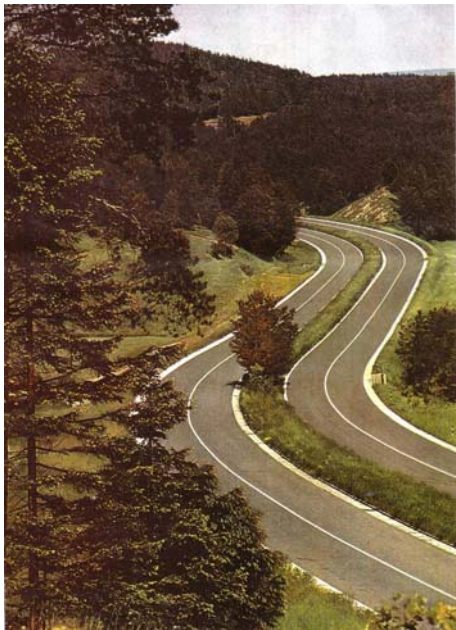


Der Wolfsbergtunnel und seine Geschichte 1939 – 1945

Mag. Christine Niedermayer

1. Das Projekt Reichautobahn

Die Reichsautobahn, genannt RAB, wurde sofort nach Hitlers Machtergreifung am 30.01.1933 zu einem Großbau- und Prestigeprojekt. Der Leiter dieses Projektes hieß Fritz Todt. Am 23. September 1933 erfolgte der erste Spatenstich in Deutschland.



Gegenkurven in der Waldlandschaft des Fränkischen Jura.

Aus: Hermann Harz: Erlebnis der Reichsautobahn. Ein Bildwerk. – München 1944

Das Bild zeigt den hohen technischen Standard der Reichsautobahnen.

Sie wurden hauptsächlich von Fremd- und Zwangsarbeitern hergestellt.

Ab 1938 wurde seine Organisation in „Organisation Todt“ (= OT) umbenannt. Das eigentliche Ziel, die Arbeitslosigkeit zu beseitigen, wurde von dieser Organisation nicht erfüllt, da nur ein Teil der Straßenbaupläne verwirklicht wurden. Die Arbeit war hart und wurde schlecht bezahlt. Ab dem Beginn des Krieges am 1. September 1939 wurden hauptsächlich Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter eingesetzt.

Am 14. September 1941 erfolgte der letzte Spatenstich und damit das Ende des Autobahnprojektes. Für den sich ausdehnenden Krieg waren die Autobahnen nutzlos, denn der Truppen- und Panzertransport erfolgte weiter auf der Schiene.

Fritz Todt stürzte am 8. Februar 1942 mit dem Flugzeug ab, die „Organisation Todt“ übernahm Albert Speer. Er wurde auch Rüstungsminister und „OT“ diente ausschließlich der Rüstungsindustrie.

2. Die Werke Oberlerchner

Herr Josef Oberlerchner (1911 – 1985) und sein Vater gründeten 1923 in Spittal einen Holzindustriebetrieb. Herrn Oberlerchner interessierte jedoch die Flugzeugproduktion. Da das Seuttersche Fabriksareal in Seebach billig zu haben war und ab 1938 in Deutschland das

Segelflugzeug SG 38 entwickelt wurde, stieg er 1940 mit Aufträgen der Luftwaffe in die Produktion ein.



Segelflugzeuge des Typs SG-38 der Firma Oberlerchner.

Foto: Oberlerchner

Das zuständige Ministerium verlangte 1942 die Produktion von Kampfflugzeugen. Unter den Patenten der Wiener Neustädter Flugzeugwerke wurden Teile der Messerschmidt BF 109 produziert und ab 1943 auch Höhen- und Seitenleitwerke. Bis 1944 produzierte man 3.000 Leitwerke und beschäftigte 300 Leute.

Die Engländer schlossen am Kriegsende, dem 8. Mai 1945, sofort das Werk. Es gehörte als kriegswichtiger Betrieb zur Rüstungsproduktion. Die Engländer wandelten das Areal in eine DP-Tuberkulose Heilstätte um.

Doch 1949 bekam Herr Oberlerchner das Gewerberecht und die Werke zurück und begann Anfang der 50er Jahre mit der Segelflugzeugproduktion, nämlich der Musger Mg 19. Ab 1957 wurde die Job 5, ein kleines Motorflugzeug, produziert, das auch in Seeboden geflogen wurde.

Aus wirtschaftlichen Gründen musste der Betrieb 1966 schließen und Herr Oberlerchner legte 1976 seine Gewerbekonzession zurück. Das Werk verkaufte er an die Firma Goldeck Betten.

Seine Familie ist von Spittal, seinem Wohnsitz, weggezogen.

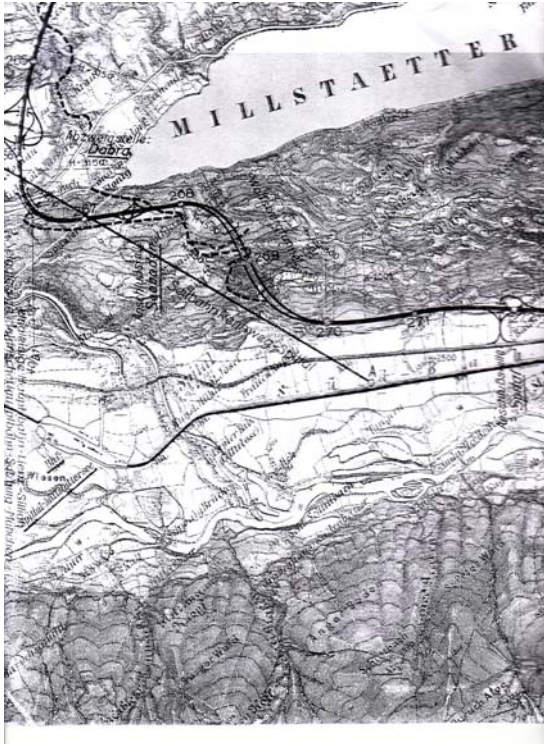
3. Der Wolfsbergtunnel

Bereits 1938 wurde die Autobahnstrecke Salzburg – Villach projektiert. Am 10. Mai 1939 fand der Spatenstich dieser Scheitelstrecke in Molzbichl statt.

Aber erst 1942, praktisch nach dem Ende des RAB-Projektes, wurden beide Röhren des Wolfsbergtunnels angeschlagen. Man baute die Oströhre im Vollausbau, mit Zimmereibauten, einem Richtstollen und Portalen aus. Das vollausgebaute Südportal fand beim Bau des heutigen Autobahntunnels ab 1968 noch Verwendung. Die Weströhre wurde nur angeschlagen.

Die Trassierung der Strecke Spittal-Gmünd entsprach nicht dem heutigen Bau. Sie führte über das Nordportal mit einer Brücke rund um den Millstätter See auf das Kötzinger Feld (Stützen standen bis Beginn der 90er Jahre) und das Trefflinger Feld zum Platzgraben und weiter nach Gmünd. Auf der Seeblickseite des Tunnels standen auch zwei Stützen, die in die Unterführung zum Wolfsberg eingebaut wurden. Im Maltatal beim Pflüghof sollte ein Granitbergbau entstehen; das Material sollte mit einer Seilbahn bis Spittal gebracht werden.

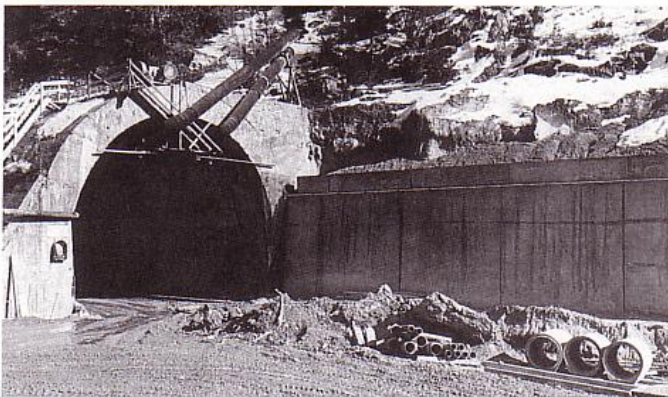
Originalplan:



Ende 1942 kam es kriegsbedingt zur Einstellung der RAB-Bauten. Die Produktion wurde auf Rüstung umgestellt.

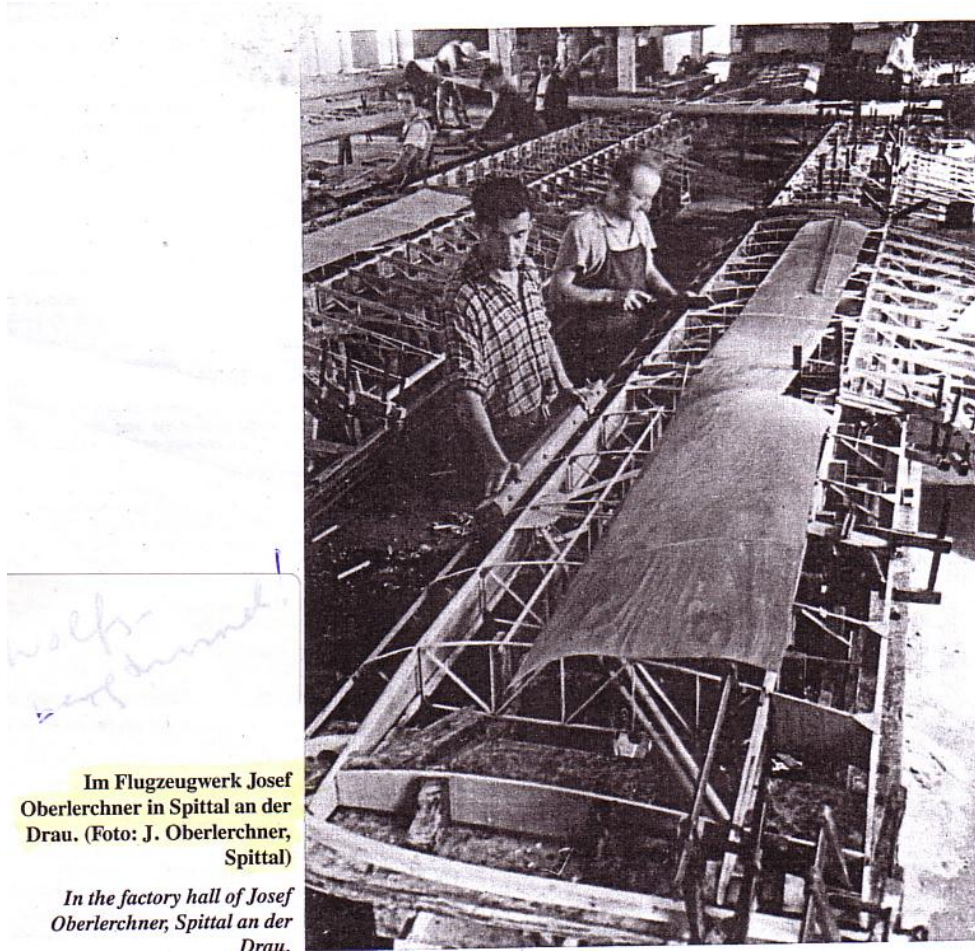
Der Luftkrieg gegen Deutschland und das heutige Österreich begann Ende 1942, doch erst ab 1944 (schwerster Angriff auf Spittal: 16. Oktober 1944) wurde systematisch bombardiert.

Herr Oberlerchner beschloss 1943, einen Teil der Produktion in die leere, aber ausgebaute Oströhre des Wolfsbergtunnels auszulagern. In der Produktion in Seebach arbeiteten ca. 300 Arbeitern, auch Frauen. Im Wolfsbergtunnel waren davon die Hälfte, ca. 150, tätig.



Die Wolfsbergtunnel-Röhre, Baubeginn 1943, in der ein Außenwerk der Messerschmidt-Flugzeugbestandteile-Fabrik (Wiener Neustädter Flugmotoren-Werke) untergebracht war

Der Tunnel wurde ausgebaut und glich einer Fabrikshalle mit Werkbänken und Maschinen. Allerdings war lufttechnisch die Auslagerung nicht begründet, da weder Seeboden noch Seebach bombardiert wurden. Das Bombenziel der Alliierten galt ausschließlich dem Spittaler Bahnhof.



Im Flugzeugwerk Josef Oberlerchner in Spittal an der Drau. (Foto: J. Oberlerchner, Spittal)

In the factory hall of Josef Oberlerchner, Spittal an der Drau.

4. Erinnerungen an den Tunnel

Einige Herren, Jg. 1941 und 1940, sowie eine ältere Dame, Jg. 1924, erinnern sich noch an den Tunnel. Frau Zellot war damals ein Mädchen und als Küchenkraft im Lager Edling bei Spittal tätig. Eines Tages führte sie ein Ingenieur hinauf in die Produktionshalle. Sie war taghell erleuchtet und sehr groß, d.h. man hatte sie links und rechts ausgebaut. Sie sah auch Werkbänke und Maschinen. Der Boden war roh und stand unter Wasser. Bei Bombenalarm konnten das Personal und die deutschen Arbeiter in den Tunnel, quasi als Luftschuttkeller. Die Lagerinsassen blieben draußen.

Herr Steiner erinnert sich, mit seinem Vater von Seeboden aus durch den Tunnel gegangen zu sein: nach Edling und wieder zurück. Der Tunnel war ausgebaut, aber auch verbaut, man konnte nicht fahren. Das Südportal wurde ausgemauert und ab 1955 als Munitionsdepot benützt.

Herr Ottacher aus Spittal erlebte den Tunnel von der Spittaler Seite. Sein Vater war bei der DAF (=“Deutsche Arbeitsfront“, eine Organisation des NS-Regimes für Arbeiter) und als solcher mit dem Straßenbau beschäftigt. Er nahm ihn öfter mit in den Wolfsbergtunnel. Er sah, dass der Boden roh war, elektrisches Licht brannte und viele Transportfahrzeuge vor dem Portal standen.

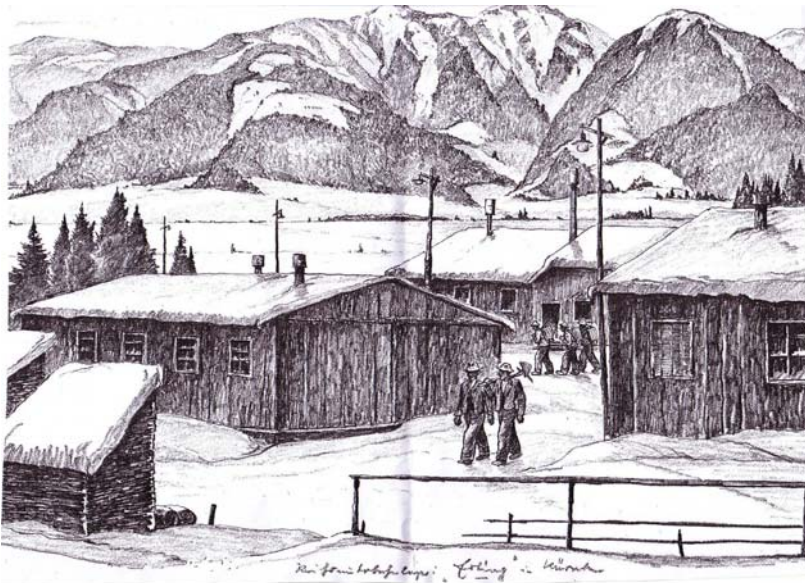
Nach dem Krieg war der Autobahntunnel ein idealer Spielplatz für die Vorstadtbuben. Um Sicherheit hat sich keiner gekümmert, die Buben fühlten sich frei und doch geborgen.

Anders ist es Herrn Weihs ergangen: Er und seine Freunde entdeckten einen Stollen unmittelbar neben dem Lieserfelsen am Eingang der Lieserschluft (heute: Peacezeichen). Im Stollen waren Flugzeugteile und Kriegsrelikte der Firma Oberlerchner. Doch die Buben wagten es nicht, weiter vorzudringen. Heute ist der Stollen zugeschüttet und unsichtbar.

5. Das Lagersystem

Um die großzügigen Bauprojekte zu finanzieren, bedurfte es Arbeitskräfte, die nichts kosteten. Nachdem die deutschen Lohnarbeiter beim Reichsautobahnbau sehr schlecht bezahlt wurden und in die Rüstungsindustrie abwanderten, bemächtigte man sich nach Kriegsbeginn Hunderttausenden von Fremd- und Zwangsarbeiten, um diese Bauten zu vollführen.

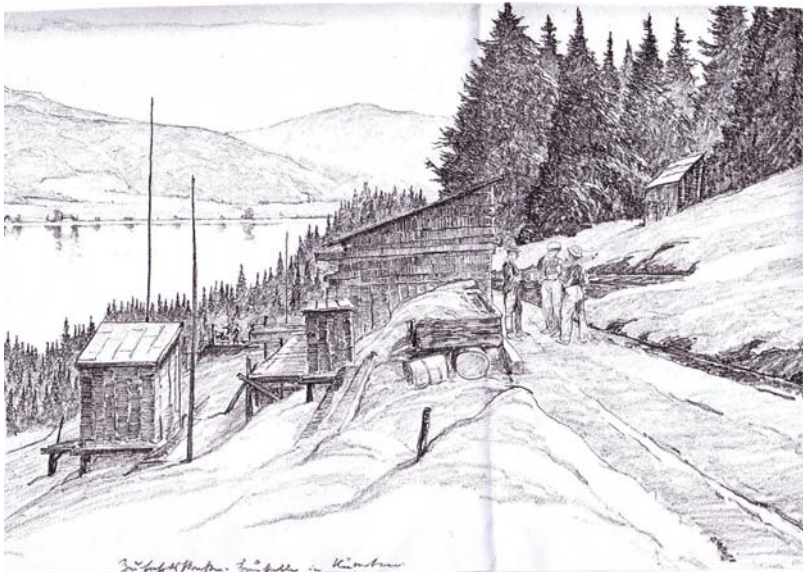
Im Falle der RAB-Bauten in Seeboden und Spittal waren es folgende Lager: Lager Seeblick auf der Nordseite des Wolfsberges, das von den Engländern übernommen wurde und bis weit in die 50er Jahre bestand, und das Lager Edling, in der damaligen Gemeinde St. Peter – Edling. Beide Lager hatten ungefähr die gleiche Anzahl an Baracken, nämlich 7 – 8.



Lager Edling bei Spittal

Über Sauberkeit und Verpflegung kann man nur allgemein schließen: Die Ernährung war eiweißarm, ohne Vitamine und viel zu wenig, um die schwere Arbeit bewältigen zu können. Als allgemein galt die Unmöglichkeit, sich zurückzuziehen, im Zwangskollektiv. Die dritte Schwierigkeit war die mangelnde Hygiene. Natürlich hing der Grad der einzelnen Ausprägungen von der Lagerleitung ab: Das Seeblicklager war ordentlich genug, um übernommen zu werden, ein anderes Lager in Seebach musste gesprengt werden.

Die Insassen in beiden Lagern waren gemischt, nämlich Deutsche, Volksdeutsche, Polen, Russen und Italiener. Juden wurden für Außenbaustellen nicht aufgenommen.



Seeblicklager, Zufahrtsstraße

6.) Die Geschichte des Wolfsberges bis heute

In der Nähe der Oströhre des Wolfsbergtunnels wurden 1954 mehrere Feldspatvorkommen entdeckt und abgebaut. Die Vorkommen waren linsenförmig, ca. 300 m lang und 100 m dick. Das Vorkommen war 1973 erschöpft und der Bergbau wurde geschlossen.

Der alte Wolfsbergtunnel wurde 1955 zugemauert und diente dem Bundesheer als Munitionsdepot.

1965 hatte man die Trasse für die neue Autobahn Salzburg – Villach in Auftrag gegeben, 1968 begann man mit den Arbeiten an den Tunnelröhren, wobei die Oströhre wesentlich besser zu durchschlagen war. 1973 war der Bau des Wolfsbergtunnels fertig, d.h. man verwendete die alte Trasse: **alter Wolfsbergtunnel = neuer Wolfsbergtunnel**. Die gesamte Autobahnstrecke Salzburg – Villach wurde im Sommer 1980 dem Verkehr übergeben.

Die technischen Ansätze der alten RAB wurden also verwendet, um in einer neuen Republik, die hoffentlich die Gräueltaten des NS-Regimes nicht mehr kennt, große Bauten zu errichten.

Quellen und Literatur:

1) Archive: Bezirkshauptmannschaft Spittal/Drau, Gewerberecht Dr. Schell; Landesarchiv Klagenfurt; Stadtarchiv Spittal /Drau, Mag. Stückler; Anton Georg Fritz, Gmünd, Nachlass Wagner;

2) Interviews: Franz Guggenbichler, Tangern, 29/04/2011; Franz Ottacher, Spittal, 12/05/2011; Manfred Steiner 03/05/2011; Gerhart Weihs, 05/05/2011; Rosa Zellot, Spittal, 8/04/2011 und 11/04/2011

3) Literatur: Hermann Harz: Das Erlebnis der Reichsautobahn. Ein Bildwerk.- München 1944; Siegfried Beer, Stefan Karner: Der Krieg aus der Luft. Kärnten 1941 – 1945.- Graz 1992; Roswitha Gatterbauer: Arbeitseinsatz und Behandlung der Kriegsgefangenen in der Ostmark während des Zweiten Weltkriegs.- phil. Diss. Salzburg 1975; Silvia Guggenbichler/Josef Zausnig: Für das Erinnern – gegen das Vergessen. Eine „Spurensicherung“.- Rekonstruktion von Fremd-, Zwangs- und Kriegsgefangenenarbeit zwischen 1938 – 1945, am Beispiel von NS-Wirtschaftsprojekten, im südlichsten Gau des Deutschen Reiches.- phil. Diss. Klagenfurt 1998; Stefan Karner: Kärntens Wirtschaft 1938 – 1945.- Klagenfurt 1976 (Bestand : Archiv Dr. Elste, Spittal, Ausgabe vergriffen); Helmut Prasch; 1000 Jahre Grafschaft Lurn – Ortenburg. 800 Jahre Spittal/Drau .- Spittal/Drau 1990; Norbert Schausberger: Rüstung in Österreich.- Wien 1970; Die Tauernautobahn, Bd. 1 und 2.- Klagenfurt 1984 (Bestand Stadtarchiv Spittal); Exkursion Dr. Walter im Millstätter Seengebiet. Inst. für Mineralogie, Graz 1998; Zeichnungen zur Reichsautobahn: Die Straßen Adolf Hitlers, 53 Graphiken 1942.- Bestand: Stadtarchiv Spittal/Drau