-Archiv

Seite 45, grafische Darstellung der Varianten im Variantenstreit, Quelle Großglockner-Wallack-Archiv

Seite 47, Titelseite „Allgemeine Automobil Zeitung“ aus den digitalisierten Zeitschriften der Österreichischen Nationalbibliothek

Bilder Seite 57 und 58: Erstbefahrung 1934, Bildquelle Großglockner-Wallack-Archiv

Impressums- und Offenlegungspflicht gemäß § 25 MedienG

Informationspflichten gemäß § 5 E-Commerce-Gesetz

Herausgeber: Peter Krackowizer, Journalist

5202 Neumarkt am Wallersee, Sportplatzstraße 12, Top 1, Austria, Österreich

Telefon: +43 (0) 699 106 25 350 E-Mail: mosaik@reisemosaik.at

Internet: www.reisemosaik.at

© 2024 Peter Krackowizer – alle Rechte vorbehalten!

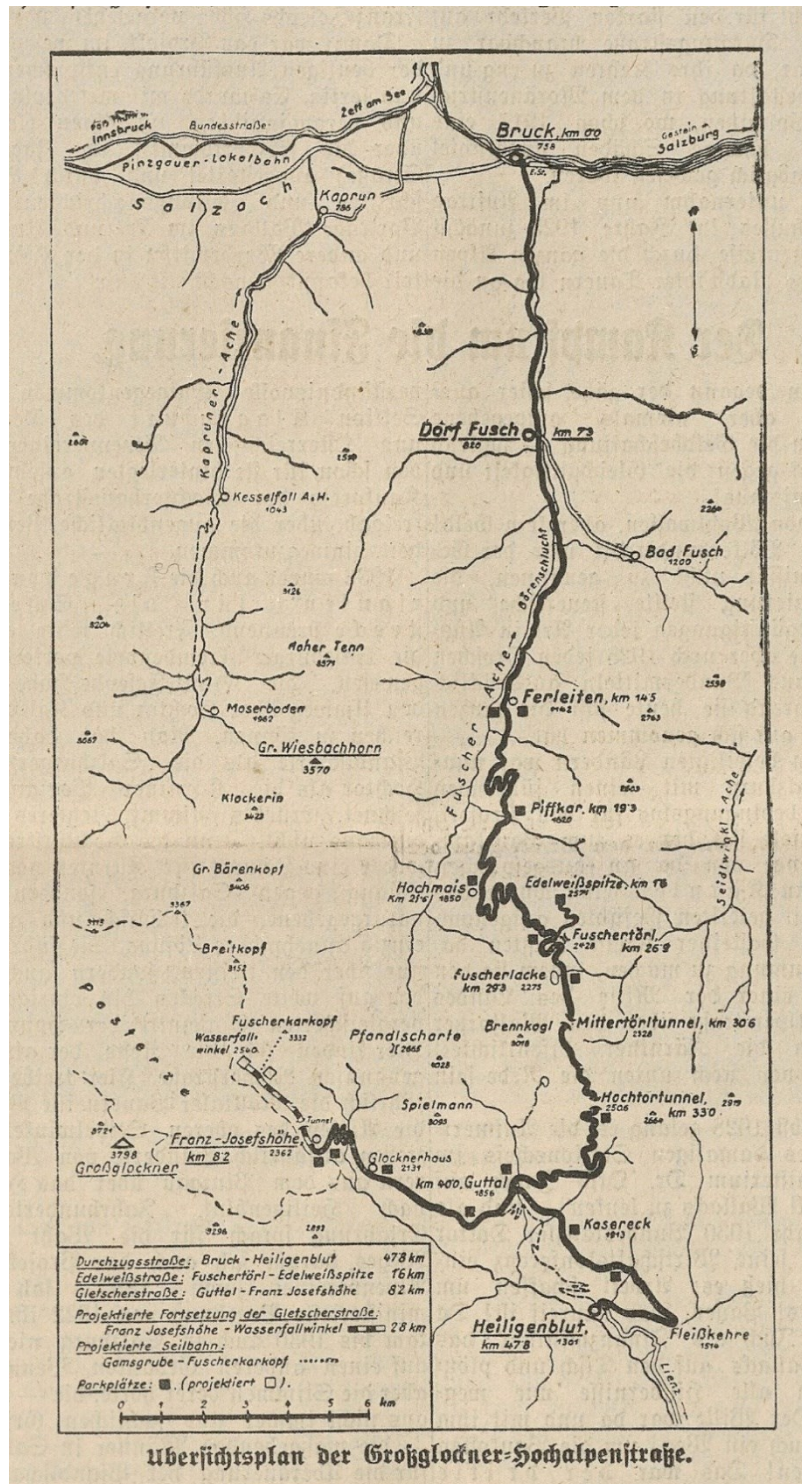
Dieses Buch ist kostenlos als pdf erhältlich.

Kein Teil darf in irgendeiner Form ohne schriftliche Genehmigung des Autors reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

„Es fehlte nie an Menschen, die - obwohl es keine Techniker waren - immer alles besser wußten und ihrer Weisheit ungezügelt freien Lauf ließen; es fehlte nicht an Miesmachern und Feinden, die aus allen möglichen Gründen das Werk zuerst in seiner Entstehung, dann in seiner Vollendung behindern oder unmöglich machen wollten. Dieses Schicksal ist aber schließlich jedem großen Werk beschiefen und mit starken Nerven zu bewältigen, es fehlte aber - Gott sei Dank - auch nicht an Freunden dieses Werkes, und wenn ich hier nur die Namen des verstorbenen Bundeskanzlers Dr. Dollfuß, des Landeshauptmannes von Salzburg Dr. Franz Rehr, der ehemaligen Finanzminister Dr. Otto Juch und Dr. Ferdinand Grimm, der Fachleute Professor Dr. Ing. Oerley, Kantonsoberingenieur Solca, Professor Ing. Dr. Stiny, Oberbergrat Dr. Ing. Imhof, Regierungsbaurat Ing. Ratz, Oberst a. D. Bilgeri, welche letztere gleichzeitig als Gutachter beim Glockner-Straßenbau hervorragend tätig waren, hervorhebe, so ist die Liste damit noch lange nicht zu Ende und der schließliche Erfolg ein Beweis dafür, daß die guten Kräfte der bösen Kräfte Herr wurden und das erstrebte Ziel erreichten.

*Zivilingenieur F. Wallack,
Bauleiter der Großglockner-Hochalpenstraße.“*

Quelle Club-Organ des Oesterreichischen Touring-Club, 1935, Heft Nr. 7, Seite 8



Eine Karte der Straße aus dem Jahr 1935 in „Freie Stimme“, 4. August 1935, Seite 7, in den digitalisierten Medien der Österreichischen Nationalbibliothek

Stichwortregister

- 1000-Mark-Sperre..... 120
 125 Jahre Automobilismus 4, 6, 59, 84
 20 Jahre Großglockner Hochalpenstraße 16, 20, 50,
156
 25 Jahre Großglockner Hochalpenstraße (1960) 159
 25. Jahrestag der „1. Tauernüberquerung“. 60, 156,
159
 40 Jahre Großglockner Hochalpenstraße (1975) 163
 50 Jahre Großglockner Hochalpenstraße (1985) . 163
 75 Jahre Großglockner Hochalpenstraße (2010) **164**
 80 Jahre Großglockner Hochalpenstraße 21
 80 Jahre Großglockner Hochalpenstraße (2015) **165**
 Achleitner Friedrich 98, 151
 Adlersruhe..... 110
 AEG Berlin 33, 44
 Aktion „design sitzt“ 154
 Allgemeine Automobil-Zeitung 41, 76, 116, 120, 127
 Alpengasthof Trauneralpe..... 69
 Alpengasthof untere Fuscher Lacke 24, 74
 Alpenhauptkamm..... 31
 Alpensinfonie 168
 Alpenvereinssektion Klagenfurt 28
 Amman Paul..... 96
 Amtshandlung in Mittersill 1922 9, **30**
 Androsch Hannes 163
 Arbeiterwohnhaus Fuscher Törl..... 106, 156, 159
 Arbeitslosenrate 36
 Archäologischer Fund 107
 Arnoldi 34
 Artmaier Otto 123
 Auböck Max..... 152
 Audi Tradition..... 124
 Ausschuss zur Erbauung einer Großglockner-
 Hochalpenstraße..... 10, 32
 Auto Union Rennwagen Typ C 16 124
 Autobusse, Zahlen 135
 Automobilausstellung auf der Kaiser-Franz-Josefs-
 Höhe..... 60
 Bad Fusch..... 30, 31
 Bandion-Ortner Claudia 164
 Bankhaus A. Lammer & Co 34
 Bärenkraftwerk..... 7, 140
 Baulager am Hochtor 65
 Baulager am Palik 65
 Baulager Nassfeld 37
 Bauzeit der Straße..... 6
 Becker Michael 144
 Begünstigter Bau..... 34
 Berger-Waldenegg Egon..... 117
 Berggasthof Edelweißhütte 51, **72**
 Berghaus am Fuschertörl *Siehe* Lukashansl
 Berghäuser
 Bergwelt Verlag Carl Jurischek 105
 Bertolini Norbert..... 90
 Beschäftigungszahlen 37
 Besucherzahlen 42
 Bezirkshauptmann 76
Bikers Corner..... 4
 blauweiße Leitplanken 98
 Blog 80 Jahre Großglockner Hochalpenstraße 4
 BMW 500 123
 Bock Fritz..... 159
 Bogocz Victor..... 156
 Brand..... 65, 74
 Brenner 31
 Brennkogel-Kloben Gletscherskigebiet 114
 Bronzeboot auf der KFJH 151
 Brough Superior 680 128
 Bundesdenkmalamt 165
 Bundeskanzler 18, 159
 Bundesminister 159
 Bundesministerium für Verkehrswesen..... 30
 Bundespräsident 16, 117, 159
 Büro für Fremdenverkehr..... 30
 Christi Himmelfahrtstag 15
 Chruschtschow Bus 138
 Ciano Costanzo 117
 Coreth..... 119
 Cucciolo 130
 Daten der Großglockner Hochalpenstraße 6
 Della Frera Motorrad..... 128
 Denkmalpflegeplan..... 165
 Denkmalschutz 6, 98
 design sitzt Aktion 154
 Deutschen Alpenstraße..... 112
 Deutscher Bergmeister..... 124
 Deutscher und Oesterreichischer Alpenverein .. 102,
 110, 112
 Diaserien 98
 Dick Hella 17
 Dick Walter 17
 Die Großglockner Hochalpenstraße – Erbe und
 Auftrag..... 165
 DKW 250 cm³ SS Ladepumpen-Rennmaschine.. 124
 Dodge 30 Tourer..... 150
 Dollfuß Engelbert..... 121
 Dollfußkapelle 62
 Dorf Fusch..... 31
 Motorsport-Wertungsfahrt 1951 123
 Dörfler Gerhard..... 164
 Dotzler Ernst 128
 Dr.-Franz-Rehrl-Haus 70
 Durchzugsstraße..... 6, 32
 Eberhorst Robert Eberan von 128
 Edelweißspitze 4, 25, 38, 39, **50**, 139
 KTM Testfahrt 1970 133
 Edelweißstraße..... 6, 38, 98
 Edelweißturm 50, 139
 Edelweißwand..... 105, 107
 Ehrenggrab..... 8, 10, 13
 Ehrenzeichen der Republik Österreich 20
 Eisenbahn auf den Großglockner 109

Eiskögele-Nordwand Erstbegeher	114	Goldene Verdienstmedaille	156
Elektro-Bus Silent E-12.....	86	Goldenes Verdienstzeichen.....	13
Embacher Peter	21, 95, 123, 154	Graessl Bernhard.....	23
Embachkapelle	69	Gräf & Stift 120 OGL.....	136
Erlebnis Großglockner Hochalpenstraße	23	Grienauer Edwin.....	62
Eröffnungsfeier am 3. August 1935	121	Großarl	38
Eröffnungsfeier Edelweißstraße	38	Großglockner Automobil- und Motorradrennen 17, 116, 141	
Erstbefahrung der Scheitelstrecke.....	8, 55	Großglockner Gipfelbahn	110
Erzherzog-Johann-Hütte	110	Großglockner Grand Prix für historische Rennwagen	125, 141
EXPO 2015.....	104, 167	Großglockner Hochalpenstraße	30
F.A.T. – Mankei.....	24	Großglockner Hochalpenstraße unter Denkmalschutz	165
Fahrbahnbreite	31	Großglockner Hochalpenstraßen AG . 4, 17, 30, 32, 34	
Farb- und Zeichensprache	98	Großglockner Trophy für historische Rennmotorräder	124, 141
Feichtinger Gerhard	167	Großglockner-Hochalpenstraße	32
Felber Tauern	30	Großglockner-Hochalpenstraßen-Schneeräumfeier 1954.....	94, 96
Fenzlau Artur	132	Großlercher Hans	112
Ferleiten.....	8	Grundlagen der heutigen Sozialgesetzgebung.....	30
Ferleitenstraße	69	Guttal.....	6
Feuerwehr-Oldtimer-Weltmeisterschaft	52	Haas Robert	105
Finanzministerium	34	Haerdtl Oswald.....	104
Fischer Alfons	124	Hahmann Helmut.....	59
Fleißner Christian.....	22	Haidinger Karl	43
Flugplatz Reichenhall-Mayerhof	60	Hakenkreuzfahne.....	120
Forcher Sepp	164	Halleiner Motorenwerk	130
Freiwandack.....	110	Hammerl Daniel, Tesla Österreich	86
Fremdenverkehr	8	Handelsminister	110
Freytag & Berndt	102	Haslauer Wilfried Junior	144, 164, 165
Fuchs Anton	131	Haslinger Herbert	24
Fuchs-Hilfsmotor	131	Haubner Peter	4
Funtenseetauern	113	HCW Privatmuseum in Altaussee	137
Fuscher Lacke	73	Healey Silverstone 1950.....	126
Fuscher Törl	6, 71, 106	Heiligenblut.....	19, 49, 65
Fuscher Wegscheide.....	68	Fuchs-Motörchen betanken	132
Fuscher-Kar-Kopf	51	Heli Austria	151
Gaisberg	149	Herkules-Statuette.....	48
Gaisbergbahn	109	Herrmann Hans.....	163
Gaisbergrennen	116	Heu Christian	164
Gaisbergstraße	7	Hexenküche	107
Gamsgrube	110	BMW	
Gamsgrubenweg.....	112	siehe Halleiner Motorenwerk	130
Gasselseder Christine und Dieter	150	Hobl August „Gustl“	124
Gasthof Fuscherlacke	24, 73	Hochmais	6, 40
Gauleiter	49	höchster befahrbarer Punkt der Großglockner Hochalpenstraße	6, 49
Gedenkmünze	49	höchster Punkt der Durchzugsstraße	6, 49
Gedenkzeichen Fuscher Törl	62, 121, 125	Höchststand der Arbeiter	37
Generaldirektor der GROHAG.....	22	Hochtor	31
Gerlos Alpenstraße.....	10, 81, 154	Hochtor Tunnel.....	6, 48
Gipfelbahn Großglockner.....	110	Tunneldurchschlag	16
Gletscherskigebiet Brennkogel-Kloben	114	Hochtor Tunnelportale	49
Gletscherstraße	6	Hochtorlinie	46
Glockengießerei Oberascher	152	Hofer Franz.....	5, 148, 149
Glocknerauto	162	Hofer Johannes P.	149
Glockner-Baraber	16, 36		
Glocknerbus	136		
Glocknerfahrten mit Motorrädern.....	127		
Glocknerhaus	28, 109		
Glocknerhausstraße alte	28		
Glocknerkees	112		
Glocknerwand.....	112		

Hofmann-Montanus Hans	76	Lackner Georg	96
Hofrat	9	Lackner Hermann	20
Hohe Dock.....	51	Lackner Ignaz	19, 20, 94, 156, 164
Höll Matthias	157	Landeshauptmann	18, 20, 159
Holzmeister Clemens	62, 81	Landeshauptmann von Salzburg	7
Hörl Johannes	22, 86, 144, 148, 154	Landesrat.....	32, 34
Hotel Gaisbergspitze.....	46	Landesrätin.....	23
Hotel Rupertihaus	49	Landesverkehrsdirektor	76, 114
Hubert von Goisern.....	168	Lang Hermann.....	124
Hülgerth Ludwig.....	9	Lauster im Dorfertal	152
Hutter Clemens M.	164	Lawinenunglück 1935	65
In te domine speravi.....	48	Lebenskosten 1930.....	37
Infektionskrankheit Covid-19	147	Lechner Hans.....	13, 163
Internationale Österreichische Alpenfahrt 1949	123	Lederer Peter und Julianna.....	72
Internationale Sechstage-Fahrt 1939	122	Legende Hexenküche	107
Internationale Tauernrennen.....	128	Leitenkopf	50
Invicta Low Chassis 4,5 Ltr. 1934.....	126	Leporello.....	102
Jahn Adolf	30	Liechtensteinklamm	76
Juch Otto	25	Lukashansl Berghaus.....	42, 43
Jury Sebastian	21	Lukashansl Berghäuser.....	69
Justizminister	117	Lukashansl in Ferleiten	17, 69
Kaiser Franz Josef Haus.....	127, 128	Lutz & Wallner	34
Kaiser-Franz-Josefs-Höhe	21, 49, 77	Lutz Patricia.....	22
Kaiserin-Elisabeth-Glocknerstraße	28	Madreiter Leonhard.....	144
Kaiserin-Elisabeth-Straße.....	69	Mair Peter	76
Kaiserschmarrn	38	Mankeiwirt	24, <i>Siehe</i> Gasthof Fuscherlacke
Kalasantiner-Kongregation	15	Manzano Johann.....	114
Kamitz Reinhard.....	159	Maria Theresia.....	48
Kammergruber Ing. der Steyr-Werke	55	Marterl Lawinenunglück 1935	65
Kantinen der Baufirmen	38	Matchless M 3 S 1000	128
Kanzler-Schuschnigg-Weg.....	112	Mauthaus Guttal.....	85, 134, 142
Kapruner Tal	33	Mauthäuser	140
Kärnten	8	Fusch und Ferleiten	140
Kärntner Landesbauamt	9	Heiligenblut.....	142
Kärntner Landesregierung	9, 32, 110	Kassenstelle Ferleiten.....	141
Kärntner-Motor-Veteranen-Club	21, 167	Kassenstelle Heiligenblut	142
Kassenstelle Ferleiten	141	Mautner Markhof Manfred	159
Kassenstelle Heiligenblut	142	Mautnerin erste	17
Kdf-Wagen	122	Mayr Anton Junior	69
Kehren Anzahl.....	6	Mayr Anton, Lukashanslwirt	69
Kernmaier Ferdinand	34	Mayr Rupert.....	69
Kino beim Glocknerstraßenbau	39	Melk	132
Kitzbühel.....	132	Mellitzenwand	29
Klaus Josef.....	18, 156, 159	Mercedes W 196 „Silberpfeil“	163
Klausenpassrennen.....	116	Miklas Wilhelm	16, 117, 121
Knaus Hans	151	Miller Sammy	124
Knaus Roy.....	151	Mittersill.....	31
Köllensperger Günther	163	Mittertörl Tunnel.....	55, 75
Königssee	112	Mobil Economy Run.....	123
Krackowizer Helmut.....	4, 97, 123, 124, 149, 162	Mobil-Tankstelle.....	85, 144
Krackowizer Peter	4, 5, 124	Motor Veteranen Club Salzburg	167
Kreisverkehr Guttal.....	6	Motormuli	94
Krimmler Wasserfälle	154	Motorrad, Zeitschrift	130
KTM Comet 504 S.....	133	Motorräder auf der Glocknerstraße, Zahlen.....	130
KTM-Kleinmotorräder Testfahrt	133	Motorrad-Staatsmeister.....	116
Kühlwasser	87	Motorsport-Wertungsfahrt 1951	123
Kulturbaracke	16	Münze archäologischer Fund	48
Kulturprogramm.....	16	Naßfeldrücken	107
Kunstaussstellung „Alpenliebe“	5, 104, 168	Nationalflaggen	101

Nationalpark Hohe Tauern	110	Pressefahrt 1935	76
Nationalparkplatz	81	Preziosi Gabriele	117
Naturlehrweg Gamsgrube	112	Projekt Großglockner Skigebiet	44
Neubauer Barbara	165	Prokop Baufirma	34
Neudegger Alois	38	Promenadenweg zum Wasserfallwinkel	112
Neumarkt am Wallersee	152	Proponenten Komitee der Tauernkraftwerke AG34	
Neutzler August	34	Pufferparkplatz Glocknerhaus	80, 84
Nordrampe	6, 36	Raab Julius	159
Eröffnung	42	Radstädter Tauern	31
NSU 500 Typ „Bullus“	164	Rainer Friedrich, Gauleiter	64
NSU Fox 100	123	Ramsau bei Berchtesgaden	113
Öffnungstage der Großglockner Hochalpenstraße	147	Redlich & Berger	34
Oldsmobile 6 C	5, 148	Regierungskommissär	76
Oldsmobile Curved Dash Runabout Model R... ..	149	Rehrl Franz	7, 26, 33, 34, 42, 60, 112, 117, 121
Oldtimer Grand Prix Salzburgring	60	Seilbahnprojekt Fuscher-Kar-Kopf	110
Oldtimer-Sternfahrt mit Segnung (2015)	21, 167	Rehrl Josef	159
Olympiasieger 1964 im Doppelsitzerbewerb der Rennrodler	116	Rehrl und Dollfuß	62
ORF Landesstudio Salzburg	23	Reisch Max	59
Ostalpen	31	Reisch Peter	60
Österreichische Kraftwerke AG <i>Siehe Stern & Hafferl</i>		Reisinger Peter	60
Österreichischen Auto-Rundschau	116	Residenzplatz Salzburg	154
Österreich-Radrundfahrt	52	Richter Ernst	130
Osttirol	31	Rigele Georg	9, 35, 36, 120
Pakistan	22	Ritterkreuz des österreichischen Verdienstordens	16
Papen Franz von	121	Ritterordens vom Heiligen Grab zu Jerusalem	18
Papp Zoltán	167	Robinson Allan	124
Parkhaus Freiwandack	4, 77, 80, 151	Römerstraße	29
Parkplatz „Hoher Sattel“	77	Rössner Alfred	114
Parkplatz Freiwandack	77	Rotary Club Salzburg	98
Parkplatz KFJH I	77	Rotationspflug „System Wallack“	90, 94, 147
Parkplatz KFJH II	77	Entwicklung	19
Passheiligtum Hochtor	48	Stosche-Lawine 1962	97
Pasterze	77, 109	Taufe beim Wallackhaus 1954	96
Patscheider Irmbert	60	Rübelt Lothar	127, 128
Peterfräse	90	Runkel, Ingenieur von Steyr	159
Petschann Anton	34	Salzburger Alpen-Wasserkraft	33
Pfandscharte	40, 43, 46, 69, 109, 128	Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touring-Club	60, 123
Pfandschartensee	46	Salzburger Automobil-Club	116
Pfandschartentunnel	46	Salzburger Chronik	7
Pierl Heinrich	28	Salzburger Festspiele	8
Pierl Raimund	28, 31	Salzburger Freilichtmuseum	85
Pistauer Michael	151	Mauthaus Guttal	143
Plakette		Salzburger Kommunalfriedhof	10, 13
Erinnerungsplakette Eröffnung 1935	100	Salzburger Landesregierung	32
Eröffnung bis Fuscher Törl	99	Salzburger Landtag	32, 33
Großglockner Zielfahrt 1935	100	Salzburger Landtagswahlkampf 1932	37
Hochmais Eröffnung	99	Salzburger Nachrichten	21, 38, 88, 96, 164
Polarlichter	52	Salzburger Wochenschau für Österreich	35
Ponek	50	Salzburgwiki	4, 6
Porr A.	34	Saurer-Werke	95
Porsche Alpenstraße Salzburg	124	Schachner Johannes	
Porsche Ferdinand	24	letzter Mautner Guttal	143
Porsche Prof. Ferdinand	122	Schachner Josef	144, 167
Porsche RSK Spyder 1958	125	Schafherde auf Edelweißspitze	52
Porsche Salzburg	162	Schaginger Benno	159
Porsche Wolfgang Heinz	24	Schärf Adolf	159
Postkraftwagen, erster beim Hochtor	135	Scharitzkehlstraße	113
		Schaunig Gaby	166, 167

Scheitelstrecke	6, 31, 42, 46	Stuck Hans.....	124
Schernthaler Hannes	22, 167	Stundenlöhne	36
Schifferschützen-Corps Oberndorf an der Salzach	152	Südrampe.....	6
Schiklub Fusch	123	Südtirol	31
Schlechtwetter-Regelung im Baugewerbe.....	38	Syndikatsvertrag	34
Schmatzberger Herbert	144	Tankstellen entlang der Straße.....	85
Schmittenhöhebahn	7	Tauerngasthof Bernsteiner.....	123
Schneeräumermarsch	96	Tauernkraftwerke Kaprun	7, 33
Schneeräumung	21, 44, 88	Tauernkraftwerk-Projekt	33
Schneeräumung 1979.....	21	Tauernüberquerung erste	56
Schneewände	90	Tauernwasserkraftwerk.....	8
Schroeder Heinrich	109	Technischer Betriebsleiter	21
Schwaiger Kurt	94	Tesla Destination Charger	86
Schwärz Fritz.....	144	Tiroler Landesregierung	32, 34
Scola A.	46	Törlgrat.....	105
Seefehlner Egon.....	34	Törlwand	105, 106
Seifert Wolfgang.....	54, 84	Trabi-Fahrer	20
Semperit-Rallye	123	Trachtenmusikkapelle Bruck.....	157
Serpentinit.....	152	Trapp Agathe von	17
Setschnagg Gerhard	21, 167	Trassenbegehung	9
Seyffertitz	118	Trauner Hans	156
Seys Richard	149	Trauner Hella	<i>Siehe</i> Dick Hella
Seywald Franz	76	Trauner Johann	17
Shell-Tankstelle.....	85	Trauneralm	114
Silberne Verdienstmedaille	156	Troyer Otto	32
Silbernes Ehrenzeichen	13	Trunkenpolz Erich	133
Sinwelleck	51	Uhlirz Günther	131
Skizentrum	33	Ullmann Max	28
Skizentrum Idee.....	8	UNESCO Welterbe	6
Sklavenkette	107	Unterberger Anton	88
Sprengschuss erster.....	8	Unterberger Josef	38, 88
Spritzer A.G.....	34	Unterkirchner Ambros	143
St. Johann im Pongau.....	33, 76	Urlaubsanspruch	37
Stadtteilstadthof Morzg.....	8	Variantenstreit	8, 34, 40, 44 , 88
Starhemberg Rüdiger	117	Venedig.....	107
Steinernes Meer	114	Verkehrsminister	117
Steinfeldner Otto.....	118	Vertrag von Saint Germain.....	30
Stengl Franz.....	116	Vianova	34
Stengl Friedrich „Fritz“.....	116	Vignette	99
Stengl Manfred.....	116	Volzwinkler Helmut	123
Stereoskopie.....	90	Vötter Helmuth	60
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft.....	34	Wagner von der Mühl Adolf.....	62
Steyr 100	55, 56 , 162, 164	Walcher Fritz.....	123
Transasien	59	Waldbrunner Karl.....	159
Steyr 380a Busse.....	135	Waldner Wolfgang	166
Steyr 50 Baby	85, 143	Wallack Franz.. 7, 9 , 19, 26, 29, 34, 38, 41, 48, 67, 70, 88, 94, 159	
Steyr Daimler Baujahr 1919	163	BMW Sportcabrio	11
Stiletz Franz.....	15, 39, 42	Christkindl an der Straße	134
Stockinger Friedrich	117	Ehrenbürgerschaft von Heiligenblut	96
Stockinger Fritz.....	110	Ehrenbürgerurkunde von Bruck	159
Stosche-Lawine	97	Farb- und Zeichensprache	98
Straße des Lebens, Kulturfilm.....	98	Marschlied der Schneeräumer.....	11
Straße über das Steinerne Meer	112	Spitzname.....	11
Straßenfernsprecher	67 , 144	Straße über das Steinerne Meer	112
Straßenkarten d. Glocknerstraße	102	Studienreise Sommer 1925	10
Straßenöffnung bis Weihnachten	134	Überquerungen des Alpenhauptkamms	11
Straßenschilder historische.....	105	Zigarettenrauchen	11
Strauss Richard	104, 168	Wallack Josefina	13

Wallack Josefine Franz.....	14
Wallackhaus	39, 134
Wallner Aloisia	38
Wasserdienststellen	87
Wasserfallwinkel.....	110
Wedenig Ferdinand	20, 156, 159
Wegmacherhaus Fuscher Lacke.....	74
Weihnachten Straßenöffnung	134
Weißbach bei Lofer.....	17
Wellenberg Kunstwerk.....	84, 151
Welser Hans Heinrich	160
Weltausstellungen.....	104

Werkmeister der GROHAG.....	19
Weyringer Johann	84, 151
Widmann Tina	23
Wirth Albert	110
Wirtschaftsrezession	8
Wochenarbeitszeit	37
Wolkersdorfer	20
Württembergischen Elektrizitätswerke AG	34
Zechpreller	38
Zell am See.....	76
Zentralalpen	31, 33
Zinnauer Wilhelm	81

Weitere Publikationen von mir



„Motorrad Professor Helmut Krackowizer 2022–2001. Erinnerungen zum 100. Geburtstag.“

152 Seiten, mehr als 220 Schwarzweiß- und Farbbildungen.

Das Buch erschien 2022 auch in Kleinauflage (100 Stück) gedruckt in Harteinband.

Kostenlos als pdf zum Herunterladen unter:

https://www.sn.at/wiki/Motorrad_Professor_Helmut_Krackowizer_Erinnerungen_zum_100._Geburtstag

im Salzburgwiki.

https://www.reisemosaik.at/Oldtimer/Helmut_Krackowizer/Krackowizer_Helmut_Buch.html

im „reisemosaik“ von Peter Krackowizer.

Wer nur gerne durchblättern möchte kann dies im

<https://de.calameo.com/read/000475583702868d54a3e> Blätterformat von calameo machen.



„Reiseleiter gehen durchs Fegefeuer. Das Leben schreibt Geschichten. In diesem Fall von Peter Krackowizer.“

Die Autobiografie von Peter Krackowizer, 198 Seiten mit rund 250 Bilder.

Das Buch erschien 2023 auch in Kleinstauflage (30 Stück) gedruckt in Harteinband.

Kostenlos als pdf zum Herunterladen unter:

[https://www.sn.at/wiki/Reiseleiter gehen durchs Fegefeuer](https://www.sn.at/wiki/Reiseleiter_gehen_durchs_Fegefeuer) im Salzburgwiki.

[https://www.reisemosaik.at/Reisetipps/reisemosaik peter krackowizer.html#Autobiografie](https://www.reisemosaik.at/Reisetipps/reisemosaik_peter_krackowizer.html#Autobiografie)

im „reisemosaik“ von Peter Krackowizer.

Wer nur gerne durchblättern möchte kann dies im

<https://www.calameo.com/read/00047558313dd1a2e8a7a> Blätterformat von calameo machen.



10 Jahre Neumarkter Stadtschrei(b)er 2014–2023

Ein Streifzug von Peter Krackowizer durch sein Archiv

„10 Jahre Neumarkter Stadtschrei(b)er 2014-2023“

Peter Krackowizer, der seit Dezember 2012 in der Flachgauer Stadt Neumarkt am Wallersee lebt, hat lokale Ereignisse in Wort und Bild seit Sommer 2013 festgehalten. Dieses Buch bietet einen Auszug aus seinen Erlebnissen. 262 Seiten, rund 990 Bilder, erschienen 2014 als kostenloses pdf erhältlich.

Kostenlos als pdf zum Herunterladen unter:

[https://www.sn.at/wiki/10_Jahre_Neumarkter_Stadtschrei\(b\)er_2014_bis_2023](https://www.sn.at/wiki/10_Jahre_Neumarkter_Stadtschrei(b)er_2014_bis_2023) im „Salzburgwiki“
<https://neumarkterstadtschreiber.wordpress.com/10-jahre-neumarkter-stadtschreiber-buch/>
im Blog des „Neumarkter Stadtschrei(b)ers“

Wer nur gerne durchblättern möchte kann dies im Blätterformat von calameo machen:

<https://www.calameo.com/read/00047558334bd5c673cbe>



„Momente mit Walter Grüll, Peter Krackowizer über den Mann, der mit den Fischen spricht und österreichischen Kaviar erzeugt.“

44 Seiten, 93 Farbbildern, 2023 erschienen nur als kostenloses pdf.

Kostenlos als pdf zum Herunterladen unter:

[https://www.sn.at/wiki/Momente mit Walter Grüll](https://www.sn.at/wiki/Momente_mit_Walter_Grüll) im Salzburgwiki.

Wer nur gerne durchblättern möchte kann dies im

<https://www.calameo.com/read/0004755836bd08f5e6194> Blätterformat von calameo machen.



„Bodensee Reise-Broschüre“

Bilder und Erlebnisse von seinen Reisen an das deutsche Bodenseeufers schildert der Salzburger Reisejournalist und Pressefotograf Peter Krackowizer auf 48 Seiten. Erstausgabe 2017, aktualisiert 2023.

Nur zum Durchblättern im

<https://www.calameo.com/read/0004755834641d47e31f2> Blätterformat von calameo machen.

Das Buch „Glockner-Splitter“ dokumentiert einzelne Ereignisse aus der über 100jährigen Geschichte dieser hochalpinen Panoramastraße. 1922 kam erstmals der Gedanke zu einer Straße über die Hohen Tauern auf. 1935 war sie fertiggestellt. Allen Unkenrufen zum Trotz wurde sie zu einem der meistbesuchten Sehenswürdigkeiten Europas.

Der Autor hat anhand privater Unterlagen und mit Unterstützung des Großglockner-Wallack-Archivs eine Reihe von Ereignissen in diesen 100 Jahren dieses Buch erstellt. Es dokumentiert sicher nicht alle Geschehnisse, aber bietet doch einen guten Einblick in die Geschichte der Straße.

