


GROSSGLOCKNER
3.798 m

GROSSES WIESBACHHORN
3.564 m

JOHANNISBERG
3.453 m

EDELWEISSPITZE
2.571 m

PASSHÖHE HOCHTOR
2.504 m

FUSCHER TÖRL
2.428 m

KAISER-FRANZ-JOSEFS-HÖHE
2.369 m

PIFFKAR
1.620 m

HEILIGENBLUT AM
GROSSGLOCKNER
1.301 m

FUSCH AN DER
GROSSGLOCKNERSTRASSE
815 m


FRANZ WALLACK UND DIE TRAUMSTRASSE AUF DEN GROSSGLOCKNER

2016 jährt sich zum 50. Mal der Todestag des Erbauers der Großglockner Hochalpenstraße, Franz Friedrich Wallack (1887–1966). Das Landesmuseum für Kärnten und die Großglockner Hochalpenstraßen AG widmen dem Visionär und Pionier eine gemeinsame Ausstellung im Landesmuseum Rudolfinum in Klagenfurt.



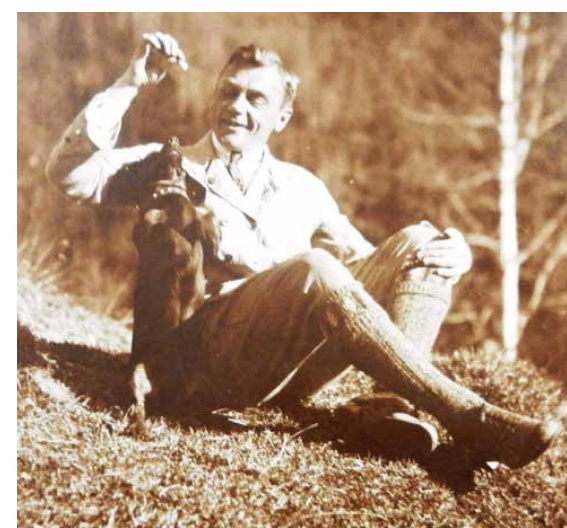
Porträt Franz Wallack (Knoll, Salzburg 1960).

Der 1887 in Wien geborene und aufgewachsene Franz Wallack entstammte einer sächsischen Familie. 1913 begann er, nach dem Abschluss seines Studiums zum Diplomingenieur an der Technischen Hochschule in Wien, als Aushilfsingenieur beim Kärntner Landesbauamt, wo er an der Gailfluss-Regulierung in Hermagor mitwirkte. Unterbrochen vom Kriegsdienst im Ersten Weltkrieg und der Teilnahme am Kärntner Abwehrkampf, entfaltete Franz Wallack eine beachtliche Produktivität im Kraftwerks-, Straßen-, Seilbahn- und Eisenbahnbau.

1924 erhielt er die Berechtigung eines „behördlich autorisierten Zivilingenieurs für das Bauwesen und eines Zivilgeometers“ und wurde dem Ausschuss zur Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße als befähigt für Planung und Bau einer Straße, die Kärnten und Salzburg verbinden sollte, vorgestellt. 1925 begannen die Planungen für eines der wohl außergewöhnlichsten Ingenieur-Projekte, dessen Realisierung in die Zeit der Depression nach dem Ersten Weltkrieg, massenhafter Arbeitslosigkeit

und den autoritären Ständestaat fiel und 1935 eröffnet wurde. Die Ausstellung „Franz Wallack und die Traumstraße auf den Großglockner“ beschäftigt sich mit dem Erbauer, Erfinder, Fotografen und Menschen Franz Wallack, der mit seiner Pionierleistung bis heute gefeiert wird. Wallacks Zeit in Kärnten legte den Grundstein für den Bau der Traumstraße auf den Großglockner, die von Salzburg ausgehend ihre eigentliche und endgültige Realisierung fand und heute jährlich fast eine Million Menschen in ihren Bann zieht.

Die Ausstellung thematisiert den Bau der Traumstraße auf den Großglockner, spürt der vielseitigen Persönlichkeit in Schlaglichtern, Geschichten und Objekten nach, lässt Zeitzeugen zu Wort kommen und stellt die Erfindung der Rotations-Schneefräse vor, die bis heute Jahr für Jahr die Hochalpenstraße von Schnee und Eis befreit. Gezeigt wird auch ein Querschnitt durch Wallacks Fotografien, die dem mächtigen Relief des Großglockners von Paul Gabriel Oberlercher aus dem Jahr 1893 gegenübergestellt sind, und die auf



Franz Wallack mit Dackel.

eine interessante und wichtige Facette der vielseitigen Persönlichkeit hinweisen. Zu sehen sind auch die Gesteine des Großglockners, Aspekte des Klimawandels sowie Gemälde und Landschaftsformate aus den Sammlungen des Landesmuseums. Thomas Jerger

FRANZ WALLACK SETZTE NEUE MASSSTÄBE

Untrennbar ist die Großglockner Hochalpenstraße mit dem Namen Franz Wallack verbunden, der als junger Ingenieur hoch motiviert die Planung und den Bau des ehrgeizigen Großprojekts vornahm und die ihn sein Leben lang begleitete. Für die Traumstraße auf den Großglockner untersuchte und verglich er 43 Alpenstraßen, ehe er die Realisierung begann.

1963

erhielt Franz Wallack das „Große silberne Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich“.

Die neuen Maßstäbe, die Franz Wallack bei der Planung der Alpenstraße setzte, bezog die Vorgabe der Materialien und Bauwerke ebenso ein, wie die Werbung und Vermarktungsstrategie, die von Beginn an auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet war. Dem Stil der Zeit folgend, schuf Wallack mit einer ganzheitlichen Betrachtungsweise ein durchkomponiertes Monument, das durch die Einbindung der Linienführung in die Landschaft und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Straßenbaus zu einer einzigartigen Synthese von Technik, Kunst und Natur verschmolz.

Der bewusst beabsichtigte Einklang mit der Hochgebirgslandschaft eröffnet jedem eine homogene Landschaftserfahrung, die durch die von Anfang an vorgesehene Erbauung von Restaurants, Hotels, Aussichtspunkten, Naturlehrwegen, einem Haus der Natur und Ausstellungen in einer einheitlichen Formsprache ihr heutiges Erscheinungsbild erhielt. Als Prototyp einer funktionierenden historischen Panoramastraße in Europa wurde die Großglockner Hochalpenstraße als Mautstraße ab 1924 geplant und in einer geschützten und weitgehend unberührten Landschaft mit dem Ziel, ein spektakuläres Erlebnis für die Besucher zu bieten, von 1930 bis 1935 ausgeführt.

Bis heute hat die Alpenstraße ihre ursprüngliche Funktion als Tourismusattraktion mit ihren szenischen Qualitäten und atemberaubenden Natur-



Franz Wallack auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe, 1935

erlebnissen bewahrt und nichts an ihrer Qualität eingebüßt. 48 Kilometer Straße, 36 Kehren, die immer neue Perspektiven auf die Naturlandschaft eröffnen, spektakuläre visuelle Erfahrungen durch die beiden Stichstraßen auf die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe und die Edelweißspitze, die einheitliche Architektursprache der Bauwerke und die ästhetische und technische Geschlossenheit des Monuments sind Zeugnis der Schaffenskraft, der Landschaftsästhetik und Ingenieurskunst des Franz Wallack.

✎ Thomas Jerger

DIE CHRONOLOGIE DES STRASSENBAUES Karin Lorber

1922

Zu Jahresbeginn präsentierte eine österreichische Expertenrunde einen Plan, der den Bau einer Straße über die Hohen Tauern enthielt. Aufgrund der Folgen des Ersten Weltkrieges konnte jedoch nicht einmal eine 3 Meter breite Schotterstraße mit Ausweichen realisiert werden.

30. August – 5. September: Bei dem als „Amtshandlung von Mittersill“ bekannten Treffen, wurde über die Machbarkeit einer befahrbaren Straße von Fusch nach Heiligenblut und von Mittersill über den Felber Tauern nach Windisch-Matrei diskutiert.

1924

3. Juni: In Klagenfurt prägte der Salzburger Landesrat Otto Troyer (1870–1949) den Namen der geplanten Straße: Großglockner Hochalpenstraße.

25. Juni: Hofrat Dipl.-Ing. Franz Friedrich Wallack (1887–1966) vom Kärntner Landesbau-

amt wurde mit der technischen Verwirklichung des Projektes beauftragt.

28. Juni: Innerhalb von zwei Monaten sollte Wallack ein Projekt vorlegen, welches nicht nur die Trassierung der Straße, sondern auch die Wahl des Fahrbahnverlaufes beinhalte.

29. August: Präsentation von Wallack's Plan, der den Bau einer 27,5 km langen Straße mit einer durchschnittlichen Breite von 3 Metern, einer Steigung von 11 Prozent, einer maximalen Straßenbelagslast von 8 Tonnen und genügend Ausweichen in Sichtweite umfasste. Laut seinen Berechnungen sollte sich der Kostenfaktor auf 3 Millionen Schilling belaufen.

28. September: Vor rund 50 Journalisten präsentierte die österreichische Verkehrswerbungsgesellschaft diese damals in der Welt einzigartige Hochgebirgs Panorama-Straße.

1925

Im Sommer des Jahres 1925 organisierte Wallack eine Reise, die ihn zu den wichtigsten Passstraßen Europas führte. Er besuchte 43 Straßen in fünf Wochen. Sein Hauptaugenmerk lag dabei auf den Straßenbelägen, den Lawinenerbauungen und weiteres. Allerdings mangelte es an Geld, um das Projekt zu realisieren. Deshalb griff Wallack zu ungewöhnlichen Mitteln, er hielt Lichtbildvorträge in Österreich und Deutschland, um zahlungskräftige Finanziere zu finden.

1920er und 1930er Jahre

Als ein Befürworter des Baues der Hochalpenstraße entpuppte sich der Salzburger

Landeshauptmann Dr. Franz Rehrl (1890–1947). Der Bau der Straße sollte das von ihm angedachte Skizentrum in der Glocknergruppe erschließen. Landeshauptmann Rehrl hatte erkannt, dass die Ankurbelung des Fremdenverkehrs ein wesentlicher Faktor war, um aus der wirtschaftlichen Rezession wieder herauszukommen. Seine Überlegungen bezüglich der Hochalpenstraße bezogen Kärnten nicht mit ein. Ursprünglich wollte Rehrl, dass die Straße über Guttal führte umso eine Anbindung der bestehenden alten Glocknerhausstraße von Kärntner Seite her zu verhindern.

1929

Gründung einer Finanzierungsgesellschaft zum Bau der Hochalpenstraße, an welcher der Bund, die AEG, diverse Baufirmen und Private beteiligt waren. Die Baukosten für die Großglockner Hochalpenstraße wurden mit 16 Millionen Schilling berechnet.

1930

14. April: Ausschreibung des Baues durch Franz Wallack mit einer 14-tägigen Abgabefrist, zudem übersiedelte er in die Stadt Salzburg.

30. August: Erste Sprengung um halb zehn Uhr morgens in Ferleiten.



Beim Lukas – Hansl (Wildpark Ferleiten) – zur Straßeneröffnung am 03.08.1935.



Erstes Glocknerrennen – Blick auf Fuscher Törl am 03.08.1935.



Willkommen in Kärnten! Postbus auf dem Weg nach Heiligenblut mit Motorrad, 1962

DIE TRAUMSTRASSE AUF DEM WEG ZUM WELTKULTURERBE

Was wäre die Großglockner Hochalpenstraße ohne ihre Visionen und Ideen, die sie in ihrer mehr als 80-jährigen Geschichte geleitet und begleitet haben? Und was hätten wohl der Planer und Erbauer Franz Wallack und der Schöpfer und Motor des Projekts, der Salzburger Landeshauptmann Dr. Franz Rehrl, dazu gesagt, dass die Traumstraße auf den Großglockner UNESCO-Weltkulturerbe werden soll? Sicher wären sie begeistert und hoch erfreut, dass „ihre Straße“ als erste Straße überhaupt in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen werden sollte, denn bis heute gibt es kein mit der Großglockner Hochalpenstraße vergleichbares Monument menschlicher Schöpferkraft.

Jedenfalls hat sich die Großglockner Hochalpenstraße 2016 auf den Weg gemacht, Weltkulturerbe zu werden. Das Prädikat versteht sich vorrangig als Instrument der Völkerverständigung und der internationalen Zusammenarbeit. Grundlage dafür ist die UNESCO-Konvention zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (1972). Von entscheidender Bedeutung ist der „außergewöhnliche, universelle Wert“ (Outstanding Universal Value) für die gesamte Menschheit.

Der Weg dorthin wurde bereits vor mehreren Jahren eingeschlagen, als gemeinsam mit dem Bundesdenkmalamt ein „Denkmalpflegeplan“ erarbeitet wurde, um, als Voraussetzung für die Einreichung, den Denkmalschutz und damit den höchsten rechtlichen nationalen Schutz des Monuments sicherzustellen und eine Grundlage für die denkmalgerechte Erhaltung und Weiterentwicklung der Straße zu schaffen. Ein Novum im Denkmalschutz in Österreich.

Ob Österreich mit der Großglockner Hochalpenstraße eine zehnte Weltkulturerbestätte erhält, darüber wird die UNESCO bis in den Sommer 2018 entscheiden.

SEINE PROJEKTE IN KÄRNTEN

„Hochgebirge und Naturgewalten sind sehr ernst zu nehmende Faktoren, die sich nicht betrügen lassen. Wir können dem Pulsschlag der Natur nur lauschen, ergründen oder gar ändern können wir ihn nicht. Was wir aber erlauscht haben, danach sollen wir uns in den Werken richten, soll nicht alles schief gehen. Das gilt ja schließlich nicht nur für jedes Ingenieurbauwerk, das gilt genau so für das menschliche Leben als solches.“ Franz Wallack, 1949

Allen Projekten Franz Wallacks wohnt eine seltene Sensibilität und Intuition inne, den natürlichen Vorgaben der Landschaft zu folgen und mit Einfühlungsvermögen das größtmögliche Technik- und Naturerlebnis zu schaffen. Die außergewöhnliche Leistung des Franz Wallack als Planer und Erbauer der Großglockner Hochalpenstraße „überdeckt“ vielfach seinen großen Schaffensreichtum als Ingenieur, der heute vielfach in Vergessenheit geraten und nicht mehr präsent ist. Wallack selbst gibt uns dazu in seinem Lebenslauf Auskunft.

Als er im August 1913 als Aushilfsingenieur in den Dienst des Kärntner Landesbauamts trat, wurde er der Flussregulierung und Wildbachverbauung an der Gail in Hermagor dienstzugeteilt, wo er bis zum Ausbruch der Ersten Weltkriegs wirkte. Nach Kriegsende wurde er 1918 zum Landesbaukommissär bestellt, legte 1924 die Prüfung für den Staatsbaudienst ab und erhielt im gleichen Jahr die „Befugnis eines behördlich autorisierten Zivilingenieurs für das Bauwesen und Zivilgeometer“. Fünf Jahre später wurde er in die Liste der Sachverständigen für Hoch- und Tiefbau und Wasserkraftanlagen beim Landesgericht in Klagenfurt aufgenommen. Während seiner Zeit in Kärnten entfaltete Franz Wallack eine beachtliche Produktivität im Kraftwerks-, Straßen- und Seilbahnbau.

Für Kärntens älteste Seilbahn, die „Kanzelbahn“ auf die Gerlitzen, die eigentlich nur für den Sommerbetrieb gedacht war, plante er den baulichen Teil der Seilschwebebahn mit allen Nebenanlagen, Hotels, Sport, Wasserleitungen und Wegen und projektierte zudem die Obervellacher Personenseilschwebebahn.

Zu seinen Kraftwerksprojekten zählt etwa das Kraftwerk Mühldorf, das 1925 in Betrieb ging und das Wallack im Auftrag der Treibacher Chemische Werke Ges.m.b.H. für die Realisierung der Reißbeck-Kreuzeck-Kraftwerke plante, um den großen Energiebedarf der Fabriken zu decken.

Darüber hinaus plante er die Erweiterung des Forstseerkraftwerks zwischen Pörtschach und Velden, den Aufstau des Kleinsees in der Gemeinde St. Kanzian, das Kraftwerk Goldbrunn bei Völkermarkt und das Kraftwerk der Heilstätte Laas am Gailberg. Zu seinen Straßenbauprojekten in Kärnten zählen die Iselsberg-Straße und die Gurktaler Landesstraße von Pöckstein nach Feldkirchen. Ebenso projektierte er Wehranlagen und wirkte an der Quelltrinkwasserversorgung der Landeshauptstadt Klagenfurt mit.

✍️ Thomas Jerger

1931

15. Juli: Freigabe des Abschnittes von Fusch bis Ferleiten für den Verkehr. Der Straßenabschnitt betrug 7,2 km, mit einer maximale Steigung von 10,4% und 340 Höhenmetern.

1932

1. September: Der nächste Streckenabschnitt von Ferleiten bis Hochmais war befahrbar. Hochmais stellte für Franz Wallack nicht den Endpunkt der Straße dar, deshalb wurde hier ein provisorischer Parkplatz mit einer Zu- und Abfahrt errichtet.

2. Oktober: Die Südrampe von Heiligenblut nach Guttal auf die Gletscherstraße bis hinauf zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe wurde eröffnet. Bevor der Konvoi mit den Ehrengästen sich von Heiligenblut aufmachte, um die Strecke zu befahren, gedachten Wallack und seine Mannschaft der Toten, die der Straßenbau bisher gefordert hatte.

1934

Im Sommer vollendete man die Edelweiß-Straße. Zudem wurde die Verbindung zwischen Salzburg und Kärnten fertiggestellt. Im Herbst sollte die Straße bis zum Fuscher Törl für den allgemeinen Verkehr eröffnet werden.

19. September: Der Salzburger Landeshauptmann Franz Rehrl beabsichtigte, mit seinem Automobil über die Scheitelstrecke der Straße nach Heiligenblut zu fahren. Wallack begann sofort mit der Planung der Fahrt, da es noch einige Hindernisse zu bewältigen gab. Die



Walze in Höhe der Kaiser Franz Josefs Höhe 1930/1933.

Strecke zwischen Fuscher Törl und Guttal war sehr schmal und bis vor wenigen Tagen überhaupt nur als Fußweg existent. Fieberhaft arbeiteten die Ingenieure und Arbeiter daran, alle Hindernisse aus dem Weg zu räumen.

22. September: Mit seinem Steyr-Automobil traf Landeshauptmann Franz Rehrl am Morgen in Ferleiten ein und konnte Franz Wallack mitteilen, dass die schmalste Stelle mittlerweile 165 cm breit war. Rehrl's Wagen war 158 cm breit.

23. September: Eine Autokolonne setzte sich um 10 Uhr von Ferleiten zur Edelweiß-Spitze in Gang. Im ersten Wagen saß der Landeshauptmann von Salzburg, dahinter befanden sich die Autos mit dem Bundespräsidenten, dem Bundeskanzler, diversen Ministern, Diplomaten und sonstigen Würdenträgern. Gefolgt von 32 Autobussen und 318 Motorrädern. Unterhalb der Edelweiß-Spitze beim Fuscher Törl fand eine feierliche Feldmesse statt.

1935

3. August: Ein Jahr nach der Fahrt der Amts- und Würdenträger wurde die Großglockner Hochalpenstraße eröffnet. Tags darauf fand ein internationales Auto- und Motorradrennen statt.

1936

Im Frühjahr begann man mit der Verlängerung der Gletscherstraße vom Parkplatz Kaiser-Franz-Josefs-Höhe I zum Parkplatz Freiwandack, sowie mit dem weiteren Ausbau der zweibahnigen Edelweiß-Straße.

1937

Der Promenadenweg vom Parkplatz Freiwandack zum Wasserfallwinkel, heute besser bekannt als Gamsgrubenweg, wurde eröffnet.

1938

Beginn/Fortsetzung der Staufreimachung der Straße sowie mit der Errichtung von größeren Parkplätzen und dem Weiterbau der Edelweiß-Straße. Der endgültige Ausbau erfolgte aber erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges.

1945

Die Fahrbahnbreite wurde auf der Geraden um 7,50 Meter, in den Kehren auf 10 Meter und in den bereits umgebauten Kehren auf 15 Meter Halbmesser erweitert.

1961-1963

Etappenweise Inbetriebnahme des Parkhauses Freiwandack neben dem ehemaligen Parkplatz auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe.



Eröffnungsfeier in Heiligenblut – Wallack / Rehrl / Miklas / Stockinger am 02.10.1932.

BIOGRAFIE FRANZ WALLACK



Franz Wallack beim Zeitunglesen, um 1924.



Wallack mit Gattin bei der Eröffnung 1935.



Franz Wallack um 1960.



Trassenvermessung im Jahr 1924 unterhalb des Hochtors (2.400m), 2. von Rechts: Hofrat Wallack

24. Aug. 1887: Geburt in Wien als Sohn eines aus Weimar stammenden Prokuristen eines Großunternehmens in Wien. Volks- und Realschule in Wien, Matura 1906.

1904: Österreichische Staatsbürgerschaft.

1906/07: Militärdienst als Einjährig-Freiwilliger beim k. u. k. Festungsartillerieregiment Nr. 1 (Wien).

1907–12: Bauingenieur-Studium an der Technischen Hochschule Wien, Sponsion zum Diplomingenieur.

Ab 7. Aug. 1913: Prov. Aushilfs-Ingenieur beim Kärntner Landesbauamt, Wasserbau.

1914–18: Oberleutnant d. Res., ab 1916 Batteriekommandant im k. u. k. Festungsartillerieregiment Nr. 4 (Pola) in Serbien, Görz, Südtirol.

Mai/Juni 1919: Batteriekommandant bei den Kärntner Abwehrkämpfen.

Ab 1919: Kärntner Landesbaudienst.

1924: Zivilingenieur für das Bauwesen und Ingenieurkonsulent für das Vermessungswesen: Straßenbau, Wasserkraftwerke, Personenseil-schwebebahn.

1924/25: Beginn der Vorarbeiten (Trassierung) für die Großglockner Hochalpenstraße.

1925: Studienreise zu Alpenpässen, Werbetätigkeit.

1930: Zuteilung zur Salzburger Landesregierung.

1930–35: Bauleiter der Großglockner Hochalpenstraße.

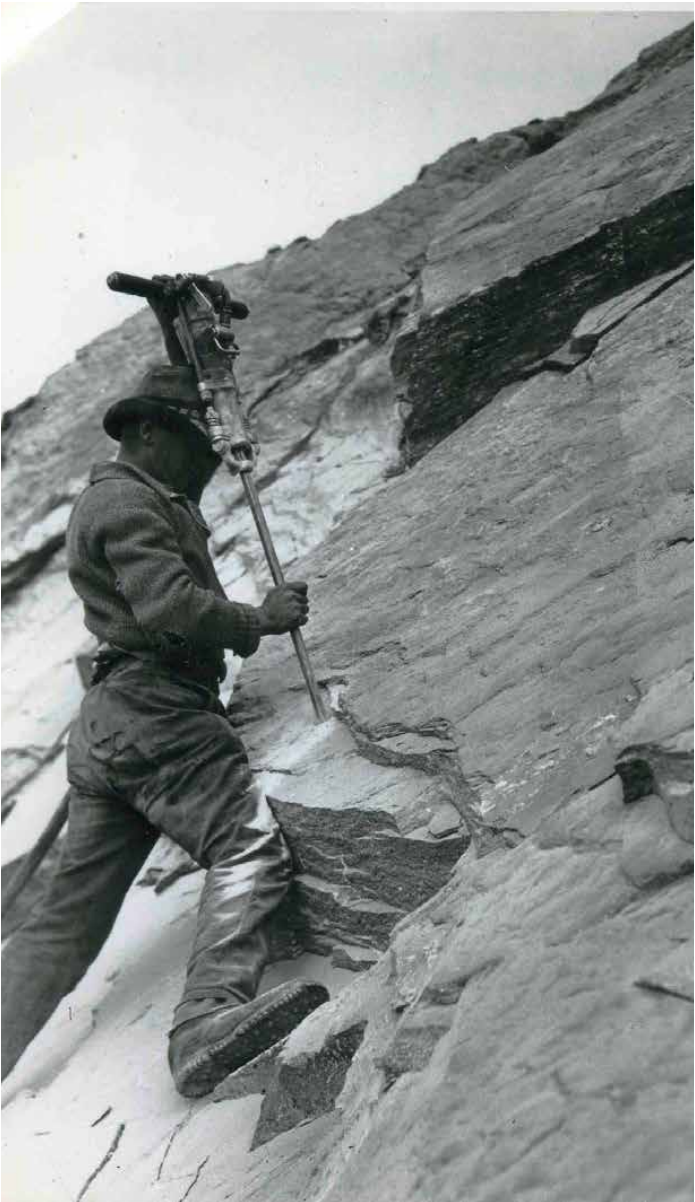
1930: Konstrukteur des Schneeräumgerätes Rotationspflug System Wallack.

1949: Veröffentlichung Die Großglockner Hochalpenstraße, die Geschichte ihres Baues, Verlag Springer, Wien.

1960–62: Bau der neuen Scheitelstrecke der Gerlos-Straße (Oberpinzgau-Tirol).

31. Okt. 1966: Tod in St. Johann im Pongau. Ehrengrab am Kommunalfriedhof in Salzburg.

Recherche: Salzburg Museum



Presslufthammer-Einsatz im steilen Gelände, Foto Franz Wallack



DER FOTOGRAF

„Es war ein wunderschöner Tag. Da ich ein ziemlich guter Bergsteiger bin, war ich den anderen meist voraus. Ich ging nicht immer durch den durch „Steinmandeln“ und lange Holzstangen gekennzeichneten „Tauernweg“, sondern suchte jene Punkte auf, von den aus ich einen möglichst guten Überblick über das für den Straßenbau in Betracht zu ziehende Gelände hatte. Ich hielt die Augen offen und sammelte gewissenhaft alle Eindrücke.“

Franz Wallack, 1949

Unzählig sind die fotografischen Dokumente, die im Zuge von Planung, Trassierung, Bau, Bewerbung, Eröffnung und der mehr als 80-jährigen Geschichte der Großglockner Hochalpenstraße angefertigt wurden. Ganz zu schweigen von den Abermillionen privaten – analogen und digitalen – Fotografien der Traumstraße auf den Großglockner und Österreichs höchstem Berg selbst. Sie alle stehen im Spannungsfeld von Natur, Zeitdokument und touristischem oder wirtschaftlichem Nutzen.

Archive und Museen in Salzburg, Wien und Kärnten und das Archiv der GROHAG selbst bewahren heute den reichen Fundus der historischen Dokumente und Fotografien der Großglockner Hochalpenstraße und ihrer Geschichte.

Franz Wallack selbst dokumentierte den Ort seines Wirkens und das Abbild der Wirklichkeit des Großprojekts fotografisch. Er war ein routinierter Fotograf, filmte auch und nutzte die Fotografie und das Diapositiv für seine Lichtbildervorträge. In der Fotografie kamen auch seine künstlerischen Neigungen neu zum Vorschein. Er illustrierte und übersetzte mit seiner Landschaftsästhetik die landschaftlichen Herzstücke der Hochalpenstraße in bis heute vertraute Bilder.

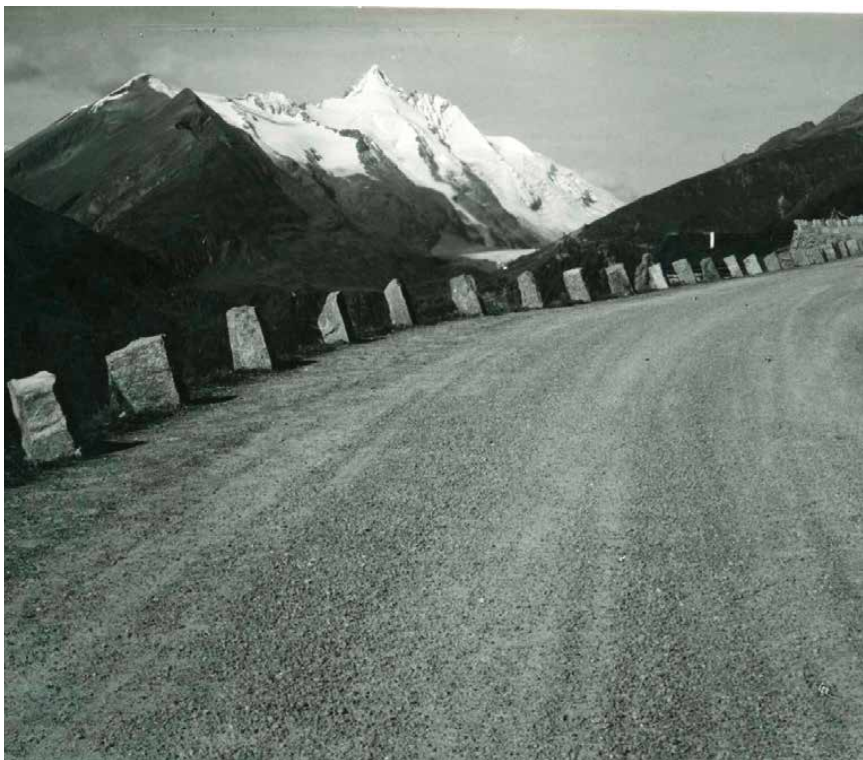
Als Ingenieur war er mit den damals dem Stand der Technik entsprechenden Mess- und Aufnahmeinstrumenten vertraut und Fotoapparate mitsamt dem notwendigen Zubehör, wie Kassetten, Platten und Hilfsmitteln zur Entwicklung, gehörten zu seiner Ausrüstung. So schildert er in seinem Buch „Die Großglockner Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues“ (1949), als er mit seinen Gehilfen aufgrund der schlechten Wetterlage keine Arbeiten im Freien erledigen konnte, wie er kurzerhand nach Verstopfen aller Ritzen den Milkeller einer Almhütte als Dunkel-kammer umfunktionierte. *Thomas Jerger*



Oben: Franz Wallack am
Fuscher Törl, 1932

Rechts: Straße zwischen
Schöneck und Vol-
kerthaus, Blick gegen
die Sadniggruppe, um
1935/1940

Unten: Franz Wallack
oberhalb von Heiligen-
blut, 1928



Kärntner Kreuz für Tapferkeit.

SOLDAT UND OFFIZIER

„Franz hat nur seine Pflicht getan! Diese Worte meines Vaters sind mir unauslöschlich im Gedächtnis geblieben. Immer meine Pflicht zu tun, ist der Leitgedanke meines Lebens geworden.“

Mit diesen Worten quittierte der Vater von Franz Wallack das bestandene Ingenieur-Diplom seines Sohnes und beendete mit ihnen die harte und zielgerichtete väterliche Erziehung.

Die militärische Laufbahn von Franz Wallack begann allerdings bereits mit erfolgreich abgelegter Matura. Auf Anraten seines Vaters absolvierte er den einjährigen Militärdienst vor Beginn seines Studiums. Im Herbst 1906 rückte Franz Wallack zum k.u.k. Festungsartillerieregiment Nr. 1 „Kaiser Franz-Joseph“ in Wien auf eigene Kosten ein und absolvierte die Offiziersausbildung. Der Erste Weltkrieg begann für Franz Wallack am 27. Juli 1914. Er rückte zum Festungsartillerie Regiment Nr. 4 nach Pola/Pula ein und wurde 1. Offizier einer neu gebildeten Reservekompanie. Die ersten Kampfhandlungen begannen für Wallack im Zuge des am Ende gescheiterten Serbien-Feldzuges der k.u.k. Armee am 29. November desselben Jahres. Am Rückzug wurde ihm erstmalig ein kleiner Ausschnitt der menschlichen Katastrophe, die auf ihn und alle Teilnehmer des Krieges zukommen sollte, bewusst: „... diese endlose traurige Kolonne. Sie beförderte tausende ver- bitterte Männer, die umsonst ihr Blut für das Vaterland vergossen und ihre Gesundheit geopfert hatten, die Reste einer Armee, die vernichtend geschlagen war.“

Wallack erlebte alle Schrecken des Krieges. Tagelange Ar- tillerie-Gefechte, alpiner Winterkrieg, Cholera, Hunger- und Erfrierungstod. Nach Belgrad 1914 und 1915 kämpfte er in den Isonzo-Schlachten und später im Pustertal. Er wurde mehrfach ausgezeichnet und errang die Position eines Batteriekomman- danten. Das Ende kam am 31. Oktober 1918. „Das Herz konnte einem stehen bleiben! Alle gebrachten Opfer und Entbehrun- gen, alle Treue und Pflichterfüllung von Millionen von Kämpfern waren umsonst gewesen.“ So kommentierte Wallack in seinem Tagebuch das Ende des Ersten Weltkrieges und formulierte jene Maxime, die ihm bis zu seinem Tode wichtig waren und die er bei all seinen Projekten beherzigte und in Kauf nahm: Entbehrung, Pflichterfüllung und Treue. Aber der Schrecken des Krieges hatte sich auch in Wallack manifestiert: „Das Bild sah dem Rückzug aus Serbien 1914 verdammt ähnlich. Nur waren es damals seelisch noch halbwegs gesunde, körperlich kranke Menschen; jetzt waren es körperlich zwar noch einigermaßen gesunde, seelisch aber schwer kranke Menschen, die dem Hinterlande zustrebten.“

In Klagenfurt angekommen, meldete sich Wallack sofort freiwillig zur Militärpolizei, um Ruhe und Ordnung aufrecht zu erhalten. Nach drei Monaten kehrte er zu seinem Beruf als Bauingenieur zurück, allerdings nur für kurze Zeit. Mit Ausbruch des Kärntner Abwehrkampfes gegen die Truppen des SHS-Staates zog Wallack, der gebürtige Wiener, für seine Wahlheimat Kärnten mit einem selbst aufgestellten Trupp von 50 Mann wieder in den Krieg. Sein Motto war: „Man kann auch ein Kärntner sein, ohne in Kärnten geboren zu sein!“ Franz Wallack wurde mit beiden Kärntner Kreuzen, dem allgemeinen und jenem für Tapferkeit, ausgezeichnet. Mit dem Ende der Kampfhandlungen in Kärnten kam der Soldat Wallack endlich zur Ruhe und wurde vom Planer und Konstrukteur Wallack abgelöst. ✎ Martin Stermitz



Kappenabzeichen des
Festungsartillerie
Regiment Nr. 4.

DER HERKULES VOM HOCHTOR

Spuren eines keltisch-römischen Passheiligtums

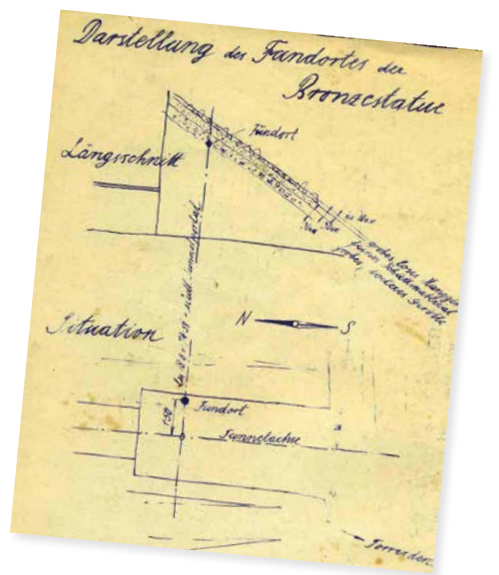


Statuette des Herkules vom Hochtör. Die Figur lässt sich auf etruskisch-italische Vorbilder zurückführen und stammt aus dem 2. oder 1. Jahrhundert vor Christus. Sie ist 17 cm hoch, besteht aus Bronze und wurde im Guss hergestellt. Herkules galt den Römern als Gott des Handels, der Reisenden und als Schützer der Bodenschätze.

14. September 1933. Bauarbeiter stoßen im Bereich der Scheitelstrecke des Tunnels am Hochtör auf Kärntner Seite in ca. 60 cm Tiefe auf eine bronzene Statuette. Anhand des Löwenfelles ist sie unschwer als Herkules zu identifizieren, die Keule in der linken Hand ist verloren gegangen. Herkules galt den Römern als Gott des Handels, der Reisenden und als Schützer der Bodenschätze. Doch wie sollte die Figur einer römischen Gottheit vor 2.000 Jahren auf das Hochtör gelangen?

Max Silber, Direktor des Salzburger Museums Carolino Augusteum, machte sich umgehend auf die Suche nach Spuren eines Passheiligtums der Kelten und Römer, wie man ein solches vom Großen St. Bernhard in der Schweiz kannte. Weil diese Suche negativ verlief, tauchte in den 1970er Jahren die Vermutung auf, dass Bauarbeiter eine antiquarisch erworbene Statuette vergraben hätten, um dem Bauleiter Franz Wallack, der auch ein Freund der Archäologie war, eine Freude zu bereiten. Diese Spekulation erwies sich als völlig haltlos, als 1993, sechzig Jahre nach Entdeckung der Herkulesstatuette, dem Wiener Archäologen Ortoľ Harl dank moderner Forschungsmethoden der Nachweis eines spätkeltisch-römischen Passheiligtums am Hochtör gelang. Im Zuge mehrerer Ausgrabungskampagnen wurde deutlich, dass sich das antike Heiligtum im Bereich des Sattels befunden hat und im Laufe der Jahre der Erosion zum Opfer gefallen ist. Einst muss es am Grat Schreine gegeben

haben, in denen die Weihegaben deponiert wurden. Dies hatte Franz Wallack bereits 1949 richtig erkannt: „Die kleine Statue dürfte einmal in einem kleinen Heiligtum oder Schrein in der Einsattelung des Hochtörs gestanden haben. Bei einem Nordsturm stürzte sie samt ihrem Behältnis über die Hochtörsüdwand ab und blieb im Hangschutt genau an der Stelle liegen, an der wir das Südportal anschlugen.“



Skizze vom 14. 09. 1933 zur Fundstelle des Herkules vom Hochtör. Die Statuette lag demnach in der vom Sachtel herab entstandenen Schuttschicht nahe der Ostwand der Tunnelröhre.

Aus der mächtigen Schutthalde konnten eine Reihe von Fundstücken geborgen werden, so Fragmente von mindestens zwanzig weiteren Statuetten verschiedener Götter. Mit großer Wahrscheinlichkeit sind Jupiter, der Wetter- und Himmels-gott, und Merkur, der Gott der Händler, vertreten, beide stimmige Beschützer für Reisende und Händler. Meißelspuren an den Bruchstücken zeigen, dass die Statuetten absichtlich zerstört wurden. Ein Zusammenhang mit der Christianisierung Noricums und der Vernichtung „heidnischer“ Götterbilder gilt als wahrscheinlich. Rund 400 keltische und römische Münzen verteilen sich auf die Zeit zwischen 150 vor und 400 nach Christus und belegen eine Begehung des Passes bzw. eine Nutzung des Heiligtums im Verlauf von über 500 Jahren. Außerdem stieß man auf einige Trachtelemente aus antiker Zeit. Dazu kommen Münzfunde aus dem Mittelalter und aus der Neuzeit, Zeugen einer kontinuierlichen Begehung des Hochtörs durch die Zeiten.

Spätkeltische und römerzeitliche Passheiligtümer sind im Ostalpenraum vielfach nachgewiesen, beispielsweise am Mallnitzer Tauern. Der Weg über das Hochtör stellte in römischer Zeit die kürzeste Verbindung zwischen Aquileia nach Salzburg dar. Es war ein Saumweg, keine Straße. Eine Römerstraße führte hingegen von der Stadt Teurnia bei Spittal an der Drau aus über den Radstätter Tauern nach Salzburg, dem antiken Iuvavum. *✍️ Paul Gleirscher*

FRANZ WALLACK – SEIN ZWEITES, SEIN KÜNSTLERISCHES STREBEN

„Ich wollte Ingenieur werden. Das war jedenfalls nahrhafter als die künstlerische Laufbahn, der mein Vater völlig ablehnend gegenüber stand.“

Franz Wallack der Techniker, der Konstrukteur, der Erfinder, der Planer besaß von Kindheit an ein ausgeprägtes Streben, sich auf verschiedensten Wegen künstlerisch zu betätigen, sich vielleicht auch eine Existenz als Kunstschaffender aufzubauen. Allein dieser Wunsch wurde durch die strenge Erziehung und strikten Vorgaben des Vaters zu einer Imagination, die Wallack sein ganzes Leben lang begleitete.

Sein Vater, der eine Ausbildung als Bildhauer, Modelleur und Ziseleur erfahren durfte, musste selbst am späteren Lebensweg auf einen kaufmännischen Beruf umsatteln und verband die künstlerischen Bestrebungen des Sohnes immer mit einem quid pro quo, weniger um die ohnehin guten Schulnoten seines Sohnes zu verbessern, sondern um ihm die Zeit zum Üben, zum Probieren und Finden zu nehmen.

Musik und Klavierspiel hatten Franz Wallacks Leben gepackt. Allerdings wollte der Vater ihn nur ein Instrument „erlernen“ lassen, wenn sich wie oben gesagt, die Noten noch verbessern würden – Franz umging dieses Verbot mit Hilfe seiner Schwester Lily, die ihn in „die Geheimnisse der Noten einweihte“. Durch diese schwesterliche Unterstützung und sein außerordentliches Gehör war er bald in der Lage, Gehörtes am Klavier nachzuspielen. In dieser Zeit häuften sich seine geliebten Theaterbesuche und Franz Wallack begann Aquarelle zu malen.

Viele dieser Bilder entstanden am Semmering und in Kärnten, dem Feriendomizil der Familie. Wallack beschreibt in seinem Tagebuch ein Erlebnis an den Ufern der Schwarza. Er malte ein „wunderschönes, altes Schloss am gegenüber liegendem Ufer, mit einem schwärzlichen, von Efeu überwucherten Gemäuer, umgeben von alten Laubbäumen.“ Eine Spaziergängerin, die sich im Gespräch als Besitzerin des Schlosses zu erkennen gab, überraschte den jungen Wallack und bat ihn, ihr das Bild zu schenken. Zur Belohnung durfte er frei durch das Schloss streifen – ein Fundus an Motiven für den jungen Mann.

Ein Jahr später besuchte er die Dame in Wien. Im Arbeitszimmer hingen über dem Schreibtisch zwei Bilder die dasselbe Motiv zeigten, beide gleich gerahmt. Es war sein Bild und das eines anderen Künstlers, allein Wallack war verwirrt, da er nicht sagen konnte welches nun seines war. Allein auch „diese Flausen trieb mir mein Vater mit dem Satz aus – Künstler sein ist ganz schön, ein wirklicher Künstler werden ist aber sehr schwer!“ Am Ende bot der Sport Franz Wallack die Möglichkeit, sich am Vater



Oben: Haus mit Satteldach und Architekturmalerei. Links: Schloß Dornbach (Maltatal), Juli 1920. Rechts: Botankier mit Botanisiertrommel und 2 Hasen.

vorbei, wenigstens zu einem Teil künstlerisch zu betätigen. Der begeisterte Motorsportler und Alpinist Wallack brachte es im Eiskunstlauf bis zur Meisterklasse und genoss diese Fertigkeit bis ins hohe Alter. *✍️ Martin Stermitz*

SEINE MOTORRÄDER

Ein entgangenes Objekt für das Landesmuseum Kärnten

Franz Wallack – ein Benzinbruder mit einem großen Herz für Motorräder. Bereits als Kind besuchte Franz Wallack zahlreiche Rennen, die von Motorrädern und Hilfsmotorrädern bestritten wurden. So etwa die sonntäglichen Rennen auf der Margarethener-Rennbahn, aber auch die großen Straßen- und Bergrennen, wie etwa Wien-Wiener Neustadt-Semmeringpass und retour. Franz Wallack war als Zuschauer immer dabei. Seine erste Maschine war eine NPU

(Non Plus Ultra), die ihm sein Vater gekauft hatte. Die nächste war bereits eine 3½ PS Puch mit Spritzvergaser. Mit dieser Maschine konnte er bereits fünf Kilometer weit fahren und eine Geschwindigkeit von 50 km/h erreichen. Das nächste Objekt seiner Träume war eine 1000 Kubikzentimeter Puch Beiwagenmaschine ohne Beiwagen. Mit dieser Maschine erreichte er eine Geschwindigkeit von 75 km/h – vor dem 1. Weltkrieg. Diese Maschine wurde im Krieg nach Klagenfurt transportiert und in einem Keller verwahrt. Nachdem Wallack die Maschine wieder gefunden und repariert hatte, spielte er mit dem Gedanken, sie dem Kärntner Landesmuseum zu schenken. Allerdings fand sich sehr zum Nachteil des Museums ein Bauer, der Wallack die Maschine doch noch abkaufte. Sein letztes Motorrad war eine amerikanische



Indian ohne Beiwagen. Er trennte sich von dieser Maschine erst mit dem Übergang auf einen zwei Liter BMW-Sportwagen. Franz Wallack blieb auch bei seinen Fahrzeugen immer der Geschwindigkeit treu. *Martin Stermitz*

Franz Wallack mit seiner Indian.

DER EISKUNST-LÄUFER

Im Bestand der GROHAG befindet sich unter anderem ein Paar schwarzer Eiskunstlaufschuhe aus dem persönlichen Besitz von Franz Wallack. Wallack, der auf zahlreichen Gebieten eine unglaubliche Begabung besaß, war von Jugend an dem Eiskunstlauf-Sport verfallen und brachte es als Hobbysportler in Wien sogar bis zur Meisterklasse. Franz Wallack übte diesen Sport in der Schweiz, in Kärnten, in Salzburg – eigentlich überall wo sich ausreichend gefrorenes Wasser fand und er Zeit hatte, diesem Hobby zu frönen, aus. Auch seine Schlittschuhe zeugen von dieser Begeisterung, die Wallack bis ins hohe Alter auslebte. Bei dem erhaltenen Fabrikat handelt es sich um ein Produkt der heutigen Zwilling J. A. Henckels AG. Die Schlittschuhe stammen aus der Wiener Filiale, die seit 1884 in der Kärntner



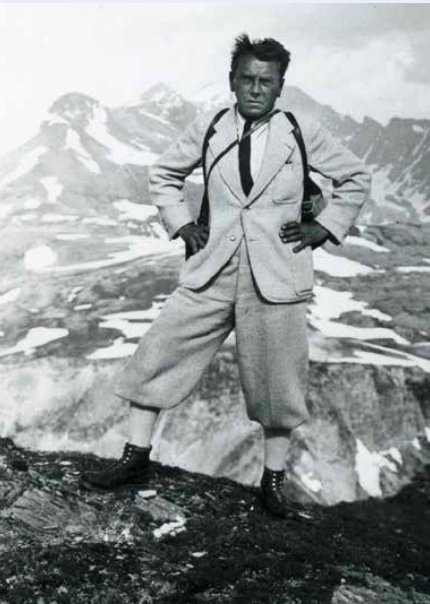
Die Schlittschuhe von Franz Wallack aus dem Bestand der GROHAG.

Straße Nummer 24 im 1. Bezirk angesiedelt war. Gründungsort der Zwilling J. A. Henckels AG war Solingen – das Zentrum der deutschen Klingenproduktion. Wie alles in seinem Leben betrieb Franz Wallack auch diesen Sport mit Ehrgeiz, Zielstrebigkeit und Freude. Eigenschaften, die auch seine beruflichen Projekte prägten. *Martin Stermitz*

STUDIENREISE 1925

„Den Ausblick auf den Gletscherabbruch und auf den tief unter der Straße vorbeiziehenden Eisstrom der Pasterze, der zehn Kilometer lang vom Gipfel des vergletscherten Johannisberges breit herabströmt, den Anblick der unmittelbar neben dem Gletscher aufragenden imposanten Dreitausender des Glocknerhauptkamms mit dem König der Ostalpen, dem Großglockner, als Kulminationspunkt, diese gewaltigste Symphonie aus Eis und Stein, konnte man nur an einer Stelle der ganzen Alpen von einer Straße aus bewundern. Und diese e i n e Straße war die Großglockner Hochalpenstraße.“

Franz Wallack, 1949



Franz Wallack im Anzug als Eiskunstläufer und Bergsteiger.

DER „WALLACK SPORTANZUG“

Franz Wallack war ein Mann von außergewöhnlichem Format, nicht nur, was seine Fähigkeiten als Ingenieur, sondern auch, was seine Charakterzüge und Eigenheiten betraf. Zu seinem besonderen Markenzeichen wurde der „Wallack Sportanzug“, der aus einem hellen, leicht gemusterten Anzug mit Kniebundhose und orangeroter Strickkrawatte bestand. Dazu trug Wallack Halbschuhe oder Bergschuhe, helle Kniestrümpfe, einen Trenchcoat und, wenn auch selten, als Kopfbedeckung eine

Pullman-Mütze (Baskenmütze). Der modebewusste Ingenieur variierte gekonnt die Details seiner Kleidung, wie Handschuhe, Stecktücher und Ausrüstungsgegenstände (z. B. Fotoapparat) und entsprach in seinem adretten Auftreten dem damaligen modischen Geschmack der Zeit. Das Kuriosum dabei war, dass es in jedem Baubüro und in jeder Unterkunft, ob in Bruck, Fusch oder Heiligenblut, einen „Wallack Sportanzug“ gab. Der „Dressman“ Wallack trug diese maßgeschneiderten Anzüge nicht nur bei offiziellen Anlässen, sondern auch auf den Baustellen, bei der Schneeräumung oder an Betriebsabenden, wie dies die zahlreichen fotografischen Dokumente belegen. *Thomas Jerger*



Bericht über die Studienreise 1925 des Kärntner Landesbaurates Ing. F. Wallack. Herausgegeben von der Kärntner Landesregierung.

Franz Wallack besaß auch das Talent, seine technischen Expertisen in verständlichen und gut verfassten Berichten, die anschaulich mit Grafiken und Fotografien illustriert waren, abzufassen. Und so fertigte er nach Abschluss seiner Studienreise einen umfassenden Bericht mit technischen und statistischen Daten an, der in einer Auflage von 100 Stück gedruckt wurde und um 5 Schilling erworben werden konnte. Durch die Studienreise von 1925 reifte die Überzeugung, dass die Großglockner Hochalpenstraße unter allen europäischen Alpenstraßen als „leuchtendster Stern“ erstrahlen würde und gab Anlass, das „generelle Projekt“ mit einer Neutrassierung von Heiligenblut zu überarbeiten und mit einem Konzept für Hotelanlagen entlang der Straße zu ergänzen. *Thomas Jerger*

JAHRESZEITLICHE HERAUSFORDERUNGEN DES STRASSEN BETRIEBS

Sicherheitserfordernisse im Hochgebirge

Die Großglockner Hochalpenstraße ist eine hochalpine Straße, die durch den Planer und Erbauer, Hofrat DI Franz Wallack, in vorbildhafter Art und Weise und mit genialem Weitblick in die Natur eingebettet wurde. Schon damals wurden konstruktiv notwendige Sicherungsbauten in einer Art und Weise konzipiert, die hinsichtlich der Situierung und Anpassung an die natürlichen Gegebenheiten ihresgleichen suchen. Dennoch: Rund 23 Kilometer, d. h. fast die Hälfte der Großglockner Hochalpenstraße liegen auf über 2.000 m Seehöhe. Erhaltung und Betrieb einer Straße im Hochgebirge besitzen entsprechend hohes Gefahrenpotential. In Abhängigkeit von den Jahreszeiten und den damit verbundenen verschiedenen einhergehenden Gefährdungen werden Maßnahmen zum Schutz von Leib und Leben und zum Schutz der Straße getroffen.

Die Saison beginnt mit der Frühjahrsschneeräumung. Bereits Ende März wird die Großglockner Hochalpenstraße aus der Luft gesichtet, um einen Überblick über die allgemeine Schneelage, Lawinenabgänge und vor allem Einblicke in die von der Straße aus nicht einsehbaren Gräben und Rinnen zu erhalten. Anfang April starten die Räummannschaften. Im Vorfeld erkundet ein erfahrener Bergführer die Straße. Seine Aufgabe ist es, den Straßenverlauf abzustecken und die Sicherheit der nachfolgenden Räummannschaft zu gewährleisten. Die betriebsinterne Lawinenkommission der GROHAG mit ausgebildeten Fachleuten trifft die Entscheidung, ob überhaupt gearbeitet werden kann. Der Höhepunkt der Frühjahrs-

schneeräumung ist jedes Jahr der „Durchstich“, dann treffen die Räummannschaften aus Nord und Süd meist im Bereich des Hochtors zusammen und die Straße kann dann für den offiziellen Verkehr wieder freigegeben werden.

Vor der Straßenöffnung müssen Sicherheitseinrichtungen, wie Betonleitwände und Stahlleitschienen, die im Herbst zum Schutz vor Schäden im Winter demontiert wurden, wiedererrichtet werden. Böschungen und Felswände im Nahbereich der Straße werden nach der Schneeschmelze überstiegen und von losem Material befreit. Der sogenannte „Pflugdienst“ befährt täglich vor Öffnung der Straße die gesamte Strecke und führt je nach Wettersituation und Fahrbahnbeschaffenheit Schneeräumarbeiten und/oder Salzstreuarbeiten durch.

Im Sommer übernimmt der „Streckendienst“ die tägliche Kontrolle der Straße. Besonderes Augenmerk gilt hier der Fahrbahnoberfläche. Vor allem nach Gewittern oder Starkregenereignissen können Steine auf die Fahrbahn gelangen, die die Verkehrssicherheit, vor allem des einspurigen Verkehrs, gefährden. Und

natürlich können Murmeltiere oder Steinböcke ebenfalls Steine lostreten. Freilich ist man auch in den Sommermonaten aufgrund der Höhenlage nicht vor Schneefällen, Schneematsch oder gefrierendem Regen gefeit.

Bereits ab Mitte September können kurzfristige Wintereinbrüche mit großen Schneemengen die Mannschaft der GROHAG vor herausfordernde Situationen stellen. Die Mannschaft der GROHAG bereitet schon jetzt die Straße auf den Winter vor. Die Weidezäune werden im Herbst wieder abgebaut, Schneestangen für den Winterdienst und vor allem für die Frühjahrsschneeräumung werden gesetzt. Das größte Gefahrenpotential bleibt allerdings die Gefährdung durch Steinschlag, Felssturz und Lawinen. In dieser Hinsicht werden seitens der GROHAG während des gesamten Jahreslaufs eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen. Diese reichen von Lawinen- oder Felssprengungen über die Errichtung bzw. laufende Überprüfung von Schutzbauten, wie z. B. Seilsperren, Lawinenwerke, Gleitschneeverbauungen bis hin zu geologisch-geotechnischen Beurteilungen und in weiterer Folge zur Projektierung von weiteren Schutzbauten. *Thomas Noel*

Lawinenabgang 2015 auf der Großglockner Hochalpenstraße.



Großglockner mit Pasterze heute

DER GROSSGLOCKNER IM ZEICHEN DES KLIMAWANDELS

Für alle regelmäßigen Besucher sichtbar, schmilzt die Pasterze – wie auch andere Gebirgsgletscher – Jahr für Jahr immer weiter ab. So traurig dieser Anblick viele Besucher stimmt, so gehört das Abschmelzen und Anwachsen doch in den Lebenszyklus eines jeden Gletschers. Denn die Pasterze war zwar schon sehr viel größer, aber auch schon sehr viel kleiner als heute!

Ursprünglich war die Pasterze nur ein Teil des gewaltigen Drau-Gletschers, der sich in der Würmeiszeit von den Hohen Tauern in Richtung Osten bewegte und bis nach Griffen reichte. Schon kurz nach dem Höhepunkt dieser Eiszeit vor 20.000 Jahren erwärmte sich

das Klima und der riesige Gletscher begann zu schmelzen. Vor ca. 16.000 Jahren waren die Gletscher noch viel größer als heute, hingen jedoch nicht mehr über die Täler hinaus zusammen. Vor rund 9.000 Jahren waren die Alpengletscher dann bereits zeitweise kleiner als sie es heute sind. Seit dieser Zeit ist das Klima relativ stabil, aber es kommt immer wieder zu kurzen kälteren Perioden, in denen sich die Gletscher wieder ausdehnen. 1852 kam es zum letzten nacheiszeitlichen Hochstand – die Eismassen reichten bis in die Möllschlucht hinein. Gemessen wurden damals eine Länge von 11,4 km und ein Eisvolumen von 3,5 km. 2006 wies die Pasterze eine Länge von 8,3 km bei einem Volumen von nur noch 1,7 km auf, und in den Jahren bis heute ist sie nochmals um fast 400 Meter zurückgegangen.

Dieser Jahrtausende andauernde Wechsel von Wachstum und Abschmelzen der Pasterze zeigt sich z. B. durch Moränen in der Venedigergruppe, die die Vorstoßphasen markieren. Besonders eindrucksvoll sind die gelegentlichen Funde uralter Baumriesen sowie auch kleinerer Holz- und Torfreste, die die Pasterze bisweilen frei gibt. Sie bezeugen, dass vor Jahrtausenden die Pasterze über mehrere hundert Jahre nicht über den Huifeisenbruch herunter gereicht hat und das Gebiet der heutigen Gletscherzunge mit Zirbenbäumen bestanden war, also eisfrei gewesen ist. Wissenschaftliche Analysen zweier Baumfunde ergaben, dass diese Bäume vor 9.000 Jahren (Baumfund von 1994) sowie vor 6.000 Jahren (Baumfund von 2014) gewachsen sind, es damals also zu einer Erwärmung kam, und die Pasterze deutlich kleiner war als heute. *Claudia Dojen*

Sonderausstellung!

Franz Wallack und die Traumstraße auf den Großglockner

2016 jährt sich zum 50. Mal der Todestag des Erbauers der Großglockner Hochalpenstraße, Franz Friedrich Wallack (1887–1966). Das Landesmuseum für Kärnten und die Großglockner Hochalpenstraßen AG widmen dem Visionär und Pionier eine gemeinsame Ausstellung im Landesmuseum Rudolfinum in Klagenfurt. Wallacks Zeit in Kärnten legte den Grundstein für den Bau der Traumstraße auf den Großglockner, die von Salzburg ausgehend ihre endgültige Realisierung fand und heute jährlich fast eine Million Menschen in ihren Bann zieht. Ausgehend vom facettenreichen Bild zahlreicher Geschichten, Dokumente und Objekte, in denen sich Wallacks vielseitige Persönlichkeit gleichsam spiegelt werden Verbindungslinien ins Heute gezogen, zu Themen wie der Verkehrssicherheit, der Geologie der Hohen Tauern, Aspekten des Klimawandels ...

Quellen: Karl Krainer (2005): *Nationalpark Hohe Tauern, Geologie*. – Sekretariat des Nationalparkrates Hohe Tauern (Hrsg.), Universitätsverlag Carinthia, 196 S.
http://www.tourismuspresse.at/presseaussendung/TPT_20150625_TPT0003/pasterze-gibt-nach-tausenden-von-jahren-einen-meterlangen-baumstamm-frei-bild (abgerufen am 28.09.2016).
R. Böhm, I. Auer & E. Korus: *Die Vorgeschichte des Klimas in den Hohen Tauern*. – Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik, Wien (www.zamg.ac.at/a-tale-of-two-valleys/documents/ZV_7.pdf) (abgerufen am 28.09.2016).
Gletscherberichte des Alpenvereins: http://www.alpenverein.at/portal/news/aktuelle_news/2016/2016_04_08_gletscherbericht.php (abgerufen am 28.09.2016).
Hörl, Johannes, Schöndorfer, Dietmar (Hg.): *Die Großglockner Hochalpenstraße. Erbe und Auftrag*. Böhlau, Wien, Köln, Weimar, 2015.
Hutten, Clemens M., Rainer, Gottfried. *Großglockner*. Pinguin-Verlag, Innsbruck 1992.
Hutten, Clemens M., Beckel, Lothar. *Großglockner. Saumpfad, Römerweg, Hochalpenstraße*. Residenz Verlag, Salzburg, Wien, 1985.
Rigle, Georg. *Die Großglockner Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments*. WUV Universitätsverlag, Wien 1998.
Felderer, Karl. *Die Großglockner Hochalpenstraße*. Tiroler Kunstverlag Chizzali Innsbruck, 1949.
Knöpfelmacher, Sepp. *Die Großglockner Hochalpenstraße und ihre Männer*. Europaverlag, Wien 1978.
Salzburger Präbverein (Hg.). *Festschrift zur Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße*. Salzburg 1935.
Toth-Sonn, Werner. *Die Großglockner Hochalpenstraße*. Sonderdruck aus dem Landschaftsbuch „Der Großglockner“, herausgegeben von Hans Fischer. 6. Auflage, Bergverlag Rother, München 1939.
Wallack, Franz. *Bericht über die Studienreise 1925 des Kärntn. Landesbaurates Ing. F. Wallack*. Hg. v. d. Kärntner Landesregierung, Klagenfurt 1925.
Wallack, Franz. *Die Großglockner Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues*. Springer-Verlag, Wien 1949.
Ders. *Die Großglockner Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues*. 2., anlässlich der 25-Jahr-Feier der Großglockner-Hochalpenstraße ergänzte und erweiterte Auflage. Springer-Verlag, Wien 1960.
Wallack Franz. *Aus meinem Tagebuch*. Masch. Manuskript, ohne Jahr, ohne Ort. Bestand GROHAG.
Bildnachweis: Archiv der GROHAG, Landesmuseum für Kärnten, Salzburger Landesarchiv

Impressum
Die Beiträge dieser Ausgabe entstanden im Rahmen der Sonderausstellung des Landesmuseums für Kärnten (LMK) „Franz Wallack und die Traumstraße auf den Großglockner“ (11.11.2016–30.4.2017).

Autoren: Mag. Thomas Jerger, MAS (Direktor Landesmuseum für Kärnten)
Mag. Martin Stermitz (Abteilungsleiter Landesgeschichte, Mittelalterliche und Neuzeitliche Numismatik, LMK)
Univ.-Doz. Dr. Paul Gleirscher (Abteilungsleiter Ur- und Frühgeschichte, LMK)
Dr. Claudia Dojen (Abteilungsleiterin Erdwissenschaften, LMK)
Prof. Ing. Thomas Noel (Technischer Direktor Großglockner Hochalpenstraßen AG)
Mag. Karin Lorber (Wissenschaftliche Mitarbeiterin der Abteilung Landesgeschichte).

Herausgeber: Großglockner Hochalpenstraßen AG,
Rainerstraße 2, 5020 Salzburg
info@grossglockner.at
Gesamtkoordination:
Mag.a (FH) Patricia Lutz