

Gedenkrede von Stefan Regenfelder beim GedenkGehen für die Opfer der NS-Justiz am 24. April 2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir stehen hier an einem Ort, der in besonderer Weise für die nationalsozialistische Justiz in Kärnten steht. Das Landesgericht Klagenfurt war nicht nur ein Gerichtsort, sondern ein Ort politischer Verfolgung. Hier wurden Urteile gefällt, die nicht rechtsstaatlicher Gerechtigkeit dienten, sondern der Absicherung einer schrecklichen Diktatur. Hier wurden auch jene zehn Eisenbahner zum Tode verurteilt, an die wir heute gemeinsam erinnern.

Der Veranstalter hat mich gebeten, die Geschichte und die Relevanz dieses Eisenbahnerwiderstands näher zu erläutern. Das ist deshalb besonders wichtig, weil es sich hier nicht um eine historische Randepisode handelt, sondern um einen konkreten Fall von Arbeiter:innenwiderstand gegen das NS-Regime in Kärnten und in der Steiermark. Am 25. April 1942 verurteilte das Reichskriegsgericht in Klagenfurt zehn Eisenbahner zum Tode. Am 30. Juni 1942 wurden die Urteile im Wiener Landesgericht vollstreckt und die Verurteilten ermordet. Unter ihnen waren sieben Männer aus St. Veit an der Glan und drei aus der Obersteiermark.

Michael Essmann, geboren 1896 in Maria Saal, absolvierte eine Fleischerlehre, diente im Ersten Weltkrieg und trat 1921 in den Bahndienst ein. Er war Zugschaffner in St. Veit, Mitglied der Sozialdemokratie und der freien Gewerkschaft, verheiratet und Vater von fünf Kindern.

Ludwig Höffernig, geboren 1902 in Eberstein, kam 1925 zur Bahn und war nach dem „Anschluss“ Zugbegleiter. Er war verheiratet und hatte ein Kind. Aus seiner Haft sind 26 Briefe erhalten, die die Belastung der Verurteilten und ihrer Familien eindrücklich dokumentieren. An seinen Sohn Hermann schrieb er:

„Lieber Hermann! Du brauchst Dich Deines Vaters nicht zu schämen, ich habe nichts verbochen. Wenn Du größer sein wirst, wirst es vielleicht verstehen lernen, wie es so hat kommen können.

Ich wünsche mir nur eins, tu nur fleißig lernen, dass Du etwas kannst wenn Du groß bist, denn was man kann, nimmt niemand mehr weg. Sei schön brav und folge der Mutter und Omama, damit Sie weniger Sorgen haben. Weißt, jetzt wird für Dich die Mutti das Brot verdienen immer. Der Vater kommt nie mehr ...“

Josef Kuchler, geboren 1908 in Nötsch, war Sohn eines Lokomotivheizers, erlernte das Schusterhandwerk und kam später als Heizer zur Reichsbahn in St. Veit. Er war seit der Jugend im sozialistischen Milieu aktiv und gehörte zu jenen, die verbotene Auslandssender hörten und sich an Sabotagehandlungen beteiligten.

Peter Schlömmer, geboren 1900 in Gröbming, war seit 1917 bei der Bahn und zuletzt Zugleiter in St. Veit. Er war Mitglied der Sozialdemokratie, der freien Gewerkschaft und des Republikanischen Schutzbundes und wurde als erster der Gruppe bereits am 4. September 1941 verhaftet. Er war verheiratet und Vater von drei Kindern.

Andreas Waste, geboren 1903 in Tigring, arbeitete seit jungen Jahren bei der Bahn, später als Verschieber, Weichensteller und im Fahrdienst in St. Veit. Er war sozialdemokratisch geprägt, verheiratet und Vater einer Tochter.

Karl Zimmermann, geboren 1910 in Pontebba, kam als Kind nach St. Veit, arbeitete bei der Bahn als Zugbegleiter und im Fahrdienst und blieb trotz äußerer Anpassung seinen politischen Überzeugungen verbunden. Er war auch für die Rote Hilfe, also die kommunistische Unterstützungsorganisation für politisch Verfolgte und deren Familien, tätig. Er selbst war verheiratet und Vater zweier Kinder.

Maximilian Zitter, geboren 1901 in Tschirinig, war Zugführer in St. Veit. Er arbeitete seit jungen Jahren bei der Bahn, war verheiratet und Vater von vier Kindern und beteiligte sich im Umfeld der Gruppe an Überlegungen zur Behinderung militärischer Transporte.

Mit ihnen verbunden waren drei Eisenbahner aus der Steiermark.

Johann König, geboren 1900 in Klagenfurt, war Eisenbahner im Raum Bruck an der Mur. Er war im Ersten Weltkrieg Soldat an der italienischen Front, beteiligte sich 1919 an den Kärntner Abwehrkämpfen, trat im selben Jahr in den Dienst der ÖBB und war seit 1920 Sozialdemokrat. 1934 nahm er an den Februarkämpfen teil, wurde aus dem Bahndienst entlassen und war in Wöllersdorf inhaftiert, ehe er 1938 wieder bei den ÖBB eingestellt wurde.

Richard Götzinger, geboren 1902 in Böhmen, arbeitete als Eisenbahner in Donawitz. Er war zunächst Sozialdemokrat und Schutzbündler, später im kommunistischen Widerstand aktiv und ein enger Mitstreiter Johann Königs.

Josef Straubinger, geboren 1903 in Lahnstein bei Gmunden, gehörte ebenfalls zur steirischen Gruppe, die gemeinsam mit den Kärntner Eisenbahnern verfolgt, angeklagt und hingerichtet wurde.

Diese Biografien zeigen bereits einige wesentliche Merkmale dieses Widerstands:

Erstens handelte es sich überwiegend um Männer aus einfachen sozialen Verhältnissen. Viele hatten nur eine kurze Schulbildung, waren früh in den Arbeitsprozess eingetreten und lebten als Arbeiter und Familienväter in einfachen Verhältnissen.

Zweitens fällt die politische Prägung auf. Viele der Verurteilten waren vor 1934 in der Sozialdemokratie, in Gewerkschaften oder im kommunistischen Umfeld aktiv. Nach 1934 und besonders nach 1938 wurden sie vielfach zu äußerer Anpassung gezwungen, blieben ihren Grundüberzeugungen jedoch innerlich verbunden.

Drittens ist die Bedeutung der Eisenbahn für das NS-System zu beachten. Die Bahn war eine zentrale Infrastruktur des Krieges. Über Kärnten verlief ein wichtiger Teil des militärischen Nachschubs. Sabotage an der Bahn bedeutete daher nicht bloß symbolischen Protest, sondern einen konkreten Eingriff in die Logistik der Kriegsführung - etwa, wie im Falle der besprochenen Eisenbahner, durch das Zerschneiden von Bremsschläuchen, die Entfernung von Dichtungsringen und das Einbringen von Sand, Steinen oder Eisenfeilspänen in Achslager, um Militärtransporte zu behindern.

Zugleich war die Eisenbahn weit mehr als nur Transportmittel der Wehrmacht. Sie war ein zentrales Element des nationalsozialistischen Herrschafts- und

Vernichtungsapparates insgesamt. Über das Schienennetz wurden auch Deportationen in Ghettos, Konzentrations- und Vernichtungslager organisiert und durchgeführt. Die Eisenbahn war damit ein logistisches Rückgrat des Holocaust. Gerade deshalb gewinnt der Eisenbahnerwiderstand zusätzliche historische Bedeutung: Er richtete sich nicht nur gegen militärische Abläufe, sondern gegen eine Infrastruktur, die untrennbar mit Krieg, Terror und Massenvernichtung verbunden war.

Der Eisenbahnerwiderstand zeigt, dass Widerstand gegen das NS-Regime nicht nur aus prominenten Einzelfiguren oder militärischen Kreisen kam. Er kam auch aus der Arbeiterschaft, aus Bahnhöfen, Werkstätten und Dienststellen. Er war betriebsnah, praktisch und konkret.

Ebenso wichtig ist die vierte Ebene: die Repression. Die Verhaftungen begannen im Herbst 1941. Die Gestapo verhörte die Beschuldigten in Klagenfurt unter Bedingungen schwerer Misshandlung und Folter. Damit ist der Charakter des Verfahrens eindeutig: Es handelte sich nicht um ein rechtsstaatliches Verfahren, sondern um politische Justiz im Dienst des Nationalsozialismus.

Die Anklagepunkte lauteten in der Sprache des Regimes auf Vorbereitung zum Hochverrat, Feindbegünstigung, Wehrkraftzersetzung und Verstöße gegen das Rundfunkgesetz. Schon das Hören sogenannter „Feindsender“ konnte in besonders schweren Fällen mit dem Tod bestraft werden. Auch das zeigt die Radikalität des nationalsozialistischen Strafsystems.

Wenn wir also heute nach der Relevanz dieses Eisenbahnerwiderstands fragen, dann lassen sich drei Punkte festhalten:

Erstens: Dieser Fall zeigt die Existenz eines organisierten, politisch motivierten Arbeiter:innenwiderstands in Kärnten und in der Steiermark.

Zweitens: Er zeigt die enge Verbindung von Krieg, Infrastruktur und Widerstand. Die Bahn war nicht bloß Verkehrsweg, sondern Teil der Kriegs- und Vernichtungsmaschine; deshalb war Sabotage an ihr politisch und militärisch bedeutsam.

Drittens: Er macht die Funktionsweise der NS-Justiz sichtbar. Das Regime reagierte auf begrenzte Sabotageakte und auf das Hören ausländischer Sender mit äußerster Härte und sprach Todesurteile, um abzuschrecken und jede Form von Opposition zu vernichten.

Hinzu kommt die Nachgeschichte. Die Familien der Hingerichteten litten nach 1942 unter wirtschaftlicher Not, gesellschaftlicher Ausgrenzung und vielfach auch unter verspäteter oder überhaupt ausbleibender Anerkennung.

Erinnerung an diese zehn Männer bedeutet daher nicht nur Gedenken an ihr Wirken, sondern auch die Korrektur einer langen historisch Geringschätzung ihres Handelns. In St. Veit wird seit der Nachkriegszeit auch im öffentlichen Raum an die sieben hingerichteten Eisenbahner erinnert, unter anderem durch Gedenktafeln am Bahnhof und am Friedhof. Dass wir uns diesem Thema heuer auch noch intensiver in Form einer Sonderausstellung im Museum St. Veit widmen, ist Ausdruck des Bemühens, diesen Widerstand nicht nur punktuell zu erinnern, sondern historisch im Bewusstsein der Bevölkerung zu halten.

Am Ende möchte ich einen persönlichen Gedanken hinzufügen. Für mich ist dieses Thema nicht nur Gegenstand historischer Beschäftigung. Mein Großvater Franz Petrei war ebenfalls Widerstandskämpfer. Sein Weg war ein anderer, sein Ort war ein anderer, aber die Grundfrage war dieselbe: ob man sich dem Unrecht anpasst oder ob man ihm widersteht. Vielleicht ist es auch dieser familiäre Hintergrund, der mir in der Beschäftigung mit den widerständigen Eisenbahnern besonders deutlich macht, dass hinter jedem Namen ein Mensch steht, hinter jedem Urteil ein zerstörtes Leben und hinter jeder Hinrichtung eine Familie, die mit diesem Verlust weiterleben musste.

Mein Großvater hat den Nationalsozialismus überlebt und blieb bis an sein Lebensende Anfang des neuen Jahrtausends aktiver und überzeugter Antifaschist. Und er hat immer wieder betont, dass historisches Bewusstsein eines der wirksamsten Mittel gegen antidemokratische, autoritäre und menschenverachtende Politik ist.

Gerade deshalb darf sich unser Gedenken nicht in der bloßen Erinnerung an Vergangenes erschöpfen. Es muss die Achtung vor den Opfern mit einer Verantwortung für die Gegenwart verbinden.

Nur so bleibt das Andenken der zehn Eisenbahner uns allen eine Verpflichtung.

Stefan Regenfelder ist Historiker, Journalist und Museumsleiter. Nach seinem Studium der Geschichtswissenschaften und Arabistik an der Universität Wien, war er in unterschiedlichen Funktionen im Medien- und Kulturbereich tätig - von Film- und Fernsehproduktionen über Dokumentationsregie bis hin zu redaktioneller Arbeit im Radio. Seit 2022 ist er Leiter des St. Veiter Museums und Stadtarchivs. Die heurige Sonderausstellung widmet sich der Stadtgeschichte in der Zeit von 1930-1945. <http://www.museum-stveit.at/>