

# Die letzte Fahrt einer jungen Frau

Ein fataler (Un-)Fall im Jahre 1939, dokumentiert im Hans Gross Kriminalmuseum der Universität Graz

Das Hans Gross Kriminalmuseum, Bestandteil der Universitätsmuseen der Universität Graz,<sup>1</sup> birgt zahlreiche Objekte, Photographien und Akten, die Fälle vor dem spurlosen Versinken in der Vergangenheit bewahren – Kriminalfälle zumeist, doch bisweilen sind auch Unfälle dokumentiert. Einem solchen Unfall wollen wir unser näheres Augenmerk widmen. Gleich vorweg sei darauf hingewiesen, dass es dabei nicht um einen autoerotischen Unfall gehen soll, also um einen jener unglücklichen Menschen (zumeist Männer), die sich zum Zwecke der Luststeigerung etwa beim Onanieren selbst würgen oder elektrischen Strom in den Körper einleiten und infolge dieser Aktivitäten ihr Leben vorzeitig beenden müssen. Derlei Unfälle sind in der sogenannten pornographischen Sammlung des Kriminalmuseums zahlreich festgehalten und fallweise auch publiziert,<sup>2</sup> und die bekannte Psychiaterin Heidi Kastner hat dem Verfasser vorliegender Zeilen in einem Gespräch erzählt, dass autoerotische Unfälle auch heute noch zum täglichen Brot der Gutachtenserstattung vor Gericht gehören. Doch davon genug.

Eine weitere Gruppe von Unfällen, die im Kriminalmuseum dokumentiert sind, sind die Unfälle im Straßenverkehr. Diese sind ja als Kutschen- und Droschenunfälle schon aus vormotorisierten Zeiten überliefert, man muss sich nur die Motivbilder in diversen Wallfahrtskirchen anschauen, um zumindest ein paar jener Verkehrsunfälle kennenzulernen, die gottlob glimpflich ausgegangen sind.<sup>3</sup> Mit der zunehmenden Motorisierung und der sukzessiven Temposteigerung des Straßenverkehrs nahm dann auch die Zahl der Verkehrsunfälle nicht ab. Besonders an ihrer Gesundheit oder gar am Leben gefährdet waren und sind die schwächeren Verkehrsteilnehmer, also Fußgänger, Rad- oder Motorradfahrer.

Es gibt Photographien und eine Skizze zu einem Motorradunfall, der sich am 28. September 1933 um 11.30 Uhr an der Straßengabelung Villach–Bleiberg–Spittal an der Drau ereignet hat.<sup>4</sup> Der Motorradfahrer Christian Pobersacher aus Villach fuhr mit einem Tempo von 80 km/h in das mit 25 km/h entgegenkommende Auto des aus Wien gebürtigen Alfred Stingl. Der Motorradfahrer wurde gegen den Kühler des Autos geschleudert und verstarb noch an der Unfallstelle an der dabei durchtrennten Halsschlagader. Das Strafverfahren gegen den Lenker des Automobils, den verheirateten Lohnfuhrwerker Alfred Stingl, wurde alsbald ein-

Die Sammlung  
des Hans  
Gross Krimi-  
nalmuseums

Ein Motorrad-  
unfall in Kärn-  
ten im Jahre  
1933

<sup>1</sup> <https://universitaetsmuseen.uni-graz.at/de/> (zuletzt eingesehen am 20.07.2021).

<sup>2</sup> Vgl. ANDREA NESSMANN, Ein Doppelleben mit tragischem Ende, in: CHRISTIAN BACHHIESL, INGEBORG GARTLER, ANDREA NESSMANN, JÜRGEN TREMER, Räuber, Mörder, Sittenstrolche. 37 Fälle aus dem Kriminalmuseum der Karl-Franzens-Universität Graz, Graz: Leykam<sup>4</sup>2013, S. 117–119.

<sup>3</sup> Spontan fallen mir Motivbilder im friulanischen Wallfahrtsort Castelmonte ein oder auch ein rezentes Motivbild auf der Rückseite des Hochaltars der Kirche Mariä Geburt in Pöllauberg.

<sup>4</sup> Inv.-Nr. 15/33 (Karteikarte, Skizze, 3 Photographien; diese Tatbestandsmappe wurde noch nicht neu inventarisiert).

Abb. 1: Motorradunfall an der Kreuzung Villach–Bleiberg–Spittal an der Drau, 28.09.1933 (Inu.-Nr. 33/15), © Hans Gross Kriminalmuseum



gestellt. Der beigezogene Sachverständige, ein gewisser Ing. Teisl, erklärte, dass „eine Unfallverhütung selbst für den geübtesten Autofahrer unmöglich erscheint, wenn das entgegenkommende Fahrzeug eine derartige Geschwindigkeit eingeschaltet hatte“. Das mag wohl auch heute noch unverändert so gelten. Was sich allerdings geändert hat, ist die Einschätzung der Verkehrsdichte; auf den vom Erkennungsdienst des Bundes-Polizeikommissariates Villach übermittelten Unterlagen steht zu lesen: „Die Strasse ist in gutem Zustande und gut gepflegt. Sie ist stark frequentiert (Durchschnittsfrequenz pro Minute 2–3 Fahrzeuge).“

Doch auch bei diesem Unfall wollen wir nicht länger verweilen, hat er sich doch in Kärnten abgespielt und taugt daher (trotz der Namensgleichheit des beteiligten Automobilisten mit einem ehemaligen Grazer Bürgermeister) nur zum Zaungast in den „Blättern für Heimatkunde“.

#### Der Zusammenstoß der Radfahrerin Erna Graf mit einem PKW

Wenden wir uns dem Unfall zu, der titelgebend für den vorliegenden Text ist. Dieser Fall wurde bereits in einer Publikation kurz vorgestellt, die allerdings recht entlegen erschienen ist,<sup>5</sup> sodass er nun einer breiteren steirischen Leserschaft zugänglich gemacht werden soll, handelt es sich doch um ein Ereignis, das mit einer gewissermaßen stillen Tragik aus den nicht selten spektakulären Kriminalfällen des Hans Gross Kriminalmuseums hervorsticht.<sup>6</sup> Das Kriminalmuseum versammelt ja nicht nur *corpora delicti* im engeren Sinne, sondern auch viele Objekte, die aus dem verschwundenen Alltagsleben längst verblichener Menschen stammen und gewisser-

<sup>5</sup> Vgl. CHRISTIAN BACHHIESL, Heribert Aigner und das Hans Gross Kriminalmuseum: Ein persönlicher Rückblick mit einer Geschichte, in: JOHANNES GRESSAU, PETER MAURITSCH, SABINE TAUSEND (Hg.), *Homo universalis. Zwischen Universität und Universalität. In memoriam Heribert Aigner* (= Grazer Altortumskundliche Studien 13), Berlin u. a.: Peter Lang 2021, S. 13–26.

<sup>6</sup> Es ist dies eine der wenigen „Geschichten“, die ich im Kopf und im Herzen aus den Räumen des Kriminalmuseums mit nach Hause nahm und die mich auch zum Abfassen einer kurzen Erzählung animiert hat. Diese Erzählung ist in dem in der vorangehenden Fußnote genannten Text für Heribert Aigner wiedergegeben. Der Grazer Althistoriker Heribert Aigner war stets interdisziplinär offen, die Grenzen der strengen Wissenschaft waren für ihn zwar vorhanden, aber dezidiert zum Überschreiten da, und hierin traf er sich mit den Interessen des Verfassers dieses Beitrages, der sich darum bemüht, das Programm und die Forschungsvorhaben des Kriminalmuseums ebenfalls thematisch breit, interdisziplinär und Brücken zu außerwissenschaftlichen Lebensbereichen schlagend zu gestalten.

maßen bloß akzidentiell verbrechensmäßig konnotiert sind. Ein Auge, das zu sehen vermag, kann da vieles entdecken, von der Alltags- und Sozialgeschichte über die Entwicklung der Technik, der Medizin, der Anthropologie und vieler anderer Wissenschaften bis hin zur eigenwilligen Ästhetik der frühen forensischen Photographie.<sup>7</sup>

Das Objekt, von dem wir ausgehen wollen, ist ein Photo, genauer gesagt handelt es sich um fünf Photos aus den Beständen des Hans Gross Kriminalmuseums. Diese Photographien dokumentieren einen tragischen Verkehrsunfall, der sich am 3. Juni 1939 auf der Einödstraße in Wetzelsdorf (dieser Ort war erst 1938 nach Graz eingemeindet worden) ereignet hat, und sie rufen zumindest mich dazu auf, über Glück und Unglück, die scheinbare Selbstverständlichkeit des Daseins und das blitzartige Einbrechen des Todes und über all das nachzudenken, was aus dem Leben eines Menschen hätte werden können, wenn nicht ganz plötzlich und unerwartet dieses Leben ein trauriges Ende genommen hätte.

Zu dem gegenständlichen Autounfall gibt es eine sogenannte Tatbestandsmappe, in der das Geschehen dokumentiert wurde, angefertigt von den erhebenden Polizeibeamten, übermittelt von der Grazer Polizeidirektion an das Kriminologische Universitätsinstitut.<sup>8</sup> Diese Tatbestandsmappe<sup>9</sup> enthält die fünf erwähnten Photographien und einen Text, dessen Wortlaut hier wiedergegeben sei:

### Die Tatbestandsmappe

*„Am 3. 6. 1939 – es war noch Linksfahrordnung – fuhr Erna Graf vom Einödweg [es müsste Einödstraße heißen! I.G.]<sup>10</sup> in Wetzelsdorf bei Graz kommend mit dem Fahrrad in Richtung Wetzelsdorf an der Kreuzung mit der Verbindungsstraße von der Einödstraße zum Thalersee in ein Richtung Thalersee fahrendes Auto, da sie offenbar auf der falschen Straßenseite fuhr und dadurch innerhalb der Kurve ihre vorgeschriebene Fahrbahn nicht einhielt. Sie fiel durch die Windschutzscheibe des Autos auf das Lenkrad wodurch das Auto in den linken Straßengraben verrissen wurde und dort erst zum Stehen kam. Beim Durchschlagen der Windschutzscheibe zog sich Graf eine tödliche (!) Schnittverletzung am Halse zu (Durchtrennung der Halsschlagader). Die Schnittverletzung ist verhältnismäßig atypisch und hätte bei Auffindung der Leiche ohne Kenntnis des Zustandekommens des Herganges leicht zu irrigen Annahmen führen können.“*

<sup>7</sup> Vgl. z. B. CHRISTIAN BACHHIESL, Der Weg des Untersuchungsrichters Hans Gross und die Verwissenschaftlichung der Verbrechensaufklärung, in: HEIKO ARTKÄMPER, THOMAS E. GUNDLACH, THOMAS STRAUB (Hg.), Kriminalistik – ein aktueller Themenüberblick (= Schriftenreihe der Deutschen Gesellschaft für Kriminalistik e.V. 6), Stuttgart: Boorberg 2020, S. 19–52. Vgl. auch die für das Grazer Fine-Crime-Krimefestival aufgenommene Führung durch das Kriminalmuseum (ich danke an dieser Stelle Robert Preis und Niki Schreinlechner für die angenehme und unkomplizierte Zusammenarbeit): <https://www.youtube.com/watch?v=23nXGVsPsIo&t=2703s> (zuletzt eingesehen am 20.07.2021).

<sup>8</sup> Zur Geschichte des kriminologischen Universitätsinstituts und des Hans Gross Kriminalmuseums vgl. CHRISTIAN BACHHIESL, Hans Gross und das Kriminalmuseum der Universität Graz, in: ALOIS KERNBAUER (Hg.), Wissenschafts- und Universitätsgeschichtsforschung im Archiv. Österreichisches Universitätsarchivkolloquium, 14. und 15. April 2015 (= PAUG 45), Graz: ADEVA 2016, S. 149–181.

<sup>9</sup> Inv.-Nr. 4/49 (5 Photographien). Dies ist die „alte“, ursprüngliche Inventarnummer, im Zuge der 2014 begonnenen Neuinventarisierung erhielt diese Tatbestandsmappe die Inventarnummer KM TM 4 (4\_49).

<sup>10</sup> Diese Anmerkung wurde in die Transkription des Textes von Inge Gartler, einer Mitarbeiterin am Hans Gross Kriminalmuseum, die von 2002 bis Ende 2008 für den Wiederaufbau und Betrieb des Museums mitverantwortlich war, eingefügt.



Abb.1  
Der Tatort in der Richtung gegen Thalersee. Rechts der Weg aus dem Erna Graf kam. Bezeichnung der Spur und der durch die Ziffer 1 gekennzeichneten Stelle mangels Aktes nicht möglich.



Abb.2  
Tatortaufnahme in Richtung Steinbergstraße, links der Weg aus dem Erna Graf kam.



Abb.3  
Nahaufnahme des rechten vorderen Teiles des Autos mit offenbar durch den Zusammenstoß entstandenen Beschädigungen.



Abb.4  
Das Auto mit zerschlagener Windschutzscheibe, das zertrümmerte Fahrrad und die Leiche der Erna Graf.



Abb.5  
Nahaufnahme der Leiche der Erna Graf mit den Schnittverletzungen am Halse.

Vielerlei ist hier interessant, unter anderem die zum Tode führende Verletzung, deren Erscheinungsbild bei einem Auffinden des Leichnams ohne Kenntnis des Unfallhergangs (man denke etwa an Fahrerflucht) prima vista leicht zur Annahme einer kriminellen Gewalteinwirkung verleiten hätte können – gerade das gleichsam phänomenologische Erfassen von typischen oder, wie in diesem Fall, atypischen Verletzungen und anderen Sachverhalten war ja einer der Hauptzwecke des von Hans Gross 1895 als Lehrmittelsammlung begründeten Kriminalmuseums.<sup>11</sup> Betrachtet man allerdings die Verletzung des Opfers des anfangs vorgestellten Motorradunfalls – auch der Motorradfahrer verstarb „infolge der erlittenen Verletzungen insbes. Durchtrennung der großen Halsschlagader binnen weniger Minuten“<sup>12</sup> –, so scheint die Durchtrennung der Halsschlagader bei Zusammenstößen von zweirädrigen Fahrzeugen mit Automobilen vielleicht doch nicht ganz so atypisch, ja vielleicht sogar erwartbar gewesen zu sein. Offensichtlich ist jedoch, dass erst die Verwendung von nicht scharfkantig brechendem Sicherheitsglas und der Übergang zu weniger kantiger Gestaltung der Karosserie die Wahrscheinlichkeit solcher Verletzungen verringerten.

## Die tödliche Verletzung

Interessant ist auch der Hinweis darauf, dass in der Steiermark noch im Juni 1939, also auch nach dem sogenannten „Anschluss“ Österreichs an das „Dritte Reich“, zumindest regional auf den Straßen noch die Linksfahrordnung galt und erst danach einheitlich der Rechtsverkehr auf der Straße eingeführt wurde. Diesbezüglich war die Situation in Österreich schon vor den Anfangszeiten des Automobilverkehrs uneinheitlich.<sup>13</sup> Zwar gab es schon während der Zeit der Ersten Republik Bestrebungen, die „chaotische Situation“<sup>14</sup> auf den Straßen zu bereinigen, diese führten aber zu keiner Vereinheitlichung. Nach dem „Anschluss“ im März 1938 wurden dann in Österreich „schrittweise die reichsdeutschen Straßenverkehrsvorschriften eingeführt“,<sup>15</sup> wodurch zahlreiche Umstellungen notwendig wurden. Die oft bemühte deutsche Gründlichkeit führte zum Erfolg, wie Walter Blasi betont: „Das Deutsche Reich brachte u. a. zu Stande, worum sich die Österreicher jahrelang herumgedrückt hatten, dass nämlich innerhalb weniger Monate in der Ostmark ausnahmslos der Rechtsverkehr eingeführt wurde (abgeschlossen am 19. September 1938).“<sup>16</sup> Nun, entweder irrte sich der die Tatbestandsmappe anfertigende Polizist im Datum oder aber die Rechtsfahrordnung war im Juni 1939 doch noch nicht so ausnahmslos eingeführt, wie Blasi konstatiert. Ob für

<sup>11</sup> Zu Leben und Wirken von Hans Gross vgl. CHRISTIAN BACHHIESL, GERNOT KOCHER, THOMAS MÜHLBACHER (Hg.), Hans Gross – ein ‚Vater‘ der Kriminalwissenschaft. Zur 100. Wiederkehr seines Todestages (= Austria: Forschung und Wissenschaft interdisziplinär 12), Wien u. a.: LIT 2015.

<sup>12</sup> Inv.-Nr. 15/33.

<sup>13</sup> Zur Geschichte des Links- resp. Rechtsverkehrs sowie der Verrechtlichung des Automobilverkehrs vgl. WALTER BLASI, Die Verrechtlichung des Autofahrens. Gesetzgebung und Fiskalpolitik am Beginn des Automobilismus in Österreich-Ungarn, in: SIAK Journal. Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis 13/1 (2016), S. 73–84; HANNES KIEGERL, Die Entwicklung des österreichischen Straßenverkehrsrechts seit dem Aufkommen des Automobils. Diss. KFU Graz 1996; PETER KINCAID, The Rule of the Road. An International Guide to History and Practice, New York: Greenwood 1986.

<sup>14</sup> WALTER BLASI, Die Verrechtlichung des Autofahrens in der Ersten Republik. Gesetzgebung und Fiskalpolitik von 1918–1938, in: SIAK Journal. Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis 14/4 (2017), S. 80–99, 80.

<sup>15</sup> Ebd., S. 87.

<sup>16</sup> Ebd.

das Schicksal der verunglückten Erna Graf die frühere Umstellung auf die Rechtsfahrordnung einen Unterschied gemacht hätte?

Sieht man sich die präsentierten Bilder an, so fällt auf, dass die örtliche Bevölkerung voller Neugier zum Unfallort strömte – der ‚Sensationstourismus‘ ist also durchaus kein rezentes Phänomen. Technikhistoriker könnten über das beteiligte Automobil wohl Einiges sagen, Sozialhistoriker über die Kleidung, die Häuser, die Straßen etc. – viele historische Anknüpfungsszenarien tun sich hier auf, wir aber wollen es bei diesen knappen Betrachtungen bewenden lassen, durch deren Lektüre die geneigte Leserschaft vielleicht bewogen wird, künftighin im Straßenverkehr noch aufmerksamer zu sein.

Anschrift des Verfassers:

Priv.-Doz. MMag. DDr. Christian Bachhiesl, Hans Gross Kriminalmuseum,  
Universität Graz, Universitätsplatz 3; christian.bachhiesl@uni-graz.at