

Mythos und Symbol

DIE GROßGLOCKNER HOCHALPENSTRAÙE IM AUTORITÄREN STÄNDESTAAT

Jedes politische System versucht, das Gedächtnis zu besetzen, es zu definieren bzw. umzudefinieren oder es neu zu formen. In den Gedächtnisorten – gleich ob Landschaften, Denkmäler, Straßen, Plätze, Gedenktafeln – spiegeln sich die Brüche der politischen Systeme.¹ Die Politik bedarf daher der Mythen und Symbole, um gruppenspezifische und kollektive Identitäten zu schaffen und zu festigen. Der Mythos stützt u. a. Legitimität und Anspruch politischer Gruppierungen und Regime.²

Mythen und Symbole zur Schaffung von Identitäten und zur Unterstützung der Legitimität der Herrschaft waren daher auch für den autoritären Ständestaat von grundlegender Bedeutung, besonders im bipolaren Kampf gegen den Austromarxismus und den Nationalsozialismus sowie für die Eigenständigkeit, die Bollwerkfunktion und die europäische Sendung Österreichs.³ Deshalb war auch im Zusammenhang mit der Großglockner Hochalpenstraße immer wieder die Rede vom christlichen Missionsauftrag Österreichs im Donauraum und von seiner Bollwerkfunktion gegenüber dem Ansturm des neuheidnischen Nationalsozialismus. „So möge die Glocknerstraße ein verheißungsvolles Symbol der völkerverbindenden Mission Österreichs im Prozesse europäischer Wiedernerneuerung sein!“, schrieb Bundeskanzler Schuschnigg in seiner Festschrift zur Eröffnung 1935, in der es von Symbolen und symbolischen Zusammenhängen nur so wimmelte.⁴

Zur Symbolik des Ständestaates zählten nicht nur das Kruckenkreuz als Gegenentwurf zum nationalsozialistischen Hakenkreuz, sondern vor allem auch choreographisch inszenierte große Feiern und Feste (wie etwa die beiden Eröffnungsfeiern der Großglockner Hochalpenstraße) sowie Denkmäler und Benennungen von Straßen als Monumente einer identitätsstiftenden Erinnerung (etwa die sogenannte „Dollfuß-Kapelle“ am Fuscher Törl oder der „Kanzler-Schuschnigg-Weg“). Mit der Ermordung von Bundeskanzler Engelbert Dollfuß setzte ein „Dollfuß-Kult“ als Höhepunkt ständestaatlicher Denkmalkultur und Heldenverehrung ein. Zum Aufbau dieses „Dollfuß-Mythos“ wurden dem toten Führer zahlreiche Kirchen, Kapellen, Kreuze, Straßen und Plätze etc. gewidmet.⁵

Die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße, der Wiener Höhenstraße, der Packstraße, der Gerlosstraße, der Plöckenstraße und der Wiener Reichsbrücke waren unter beschäftigungspolitischen Aspekten propagandistisch geschickt inszenierte Konkurrenzunternehmen zum Autobahnbau im nationalsozialistischen Deutschland. Diese Konfrontation auf wirtschaftlichem Gebiet war für den österreichischen Ständestaat von enormer Bedeutung. Der Straßenbau kam auch der sonstigen Technik- und Innovationsfeindlichkeit des Ständestaates sehr entgegen.⁶ 1933 stellte die Regierung Dollfuß zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit 50 Millionen Schilling für Straßenbauten zur Verfügung, wodurch die Arbeitslosenzahl auch tatsächlich (zumindest vorübergehend) um 40.000

- 1 Vgl. Ernst Hanisch: Politische Symbole und Gedächtnisorte. – In: Emmerich Talos, Herbert Dachs, Ernst Hanisch, Anton Staudinger (Hg.): Handbuch des politischen Systems Österreichs. Erste Republik 1918 – 1933. – Wien 1995. S. 421–430. S. 421.
- 2 Vgl. Robert Kriechbaumer: Die großen Erzählungen der Politik. Politische Kultur und Parteien in Österreich von der Jahrhundertwende bis 1945. – Wien, Köln, Weimar 2001. S. 344.
- 3 Vgl. Hanns Haas: Staats- und Landesbewusstsein in der ersten Republik. – In: Talos, Dachs, Hanisch, Staudinger (Hg.): Handbuch des politischen Systems Österreichs. Erste Republik 1918 – 1933. – Wien 1995. S. 472–487. 484 f.
- 4 Kurt Schuschnigg: Ein Fest der Arbeit und des Friedens. – In: Großglockner-Hochalpenstraße. Festschrift zur Eröffnung. – Salzburg 1935. S. 2.
- 5 Vgl. Robert Kriechbaumer: Ein Vaterländisches Bilderbuch. Propaganda, Selbstinszenierung und Ästhetik der Vaterländischen Front 1933 – 1938. – Wien, Köln, Weimar 2002. S. 62 ff. Ebenso Ernst Bruckmüller: Die Entwicklung des Österreichbewusstseins. – In: Robert Kriechbaumer (Hg.): Österreichische Nationalgeschichte nach 1945. Die Spiegel der Erinnerung: Die Sicht von innen. – Wien, Köln, Weimar 1998. S. 369–396. S. 372.
- 6 Vgl. Roman Sandgruber: Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Wien 1995. S. 397. Ebenso Ulrich Kluge: Der Österreichische Ständestaat 1934 – 1938. Entstehung und Scheitern. – Wien 1984. S. 126.

gesenkt werden konnte. Was die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße betrifft, so flossen in diese 20 % der gesamtösterreichischen Investitionssumme über staatliche Anleihen.⁷ „Wenn schon der Bau der Großglockner-Hochalpenstraße mehrere Jahre hindurch Tausenden von Arbeitern Beschäftigung gegeben hat, so ist zu erwarten, dass die fertige Straße durch das Einströmen des internationalen Verkehrs eine starke Belegung der Volkswirtschaft und damit eine fühlbare Entlastung des Arbeitsmarktes herbeiführen wird“, zeigte sich Sozialminister Odo Neustädter-Stürmer optimistisch.⁸

In der historischen Rückschau muss man allerdings feststellen, dass es sich um weitgehend unproduktive Investitionen handelte, aus denen sich keine produktivitäts- oder kapazitätserhöhenden Effekte ergaben. Nach Beendigung der Bauarbeiten war der beschäftigungspolitische Effekt weitgehend verpufft.⁹ Dies lässt sich auch aus einer Diskussion im Ministerrat am 19. März 1936, also rund ein halbes Jahr nach der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße, erkennen, als Land- und Forstwirtschaftsminister Ludwig Strobl¹⁰ berichtete, dass die Stimmung in der Bevölkerung wegen der Arbeitslosigkeit an Verzweiflungsgrenze, vor allem in Salzburg. Dort habe bis 1935 der Bau der Straße auf den Großglockner eine Befriedung der Arbeiterschaft gebracht, allerdings sei die Situation nach der Beendigung der Bauarbeiten umso dramatischer. Außerdem stehe Salzburg durch die Nähe zum Deutschen Reich unter dem Einfluss ständiger nationalsozialistischer Propaganda, weshalb man den Schwerpunkt der Arbeitsbeschaffungsaktionen vor allem an die Grenze zu Deutschland legen müsse.¹¹

Gleichzeitig waren die Zubringerstraßen zur Glocknerstraße – vor allem von Kärntner Seite – in einem so katastrophal schlechten Zustand, dass sich zahlreiche ausländische Besucher heftig beschwerten und erklärten, sie würden Österreich nicht wieder besuchen. Wie Handelsminister Fritz Stockinger¹² berichtete, mussten im Mölltal die Autos durch 40 cm hohes Wasser fahren. Das nationalsozialistische Deutschland machte anlässlich der Olympischen Spiele 1936 einen ungeheuren Propagandadruck und hatte genüsslich in deutschen Autozeitungen Fotos von den schlechten Zuständen der Zubringerstrecken zur Glocknerstraße veröffentlicht. Finanzminister Ludwig Draxler¹³ wiederum sah die Priorität im Ausbau der Durchzugsstraßen und erst in zweiter Linie sollten die Großglockner Zubringerstraßen ausgebaut werden. Alle anderen Arbeiten müssten sowieso zurückstehen.¹⁴

Dazu kam, dass die vom Bau dieser Gebirgsstraße erwarteten positiven Auswirkungen auf den Fremdenverkehr durch die vom Deutschen Reich gegen Österreich verhängte sogenannte „Tausend-Mark-Sperre“ (27. Mai 1933 bis 11. Juli 1936) spürbar konterkariert wurden.¹⁵ Allerdings konnte dieser Sanktion durch Ankurbelung des Inländerverkehrs und durch Verlagerung des Schwerpunkts bei den ausländischen Besuchern von Reichsdeutschen zu Tschechoslowaken und Westeuropäern entgegengewirkt werden.¹⁶

Mit der Machtübernahme der autoritären Regierung Dollfuß im März 1933 folgte mit Blick auf die Erfolge der NS-Motorisierungspolitik im Nachbarland eine autofreundliche Wende der österreichischen Wirtschaftspolitik. Im Zentrum stand ein groß angelegtes Straßenbauprogramm zur Arbeitsbeschaffung für die ausgerufenen „Arbeitsschlacht“. Das hieß auch Verringerung der Arbeitslosigkeit durch Wiederbelebung des 1932 in die Krise geratenen Großglock-

- 7 Vgl. Robert Kriechbaumer: Ein Vaterländisches Bilderbuch. S. 66 f.
- 8 Großglockner-Hochalpenstraße. Festschrift zur Eröffnung. – Salzburg 1935. S. 3.
- 9 Vgl. Sandgruber: Ökonomie und Politik. S. 399 f.
- 10 Dr. Ludwig Strobl (1900 – 1974), Mitarbeiter der niederösterreichischen Landwirtschaftskammer. 1935/35 Minister für Land- und Forstwirtschaft in der Regierung Schuschnigg I.
- 11 Vgl. Protokolle des Ministerrates der Ersten Republik (MRP) Schuschnigg. Band 5. 1025. Sitzung. 19. 3. 1936. S. 37.
- 12 Fritz Stockinger (1894 – 1968), Kaufmann, 1933–36 Bundesminister für Handel und Verkehr, 1936–38 Präsident der Verwaltungskommission der österreichischen Bundesbahn; emigrierte 1938 nach Kanada, 1955 österreichischer Handelsdelegierter in Kanada.
- 13 Dr. Ludwig Draxler (1896 – 1972), Rechtsanwalt. Heimwehrpolitiker. 1935/36 Finanzminister in der Regierung Schuschnigg I. Im März 1938 mit dem ersten Transport in das Konzentrationslager Dachau deportiert.
- 14 Vgl. MRP Schuschnigg. Band 6. Sitzung. 27./28./31. 8. 1936. S. 57, S. 66 und S. 83 f.
- 15 Durch diese Wirtschaftssanktion gegen Österreich wurden die deutschen Staatsbürger gezwungen, beim Grenzübertritt eine Gebühr von tausend Reichsmark zu zahlen. Vergleichlich mit der heutigen Kaufkraft (2015) entspräche diese Gebühr einem Betrag von etwa 4200 Euro.
- 16 Vgl. Ernst Hanisch: Wirtschaftswachstum ohne Industrialisierung. Fremdenverkehr und sozialer Wandel in Salzburg 1918–1938. – In: Hanns Haas, Robert Hoffmann, Kurt Luger (Hg.): Weltbühne und Naturkulisse. Zwei Jahrhunderte Salzburg-Tourismus. – Salzburg 1994. S. 104–112. S. 109.

nerstraßen-Projektes. In den Jahren 1930 bis 1935 wurden 14 % der gesamten Straßenbauausgaben auf die Glocknerstraße konzentriert. Weiters wurden automobilsportliche Veranstaltungen gefördert, und steuerliche Vergünstigungen, wie etwa die Abschaffung der Kraftwagenabgabe im Jahr 1935, sollten zu einem Autoboom beitragen.

Die Großglockner Hochalpenstraße war dem österreichischen autoritären Ständestaat nicht nur wichtig für die Arbeitsbeschaffung und den Fremdenverkehr, sondern wurde zu einem wichtigen Symbol für das Österreichbewusstsein. Diese Stärkung der österreichischen Identität war unter dem Dollfuß/Schuschnigg-Regime wesentlich akzentuierter als in der demokratischen Phase der Ersten Republik und sollte die klare Distanz und die Eigenständigkeit gegenüber dem nationalsozialistischen Deutschland deutlich machen.¹⁷ Im Gegensatz zur Zeit zuvor, in der man die Zukunft Österreichs vielfach nur in einer – zumindest wirtschaftlichen – Vereinigung mit Deutschland sah, legten die Exponenten des Ständestaats viel Wert darauf, die eigenen Leistungen und damit die eigene Lebensfähigkeit darzustellen. Die Großglockner Hochalpenstraße lege Zeugnis ab „für die ungebrochene und durch nichts zu brechende Kraft des erneuerten Österreich. [...] Wer unserem Österreich die selbständige Lebensfähigkeit absprechen will, der sehe sich dieses Werk an, das Österreich aus eigener Initiative und ganz aus eigenen Kräften schuf – und er wird an dieses Land, an seine Gegenwart und Zukunft glauben“, erklärten die Repräsentanten des Österreichischen Touring-Clubs in der Eröffnungs-Festschrift.¹⁸ Bundespräsident Wilhelm Miklas brachte die gesamte Symbolik dieses Werkes in einem Satz auf den Punkt: „So ist die neue Großglocknerstraße zum Symbol geworden für einträchtiges Zusammenwirken in unserem Volk, zum Symbol österreichischen Schaffens und zielbewusster Aufwärtsentwicklung unseres Vaterlandes.“¹⁹

Für das neue Österreich sollten nicht nur konservativ-katholische Symbole stehen, sondern vor allem auch Symbole des Fortschritts.²⁰ Als „Symbol schaffender Lebenskraft des neuen Österreich“²¹ und damit auch für die Legitimierung des Regimes dienten – wie erwähnt – große Bauprojekte, wie etwa die Reichsbrücke²² in Wien, die Wiener Höhenstraße²³ und eben die Großglockner Hochalpenstraße. Dabei muss allerdings bedacht werden, dass jedes dieser drei Projekte eine zum Teil sehr lange Vorgeschichte hatte, die weit in die Zeit vor dem Ständestaat reichte. Allerdings legte die autoritäre Regierung einen besonderen Wert und Schwerpunkt auf die Realisierung und Fertigstellung dieser Projekte, die vorher schon mehrfach zum Scheitern verurteilt schienen.

Die Begeisterung über das Glocknerstraßen-Projekt war aber bei manchen Repräsentanten des späteren Ständestaats nicht immer so ausgeprägt. Als im Jahr 1932 die finanzielle Krise der Großglockner Hochalpenstraßen AG und der drohende gigantische Skandal²⁴ nur mehr durch ein finanzielles Engagement des Bundes gelöst bzw. abgewendet werden konnten, war es vor allem der Tiroler Kurt Schuschnigg, der Widerstand gegen eine Beteiligung des Bundes leistete. Tirol habe dem Bau der Glocknerstraße schweren Herzens nur unter der Bedingung zugestimmt, dass sich der Bund am Bau dieser Straße nicht beteilige. Als sich der Bund dann doch am Kapital der Großglockner Hochalpenstraßen AG beteiligte, wurde Tirol in gleicher Weise für die Felbertauernstraße vorstellig, was abgelehnt wurde.²⁵ Bundeskanzler Dollfuß wandelte sich vom GROHAG-Skeptiker erst nach einer Besichtigung der Baustelle am 5. Juni 1932 zum ve-

17 Zum Österreichbewusstsein des Ständestaates vgl. Alfred F. Reiterer: Vom Scheitern eines politischen Entwurfes. „Der österreichische Mensch“ – ein konservatives Nationalprojekt der Zwischenkriegszeit. – In: ÖGL 30/1986. S. 19–36.

18 Großglockner-Hochalpenstraße. Festschrift zur Eröffnung. – Salzburg 1935. S. 5.

19 Wilhelm Miklas: Geleitwort. – In: Großglockner-Hochalpenstraße. Festschrift zur Eröffnung. – Salzburg 1935. S. 1.

20 Vgl. Rainer Gries: Produkte & Politik. Zur Kultur- und Politikgeschichte der Produktkommunikation. – Wien 2006. S. 71.

21 Peter Payer: Die Reichsbrücke: Zur Geschichte eines Mythos. – In: Walter Hufnagel (Hg.): Querungen. Brücken – Stadt – Wien. – Kufstein 2002. S. 115.

22 Vgl. etwa Walter Jaksch (Hg.): Schicksal einer Brücke, die Reichsbrücke. Von der Planung bis zum Einsturz. – Graz 1976 oder Peter Payer: Die Reichsbrücke: Zur Geschichte eines Mythos. – In: Walter Hufnagel (Hg.): Querungen. Brücken – Stadt – Wien. – Kufstein 2002. S. 111–122.

23 Vgl. etwa Georg Rigele: Die Wiener Höhenstraße: Autos, Landschaft und Politik in den dreißiger Jahren. Wien 1993 oder Jan Tabor, Erich Bernard, Barbara Feller: Die Wiener Höhenstraße und ihre baukünstlerische Ausgestaltung – Eine Forschungsarbeit im Auftrag der MA 19. – Wien 1994.

24 Vgl. dazu Georg Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments. – Wien 1998. S. 140–152.

25 Vgl. MRP Dollfuß. 799. Sitzung. 1. 6. 1932. S. 35.

hementen Verfechter des Projektes. Er hatte sich von Landeshauptmann Rehr von der unbedingten Notwendigkeit und den Vorteilen des Weiterbaues überzeugen lassen und vertrat von nun an die Meinung, dass die „Belassung in dem gegenwärtigen Zustand eine dauernde Schande für Österreich bilden würde.“²⁶

Auf wirtschaftliche und technische Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Großglockner Hochalpenstraße kann im Rahmen dieses Beitrages nicht eingegangen werden bzw. können sie nur gestreift werden.

Trotz anfänglicher Widerstände und Skepsis, die in die Zeit vor den autoritären Ständestaat zurückreichten, erkannten also die Repräsentanten des neuen Regimes sehr bald, dass die Großglockner Hochalpenstraße für sie eine Reihe von wichtigen Funktionen erfüllen konnte:

- Die technische und wirtschaftliche Leistungskraft des kleinen, unabhängigen Österreich unter Beweis zu stellen und der nationalsozialistischen Propaganda und den Anschlussbetreibern in der eigenen Bevölkerung entgegenzutreten und damit das Österreichbewusstsein und die Legitimität der autoritären Regierung zu stärken.
- Dem nationalsozialistischen Hitler-Deutschland mit seinen Anschlussgelüsten propagandistisch ein großes, allein geschaffenes Werk entgegenzusetzen, das – gemeinsam mit mehreren anderen größeren Straßen- und Brückenbauten – die Unabhängigkeits- und Überlebensfähigkeit symbolisieren sollte.
- Mit der Großglockner Hochalpenstraße als europäische Nord-Süd-Verbindung ein Symbol des christlichen Missionsauftrags Österreichs im Donauraum und der Bollwerkfunktion gegenüber dem Ansturm des neuheidnischen Nationalsozialismus zu schaffen.
- Ein Symbol des Kampfes der Ständestaat-Regierung gegen die wirtschaftliche Not und Arbeitslosigkeit in der großen Depression zu sein („Arbeitschlacht“).
- Mit der Großglockner Hochalpenstraße ein unter beschäftigungspolitischen Aspekten durchaus geschickt inszeniertes Konkurrenzunternehmen zum deutschen Autobahnbau, der propagandistisch stark nach Österreich hereinwirkte (vor allem in Grenzregionen zum Nazi-Deutschland), zu schaffen.
- Den Namen des ermordeten Bundeskanzlers Engelbert Dollfuß in der Großglockner Hochalpenstraße zu verewigen und damit den Dollfuß-Mythos zu stärken.
- Über dieses große technische Werk, an dem so viele Techniker und Arbeiter mitgewirkt hatten und das durch besondere Arbeitsbeschaffungsaktionen der Regierung finanziert wurde, Versöhnung und Harmonie zwischen (sozialdemokratischen) Arbeitern und autoritärer Regierung zu erreichen.
- Gegenüber den Erfolgen der NS-Motorisierungspolitik im Nachbarland eine autofreundliche Wende der österreichischen Wirtschaftspolitik, etwa am Beispiel der Großglocknerrennen, zu symbolisieren.

IM SOG DER ÖSTERREICHISCHEN INNENPOLITIK: DAS ENTSCHEIDUNGSGREMIUM DER GROHAG

Vorerst soll kurz auf die Frage eingegangen werden, wo die Entscheidungen gefällt wurden und wer die wesentlichen Entscheidungsträger innerhalb der

²⁶ Vgl. MRP Dollfuß. 802. Sitzung. 8. 6. 1932. S. 119.

Abb. 1: Bundeskanzler Engelbert Dollfuß mit Arbeitern auf der Baustelle 5. Juni 1932 (Foto: Archiv GROHAG).



GROHAG in der Zeit des Ständestaats waren. Die wesentlichen, vor allem konkreten und operativen Entscheidungen für die GROHAG wurden in deren Verwaltungsrat gefällt. Die Bestellung der Mitglieder dieses Gremiums erfolgte durch die Generalversammlung auf Vorschlag des Verwaltungsrats. Der Verwaltungsrat setzte sich zum Zeitpunkt der Eröffnung der Straße aus folgenden Personen zusammen:²⁷

Präsident: Dr. Franz Rehr, Landeshauptmann von Salzburg

Vizepräsident: Dr. Franz Gruber, Sektionschef, Leiter der Budgetsektion des Bundesministeriums für Finanzen

Vizepräsident: Ludwig Hülgerth, Feldmarschallleutnant i. R., Landeshauptmann von Kärnten

Mitglieder:

Ing. Karl Reichenvater, Ministerialrat im Bundesministerium für Handel und Verkehr

Ing. Karl Holter, Hofrat, Landesbaudirektor von Salzburg

Ing. Emil Hopfgartner, Tunnelbauleiter

²⁷ Vgl. Großglockner-Hochalpenstraße. Festschrift zur Eröffnung, S. VIII-X. – Salzburg 1935.

Dr. Karl Wagner, Rechtsanwalt, Salzburg
Dr. Anton Petschann, Ministerialrat im Bundesministerium für Finanzen
Josef Gritschacher, Bundeswirtschaftsrat
Dr. Georg Steinböck, Sektionsrat im Bundesministerium für Finanzen

Von der Geschäftsführung nahmen regelmäßig die Geschäftsführer Ing. Franz Wallack, Oberbaurat, Bauleiter, und Dr. Franz Wallentin, Regierungsdirektor, fallweise auch Ing. Alfred Unger, Bauleiter-Stellvertreter, teil. Als Schriftführerin fungierte Hermine Wilhelm.

Ursprünglich saßen im Verwaltungsrat sechs Bundesvertreter, darunter zwei ehemalige Minister, nämlich die beiden ehemaligen Finanzminister Dr. Ferdinand Grimm (1920/21), Präsident der GROHAG von 1930 bis 1933, und Dr. Otto Juch (1929–1931), der im Ministerrat den Antrag auf den Bau der Straße gestellt hatte. Zwischen 15. Dezember 1932 und 10. Juni 1933 trat der Verwaltungsrat nicht zusammen, in der 3. Sitzung der Generalversammlung am 27. Juni 1933 traten fünf Bundesvertreter, nämlich der Vorsitzende des Verwaltungsrats Ferdinand Grimm, Sektionschef Otto Juch, Ministerialrat Gustav Schneider (Bundesministerium für Handel und Verkehr), Ministerialrat Karl Skalnitzky und Sektionschef Heinrich Weigl (beide Bundesministerium für Finanzen) zurück. Als einziger bisheriger Bundesvertreter verblieb Ministerialrat Anton Petschann. Anstelle der fünf demissionierten Bundesvertreter wurden nur zwei, nämlich Sektionschef Franz Gruber und Ministerialrat Karl Reichenvater, neu in den Verwaltungsrat gewählt. Landeshauptmann Franz Rehrl wurde zum Präsidenten des Verwaltungsrats gewählt. Während Rehrl früher sechs Bundesvertretern gegenüber stand, waren es nun nur mehr drei. Diese wiederum sahen sich jetzt sechs Verwaltungsräten gegenüber, denen die Interessen des nahezu alleinigen Kapitalgebers Bund kein besonderes Anliegen waren. Sektionschef Franz Gruber vertrat die Interessen des Bundes zwar sehr selbstbewusst, wurde aber – nach entsprechenden direkten Interventionen Rehrls – von seinen Ressortchefs in entscheidenden Fragen immer im Stich gelassen.²⁸

Von Seiten Kärntens war ursprünglich der sozialdemokratische Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Matthias Zeinitzer Vertreter seines Landes im Verwaltungsrat. Er wurde von Landeshauptmann Ferdinand Kernmaier (Landbund) abgelöst. Kernmaier verlor nach den Februarkämpfen 1934 am 16. Februar 1934 sein Amt als Landeshauptmann, da er mit den Stimmen der Sozialdemokraten gewählt worden war. In der Verwaltungsratssitzung am 5. Mai 1934 wurde schließlich der neue Landeshauptmann Ludwig Hülgerth als Mitglied des Verwaltungsrats vorgeschlagen.²⁹

Das Juliabkommen 1936 zwischen Schuschnigg und Hitler mit der Neubildung der Regierung am 3. November 1936 brachte auch Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Gremien der GROHAG. Feldmarschallleutnant Ludwig Hülgerth schied in der Sitzung am 16. Dezember 1936 aus dem Verwaltungsrat aus, nachdem er zum Vizekanzler ernannt worden war. Seine Stelle im Verwaltungsrat übernahm sein Nachfolger als Landeshauptmann Dr. Arnold Sucher.³⁰ Nachdem Bundeskanzler Schuschnigg den der Heimwehr zugehörigen Finanzminister Ludwig Draxler durch den ehemaligen Großdeutschen und nunmehr mit den Nazis sympathisierenden Rudolf Neumayer³¹ ersetzt hatte, besetzte dieser sofort den Sitz des Finanzministeriums im Verwaltungsrat neu. Eben-

28 Vgl. Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße. S. 167 und Anmerkung 394.

29 Vgl. Protokoll der 12. VRS der GROHAG am 5. 1935. S. 2.

30 Vgl. Protokoll der 23. VRS der GROHAG am 16. Dezember 1936. S. 3. Protokoll der 24. VRS der GROHAG am 16. April 1937. S. 3 und Beilage.

31 Dr. jur. Rudolf Neumayer (1887 – 1977), Finanzfachmann, großdeutscher, später den Nationalsozialisten nahestehender Politiker. Vorstand der Finanzabteilung der Stadt Wien, im Ständestaat 1934 – 1936 Finanz- und Wirtschaftsreferent der Stadt Wien. 1936 – 1938 Finanzminister.

falls in der Sitzung vom 16. Dezember 1936 musste also Ministerialrat Dr. Anton Petschann, der seit der Gründung der GROHAG dem Verwaltungsrat und dem Exekutivkomitee angehört hatte, auf Weisung des neuen Finanzministers aus den Gremien ausscheiden. Sein Nachfolger wurde Ministerialrat Dr. Karl Schönberger.³²

Im Verwaltungsrat dominierte eindeutig der Vorsitzende, der Salzburger Landeshauptmann Franz Rehrl, obwohl er nur der Vertreter der kleinen Minderheit des Landes Salzburg war. Es kam immer wieder zu harten Auseinandersetzungen zwischen Rehrl und den beamteten Bundesvertretern. Auch zwischen Rehrl und dem Kärntner Landeshauptmann Ludwig Hülgerth gab es häufig Spannungen und Interessenkollisionen, vor allem bei der Frage des Ausbaues der nördlichen bzw. südlichen Zufahrtsstraßen. Rehrl arbeitete eng mit der GROHAG Geschäftsführung zusammen und trickste Kärnten immer wieder aus. Hülgerth beschwerte sich, dass er als Zweiter Vizepräsident des Verwaltungsrates in vielen Fällen gar nicht, zu wenig oder zu spät über geplante Aktivitäten informiert werde. Dafür, „dass er zeitweilig hier sitze und ja oder nein sagen könne, dazu setze er sich nicht her“, erklärte er in der Verwaltungsratssitzung vom 20. Dezember 1935.³³

Nicht selten ergab sich gegenüber den Wünschen, Forderungen und Vorstellungen von Landeshauptmann Rehrl eine Mehrheit der Bundesvertreter und des Kärntner Landeshauptmannes. In solchen Fällen versuchte Rehrl meistens – zum Teil auch mit Drohungen und heftigen Unmutsausbrüchen – eine endgültige Beschlussfassung aufzuschieben und die Angelegenheit dem Bundeskanzler oder dem zuständigen Bundesminister zur Entscheidung vorzulegen. Bei der nachhaltigen Überzeugungskraft Rehrls kam letztendlich meistens doch eine Entscheidung in seinem Sinne heraus.

„ES SUCHT DER BRUDER SEINE BRÜDER, UND WO ER HELFEN KANN, DA HILFT ER GERN“ – DAS BEMÜHEN UM DIE „HARMONIE MIT DER ARBEITERSCHAFT“. DIE ERÖFFNUNG DER VORLETZTEN TEILSTRECKE AM 23. SEPTEMBER 1934

Die Eröffnung der vorletzten Teilstrecke der Großglockner Hochalpenstraße am 23. September 1934 stand noch ganz unter dem Eindruck des nationalsozialistischen Putsches und der Ermordung von Bundeskanzler Dollfuß am 25. Juli 1934, also zwei Monate zuvor.

Dollfuß hatte am 15. Juli, zehn Tage vor seiner Ermordung, die Baustellen der Glocknerstraße besucht. Er hatte seine Familie auf ihrer Fahrt in den Urlaub nach Italien bis Villach begleitet und war dann in Begleitung des Kärntner Landesrates Sylvester Leer³⁴ nach Heiligenblut gefahren, um die Arbeiten an der Glocknerstraße zu besichtigen. Gemeinsam mit dem Salzburger Landeshauptmann Rehrl, der ebenfalls nach Heiligenblut gekommen war, und Oberbaurat Wallack besichtigte der Bundeskanzler alle Baustellen, sowohl an der Südrampe wie an der Nordrampe. Dollfuß besuchte auch die Arbeiterunterkünfte, suchte das Gespräch mit den Arbeitern, die – wohl überwiegend sozialdemokratisch eingestellt – mit „disziplinierter Gelassenheit“ bis herzlich auf den Besuch ihres „Bauherrn“ reagierten. Die Besucher fuhren dann weiter zur Franz-Josefs-Höhe, wo der Bundeskanzler mit der Materialseilbahn zum Hochtort fuhr. Auf dem Hoch-

32 Vgl. Protokoll der 23. VRS der GROHAG am 16. Dezember 1936. Beilage.

33 Vgl. Protokoll der 19. VRS der GROHAG am 20. Dezember 1935. S. 10.

34 Sylvester Leer (1880 – 1957), christlichsozialer Kärntner Landespolitiker. 1918 Mitglied der Kärntner Landesregierung, 1921 – 1931 Landeshauptmann-Stellvertreter, 1931 – 1934 Landesrat. 1938 verhaftet, 1939 KZ Buchenwald. 1945 Mitbegründer der Kärntner ÖVP.



Abb. 2. September 1934, Wallack und Rehrl be-
fahren die gesamte Rohstraße der Großglockner
Hochalpenstraße (Foto Archiv GROHAG).

mais wurde Dollfuß vom Bürgermeister der Gemeinde Fusch empfangen und erhielt von der kleinen Tochter des „Lukashansl“-Wirts einen Strauß Edelweiß und Alpenrosen. Dollfuß betonte, dass auf ihn einen besonders starken Eindruck gemacht habe, mit welcher hingebender Freude die Arbeiter ihrer schweren Arbeit nachkamen. Die Arbeiter hätten begriffen, dass der Sinn des neuen Österreichs Wiederaufbauarbeit sei. Im Gegensatz dazu stehe die Nörgelei mancher kleinen Kreise der Intelligenz, die offenbar die neue Zeit und ihre Aufgaben noch nicht erfasst hätten. Die Glocknerstraße entspräche der ideellen geistigen Mission Österreichs.³⁵

Andererseits aber zeigte sich bereits die nationalsozialistische Feindseligkeit, als etwa vorbeifahrende Technik-Studenten der Universität Graz demonstrative „Heil-Rufe“ losließen, als sie in Heiligenblut an Dollfuß vorbeifuhren.³⁶ Die Kämpfe während des Putsches und nachher waren in Kärnten und besonders im Mölltal besonders intensiv.³⁷ Die Glocknerstraße wurde nun erst recht zum Symbol für die Hoffnung auf ein zu neuen Kräften gekommenes, freies und un-

35 Vgl. Reichspost. 17. 7. 1924. S. 5. Neue Freie Presse. 17. 7. 1924. S. 5. Wiener Zeitung. 17. 7. 1934. S. 3.
36 Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße. S. 186.
37 Vgl. Gerhard Jagschitz: Der Putsch. Die Nationalsozialisten 1934 in Österreich. – Graz, Wien, Köln 1976. S. 140, 150f, 161f.

Abb. 3: Wallack und Rehr mit einem umgebauten Steyr 100 am Weg nach Heiligenblut (Foto: Archiv GROHAG).



abhängiges Österreich erklärt, das im Herzen Europas eine besondere kulturelle Macht ausübte. Sie manifestierte nicht nur den erfolgreichen Kampf der Straßenbauer gegen die hochalpinen Naturgewalten, sondern auch die nationale Selbstbehauptung gegen die politische und ökonomische Bedrohung. Auch vom „Wiederaufbau“ wurde regelmäßig gesprochen.³⁸

Obwohl Landeshauptmann Rehr und Bauleiter Wallack bei allen Gelegenheiten entsprechend gewürdigt wurden, standen natürlich wegen der dramatischen aktuellen innenpolitischen Putsch-Ereignisse der vergangenen Wochen ihre persönlichen Leistungen nicht mehr ausschließlich und allein im Vordergrund. Außerdem wurde der ermordete Bundeskanzler Dollfuß weit mehr in das Großglockner-Rampenlicht gestellt, als wenn er noch im Amt gewesen wäre.

Es wäre nicht Landeshauptmann Rehr gewesen, wenn er nicht einen Weg gefunden hätte, sich trotz der dominierenden Gesamt Ereignisse entsprechend ins öffentliche Licht zu setzen und zu demonstrieren, wer die Väter der Straße waren. Nachdem die Nordrampe vollendet und die Scheitelstrecke weit gedie-

³⁸ Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße. S. 185.



Abb. 4: In Heiligenblut werden Rehl und Wallack vom kleinen Sohn der Mautnerin begrüßt (Foto: Archiv GROHAG).

hen war, fuhr Rehl schon am Tag vor der Eröffnung in einem eigens dafür ausgestatteten Kraftwagen die ganze Trasse der Großglockner Hochalpenstraße von Heiligenblut bis Zell am See durch und durchbrach damit das Hindernis der Hohen Tauern erstmals mit dem Auto. Die Bilder davon waren sensationell und stellten so ziemlich alles andere in den Schatten.

Seitens der Politik war man besonders daran interessiert, diese Feier zu einer Großveranstaltung mit größtmöglicher Öffentlichkeitswirksamkeit werden zu lassen. Die vielen Journalisten wurden professionell betreut und sorgten für eine unübersehbare Medienpräsenz des Ereignisses in Zeitungen und Zeitschriften. Vor allem Schweizer Medien waren beeindruckt und sahen einen Konkurrenzvorteil Österreichs gegenüber den Schweizer Passstraßen. Die Feiern wurden im Radio vom bekannten Reporter Dr. Werner Riemerschmied übertragen und von der Wochenschau (Selenophon-Gesellschaft) gefilmt.³⁹

Bei strahlendem Sonnenschein fand die große Eröffnungsfeier der vorletzten Teilstrecke der Großglockner Hochalpenstraße statt. Auf einer Felskanzel auf dem Fuscher Törl war ein Feldaltar mit einem mächtigen Kreuz errichtet worden, flankiert von zwei rot-weiß-roten Fahnen. Auch auf der Edelweißspitze wehte die österreichische Flagge. Als die Musikkapelle des Alpenjägerregiments Nr. 3 die Bundeshymne intonierte, flogen zwei Sportflugzeuge des Aeroklubs über den Festplatz. Neben Bundespräsident Wilhelm Miklas, Bundeskanzler Kurt Schuschnigg, den Bundesministern Fritz Stockinger und Odo Neustädter-Stürmer, den Staatssekretären Carl Karwinsky und Johann Großbauer waren die Landeshauptmänner von Salzburg und Kärnten, Franz Rehl und Ludwig Hülgerth, die Landeshauptmann-Stellvertreter von Salzburg, Adolf Schemel und Alois Wagenbichler, Bundeskanzler a. D. Rudolf Ramek sowie zahlreiche hohe Bundes- und Landesbeamte unter den Ehrengästen. Auch die automobilistischen Vereinigungen hatten hohe, überwiegend adelige, Vertreter entsendet. Nachdem am Feldaltar der Salzburger Weihbischof Johannes Baptist Filzer die Feldmesse zelebriert hatte, sang Kammer Sänger Richard Mayr, der berühmte „Ochs von Lerchenau“ der Salzburger Festspiele, aus Robert Schumanns „Talismane“ Goethes Verse „Gottes ist der Orient! Gottes ist der Okzident!“.

³⁹ Ebenda. Vgl. auch Das interessante Blatt. 8. 8. 1935. S. 12.

Als Präsident der GROHAG erinnerte Landeshauptmann Rehr in seiner Begrüßungsrede an den Besuch von Bundeskanzler Dollfuß am 15. Juli und bezeichnete die Großglockner Hochalpenstraße als ein Denkmal zur bleibenden Erinnerung an jene Epoche der österreichischen Geschichte, die mit dem Namen des Bundeskanzlers und Helden Engelbert Dollfuß für immer verbunden sei. Die Geschichte der Straße sei eine „Geschichte der Schwierigkeiten“. Seit dem 30. August 1930, als in Ferleiten der erste Sprengschuss gelöst worden war, habe Österreich eine wechselvolle Geschichte erlebt. Im Hinblick auf den nationalsozialistischen Putschversuch betonte Rehr sehr deutlich: „Wir haben Österreich verteidigt, wir haben aber auch den Aufbau und den Ausbau unserer Heimat nicht eine Stunde lang unterbrochen.“ Und pathetisch fuhr er fort: „So standen wir, in der einen Hand das Schwert, in der anderen die Werkzeuge des Friedens. Die Sprengstoffe, die wir anwendeten [im Gegensatz zu den nationalsozialistischen Putschisten], bahnten dem kulturellen Fortschritt den Weg und brachen diese Straße in den Fels, diese Straße, die wir auch zu den Mitteln zählen, unsere für Europa und die Welt notwendige Unabhängigkeit zu erhalten.“ Die Straße musste gebaut werden für den innerösterreichischen Verkehr zwischen Salzburg und Kärnten sowie Osttirol und Nordtirol und sei daher für den Fremdenverkehr von größter Wichtigkeit. Die Bedeutung der Großglockner Straße reiche aber weit über Österreich hinaus, sie verbinde die nördliche Hälfte Europas mit der südlichen, sie führe von Salzburg „einer Stätte herrlichster Ausprägung süddeutschen Wesens“ nach Venedig. Den Bau der Straße bezeichnete er als eine „Höchstleistung der technischen Kultur unserer österreichischen Heimat“, mit dem „wieder eine von jenen Taten gesetzt worden [ist], die Österreich braucht, um seinen Weg weitergehen zu können.“ Und dann nützte Rehr gleich die Chance der festlich gestimmten Öffentlichkeit und appellierte an Bundeskanzler Schuschnigg, sich das Vermächtnis des ermordeten Bundeskanzlers Dollfuß zu eigen zu machen und „dem Werke die Krone aufzusetzen“, durch den Ausbau eines Straßenzuges von der Franz-Josefs-Höhe bis zum Burgstall und die Errichtung einer Seilbahn auf den Fuscherkarkopf. Damit würde die Einzigartigkeit dieses österreichischen Gebietes erst zum vollen Ausdruck kommen. Er – Rehr – „werde nicht rasten und ruhen und eventuelle Widerstände, die sich der Vollen- dung dieses Werkes entgegenstellen sollten, zu brechen wissen.“ Der Salzburger Landeshauptmann schloss mit dem Ruf: „Auf Wiedersehen im August 1935 zur Eröffnung des Verkehrs über die ganze Großglockner Hochalpenstraße, die ein europäisches Fest sein wird.“⁴⁰

Bundeskanzler Schuschnigg griff den Appell seines Vorredners auf und gab in seiner Rede gleich das Versprechen ab, mit Rehr den Weg weitergehen zu wollen. Er verband ebenfalls diese Straße mit dem Namen seines ermordeten Vorgängers Dollfuß. „Wir wissen“ – so Schuschnigg – „dass der Eindruck dieser Großglockner Hochalpenstraße vielleicht der letzte große Eindruck seines Lebens war, und einige von uns wissen noch, dass es vielleicht die letzte große Freude seines Lebens war, dass er hier Gelegenheit hatte, beim Bau der Glocknerstraße die innere Verbundenheit, das innere Mitgehen und Mitleben der Arbeiterschaft gerade hier an dieser Straße zu empfinden. Es war die letzte große Freude seines Lebens.“ Auch hier also wieder der Versuch, über diesen Straßenausbau die Verbindung (und Versöhnung) der Arbeiterschaft mit dem Begründer des autoritären Ständestaates herzustellen. Schuschnigg wandte sich werbend

40 Wiener Zeitung. 24. 9. 1934. S. 1 und Neue Freie Presse. 24. 9. 1934. S. 8.



Abb. 5: Eröffnung der Nordrampe der Großglockner Hochalpenstraße: die parkenden Fahrzeuge im oberen Nassfeld, rechts das Dr.-Franz-Rehrl-Haus im Urzustand (eine zerlegbare Baubaracke); Foto: Archiv GROHAC.

direkt an die Arbeiter: „Es sucht der Bruder seine Brüder, und wo er helfen kann, da hilft er gern. Arbeiter, das geht euch in erster Linie an. Glaubt es uns, es ist uns auch ernst damit, ihr Techniker, Ingenieure, ihr geistigen Arbeiter, wo immer ihr steht, hier im Zeichen dieses Bergkreuzes und im Schatten der rotweißroten Fahne sei das Wort wiederholt: Es sucht der Bruder seine Brüder, und wo er helfen kann, da hilft er gern.“ Und dann erhob Schuschnigg die neue Straße zum Symbol für den Bestand eines unabhängigen selbständigen Österreichs: „Wenn wir alle nicht mehr sind... die Großglockner Hochalpenstraße und mit ihr Engelbert Dollfuß, der Gedanke eines neuen Österreich werden bestehen, die Fahne auf der Edelweißspitze rot-weiß-rot wird weiterwehen, und deshalb rufe auch ich wie der Schöpfer dieser Straße: Jetzt erst recht! Bis zum letzten Atemzuge in unserer deutschen Heimatsprache: Hoch Österreich!“⁴¹

Das „Kleine Blatt“ etwa machte aus dieser Rede Schuschniggs einen „Appell des Bundeskanzlers an die Arbeiterschaft“, die „Reichspost“ ging noch weiter und titelte „In Harmonie mit der Arbeiterschaft“.⁴²

Bundespräsident Miklas nannte die Eröffnung ein „wahrhaft österreichisches Fest“ für ein gewaltiges Werk der wunderbaren Arbeit der österreichischen Techniker und Arbeiter und dankte allen, die an diesem Werk mitgewirkt hatten, „für all das, was sie hier für Österreichs Heil, für die Förderung österreichischer Arbeit, österreichischen Schaffens zur Ehre unseres Vaterlandes geleistet haben.“⁴³

Bei allen Rednern dominierte also der Stolz auf die Leistungen Österreichs, insbesondere des „neuen“ Österreichs und seines Gründers und Märtyrers Engelbert Dollfuß und das Bemühen um die Gewinnung der nicht gerade freundlich gesinnten Arbeiterschaft für den neuen politischen Kurs.

PROPAGANDA FÜR DIE „WELT DER GLOCKNERSTRAßE“

Nach erfolgreicher Eröffnung der vorletzten Teilstrecke am 23. September 1934 begannen bald die umfangreichen Vorbereitungsarbeiten für die große Eröff-

41 Wiener Zeitung, 24. 9. 1934. S. 2.

42 Das Kleine Blatt, 24. 9. 1934. S. 1 und Reichspost, 24. 9. 1934. S. 2.

43 Wiener Zeitung, 24. 9. 1934. S. 2 und Neue Freie Presse, 24. 9. 1934. S. 8.

Abb. 6: Bundespräsident Wilhelm Miklas und Bundeskanzler Kurt Schuschnigg bei der Eröffnung der vorletzten Teilstrecke am 23. September 1934 (Foto: Archiv GROHAG).



nungsfeier und das Glocknerrennen, die für August 1935 geplant waren. Viele logistische Aufgaben mussten gelöst werden, so mussten etwa größere Almflächen im Bereich des Hochtors für Parkplätze, Sitzgelegenheiten, 20 transportable Toiletten usw. sichergestellt werden.⁴⁴

Die Bewerbung der Großglockner Hochalpenstraße und insbesondere die werbliche Vorbereitung der Eröffnungsfeierlichkeiten 1935 wurden einem am 27. November 1934 geschaffenen sogenannten „Propagandaausschuss“ übertragen. Er bestand aus drei Personen, nämlich einem der Geschäftsführer der GROHAG, dem Leiter des Landesverkehrsamtes in Salzburg, Hofrat Hans Hoffmann-Montanus und dem Leiter des Landesverkehrsamtes in Klagenfurt, Direktor Dr. Frank. Der Ausschuss sollte bis spätestens 15. Dezember 1934 ein Konzept vorlegen und laufend berichten.⁴⁵

Landeshauptmann Rehl wollte die Vertreter der Automobilklubs in den Nachbarländern als Gäste einladen. Zuvor musste er allerdings Rücksprache mit dem Bundeskanzler und dem Außenminister halten. Der Generalsekretär der Sport- und Turnfront, Theobald Freiherr von Seyffertitz, ersuchte für das Glocknerrennen um eine saftige Erhöhung des Beitrags der GROHAG, was zum Teil auch zugesagt wurde. Seyffertitz teilte zudem mit, dass alle Automobilklubs, Touringklubs und Fremdenverkehrsbüros Einladungen erhalten hatten, auch der Deutsche Automobilklub, allerdings nicht offiziell.⁴⁶ Als Zugeständnis dafür, dass deutsche Gäste an der Eröffnung und beim Rennen teilnahmen, musste erstmals die vom Gesetz verbotene Hakenkreuzfahne neben allen anderen Flaggen am Fuscher Törl ganz in der Nähe des Dollfuß-Denkmal aufgezogen werden. Gehisst von den Vertretern des „deutschen und österreichischen Alpenvereins“. Bilder davon konnte man in den österreichischen Medien nicht finden.⁴⁷

Es gab keine Verwaltungsratssitzung der GROHAG, in der nicht ausführlich über die Vorbereitung dieses großen Ereignisses berichtet und diskutiert worden wäre.

Für die Eröffnungsfeier und die Glocknerstraße generell wurden aufwändige Propagandamaßnahmen durchgeführt, wobei an fast alles gedacht wurde.⁴⁸

44 Vgl. Protokoll der 16. VRS der GROHAG am 25. April 1935. S. 6.

45 Vgl. Protokoll der 14. VRS der GROHAG am 27. November 1934. Beilage. Protokoll der 15. VRS am 21. Dezember 1934. S. 6 f.

46 Vgl. Protokoll der VRS der GROHAG am 25. April 1935. S. 8 f.

47 Vgl. Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße. S. 190.

48 Vgl. Protokoll der 16. VRS der GROHAG am 25. April 1935. Beilage. Protokoll der 18. VRS der GROHAG am 22. Juni 1935. Beilage.

110.000 zwölfseitige Werbesprospte der gesamten Glocknerstraße mit Panoramakarte wurden in sechs Sprachen hergestellt, ebenso 10.000 Prospekte der Nordrampe. Abzeichen, Autovignetten und Autowimpel wurden in großen Mengen hergestellt. Der Österreichische Automobil-Club ließ Werbeplakate für das Glocknerrennen herstellen, für die königlich-ungarischen Staatsbahnen wurden Werbeplakate und Werbesprospte zur Anbringung in den wichtigsten Bahnhöfen produziert. Sondernummern der Zeitschrift des Österreichischen Automobil-Clubs und der Zeitschrift „Bergland“ sowie eine erweiterte Sondernummer als Festschrift warben für die Eröffnung. In der Ausstellung „Österreichs Wirtschaft im Aufbau“ im August in Salzburg während der Festspielzeit wurden die großen Glocknerstraßen-Diaramen präsentiert, die erstmalig auf der Wiener Messe gezeigt wurden. 172 Stück Email-Reklametafeln mit Angabe der Kilometer-Entfernung an den wichtigsten Straßengabelungen in Salzburg, Kärnten und Osttirol zeigten den Weg zur Glocknerstraße. Freytag&Berndt gab eine offizielle Karte der Glocknerstraße heraus. Eine große Reliefkarte der Glocknerstraße für die Weltausstellung in Brüssel (27. April bis 25. November 1935) wurde hergestellt. Für die Medien wurden 16 verschiedene Aufsätze und 1.000 Fotoabzüge zur Verfügung gestellt. Ebenso Texte und Bildmaterial für Fremdenführer. Zwölf Diapositiv-Serien mit je 100 Stück Glasbildern und Vortragstext wurden an die Propagandastellen der österreichischen Verkehrswerbung in den wichtigsten Hauptstädten Europas übermittelt. Ebenso an Rotary International.

Der Autor Dr. Richard Robert Wagner⁴⁹ schrieb einen Roman „Goldtauern“⁵⁰ und das Bühnenspiel „Die Welt der Glocknerstraße“, das wiederholt in der Wiener Urania aufgeführt wurde. Der Dichter und Staatsrat Franz Karl Ginzkey wollte einen vom ihm verfassten Prolog durch den Schauspieler Wilhelm Klitsch bei der Eröffnungsfeier am Hochtor vorlesen lassen. Da dies mindestens 25 Minuten gedauert hätte, lehnte die Geschäftsführung dieses Angebot ab. Der Prolog sollte am Vortag im Rahmen der Radio-Reportage vorgetragen werden. Allerdings musste der Text vorher stark gekürzt und dem Landeshauptmann zur Genehmigung vorgelegt werden.⁵¹

Für die Eröffnungsfeier war eine Übertragung im Radio angekündigt. Männergangsverein und Schubertbund hatten angeboten, bei der Eröffnungsfeier mitzuwirken. Landeshauptmann Rehr schlug jedoch vor, dass diese aus finanziellen Gründen über Radio mitwirken sollten.

Intensiv beworben wurde die Großglockner Hochalpenstraße bei den Weltausstellungen in Brüssel 1935 und Paris 1937. Auch hier ging es wieder darum, Österreich als Fremdenverkehrsland zu zeigen und die Glocknerstraße als wichtiges Symbol der wirtschaftlichen und technischen Leistungsfähigkeit Österreichs zu präsentieren.⁵²

„SO WÄCHST DER BAU DES NEUEN ÖSTERREICH VON STOCK ZU STOCK“ – ERÖFFNUNGSFEIER AM 3. AUGUST 1935

Am 3. August 1935 wurde die Großglockner Hochalpenstraße nach fünfjähriger Bauzeit eröffnet. Der Bau der Hochgebirgsstraße hatte eine große Menge an Arbeitsplätzen geschaffen. So waren insgesamt 3.200 Mitarbeiter maßgeblich am Bau beteiligt gewesen. Bereits einen Tag nach Eröffnung fand der „Große Berg-

49 Dr. Richard Robert Wagner (1888 – 1944?), jüdischer, sozialistischer Schriftsteller, im 1. Weltkrieg Oberleutnant d. R. Nach Kriegsende Sekretär von Julius Deutsch, Staatssekretär für Heerwesen. Journalist, schrieb für sozialistische und gewerkschaftliche Blätter. 1938 Flucht nach Jugoslawien, schloss sich der Partisanenbewegung an. Starb bei einer Bombardierung auf der Insel Arbe. Vgl. <http://neu.theodorkramer.at/archiv/exenberger/mitglieder/dr-richard-wagner/> (23. 1. 2015)

50 Vgl. Richard Robert Wagner: Goldtauern – Roman um die Glocknerstraße. Wien 1935. Rezension vgl. Das Kleine Blatt. 28. 7. 1935. S. 15.

51 Vgl. Protokoll der 17. VRS der GROHAG am 7. Mai 1935. S. 8 und Beilage.

52 Vgl. Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße. S. 197. Ebenso Helene Schauer: Die Großglockner-Hochalpenstraße und die Weltausstellungen 1935 und 1937. – In: Die Großglockner-Hochalpenstraße und neue Erkenntnisse aus dem Archiv der Großglockner Hochalpenstraßen AG in Salzburg. Bakkalaureatsarbeiten. Technische Universität Wien. – Wien 2010.

Abb. 7: 3. August 1935 bei der feierlichen Eröffnung (Foto: Archiv GROHAG).



preis von Österreich für Automobile und Motorräder“ statt. Die Großglockner Hochalpenstraße war die zweithöchste Bergstraße nach der Stilfserjochstraße.

Enthusiastisch berichtete „Das Kleine Blatt“ von der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße: „Auf ihrem blanken Rücken, der den Bergen angeschmiegt ist, donnern heute zum ersten Male die Autos vom Tal der Salzach ins Tal der Drau hinüber, um so die Welt des ernsteren Nordens mit jener des heiteren Südens zu verbinden.“⁵³

Tatsächlich wurde die Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße zu einem Symbol für das neue Österreich erhoben. „Die kühnen Trassen der einzigartigen Straße muten wie in Stein gehauene Symbole an. So wie diese Straße unter Mühen und mit Überwindung von unerhörten Schwierigkeiten und elementaren Zwischenfällen Stück um Stück dem Gipfel zu emporgeführt wurde, so wächst auch der Bau des neuen Österreich von Stock zu Stock“, kommentierte die „Reichspost“ mit dem Titel „Eine europäische Tat“. Mit der Eröffnungsfeier „begrüßt das neue Österreich mit einem symbolhaften Werk die Welt“. Hervorgehoben wurden vor allem der ermordete Bundeskanzler Dollfuß, der ehemalige Finanzminister Juch und natürlich Landeshauptmann Rehr. Sie konnten nur Erfolg haben, „weil sie dem Strom österreichischer Lebenskraft zielbewusst den richtigen Weg bahnten.“⁵⁴ Als einen „Krönungstag österreichischer Arbeit“, einen „Sieg österreichischen Geistes, österreichischer Tatkraft“ und einen „imposanten Ausdruck der Arbeitsbeschaffung in schwerer Zeit, um den wir alle froh sind“ bezeichnete das (Linzer) „Tagblatt“ die Fertigstellung der Großglockner Hochalpenstraße.⁵⁵ Die ebenfalls aus Linz kommende „Tagespost“ sprach davon, dass die Straße Zeugnis gebe vom „Aufbauwillen und den Kräften, die in unserem klein gewordenen Vaterland trotz schwerster Schicksalsschläge und drückender wirtschaftlicher Krise in reichstem Maße vorhanden sind.“ Die gewaltigen politischen Spannungen zwischen Österreich und dem Deutschen Reich wurden einfach negiert: „Hier im Angesichte himmelnaher Naturschönheiten ruht auch der Bruderzwist des deutschen Volkes in Österreich und Deutschland,

53 Das Kleine Blatt. 3. 8. 1935. S. 5.

54 Reichspost. 3. 8. 1935. S. 1 f.

55 Tagblatt. 3. 8. 1935. S. 2.



Abb. 8: Franz Wallack bei seiner Ansprache anlässlich der Eröffnungsfeier, 3. August 1935 (Foto: Archiv GROHAG).

hier wollen Nord und Süd in ungetrübter Freundschaft teilnehmen an dem Zauber unserer deutschen Berge.“⁵⁶

Handelsminister Fritz Stockinger bezeichnete in einer Radiorede die Eröffnung der Straße als einen Anlass, „der wie kein zweiter geeignet ist, die intensiven und erfolgreichen Bemühungen des österreichischen Volkes und seiner Regierung zur Förderung der Wirtschaft unter Beweis zu stellen.“ Offensichtlich als einen Seitenhieb auf den propagandistisch forcierten reichsdeutschen Straßenbau bezeichnete Stockinger den Bau der Großglocknerstraße als einen Markstein des Straßenbauprogrammes der österreichischen Bundesregierung, „durch das sich Österreich denjenigen Staaten würdig zur Seite stellt, die dem Straßenbau besonderes Augenmerk zuwenden.“⁵⁷

Am Vorabend der Eröffnung trafen sich die Mitglieder der Bundesregierung in Bruck an der Glocknerstraße im Schloss Fischhorn der Familie Gildemeister. Bundeskanzler Kurt Schuschnigg nahm im Hinblick auf den schweren Unfall, den er am 13. Juni gehabt und bei dem seine Frau tödliche Verletzungen erlitten hatte und auch er selbst schwer verletzt worden war, nicht an den Eröffnungsfeierlichkeiten teil. Von allen Zeitungen – sogar der amtlichen „Wiener Zeitung“ – wurde irrtümlich von seinem Eintreffen im Schloss Fischhorn berichtet.⁵⁸ Schuschnigg wurde durch Vizekanzler Ernst-Rüdiger Starhemberg vertreten.

Das Ereignis wurde medial bestens vermarktet: 150 in- und ausländische Journalisten wurden in der bisher größten Pressefahrt der österreichischen Fremdenverkehrswerbung auf den Glockner gebracht.⁵⁹

Auf der Fahrt von der Kärntner Seite zu den Feierlichkeiten eröffnete der Kärntner Landeshauptmann-Stellvertreter Arnold Sucher mit den Mitgliedern seiner Landesregierung am Vortag ein Stück der neu fertiggestellten Straße im Baulos Döllach-Sagritz im oberen Mölltal. Dieses Straßenstück war in 35 Tagen von 280 Arbeitern fertig gestellt worden.⁶⁰

Zahlreiche Autos und Autobusse, unzählige Besucher in der Landestracht Kärntens, Tirols und Salzburgs waren zur Eröffnung gekommen.

Unter den Festgästen befanden sich Bundespräsident Wilhelm Miklas, Vizekanzler Ernst Rüdiger Starhemberg, die Bundesminister Egon Berger-Walden-

56 Tages-Post. 3. 8. 1935. S. 1.

57 Neuigkeits-Welt-Blatt. 3. 8. 1935. S. 2.

58 Vgl. Wiener Zeitung. 3. 8. 1935. S. 2.

59 Vgl. Reichspost. 3. 8. 1935. S. 2.

60 Vgl. Reichspost. 3. 8. 1935. S. 2.



Abb. 9: Feierliche Eröffnung am 3. August 1935 beim Hochtor-Südportal (Foto: Archiv GROHAG).

egg, Karl Buresch, Fritz Stockinger, die Staatssekretäre General Wilhelm Zehner, Hans Pernter und Johann Großauer, die habsburgischen Erzherzöge Eugen, Josef Ferdinand, Franz Salvator und Anton, die Landeshauptleute Franz Rehrl, Heinrich Gleißner, Karl Maria Stepan und Hans Sylvester, Fürsterzbischof von Salzburg Dr. Sigismund Waitz, Fürstbischof von Gurk-Klagenfurt Adam Hefter und der Salzburger Weihbischof Filzer. Dazu kamen noch zahlreiche Staatsräte, Landespolitiker und hohe Beamte, Vertreter in- und ausländischer Automobilklubs, Vertreter der Kammern und der Wirtschaft.⁶¹ Als Vertreter des Deutschen Reiches nahm Gesandter Franz von Papen an der Eröffnung teil. Er hatte am Vortag noch Adolf Hitler am Obersalzberg besucht.⁶² Der italienische Ministerpräsident Benito Mussolini war durch Staatssekretär Nino Host Venturi vertreten.⁶³

Vizekanzler Starhemberg hob vor allem die Arbeiter hervor, die sich um den Bau verdient gemacht hatten und dankte ihnen, da sie gezeigt hatten, „was für Kräfte im bodenständigen österreichischen Arbeiter stecken.“ Die Straße sei vor allem „ein Denkmal der österreichischen Arbeiterschaft.“ Und dann steigerte Starhemberg die Leistungen um die Glocknerstraße empore zum politischen Österreich-Bekenntnis, indem er unter stürmischem Beifall in die Menge rief: „Was wir hier vor uns sehen, ist das echte, das unverfälschte Österreichertum, und dieses Österreichertum hat nicht das Recht, sondern die Pflicht, seine Unabhängigkeit, seine Eigenart, seine ihm anvertrauten höchsten Schätze der Kultur zu bewahren und dafür zu sorgen, dass sein Schicksal für alle Zeiten von Österreichern in einem unabhängigen und freien Österreich gestaltet werde.“ Der Vizekanzler wandte sich speziell an alle Gäste, die aus dem Ausland gekommen waren – darunter auch der deutsche Gesandte Franz von Papen – und rief ihnen zu: „Seht um euch, seht diese schlichten, jetzt in ihre Festgewänder gekleideten Arbeitergestalten, seht die Berggipfel, die Gletscher und Matten, seht um euch – das ist das ewige, das unvergängliche Österreich!“⁶⁴ In die gleiche Kerbe schlug auch Bundespräsident Wilhelm Miklas, indem er ausdrücklich betonte, „zu diesem großen Werk haben wir die Mittel aus eigener Kraft aufgebracht. Nicht nur die geistigen und technischen Mittel, sondern auch die finanziellen aus der Steuerkraft des eigenen Landes. [...] Die schweren Opfer, die dabei gebracht wurden, sind ein Beweis unseres Selbstbehauptungswillens, unseres Willens, unsere Unabhängigkeit mit allen Mitteln zu schützen.“⁶⁵ Handelsminister Fritz Stockinger rief die Besucher der Eröffnungsfeier auf, „in der ganzen Welt zu Herolden [zu] werden für Österreichs Schönheit und für Österreichs Schaffensfreude. Dann dienen sie unserer Wirtschaft, diesem unserem Unabhängigkeitskampf.“⁶⁶ Landeshauptmann Rehrl begrüßte den abwesenden Bundeskanzler Schuschnigg und verlas dessen Telegramm, in dem er unter anderem feststellte: „Möge die stolze und einzigartige Verbindung von Nord nach Süd dazu beitragen, die Menschen nicht nur räumlich, sondern auch in friedlichem und kulturellem Sinne einander näherzubringen, zugleich aber auch ein ewiges Zeugnis geben von österreichischer Leistung in schwerster Zeit.“

Die kirchliche Einweihung nahm der Salzburger Fürsterzbischof Sigismund Waitz vor und zelebrierte anschließend eine Messe, bei der der Fürstbischof von Gurk, Adam Hefter, die Predigt hielt.

Nach den Eröffnungsfeierlichkeiten setzte sich die Wagenkolonne mit Bundespräsident Miklas und den Mitgliedern der Bundesregierung in Bewegung und erreichte am frühen Nachmittag Heiligenblut, wo sie von Landesstatthalter

61 Vgl. Neue Freie Presse. 4. 8. 1935. S. 10.

62 Vgl. Wiener Neueste Nachrichten. 3. 8. 1935. S. 4.

63 Giovanni „Nino“ Host Venturi (1892 – 1980), italienischer faschistischer Politiker und Historiker. 1935 – 1939 Staatssekretär für die Handelsmarine, 1939 – 1943 Minister für Kommunikation.

64 Neue Freie Presse. 4. 8. 1935. S. 9.

65 Ebenda.

66 Ebenda.



Abb. 10: LH Franz Rehrl bei der Anfahrt zur Eröffnungsfeier 1935 (Foto: Archiv GROHAG).



Abb. 11: Eröffnungsfeier 1935, der deutsche Botschafter in Österreich, Franz von Pape, LH Franz Rehrl und Bundespräsident Wilhelm Miklas (Foto: Archiv GROHAG).

Sucher und Bürgermeister Schober von Heiligenblut empfangen wurden. Am späten Nachmittag langten auch rund 100 Vertreter der Presse aus dem In- und Ausland in Heiligenblut ein.

3.000 Arbeiter waren seit dem 30. August 1930 am Bau der Großglockner Hochalpenstraße beschäftigt, elf Tote waren zu beklagen. 14 Arbeiter, die von Anfang an dabei waren, wurden im Zuge der Feierlichkeiten prämiert.

Mehr als vier Monate nach der Eröffnungsfeier gab es seitens des Kärntner Landeshauptmannes Hülgerth eine bittere Beschwerde wegen der schlechten Behandlung der Kärntner Vertreter bei dieser Feier. Er selbst konnte wegen einer Erkrankung nicht teilnehmen. Die Brüskierung habe schon damit begonnen, dass ihm zuvor keine näheren Details über die Eröffnungsfeier zugekommen

Abb. 12: LH Rehrl bei seiner Eröffnungsansprache, 3. August 1935 (Foto: Archiv GROHAC).



Abb. 13: Wiener Montagblatt, 5. August 1935, S. 10; Karikatur zur Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße.



67 Ferdinand Kernmaier (1884 – 1941), Bauer und Gastwirt, österreichischer Politiker des Landesbundes und der NSDAP. 1918 – 1934 Mitglied des Kärntner Landtages. 1927 – 1931 Mitglied des Bundesrats ohne Fraktion, 1931 – Februar 1934 Landeshauptmann von Kärnten. Nach dem Anschluss 1938 Gauamtsleiter für Agrarpolitik und Gaurat. 1938 – 1941 Abgeordneter des nationalsozialistischen Reichstags für das Land Österreich. Vgl. Anton Kreuzer: Kärntner. Biographische Skizzen. – Klagenfurt 1996. S. 127–129.

seien, nicht einmal das Programm sei ihm zugeschickt worden. Ein Großteil jener Personen, von denen die Kärntner Landesregierung gewünscht hatte, dass sie eingeladen werden, seien nicht eingeladen worden. Dafür seien frühere Landespolitiker eingeladen worden, die nicht auf der Kärntner Einladungsliste waren, etwa der frühere Landeshauptmann Ferdinand Kernmaier,⁶⁷ was große Verstimmung bei den Kärntnern hervorrief. Der Landbund-Politiker Kernmaier war von 1931 bis 1934 Landeshauptmann von Kärnten und war 1934 von Bundeskanzler Dollfuß mit der Begründung abgesetzt worden, dass er von den Sozialdemokraten mitgewählt worden war. In Wahrheit war er schon in den frühen 1930er Jahren Anhänger der NSDAP, er wurde Mitglied der illegalen SA, war am nationalsozialistischen Juliputsch 1934 aktiv beteiligt und mehrmals inhaftiert.

Seine Einladung war nicht nur eine Brüskierung gegenüber seinem Nachfolger Hülgerth von der Vaterländischen Front, sondern gegenüber der gesamten autoritären Regierung Schuschnigg. Nachdem seine Einladung sicher nicht ohne Wissen und Zustimmung von Landeshauptmann RehrI erfolgte, war dies wohl ein Bosheitsakt Rehrls gegenüber Kärnten.

Landeshauptmann Hülgerth beklagte sich auch, dass kein Vertreter der Kärntner Landesregierung bei der Eröffnung reden durfte, dass am Festessen nur zwei Kärntner Vertreter teilnehmen durften und kein Kärntner zur Besichtigung der Franz-Josefs-Höhe eingeladen worden war. Auch beim kirchlichen Teil sei der Fürstbischof von Klagenfurt gegenüber dem Fürsterzbischof von Salzburg benachteiligt worden. Landeshauptmann RehrI versuchte alle Vorwürfe zu entkräften und erklärte, dass er sich immer bemüht habe, mit dem Land Kärnten in freundschaftlichen Beziehungen zu stehen. Schließlich resümierte er, dass „bei einem solchen Fest immer Beleidigte sind, ist ja natürlich, aber es ist in Kärnten eine Stelle, die nicht den Willen zum Zusammenarbeiten hatte und immer trachtete in die Sache eine Stimmung hineinzutragen, die nicht förderlich war.“ Ihm seien diese Verstimmungen sehr unangenehm und er hoffe, dass die Aussprache eine Klärung gebracht habe.⁶⁸

„DOLLFUß-DENKMAL“ ZUR ERINNERUNG AN DIE „LETZTE GROßE FREUDE SEINES LEBENS“

Am 5. Dezember 1934 äußerte Bundeskanzler Schuschnigg in einem Brief an GROHAG-Präsidenten RehrI den Wunsch, es möge an einem besonders bevorzugten Punkt der Großglockner Hochalpenstraße ein „Erinnerungszeichen“ errichtet werden, an dem die Namen der für den Bau verdienten Persönlichkeiten festgehalten würden. Es sollte in erster Linie dem ermordeten Bundeskanzler Dr. Dollfuß gewidmet sein und daher beim Parkplatz am Fuscher Törl errichtet werden. Dies deshalb, weil Dollfuß bei seinem letzten Besuch kurz vor seiner Ermordung an diesem Platz die Aussicht besonders bewundert hatte. Der Verwaltungsrat entsprach dem Wunsch des Bundeskanzlers durch einen entsprechenden Beschluss.⁶⁹

In der Verwaltungsratssitzung am 26. April 1935 berichtete Ing. Wallack über die Denkmalausschreibung, die am 20. Jänner 1935 erfolgt war. Das Denkmal sollte vor allem dem ermordeten Bundeskanzler Dollfuß für seine tatkräftige Förderung des Glocknerstraßenbaues gewidmet sein. Da Dollfuß anlässlich seiner letzten Besichtigung der Baustelle beim Fuscher Törl die überwältigende Aussicht bewundert hatte, sollte an diesem Platz das Denkmal entstehen. Das Denkmal sollte auch auf die Leistungen von Wallack und RehrI hinweisen. Die einlangenden Entwürfe sollten von einer Jury begutachtet und geprüft werden.⁷⁰

Die Jury setzte sich aus folgenden Personen zusammen:

Nominiert von der GROHAG:

Mitglieder:

Regierungsdirektor Dr. Franz Wallentin, Salzburg
Landesbaudirektor Ing. Karl Holter, Salzburg

68 Vgl. Protokoll der 19. VRS der GROHAG am 20. Dezember 1935. S. 10 – S. 15. Vgl. auch Franz Horner: Franz RehrI und die Wirtschaftspolitik der Ersten Republik. – In: Wolfgang Huber (Hg.): Franz RehrI. Landeshauptmann von Salzburg 1922 – 1938. – Salzburg 1975. S. 117–168. S. 152.

69 Vgl. Protokoll der 15. VRS der GROHAG am 21. Dezember 1934. S. 7 und Beilage.

70 Vgl. Sabine Ribisch: Der Wettbewerb für das Gedenkmal am Fuscher Törl – von der Idee zur Verwirklichung. – In: Die Großglockner-Hochalpenstraße und neue Erkenntnisse aus dem Archiv der Großglockner Hochalpenstraßen AG in Salzburg. Bakkalaureatsarbeiten. Technische Universität Wien. – Wien 2010.

Ersatzmitglieder:

Regierungsvizedirektor Dr. Gaston Negrelli, Salzburg

Hofrat Dr. Franz Martin, Salzburg

Nominiert von der Zentralvereinigung der Architekten Österreichs:

Mitglied:

Prof. Wunibald Deininger, Graz⁷¹

Ersatzmitglied:

Regierungsrat Eduard Hütter, Salzburg⁷²

Nominiert vom Künstlerverband österreichischer Bildhauer:

Mitglied:

Akad. Bildhauer Prof. Wilhelm Frass, Wien⁷³

Ersatzmitglied:

Akad. Bildhauer Prof. Oskar Thiede, Mauer bei Wien.⁷⁴

71 Wunibald Deininger (1879 – 1863), Architekt. 1919 bis 1931 Professor an der Bundeslehranstalt für Hochbau in Salzburg, 1931 – 1946 Professor für Hochbau und Raumkunst an der Technischen Hochschule in Graz. 1933 bis 1935 und 1942/43 Dekan an der Fakultät für Architektur an der TH Graz. Während der NS-Zeit Mitglied der NSDAP. 1946 in Ruhestand versetzt, später rehabilitiert.

72 Eduard Hütter (1880 – 1967), Architekt und Bühnenbildner. 1913 bis 1945 Landeskonservator für Salzburg. 1924/25 für den Umbau der ehemaligen Hofstallungen zum ersten Salzburger Festspielhaus zuständig.

73 Wilhelm Frass (1886 – 1968), Bildhauer, 1934 bis 1938 Präsident des Künstlerverbandes der österreichischen Bildhauer, erhielt 1936 den Großen Österreichischen Staatspreis. Bereits seit Mai 1933 illegales Mitglied der NSDAP. Versteckte 1935 ein NS-Huldigungsschreiben unter dem von ihm geschaffenen Denkmal des „Toten Soldaten“ in der Krypta am Heldenplatz. Vgl. Katharina Schmidt: „Heil Hitler! Wilhelm Frass“. In: Wiener Zeitung. 2. 11. 2012. http://www.wienerzeitung.at/themen_channel/wissen/geschichte/498343_Heil-Hitler-Wilhelm-Frass.html (15. 1. 2015)

74 Oskar Thiede (1879 – 1961), Bildhauer, 1932 Professor für Architekturplastik an der Technischen Universität Wien, ab 1933 Vizepräsident des Künstlerhauses Wien, Mitglied der Verbindung Deutscher Kunstakademiker Athenaia.

75 Vgl. Protokoll der 16. VRS der GROHAG am 25. April 1935. S. 7 f.

76 Vgl. Protokoll der 17. VRS der GROHAG am 7. Mai 1935. S. 2 f.

77 Rudolf Perthen (1884 – 1941), Architekt. Schüler Otto Wagners (1907–1910), arbeitete einige Jahre im Atelier Leopold Bauers und war 1914–1919 Assistent an der Akademie der bildenden Künste. Anschließend selbständig, plante er zahlreiche städtische Wohnhausbauten in Wien. Mitglied des Zentralverbandes österreichischer Architekten und Mitglied der Secession (1930–1939).

78 Stephan Simony (1903 – 1971), Architekt, seit 1932 selbstständig, Architekturkritiker; von Clemens Holzmeister gefördert, 1938 Emigration in die Türkei (wie Holzmeister), Lehrtätigkeit in Istanbul; Rückkehr 1945, Professor für Bühnenbild und Festdekoration.

79 Vgl. Protokoll der 18. VRS der GROHAG am 22. Juni 1935. Beilage.

80 Vgl. Hanisch: Politische Symbole und Gedächtnisorte. S. 430.

Die drei besten Arbeiten wurden prämiert, die Preise sollten sich auf 500, 300 und 200 Schilling belaufen. Der Verwaltungsrat verdoppelte allerdings die Preise und ermächtigte die Geschäftsführung, die drei besten Arbeiten auszustellen. Am 7. Mai 1935 sollte eine eigene Verwaltungsratssitzung in Salzburg stattfinden, um über die Ausführung des geeignetsten Projektes zu entscheiden.⁷⁵

Aus 48 eingelangten Entwürfen wurden von der Jury die ersten drei Preise anonym ausgewählt. In der Verwaltungsratssitzung am 7. Mai wurden die verschlossenen Kuverts geöffnet und die Preisträger bekanntgegeben:⁷⁶ 1. Preis: Architekt Rudolf Perthen,⁷⁷ Wien; 2. Preis: Architekt Stephan Simony⁷⁸ und Bildhauer Edwin Griener, Wien; 3. Preis: Architekt Baurat Prof. Ing. Clemens Holzmeister.

Über die Frage, welcher der drei prämierten Entwürfe nun tatsächlich verwirklicht werden sollte, entbrannte eine heftige Diskussion. Hülgerth, Reichenvater, Steinböck, Hopfgartner, Holter und Gritschacher sprachen sich für die Ausführung des 1. Preises aus. Nicht ganz unerwartet waren Landeshauptmann Rehr und mit ihm Rechtsanwalt Wagner für die Realisierung des 3. Preises, des Projekts von Prof. Holzmeister. Eine Einigung kam nicht zustande, sodass Landeshauptmann Rehr die drei preisgekrönten Entwürfe Bundeskanzler Schuschnigg vorlegen wollte, der die letzte Entscheidung zu treffen hatte. Wie bei der Hartnäckigkeit des Landeshauptmannes kaum anders zu erwarten, entschied Bundeskanzler Schuschnigg, dass der mit dem 3. Preis ausgezeichnete Entwurf von Prof. Dr. Clemens Holzmeister zur Ausführung zu gelangen habe.⁷⁹ Clemens Holzmeister war nicht nur mit Rehr engstens verbunden durch die Errichtung des Festspielhauses, sondern auch mit Dollfuß. Holzmeister war der „Kunstmeister des Ständestaates“, politisch wie kunsttheoretisch.⁸⁰ Er baute die Seipel-Dollfuß-Gedächtniskirche in Wien und die Kardinal-Piffl-Kirche in Gloggnitz. Er gestaltete die Symbole der Berufsstände im autoritären Ständestaat.

Das „Gedenkzeichen“ wie es offiziell genannt wurde, ist ein massiver Steinbau mit einem pyramidenförmigen Dach, das an die bekannten „Steinmander“ in den Alpen erinnert. Das Monument wurde inoffiziell „Dollfuß-Kapelle“ bezeichnet, später auch „Dollfuß-Denkmal“ genannt. Im Fußboden befand sich eine Marmorplatte, die an Dollfuß erinnerte: „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“. An den Seitenwänden waren zwei Bronzereliefs, wovon das eine dem Bauleiter, den Ingeni-

euren, den Arbeitern und den Baufirmen gewidmet war, das andere den verantwortlichen Politikern mit einem Bild von Rehl und Dollfuß und einer Inschrift. Auf dem Portal wurde in Bronze-Buchstaben die Inschrift angebracht „SAXA TERRAE LOQUUNTUR GLORIAM TUAM“.⁸¹

Nach dem Anschluss hatten es die neuen Machthaber äußerst eilig, diesen „Gedächtnisort“ des Ständestaates in ihrem Sinne total umzuformen. Bereits in der ersten Verwaltungsratsitzung nach dem Einmarsch, am 19. April 1938, wurde nicht nur der Verwaltungsrat neu zusammengesetzt, sondern verlangte der neue Vorsitzende Dr. Julius Buchleitner unter Tagesordnungspunkt 3 die Umwandlung des Denkmals in ein „Abstimmungs-Gedenkzeichen“. Die Geschäftsführer Ing. Franz Wallack und Dr. Franz Wallentin machten in einem extrem vorauseilenden Gehorsam Vorschläge für eine Neugestaltung. Die Inschrift über dem Portal sollte lauten: „Ein Volk – ein Reich – ein Führer“ oder „Die Ostmark ist deutsch!“ Anstelle der an Dollfuß erinnernden Bodenplatte sollte eine neue Marmorplatte eingefügt werden mit der Inschrift: „Dem Gedenken der Kämpfer der nationalsozialistischen Bewegung, die unter schwersten Opfern die Wiedervereinigung der Ostmark mit dem Deutschen Reich vorbereiteten.“ Auf der linken Innenwand des Gedächtnisraumes sollte eine neue Bronzetafel mit folgender Inschrift angebracht werden: „Am 14. März 1938 verkündete die nationalsozialistische Regierung Österreichs: Österreich ist ein Land des Deutschen Reiches!“ Auf der rechten Innenwand sollte eine neue Tafel die Inschrift tragen: „Am 10. April 1938 bekannte sich die Ostmark durch Volksabstimmung zum Deutschen Reich und seinem Führer Adolf Hitler!“ An der Rückwand des Gedächtnisraumes sollte nach Vorschlag der GROHAG-Geschäftsführung links und rechts ein großes Hoheitszeichen in Bronze angebracht werden.

Die Änderungsarbeiten, die rund 8000 Reichsmark kosteten, sollten umgehend in Angriff genommen werden, damit zu Beginn der Reisesaison alles fertig war.⁸² Die neu angebrachte Gedenkinschrift im Raum links lautete – offenbar auf Anweisung von Gauleiter Friedrich Rainer und etwas weniger propagandistisch als der Entwurf der Geschäftsführung – so: „Diese herrliche Bergwelt brachte ÖSTERREICH dem deutschen Vaterlande am 13. März 1938 als MORGENGABE mit.“

Der „Rückbruch“ erfolgte nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, indem die neuen Gedenktafeln sich weitgehend an denen vor 1938 orientierten.⁸³

„KANZLER-SCHUSCHNIGG-WEG“ – SYMBOL FÜR DEN AUF- UND WEITERBAU

Im Jahr 1936 wurde die Straße von der Franz-Josefs-Höhe zum Parkplatz Freiwanddeck fertiggestellt und im Anschluss daran der Promenadenweg ausgebaut. Er führte in Fortsetzung der Gletscherstraße zur Gamsgrube, wo die Talstation für die Seilschwebbahn auf den Fuscherkarkopf geplant war. Dieser Mitte 1937 fertiggestellte Promenadenweg von der Franz-Josefs-Höhe zur Gamsgrube sollte auf Antrag von Landeshauptmann Rehl „Kanzler-Schuschnigg-Weg“ benannt werden, um damit die enge Verbundenheit der GROHAG mit der Aufbauarbeit Schuschniggs zum Ausdruck zu bringen und ihm für die Unterstützung zu danken. Der Antrag wurde einstimmig und mit großem Beifall beschlossen.⁸⁴ Die Eröffnung dieses 2,7 km langen Promenadenweges fand bei schönem Wetter am

81 Vgl. Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße. S. 193–196.

82 Vgl. Protokoll der VRS am 19. April 1938. Beilage.

83 Vgl. Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße. S. 194 f.

84 Vgl. Protokoll der 27. VRS der GROHAG am 28. Juni 1937. S. 2.

28. Juni 1937 im Anschluss an die Verwaltungsratssitzung statt. Es nahmen daran Bundeskanzler Schuschnigg, Staatssekretär Zernatto, die Landeshauptmänner Rehl und Sucher teil. Schuschnigg befand sich gerade mit dem Generalsekretär der Vaterländischen Front, Guido Zernatto, auf einer dreitägigen Informationsreise durch das Land Salzburg.

Landeshauptmann Rehl betonte in seiner Rede die symbolische Bedeutung des Weges und verglich ihn mit „dem oft so schwierigen Weg, auf welchem unser Bundeskanzler als unser Führer bei der Erneuerung und dem Wiederaufbau Österreichs zielsicher voranschreitet. Diese symbolische Bedeutung des Promenadenweges wollen wir dadurch in Erscheinung treten lassen, dass wir den Weg ‚Kanzler-Schuschnigg-Weg‘ nennen wollen.“⁸⁵ Mit der Namensgebung, der Bezeichnung der Glocknerstraße als „Monument unseres Vaterlandes“ durch den Bundeskanzler und seinem Dank an die „Soldaten der Arbeit“, die beim Bau ihr Leben ließen, kam wieder der Hang zur großen Symbolik zum Durchbruch.⁸⁶ Landeshauptmann Rehl aber ging es sicher vielmehr darum, den Bundeskanzler in positive Stimmung gegenüber den weiteren geplanten Projekten (Weiterführung der Straße von der Franz-Josefs-Höhe und Seilschwebbahn auf den Fuscherkarkopf) zu versetzen.

ERSTES INTERNATIONALES GROßGLOCKNERRENNEN – SYMBOL DER MOBILISIERUNG ÖSTERREICHS

Die möglichst zahlreich und häufig auf den Straßen verkehrenden Automobile waren von Regierungen – insbesondere vom nationalsozialistischen Deutschland und vom faschistischen Italien – als „permanente Propagandaquelle für die Nation“ entdeckt worden und erschienen auch dem autoritären Regime in Österreich höchst relevant. Österreich wies einen sehr geringen Automobilitätsgrad auf, weshalb die Zahl der privaten Automobile drastisch zunehmen sollte. Motorzeitschriften wiesen Österreich einen hinteren Platz unter den Kulturnationen zu.⁸⁷ Hitler erklärte die Motorisierung zu einem Gradmesser für die Kulturstufe eines Volkes.⁸⁸

Vor dem Hintergrund der allgemeinen wirtschaftlichen Erholung lief ab 1933 in Deutschland ein Prozess der Automobilitätssteigerung der Gesellschaft, der von den Nationalsozialisten bewusst gefördert wurde. Das Automobil gewann mit dem Machtantritt der Nationalsozialisten in Deutschland erheblich an öffentlicher Bedeutung, es wurde zum Symbol des Aufbruchs.⁸⁹ Durch das mit der Automobilitätssteigerung verbundene „Erfahren“ (im buchstäblichen Sinne) der heimatlichen Lande sollte die Gesellschaft nicht nur technisch und ökonomisch, sondern vor allem auch ideologisch integriert werden. Motorrad- und Autorennveranstaltungen wurden geschickt als Ausweis des Erfolgs des nationalsozialistischen Regimes inszeniert.⁹⁰ Die Automobilitätssteigerung wurde damit zu einem zentralen Element der von den Nationalsozialisten propagierten Vision einer „Volksgemeinschaft des gehobenen Konsums“.⁹¹ Dem sollte eine österreichische Variante der Mobilisierung entgegengesetzt werden. Dem propagandistisch für die Nationalsozialisten so wertvollen, bis nach Österreich hereinwirkenden deutschen Autobahnbau, wurden die großen österreichischen Straßenprojekte, wie die Großglockner Hochalpenstraße, entgegengesetzt. Der im April 1933 er-

85 Reichspost. 29. 6. 1937. S. 4. Neue Freie Presse. 29. 6. 1937. S. 6. Wiener Zeitung. 29. 6. 1937. S. 2.

86 Vgl. Das Kleine Blatt. 29. 6. 1937. S. 5.

87 Vgl. Oliver Kühschelm: Automobilitätssteigerung auf Österreichisch. Zwei Anläufe einer Nationalisierung von Kleinwagen. – In: Oliver Kühschelm, Franz X. Eder, Hannes Siegrist (Hg.): Konsum und Nation. Zur Geschichte nationalisierender Inszenierungen in der Produktkommunikation. – Bielefeld 2012. S. 166. Vgl. auch Georg Stadler: Von der Kavaliertour zum Sozialtourismus. Kulturgeschichte des Salzburger Fremdenverkehrs. – Salzburg 1979. S. 275 f.

88 Vgl. Dorothee Hochstetter: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931–1945. – München 2005. S. 173.

89 Vgl. Gregor M. Rinn: Das Automobil als nationales Identifikationssymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzeptionen des „Dritten Reichs“ und der Bundesrepublik. Phil. Diss. Humboldt-Universität Berlin. – Berlin 2008. S. 30.

90 Vgl. Gert Schmidt: Automobil und Automobilität. In: Oliver Schwedes (Hg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. – Wiesbaden 2011. S. 345.

91 Kühschelm: Automobilitätssteigerung auf Österreichisch. S. 169.



Abb. 14: Shell-Tankstelle auf dem Parkplatz II, 21. September 1935 (Foto: Archiv GROHAG).

folgten Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer für Neuwagen im NS-Deutschland folgte 1935 die Abschaffung derselben in Österreich, der nicht bestehenden Versicherungspflicht in Deutschland stellte man in Österreich 1935 eine Prämienermäßigung entgegen. Als Gegenstück zum geplanten deutschen „Volkswagen“ sollte ein „Steyr 50“ als Kleinwagenprojekt für die breiten finanzschwächeren Bevölkerungskreise entwickelt werden.⁹²

Diesem Ziel der Automobilisierung diente auch das Erste Internationale Großglocknerrennen am Sonntag, 4. August 1935, einen Tag nach der offiziellen Eröffnung der Straße. Obwohl es während der Nacht geregnet hatte, an manchen Stellen Schnee gefallen war und die Temperaturen niedrig waren, passierten 2.000 Autos an diesem Tag die Glocknerstraße, an die 50.000 in- und ausländische Zuschauer standen entlang der Rennstrecke, die Parkplätze mit den Zelten, Autos, Würstelbuden und ambulanten Kaffeebüden glichen Feldlagern. Um neun Uhr hörte der Regen auf, am Nachmittag gab es Sonnenschein. Seit Tagen gab es in der Nachbarschaft des Großglockners in Salzburg und Kärnten keine freien Quartiere mehr, für Bettensatz wurden Höchstpreise geboten, viele übernachteten in Zelten. Wie schon bei der Eröffnungsfeier 1934 hatten auch diesmal wieder die Automobilklubs internationale Zielfahrten organisiert, womit eine große Besucherzahl und eine repräsentative Wagenauffahrt garantiert waren. 600 Funktionäre sorgten für den klaglosen Verlauf der Veranstaltung, die vom Österreichischen und Salzburger Automobilklub und vom Touringklub organisiert worden war. Die Straße war mit Benzin- und Öltankstellen, Rettungsstationen, zahlreichen Fernsprechstellen mit einer vom Militär angelegten Telefonleitung, Absperrungs-, Lautsprecher- und Parkplatzmannschaften versehen. Die organisatorische Leitung hatten Arthur Graf Pachta-Rayhofen und Franz Stengl. Auf dem Fuscher Törl waren mehrere Tribünen für die Ehrengäste und die Pressevertreter errichtet worden. Unter den Ehrengästen waren Bundespräsident Miklas, Vizekanzler Starhemberg, die Minister Berger-Waldeneegg und Stockinger, die Landeshauptmänner Rehrl und Gleißner zu sehen.

92 Vgl. Hans Seper, Martin Pfunder, Hans Peter Lenz: Österreichische Automobilgeschichte. – Klosterneuburg 1999. S. 267 f.

Abb. 15: Mautstelle Ferleiten 1936 (Foto: Archiv GROHAG).



75 Teilnehmer waren zum Rennen, das um 11 Uhr begann, von Fusch an der Glocknerstraße gestartet, davon 30 Motorradfahrer, 24 Sportwagenfahrer und 21 Rennwagenfahrer. 13 Fahrzeuge hatten Motordefekte und mussten aufgeben, die anderen legten die anfangs noch regennasse 19,5 km lange aus gewalzter Sandstraße bestehende Strecke klaglos zurück. Auch Unfälle gab es. Der deutsche Rennfahrer Bäumer hatte das unglaubliche Glück, dass er, als sein Wagen in die Tiefe sauste und in Trümmer ging, am Straßenrand nur leicht verletzt liegen blieb. Der Italiener Sardi hingegen wurde bei seinem Unfall schwer verletzt. Ein Privatauto stürzte in die Bärenschlucht, wodurch vier Personen verletzt wurden.⁹³

Die Preisverleihung fand am Abend in Zell am See statt. Im bewegten Europa – so Vizekanzler Starhemberg – sei dieses Autorennen „ein gutes Symbol und Zeichen zum Weg einer friedlichen und freundschaftlichen Zusammenarbeit“. Er wies auf die völkerverbindende Sendung des Sports hin und betonte, „dass so manches, was dem Diplomaten nicht möglich ist, durchzuführen, und so manches, was die Staatsmänner nicht vollbringen können, das haben einfache Sportler vollbracht, die auf ihren Motorrädern und Rennautos gekommen sind.“ Dieses Rennen sei unter dem Zeichen der gegenseitigen Achtung, des Verständnisses, des Friedens- und des Freundschaftswillens gestanden. Er hoffte daher, „dass das in aller Zukunft so bleiben möge und sich nichts ereigne, das die guten Beziehungen aller derer, die ihre Sportler entsendet haben, trüben könnte.“⁹⁴ Dies waren mehrere deutliche Signale in die Richtung des nationalsozialistischen Deutschlands, aus dem trotz der „Tausend-Mark-Sperre“ mehrere Rennfahrer, darunter etwa Bobby Kohlrausch, teilgenommen hatten. Fahrer der interessanten deutschen Marken Auto Union und Daimler Benz waren aus politischen Gründen nicht dabei.

Aufgrund des großen Erfolges des ersten Rennens beabsichtigten der Österreichische und der Salzburger Automobilklub für 19. Juli 1936 das Zweite Internationale Großglocknerrennen durchzuführen. Dazu musste der Verwaltungsrat der GROHAG seine Zustimmung geben. Darüber entbrannte eine lange

93 Vgl. Das Kleine Blatt. 5. 8. 1935. S. 1. Neue Freie Presse. 5. 8. 1935. S. 6. Reichspost. 5. 8. 1935. S. 5.

94 Wiener Zeitung. 5. 8. 1935. S. 2.

Diskussion, an deren Ende Landeshauptmann Hülgerth, die Bundesvertreter Petschann, Reichenvater und Gruber gegen die Abhaltung des Rennens stimmten. Hopfgartner und Gritschacher enthielten sich der Stimme, Dr. Wagner und natürlich Landeshauptmann Rehr stimmten dafür, blieben aber in der Minderheit. Rehr erklärte, diese Frage mit dem Finanzminister besprechen zu wollen.⁹⁵ Letztendlich blieb es dabei: Das Rennen fand nicht statt. Das nächste Glocknerrennen wurde erst wieder am 28. August 1938, diesmal allerdings schon unter dem Namen „Großer Bergpreis von Deutschland“, durchgeführt.

DIE „ARBEITSSCHLACHT“ WEITERFÜHREN!

Wie schon erwähnt, bestand die konkrete Gefahr, dass mit der Fertigstellung und der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße der bisherige positive beschäftigungspolitische Effekt verpuffen und die Arbeitslosigkeit vor allem in Salzburg und Kärnten wieder empfindlich steigen würde. Dies erkannte vor allem Landeshauptmann Rehr sehr bald und drängte daher vehement darauf, dass neben der raschen Fertigstellung der Glocknerstraße selbst noch weitere Baumaßnahmen in Angriff genommen und so die Beschäftigungsmaßnahmen weitergeführt würden. Er beschwerte sich über die „Sabotage der Arbeitsschlacht“⁹⁶ und forderte nachdrücklich den Ausbau der Bruck-Fuscher-Straße und in weiterer Folge die Verlängerung der Glocknerstraße von der Franz-Josefs-Höhe zum Freiwandek und weiter bis in die Gamsgrube sowie die Errichtung einer Seilschwebebahn auf den Gipfel des Fuscherkarkopfs als besondere Tourismusattraktion. Von Kärntner Seite wurde der Ausbau der in schlechtestem Zustand befindlichen Zubringerstraße durch das Mölltal gefordert. Landeshauptmann Hülgerth bezeichnete den Zustand der Mölltalstraße als eine „österreichische Schande“. Nach Ansicht Rehrls wiederum sollte die Bruck-Fuscher-Straße noch vor der Eröffnungsfeier fertiggestellt werden, was zu einem heftigen Schlagabtausch zwischen beiden Landeshauptmännern führte.⁹⁷

Landeshauptmann Rehr hatte bereits am 7. Mai 1935 in einem Brief an Bundeskanzler Schuschnigg, Handelsminister Fritz Stockinger und Finanzminister Karl Buresch nochmals nachdrücklich und ungeduldig die Fortsetzung der Großglockner Hochalpenstraße über die Franz-Josefs-Höhe hinaus entlang der Pasterze bis zum Wasserfallwinkel und der Schaffung eines Rundblickes über die Gletscherwelt der Hohen Tauern durch den Bau einer Seilbahn auf den Fuscherkarkopf gefordert. Die Gegner stammten – so Rehr – von „wirtschafts- um nicht zu sagen von weltfremder oder noch schlimmerer Seite“. Immerhin wären bei diesen Bauarbeiten bis zu 1.800 Arbeiter beschäftigt. Durch die Seilbahn würden jährlich mindestens 16.500 Besucher befördert. Rehr beantragte daher, dass die Bundesregierung umgehend dem Projekt zustimme und ihn ermächtige, sofort den Bau zu veranlassen.⁹⁸ Der Kärntner Landeshauptmann Hülgerth war mit den beiden Bauvorhaben grundsätzlich einverstanden, forderte allerdings auch den Ausbau der Mölltaler Landesstraße. Im Interesse des Fremdenverkehrs und der Arbeitsbeschaffung wurden die beiden Projekte Rehrls auch von den übrigen Verwaltungsratsmitgliedern begrüßt. Rehr betonte, dass die beiden Vorhaben dazu führen sollten, die Fremden mindestens einen Tag länger in Österreich, vor allem in Kärnten, zu halten. Dadurch würde die Glocknerstraße

95 Vgl. Protokoll der 19. VRS der GROHAG am 20. Dezember 1935. S. 8 f und Beilage.

96 Vgl. Protokoll der 16. VRS der GROHAG am 25. April 1935. S. 14.

97 Vgl. Protokoll der 16. VRS der GROHAG am 25. April 1935. S. 11 – 16.

98 Vgl. Protokoll der 17. VRS der GROHAG am 7. Mai 1935. Beilage. Vgl. auch Franz Horner: Franz Rehr und die Wirtschaftspolitik der Ersten Republik. S. 151.

volkswirtschaftlich besser genützt. Den von Kärnten angestrebten Ausbau der Mölltalstraße zwischen Winklern und Obervellach als Hauptzufahrtsstraße aus Kärnten hielt Rehr „geradezu für einen Wahnsinn“, da die Kosten in keinem Verhältnis zum Erfolg stünden. Der einzig richtige Anschluss sei der Ausbau der Strecke Heiligenblut – Winklern – Iselsberg.⁹⁹

Bundeskanzler Schuschnigg legte der Bundesregierung am 24. Mai 1935 den Plan der GROHAG vor, die Straße an der Franz-Josefs-Höhe zur Gamsgrube weiterzubauen und eine Seilschwebebahn auf den Fuscherkarkopf zu errichten. Diese Projekte seien ein alter Wunsch von Landeshauptmann Rehr. Dazu wurden von der GROHAG Bundesmittel in der Höhe von 300.000 Schilling erbeten, um mit dem Bau sofort beginnen zu können, da die Baugeräte, die noch an Ort und Stelle seien, verwendet und dadurch Kosten gespart werden könnten gegenüber einer späteren Errichtung. Die vorgelegte Rentabilitätsrechnung von 16.300 Besuchern jährlich hielt Schuschnigg für „irreführend“, trotzdem aber sollte man das Projekt ernsthaft prüfen. Die Großglockner Hochalpenstrasse wäre ohne diesen zusätzlichen Ausbau eine reine Durchzugsstraße, mit der Abzweigung würden die Touristen zum Verweilen veranlasst. Es gäbe aber auch starke Bedenken, dass durch den Bau einer Seilbahn das Landschaftsbild beeinträchtigt würde. Finanzminister Karl Buresch betonte, er habe seine Zustimmung zum notwendigen Ausbau der Zufahrtsstraßen gegeben, wodurch das ursprüngliche Bauprogramm der GROHAG wesentlich erweitert wurde. Das nun vorliegende Projekt sei „eine ganz verstiegene Sache“ mit großen technischen Schwierigkeiten. Man sollte dafür eine neue Aktiengesellschaft gründen, für die sich sicher Banken fänden, die für ein rentables Unternehmen Geld zur Verfügung stellen würden. Der Bund könne jedenfalls dafür keine Mittel zur Verfügung stellen. Buresch betonte, dass es nicht um die 300.000 Schilling ginge, diese seien aber nur der Anfang. Später würden mit dem Argument, die begonnenen Arbeiten müssten fortgesetzt und fertiggestellt werden, noch drei bis vier Millionen Schilling gefordert werden. Buresch kannte Rehr zu genau.

Einer typischen Handlungsweise von Landeshauptmann Rehr und der GROHAG entsprach die Tatsache, dass – wie Handelsminister Stockinger aufzeigte – bereits jetzt auf touristischen Ausstellungen im Ausland (Brüssel, Paris) die Abzweigungsstrecke ersichtlich war. Vizekanzler Starhemberg sprach sich – so wie auch Staatssekretär Hans Pernter – nachdrücklich für das Projekt aus. Der Geldbetrag sei eine Bagatelle im Verhältnis zu dem, was geschaffen würde. Auch den Vorschlag von Bundeskanzler Schuschnigg, anstelle der geforderten 300.000 Schilling (200.000 Schilling für den Weg und 100.000 Schilling für die Seilbahn) nur 150.000 Schilling an Bundesmitteln zu gewähren, unter der Voraussetzung, dass die andere Hälfte aus Ersparnissen beim Bau der Großglocknerstraße oder vom Land Salzburg gedeckt würde, lehnte Buresch rundweg ab. Solche Zusicherungen würden nicht eingehalten, sodass der Bund schließlich alles zahlen müsste. Er sei sicher, dass es zu großen Überschreitungen des Voranschlages kommen würde. Auf Grund dieser unnachgiebigen Haltung des Finanzministers lehnte die Bundesregierung den Antrag der GROHAG (vorerst einmal) ab.¹⁰⁰

Rehr informierte den GROHAG-Verwaltungsrat über diese Beschlüsse der Bundesregierung, teilte aber gleichzeitig mit, dass ihm Bundeskanzler Schuschnigg zugesagt habe, die Angelegenheit nochmals in den Ministerrat zu bringen.¹⁰¹

99 Vgl. Protokoll der 17. VRS der GROHAG am 7. Mai 1935, S. 5 – S. 8.

100 Vgl. MRP Schuschnigg, 997. Sitzung, 24. 5. 1935, S. 594ff.

101 Vgl. Protokoll der 18. VRS der GROHAG am 22. Juni 1935, S. 6.

In der nächsten Verwaltungsratssitzung, in der es um die Bauvergabe für die Fortsetzung der Straße vom Parkplatz II bis zum Parkplatz Freiwandeck ging, erklärte Landeshauptmann Hülgerth – nicht zuletzt im Zusammenhang mit seinen Beschwerden über die schlechte Behandlung der Kärntner Vertreter bei den Eröffnungsfeierlichkeiten – dass er die Unterlagen für diesen Beschluss nicht erhalten habe. Es sei undenkbar, dass er als Kärntner Vertreter dem Weiterbau zur Franz-Josefs-Höhe zustimme, solange die Kärntner Zufahrtsstraßen in einem so schlechten Zustand seien.¹⁰² Gegen den Einspruch von Seiten Kärntens gab es aber wiederum keine Zustimmung des Bundes zum Fortsetzungsbau der Straße, wie sie von Rehr betrieben wurde. Seit der letzten Verwaltungsratssitzung war es zu einem Wechsel im Finanzministerium gekommen. Am 17. Oktober 1935 hatte Bundeskanzler Schuschnigg den erst 39-jährigen Ludwig Draxler, einen engen Vertrauten des Heimwehrführers Ernst Rüdiger Starhemberg, zum neuen Finanzminister ernannt.¹⁰³ Der bisherige Finanzminister Karl Buresch wurde zum Minister ohne Portefeuille degradiert. Wie die Bundesvertreter betonten, fühlte sich der neue Finanzminister nicht an die Beschlüsse seiner Vorgänger gebunden, er behalte sich eine Entscheidung bevor. Rehr wiederum erklärte, für ihn sei nur die Entscheidung des Bundeskanzlers ausschlaggebend, „er lasse sich nicht nullifizieren und lächerlich machen.“ Dann sei er dafür, dass die GROHAG aufgelöst werde und der Bund die Straße ohne Einhebung einer Maut genauso erhalten müsse wie die Semmering- und Brennerstraße. Eine Entscheidung fiel in dieser Verwaltungsratssitzung nicht.¹⁰⁴

Am 12. September 1935 verlangte der Kärntner Landeshauptmann Hülgerth in einem Schreiben an die Geschäftsführung der GROHAG, dass die Obere Mölltaler-Landesstraße von Winklern bis Heiligenblut mit Mitteln der GROHAG ausgebaut und ihre Erhaltung übernommen werde.¹⁰⁵

In der Verwaltungsratssitzung am 5. März 1936 war die Stimmung bereits wieder wesentlich versöhnlicher. Nachdem der Finanzminister sein Einverständnis mit der Errichtung des dritten Parkplatzes auf der Franz-Josefs-Höhe einschließlich der rund 500 m langen Verbindungsstraße mit Kosten von 531.000 Schilling gegeben hatte, stimmte auch der Kärntner Landeshauptmann dem Projekt zu. Im Gegenzug beschloss der Verwaltungsrat ein zinsenloses Darlehen der GROHAG in der Höhe von 150.000 Schilling an das Land Kärnten, um die Mölltaler-Landesstraße auszubauen. Seitens des Bundes wurden dafür 500.000 Schilling zugesagt. Damit standen für die unbedingt notwendigen Maßnahmen 650.000 Schilling zur Verfügung.¹⁰⁶ Im Übrigen wurde in dieser Sitzung auch grundsätzlich grünes Licht für die Staubfreimachung der Glocknerstraße bis 1938 gegeben.

Die Kärntner Landesregierung beschloss am 12. Mai 1937, der Verwirklichung des Seilbahnprojekts auf den Fuscherkarkopf keine Schwierigkeiten zu bereiten und das Ansuchen um Bewilligung wohlwollend zu behandeln. Sie sei von der Werkkraft für den Fremdenverkehr überzeugt, könne aber zur Wirtschaftlichkeit des Projekts keine Meinung äußern, weil ihr dazu alle Unterlagen fehlten. Die Kärntner Landesregierung stellte klar, dass ihr aus dieser grundsätzlichen Zustimmung keinerlei finanzielle Haftungen für einen eventuellen Ausfall erwachsen dürften. Sie knüpfte an die Zustimmung noch zwei weitere Bedingungen, nämlich dass bei der Projektierung, Errichtung und beim Betrieb der Seilbahn das Einvernehmen mit der Landesfachstelle für Naturschutz hergestellt werden müsse, um eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes auf ein Minimum zu

¹⁰² Vgl. Protokoll der 19. VRS der GROHAG am 20. Dezember 1935. S. 12.

¹⁰³ Vgl. Wolfgang Fritz: Für Kaiser und Republik. Österreichs Finanzminister seit 1848. Wien 2003. S. 198.

¹⁰⁴ Vgl. Protokoll der 19. VRS der GROHAG am 20. Dezember 1935. S. 15 – S. 18.

¹⁰⁵ Vgl. Protokoll der 19. VRS der GROHAG am 20. Dezember 1935. Beilage.

¹⁰⁶ Vgl. Protokoll der 20. VRS der GROHAG am 5. März 1936. S. 2 – S. 5 und Beilage.

reduzieren. Zweitens sollte der Ausbau des Promenadenweges zu einer Autostraße im Interesse der Erhaltung des Naturschutzgebietes unterbleiben.¹⁰⁷

In der Verwaltungsratssitzung vom 28. Juni 1937 berichtete Landeshauptmann Rehl, dass sowohl Bundeskanzler als auch Finanzminister dem Bau einer Materialseilbahn auf den Fuscherkarkopf zugestimmt hätten. Für die Finanzierung wollte Rehl Mittel, die die Casino AG zur Förderung des Fremdenverkehrs zur Verfügung gestellt hatte, einsetzen.¹⁰⁸ Gegen die beiden Projekte, insbesondere gegen das Seilbahnprojekt, gab es erbitterten Widerstand von Seiten des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins und zahlreicher anderer Organisationen, die sich Sorge um die Natur und Umwelt machten. Sie alle gaben im Dezember 1936 ein Flugblatt mit dem Titel „Gegen die Zerstörung der Pasterzenlandschaft, Abwehr und Warnung“ heraus. Die Auseinandersetzung zwischen GROHAG und den Deutschen und Österreichischen Alpenvereinen gingen bis zum Bundesgerichtshof. Trotz aller Probleme beauftragte Landeshauptmann Rehl, nachdem seitens des Bundes die technischen Vorarbeiten für die Seilbahn bewilligt worden waren, Ing. Wallack mit den Vorarbeiten unverzüglich zu beginnen.¹⁰⁹

Die weiteren politischen Ereignisse verhinderten eine Realisierung des Projekts, das auch nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr ernsthaft aufgegriffen wurde.¹¹⁰



Filme:

Eröffnung der Strasse über den Grossglockner, Film Archiv Österreich, 1935, Dauer: 1,50 min.

Landeshauptmann Rehl fährt als erster über die Scheitelstrecke der Glocknerstraße, Film Archiv Österreich, 1934, Dauer: 1,50 min.

107 Vgl. Vgl. Protokoll der 25. VRS der GROHAG am 18. Mai 1937. Beilage.

108 Vgl. Protokoll der 27. VRS der GROHAG am 28. Juni 1937. S. 2.

109 Vgl. Protokoll der 24. VRS der GROHAG am 6. April 1937. Beilage.

110 Zur wechselvollen Geschichte des Fuscherkarkopf-Seilbahnprojekts vgl. Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße. S. 319–339.