Der Glocknerbus - SAURER Gigant 5GA4F-OL 1962

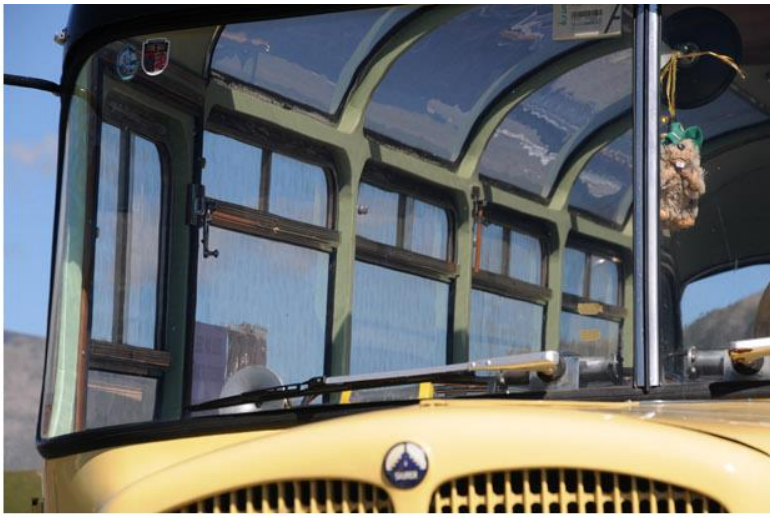
Trotz dem heutigen Verkehr angepasstem Ausbau der Fahrbahn und mit modernen Fahrzeugen ist die Bewältigung der Großglockner Hochalpenstraße immer noch ein kleines bisschen Abenteuer und gleichzeitig eine Zeitreise – immerhin geht die Geschichte dieser Passage über den Alpenhauptkamm weit zurück in die Vergangenheit bis zu einer Römerstraße, die ihrerseits einen Saumpfad aus der Keltenzeit, der Hallstattära, nutzte. 1889 war der Bau einer Eisenbahnlinie angedacht, wurde aber nicht realisiert - aber der geplanten Bahntrasse folgte die Strecke einer „Hochalpenstraße“, mit deren Erstellung der Kärntner Landesbedienstete Ingenieur Franz Wallack 1924 beauftragt wurde. Finanzielle Probleme verschoben das Unternehmen immer weiter nach hinten, und es bedurfte der Initiative des Salzburger Landeshauptmanns, um es nach vielen weiteren Hindernissen endlich – nein, nicht auf Schiene, sondern auf Asphalt bringen zu können. Wallack war der erste, der nach fünf Jahren Bauzeit 1934 in einem Steyr die „Großglockner Hochalpenstraße“ bewältigte (das Auto steht heute im Museum auf der Franz-Josefs-Höhe, siehe HIER), die offizielle Eröffnung fand am 3. August 1935 statt. Nur einen Tag später wurde die Strecke schon im Renntempo bezwungen, der Große Bergpreis für Automobile und Motorräder wurde abgehalten (siehe HIER).

Was hier in wenigen Worten zusammengefasst wird gestaltete sich in der Realität natürlich weitaus komplizierter, siehe HIER. Das muss man aber alles nicht wissen um die Faszination dieser gewundenen Straße mit ihren Kehren, Steigungen und Gefällen zu spüren und zu ahnen wie es damals den Chauffeuren von Fahrzeugen gegangen ist, deren Pferdestärken an zwei Händen abzuzählen waren, die noch über keine Bremskraftverstärker, Servolenker oder oder ähnliche Hilfsmittel verfügten, die das Abenteuer Bergstraße heute sehr in überschaubaren Grenzen halten.

Kein Wunder, dass viele Autolenker ihre Fahrzeuge am Fuß der Bergstraße stehen ließen und auf einen Autobus umstiegen, der ihnen Gelegenheit gab, das faszinierende, pittoreske Panorama zu genießen ohne irgendwelche Mühe damit zu haben. Die blieb bei den Chauffeuren der Busse, denn schon ab dem ersten Betriebsjahr 1935 gab es eine Direktverbindung hinauf zur Pasterze, jedes vierte Automobil war ein Bus!

Nach dem Krieg richtete die Post eine Busverbindung auf und über den Glockner ein, setzte dafür insgesamt fünfzig Steyr Busse vom Typ 380a in Betrieb. Nicht jeder Personenbus war ja dafür geeignet, die Motoren mussten PS-stärker sein, starke Bremsen und ein hoch untersetztes Getriebe mit einem Kriechgang haben, um die Steigungen und Gefälle bewältigen zu können. Legendär ist der „Glocknerbus“, der von der Post im Jahr 1950 bei der Firma Gräf & Stift geordert und für diese spezielle Strecke adaptiert worden war: mit Dachrandverglasung und Schiebedach als „Panoramabus“, mit denen die bis zu 25 Passagier die Bergwelt mit allen Sinnen genießen konnten. 12 Stück dieses Spezialfahrzeugs, dessen offizielle Bezeichnung „Gräf & Stift 120 OGL lautete“ waren im Einsatz.

Überlebt hat von diesem Dutzend nur einer, und der steht im Museum der HCW Verkehrsbetriebe Gmbh des Herbert Werner. Wie man auf der Homepage (siehe HIER) nachlesen kann, hat aber genau der seinerzeit niemals den Glockner gesehen. Als einziger der zwölf blieb er bei der Post-Direktion Wien und wurde für Sonderfahrten bei Staatsbesuchen etc eingesetzt. Deshalb ist er auch der einzige, der nicht wie die anderen elf auf den stärkeren 145 PS Motor umgerüstet wurde, nachdem sich die originalen 120 PS als doch zu schwach für die Steigungen der Hochalpenstraße herausgestellt hatten.



Saurer
Saurer

SAURER-DIESEL
LI 303 CG

Dennoch kam man mit Glück heute einem ehemaligen Glocknerbus auf der einer der vielen Serpentinen zwischen Salzburg und Kärnten begegnen – oder noch besser, auf einem Parkplatz, wo man den Giganten dann ausgiebig studieren kann. Denn ein Saurer 5GA4F-OL aus dem Jahr 1962 – Gigant genannt – ist es, denn HCW Verkehrsbetriebe in den Monaten Juli/August der Saison 2022 für Sonderfahrten eingesetzt hatten. Mit seinem 210 PS starken, eigentlich für einen Panzer konzipierten Dieselmotor und Allradantrieb ist der mächtige Panoramabus ja wie prädestiniert für die Fahrt auf den höchsten berg Österreichs – obwohl er für einen ganz anderen Zweck entwickelt worden war: bestellt wurde er seinerzeit von der steirischen Graz-Köflacher-Eisenbahn und Kohlebergbau AG in Graz, seine Aufgabe war es, Bergarbeiter und Besucher über die steilen, unbefestigten Straßen des Erzbergs zu chauffieren. Später wurde er mit anderen Allradmodellen an eine Buslinie bei Preding für Fahrten auf Bergstraßen verkauft, kam später in private Hände und auf Umwegen in die Sammlung Herbert Werners, der ihn aber aufwändig restaurieren lassen musste, bevor er fit genug war, auf den Glockner fahren zu können. Wo zur Zeit seiner Herstellung übrigens der Parkplatz ausschließlich für Postbusse reserviert war, die ein Drittel der 1,3 Millionen Besucher jährlich zur Pasterze brachten.

Der Saurer Gigant ist aber nicht nur auf dem Großglockner unterwegs, man kann ich chartern – oder bei Veranstaltungen sehen … wie zB bei der Salzkammergut Nostalgia, wo er – wie auch der Gräf & Stift Panoramabus - um einen moderaten Obolus für Zuschauerfahrten zur Verfügung stand und dafür sorgte, dass sich die Passagiere eine halbe Stunde lang als Teil der Veranstaltung fühlen konnten.

GRÄF & STIFT
WIEN

BA S 303

GRÄF & STIFT
Diesel
BA S 303

SAURER-DIESEL
LI 303 CG

BA
S 303

Schloss Fuschl
POSTAUTO-
HALTESTELLE
LI 303 CG

LI 303 CG

HCW