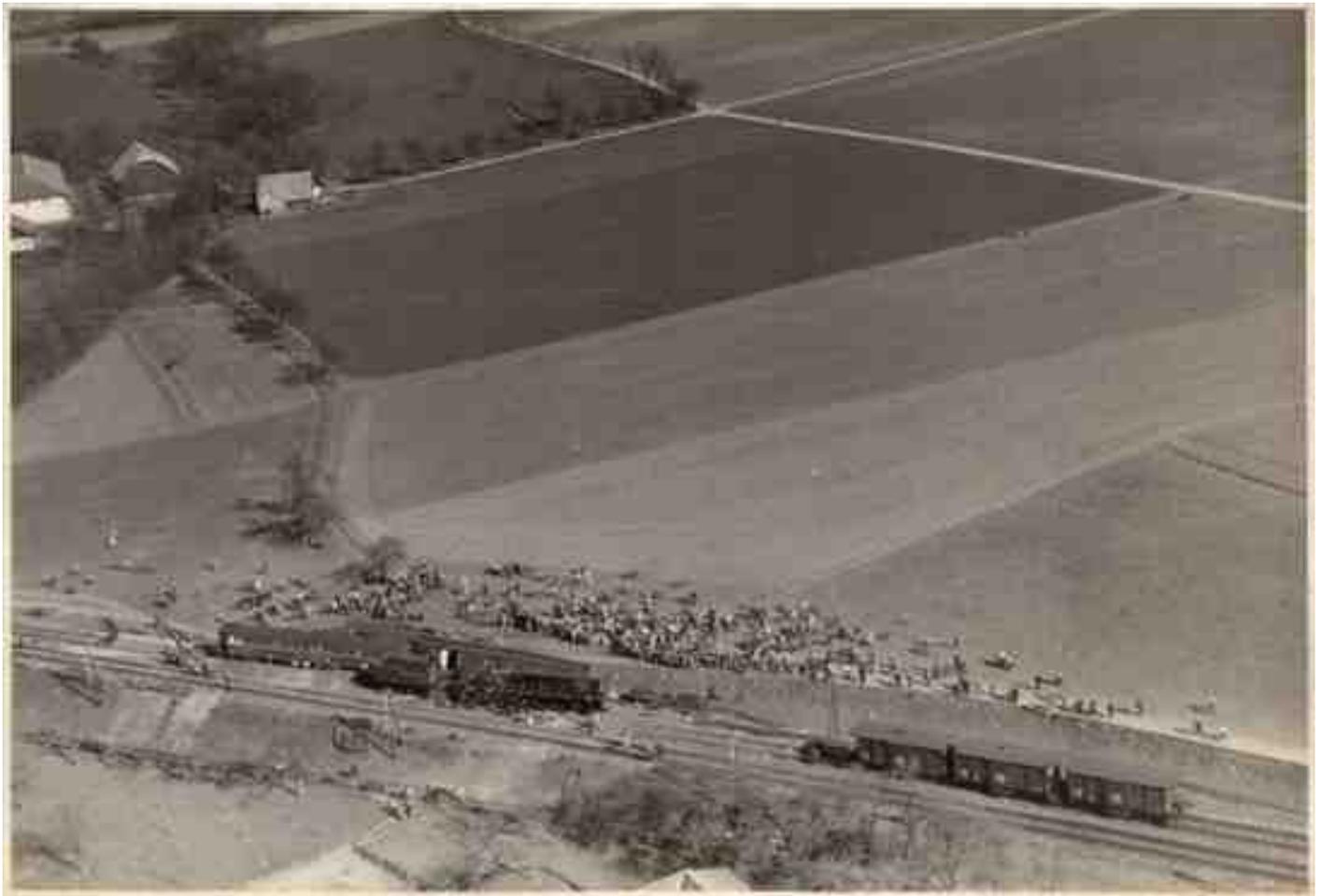


Marchtrenk - ein Unglücksort der Eisenbahn

Ein undatiertes altes Pressephoto gab Anlaß zu näherer Recherche. Es ist ohne weitere Detailangaben nur mit „**Marchtrenk**“ beschrieben. Dort hat es Anfang der 1930er Jahre mehrere Anschläge auf die Eisenbahn gegeben. Um welches von Attentätern verursachte Unglück handelte es sich nun? Die Luftaufnahme zeigt nach dem ersten Aufräumen und Entfernen noch abzuziehender Reisezugwagen die entgleiste Schnellzugsdampflok, hinter ihr den umgestürzten Packwagen und den beschädigten Mitropa-Schlafwagen. Die weiteren entgleisten Wagen sind kaum auszumachen. Die Güterwaggons rechts gehören wohl zum Hilfszug.

Noch immer hat sich eine beträchtliche Menge Schaulustiger zur Unfallstelle begeben, wurde aber wohl auf Abstand von den Fahrzeugen gehalten.



Das Pressephoto trug nur den Vermerk „Marchtrenk“

Einen ersten Anhaltspunkt gibt die auf der Seite liegende 1'D2'h2-Schnellzugsdampflok der BBÖ-Baureihe 214, deren Nummer natürlich nicht

erkennbar ist. Doch eine Maschine dieses Typs entgleiste am 10.04.1934 bei Marchtrenk.

Was war geschehen? Am 9. April 1934 verließ um 22.55 Uhr der Schnellzug **D117** den Wiener Westbahnhof und sollte um 5 Uhr früh in Salzburg ankommen. Der Zug entgleiste jedoch um 2.44 Uhr zwischen Hörsching und Marchtrenk bei Kilometer 202.4 nahe der Haltestelle des kleinen Ortes Oftering.



Vergrößerung des Photos mit Mitropa-Wagen und der umgestürzten Lok (BBÖ 214.06)

Der Ostende-Wien-Expresß war ein von 1894 bis 1993 zwischen Ostende und Wien verkehrender Luxuszug und später internationaler D-Zug. In der Gegenrichtung wurde der Zug als **Wien-Ostende-Expresß** bezeichnet. Entsprechend Ostendes flämischem Namen erhielt er nach dem Zweiten Weltkrieg die Bezeichnung Oostende-Wien-Expresß. Mit seinen Kurswagen unter anderem für den Orient-Expresß stellte er eine der wichtigsten Zugverbindungen zwischen Westeuropa und dem Balkan dar. Während des Ersten Weltkrieges war er eingestellt und wurde erst am 6. Juni 1925 wieder in Betrieb genommen. Seit 1931 führte der Ostende-Wien-Expresß auch die (alte) zweite Wagenklasse. Zeitweilig wurde der Zug in der Zwischenkriegszeit auch als Ostende-Wien-Orient-Expresß bezeichnet. Während des Zweiten Weltkrieges war die Verbindung wieder eingestellt.

Der D117 führte Schlafwagen in den Relationen Wien - Nürnberg, Wien - München und Wien - Badgastein.

Wien West ab 22:35

St. Pölten	an 00:08
St. Pölten	ab 00:12
Amstetten	an 01:14
Amstetten	ab 01:17
St. Valentin	an 01:56
St. Valentin	ab 01:58
Linz	an 02:21
Linz	ab 02:29
Wels	an 02:55
Wels	ab 03:06

Die Durchfahrt durch Marchtrenk erfolgte ungefähr 5 Minuten vor Ankunft des Zuges in Wels. Die in einer Quelle genannte Unglückszeit von 02:44 Uhr dürfte somit ihre Richtigkeit haben.¹

Wenige Stunden nach dem Unglück berichtete die Salzburger Chronik bereits detailliert über die Geschehnisse und nannte - heute kaum noch nachvollziehbar - alle Unfallopfer mit Namen und Verletzungsgraden:



Am folgenden Tag spekulierte die „Salzburger Chronik“ darüber, ob und inwieweit sich Eisenbahnattentate wie das von Marchtrenk auf den österreichischen Fremdenverkehr auswirken würden:

¹ Freundliche Hinweise von Ulrich Brandl im Drehscheibe-Forum. Vgl. Amtliches Österreichisches Kursbuch. Postausgabe, gültig vom 22. Mai bis einschließlich 1. Oktober 1932.
 ©P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, www.bahnhof-lette.de, Seite 3 von 75

leuchten, unter Beweis gestellt werden.

Fremdenverkehrs-förderung durch Eisenbahnunfälle?

Salzburg, 11. April. Die Jugendgleisung in Marchtrenk war also, wie man gestern um ein Uhr dem Radio-Bericht entnehmen konnte, kein unglücklicher Zufall, sondern ein Anschlag. Anders kann wohl die Tatsache nicht ausgedeutet werden, daß die Generaldirektion der Bundesbahnen eine Prämie aussetzt, um der „Arheber des Eisenbahnunglücks“ habhaft zu werden.

Wir stehen unmittelbar vor dem Beginn der Fremden-saison. Das Attentat auf den Wiener Schnellzug ist also ebensosehr ein Attentat auf den österreichischen Fremdenverkehr. Denn es ist klar, daß ein Land, in dem man mit der Möglichkeit rechnen muß, von einem politischen Verbrecher etwa durch gefällige Zuziehung eines Eisenbahnattentates ins Jenseits befördert zu werden, auf die ausländischen Besucher nicht sehr viel Anreiz ausüben wird.

Wenn der Fremdenverkehr somit wieder zurückgeht, wird man besonders in den betroffenen Wirtschaftskreisen mit Recht Beschwerde führen. Noch besser aber wäre es, wenn alle diese Kreise jetzt aufstünden und auf diese Weise ihren entschledenen Willen kundtäten, die Ruhe und Ordnung im Staate aufrecht zu erhalten.

Noch weiß man nicht, ob der Verbrecher von Marchtrenk rot oder braun ist. Aber wenn die Vertreter der verschiedenen Zweige der österreichischen Fremdenverkehrs-industrie nunmehr in großen Kundgebungen ihre Stimme erheben und mit allem Nachdruck gegen dieses balkanische Terrorwesen Protest einlegen, so wäre vielleicht mit einem Male Arbeit geschaffen. Dann müßte man in jenen Krei-

11. April 1934

Nr. 83

Bei Verdauungsstörungen, Magenweh, Sodbrennen, Blähelies, Kopfschmerzen, Nervenschmerzen bewirkt das natürliche „Frank-Josef“-Bitterwasser offenes Leib und erleichtert den Wasserlaß.
28

sen, wo derartige politische Attentate vorbereitet und zur Ausführung gebracht werden, daß es keine Gruppe der österreichischen Bevölkerung gibt, bei denen sie auch noch auf Spuren von Sympathie oder milder Beurteilung zu hoffen vermöchten.

Die Stunde ist jetzt gekommen, wo die österreichische Fremdenindustrie reden muß. Soll ihr Schicksal nicht von staatsfeindlichen Elementen falsch ausgelegt werden. Noch ein paar weiterer solcher „Eisenbahnunfälle“ und wir können damit rechnen, daß nur ausländische Selbstmordkandidaten ihren sommerlichen Urlaub in Osterreich verbringen werden wollen.

Es schien aber noch nicht geklärt, ob die Attentäter aus der roten oder der braunen Szene stammten.

Wer hat den Anschlag in Marchtrenk unternommen?

Linza. D., 11. April. (Prin.)

Zur Aufklärung des Anschlages auf den **D-Zug** Wien-München ergeben sich verschiedene Anhaltspunkte. Die rasche und sorgfältige Entfernung der Schienen, die Anlag zur Katastrophe wurde, gestattet einige Rückschlüsse auf den Kreis, in dem die Täter zu suchen sind. Um eine 15 Meter lange Schiene von den Schwellen zu lösen, sind Werkzeuge ganz besonderer Art notwendig. Ueberdies erfordert die Arbeit Übung. Das schwere Schienenstück kann nur von mindestens drei Personen wegbefördert werden. Außerdem mußten die Täter genaue Kenntnisse des Fahrplanes gehabt haben. Da im Zuge weder prominente Personen fuhrten, noch besonders wertvolle Güter befördert wurden, kommt ein Verbrechen aus Mord- oder Raubabsicht nicht in Frage. Einen Fingerzeig scheint der Anschlagversuch zu geben, der vor mehr als einem Jahr bei Marchtrenk verübt wurde. Die damals der Tat verdächtige Person wurde verurteilt und befindet sich noch in Haft. Es wäre nun denkbar, daß Spießgesellen des damaligen Täters ihm jetzt eine Art **Mittels** verschaffen wollten, da der Verhaftete ein Revisionsgesuch eingereicht hat. Am wahrscheinlichsten sind die Täter im Kreis entlassener Oberbauarbeiter zu suchen, da kürzlich mehrere Arbeiter, die schwere Abstrafungen hatten, aus dem Dienst entlassen worden waren.

Der „Allgemeine Tiroler Anzeiger“ meinte hingegen am 11.04.1934, daß die Attentäter unter entlassenen Bahnunterhaltungsarbeitern zu suchen seien.

Das Attentat vom 10.04.1934 war nicht das erste bei Marchtrenk im Bezirk Wels-Land im Hausruckviertel (Oberösterreich).²

1. Der erste Anschlag erfolgte am **10.10.1932** im Oberharter Wald.
2. Der zweite Anschlag wurde am **09.11.1932** an fast der gleichen Stelle ausgeführt.
3. Der dritte erfolgte am **01.04.1933** ebenfalls im Oberharter Wald in der Nähe der ersten beiden Anschläge.
4. Der vierte und letzte wurde am **10.04.1934** kurz nach Aufhebung der Sicherungsmaßnahmen an der Bahnstrecke verübt. Er galt dem Schnellzug Wien-Salzburg.

Wie sich später herausstellte, waren für sämtliche Anschläge dieselben Personen verantwortlich. Der 1893 geborene **Alois Strigl** und der 1887 geborene **Josef Scheinecker**. Beide wurden gefaßt und in einem Sensationsprozeß vor dem Standgericht am 8. Januar 1937 zum Tode durch den Strang verurteilt. Ihre Revision wurde abgelehnt. Bereits drei Stunden nach Verkündigung des Urteils wurden beide auf dem Hof des grauen Hauses durch den Scharfrichter Lang hingerichtet.

² Mit herzlichem Dank an erichs-kriminalarchiv für die Klärungshilfe. <https://www.erichs-kriminalarchiv.de/die-grossen-kriminalfaelle/die-grossen-kriminalfaelle-20-fall-1937.html>

Alte Zeitungen berichten von den **früheren Anschlägen und Attentatsversuchen bei Marchtrenk:**



„Alpenländische Morgenzeitung“ vom 11.2.1934 zum Anschlag in Marchtrenk vom Herbst 1932



„Der Abend“ vom 13.10.1932 zur Aussetzung einer Belohnung für die Ergreifung der Attentäter von Marchtrenk, der Anschlag des Mädchens von Murek war vergleichsweise harmlos

Wieder ein Eisenbahnattentat bei Marchtrenk.

Das dritte seit sechs Monaten. — Die mysteriösen Verbrechen eines Unbekannten. — Eine Frau rettet den Personenzug. — Der Anschlag und Verabigung der Bewährungsstrafe.

Zum drittenmal innerhalb eines halben Jahres wurde am 1. d. zwischen den Bahnhöfen Marchtrenk und Wels auf der Westbahnstrecke ein mysteriöser Anschlag verübt. Auch diesmal ist das Beginnen des geheimnisvollen Verbrechens glücklicherweise mißglückt, keiner der Täter, die die Stelle des Anschlages passierten, kam ernstlich zu Schaden.

Als Einzelheiten, die man erfährt, weisen darauf hin, daß es sich um den gleichen unbekanntem Täter handelt, der schon zweimal Eisenbahnattentats an dieser Stelle versuchte. Was treibt diesen Unbekannten zu den schändlichen Verbrechen, die nur durch glückliche Zufälle nicht unabsehbare Katastrophen herbeiführten? Hat man es mit den Taten eines Wahnsinnigen zu tun, der mit unglaublichem Raffinement seinen verbrecherischen Trieben folgt, oder ist hier ein Mann am Werk, der ein fürchterliches Unglück heraufbeschwören will, um in der schrecklichen Verwirrung eines Eisenbahnunfalls räuberische Beute zu machen? Man weiß es nicht, man kann nur wünschen, daß es der Verhöre gelingt, den Verbrecher bald für immer unschädlich zu machen.

Samstag nachmittags um 12 Uhr 10 ging eine Frau auf dem Bahnsteig in der Richtung gegen Wien, plötzlich konnte sie, daß zwischen den Altschienen 307 und 308 ein dem neuen Selbstzug fahrendes Geleise

2 Personen weggeschleudert waren, 21 Schwellensplanken und 2 Fußböden waren gelockert. Die gelockerte Schiene hielt sich um etwa fünf Zentimeter gehoben und war nach außen gekrümmt.

Die Frau wußte, daß in kürzester Zeit ein Zug, der Verlorenung 357, föhla war, für den höchste Gefahr bestand. Unweit der Mittelweiche lag ein junger Mann, der Besatzung des Stadlbusses im Geis und konnte sich. Die Frau machte ihn auf die fürchterliche Gefahr aufmerksam, die für den Zug und dessen Insassen bestand. Stadlbauer sprang sofort auf, zog seinen Rock aus, ließ dem Zug entgegen und konnte ihn schließlich durch seine Warnungen rechtzeitig zum Halten bringen.

Die beschädigte Stelle wurde sofort repariert, bald darauf fand sich eine Untersuchungskommission ein. Man stellte fest, daß die

Verbindungsstellen, die die Schienenenden zusammenhalten, mit einem Schraubenstift für jedweden Fall sicher war.

Die Schienen, die Rollen und den Schienenstift fand man unweit des Tatortes im Wald. Man machte jedoch noch einen weiteren Fund, der mit Sicherheit darauf hinweist, daß auch dieser Anschlag von den gleichen Tätern ausgeführt wurde, die die beiden ersten Attentate begangen haben. Der Wiesbauer, der am Sonntag dem Attentat als Beobachtungsdienst, wurde aus dem gleichen nahen Bauernhaus geholt, aus dem schon seinerzeit ein Viehdieb, gleichzeitig als Heberversteher, enttarnt worden war.

Besondere Bedeutung kommt jedoch einem anderen Umstand bei. Der erste Anschlag erfolgte nachts zum 10. Oktober d. J. im Oberbayer Wald, der zweite am 9. November fast an der gleichen Stelle, der dritte nun am 1. April, wieder in unmittelbarer Nähe der beiden ersten Stellen.

Man wurden die Geleise an der feindlichen Stelle seit dem zweiten Attentat fast sehr streng überwacht. Nichts ereignete sich, und so wurde am letzten März die Heberversteherung aufgehoben. Am gleichen Tag in der folgenden Nacht, in der Nacht zum Sonntag, wurde wieder ein Anschlag verübt!

Der oder die Täter müssen also ein gewisses Interesse daran haben, gerade an dieser im Wald liegenden Stelle einen Zug zum Entgleisen zu bringen. Gernwillig trübten sich die Missetäter gegen den Nachschonung Wien-Salzburg.

Der Lokomotivführer des Zuges hat in der Nacht zum Sonntag beim Haltefahren der feindlichen Stelle einen starken Schlag an der Lokomotive wahrgenommen. Beim Einlaufen in Salzburg erwartete er von dem Vorfall Meldung, die jedoch nicht wurde untersucht und man erhebt keine Ermittlungen an den eilenden Lokomotivführern. Die Abg. die nach dem Nachtanschlag 14 Sonntag um 12 Uhr 10 Minuten nachmittags die Stelle passierten, wurden nicht beschädigt. Durch das Halten der Zug wurden die gelockerten Schienen immer weiter auseinandergehoben, so daß die Gefahr im mer größer wurde. In Postreisen glaubt man, daß es jedoch trotzdem kaum zu einer Entgleisung, sondern höchstens zum Ausweichen eines Waggons kommen dürfte.

Die Bundespolizei in Wels und die Gendarmerie von Marchtrenk sind im Verein mit Bahnangehörigen bemüht, die mysteriösen Anschläge auf diesem Teil der Westbahnstrecke endlich endgültig aufzuklären.

Was für eine Schlagzeile: „Eine Frau rettet einen Zug“



„Grazer Tagblatt“ vom 04.04.1933



„Innsbrucker Nachrichten“ vom 05.04.1933 zum neuerlichen Anschlag in Marchtrenk

Besonders in den Jahren 1932 bis 1934 war die Eisenbahn wiederholt Zielscheibe nationalsozialistischer Anschläge. Wie sich herausstellte, handelte es sich bei diesem Anschlag auf die Eisenbahn allerdings nicht um ein durch Naziterror verursachtes Unglück bzw. einen Bombenanschlag. Es gab jedoch Mutmaßungen über dessen Eskalation, daß die Nazis in Oberösterreich selbst vor Sprengstoffanschlägen auf unschuldige Zivilisten nicht mehr zurückschreckten. Über 300 Attentate und Böller-Anschläge der ersten Jahreshälfte 1934 waren bis auf wenige Ausnahmen keine spontanen Einzelaktionen, sondern wurden von Deutschland aus gesteuert, zumindest mit Waffen, Geld und logistischer Hilfe unterstützt.

Somit ist es nicht verwunderlich, wenn zunächst der Gedanke einer politisch motivierten Untat aufkam, vor allem, da man an die vorhergehenden **Attentate am 10.10.1932** (Schwellenschrauben und Verbindungsstücke waren gelockert worden. Ein Personenzug kam zwar nicht mehr rechtzeitig zum Stehen, doch entstand kein Schaden) und am **01.04.1933** in Marchtrenk erinnert wurde.

Zudem bekannten sich die Verbrecher bis zuletzt zum Nationalsozialismus. Die Täter, die nationalsozialistischen Parteigänger Franz (Josef) Scheinecker und Alois Strigl (Strigl), wurden erst mehr als zwei Jahre später gefaßt, und zwar in Zusammenhang mit einem Anschlag auf einen Hilfsgendarmen. Es wurden ihnen eine Reihe weiterer Verbrechen nachgewiesen, darunter mehrere Mordversuche sowie verschiedene Sprengstoffanschläge. In Zusammenhang mit dem Eisenbahnanschlag bestand laut den Ermittlungen der Plan, den mitgeführten Geldwaggon auszurauben. Scheinecker und Strigl wurden zum Tode verurteilt und hingerichtet.³

Der tödliche Anschlag auf den „Ostende-Express“ schreckte nicht nur Marchtrenk auf. Auch im Ausland nahm man davon Notiz, auch wenn Details nicht stimmten. Der Lokführer (machinist) wurde nicht getötet, sondern der als verletzt (gewond) erwähnte Heizer (stoker):

³ Quellen: ÖStA, AdR, BKA/Inneres gen GZ 301.545-37, GZ 303.649-37, GZ 304.988-37; Wiener Zeitung, 11.4.1934, 12.4.1934, 29.12.1936; Reichspost, 11.4.1934
©P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, www.bahnhof-lette.de, Seite 10 von 45

AANSLAG OP EXPRES IN OOSTENRIJK?

LOCOMOTIEF EN EENIGE
WAGONS OMGESLAGEN.

De machinist gedood. — Stoker en
14 Oostenrijksche beambten
zijn gewond.

(Van eenen correspondent.)

WIENEN, 10 April. — In den afgeloopen nacht omstreeks één uur is de Dotslein No. 117, die gisteravond om 10½ u. uit Weenen vertrok met een aantal wagons voor Salzburg, München, Parijs en enkele wagons voor Pansau en Neudorfland, bij het station Offering, nabij **Mauthausen** in Opper-Oostenrijk van W. van Linz ontspoord. De locomotief, de tender en twee postwagens werden omvergeworpen, terwijl de aansluitende slaapwagens en de twee voor Parijs bestemde wagons derailleerden. De machinist werd gedood en vijftien beambten werden gewond, waaronder een stoker en een conducteur, en voorts dertien postbeambten. De gewonden zijn zwaargewond naar de ziekenhuizen in Wels en Linz overgebracht. Met het opruimingswerk werd onverwijld een aanvang gemaakt, zodat beoemurgen om zes uur het enkelspoor-verkeer van worden hersteld.

Er zijn sterke vermoedens gerezen, dat dit spoorwagongeluk het gevolg van zijn van een ontslag. Aanvankelijk werd aangenomen, dat de stukken rails, die na de ontsporing losliggend gevonden werden, losgeschied waren door het derailleeren van den slaapwagen en de twee voor Parijs bestemde wagons, die achter den omgevalnen postwagen gekoppeld waren. Later is echter de verdenking ontstaan, dat de stukken rails reeds van te voren waren losgeschroefd.

Een technische commissie stelt op het oogenblik in opdracht van de politie ter plaatse een onderzoek hiernaar in. De verdienking wordt versterkt door het feit, dat nu dezelfde

„De Telegraaf“ vom 10.04.1937



De plaats tuschen Hörsching en Marchtrenk, waar op 10 April de snelfrein Weenen-München-Parijs door een aanslag verongelukt is.

Die Stelle zwischen Hörsching und Marchtrenk, wo am 10. April der Schnellzug Wien-München-Paris durch ein Attentat verunglückte

In der Zeitschrift **Öffentliche Sicherheit** des Innenministeriums, Ausgabe 7-8/2004, findet sich unter dem etwas reißerischen Titel **KRIMINALGESCHICHTE: Tod im Ostende-Express** ein Artikel über das Attentat bei Marchtrenk⁴:

„Vor 70 Jahren ereignete sich zwischen Wels und Linz einer der folgenschwersten Anschläge auf einen Zug in Österreich. Ein politisches Attentat wurde vermutet. Wie jeden Tag sollte der „Ostende-Express“ am 10. April 1934 von Wien über Linz, Salzburg und München nach Ostende fahren.

Der D 117 verließ gegen Viertel zwei Uhr in der Früh den Hauptbahnhof Linz - mit einigen Minuten Verspätung, die auf der Strecke nach Wels wieder aufgeholt werden sollten; der Zug beschleunigte auf etwa 90 Stundenkilometer.

Zwischen den Ortschaften Nieder- und Mitterbachham hörte der Lokführer plötzlich ein lautes Krachen. Die Lokomotive stellte sich etwas auf und stürzte um. Die drei Postwagen hinter der Lok und dem Tender schoben sich ineinander und stürzten die etwa zweieinhalb Meter hohe Böschung hinunter; 16 Postbedienstete wurden verletzt, viele davon schwer. Der Schlafwagen und die acht Schnellzugwaggons wurden verkeilt, stürzten aber nicht um.

Der Heizer **Ludwig Ranzenberger**, der vom Tender Kohle in den Heizraum der Lokomotive schaufelte, wurde von den Kohlen erdrückt. Beamte des Gendarmeriepostens Hörsching, durch einen Boten verständigt, begannen mit den Ermittlungen. Der Unfallort wurde vom Bundesheer abgesperrt. Die Gendarmen stellten fest, daß eine 25 Meter lange Eisenbahnschiene abgeschraubt worden war. In der Nähe fanden sie ein Eisenrohr mit flach gedrücktem Ende. Das Rohr diente den Tätern offenbar beim Sabotageakt.

⁴ Vgl. <https://schienenweg.at/index.php?thread/19654-eisenbahnunfall-gel%C3%B6st/>

Die monatelangen Ermittlungen und Einvernahmen verliefen ergebnislos, auch das Motiv war nicht bekannt, ein politischer Hintergrund wurde vermutet. Im September 1934 kam Bewegung in die Ermittlungen. Bei der „Bachabkehr“, der Reinigung des trockengelegten Bachbetts eines Mühlbachs, bemerkte ein Anrainer, wie ein Mann im Bachbett nach etwas suchte. Er sprach den Unbekannten an und fragte ihn, was er mache. Dieser gab eine unverständliche Antwort und flüchtete, ließ aber ein Fahrrad zurück.

Am nächsten Tag teilte der Anrainer seine Beobachtung der Gendarmerie mit. In der Nähe der Stelle, an der sich der Unbekannte aufgehalten hatte, fanden die Gendarmen Klauen- und Steckschlüssel. Das Kriminologische Institut stellte fest, daß mit diesem Werkzeug die Schraubenmutter an der Eisenbahnschiene abgeschraubt worden waren. Das vom Unbekannten zurückgelassene Fahrrad war einem Bauern aus der Gegend gestohlen worden. Die Nachforschungen und Patrouillen wurden verstärkt; es sollte aber noch zweieinhalb Jahre dauern, bis die Eisenbahnattentäter gefaßt wurden.

Schüsse auf Gendarmen

Kurz vor Weihnachten 1936 bemerkte der Gendarmeriebeamte Martin Krottenauer vom Posten Weißkirchen auf einem Patrouillengang um fünf Uhr früh einen Mann, der mit einem unbeleuchteten Fahrrad auf eine Brücke zufuhr. Da aus dem Rucksack des Angehaltenen ein Stück Eisen ragte, forderte der Gendarm den Radfahrer auf stehen zu bleiben und einen Ausweis zu zeigen.

Der Unbekannte griff in die rechte Rocktasche, zog eine Pistole und schoß mehrmals auf den Gendarmen. Krottenauer wurde am linken Oberarm getroffen. Der Verletzte schoß dem flüchtenden Täter nach, traf ihn aber nicht. Der Gendarm schleppte sich zu einem Wohnhaus und schrieb auf einen Zettel, daß er den Täter einige Tage vorher in den Traunauen gesehen habe - in Begleitung des Försters von Weißkirchen. Der Förster wurde befragt, er kannte den Täter: Es handelte sich um den Hilfsarbeiter Alois Strigl aus der Ortschaft Ufer. Er wurde in seiner Wohnung angetroffen und gab zu, auf den Gendarmen geschossen zu haben.

Bei der Hausdurchsuchung fanden die Beamten Diebsgut und Einbruchswerkzeug. Strigl gestand, mit dem Linzer Fabrikarbeiter Josef Scheinecker in den letzten Jahren eine Reihe von Einbrüchen begangen zu haben, zum Teil bewaffnet. In der Nacht zum 19. Dezember 1936 hatten die beiden einen Einbruch in den Pfarrhof in Sipbachzell verübt. Auf dem Rückweg war Strigl auf den Gendarmen Krottenauer gestoßen.

Die weiteren Ermittlungen und Befragungen führten zur Klärung des Eisenbahnattentats vom 10. April 1934. Der 50-jährige Strigl gestand, den Überfall auf den Ostende-Express schon im Herbst 1932 mit Scheinecker geplant zu haben. Das Duo wollte den Zug entgleisen lassen und die Geldsäcke aus den Postwaggons rauben.

Dreimal hatten die beiden Kriminellen bereits versucht, den Zug entgleisen zu lassen, es gelang ihnen aber nicht. Am regnerischen und stürmischen Abend des 9. April 1934 schraubten die bewaffneten Täter eine 25 Meter lange Schiene ab, schoben sie schräg über die Böschung und versteckten sich in der Nähe hinter einem Gestrüpp. Da aber nach dem Unglück Schaffner und Reisende mit Laternen und Taschenlampen aus den Waggons stiegen, flüchteten die Täter. Strigl warf unterwegs die Klauen- und Steckschlüssel in den Mühlbach.

Das Werkzeug stammte von einer Papierfabrik, zu der ein Industriegleis führte. Da Strigl von der jährlichen „Bachabkehr“ wußte, wollte er, nachdem der Mühlbach abgesperrt worden war, das Werkzeug wieder holen, damit es nicht gefunden wird. Dabei wurde er vom Anrainer gesehen. Alois Strigl legte ein umfassendes Geständnis ab; sein Komplize gab nur zu, was ihm nachweisbar war. Die beiden Attentäter wurden zum Tod verurteilt und im Jänner 1937 im Hof des Landesgerichts Linz hingerichtet.“

Die **Freiwillige Feuerwehr Marchtrenk** brachte in einem Jahresbericht Aufnahmen vom Anschlag auf den Pariser Nachtschnellzug am 10.04.1934⁵

Zugattentat 10. April 1934

Am 10. April 1934 hatte die Weiser Wehr nach dem Attentat auf den D-Zug Paris-Wien in Mitterbachham, Gemeinde OFTERING, Nachbarschaftshilfe zu leisten. Durch einen Sprengstoffanschlag entgleisten die Dampflokomotive mit ihrem Tender, zwei Postwagen, der Paketwagen, der Mitropa-Schlafwagen und zwei Personenwagen. Der Heizer der Lok wurde



getötet, 15 Passagiere zum Teil schwer verletzt. Die beiden Attentäter, der Sattlergehilfe Alois SCHEINECKER und der Hilfsarbeiter Alois STRIGL, die ausgeforscht werden konnten, wurden nach Ablehnung ihrer Gnadengesuche am 8. Jänner 1937 „nach der dritten Gnadenstunde“ hingerichtet. Am 10. November 1933 hat die Regierung Engelbert DOLFUSS das Standrecht in ganz Österreich beschlossen, was die Wiedereinführung der Todesstrafe in ganz Österreich für Mord, Brandstiftung und boshafte Sachbeschädigung bedeutet hat. Am 1. Juli 1934 wurde sie auch im ordentlichen Verfahren für diese drei Verbrechen sowie für Totschlag und Sprengstoffdelikte wieder in Kraft gesetzt.



Kirchenbrand 28. Februar 1940



⁵ Vgl. <http://www.feuerwehr-marchtrenk.at/homepage/download/2013/Jahresbericht2013.pdf> S.28.

Alois Strigl und Josef Scheinecker, die Eisenbahnattentäter von 1934

„*Erichs Kriminalarchiv*“ enthält eine detaillierte Ausarbeitung zum Eisenbahnattentat und dem Mordversuch an einem Gendarmen⁶:

Am 10. April 1934 wurde eines der größten Attentate in der Geschichte der österreichischen Eisenbahnen, im Bereich der Bundesbahndirektion Linz, auf der Westbahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Linz und Wels, verübt. Es handelte sich um ein Zugunglück ganz großen Ausmaßes, und obwohl ein von Gendarmerie- und Kriminalbeamten zusammengesetztes Ausforschungsteam an der Aufklärung und Ermittlung der Täter durch mehrere Wochen arbeitete, war es vorerst nicht möglich, diese von allen Bevölkerungskreisen angeprangerte Tat zu klären.

Erst zweieinhalb Jahre später konnten die Täter ermittelt werden. Die Aufklärung dieses Verbrechens und vieler anderen war nur der Aufmerksamkeit und dem Mut eines am Morgen des 19.12.1936 in der Traunauen bei Weißkirchen, Bezirk Wels, im Außendienst Dienst tuenden Gendarmerie-Beamten M. K. zu danken, der einen der Verbrecher anhielt und so zur Verhaftung, Überweisung und Aburteilung beitrug. Es konnten neben dem Eisenbahnattentat mehrere schwere Verbrechen (Diebstähle, Raubüberfälle) geklärt werden. Zwei Männer, der damals 45 Jahre alte Fabrikarbeiter Alois Strigl und der 39 Jahre alte Sattlergehilfe Josef Scheinecker, im Charakter ganz verschieden, bei der Verübung von Verbrechen jedoch einig, hatten sich die Vorbereitung und Begehung schwerer und schwerster Verbrechen zum Lebensinhalt gemacht. Lange Zeit hindurch konnten sie unter der Maske des „harmlosen Staatsbürgers“ ihre Taten vollbringen, bis sie das Schicksal ereilte und sie der Bestrafung zugeführt werden konnten. Für die Verfolgung und Aburteilung von strafbaren Handlungen dieser Art waren damals Sondergerichte eingesetzt. Was war geschehen?

Der D-Zug (Ostende-Expresß), von einer der damals in Österreich eingesetzten größten Dampflokomotive gezogen, sollte, wie jeden Tag, von Wien über Linz-Salzburg-München nach Ostende fahren. Mit einigen Minuten Verspätung verließ der Zug am 10.04.1934, um 1.40 Uhr, den Hauptbahnhof Linz/Donau und wollte auf der geraden Strecke gegen Wels aufholen, weshalb, wie der mit dem Leben davongekommene Lokführer angab, er eben dabei war, die Fahrgeschwindigkeit von 80 auf 90 km/h zu erhöhen.

Eine Schienenlänge nach der kleinen Bachbrücke zwischen den Ortschaften Mitter- und Niederbachham stellte sich die schwere Lokomotive auf und unter Krachen und lautem Getöse stürzte die Lokomotive auf die etwa 2 m hohe Bahnböschung. Der Heizer Ludwig Ranzenberger, der eben dabei war, vom Tender Kohle in die Feuerung zu schaufeln, wurde, da die Tendertüre offen war, von den nachrollenden Steinkohlen erdrückt.

⁶ <https://www.erichs-kriminalarchiv.de/die-grossen-kriminalfaelle/die-grossen-kriminalfaelle-20-fall-1937.html> - mit herzlichem Dank für die freundlich erteilte Abdruckgenehmigung
©P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, www.bahnhof-lette.de, Seite 16 von 45

Hinter Lokomotive und Tender liefen drei Postwagen, an diesen war der MITROPA-Schlafwagen angekoppelt und hinter diesem 8 schwere Schnellzugwaggons. Die Post-Waggons, durchwegs solche älterer Bauart, stürzten um und schoben sich ineinander. 16 Postbeamte wurden schwer, glücklicherweise jedoch nicht lebensgefährlich oder gar tödlich verletzt.

Von diesem Eisenbahnattentat wurde der Gendarmerieposten Hörsching, in dessen Bereich sich die Tat ereignete, durch einen Boten verständigt. Sämtliche Beamten des Postens begaben sich sofort an die Unglücksstelle. Nach kurzer Besichtigung der Attentatsstelle wurden vom Fernsprecher der Bundesbahnhaltestelle Oftring das Landes-Gendarmeriekommando und die Staatsanwaltschaft Linz verständigt.

Innerhalb ganz kurzer Zeit waren Arzt, Rettung, Feuerwehr und Hilfsmannschaften, sowie Gendarmerie-Beamte der Nachbarposten an der Attentatsstelle eingetroffen. Zur Absperrung des Tatortes wurde auch Militär eingesetzt.

Was ergab der Lokalausweis?

Eine 25 m lange Schiene, von der Außenseite der zweigleisigen Bahnstrecke Linz-Wels, war fachmännisch abgeschraubt und lag schräg auf der Südseite der etwa 2 m hohen Bahnböschung. Schraubenmuttern und Klammern, die am Bahnkörper und auf der Böschung verstreut lagen, wurden gesammelt, auf den Gendarmerie-Posten gebracht und dafür gesorgt, daß diese unversehrt blieben und vorhandene Ritzer, Kratzer, Rillen usw. nicht verwischt oder beschädigt wurden.

Noch am selben Tag (10.04.1934) wurde im kleinen Bach, nahe an der kleinen Bahnbrücke (Wasserdurchlaß), ein eisernes Verlängerungsrohr, das an einem Ende flachgedrückt war und zweifellos von den Tätern beim Lösen der Schrauben und Schraubenmuttern verwendet wurde, gefunden und ebenfalls gesichert. Die engere und weitere Umgebung der Attentatsstelle wurde nach verdächtigen Gegenständen und sonstigen Spuren abgesucht, doch mit Ausnahme des flachgedrückten Eisenrohres konnten keine Spuren oder sonstige Hinweise gefunden werden. Klauen- und Steckschlüssel fand man nicht.

Es stand bereits damals einwandfrei fest, daß die lange Schiene und die Schraubenmuttern nur mit einem hierzu passenden Werkzeug gelockert und entfernt werden konnten. Sämtliche Bahnmeistereien der Umgebung wurden darüber befragt und Nachschau gehalten, ob vielleicht von im Bahndienst in Verwendung stehenden Schlüsseln (Klauen- und Steckschlüssel) fehlen, gefehlt haben und wieder zurückgebracht wurden. Ein größerer Personenkreis wurde befragt, perlustriert (genau durchsucht) und zum Alibinachweis verhalten. Alles verlief negativ. Das Motiv der Tat war unbekannt.

Der Schaden war sehr groß. Der Verkehr auf der zweigleisigen Bahnstrecke war während des 10. 4. unterbrochen, konnte aber am nächsten Tag eingleisig und „langsam“ wiederaufgenommen werden.

Erste Anhaltspunkte zur Klärung:

Jedes Jahr, in der Regel in der ersten Septemberwoche, ist die sogenannte „Bachabkehr“ des von Wels entlang der Traunauen bis Ebelsberg gegen Osten fließenden Mühlbaches und dient dem Zweck, das Bachbett zu reinigen, eventuelle Reparaturen an Schleusen vorzunehmen und sonstige Instandsetzungen durchzuführen. Beginn der Bachabkehr ist in der Regel an einem Samstag und sie dauert etwa eine Woche. Das Bachbett war fast wasserlos. Am Montag oder Dienstag dieser Bachabkehrwoche (Sept. 1934) bemerkte zwischen 19 und 20 Uhr ein in der Nähe wohnhafter Häusler, daß sich im Mühlbach ein Mann befinde, der dort etwas suche und es erweckte bei dem Häusler den Anschein, als würde der Unbekannte nahe an der Wehr zurückgebliebene Fische aus dem kleinen Tümpel herausnehmen. Von der etwas höher gelegenen Straße sprach der Häusler den Unbekannten an. Der Angesprochene reagierte vorerst nicht und erst auf die zweite Frage gab der Mann eine ganz unverständliche Antwort. Der Häusler wollte sich überzeugen und ging auf den Mann zu: doch verließ dieser rasch das Bachbett, ging zu einem am Straßenrand und nahe am Mühlbach liegenden Herrenfahrrad und versuchte mit diesem wegzufahren. Der Häusler trat ganz nahe an den Unbekannten heran und wollte diesen zurückhalten. Dem Mann gelang wohl die Flucht, das Fahrrad mußte er aber zurücklassen.

Über diese Wahrnehmung wurde am nächsten Tag am Gendarmerieposten die Anzeige erstattet. Die Stelle, an der der Unbekannte im Bachbett stand, wurde abgesucht und man fand dort, nahe an der Wehr, noch im Wasser (kleiner Tümpel) liegend, zwei Klauen- und einen Steckschlüssel. Durch das „Kriminologische Institut“ wurde damals einwandfrei festgestellt, daß mit diesen Schlüsseln die Schraubenmuttern der 25 m langen Eisenbahnschiene an der Attentatsstelle abgeschraubt wurden. Das von dem namentlich unbekanntem Mann (Sept. 1934) zurückgelassene Herrenfahrrad war im damaligen Fahndungsblatt ausgeschrieben; es konnte einwandfrei festgestellt werden, daß dieses Fahrrad einem Bauern aus dem Bezirk Linz-Land, etwa 8 km entfernt, gestohlen wurde. Der Zusammenhang „Auffindung der Klauen- und Steckschlüssel, Eisenbahnattentat und Fahrraddiebstahl“ war hergestellt, und die Tatsache, daß die Attentäter auch Diebstähle begangen haben, konnte als ziemlich sicher angenommen werden. Die Nachforschungen wurden mit größter Intensität fortgesetzt, Nachpatrouillen vermehrt und verstärkte Perlustrierungen folgten, Aufgreifung der Attentäter, ihre Verhaftung und Überweisung:

Kurz vor Weihnachten 1936 wurde es möglich, das Eisenbahnattentat vom April 1934 und mehrere schwere Einbruchsdiebstähle, die im Raume südlich von Linz und in den Bezirken Steyr und Wels verübt wurden, zu klären.

In der Nacht zum 19.12.1936 stand der Gendarmerie-Beamte Martin Krotenauer des Postens Weißkirchen, mit Karabiner bewaffnet, im Gebiet der Traunauen im Patrouillendienst. Es war ein grauer Dezembermorgen, ganz leichte Schneedecke nach einer nicht sehr dunklen Nacht. Um 5 Uhr befand sich der Gendarmeriebeamte auf der hölzernen Traunbrücke (Straßenbrücke) am rechten Traunufer, als er einen Mann bemerkte,

der mit einem unbeleuchteten Fahrrad gegen den rechten Brückenkopf zukam. Der Beamte hatte, wie später bekannt wurde, den Mann nur flüchtig gekannt, wußte daher seinen Namen und dessen Wohnadresse nicht. Der Mann, vom Beamten dazu verhalten, blieb stehen, hielt aber das Fahrrad zwischen den Beinen und als der Gendarm aus dem Rucksack des Angehaltenen ein größeres Eisenstück (Brech- oder Montiereisen) herausragen sah, stellte er ein genaueres Verhör an. Darauf drehte sich der Angesprochene schnell nach links und feuerte aus einer in der rechten Überrocktasche versteckt gehaltenen Pistole mehrere Schüsse gegen den Gendarmeriebeamten ab, wodurch dieser am linken Oberarm getroffen und schwer verletzt wurde. Der Täter flüchtete mit dem Fahrrad über die Brücke (gegen Norden) in die Ortschaft Ufer, wo er, wie sich später herausstellte, wohnhaft war und auch später aufgegriffen werden konnte. Obwohl durch den Schuß verletzt, schoß der Gendarmeriebeamte dem Flüchtenden nach, doch die Abgabe eines gezielten Schusses war ihm nicht mehr möglich.

Der Gendarm schleppte sich zu dem am linken Brückenkopf stehenden kleinen Wohnhaus (ehemaliges Mauthäuschen), ersuchte um Verständigung des Gendarmeriepostens und schrieb kurz auf einen Zettel, daß es sich bei dem Täter um jenen Mann handelt, „mit dem er vor einigen Tagen an einem Nachmittag in Anwesenheit des Försters in den Traunauen zusammen war. Dem Förster würde der Mann (Name und Wohnort) bekannt sein“. Arzt und Rettung wurden rasch verständigt und der Verletzte in das Krankenhaus gebracht. Der Förster wurde befragt und gab an, daß es sich bei dem Verdächtigen um den in der nahegelegenen Ortschaft Ufer wohnhaften Fabrikarbeiter Alois Strigl handeln müsse.

Bereits um 7 Uhr konnte Strigl in seiner Wohnung ohne Widerstand festgenommen werden. Er gab den Mordversuch an dem Gendarmen zu. Eine Durchsuchung der Wohnung und sonst zum Hauswesen gehörenden Räumlichkeiten förderte derart viel belastendes Material zutage, daß Strigl weiter gestand, zusammen mit dem in Linz wohnhaften Sattlergehilfen Josef Scheinecker durch mehrere Jahre schwere Einbrüche in den angrenzenden Bezirken begangen zu haben. In der Nacht zum 19.12.1936 habe er zusammen mit Josef Scheinecker einen Einbruch im Pfarrdorfe Sipbachzell, etwa 9 km entfernt, verübt und er selbst habe sich, als er am Morgen des 19.12.1936 vom Gendarmen auf der Traunbrücke angehalten wurde, auf dem Heimweg (von diesem Einbruch) befunden. Josef Scheinecker habe sich in Weißkirchen von ihm getrennt und sei mit dem Fahrrad entlang des rechten Traunufers nach Linz gefahren. Noch am Vormittag des 19.12.1936 konnte Josef Scheinecker von Kriminalbeamten der Bundespolizeidirektion Linz in Verwahrung genommen und dem Landesgericht Linz überstellt werden.

Im Laufe der eingehend geführten Erhebungen, Nachforschungen und Vernehmungen gestand Strigl, gemeinsam mit Josef Scheinecker das Eisenbahnattentat vom April 1934 lange geplant und schließlich in der Nacht vom 9. zum 10.04.1934 ausgeführt zu haben. Strigl wußte von der vorerwähnten Bachabkehr und wollte die Schlüssel, die er nach dem Attentat in den Mühlbach geworfen hat, herausnehmen. Hierbei sei er aber von einem Mann

überrascht worden und konnte sein Vorhaben, die Schlüssel aus dem Bach zu nehmen, nicht ausführen. Das von ihm zurückgelassene Herrenfahrrad hatte er vor mehreren Wochen in einem Bauernhaus der Gemeinde Allhaming gestohlen. Ein am 19.12.1936 in seinem Wohnhaus vorgefundenes Herrenfahrrad habe er ebenfalls gestohlen.

Bis zum 24.12.1936 (Tag der Überstellung in das Gefangenenhaus des Kreisgerichtes Steyr) hatte Strigl nicht nur das Attentat und den Mordversuch an dem Gendarmen, sondern außerdem drei Attentatsversuche im Raume von Wels und mehrere schwere Einbruchsdiebstähle gestanden.

Strigl gestand, zusammen mit Josef Scheinecker, den Plan für das Eisenbahnattentat bereits im Herbst 1932 anlässlich eines gemeinsamen Treffens in Wels besprochen und den Vorsatz gefaßt zu haben, dieses Verbrechen an der bezeichneten Stelle auch auszuführen. Scheinecker habe sich vorher in Linz genau erkundigt und festgestellt, daß der zur Entgleisung zu bringende D-Zug jedesmal eine größere Menge Bargeld (in den Postwaggons) mitführe und sie hatten daher die Absicht, sobald der Zug entgleist wäre, diesen zu berauben. Beide waren bewaffnet, Strigl mit Karabiner und Scheinecker mit Pistole. Drei Attentatsversuche im Raume Wels hatten keinen Erfolg.

Mit dem Abschrauben der Schienen (= Lösen der Schraubenmutter) hatten sie bereits, so gab Strigl an, am 9. 4. gegen 23 Uhr begonnen. Es herrschte eine sehr stürmische und regnerische Aprilmacht (erstes starkes Frühlingsgewitter). Gegen 1.40 Uhr sollte der D-Zug die Attentatsstelle passieren. In der Zeit von 23 Uhr bis nach 1.30 Uhr des 10.04.1934 hätten noch einige Züge, so gaben die Täter an, die Attentatsstelle passiert, es erfolgte keine Entgleisung und das war insofern möglich, als die 25 m lange Schiene auf den Schwellen der geraden Bahnstrecke liegenblieb und diese durch die Züge nicht weggeschoben wurde. Erst als sie wußten, der D-Zug, den sie eben zur Entgleisung bringen wollten, sei unterwegs, schoben sie die abgeschraubte 25 m lange Schiene von den Schwellen auf die Bahnböschung, ließen diese dort schräg liegen und warteten das Herankommen des D-Zuges ab. Sie hielten sich bei einem in der Nähe der Attentatsstelle befindlichen Gesträuch (Erlen am kleinen Bach) versteckt und hatten vor, sobald der D-Zug entgleist war, den Raub ausführen, bzw. die Geldsäcke aus den Waggons zu nehmen.

Die Unglücksstelle bot danach ein verheerendes Bild. Der Zugriff der Täter nach dem Geld wurde dadurch verhindert, daß der hinter den drei Postwaggons gelaufene große stabile MITROPA-SCHLAFWAGEN nicht mehr über die Bahnböschung stürzte, sondern wohl etwas schräg, noch am Bahnkörper und auf den nicht abgeschraubten Schienen stehenblieb und dem Druck mit einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h nachfolgenden Schnellzugwaggons standhielt. Die Zugschaffner verließen gleich mit ihren Laternen die Waggons und schlugen Lärm. Viele Reisende — teilweise auch mit Taschenlampen versehen — begaben sich aus ihren Abteilen ins Freie und die Täter konnten ihre Absicht nicht ausführen.

Strigl und Scheinecker verließen ohne Beute den Tatort und Strigl warf die zum Lösen der Schraubenmutter verwendeten Klauen- und Steckschlüssel (diese stammten von einem größeren Industriebetrieb mit Gleisanschluß der Bundesbahn) auf dem Weg zu seiner Wohnung in den bereits früher erwähnten Mühlbach. Die Wohnung des Strigl war von der Attentatsstelle etwa 5 km entfernt.

Der Lokalausweis — an der Attentatsstelle — durch das Landgericht Linz/Donau fand Ende Dezember 1936 statt. Die Täter wurden zum Tatort gebracht und ihre Angaben stimmten mit dem Tatort und der Tatausführung vollkommen überein. Zur Aburteilung für Mord- Raub, Brandlegung, Sprengstoffdelikte und schwere boshafte Sachbeschädigung waren damals Sondergerichte eingesetzt. Die Täter wurden schuldig erkannt und zum Tod durch den Strang verurteilt. Die Hinrichtung fand am 08.01.1937 im Hofe des Landesgerichtes Linz statt.



Die Eisenbahnattentäter von Mauthausen vor dem Standgericht.

In dramatischer Weise vollzog sich gestern das interessante Verhör der beiden Attentäter, die den D-Zug Wien—Salzburg zur Entstellung brachten und entblütern wollten. Beide Angeklagte sind gekündigt, der eine hält aber die Ratte des Attentats in geheimnisvollem Schweigen.

Bilder aus dem großen Linzer Standgerichtsprozess.



„Illustrierte Kronenzeitung“ vom 08.01.1937

Das Urteil an Strigl und Scheinecker vollstreckt

Wie in einem Teile der Hoflage bereits berichtet, wurden Alois Strigl und Josef Scheinecker zur Urteilsvollstreckung am 14. März um 11 Uhr in den Saal geführt. Kurz nach halb 4 Uhr erließen der Gerichtshof und schließlich der Urteil, nach dem beide Angeklagten wegen des Eisenbahnmordes und des Sprengstoffschlagers, Schwurgericht nach dem Urteil an einem der beiden, zum Tode durch den Strang verurteilt wurden. Es wurde angeordnet, daß das Urteil zuerst an Strigl und dann an Scheinecker zu vollziehen sei.

Da zum Verhängen als Zeitpunkt der Urteilsvollstreckung 11 Uhr angeordnet wurde, war das Urteil bis 11 Uhr zu vollziehen.
Die Vorsitzenden der beiden Strafkammern, Dr. Drosch und Dr. Glöckl, rückten sofort an den Verhandlungstisch und an den Justizminister telegraphische Meldung um Begnadigung, bezw. Erteilung eines Gnadenantrages. Da aber diese Gnadenanträge vom Staatsgerichtsrat nicht befürwortet wurden, war es schließlich notwendig, Gnade zu erheben.



Die Oettinger Eisenbahnmörder vor dem Standgericht
Alois Strigl (links) und Josef Scheinecker (rechts)

Alois Strigl und Josef Scheinecker nahmen ihr Todesurteil ruhig und gelassen auf. Die Urteilsbegründung verlasen sie mit beiderseitiger, ruhiger Stimme.

Der Vorsitzende führte darin aus, daß der Gerichtshof auf Grund des Geländes im Zusammenhang mit dem Verhängen der Weidmarke und dem Angaben der Zeugen als erwiesen angenommen habe, daß beide Angeklagte das Eisenbahnmord mit Hilfe verübt haben, in der Absicht, den D-Zug zur Umgehung zu bringen. Daß die Angeklagten voraussehen mußten, daß die Umgehung von den Schienenwegen begleitet sein würde, darüber zu reden schied sich wohl. Es sei ja von dem Angeklagten selbst bei der Verhandlung wiederholt behauptet worden, daß sie öfter auch darüber gesprochen haben, daß der Erfolg unter Umständen auch das Leben von Menschen gefährden könne. Auch darüber seien sich die Beschuldigten klar gewesen, daß sie den Tod nur an einer bestimmten Stelle, die für ihre Zwecke eben am geeignetsten war, mit Hilfe ausüben konnten. Daß die Angeklagten bei diesen Umständen nur aus eigenem Willen gehandelt haben, das habe der Gerichtshof auf Grund des Beweisergebnisses als erwiesen angenommen. Die Verantwortung des Josef Scheinecker bei der Hauptverhandlung, wozu er die Beschuldigte nicht aus einem eigenartigen Mord, sondern aus irgend einem anderen Grund, den er nicht nennen wollte, erfüllt habe, habe das Gericht als ungläubigswürdig abgewiesen. Der Standgerichtshof erkannte den Teilhand nach § 45, St.-G., bei beiden Angeklagten in über Einkick als gegeben. Nach im zweiten Punkt der Hoflage habe der Gerichtshof den Teilhand nach § 4 des Sprengstoffgesetzes und bei Scheinecker auch nach § 5 des Sprengstoffgesetzes (Verbrechen der Straftat am Sprengstoffschlager) als erwiesen angenommen. Auch in diesem Fall habe der Gerichtshof die Verantwortung der Beschuldigten, daß sie nämlich gekannt hätten, es handle sich bei dem fraglichen Sprengkörper um einen heimlichen Papierbombe, aber nicht, daß der von ihnen verwendete nur die Wirkung eines solchen habe, vor allem auf Grund der militärischen Kenntnisse, die sich beide Angeklagte im Weltkrieg erworben hätten, als ungläubigswürdig abgewiesen. Bei der Einzelbegründung sei bei beiden das Geländewesen, die Kenntnis der Lage, die richtige Organisation und Ausführung, vor allem bei Strigl mit Grund gegeben. Als erschwerend sei bei beiden das Zusammenwirken zweier Verbrechen und der Umstand, daß sich die Haupttäter auch nach einer Reihe anderer Verbrechen, die nicht Gegenstand der Standgerichtsverhandlung waren, schuldig gemacht hätten.

Nach der Verlesung des Urteils habe auch festgesetzt werden müssen, an welchem der beiden Strafkammern das Urteil zuerst zu vollziehen sei. Da nach der Übergang des Gerichtshofes Josef Scheinecker der mehr belastete sei und seinen Mitangeklagten gerade in den schwersten Fällen zur Begehung der Verbrechen Handlung veranlaßt habe, war daher der Vollzug des Urteils in der angegebenen Weise auszusprechen. Als der Vorsitzende die Beurteilung fragte, ob sie das Urteil verstanden hätten, antworteten beide mit lauter, freudiger Stimme: „Ja wohl!“
Auf die Bitte der Verteidiger hin wurde den Beurteilten bis zur Urteilsvollstreckung eine dritte Stunde bewilligt.

Die letzten Stunden

Alois Strigl und Josef Scheinecker, die bis zur letzten Stunde bemerkenswerte Ruhe, ja fast Kaltblütigkeit bewahrt hatten, wurden in die beiden Urteilskammern geführt. Von Scheinecker nahmen die nächsten Anwesenenden noch Abschied. Strigl sah niemanden zu sich. Nach dem erforderlichen Bescheid vermerkten zunächst beide. Schließlich verlangte aber Strigl noch nach einem Briefchen. Dieses sah auch mit Gott aus und empfing die heiligen Sakramente. Ruhe und Gelassenheit trat er seinen letzten Gang an. Vor dem Stuhl des Galgen betete er noch und ging dann aufrecht in den Tod. Vater Berthold vom Normalienhof war dem reuigen Sünder in der letzten, jüngeren Stunde bei.

Schinecker dagegen blieb bis zum letzten Atemzug kalt und selbstlos. Vater Eberhard ludte ihn darauf auf, um ihn zu bewegen, doch auch mit dem Herrgott Ordnung zu machen, das System fassend vor der Hinrichtung. Kurz und knapp wie Alois Scheinecker ab. Nach dem Verhör wies er mit den Worten: „Das brauch' i net, hab im Krieg auch keine gehabt“, zurück.

Zum Urteil verlangten die Beurteilten nichts. Dagegen trauten sie etwas Bier und Wein und rauchten einige Zigaretten. Als die Gnadenanträge abgelesen waren, aber noch auf die Gnadenanträge irgendwelche Kenntnis gekommen, wurde Strigl als erster in den linken Hof des Landgerichts geführt, wo die zwei Galgen standen. Kurz Zeit darauf hatte er seine Taten mit dem Tode gelöst. Nach einigen Minuten wurde jedoch Scheinecker angeführt. Er ließ bis zum Schluss den Kopf, daß er aus politischen Beweggründen den Todestag würde haben, aufrecht, indem er sich noch einen Knick kurz vor der Hinrichtung zum Nationalsozialismus bekennt.

Die Polizei hatte die Kutschkammer während der Hinrichtung vollkommen abgeräumt. Eine große Menschenmenge war in den umliegenden Straßen auf die Nachricht vom Vollzug des Urteils.

Vollstrecker des Urteils war Schaffmeister Böng aus Wien mit zwei Gehilfen.

Schinecker hat sich während der Verhandlung immer mehr dem Richter gegeben, als ob er das Oettinger Urteil nicht aus Hassbitterkeit, sondern aus politischen Gründen begangen hätte. Er hat sich auch bis zuletzt hartnäckig gemehrt, über die Gründe, die zur Tat führten, etwas auszusagen. Diese Verantwortung hat bei Gericht um Hinblick darauf, daß die ersten Verdächtige geraume Zeit vor dem Einsetzen der politischen Exzesse im Österrich begangen wurden, wenig Glauben und erweckt sich auch bei letzlicher Überzeugung als höchst unchristlich, ganz abgesehen davon, daß im Komplex Alois Strigl die Hauptrolle offen und rückhaltlos einbekannt hat.

Kein Gnadenantrag

Die „Fol. Rev.“ schreibt: „Mit Rücksicht auf das Verbrechenmäßige der beiden Straftaten, insbesondere des Eisenbahnmordes, wurde im Hinblick auf den nichtbehaltenen Versuch, dieses Verbrechen auszuführen, wozu die Hauptverdächtige der Mordtat herangezogen, sowie ferner mit Rücksicht auf die Gemeingefährlichkeit der beiden Beurteilten konnte kein Gnadenantrag gestellt werden.“

Hingerichtet!

Amtlich wird berichtet: Alois Strigl und Josef Scheinecker, die heute nachmittag vom Standgerichtsenat zum Tod verurteilt wurden, sind nach Ablauf der drei Stunden nach der Urteilsverkündung um 18.45 Uhr im Hof des hiesigen Landesgerichtes justifiziert worden. Zuerst wurde, wie im Urteil ausgesprochen, Alois Strigl hingerichtet.

In der Liste der in Linz nur kurze Zeit nach dem Todesurteil Hingerichteten sind sie die Nr. 36+37 vom 08.01.1937:

Alois Strigl (*1893)	Hilfsarbeiter aus Au bei Marchtrenk, als nationalsozialistischer Parteigänger für das Eisenbahnattentat auf den Ostende-Wien-Express (D-Zug 117) bei Oftring am 10. April 1934 sowie einen Sprengstoffanschlag in Kematen an der Kreams zum Tode verurteilt und im Landesgericht Linz am Würgegalgen hingerichtet.
Josef Scheinecker (*1897)	Fabrikarbeiter, als nationalsozialistischer Parteigänger für das am 10. April 1934 in Mitterbachham bei Oftring begangene Eisenbahnattentat auf den Ostende-Wien-Express (D-Zug 117) sowie einen Sprengstoffanschlag in Kematen an der Kreams zum Tode verurteilt und im Landesgericht Linz am Würgegalgen hingerichtet.



Strigl und Scheinecker waren die letzten Exekutierten im österreichischen Ständestaat.⁷



Illustrierte Kronenzeitung vom 07.01.1937

⁷ Vgl. <https://www.oogeschichte.at/epochen/zwischenkriegszeit/ein-kleines-dorf-in-schwerer-zeit-marchtrenk-1900-1938/wirtschaftliche-entwicklungen/verkehr-schiene-und-luft/>

Kagell: Da ich die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...



Der große...
Der große...
Der große...

Kagell: Da ich die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Betroffener zum Offenbahn-
raub.

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...

Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...
Kagell: Das ist die...



Standgerichtsprozeß in Linz: Josef Scheinecker und Alois Strigl, die im April 1934 das Eisenbahnattentat gegen den D-Zug Wien—München—Paris bei Marchtrenk verübten, wurden erst jetzt ausgeforscht und in einer Standgerichtsverhandlung zum Tode verurteilt. — Die Vollstreckung des Urteils fand drei Stunden nach der Verkündung statt.

Der Standgerichtsprozeß und die beiden zum Tode verurteilten Attentäter fanden in den Zeitungen der damaligen Zeit gebührende Beachtung.

Die Eisenbahnattentäter von Oftering vor dem Standgericht.

Zum zweitenmal innerhalb eines Monats ist gestern in Linz ein Standgerichtssitz unter dem Vorsitz des Wiener Oberlandesgerichtsrates Doktor Komárek zusammengetreten. Vor dem Ausnahmegericht standen diesmal die beiden Eisenbahnattentäter von Oftering, der 45jährige Fabrikarbeiter Alois Strigl und der 39jährige Sattlergehülfe Josef Scheineder. Die beiden haben nach mehreren Verlesungen den D-Jug Wien—Salzburg am 10. April 1934 zum Entgleisen gebracht, in der Absicht, den Postwagen zu berauben. Ein Loter, vier Schwer- und sechs Leichtverletzte waren die Opfer dieses grauenvollen Verbrechens. Nach der Tat hat die beiden Attentäter der Mut verlassen und sie sind geflüchtet, ohne den geplanten Raub auszuführen.

In der gestrigen Verhandlung bekannte sich Strigl teilweise schuldig, belagerte aber seinen Komplizen Scheineder aufs schmerzlich. Dieser wieder schob alle Schuld auf Strigl und wick alle unangenehmen Fragen aus. In den späten Nachmittagsstunden wurde die Verhandlung auf heute vertagt. Das Urteil über die beiden Eisenbahnattentäter dürfte im Laufe des Nachmittags gesprochen werden. Nachherend unser Bericht.

Linz, 7. Jänner.

Alois Strigl hat seit vierzehn Jahren ein Doppelleben geführt. Er genoss einen guten Namen, lebte in anscheinlichen Verhältnissen und galt bei seinen Bekannten als braver Mann. In Wirklichkeit war er aber Schöpfer einer Mörderbande. Über deren Untaten er sich am Bierhaustisch mit schneidender Zunge am meisten entsetzte. Schließlich hatte sich aber Strigl selbst verraten.

Ein Überfall bringt es an den Tag.

Nach drei Jahre nach dem Eisenbahnanschlag bei Oftering, in der Nacht des 19. Dezember 1935, fuhr Strigl mit einem Nachruf auf seinem Fahrrad an dem Brückenkopf bei Traunkirchen vorbei. Der Probegendarm Martin Krottenauer, dem der Mann verdächtig vorkam, hielt ihn an. Während der Verhaftung feuerte Strigl aus einer Pistole, die er in der Tasche verborgen hatte, einige Schüsse gegen den Gendarmen ab, der am Arm verletzt wurde. Nach in der gleichen Nacht wurde Strigl verhaftet. Er gab nicht nur den Anschlag zu, sondern gestand, daß er gemeinsam mit Scheineder und dessen Bruder eine ganze Reihe von Einbrüchen verübt habe. Schließlich verbreitete sich die Nachricht, Strigl und Scheineder hätten zugegeben, daß sie auch die Eisenbahnattentäter von Oftering gewesen seien. Die Nachricht erwies sich als richtig. Als im Haus des Verhafteten eine Menge Diebstahl unbekannter Ursprungs aufgefunden worden war, meldeten sich diese Leute, bei denen in der letzten Zeit eingebrochen worden war.

Unter diesen Leuten befand sich auch ein Bauer, der einen Hof aus Strigls Besitz als sein Eigentum wiedererkannte. Dieser Hof war dem Bauern von Strigl vor langer Zeit zusammen mit einem Fahrrad gestohlen worden. Dieses Fahrrad wurde aber nicht unter dem Diebstahl gefunden. Da erinnerte sich

einer der Beamten, der die Untersuchung führte, daß feinerzeit in Oftering an der Straße des Eisenbahnanschlages von den Attentätern ein Fahrrad zurückgelassen worden war. Das Fahrrad von Oftering wurde dem Bauern gezeigt, und dieser erkannte es sofort als das Rad, das ihm feinerzeit gleichzeitig mit dem Hof gestohlen worden war.

Strigl wurde diese Tatsache vorgehalten, und als er dafür keine Erklärung wußte, brach er schließlich zusammen und gestand, gemeinsam mit Scheineder den Anschlag auf den D-Jug verübt zu haben.

Riefiges Interesse für den Prozeß.

Für die Verhandlung herrscht in Linz großes Interesse, und die sonst stille Ruhestadt, in der sich das Landesgericht befindet, war von zahlreichen Neugierigen besetzt. Die alte Eingang in den Verhandlungssaal füllten wollten. Der Saal war dicht gefüllt; unter den Juroren befanden sich auch mehrere Verwandte Strigls.

Strigl hat die letzte Nacht, ebenso wie die vorangegangenen Nächte, völlig ruhig verbracht, während Scheineder Stundenlang in seiner Zelle auf und ab gegangen ist.

Der Staatsanwalt beantragt Todesstrafe.

Dann erhebt sich der Staatsanwalt und führt folgendes aus:

„Am 10. April 1934, in dem ersten Morgenstunden, fuhr der D-Jug 117 in der Nähe der Bahnhofs Oftering bei Marktstreu aus dem Gleise und die Lokomotive kollidierte über die Böschung in die Tiefe. Zwei Postwagen und ein Dienstwagen wurden zerstört, der Lokomotiv getötet, vier Personen schwer und sechs leicht verletzt. Durch die ersten Untersuchungen wurde bereits festgestellt, daß hier kein Unfall, sondern ein verbrecherischer Anschlag vorlag. Strigl und Scheineder wurden als Täter dieses Eisenbahnanschlages festgenommen. Sie haben das Verbrechen nach langem gefahrvollen Weichsel und wiederholten Verhörn durchzuführen.“

Sie wollten den Scherz aus Umkleung bringen und haben mit Vorbedacht die erhöhte Stelle gewählt, damit der Zug in die Tiefe stürze und getötet werde. Ihre Absicht war es, den Postwagen zu berauben. Die Anschlagler haben das Hagel durch Entfernen von Häkeln Meter langen Schienenkäden bewirkt.

Mit Rücksicht auf die schweren Folgen des Verbrechens verlange ich die Verurteilung nach § 86 des Strafgesetzbuches. (Die betreffende Gesetzesstelle lautet: Hatte eine solche Verschuldung den Tod eines Menschen zur Folge und konnte von den Tätern vorhergesehen werden, soll der Täter mit dem Tode bestraft werden. Die Neb.)

Ein zweiter Mordanschlag des Verbrecherpaares.

Der Staatsanwalt bringt dann noch ein anderes Verbrechen der Angeklagten zur Kenntnis. Die beiden haben im Jänner des Vorjahres versucht, den Landwirt Obermaier, einen persönlichen Feind des Scheineder, der in der Ortschaft Scharten ansässig ist, mittels eines Sprengstoffanschlages zu beseitigen. Scheineder hatte Strigl den Auftrag gegeben, das Haus seines Feindes mittels einer Ammonalsprengbombe in die Luft zu jagen.

In der Nacht vom 24. auf den 25. Jänner brach Strigl in das Wohnhaus des Obermaier

Während des Gesprächs mit seinem Verteidiger erlitt er plötzlich einen Herz-Kreislagenbruch.

Die Verhandlung beginnt.

Um 9.15 Uhr verhandelt ein Hofenzweihen den Beginn der Verhandlung und der Standgerichtssitz tritt den Saal.

Zuerst wird Alois Strigl aufgerufen. Er hat das Köstchen eines biedereren Landwirts, ist aber ärztlich gelähmt. Ruhig sitzt er im Saal umher. Dann gibt er seine Personalien an. Er war Fabrikarbeiter, hat aber seit dem Jahre 1932 keine Arbeit mehr. Er besitzt aber ein kleines Haus mit einem Joch Grund, ist verheiratet und hat zwei erwachsene Söhne im Alter von 26 und 19 Jahren, die als Strohacker arbeiten. Verheiratet hat er keine.

Bei Josef Scheineder fällt vor allem der Redende Blick auf. Er ist totschwarz und sein Gesicht eingesenken. Seine auffallend roten Hände glitzern. Er ist ebenfalls verheiratet und besitzt gemeinsam mit zwei Brüdern ein Haus in Sematen. Bis auf eine Geldstrafe wegen eines Raubhandels in er noch nicht verurteilt.

Auf der Anklagebank sitzt noch ein dritter Mann. Auf die Frage des Staatsanwaltes, wer er sei, antwortet der Vorlesende: „Das ist der Bruder, Franz Scheineder, den brauche ich aber nicht.“ Der dritte Mann entfernt sich und auch Josef Scheineder wird abgeführt.

ein, letzte die Sprengbombe, die in eine alte Decke gewickelt war, unter eine Mohrrübe und kreuzte Weißbündel darüber. Dann brach er das Ganze mit Petroleum und mit Hilfe einer langen Stange über die Weißbündel an. Der Erfolg blieb aber aus, die Sprengstoffzettel explodierten nicht.

es kam nur zu einem kleinen Brand, der von dem Hausbesitzer des Obermaier leicht gelöscht werden konnte. Heute die Forderung der Sprengstoffzettel funktionierten, wäre das Haus des Obermaier in die Luft geflogen. Der Staatsanwalt verlangt auch für dieses Verbrechen ein Urteil des Standgerichtes nach dem Sprengstoffgesetz. (Die Höchststrafe nach dem Sprengstoffgesetz ist ebenfalls die Todesstrafe. Die Neb.)

Nach Verurteilung der Anklageprobe des Staatsanwaltes erlassen die Verteidiger eine Pause von ungefähr Minuten, um sich mit dem Angeklagten besprechen zu können. Der Vorlesende gibt dieser Bitte statt und unterbricht die Verhandlung.

Schuldbekennnis zu fünfzig Prozent.

Nach der Pause beginnt dann das Verhör mit den Angeklagten. Der Vorlesende fragte erst Strigl, ob er sich schuldig bekenne. — Ang.: Ja, teilweise. — Vorl.: Was heißt das? — Ang.: Daß ich bei diesen Sachen nicht allein war. — Vorl.: Und Sie, Scheineder? Bekennen Sie sich schuldig? — Ang.: Wegen der Sprengung nicht, wegen dem Eisenbahnanschlag ja.

Der Vorlesende verlißt dann die getrennte Vernehmung der Angeklagten. Scheineder wird aus dem Saal geführt und Strigl tritt vor. Er spricht sehr zaghaft und stottert auch manchmal.

Die Idee war von Scheineder.

Vorl.: Strigl, schildern Sie uns, wie es zu dem Eisenbahnanschlag gekommen ist. — Ang.: Im Jahre 1932 hat mich die Arbeitslosigkeit getroffen. Dann habe ich am Helfer Wolfstsch den Scheineder getroffen. — Vorl.: Seit wann kennen Sie ihn? — Ang.: Seit der Schulzeit. — Vorl.: Was haben Sie damals gebrochen? — Ang.: Wir haben über unsere mitleidige Lage

geredet, und er hat gesagt, daß er schon lange habet, wie man das ändern könnte.

Er meinte, am besten wäre es, man sähe einen Zug berauben. — Vorl.: Für Ihre ist alle vom Scheinleder ausgegangen? — Ang.: Ja. Ich habe ihn nur gefasst, wie er sich das vorstellte, und er hat gesagt, es muß der D-Zug sein, weil der immer 200.000 bis 300.000 Schilling mitführt.

Wiflungene Proben am Schienenstrang.

Vorl.: Wo ist aber doch ein solches Schienenstück ausgebracht worden?

Ang.: Ja, daß er die Schlüssel zum Aufschrauben der Schienen mitbringt. Wir haben es auch gleich probiert, aber das erste Mal ist es nicht gegangen. — Vorl.: Wann habt Ihr wieder probiert? — Ang.: Am 10. Oktober 1932. Da hat er Schrauben mitgebracht. So ist aber auch nicht gegangen. Der Zug ist brüdergefahren und es ist gar nichts passiert.

Vorl.: Wann war Ihr nächster Versuch? — Ang.: Am 9. November, weil da besonders viel Geld im Zug war. — Vorl.: Was ist da geschehen? — Ang.: Da haben wir wieder andere Schlüssel gehabt und haben die Schrauben unterhöhlt und ein paar Schrauben und Köpfen ausgebracht. — Vorl.: War das an derselben Stelle wie bei der ersten Probe? — Ang.: Nein. Jetzt war es im Postwald. Scheinleder hat gesagt, es ist im Wald am profichsten. Am 9. November war es finstere Nacht, da haben wir es ein Stück weiter unten versucht. — Vorl.: Warum?

Ang.: Weil bei der ersten Stelle ein eifelhafter Graben war, bei der zweiten war eine Böschung; wenn was sein soll, daß ich mir gedacht, daß die Leute nicht so zu Schanden kommen. (Gestrichelung im Auditorium.)

Mit Pistolen ausgerüstet.

Vorl.: Haben Sie Waffen gehabt? — Ang.: Ich eine Pistole. — Vorl.: Und der Scheinleder? — Ang.: Ich glaube, der auch. — Vorl.: Was haben Sie die Waffen mit sich getragen? — Ang.: Ich hab' immer eine Pistole bei mir. Ich war im Krieg bei der Sturmkompanie und war dort Revolvertüchtige. — Vorl.: Bei der Gendarmarie haben Sie gesagt, Sie haben die Pistole zur Verteidigung mitgebracht. Zur Verteidigung gegen wen? — Ang.: Gegen... gegen... — Vorl.: Gegen das Supersonal, wenn es Sie angreift? — Ang.: Ja. Der Angeklagte erzählt dann, daß er mit Scheinleder noch mehrere Zusammenkünfte gehabt hat, bis sie dann am 1. April 1933 an der

Vorl.: Woher hat er das gekriegt? — Ang.: Von einem Kollegen. — Vorl.: Hat er auch gewußt, an welchen Tagen der D-Zug Geld führt? — Ang.: Ja, am ersten, am sechsten und am zwanzigsten. — Vorl.: Was haben Sie dazu gesagt? — Ang.: Ich habe ihm abgeredet, weil Scheinleder dabei zugrunde gehen könnten. Er hat aber gesagt, das muß nicht auf jeden Fall die Folge sein.

ersten Stelle im Wald wieder an den Schienen manipuliert haben. — Vorl.: Hat Ihre Frau davon gewußt? — Ang.: Die ersten paar Male nicht. Erst beim drittenmal hat sie es erfahren und zu weinen angefangen. — Vorl.: Während der Scheinleder gearbeitet hat, sollen Sie mit dem Revolver aufgepaßt haben? — Ang.: Ja. — Vorl.: Was bitten Sie jetzt, wenn Sie überführt worden wären? — Ang.: Abgehängt hätte es sein können, daß ich gefahren bliebe. (Bewegung.) — Vorl.: Was war der Erfolg dieses Anstreiches? — Ang.: Nach fünf oder sechs Schrauben hat sich der Anstreich umgehoben, und die Züge sind glatt darübergefahren.

Die „fürjorglichen“ Attentäter.

Vorl.: Was ist dann nach einem Jahr passiert? — Ang.: Der Scheinleder hat mich wieder gerufen und hat gesagt, sein Bruder ist in einer Fabrik und der könnte uns das richtige Werkzeug beschaffen. Und dann waren die Werkzeuge da, drei Schlüssel und ein großes Eisen. — Vorl.: Und was ist dann geschehen?

Ang.: Wir haben die Straße ausgeleuchtet, dort, wo der Tunnel in die Ebene geht, damit das Anglied nicht so groß ist. (Gestrichelung unter den Zuhörern.)

Vorl.: Wie hoch ist die Währung? — Ang.: Drei Meter. — Vorl.: Glauben Sie wirklich, wenn eine Lokomotive in voller Fahrt drei Meter tief abfällt, daß nichts passieren kann? — Ang.: Ich habe es gehört. — Vorl.: Sie wollten ja, daß etwas passiert. Bei der Gendarmarie haben Sie ja sogar angegeben, daß der Scheinleder gefasst hat, im Krieg sind auch viel Menschen hingeritten, da kann man halt nichts machen.

„Ein Feuer ist aufgefliegen, die Räder waren in der Luft...“

Der Angeklagte schildert dann, wie sie die Katastrophe am 10. April 1934 vorbereitet haben. Um halb zehn Uhr ist er gemeinsam mit Scheinleder nach Osterling gegangen. Beide hatten wieder ihre Pistolen bei sich.

Ang.: Bearbeitet hat der Scheinleder, ich habe nur den Kupfer gemacht. — Vorl.: War das Werkzeuge gut? — Ang.: Dörtmal ja. Drei Züge sind noch darübergekommen. — Vorl.: Der D-Zug nicht mehr? Wieviel Zeit war zwischen dem letzten Zug und dem D-Zug? — Ang.: Eine kleine halbe Stunde. — Vorl.: Was haben Sie da gemacht? — Ang.: Wir haben von einem Bauernhof in der Nähe Scheinleder geholt und damit die Schienen nach geladert.

Vorl.: Was haben Sie gemacht, wie der Zug gekommen ist? — Ang.: Wir sind hinunter, sind herabgeklommen und haben gewartet, was geschehen wird. Der Zug ist gekommen. Bitte, ich kann nur erzählen, was ich gesehen habe. Ein Feuer ist aufgefliegen von den Schienen, die Räder waren in der Luft, auf einmal war es finster und die Waggon sind umgefallen.

Vorl.: Was haben Sie gemacht? — Ang.: Der Scheinleder hat gesagt, gehen wir nicht hin, es ist nichts. — Vorl.: Auf einmal? Doch, was er die ganze Zeit wollen hat, ist doch geschehen! — Ang.: Er wird geschickt gewesen sein. — Vorl.: Haben Sie Scharte und Nase gehört? — Ang.: Es war nicht so fürchtbar, wir sind dann weg.

Der Angeklagte berichtet dann noch, daß Scheinleder und er die Werkzeuge in die Traube geworfen haben, damit sie bei einer eventuellen Querschnittsuntersuchung nicht gefunden würden.

Sie wollten die Postkiste rauben.

Auf die Frage des Zeugen Oberlandesgerichtsrates Dr. Ohminger erklärt Strigl, daß er die allgemeine Aufregung denkwürdig finde, um die Postkiste zu rauben.

Vorl.: Mit vorgegebenem Revolver? Gabt ihr ausgemacht, jemand niederzuschlagen, der euch entgegentritt? — Ang.: Wir wollten nur Schredschüsse abgeben. — Dr. O.: Schredschüsse haben schon oft tödlich getroffen. Was haben der Scheinleder nicht auch etwas vom Zitat der Waischaft erzählt? — Ang.: Ja, daß der ein Material gemacht hat in Niederösterreich, bei dem der Postwagen in Trümmer zerfallen ist, und da haben wir auch gedacht, bei einer solchen Gelegenheit könnte man die Postkiste erwischen.

Auf die Frage seines Verteidigers erzählt dann der Angeklagte, daß er im Jahre 1917 im Krieg eine Kapferleitung erlitten habe und seither an Nervenschmerzen leide.

Handgranaten von den Nazi.

Vorl.: Wir kommen jetzt zu der Sprengschickselgeschichte. Was war da los? — Ang.: Der Scheinleder ist zu mir gekommen und hat gesagt, er will dem Obermeister etwas antun, ich soll ihm ein paar Handgranaten auf den Fenker legen. Er hatte einen Horn auf ihn wegen eines Prozesses. — Vorl.: Und da waren Sie gleich dabei? Woher haben Sie denn die Granaten gehabt? — Ang.: Vom Scheinleder. — Vorl.: Hat wieder hat sie gehabt? — Ang.: Von der Partei. — Vorl.: Von welcher? — Ang.: Von den Nazi. — Vorl.: Warum? — Ang.: Weil er bei den Nazi dabei war.

Der Vorsitzende stellt dann fest, daß die Sprengkörper von einem Sachverständigen untersucht wurden, der ihnen eine verheerende Wirkung zuschrieb.

Der Vorsitzende verliest dann Strigl über seine Einbrüche und über den Fordernschlag auf den Gendarmen Krottenauer. Der Angeklagte gibt an, daß er zahlreiche Einbrüche verübt und daß er auf den Gendarmen geschossen hat, um leichter entkommen zu können. Der Vorsitzende schließt dann eine Mittagspause ein.

Scheinleder ist schweigm.

Die Nachmittagsverhandlung beginnt dann mit dem Verhöre des zweiten Angeklagten Scheinleder. Während Strigl neu geschuldig



Alois Strigl (links) während des Verhörs und Josef Scheinleder (rechts) auf der Anklagebank.

war, küßt sich Scheinleder in ein geheimnisvolles Schweigen. Er widerspricht sich auch häufig und erklärt immer wieder, wenn er in die Enge getrieben wird: „Das nehme ich mit ins Grab!“

Als die Sprache darauf kommt, wer eigentlich die Idee hatte, den Postwagen zu berauben, behauptet Scheinleder, daß Strigl der Urheber des Planes war. Der Vorsitzende stellt daraufhin die beiden Angeklagten einander gegenüber.

Vors.: Strigl, von wem stammt die Idee?
— Strigl: Von Scheinleder. — Vors.: Ja, Scheinleder? Stimmt das jetzt oder nicht? — Der Angeklagte schweigt.

Gegen den Komplizen.

Im weiteren Verhör behauptet dann Scheinleder seinen Mitangeklagten auf schwerste und behauptet immer wieder, daß Strigl in allen Dingen die Führung innehatte. Überdies beteuert Scheinleder, daß er nicht die Absicht gehabt habe, den Postwagen zu berauben.

Vors.: Wozu haben Sie dann mit Strigl gemeinsam drei Stunden an den Schienen gearbeitet und warum haben Sie dann gewartet, was geschieht? — Ang.: Der Zug ist gekommen. Es war ein Rauch, ein Feuer, die Lokomotive ist heruntergefallen und wir sind davongelaufen. — Vors.: Hatten Sie damit Ihren Zweck erreicht? — Ang.: Ich wollte nur eine Entgeltung, aber keinen Raub. — Vors.: Dann haben Sie sich beim Strigl ins Bett gelegt und ruhig geschlafen!

„Ich habe mich auf den Tod vorbereitet.“

Im weiteren Verhör gibt Scheinleder dann an, daß er an verächtlichen Einbrüchen teilgenommen hat, er behauptet aber, daß er von der Diebstehle immer nur sehr wenig bekam. — Vors.: Waren Sie im finanziellen Bedrangnis? — Ang.: Ich habe Schulden gehabt, aber keine Ketten. — Vors.: Wo sagen Sie doch, zum Ausdruck, was Sie mit dem Anschlag beabsichtigt haben, wenn es kein Raub ist? — Ang.: Ich kann es nicht sagen, mich bindet ein Versprechen. — Vors.: Sie müssen sich selbst klar sein, ob Sie besser tun, zu reden oder zu schweigen. — Ang.: Ich habe mich auf den Tod vorbereitet. (Bewegung im Publikuum.)

Sprengkörper vom Juliputisch.

Bezüglich des Anschlages auf den Heiligen Obermaier erklärt Scheinleder: Da hat mich der Strigl verleitet. — Vors.: Wie? — Ang.: Der Strigl hat gesagt, dem Obermaier gehöht noch, und ich hab ihn die Sprengkörper geben, weil ich gewagt hab, daß sie nur trocken werden. — Vors.: Woher haben Sie das gewagt? — Ang.: Ich hab für den ganzen Winter im Freien gehobt und da waren sie schon einmal getrocknet.

Vors.: Seit wann haben Sie sie befehen?
— Ang.: Seit 1934. Ich hab sie von einem Mann bekommen, der Schrems heißt, der ich jetzt in Deutschland. — Vors.: Stammen sie aus dem Februar oder aus den Julifäden? — Ang.: Vom Juli.

Gendarmen und Sachverständige sagen aus.

Als erster Zeuge wird dann der Bezirksinspektor Franz Sauer einvernommen, der Strigl verhaftet hat. Er kann nichts Neues ausagen. Es werden dann noch einige Gendarmenverbeamte einvernommen, die über die Raubzüge Strigls und Scheinleders nähere Angaben machen.

Nach der Zeugeneinvernahme erhält Oberbauingenieur Jerabek das Wort. Er erklärt, daß in allen vier Fällen von den Angeklagten der Versuch gemacht worden ist, den Postzug 117, der in der Richtung nach Salzburg fährt, zum Untergang zu bringen, und daß die Angeklagten von Wien aus zu Wienau zugelern hatten, den Schaden, der durch den Anschlag verursacht

wurde, beträgt für die Bundesbahnen 115.000 und für die Post 100.000 Schilling. Dazu kommt noch der Schaden der Passagierversicherung.

Der zweite sachverständige Ingenieur Baumgartner schließt sich diesem Gutachten

an, und betont ebenfalls, daß die Angeklagten bei ihrem ersten Anschlag Stumper waren und mit der Zeit erst zugelern haben. Die Verbündung wird dann unterbrochen und auf morgen vertagt.

Die Rettung der Walmann-Touristen.



Die Walmann-Ostwand; unten St. Bartholomä mit dem zugestiegenen Königssee. Rechts oben der Fels zeigt die Stelle, an der die beiden Touristen gesund wurden.

Verstesgaden, 7. Jänner. Unter unglücklichen Schwierigkeiten und Strapazen, die auch für die Mitglieder der Rettungsexpedition mit schwerer Lebensgefahr verbunden waren, konnten die beiden jungen Münchner Touristen, die zwei Bettern Frey, die sich am Neujahrstag in der Walmann-Ostwand verfangen hatten, gerettet werden.

Die Aussichten, die Touristen zu retten, hatten sich in der letzten Nacht ungemein verschlechtert. Mittwochabend setzte ein fürchterlicher Sturm ein, auf den Bergen fiel reichlich Schnee. Nichtsdestoweniger wurden die allergrößten Anstrengungen gemacht, um den beiden Menschen, die nun schon den sechsten Tag im Freien zubringen mußten, Hilfe zu bringen. Mittwoch nacht brachen 45 Soldaten, Alpenjäger aus Reichenhall, mit allem erdenklichen Rettungsmaterial auf. Mühsam arbeiteten sie sich in der Nacht zum Walmanngipfel empor. Heute um 5 Uhr brachen dann die eigentlichen Rettungsmannschaften, lauter kampferprobte Bergsteiger, auf.

Sie erreichten um 10 Uhr den Gipfel. Bald nachher bemerkte man von St. Bartholomä aus, wie sich drei Mann vom Gipfel der Südpitze aus in die Wand absteilen ließen. Gegen 11 Uhr war einer von ihnen bis auf etwa drei Seillängen an jene Stelle heraufgekommen, an der man nach den Beobachtungen am Mittwoch das letzte Versteck der beiden Touristen vermuten mußte.

Um die Mittagsstunde gerettet.

Die Alpine Rettungsstelle Verstesgaden teilte nachmittags mit, daß die beiden Münchner Bergsteiger Frey heute um 12.30 Uhr gerettet worden sind. Sie wurden etwa 150 Meter unterhalb der Südpitze angetroffen. In welcher Verfassung

sie sich befinden, ist noch nicht bekannt. Der Aufstieg zum Gipfel wird mehrere Stunden in Anspruch nehmen. Erst dann kann der Abstieg zur Windbadgrichalm angetreten werden. Auf dem Gipfel herrscht fürchterlicher Sturm, der jedes Vorwärtskommen außerordentlich schwierig gestaltet.

Der eine Tourist halbwegs wohltauf, der andere halb erfroren.

Wie spät abends gemeldet wird, werden die beiden geretteten Touristen infolge der ganz außerordentlich schlechten Witterungsverhältnisse erst im Laufe des morgigen Tages zu Tal gebracht werden können.

Beide Touristen konnten bereits in die Walmannshütte gebracht werden.

Der 24jährige Franz Frey, dessen Vater und drei Brüder mit der Rettungsmannschaft aufgezogen sind, befindet sich bei verhältnismäßig guten Kräften. Er war es auch, der bei den verzweifelten Kämpfen, die Spitze des Walmanns zu erreichen, immer vorausgegangen ist. Seinem neunzehnjährigen Better sind die beiden Füße erfroren.

Man weiß noch nicht, ob sie ihm abgenommen werden müßten. Er mußte auf einer provisorischen Tragbohrer zur Hütte gebracht werden.

Die Rettung der beiden Touristen ist eine der fähigsten und aufopferungsvollsten Verastleistungen der letzten Jahre. Die Retter haben Unmensliches geleistet, um den zwei Touristen am siebenten Tage ihres Verirrhins Hilfe zu bringen. Die Hilfe kam wirklich im letzten Augenblick, die Nacht auf morgen hätten sie wahrscheinlich nicht mehr überlebt.

Ginrichtung der Ofneringer Eisenbahn- attentäter.

Im Ofner-Standgerichtsprosch sind Freitag nach-
mittags zwei Todesurteile gefällt und die Verurtheilten
Wlad Strigel und Josef Schmeider, die das
Eisenbahnattentat bei Mauthausen verübt haben, drei
Stunden vorher im Hof des Landesgerichtgebäudes
nach dem Platz Hingeführt worden.

Schlichter Lang mit seinem ersten Schlichter
nahm die Justifizierung an. Zuerst wurde Strigel als
der Mittelschläger an dem Ofneringer Eisenbahnunglück
gebüht, nach ihm der Waffener zu dem tödlichen
Verbrechen und Urheber des Sprengstoffschlags
auf den Condukt Obermeister, Josef Schmeider.
Beiden Todesurteilen wurde die erbetene beidhändige
Salgenstift bewilligt. Sie heißen Wlad Strigel
und Josef Schmeider.

Die Rücksicht auf die Schwere der Verbrechen und
der Verbrechenverbrechen, insbesondere des
Eisenbahnattentats und der mörderischen Verbrechen zu
hohen Inhaftierung und Salgenstift sowie mit dem
Hinweis auf die Schwere der Verbrechen der beiden
Verurtheilten war die Stellung eines Urtheils
auf Begnadigung unterblieben.

Neuigkeits-Welt-Blatt vom 10.01.1937



Die Mauthausener Eisenbahnattentäter vor dem Standgericht

Am 7. N. III begann in Linz der Standgerichtsprosch gegen Josef Schmeider und Wlad Strigel, die
am 10. April 1934 das Eisenbahnattentat bei Mauthausen verübt haben, um bei der erstbelebten
Verurteilung zu machen und zu glücken. Neben Josef Schmeider beim Verbrechen, Wlad Wlad Strigel

Wiener Neueste Nachrichten vom 08.01.1937

Die Verantwortung der Markstreifer Eisenbahnstähler

V. Die 1. Seite

Der Markstreifer in der Zeit der Weimarer Republik war ein Produkt der Wirtschaftskrise. Er wurde als ein Mittel zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit geschaffen. Die Markstreifer wurden in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Markstreifer wurden in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Markstreifer wurden in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Markstreifer wurden in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Markstreifer wurden in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Markstreifer wurden in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Markstreifer wurden in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Markstreifer wurden in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Selbstbestimmung

Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Selbstbestimmung

Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Selbstbestimmung wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

QUALITÄTSDRUCK

Die Qualität des Drucks ist ein Maß für die Genauigkeit der Darstellung. Die Qualität des Drucks ist ein Maß für die Genauigkeit der Darstellung.

Die Qualität des Drucks ist ein Maß für die Genauigkeit der Darstellung. Die Qualität des Drucks ist ein Maß für die Genauigkeit der Darstellung.

Die Qualität des Drucks ist ein Maß für die Genauigkeit der Darstellung. Die Qualität des Drucks ist ein Maß für die Genauigkeit der Darstellung.

Die Qualität des Drucks ist ein Maß für die Genauigkeit der Darstellung. Die Qualität des Drucks ist ein Maß für die Genauigkeit der Darstellung.

Wolfs Strigi im Berber

Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt. Die Wolfs Strigi im Berber wurde in der Zeit der Weimarer Republik in der Zahl von 1000 bis 2000 Stück hergestellt.

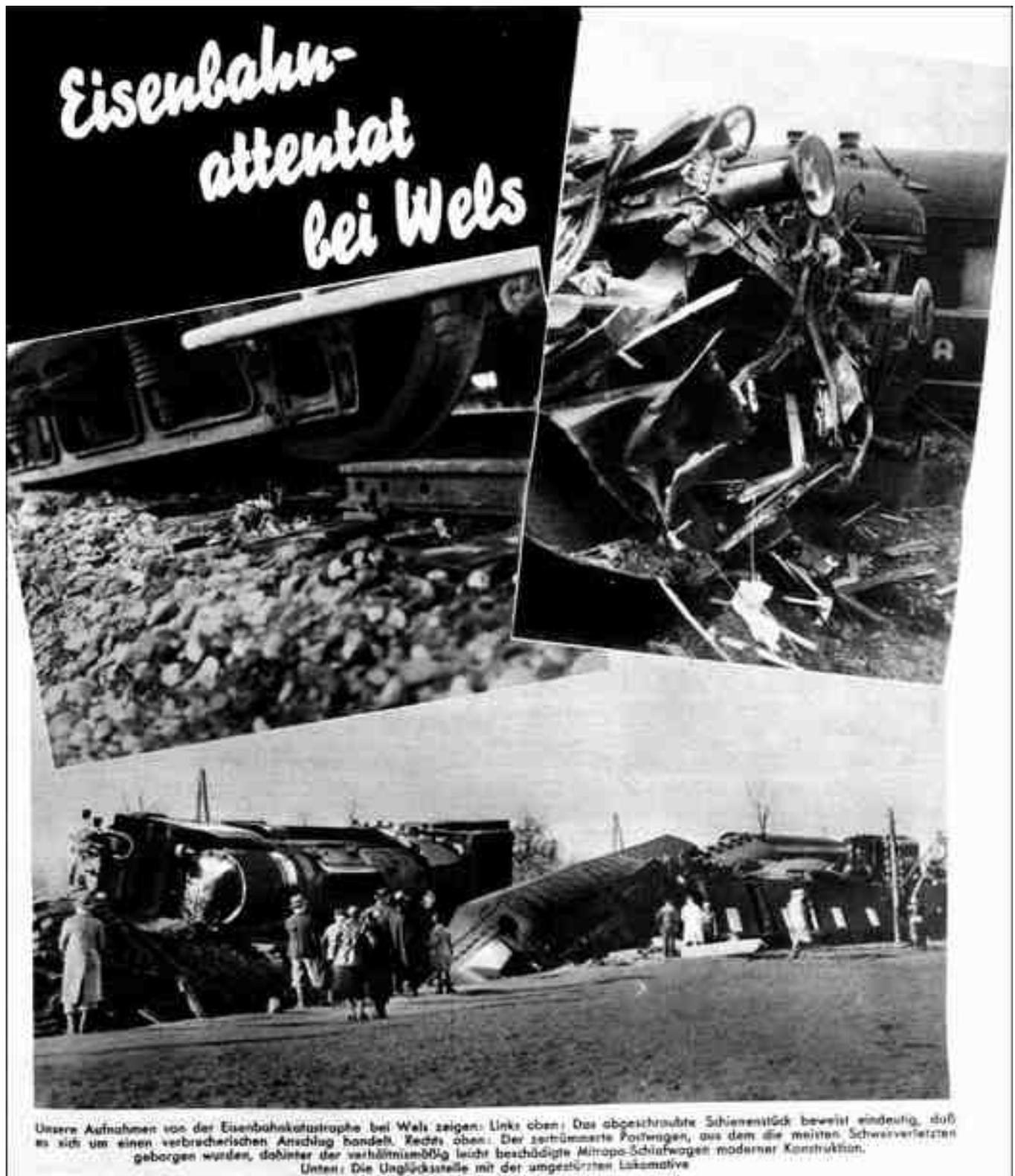
Einführung

Die **Wochenausgabe** ist ein Produkt der Weimarer Republik. Die **Wochenausgabe** ist ein Produkt der Weimarer Republik.

Die **Wochenausgabe** ist ein Produkt der Weimarer Republik. Die **Wochenausgabe** ist ein Produkt der Weimarer Republik.

Die **Wochenausgabe** ist ein Produkt der Weimarer Republik. Die **Wochenausgabe** ist ein Produkt der Weimarer Republik.

Die **Wochenausgabe** ist ein Produkt der Weimarer Republik. Die **Wochenausgabe** ist ein Produkt der Weimarer Republik.



214.06 - die Unglücksmaschine

Die als BBÖ 214 bezeichneten 13 Lokomotiven waren österreichische 1'D2'h2-Schnellzug-Dampflokomotiven mit einer indizierten Leistung von 2.162 kW. Es waren die größten jemals in Österreich gebauten Dampflokomotiven und die stärksten Schnellzugloks mit den längsten Treibstangen, die es zu diesem Zeitpunkt in Europa gab. Bis heute hat die 214 die längsten Treibstangen der Welt. Bei

Versuchsfahrten erreichte eine Lokomotive die Geschwindigkeit von 155 km/h. Die große Schnellzugsdampflok 214.06 wurde von der Lokfabrik Floridsdorf 1931 unter Fabriknummer 3043. Später trug sie die Nummer 12 006 und nach 1945 das sowjetische Beutezeichen T. Als 12.06 war sie bis zur Ausmusterung am 05.12.1961 im Dienst der ÖBB. Diese Lok wurde am Unfallort in Marchtrenk zerlegt und war einen Monat nach der Reparatur in Linz wieder im Einsatz.

Sie hatte den D-Zug 117 in der Nacht vom 9. auf den 10.04.1934 befördert, der die Strecke Hörsching - Marchtrenk gegen 2:40h passiert. Vor dessen Eintreffen haben Verbrecher eine 25m lange Schiene fachgerecht abgeschraubt und mit einem Hebekran, den sie von einem in der Nähe befindlichen Bauernhof gestohlen hatten aus ihrer Lage entfernt und über die Böschung geworfen. Der D-Zug fuhr mit voller Geschwindigkeit in die schienenlose Strecke und entgleiste mit der Maschine samt Tender und den folgenden 4 Wagen. Das Unglück kostete den Heizer das Leben. Im Postwagen wurden die 13 Postbeamten zum Teil schwer verletzt. Von den Reisenden ist glücklicherweise niemand wesentlich zu Schaden gekommen. Für die Ergreifung der Attentäter wurde von der Generaldirektion der Bundesbahnen eine Prämie von 5.000 Schilling ausgesetzt.

Auch im Ausland verbreitete man die Nachricht von der Belohnung:



Belooning voor aanwijzing van daders.
WEENEN, 10 April. — De directie der Oostenrijksche bondsspoorwegen heeft een belooning van 5000 schilling in uitzicht gesteld voor de aanwijzing van de(n) dader(s) van den aanslag op den exprestrein. Ofschoon het politie-onderzoek nog niet is beëindigd, wordt thans ook van officieele zijde medege-deeld, dat het hier zeer waarschijnlijk een aanslag betreft. Tot dusverre ontbreekt van de daders ieder spoor. Van de vijftien beambten die bij de ontsporing werden gewond is één slachtoffer inmiddels aan de gevolgen overleden. — (Reuter).



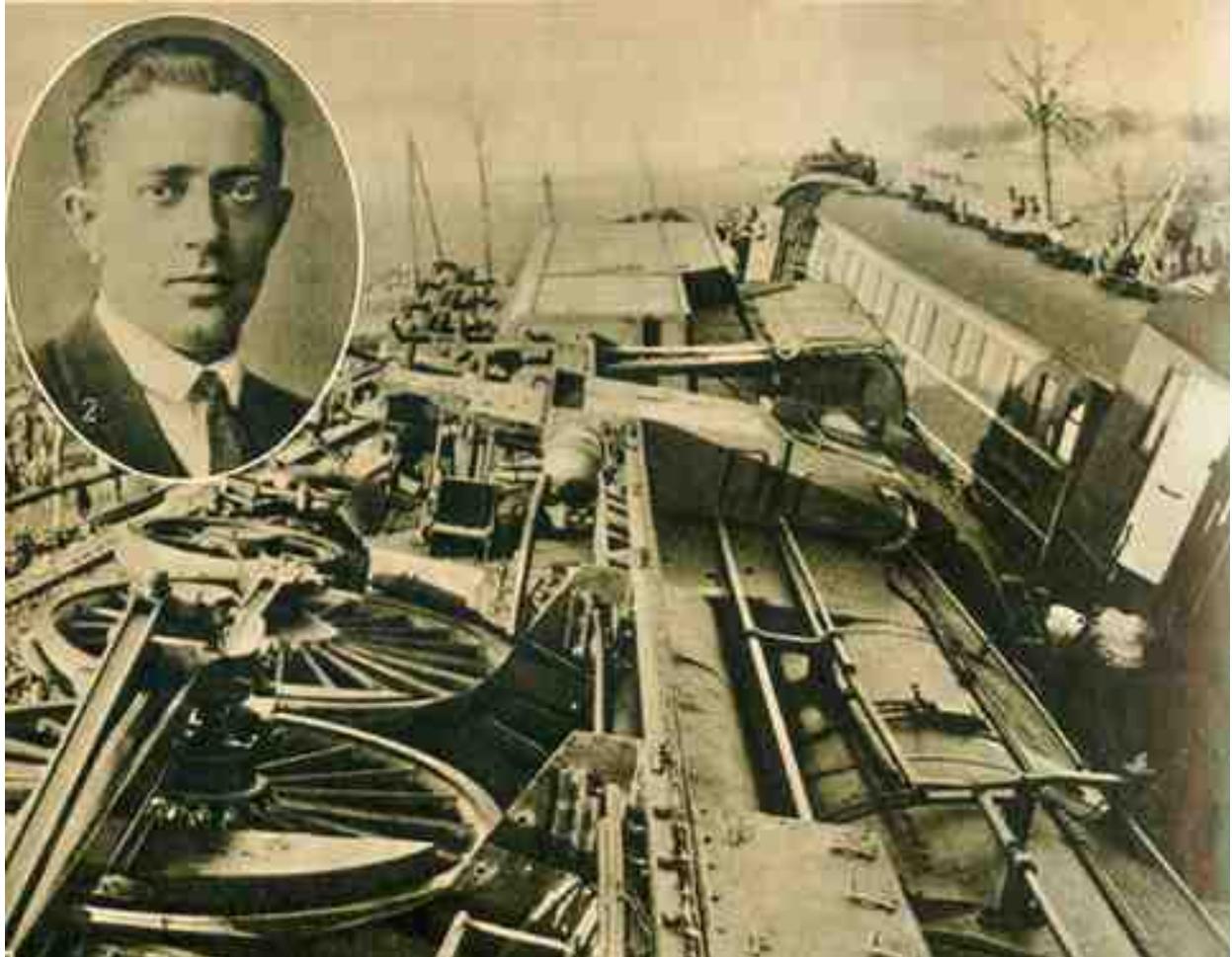
Das Trümmerchaos an der Unfallstelle



Die umgestürzte Lok 214.06 - ohne große Beschädigungen



Der 32 Jahre alte Lokomotivheizer **Ludwig Ranzenberger** wurde zum „Opfer des Terrors der NS-Bewegung in Österreich 1933 - 1938“ deklariert, obwohl der Anschlag von Marchtrenk aus räuberischer, nicht politischer Absicht durchgeführt wurde.



Der am 10. April 1934 bei Marchtrenk entgleiste D-Zug Wien - Passau - München, links der dabei getötete Lokomotivheizer Ludwig Ranzenberger (Foto: Wochenpost. Österreichische Illustrierte Hefte, Nr. 31, 29.04.1934, DÖW Bibliothek 1882)



Nach dem Anschlag am 10.04.1934: Das Bild der bereits demontierten Lok **214.06** stammt aus dem Nachlaß eines an den Ermittlungsarbeiten beteiligten Gendarmeriebeamten. (DÖW Foto 10729)

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg kam Marchtrenk wiederholt in die Schlagzeilen der Zeitungen und in die Medien, jedoch nicht mehr wegen Attentaten auf die Eisenbahn, sondern wegen verschiedener Unfälle bei der Bahn.

Das Unglück von Marchtrenk 1968

Vierunddreißig Jahre nach dem Attentat waren **vier Todesopfer** zu beklagen, als der Schnellzug „**Wiener Walzer**“ beim Bahnhof Marchtrenk entgleiste. Zeitzeugen erinnerten sich an das schwerste Zugunglück Oberösterreichs.⁸



Helfer an den Grenzen der Belastbarkeit (Bild: Archiv)

Am Donnerstag, dem 7. März 1968, schrillten gegen 6.35 Uhr in Marchtrenk die Alarmsirenen. „Wir sind alle zusammengelaufen im Depot, es hat geheißen: Zug beim Bahnhof entgleist“, erinnert sich der 75-jährige Franz Rockenschaub, damals stellvertretender Kommandant der Feuerwehr Marchtrenk. Bei ihrer Ankunft erwartete die Feuerwehrkameraden das blanke Grauen. Wegen eines Schadens am Drehgestell eines Schlafwagens war der mit 200 Passagieren besetzte Schnellzug „Wiener Walzer“ auf der Fahrt nach Wien beim Marchtrenker Bahnhof mit 118 km/h entgleist. Vier Menschen starben. Bis heute ist es das schwerste Zugunglück in Oberösterreich.

Wenn man sich aus historischer Distanz die Berichte liest, die tags darauf in den OÖN erschienen sind, wird das Entsetzen wieder greifbar. Ein Schlafwagen mit elf Passagieren war aus den Schienen gesprungen, umgestürzt und mit ungeheurer Wucht gegen eine Böschung geprallt. Zwei weitere Schlafwagen wurden mitgerissen. Überlebende irrten in panischer Angst zwischen den Trümmern umher, schrien um Hilfe, brachen in Tränen aus.

⁸ Vgl. Alfons Krieglsteiner, OÖNachrichten vom 05.03.2015.



Den ganzen Tag im Einsatz

450 Meter östlich des Bahnhofes beim Stellwerk 1 hatte sich die Katastrophe ereignet. Fahrdienstleiter Gustav Staudinger hatte kurz zuvor bemerkt, wie Funken aus dem Drehgestell des Schlafwagens schlugen. Er stellte das Signal auf „Halt“, doch es war schon zu spät. Er habe ein fürchterliches Krachen gehört, „im nächsten Moment war der Zug schon in eine Staubwolke gehüllt“, berichtete Staudinger damals den OÖN.

Zugführer Friedrich Wondrak hatte sich gerade im Dienstwagen befunden, das rettete ihm das Leben. Er schaute aus dem Fenster und bemerkte, wie die Waggons umstürzten und sich in die Erde bohrten. Die beiden Loks rissen sich von der Garnitur los und kamen erst nach mehreren hundert Metern zum Stehen.

„Wir waren den ganzen Tag an der Unglücksstelle“, berichtet Franz Rockenschaub. „Bei unserem Eintreffen hatten sich schon viele Fahrgäste, zum Großteil noch in ihren Pyjamas, aus den Waggons gerettet, aufgrund ihrer Angaben haben wir gezielt nach Personen gesucht, die noch drin waren, und diese geborgen.“ Mit Äxten arbeiteten sich die Einsatzkräfte in den völlig demolierten Waggons voran. Die Böschung sei ein „Schlachtfeld“ gewesen, Leichenteile lagen zwischen Blechknäueln und Eisengestängen.

„Nach dem Einsatz haben wir uns zusammengesetzt und versucht, uns gegenseitig aufzubauen, denn psychologische Hilfe wie heute gab es damals noch nicht“, sagt Franz Rockenschaub: „Aber wir waren ein junges Team, sind alle im Beruf gestanden, da hatten wir später nicht viel Zeit, darüber nachzudenken.“



Das Eisenbahnunglück bei Marchtrenk (Oö) geschah wegen eines Schadens am Drehgestell des Schlafwagens. Die Entgleisung hatte 4 Tote und 11 Verletzte zur Folge.



Zugunglück in Marchtrenk fordert drei Schwerverletzte

Zu einem schweren Arbeitsunfall kam es am Morgen des 21.05.2012 im Industriegebiet von Marchtrenk. Bei Vershubarbeiten war in einer Rechtskurve der Waggon eines Güterzuges entgleist. Zwei Bahnarbeiter gerieten dabei unter den Zug, während ein dritter zwischen zwei Waggons eingeklemmt wurde. Ein Bein ist ihm dabei abgetrennt worden.

Ärzte und Retter konnten nichts mehr für das Unfallopfer tun

Zeitungsnotiz aus Marchtrenk vom 12.04.2015: Im Bahnhofsbereich von Marchtrenk (Bezirk Wels-Land) ist am Samstagabend eine Person von einem Zug erfaßt worden und noch am Unfallort verstorben. Details zum Unfallhergang sind noch nicht bekannt. Rettungsdienst und Notarzt sowie ein praktischer Arzt standen im Einsatz, konnten aber nichts mehr für das Unfallopfer tun. Ob sich die Person auf die Gleise

begeben hatte, um auf den anderen Bahnsteig zu gelangen, oder ob es sich um Selbstmord handelte, dazu gab es am Abend noch keine Informationen. Der Lokführer mußte von einem Kriseninterventionsteam betreut werden. Die Westbahnstrecke war im Bereich der Einsatzstelle rund eine Stunde für den Zugverkehr gesperrt.

Marchtrenk in Oberösterreich war also wiederholt Schauplatz unterschiedlicher Eisenbahnunfälle und -attentate. Der Ort mit heute etwa 13.000 Einwohnern liegt an der Westbahn und verfügt über einen eigenen Bahnhof im Nordwesten der Gemeinde. Mehrmals in der Stunde halten Regionalzüge in Richtung Linz bzw. Wels. Eine Abzweigung auf die Pyhrnbahn für Züge, die über Traun nach Linz verkehren, befindet sich auf dem Gemeindegebiet.

©P. Dr. Daniel Hörnemann