



Mit dem Auto erstmals über den Tauernhauptkamm

Entstehungszeitraum: 1934

Entstehungsort: Land Salzburg/Kärnten

Objektart: Fotografie

Autor: unbekannt

Artikel-Autor: Gerda Dohle

Material: s/w-Fotografie

Größe: 9,7 x 6,8 cm

Standort/Signatur: Salzburger Landesarchiv, Nachlass Franz Wallack, Fotoalbum 1934/X

Physisch benutzbar: ja

Literatur:

Johannes Hörl / Dietmar Schöndorfer (Hrsg.), Die Großglockner-Hochalpenstraße. Erbe und Auftrag (Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für Politisch-Historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek, Salzburg; 53) (Schriftenreihe des Kärntner Landesarchivs; 45). Wien (u.a.) 2015.

Wolfgang Huber (Hrsg.), Franz Rehrl. Landeshauptmann von Salzburg 1922 - 1938. Salzburg 1975.

Am 22. September 1934 gelang dem damaligen Salzburger Landeshauptmann, Dr. Franz Rehrl gemeinsam mit DI Franz Wallack, auf der halbfertigen Trasse der Großglockner Hochalpenstraße die „1. Überquerung des Tauernmassivs mit einem Kraftwagen“. Nach dieser ersten, spektakulären Befahrung der gesamten Strecke mit einem eigens dafür umgebauten „Steyr 100“ waren jedoch noch umfangreiche Bauarbeiten nötig. Im darauf folgenden Sommer, am 3. August

1935, konnte die Großglockner Hochalpenstraße feierlich eröffnet werden.

Etwas mehr als vier Jahre waren seit dem ersten Sprengschuss zum Bau der Großglockner Hochalpenstraße, am 30. August 1930, vergangen, da entschloss sich der automobil-begeisterte Salzburger Landeshauptmann, Dr. Franz Rehr, noch vor der Eröffnung der Teilstrecke auf das Fuscher Törl und die Edelweißspitze eine Befahrung der gesamten Scheitelstrecke zu versuchen.

Am 19. September 1934 fiel der endgültige Beschluss zu dieser ungewöhnlichen Fahrt, bei der DI Franz Wallack, der verantwortliche Bauleiter und „Erbauer der Großglockner Hochalpenstraße“, als Beifahrer den Landeshauptmann begleiten sollte. Ein nur 32 PS starker „Steyr 100“ war bereits zuvor eigens für diesen Zweck umgebaut worden. Er erhielt 25 cm Bodenfreiheit sowie einen extrem schmalen, nur 158 cm breiten Aufbau, da die bislang als vorläufige Baustrasse fertig gestellte Straße an ihrer schmalsten Stelle ganze 165 cm breit war. Ein weiteres Problem stellten nicht nur die bislang als Rohbau vorhandenen und teilweise noch mit Holz verschalteten Tunnel dar, sondern auch Geleise von Feldbahnen, grober Schotter und Baugerüste drohten das Unternehmen bereits vor seinem Beginn scheitern zu lassen. DI Wallack selbst ging nach einer abschließenden Besprechung mit den zuständigen Bauabschnittsleitern noch in der Nacht vor der geplanten Überquerung die Strecke zu Fuß ab, um sicher zu gehen, dass auch die letzten unpassierbaren Stellen bis zum nächsten Tag beseitigt sein würden.

Am Morgen des 22. September 1934 traf Landeshauptmann Rehr in Ferleiten ein und der leitende Ingenieur kletterte auf den Beifahrersitz des eigenartigen Gefährts, auf dessen Seitenwänden neben dem Firmenemblem des Fahrzeugherstellers die Aufschrift „1. Überquerung des Tauernmassivs mit einem Kraftwagen“ angebracht worden war. Zudem begleitete ein Chefingenieur der „Steyr-Werke“ die denkwürdige Tour. Im Gepäck befanden sich auch einige Kisten Zigarren, die der Landeshauptmann bei den zahlreichen Pausen an die Arbeiter der Baustellen entlang der Strecke verteilen wollte. Die Fahrt selbst war recht mühsam und immer wieder musste angehalten werden, um die Freigabe des nächsten Streckenabschnittes abzuwarten. Als besonders schwierig erwies sich das Teilstück nach der Fuscherlacke, denn hier war bislang nur ein schmaler Hilfsweg fertig gestellt, und erst kurz zuvor konnte durch das Absprengen eines großen Gesteinsbrockens von der Felswand die zukünftige Straße soweit

verbreitert werden, dass der Wagen des Landeshauptmanns durchfahren konnte. Nach einem kurzen Abstecher auf die Franz-Josefs-Höhe erreichte das Auto schließlich nach rund fünf Stunden Fahrzeit Heiligenblut.

Angespornt durch die geglückte Nord-Süd-Überquerung erfolgte nach einer kurzen Rast die Entscheidung, auch für die Rückfahrt wieder die gleiche Strecke zu wählen, die nunmehr bedeutend rascher bewältigt werden konnte, zumal diesmal die direkte Route gewählt wurde. Auch verzichtete man auf unnötige Aufenthalte, und nach nur einer Stunde und 56 Minuten traf der Landeshauptmann mit seinen Begleitern wohlbehalten am Ausgangspunkt ihrer Fahrt in Ferleiten ein - die zweite Überquerung des Tauernhauptkammes mit einem Auto war damit ebenfalls geglückt. Dr. Rehrl fuhr anschließend nach Zell am See weiter, wo die offiziellen Festgäste für die Eröffnungsfeier, die am nächsten Tag stattfand, nächtigten. Für DI Wallack freilich war der Tag noch nicht zu Ende, denn er hatte noch die letzten Vorbereitungen für diesen Festakt anlässlich der Fertigstellung der Nordrampe der Großglockner Hochalpenstraße bis zur Edelweißspitze zu veranlassen.

Nach dieser ersten, spektakulären Befahrung der gesamten Strecke, am 22. September 1934, waren jedoch noch umfangreiche Bauarbeiten nötig, und erst im darauf folgenden Sommer, am 3. August 1935, konnte die Großglockner Hochalpenstraße feierlich eröffnet werden.