

Die Großglockner-Hochalpenstraße.

Das Projekt der Glocknerstraße entstand aus der Erwägung, daß infolge der Abtrennung Südtirols an Italien Österreich in der Linie Radstätter Tauern—Katschberg seine westlichste Straße über den Hauptkamm der Alpen auf staatseigenem Gebiet besitzt, daß ferner zwischen dieser Straße und jener über den Brenner das längste straßenlose Stück der Alpen liegt (156 km Luftlinie gegenüber 43 km sonstiger Durchschnittsentfernung) und daß endlich im Zeitalter des Kraftwagens die Herstellung einer modernen Autostraße in einem der großartigsten Teile unserer Alpen, angesichts des Großglockners und anderer Dreitausender der Hohen Tauern dem mit Recht geschätzten Fremdenverkehr neue Impulse verleihe und während des Baues bis in die feinsten Adern unseres Wirtschaftslebens sich fördernd auswirke.

Die Geographische Gesellschaft hat am 22. Jänner 1934 der Großglockner-Hochalpenstraße eine Fachsitzung gewidmet, in der Herr Sektionsrat Dr. Erich Veidl die überaus zahlreich besuchte Versammlung in nach Form und Inhalt mustergültiger Weise mit dem großen Werke vertraut gemacht hat. Erich Veidl¹ pries mit Bild und Wort die Schönheit der hochalpinen Landschaft, er berichtete über die an Wunder grenzenden Leistungen der Techniker sowie über die wirtschaftliche Bedeutung dieser allen neuzeitlichen Anforderungen entsprechenden Überquerung der Hochalpen. Der Vorsitzende, Universitätsprofessor Dr. Fritz Machatschek, konnte unter den Anwesenden Geographen, Alpinisten, Wirtschaftsführer, hohe Militärs, Techniker in großer Zahl begrüßen, unter ihnen Professor Ing. Dr. Leopold Oerley von der Technischen Hochschule, der die Profilpläne zum Hochtortunnel ausgearbeitet hat und dessen Gutachten über die Führung der Straße in der Scheitelstrecke die Entscheidung gebracht hat. An der Hand bester Lichtbilder und lehrreicher Kartenskizzen sowie technischer Zeichnungen entwarf Dr. Erich Veidl ein fesselndes Bild des raschen Werdens der neuen Straße, die unter Oberleitung ihres Schöpfers Ing. Franz Wallack als Verbindung des Fuschertales (Ferleiten) im Norden der Tauern mit dem obersten Mölltale (Heiligenblut) hergestellt wird; Nordrampe Dorf Fusch—Hochmais (1850 m) und Südrampe Heiligenblut—Kasereck—Franz-Josef-Höhe (2360 m) wurden bereits 1932 dem Verkehr übergeben; die Scheitelstrecke wird nach dem Plane I über das Fuschertörl

¹ Vgl. Erich Veidl: „Die Großglockner-Hochalpenstraße“ in „Heimatkundliche Wanderungen“. Wien, Bundesverlag.

und das Hochtör (2506 m) gebaut; der Sohlenstollen des Tunnels, mit dem die Straße in einer Seehöhe von 2500 m und einer Länge von 300 m die letzte Erhebung des Hochtörpasses durchbrechen wird, konnte dank zielbewußter, intensiver Arbeit der Baufirma Polensky & Zöllner noch Mitte November 1933 durchgeschlagen werden. Die durch (winterliche) Bilder wirksam unterstützte Schilderung der Aufstellung und Einrichtung des für den Tunnelbau bestimmten Lagers am Hochtör bewies eindringlich, daß nur durch modernste technische Vorkehrungen (Seilbahn mit 660 m Höhenunterschied, elektrischer Kraftbezug vom Elektrizitätswerk am Pfandlbach mittels einer 10 km langen Hochspannungsleitung der „Elin“, neuzeitliches Baumaterial von Heraklith etc.) die großen Schwierigkeiten des Bauens im Hochgebirge überwunden werden können. Eine Begehung der Scheitelstrecke wird im kommenden Sommer interessante Einblicke in diesen Kampf der Technik gewähren.

Einprägsam waren auch die Bilder der verschiedenen Phasen des Baues am gleichen Platze, wie z. B. die Umwandlung des Tauernweges, der „Römerstraße“, in die moderne Glocknerstraße. Es würde zu weit führen, die Fülle der Gesichtspunkte in einem kurzen Bericht wiederzugeben, die der Vortragende, dem man nicht nur die Vertrautheit mit dem Werke sondern auch seine Begeisterung dafür anmerkte, hervorhob. Schon wird die Glocknerstraße auch im Ausland beachtet, dank entsprechender Propaganda, die Dr. Veidl mit Fleiß und Mühe betreibt; bestes Beispiel dafür ist die Tatsache, daß das Initiativkomitee für den neuzeitlichen Ausbau Schweizer Alpenstraßen, Dr. Veidl nach Zürich und Bern zu Vorträgen über die Glocknerstraße berufen hat; ein interessanter und wohl erstmaliger Fall, daß ein Werk österreichischer Arbeit der schweizerischen Öffentlichkeit als Muster vorgeführt wird; „denn“, wie der Vortragende schloß, „mit dem Bau der Großglockner Hochalpenstraße, deren Finanzierung (25 Millionen Schilling) der unermüdlich tätige Landeshauptmann von Salzburg, Dr. R e h r l, erkämpfte und sicherte, schafft Österreich im Sinne seiner Traditionen vom Semmering- und vom Arlberg-Bahnbau, ein ganz großes Werk wohlverstandener, aufbauender Arbeit.“

Die Zuhörer hatten Gelegenheit, eine Sammlung von Gesteinsproben zu besichtigen, die beim Straßenbau verwendet wurden; besonderes Interesse fanden dabei die Handstücke aus dem Hochtörtunnel.

Die Straße wird Ende des kommenden Sommers bis aufs Fuscher-törl (2400 m) vom Norden her fahrbar sein; 1935 soll sie dem Durchgangsverkehr als ein wichtiges Verbindungsstück des europäischen Straßennetzes fertig übergeben werden.

H. L.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1933

Band/Volume: [76](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Die Großglockner-Hochalpenstraße. 282-283](#)