

Großglockner MAGAZIN

Welt der Erlebnisse

75 Jahre Großglockner Hochalpenstraße

Die Geschichte eines Erfolgs (1935–2010)

75 Jahre
1935–2010



Die Großglockner Hochalpenstraßen AG begrüßt Sie aufs Allerherzlichste und möchte Ihnen in dieser Ausgabe wieder interessante Berichte rund um die beliebten Panorama-Alpenstraßen in Kärnten und Salzburg anbieten.

Willkommen in der Erlebniswelt Großglockner

Im Glockner Magazin erfahren Sie Neuigkeiten und Hintergrundinformationen sowie Tipps für Veranstaltungen, Gastronomie und Wanderungen. Viel Spaß beim Lesen!

Aus dem Inhalt



Seite 2 **Schwerste Arbeit in harten Zeiten**
Österreichs höchstgelegene Baustelle



Seite 2 **Franz Rehr und Franz Wallack**
Die beiden „Gründerväter“ der Großglockner Hochalpenstraße



Seite 3 **60-millionste Besucher**
Eine Urlauberfamilie aus Deutschland (Hessen)



Seite 4 **Werbung und Entwicklung des Logos**
Das „G“-Logo gilt seit 75 Jahren



Die Großglockner Hochalpenstraße ist der wichtigste Repräsentationsbau der Ersten Republik Österreich. Natürlich gab es größere Vorhaben wie etwa die Wiener kommunalen Wohnbauten oder die Vorarlberger Illwerke, aber diese Bauwerke waren keine Identifikationsobjekte für ganz Österreich. Mit dem Bau der Großglockner Hochalpenstraße wurde auf dem 156 Kilometer langen Abschnitt des Alpenhauptkammes zwischen Brenner und Radstädter Tauern eine zusätzlich wichtige Nord-/Süd-Verbindung geschaffen.

„Motor“ des Projektes Franz Rehr

Eine der Hauptaufgaben der Glocknerstraße bestand darin, neben der Schaffung einer Nord-/Süd-Verbindung über den Alpenhauptkamm, für den Tourismus ein technisch ver-

mittelbares Erlebnis landschaftlicher Schönheit anzubieten. Sie wurde Mitte der zwanziger Jahre geplant, als das private Auto noch dem luxuriösen Vergnügen vorbehalten war. Umso größer war in Österreich die Überzeugung, dass mit zahlungskräftigen Automobilisten aus dem Ausland gute Geschäfte zu machen seien. Von Aussichtstraßen versprachen sich die damaligen Politiker ähnlich viel wie ihre heutigen Nachfolger von Technologieparks und Datenautobahnen.

Dass die Glocknerstraße tatsächlich gebaut wurde, war der politischen Durchsetzungskraft des Salzburger Landeshauptmannes Franz Rehr zu verdanken. Rehr verstand es, durch die Beeinflussung der öffentlichen Meinung und politischen Interventionen „Dampf zu machen“. Ohne sich mit

allzu genauen Kalkulationen zu belasten, setzte Rehr die Gründung einer privatrechtlichen Aktiengesellschaft – der Großglockner Hochalpenstraßen AG (GROHAG) – durch, die zum überwiegenden Teil der Bund finanzierte.

Planer Franz Wallack

Der Auftrag, die Großglockner Hochalpenstraße zu entwerfen, ging an den jungen Bauingenieur Franz Wallack, der sich mit Elan dieser Herausforderung stellte. Auf eigene Kosten unternahm er eine fünf-wöchige Studienreise über 43 Alpenstraßen zwischen Dolomiten und Mt. Cenis. Er notierte Frequenzen, vermaß Kurvenradien, registrierte die Kapazität der gängigen Autobusse, studierte die Mautpreise auf der ersten europäischen Autobahn zwischen Mailand und Como und legte dann ein kon-

kretes Projekt vor: Eine gewalzte Sandstraße, drei Meter breit mit Ausweichen auf Sichtweite, 11 Prozent Höchststeigung und Höchstbelastung 8 Tonnen für die damals größten Busse mit 22 Sitzplätzen. Diese Straße könne mit jährlich 19.000 Fahrzeugen rechnen – also rund 120.000 Besuchern und um 30.000 mehr als die Dolomitenstraße.

So eindrucksvoll das Projekt, so bedrückend leer auch die Staatskasse im wirtschaftlich schwachen Österreich. Erst die Weltwirtschaftskrise nach dem „schwarzen Freitag“ an der New Yorker Börse im Oktober 1929 brachte Wallacks Projekt vom Reißbrett. Denn die Arbeitslosigkeit schnellte binnen kurzem auf 26 Prozent hinauf. Die Glocknerstraße sollte also Arbeit für bis zu 4.000 Mann in unwirtlichen Lagen zwischen 1.200 und 2.500 Metern Höhe schaffen. ■



Vizekanzler und Finanzminister
Dipl.-Ing. Josef Pröll

Österreichische Erfolgsgeschichte und nationales Monument

Österreich ist reich an Sehenswürdigkeiten, die all jährlich von Touristen aus aller Welt gestürmt werden. Die Großglockner Hochalpenstraße liegt da mit einigen anderen Tourismusdestinationen ganz an der Spitze. Der hohe Bekanntheitsgrad des Großglockners und „seiner Straße“ wird durch bis zu 1 Million Gästen aus dem In- und Ausland im Jahr eindrucksvoll belegt. Aufgrund ihrer einzigartigen Entstehungsgeschichte in Zeiten wirtschaftlicher Krise und die dann folgenden Jahrzehnte als vielbeachtete und meistbesuchte hochalpine Ausflugsstraße wird die Großglockner Hochalpenstraße zu Recht von vielen als nationales Monument gesehen und bezeichnet.

Die Großglockner Hochalpenstraße hat sich in ihrer 75-jährigen Geschichte von der bedeutenden Nord-Süd-Verbindung hin zu einer unvergleichlichen Ausflugsstraße gewandelt und dadurch stetig an Bedeutung und Anziehungskraft gewonnen. Durch die internationale Anerkennung der Hohen Tauern als IUCN-Nationalpark im Jahre 2006 führt sie nunmehr auch in das Herzstück des größten und ältesten Nationalpark-Schutzgebietes der Republik Österreich. Die Zusammenarbeit mit dem Nationalpark Hohe Tauern wurde intensiviert und mit „Hohe Tauern – Die Nationalparkregion“ eine gemeinsame Dachmarke für die beteiligten Bundesländer Kärnten, Tirol und Salzburg entwickelt. Als Finanzminister freut es mich darüber hinaus auch sehr, dass die Großglockner Hochalpenstraßen AG, die als Unternehmen im Mehrheitseigentum der Republik Österreich steht, ein wirtschaftlich sehr gesundes Unternehmen ist, welches seit Jahren positiv wirtschaftet. Dies ist wohl die beste Art und Weise, ein nationales Monument für Land und Leute nachhaltig zu sichern.

Ich wünsche den Besuchern im Jubiläumsjahr und in den Folgejahren ein schönes, eindrucksvolles „Großglockner-Erlebnis“.

Ihr
Josef Pröll

Schwerste Arbeit in härtester Zeit

Österreichs höchstgelegene Baustelle

Die Arbeitsbeschaffung durch den Bau der Glocknerstraße brachte fünf Sommer lang durchschnittlich 3.500 von bis zu 556.000 (= 26 Prozent!) arbeitslosen Österreichern Brot. Die Not jener Zeit ist daran zu ermessen, dass sich sogar Frisöre und Kellner aus Wien in abgetretenen Halbschuhen bei Wallack um Arbeit anstellten – erfolglos, denn an Österreichs höchstgelegener Baustelle mussten die Arbeiter den ungemein harten Bedingungen des Klimas standhalten. Zudem gab es nur wenige Baumaschinen. Die technische Ausrüstung bestand aus Krampen, Schaufel, Schubkarre, von Pferden gezogenen Kipploren auf kleinen „Werksbahnen“, Pressluftbohrern, Sprengmitteln, zwei Straßenwalzen und Lastwagen mit Vollgummireifen.

Folglich ist die Glocknerstraße das Ergebnis von schwerster Handarbeit. Allerdings sah Wallack penibel darauf, dass seine „Baraber“ in soliden Baracken gut untergebracht waren sowie überdurchschnittlich gute Verpflegung und Bezahlung erhielten. Sozialpolitisch setzte



der Glockner-Straßenbau eine Großtat: Die „Schlechtwetter-Regelung“. Das bedeutete die Fortzahlung des Lohns auch dann, wenn schlechtes Wetter die Arbeit unmöglich machte. Als Manager bot Wallack verblüffende Leistungen: Er drückte die Kosten der Nordrampe unter den Voranschlag und legte mit dem eingesparten Geld

die ursprünglich gar nicht geplante Stichstraße vom Fuscher Törl auf die Edelweißspitze an – einen hervorragenden Aussichtspunkt auf mehr als ein Dutzend Dreitausender.

Am Ende zog Wallack eine Bilanz, von der man heutzutage nur träumen kann: Die Glocknerstraße kostete 71 Millionen Euro (Geldwert 2010), um rund

550.000 Euro weniger als veranschlagt. Beim Bau des Hochtortunnels tauchte aus dem Schutt eine Silbermünze aus der Zeit der Kaiserin Maria Theresia mit der Inschrift auf: „In te domine speravi“ – auf dich, o Gott, habe ich gehofft.“ Diesen Satz ließ Wallack aus Dankbarkeit für das gelungene Werk in die Portale des Hochtors meißeln. ■

Franz Rehl und Franz Wallack



Salzburgs Landeshauptmann Dr. Franz Rehl (1890–1947) ist die herausragende politische Persönlichkeit in der Geschichte des Landes seit der Säkularisation. Dank nimmermüder Tatkraft und Einfallsreichtum setzte er alles daran, die natürlichen Vorzüge von Salzburg – Kultur, Natur, Wasserkraft – dem Land und seinen Bürgern nutzbar zu machen. Mit großen Projekten für den Fremdenverkehr versuchte er,

die drückende Arbeitslosigkeit nach dem Ersten Weltkrieg und in der Weltwirtschaftskrise ab 1929 zu mildern.

Er sanierte die Salzburger Festspiele wirtschaftlich, baute 1928 Salzburgs erste Seilbahn (auf die Schmittenhöhe bei Zell am See), 1929 die Panoramastraße auf den Gaisberg bei Salzburg und von 1930 bis 1935 unter größten Schwierigkeiten die Großglockner Hochalpenstraße. Rehls Popularität ist

an einer Redewendung zu ermessen, die damals im Volk kursierte: „Der Rehl wird's schon machen.“ Der Kärntner Ingenieur Franz Wallack (1887–1966) erregte die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten mit effizientem Management von Industrie- und Wasserschutzbauten. Als 1922 die Idee auftauchte, den Tourismus durch eine Glocknerstraße anzukurbeln, betraute man Wallack mit der Planung.

Wallack bereist alle Pässe der Alpen

Ehe er sich an die Arbeit machte, bereiste er alle Pässe der Alpen und sammelte nutzbare Daten – von Steigungen und Kurvenradien über Frequenzahlen und Mauten bis zur Ausstattung von Bussen und Berghotels. Daraus errechnete er, dass die Glocknerstraße eine erstrangige touristische Attraktion sei und mehr Besucher anziehe als die berühmte Dolomitenstraße. Für sein erstes Projekt – eine drei Meter breite Sandstraße mit Ausweichen auf Sichtweite – fanden sich keine Investoren. Also verbesserte er sein Projekt auf zwei Fahrspuren. Doch erst die Weltwirtschaftskrise mit dramatisch ansteigender Arbeitslosigkeit ermöglichte den Bau der Straße. Die österreichische Regierung musste Arbeitsplätze schaffen und finanzierte den Bau der Glocknerstraße. ■



Wandel zur Nationalparkstraße

Zahlreiche naturkundliche Einrichtungen informieren die Besucher

Die rasche Zunahme der Fahrzeugfrequenz in den späten 40-er Jahren und Anfang der 50-er Jahre erforderte den Ausbau der Straße.

Das Ziel hieß, die Straße von sechs auf 7,5 Meter – und in den Tallagen auf acht Meter – zu verbreitern, die Kehren den Erfordernissen moderner Reisebusse von zehn auf 15 Meter Radius zu vergrößern. Zugleich sollte die Kapazität der Parkplätze entlang der Straße von 800 auf über 3.000 erweitert werden. Es dauerte von da an aber fast drei Jahrzehnte, bis 90 Prozent der Straße auf 7,5 Meter Breite ausgebaut waren.

Weg in den Nationalpark

Schon bei der Projektierung der Straße gelang es Franz Wallack, den Straßenverlauf gefühlvoll in die Landschaft einzufügen. Auch beim Ausbau wurde versucht, keine Narben technischer Eingriffe zu hinterlassen. Dazu beigetragen haben auch spezielle Techniken und Verfahren, die eine schnelle und landschaftstypische Wiederbegrünung im Hochgebirge ermöglichen haben. In den 80-er Jahren begann mit der Schaffung des Nationalparks Hohe Tauern eine neue Ära in der Geschichte der Großglockner Hochalpenstraße. Die Straße hat nun eine neue Aufgabe als „Weg in das Herzstück des Nationalpark“ und es wurde begonnen, spezielle naturkundliche Einrichtungen als Ergänzung zum sonstigen Angebot zu schaffen. Heute finden die Besucher entlang der Straße zehn Lehrwege und Infostellen sowie sechs Ausstellungen bzw. Besucherzentren.



LH-Stv.
Dr. Wilfried Haslauer

Mit Zuversicht in die Zukunft

Die Großglockner Hochalpenstraße ist eine 75-jährige österreichische Erfolgsgeschichte, nimmt man die Kriegsjahre und die schwierigen Nachkriegsjahre aus.

Landeshauptmann Franz Rehrls politischem Weitblick ist es zu verdanken, dass in einer schwierigen Zeit und mit einem wahren Kraftakt die Großglockner Hochalpenstraße in den Jahren 1930 bis 1935 gebaut werden konnte.

Damals wie heute gab und gibt es bei Großprojekten Zweifel. Einige Experten glaubten, dass die prognostizierten Besucherzahlen niemals erreicht werden können. Die Realität zeigte rasch anderes, bereits im Jahr 1936 wurden die Besucher-Planzahlen des Erbauers Dipl.-Ing. Franz Wallack übertroffen.

Seither ist die Großglockner Hochalpenstraße ein nicht mehr wegzudenkender touristischer Leitbetrieb in der Nationalpark-Region, die im Lauf der Jahrzehnte des Bestehens hunderten Menschen in der Region einen sicheren und guten Arbeitsplatz geboten hat. Die jährlichen Investitionen und Reparaturen der Straße sind überdies ein wichtiger Faktor für die Klein- und Mittelbetriebe der Region.

Als Aufsichtsratsvorsitzender der Großglockner Hochalpenstraßen AG ist es mir ein wichtiges Anliegen, die Rolle der Großglockner Hochalpenstraße als touristisches Aushängeschild der Länder Salzburg und Kärnten auch für kommende Jahrzehnte zu sichern. Wir können mit Zuversicht in die Zukunft blicken.

Ihr
Wilfried Haslauer
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Unglaublich – 60 Millionen Besucher

Seit Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße



v.l.n.r.: GD Dr. Christian Heu, Familie Bartusch aus Hessen (Bundesrepublik Deutschland), LH-Stv. Dr. Wilfried Haslauer

Im Juli 2010 war es soweit, der Vorsitzende des Aufsichtsrates, LH-Stv. Dr. Wilfried Haslauer und der Vorstand der Großglockner Hochalpenstraßen AG, GD Dr. Christian Heu, konnten den 60-millionsten Besucher an der Großglockner Hochalpenstraße herzlich willkommen heißen.

Eine Urlauberfamilie aus Deutschland (Schaaheim, Bundesland Hessen) freute sich über einen großen Geschenkkorb, die Silbermünze zum 75-Jahr-Jubiläum und einen Gratis-tag am Großglockner.

Rückblick

Einst zweifelten viele Experten, dass die Planzahlen von Straßenerbauer Dipl.-Ing. Franz Wallack mit 120.000 Besuchern jährlich zu erreichen sind. Doch bereits im ersten Vollöffnungsjahr 1936

kamen über 140.000 Besucher und 1938 bereits über 370.000 Besucher. Die Spitzenjahre waren dann die 60-er Jahre.

Rekordjahr

Das absolute Spitzenjahr war 1962 mit 359.801 Fahrzeugen, umgerechnet auf Besucher waren dies damals über 1,3 Millionen Gäste. Anfang der 90-er Jahre wurden aufgrund der Ostöffnung nochmals deutlich über 300.000 Fahrzeuge jährlich registriert. In den letzten Jahren liegt die Frequenz- und Besucherzahl an der Großglockner Hochalpenstraße konstant bei 260.000 bis 280.000 Fahrzeugen, dies ergibt auf Personen umgerechnet jährlich ca. 900.000 Besucher. Damit zählt die Großglockner Hochalpenstraße zu den Top 3 der Sehenswürdigkeiten in Österreich.

Impressum

Herausgeber, Verleger:
Großglockner Hochalpenstraßen AG,
Rainerstraße 2, 5020 Salzburg,
info@grossglockner.at, www.grossglockner.at
Für den Inhalt verantwortlich:
Mag. Dietmar Schöndorfer
Lektorat: Gerlinde Scherthaner
Gestaltung: X Werbeagentur GmbH
Druck: E. Schausberger & Co.

Werbung und Entwicklung des Logos

Das „G“-Logo gilt seit 75 Jahren

Als erste moderne Hochalpenstraße überhaupt konnte sich die Werbung der Glocknerstraße auf die alpine Szenerie und die Tatsache beschränken, dass der Gast auf der Fahrt aus dem Mölltal oder von Fusch zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe alle außertropischen Vegetationszonen von Getreidefeldern bis Fels und Eis durchmisst. Das entspricht einer 4.000 km langen biologischen Reise von Salzburg zur Arktis.

Den Autobauern wiederum bot die Glocknerstraße die Chance, die Leistungsfähigkeit ihrer Produkte in den Alpen darzustellen. Diese Interessen flossen in „wechselseitiger Produktwerbung“ auf Plakaten zusammen, von denen jene aus den letzten Vorkriegsjahren besondere Aufmerksamkeit verdienen.

Werbung in den Anfangsjahren

Das Plakat „Fuschertörl“ – unverwechselbar 1936 geschaffen vom damals führenden Tiroler Panoramenmaler Berann – stellt das noble Cabrio „Steyr 220“ Baujahr 1936 in „voller Fahrt“ vor die Szene (von links) Großglockner, Sonnenwelleck und Fuscherkarkopf.

Der „Steyr 220“ war damals automobilistische Spitzenklasse: Sechs-Zylinder, 2,2 Liter Hubraum, 55 PS, Spitze 120 km/h und (Geldwert 2010) 29.000

Euro teuer. Das Plakat „An der Fuschlerlacke“ – ebenfalls 1936 von Berann – stellt den kleineren Bruder vor, den „Steyr 120“, der mit 50 PS auch noch 100 km/h Spitze schaffte. Ebenso international orientiert ist der Blick von der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe aus einem offenen Cabrio auf den Großglockner.

Die offene Landkarte signalisiert „weite Anreise lohnt“, der Bus mit Glasdach tönt Zukunftsmusik an. Beachtung verdient auch das Logo der Großglockner Hochalpenstraße, das Franz Wallack entworfen hat: Ein großes G umschließt den Großglockner und ein Auto.

Dieses Logo gilt seit 75 Jahren und ist somit das weitaus älteste in der Tourismus-Werbung. Auch wenn es zwischenzeitlich farbliche und im Bild modifizierte Ausgaben dieses Logos gab, so blieb es in seiner Grundform immer gleich.



IÖ. Alpenfahrt Classic Rallye 2010

Bei der 100. Internationalen Österreichischen Alpenfahrt Classic Rallye im September werden wieder Gustostücke aus der Classic Rallye-Szene am Start stehen. Von Bad Kleinkirchheim aus starten sehenswerte „Chromjuwelen“ der Vorkriegsjahre, Raritäten der Vierziger- und Fünfzigerjahre und PS-starke Fahrzeuge aus den Sechzigern zu verschiedenen Tagestouren, deren Höhepunkt jeweils eine Panoramastraße ist.

16. September 2010
Villacher Alpenstraße

17. September 2010
Großglockner Hochalpenstraße

18. September 2010
Nockalmstraße



17.–18. September 2010

Oldtimer-Traktor-WM

Zum 9. mal findet heuer das größte Traktortreffen Österreichs statt! Glocknerfahrt am 18. September Straßensperre Kasse-Ferleiten bis Fuschertörl
berauf 7.30–10.00 Uhr,
bergab 7.00–10.00 Uhr
Radfahrer ab 6.00 Uhr



19. September 2010
Nockalmstraße

Beim bereits traditionellen Nockalmstraßenfest werden von den Hüttenwirten entlang der Straße kulinarische Köstlichkeiten und urige Hüttenmusik geboten. An diesem Tag gilt ein 50% ermäßigter Tarif für die Nockalmstraße.



14. August 2010
Goldeck Panoramastraße
Goldeck Bergpreis
Am 14. August 2010 veranstaltet der Alfacub Kärnten wieder den Goldeck Bergpreis für Oldtimer und exclusive Sportwagen auf der Goldeck-Panoramastraße.

www.grossglockner.at

