

Ein Käfer unter Murmeltieren – mit einem KdF-Wagen auf den Großglockner ...



3.798 Meter übers Meer und damit auch über alle anderen Gipfel unserer Alpenrepublik ragt der Großglockner empor - und nach dem Anschluß Österreichs an das deutsche Reich im März 1938 war er auch der höchste Berg Deutschlands. Warum das hier besonders erwähnt werden muss? Lesen Sie bitte weiter ...

Zwei Bundesländer – Kärnten und Salzburg - trennt dieser wuchtige, weitläufige Bergkamm – weshalb schon in sehr, sehr grauer Vorzeit hier Saumpfade angelegt wurden, auf denen zB Kelten und Römer dieses Alpenmassiv überquerten. Natürlich zu Fuß, und nicht mit dem Auto – um aber genau das zu ermöglichen, waren schon in den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts Ideen für eine Passstraße ersponnen, aus Budgetknappheit aber zuerst wieder verworfen worden. Ein autobegeisterteter Landeshauptmann – der Salzburger Franz Rehrl – verstand es endlich, Nägel mit Köpfen zu machen und aus den Plänen des Kärntner Ingenieurs Franz Wallack unter Einbeziehung bereits vorhandener Streckenabschnitte die Großglockner-Hochalpenstraße entstehen zu lassen, die das Städtchen Bruck im Salzachtal mit der Ortschaft Heiligenblut in Kärnten verbindet. Rehrl selbst war es, der am 22. September 1934 am Steuer eines Steyr 100 als erster dieses imposante Straßenbauwerk bezwang, das dann am 3. August 1935 offiziell eröffnet wurde.

Von der Hochalpenstraße zweigt die Gletscherstraße auf die auf 2.369 Meter gelegene Kaiser-Franz-Josefs-Höhe ab, von der die heutigen Automobilisten nicht nur pittoreske Panoramablicke auf den Großglocknergipfel oder die Pasterze genießen, sondern auch die **weltweit höchstgelegene Automobil- und Motorradausstellung** besuchen können. Und dort nicht nur Rehrls Steyr 100 wiederfinden, sondern sich auch im Detail über die abenteuerliche Entstehung der Hochalpenstraße informieren lassen können – was hier aus Platzmangel nicht möglich ist ...

... weil es hier nämlich nicht über die Straße an sich, auch nicht um den Steyr 100, sondern eine weitere Attraktion geht, die im Sommer 2018 dort als Leihgabe dort zu bestaunen war: das Highlight der Sonderausstellung „80 Jahre VW Käfer“ war nämlich eine Type 60, damals als KdF (Kraft durch Freude) Wagen angepriesen. Er repräsentierte mit weiteren Exponaten nicht nur den Käfer, sondern erinnerte auch an die erste Fahrt eines solchen auf die Hochalpenstraße, die ebenfalls im Jahr 1938 stattfand. Wir zitieren dazu aus dem Pressetext der Großglockner Hochalpenstraßen AG“:

„Es war vor 80 Jahren, am 28. August 1938, als Ferdinand Porsche seinen „Kdf-Wagen“ im Rahmen des Glockner Bergrennens – Großer Bergpreis von Deutschland - erstmals der Öffentlichkeit präsentierte und die zahlreichen Schaulustigen mit der nie dagewesenen kugelartigen Form des Wagens in regelrechtes Staunen versetzte. Die sich über 92 Kurven erstreckende, 12,5 km lange Rennstrecke hinauf bis zum Fuscher Törl (2.504 Höhenmeter) absolvierte der Fahrer des „Kdf-Wagen“ in einer Zeit von 21:54,4 Minuten und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 34,5 km/h.“

Eigentlich waren wir auf dem Weg zu einer anderen Sonderausstellung, die unter dem Titel „Hansdampf in allen Gassen - die 250er Puch von 1945 bis 1970“ die Schau zum gleichnamigen, im Verlag Brüder Hollinek erschienenen Buch darstellt, als wir am Parkplatz vor der Mautstelle bei Fusch an der Großglocknerstraße den deutschen VW Sammler und Mitglied der Brezelfenstervereinigung eV. Richard Hausmann trafen, der gerade dabei war, seinen KdF Wagen vom Hänger abzuladen, um die kurvenreiche Bergstraße auf Achse in Angriff zu nehmen. Wir haben ihn und den in schlichtem, chromlosen Mattschwarz gekleideten Urkäfer aus dem Jahr 1943 auf seinem Weg über die 38 Kilometer lange Höhenstraße bis zum Museum auf der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe begleitet, schossen einige Fotos und staunten über die flotte Gangart, die Herr Hausmann aufgrund des gebläsegekühlten, 24 PS starken Motors ohne jede Scheu vor thermischen Problemen angeschlagen hat - auch bergab dürften seine Bremströmmelchen doch ausreichend dimensioniert und belüftet gewesen sein, um ihn nicht zum Verkehrshindernis werden zu lassen. Im Museum angekommen und ausgestellt, lesen wir den Text der Begleittafel, auf der die Geschichte dieses Krabblers dokumentiert ist:

„Der als Volkswagen im Wortsinn geplante KdF-Wagen war eines der wichtigsten Projekte der NS-Organisation „Kraft durch Freude“ (KdF), eine Unterorganisation der deutschen Arbeitsfront. Urheber des „Urkäfers“ ist Ferdinand Porsche. Seine Konstruktion basierte auf Entwürfen des von Hans Ledwinka konstruierten Tatra V 570 sowie des österreichischen Autokonstruktors Béla Barényi. Hitler wollte einen Volkswagen mit hundert Stundenkilometer Spitze, Platz für vier Personen, günstig in der Anschaffung und sparsam im Verbrauch. Im Rahmen einer Werbekampagne der NS-Organisation KdF wurde der Kauf des Volkswagens propagiert: „Fünf Mark die Woche musst Du sparen – willst Du im eignen Wagen fahren“. Es hatten bereits Hunderttausende einen Sparvertrag abgeschlossen, noch bevor der Grundstein für das KdF-Werk gelegt wurde. 1938 erfolgte nahe Fallersleben die Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes und kurz darauf wurde eine neue Stadt mit Namen „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ (später Wolfsburg) gegründet. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde die Fertigung des KdF-Wagens als ziviler PKW jedoch zugunsten von Militärfahrzeugen (zB Kübelwagen Typ 82, Schwimmwagen Typ 166) zurückgestellt. Obwohl der KdF „offiziell“ nicht gebaut wurde, gab es 630 Exemplare als Limousinen und in Cabriolet-Version.“

Text und Fotos: Hannes Denzel



