

# DAS VERKEHRSARCHIV 1938–1945

MARIA STAGL

## 1. Die Vorgeschichte und Entwicklung des Archivs<sup>1</sup>

### *1.1. Die Entwicklung der verschiedenen „Bau-Archive“ bis zur Errichtung eines „Eisenbahnarchivs“ im Jahr 1897*

Bereits kurze Zeit nach Beginn des Staatsbahnbaues – gegen Ende der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts – hatte sich gezeigt, dass die Bauunterlagen der ehemaligen Generaldirektion für Staatseisenbahnen (1842–1848) nur sehr unvollständig oder überhaupt nicht mehr auffindbar waren. Aus diesem Grund wurde im August 1850 durch das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ein eigenes Bauarchiv bei der Generalbaudirektion eingerichtet, um „die aus früherer Zeit fehlenden Karten, Pläne und sonstigen Zeichnungen aufzufinden und sie zur weiteren Aufbewahrung in das Bauarchiv abgeben zu können“.<sup>2</sup>

Doch dieser Dienststelle war nur eine kurze Lebensdauer beschieden. Die Angelegenheiten des Eisenbahnbaues wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wie ein Ball zwischen verschiedenen Institutionen hin- und her geschoben. Mit der Auflösung der Generalbaudirektion im Jahr 1852 gingen die Agenden des Eisenbahnbaues an die neu errichtete Zentralkommission für Eisenbahnbauten über.<sup>3</sup> Nach deren Liquidierung mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1859 wurden ihre Geschäfte dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten übertragen.<sup>4</sup> Aber noch im Herbst des Jahres 1859 übernahm wiederum das Ministerium für Finanzen diese Angelegenheiten.<sup>5</sup> Von diesem Zeitpunkt an bis etwa 1870 befasste sich keine staatliche Stelle mit der systematischen Sammlung von Eisenbahnplänen; der Gesamtbestand wurde zerstreut.

<sup>1</sup> Die im Folgenden gebotene Geschichte des Verkehrsarchivs im Zeitraum von 1938–1945 wurde zum überwiegenden Teil aus den sogenannten „Kurrentakten“, also jenen Akten, die aus der Verwaltung und der Tätigkeit des Archivs selbst hervorgegangen sind, erarbeitet. Grundlegend Mechtler, Paul: Inventar des Verkehrsarchivs, Wien 1959 (Publikationen des Österreichischen Staatsarchivs. Hg. von der Generaldirektion, II. Serie: Inventare österreichischer Archive Bd. IX). (In Hinkunft: Inventar des VA).

<sup>2</sup> Österreichisches Staatsarchiv (in Hinkunft: ÖStA), Allgemeines Verwaltungsarchiv (in Hinkunft: AVA), Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten (in Hinkunft: MfHGuöB), Zl. 3595/1850.

<sup>3</sup> RGBl. Nr. 181/1852.

<sup>4</sup> ÖStA, AVA, MfHGuöB/Präs, Zl. 1988/1859.

<sup>5</sup> RGBl. Nr. 193/1859.

Die dem Handelsministerium untergeordnete k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, bei der seit 1871<sup>6</sup> die Projektunterlagen abzugeben waren, beantragte in der Folge unverzüglich beim Ministerium die Einrichtung eines Archives bei der Bauabteilung,<sup>7</sup> um eine ordnungsgemäße Aufbewahrung und Evidenzhaltung der bereits vorhandenen und noch einlangenden Projekte zu gewährleisten. Am 1. Oktober 1871 nahm dieses Archiv seine Tätigkeit auf.

Die Agenden des Staatseisenbahnbaues wurden von der Bauabteilung der Generalinspektion auf die mit 16. August 1875 errichtete Direktion für Staatseisenbahnbauten übertragen.<sup>8</sup> Bei dieser und der nachfolgenden Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen – errichtet im Zuge einer Neuorganisation 1884<sup>9</sup> –, wurden umfangreiche Planbestände der vom Staat gebauten sowie der nach dem Jahr 1882 verstaatlichten Privatbahnen gesammelt und in einem eigenen Archiv verwahrt.

Nach der Errichtung des Eisenbahnministeriums im Jahre 1896<sup>10</sup> stellte die Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen am 31. Juli 1896 ihre Tätigkeit ein. Das Eisenbahnministerium teilte durch eine Verfügung den gesamten Planbestand der Generaldirektion auf die Generalinspektion und die Staatsbahndirektion auf.<sup>11</sup> Ein Großteil dieser der Staatsbahndirektion übergebenen Unterlagen ist verloren gegangen.

*1.2. Der Weg vom „Eisenbahn-Archiv“ (1897) zum „Archiv für Verkehrswesen“ (1920) und die Jahre bis 1938*

Im Jahre 1897 errichtete das Eisenbahnministerium das Eisenbahnarchiv,<sup>12</sup> das ab diesem Zeitpunkt die Bauvergebungs- und Abrechnungsoperate der vom Staat errichteten Bahnen als Beilagen zur Urkundengruppe verwahrte. Alle anderen Unterlagen wurden vom Archiv der Generalinspektion archiviert. Mit Dezember 1897 wurde auch das k. k. Museum der österreichischen Eisenbahnen dem Eisenbahnministerium eingegliedert.<sup>13</sup>

Da sich die Archivierung von Plänen an zwei unabhängigen Stellen als äußerst unzweckmäßig erwies, beantragte das Eisenbahnarchiv im Jahr 1903, in Anbetracht der Zusammengehörigkeit der Archivalien diese gemeinsam

<sup>6</sup> Verordnung des Handelsministeriums vom 4. Februar 1871, RGBl. Nr. 8/1871.

<sup>7</sup> ÖStA, AVA, Handelsministerium/Präsidium (in Hinkunft: HM/Präs), Zl. 448/1871.

<sup>8</sup> ÖStA, AVA, HM/Präs, Zl. 1244/1875 und Zl. 1306/1875.

<sup>9</sup> RGBl. Nr. 102/1884.

<sup>10</sup> RGBl. Nr. 16/1896.

<sup>11</sup> ÖStA, AVA, Eisenbahnministerium (in Hinkunft: EM), Zl. 7224/IV/1897.

<sup>12</sup> Mechtler: Inventar des VA, S. 3-5 und ÖStA, AVA, EM/Präs, Zl. 2202/1897 und Zl. 3460/1897 (beide Akten liegen nicht ein).

<sup>13</sup> ÖStA, AVA, EM/Präs, Zl. 3460/1897 und 907/1898 (beide Akten liegen nicht ein).

bei einer Stelle archivieren zu lassen. Der Vorstand des Eisenbahnarchivs war sogar bereit, die in seinem Archiv verwahrten Pläne an die Generalinspektion abzugeben, um eine einheitliche Verwaltung sicherzustellen.<sup>14</sup> Dieser Antrag blieb ebenso unberücksichtigt wie ein weiterer aus dem Jahr 1911, in dem sogar das Eisenbahnministerium dafür plädierte, im Interesse der Einheitlichkeit der Verwaltung bzw. der Leitung des Archivdienstes das Archiv der Generalinspektion dem Eisenbahnarchiv einzugliedern.<sup>15</sup>

Nach der Auflösung der Generalinspektion mit Wirkung vom 1. Jänner 1920 gingen deren Aufgaben an das Staatsamt für Verkehrswesen über.<sup>16</sup> Die Weiterführung des Planarchivs der aufgelösten Generalinspektion wurde ab 1. Mai 1920 dem Eisenbahnarchiv übertragen.<sup>17</sup>

Im Zuge der Neuorganisation der staatlichen Verwaltung wurde das Eisenbahnarchiv in „Archiv für Verkehrswesen“ umbenannt und sein Geschäftsbereich bedeutend erweitert. Es war ab diesem Zeitpunkt auch für die Verwahrung der alten Registraturen der obersten Post- und Telegraphenverwaltung, der Luft- und Schifffahrt sowie des Kraftfahrlinienwesens zuständig.<sup>18</sup>

Zur Vereinfachung und Effizienzsteigerung wurde dem „Archiv für Verkehrswesen“ mit 1. September 1925 das Eisenbahnmuseum verwaltungstechnisch angegliedert. Beide fungierten nun als „Verkehrswissenschaftlicher Fachdienst“ unter einer gemeinsamen Leitung, dem Archivvorstand, im Rahmen des Ministeriums.<sup>19</sup>

### *1.3. Das Verkehrsarchiv als Dienststelle der Deutschen Reichsbahn*

Der „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich im Jahre 1938 führte vorerst zu keinen Änderungen. Der „Verkehrswissenschaftliche Fachdienst“ verblieb zunächst im Rahmen der Verkehrssektion und später im Verband der „Überleitenden Verkehrssektion“ des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit.<sup>20</sup>

<sup>14</sup> Eisenbahnarchiv (in Hinkunft: EBA), Kurrentakt (in Hinkunft: KA), Zl. 5/1903.

<sup>15</sup> ÖStA, AVA, EM/Präs, Zl. 823/1911.

<sup>16</sup> Verordnung des Staatsamts für Verkehrswesen (in Hinkunft: StAV) vom 21. Oktober 1919, StGBL. Nr. 495/1919.

<sup>17</sup> ÖStA, Archiv der Republik (in Hinkunft: AdR), Bundesministerium für Verkehr (in Hinkunft: BMfV)/Präs, StAV, Zl. 1671/1920.

<sup>18</sup> Dienstanweisung des StAV vom 9. September 1920; ÖStA, AdR, BMfV/Präs, StAV, Zl. 1970/1920. Zborowski, Victor: Das Eisenbahnarchiv in Österreich, seine Entwicklung und Ausgestaltung zum Archiv für Verkehrswesen. In: Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen 62/3 (1922), S. 48-51.

<sup>19</sup> Vgl. Geschäftseinteilung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr (in Hinkunft: BMfHuV); ÖStA, AdR, BMfHuV/Präs, Zl. 14235/1925, Sign. 3c1, GrdZl. 12933/1925.

<sup>20</sup> GBl. für Österreich Nr. 340/1938.

Mit Verordnung vom 9. Februar 1939<sup>21</sup> übernahm der Reichsverkehrsminister die staatlichen Hoheits- und Aufsichtsbefugnisse über die Eisenbahnen in Österreich. Er wurde ermächtigt, diese Befugnisse auch nachgeordneten Behörden zu übertragen. In der Folge wurde mit sofortiger Wirksamkeit die „Überleitende Verkehrssektion“ des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit, Aufgabenkreis Wirtschaft, aufgelassen. Das in deren Wirkungskreis fallende Referat „Verkehrswissenschaftlicher Fachdienst, Eisenbahnarchiv und Museum“ wurde von der Reichsbahndirektion Wien übernommen<sup>22</sup> und der Abteilung 1 (Administratives) als Büro unterstellt. Bei der Bezeichnung herrschte zunächst Uneinigkeit; einmal wurde das Referat als „Eisenbahnarchiv“, dann wiederum als „Verkehrsarchiv“ oder „Archiv- und Museumsleitung“ bezeichnet. Dies führte wiederholt zu Verwechslungen mit reinen, gleichfalls den Namen „Eisenbahnarchiv“ führenden Registraturen. Über Antrag des Leiters wurde daher im Jahre 1942 der Name „Archiv für Verkehrswesen“ festgelegt.<sup>23</sup>

Dieses „Archiv für Verkehrswesen“, in weiterer Folge meist nur als „Verkehrsarchiv“ bezeichnet, nahm gegenüber den anderen in Wien bestehenden Zentralarchiven eine Sonderstellung ein. Diese (Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Hofkammerarchiv, Kriegsarchiv und das Archiv des Innern und der Justiz) waren zwar alle bis zum „Anschluss“ dem Bundeskanzleramt unterstellt, wurden aber selbständig verwaltet. Die Bestrebungen in der Zwischenkriegszeit, diese Archive, einschließlich des dem Unterrichtsministerium unterstehenden Unterrichtsarchivs, unter eine gemeinsame Leitung zu stellen, konnten jedoch erst nach dem „Anschluss“ realisiert werden. Mit Erlass des Reichsministeriums des Innern vom 28. Oktober 1939 wurden das Haus-, Hof- und Staatsarchiv, das Hofkammerarchiv, das Archiv des Innern und der Justiz und das Unterrichtsarchiv zum „Reichsarchiv Wien“ zusammengefasst und dem Reichsministerium des Innern direkt unterstellt.<sup>24</sup> Das Kriegsarchiv unterstand nunmehr als „Heeresarchiv Wien“ dem Oberkommando des Heeres.<sup>25</sup>

Was geschah nun mit dem Verkehrsarchiv? Dieses wurde aus dem Verband des Reichsverkehrsministeriums herausgelöst und der riesigen Organisation der Deutschen Reichsbahn unterstellt. Auf den ersten Blick lässt diese Situation

<sup>21</sup> GBl. für Österreich Nr. 204/1939.

<sup>22</sup> ÖStA, AdR, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (in Hinkunft: BMfWuA)/Präs, Zl. 12126/1939, Sign. 20, GrdZl. 11128/1939.

<sup>23</sup> ÖStA, VA, KA, 137/1942.

<sup>24</sup> Sechste Verordnung über die Übertragung von Aufgaben und Befugnissen des Reichsstatthalters in Österreich (Österreichische Landesregierung) vom 11. Jänner 1940; RGBl. I, S. 52-55, § 9.

<sup>25</sup> Inventar des Kriegsarchivs, Wien 1953 Bd. 1 (Publikationen des Österreichischen Staatsarchivs. Hg. von der Generaldirektion, Inventare österreichischer Archive Bd. VIII), S. 12 und S. 19.

vermuten, dass das doch eher kleine, aber nicht unbedeutende Verkehrsarchiv in der großen Organisation der Deutschen Reichsbahn „verloren ging“, was aber nicht der Fall war. Von Seiten der Deutschen Reichsbahn erkannte man schnell die immense Bedeutung der Archive (nicht nur im ehemaligen Österreich), unter anderem natürlich wegen der Wichtigkeit der technischen Unterlagen der Eisenbahnstrecken für die eigenen und auch für militärische Zwecke, und versuchte, diesen einen besonderen Schutz zu verschaffen.

## 2. Die personellen Veränderungen nach 1938

Mit der Angliederung des „Verkehrswissenschaftlichen Fachdienstes, Eisenbahnarchiv und Museum“ an die Reichsbahndirektion Wien trat keine Änderung in der Leitung ein, es wurde von dem schon seit 1924 mit der Leitung betrauten Dr. Karl Feiler (1887–1982) durch alle Wirrnisse der Kriegsjahre sehr umsichtig geführt.

Im Jahre 1938 gehörten weiters folgende Personen dem Archiv an: Bahnrat Dr. Franz Garbeis, Kanzleidirektor Eduard Hermann, Revident Adolf Kraus, Dipl. Ing. Friedrich Beitler (im Werkvertrag mit dem Ministerium) und der Amtsgehilfe Alois Binder.<sup>26</sup>

Im Jahr 1939 kann aus einem Schreiben über die „Belehrung der Bediensteten zur Spionageabwehr“ folgender Personalstand abgeleitet werden: Hofrat Dr. Karl Feiler, Oberinspektor Dr. Franz Garbeis, Ing. Friedrich Beitler, Kanzleidirektor Eduard Hermann, die Reichsbahnsekretäre Emilie Paar, Adolf Kraus und Josef Lehmann, der Amtsgehilfe Alois Binder und der Betriebsarbeiter Wilhelm Berger.<sup>27</sup>

Mit Beginn des Jahres 1940 schied Ing. Beitler aus, da er zum Werkstättenbüro der Reichsbahndirektion Wien versetzt wurde. Eduard Spitzer kam als Botenmeister und Hauswart hinzu, Mitte des Jahres wurde dieses Team noch durch die Reichsbahnassistenten August Freiberger und Johann Fraisl sowie die Scheuerfrauen Leopoldine Plott, Ernestine Spitzer und Maria Wagner ergänzt.<sup>28</sup> 1941 wurde Franz Prandl als Amtsgehilfe aufgenommen. Im Jahr 1943 wechselte Wilhelm Berger zur Dienststelle Wien Süd, an seine Stelle trat Betriebsassistent Rudolf Brichta.<sup>29</sup>

Ein Verzeichnis vom Oktober 1943 jener Bediensteten, die als Einsatzkräfte im erweiterten Selbstschutz ihres Bereiches tätig waren, nennt folgende Namen:

<sup>26</sup> ÖStA, VA, KA 469/38, 699/1938. Siehe auch S. 310 ff.

<sup>27</sup> ÖStA, VA, KA 295/1939.

<sup>28</sup> ÖStA, VA, KA 215/1940 und 342/40.

<sup>29</sup> ÖStA, VA, KA 186 und 187/1943.

Dr. Karl Feiler, Dr. Franz Garbeis, Eduard Spitzer, Marie Wagner, Josef Lehmann, Franz Prandl, August Freiberger und Rudolf Brichta. Die Bediensteten Adolf Kraus, Alois Binder und Johann Fraisl waren dauernd nach Schloss Krumbach abgeordnet, wohin umfangreiche Aktenbestände ausgelagert werden mussten.<sup>30</sup> Für kurze Zeit hatten auch Eduard Spitzer, Maria Wagner und Leopoldine Plott bei der Verlagerung mitzuhelfen.<sup>31</sup> Des Weiteren wurde ein Arbeitsverteilungsplan für das Archiv für Verkehrswesen und das Historische Eisenbahn-Museum erstellt und genaue Aufgabengebiete für jede Person festgelegt.<sup>32</sup>

Im Jahr 1944 wurde die personelle Situation noch prekärer, da durch die weiteren Auslagerungen von Archivbeständen in das Martinschlößl bei Klosterneuburg auch Personal dorthin abgezogen werden musste. Es waren dies Dr. Franz Garbeis, Josef Lehmann und August Freiberger. In Wien verblieben außer dem Leiter Dr. Karl Feiler nur Emilie Paar und Franz Prandl.<sup>33</sup> In diesem Jahr sollten an die Deutsche Wehrmacht Bedienstete bis zum Jahrgang 1897 abgegeben werden. Aufgrund der Weisung des Vizepräsidenten der Reichsbahndirektion Wien mussten für den Bau des Ostwalles Josef Lehmann, Johann Fraisl und Alois Binder zur Verfügung gestellt werden. Als Folge davon waren die Ausweichstellen in Krumbach und Klosterneuburg nur mehr von je einem Bediensteten besetzt. Im Herbst 1944 wurde für Krumbach Frau Johanna Kraus als Kanzlei- und Reinigungskraft aufgenommen, was auch vom Standpunkt des Luftschutzes her günstig war, weil nun wieder zwei Bedienstete anwesend waren.<sup>34</sup> Für den im Oktober ausgerufenen Deutschen Volkssturm wurden ausnahmslos auch die Jahrgänge 1884 bis 1928 herangezogen und einige der Bediensteten mussten für das II. Aufgebot gemeldet werden. Josef Lehmann wurde im November 1944 bei der Musterung zum Volkssturm als tauglich befunden,<sup>35</sup> Adolf Kraus erhielt im Jänner 1945 die UK-Stellung (Unabkömmlichkeitsstellung), für Josef Binder konnte eine Z-Karte (Zuteilungskarte) bei der Kreiskommission für den Deutschen Volkssturm bei der Kreisleitung der NSDAP beantragt werden.<sup>36</sup>

<sup>30</sup> ÖStA, VA, KA 339/1943.

<sup>31</sup> ÖStA, VA, KA 351/1943. Siehe auch S. 303 f.

<sup>32</sup> ÖStA, VA, KA 346/1943.

<sup>33</sup> ÖStA, VA, KA 131/1944.

<sup>34</sup> ÖStA, VA, KA 162/1944, 175/1944, 180/1944, 191/1944 und 193/1944.

<sup>35</sup> ÖStA, VA, KA 197/1944, 221/1944 und 213/1944.

<sup>36</sup> ÖStA, VA, KA 235/1945 und 241/1945.

### 3. Die räumliche Unterbringung des Verkehrsarchivs und die Sicherungsmaßnahmen für die Bestände

Seit dem Jahr 1932 war das „Archiv für Verkehrswesen“ im Gebäude des ehemaligen Bundesministeriums für Handel und Verkehr, Stubenring 5, untergebracht. Mitte März 1938 erfolgte die Beschlagnahme von fünf dem Archiv gehörigen Arbeitsräumen durch die Abwehrstelle des Heeresgruppenkommandos Wien. Es bestand sogar die Gefahr, dass auch die anschließenden Lagerräume beansprucht würden. Der Leiter des Archivs drängte bei den zuständigen militärischen Stellen auf eine baldige Rückgabe der Räumlichkeiten, da die sieben Bediensteten in dem einzigen verbliebenen Zimmer nicht das Auslangen finden konnten. Außerdem befanden sich in den abgetretenen Räumen für den Dienstbetrieb dringend erforderliche Nachschlagebehelfe. Da die Eisenbahnunterlagen für die militärischen Dienststellen von großer Bedeutung waren, musste eine Lösung gefunden werden.<sup>37</sup> Da ohnedies beabsichtigt war, das Archiv innerhalb der nächsten zwei Jahre in das neue Gebäude der Reichsbahndirektion Wien zu übersiedeln, lehnte Feiler eine vorübergehende Übersiedlung ab und beharrte auf der Rückstellung der Räume. In einem Schreiben an das Präsidium des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit verwies er auf die seit dem Anschluss erhöhte und unaufschiebbare Inanspruchnahme des Verkehrsarchivs sowohl für Zwecke des Generalstabs als auch für dringende Eisenbahn- und -neubauten. Aus diesem Grund würde eine Übersiedlung als „äußerst störend empfunden werden“.<sup>38</sup>

Von einer in Betracht gezogenen Übersiedlung des Verkehrsarchivs in das Gebäude Wallnerstraße 6 im 1. Bezirk riet der Archivleiter ab, weil einerseits die Tragkraft der Decken zu gering war und andererseits für die Unterbringung der Bestände das ganze Gebäude gebraucht worden wäre, Teile davon aber noch durch das Hauptarchiv der NSDAP und eines Philatelistenvereins belegt waren.<sup>39</sup>

Bereits am 18. März 1938 beauftragte die Reichsstatthalterei, Direktion des Staatsarchivs des Innern und der Justiz, den Archivvorstand Dr. Feiler unter seiner persönlichen Verantwortung Vorsorge zu treffen, dass an den Beständen des Archivs und an den Registraturen der Verkehrssektion des

ehemaligen Bundesministeriums für Handel und Verkehr und der ehemaligen Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen keinerlei Veränderungen vorgenommen und vor allem von unverantwortlichen Personen keine Akten entfernt oder vernichtet werden.

<sup>37</sup> ÖStA, VA, KA 389/1938.

<sup>38</sup> ÖStA, VA, KA 453/1938.

<sup>39</sup> ÖStA, VA, KA 638/1938.

Maria Stagl

In den genannten Ressorts wurde daraufhin angeordnet, dass alle in Betracht kommenden Dienststellen sofort einen geeigneten Beamten mit diesen Angelegenheiten zu betrauen hätten. Es durften keine Geschäftsstücke ohne Aushebeschein ausgefolgt werden und es war dafür zu sorgen,

dass alle seinerzeit ausgehobenen und gegenwärtig nicht unbedingt benötigten Geschäftsstücke an die Stellen, aus deren Bestand sie entliehen wurden, ungesäumt zurückzustellen sind.<sup>40</sup>

Anlässlich der Neuordnung der österreichischen Landesregierung, der damit einhergehenden Auflösung einiger Zentralstellen und der Neuregelung der Zuständigkeiten wies im Juni 1938 das Amt des Reichsstatthalters in Österreich, Direktion des Staatsarchivs des Innern und der Justiz, neuerlich auf die Schutzmaßnahmen für die Registraturbestände der ehemaligen Ministerien hin.<sup>41</sup>

Mit Kundmachung des Reichsstatthalters in Österreich vom 25. Juli 1938<sup>42</sup> wurde das Luftschutzrecht des Reiches auch in Österreich eingeführt. Das Amt des Reichsstatthalters in Österreich, Direktion des Staatsarchivs des Innern und der Justiz, verfügte mit Schreiben vom 20. September, dass

die Archive zu jenen Stellen gehören, für welche nach § 2/4 der ersten Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz vom 4. Mai 1937 der erweiterte Selbstschutz in Betracht kommt.

Die Archive wurden angewiesen, im Einvernehmen mit ihrer vorgesetzten Dienststelle zu veranlassen,

dass der erweiterte Selbstschutz vom örtlichen Luftschutzleiter anerkannt wird und ferner alle in den genannten Kundmachungen vorgesehenen Verfügungen zu treffen.<sup>43</sup>

Das Platzproblem war allerdings auch im Dezember 1938 noch nicht gelöst, weil die Heeresverwaltung die Räume nicht freigegeben hatte. Daher wurde doch an eine Verlegung des Archivs gedacht. Im Einvernehmen zwischen dem Ministerium, der Reichsstatthalterei und dem Archivleiter wurde als geeignete Lokalität das voraussichtlich im Februar 1939 frei werdende Nebengebäude des Palais Cumberland gefunden, „das dank der besonderen Tragfähigkeit der Zimmer den Gesamtbestand des Archivs aufnehmen könnte.“<sup>44</sup>

<sup>40</sup> ÖStA, VA, KA 198/1938, 203/1938 und 227/1938.

<sup>41</sup> ÖStA, VA, KA 465/1938.

<sup>42</sup> RGBl. für das Land Österreich Nr. 315/1938.

<sup>43</sup> ÖStA, VA, KA 552/1938.

<sup>44</sup> ÖStA, VA, KA 560/1938.



Doch auch das Jahr 1939 brachte keine Verbesserungen in der räumlichen Unterbringung. Es wurden zwar Ersatzzimmer für die Bediensteten zuerkannt, diese aber wiederum für übernommene Archivbestände benötigt.<sup>45</sup>

Die Planungen für einen Neubau des Direktionsgebäudes der Reichsbahndirektion Wien erstreckten sich über einen langen Zeitraum. Archivleiter Feiler erläuterte zwar die Bedingungen, unter denen das Archiv und das Eisenbahnmuseum gemeinsam untergebracht werden könnten, skizzierte den gesamten Raumbedarf, die Lage und Anordnung der Archiv- und Museumsräume, die besonderen baulichen Voraussetzungen und die technischen Einrichtungen, sparte aber nicht mit Kritik an dem Vorhaben unter Hinweis darauf, dass das Archiv in den vorangegangenen beiden Jahrzehnten dreimal übersiedelt sei und dadurch vereinzelt große Schäden entstanden seien. Er plädierte im „Interesse der ungeschmälerten Erhaltung und Benützbarkeit des unter Denkmalschutz stehenden Quellenstoffes“ dafür, eine Übersiedlung des Archivs, „das derzeit sehr zweckmäßig untergebracht ist“, möglichst zu vermeiden, „außer es wäre diese Übersiedlung in das neue Reichsbahngebäude endgiltig und mit jener des Eisenbahnmuseums durchführbar.“<sup>46</sup>

Im Frühjahr 1940 übersiedelte das Archiv dann doch, aber nicht in das Palais Cumberland, sondern in das ehemalige Direktionsgebäude der Eisenbahn Wien-Aspang, in der Aspangstraße 33 im 3. Bezirk, wo bis Ende 1939 die Elektrisierungsdirektion der Staatsbahnen untergebracht gewesen war.

Da das Archiv aber nun allein in einem Gebäude untergebracht war, musste es auch selbst für die erforderlichen Schutzmaßnahmen sorgen. Der Schutz gegen Einbruch, Spionage und Brandgefahr musste in Eigenregie organisiert werden. Wegen des geringen Personalstandes bereitete dies große Schwierigkeiten, weil im Alarmfalle nur drei Bedienstete (einschließlich des Archivvorstandes) den abwechselnden Nachtdienst bestreiten konnten. In jedem Stockwerk wurden automatische und Handfeuerlöschgeräte aufgestellt, Teile des Personals wurden in Luftschutzkursen der Deutschen Reichsbahn für eine Brandbekämpfung bei Fliegerangriffen ausgebildet, und es wurde für eine Überwachung des Gebäudes auch zur Nachtzeit vorgesorgt. Im dritten Stock des Gebäudevordertraktes adaptierte man einige Zimmer, die wegen ihrer zu geringen Tragfähigkeit für Depotzwecke nicht geeignet waren, als Privatwohnung für den Reichsbahnsekretär Adolf Kraus. Sandsäcke, Wasserbottiche, Schneelöscher und Petroleumlampen wurden angeschafft und die Vermauerung von Kellerfenstern und die Herstellung von Mauerdurchbrüchen zu den Nachbarhäusern veranlasst. Für die erste Abwehr eines Brandschadens standen der Portier und Kraus zur

<sup>45</sup> ÖStA, VA, KA 471/1939.

<sup>46</sup> ÖStA, VA, KA 578/1940.

Verfügung, im Falle eines durch Fliegerangriff hervorgerufenen Brandes konnte der Luftschutzdienst des nahe gelegenen Bahnhofs Wien der Eisenbahn Wien-Aspang herangezogen werden.<sup>47</sup>

Im November 1942 wurde Feiler angeboten, wertvolles Archivgut in den Kellerräumen des Stiftes Klosterneuburg vor Luftangriffen in Sicherheit zu bringen.<sup>48</sup>

Ein Rundschreiben der Reichsbahndirektion Wien vom 4. Jänner 1943 an alle Dezenten, Hilfsarbeiter und Bürovorstände gab genaue Anweisungen für die Aktenrettung bei Brandgefahr. Aus den sehr detaillierten Richtlinien für die Arbeitsvorgänge soll hier das Wichtigste zitiert werden, weil daraus erkennbar ist, dass die Erhaltung von Akten im Vordergrund stand.

1) Jeder Beamte hat die in seiner Verwahrung befindlichen Akten zu sichten und wichtige Einzelstücke, die nicht ersetzt werden können, auszusondern.

2) Diese Einzelstücke sind in besonderen Mappen aufzubewahren. Auf diese Mappen ist der Name des Beamten, sein Arbeitsanteil, das Stockwerk und die Zimmernummer in deutlicher Schrift sichtbar zu machen. Diese Mappen sind bei Dienstschluss in unversperrten Schränken oder offen aufzulegen. Solche Einzelstücke hat der zuständige Bearbeiter auch aus den in Hauptakteien aufbewahrten Akten auszuscheiden. Die Leiter der Hauptakteien haben diese ausgeschiedenen Einzelstücke in geeigneten Behältern (Körbe oder sonstige Sammelbehälter) leicht zugänglich und sichtbar aufzubewahren.

3) Geheimakten sind in den eisernen Kassen zu belassen. Um ein Verkohlen möglichst zu verhindern, ist in die eiserne Kasse ein Behälter mit Wasser zu stellen. Vertrauliche wichtige Akten, die nicht ersetzt werden können, sind womöglich in eisernen Kassen zu verwahren. Wo dies ausgeschlossen ist, sind sie in verschlossenen Umschlägen mit der Aufschrift „vertraulich“ bereitzulegen.

4) Besonders beauftragte Beamte werden sodann die Mappen, Körbe usw. durch rot-weiss-rote Zettel mit der Aufschrift „Bei Brandgefahr retten“ auffallend kennzeichnen. Ebenso werden sie die Schränke und die Türen jener Zimmer, aus denen derartige Einzelstücke zu bergen sind, mit solchen Zetteln kennzeichnen.<sup>49</sup>

Mit Dienstanweisung vom 19. Jänner 1943 erließ die Reichsbahndirektion Wien weitere Vorschriften zum Schutz ihrer Behördengebäude. So verfügte sie nun neben den schon geltenden Maßnahmen noch die Verdunkelung aller Räume, die Entleerung der Dachböden von brennbarem Material aller Art, die Überprüfung der Ausrüstung der für den erweiterten Selbstschutz bestimmten Luftschutzgeräte und eine allfällige Anschaffung von solchen, sowie die „Sicherung schwer zu beschaffender Gegenstände und Unterlagen, die im Dienstbetrieb benötigt werden.“ Nach dieser Weisung sollten

<sup>47</sup> ÖStA, VA, KA 275/1940 und 460/1940, 61/1942, 361/1942, 67/1942 und 275/1943.

<sup>48</sup> ÖStA, VA, KA 394/1942.

<sup>49</sup> ÖStA, VA, KA 49/1943.

in den untersten Geschossen oder in Kellergeschossen möglichst von vornherein vorsorglich untergebracht werden: Zeichnungen, Akten, Archive, Vervielfältigungsgeräte, Maschinen, Karteikästen, Kassen- und Rechnungsbücher etc.

Dies war wegen der räumlichen Gegebenheiten zum Teil nicht so einfach durchzuführen. Immerhin konnte Feiler bereits am 4. Februar die Vollzugsmeldung an die Reichsbahndirektion Wien senden mit dem Hinweis, dass mit Ausnahme der Aufstellung von Splitterschutzwänden, sämtliche vorbereitende Maßnahmen getroffen worden seien.<sup>50</sup> Einerseits wurden die wichtigsten historischen Stücke, soweit diese wenig benutzt wurden, in vierzig Kisten im Keller des Gebäudes Trattnerhof 2 in Wien 1 untergebracht, die häufig gebrauchten, besonders wertvollen Archivalien jedoch in die unteren Stockwerke umgelagert.<sup>51</sup>

Ein weiteres Rundschreiben vom 7. Juli 1943, diesmal verfasst vom Archivleiter auf Weisung des Reichsbahn-Präsidenten, hatte folgenden Betreff: „Abwehrmaßnahmen, Gebarung mit aktlichen Dienstbehelfen von dauerndem Wert“. Dieses Schreiben war in Bezug auf den Archivalienschutz von großer Bedeutung. Es wurde festgestellt, dass

die Gebarung mit Behelfen militärvertraulichen Inhaltes [...] nicht durchwegs mit jener Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt erfolgt, die durch die Interessen der Landesverteidigung unbedingt geboten ist,

und daran erinnert, dass Unberufenen jeder Einblick in Behelfe (Pläne, Schriftstücke, etc.) unmöglich sein müsse. Besondere Aufmerksamkeit sollte auf die Aufbewahrung all jener Stücke verwendet werden, die in die Obhut des Archivs gehörten und seinerzeit aus dem Archiv entlehnt worden waren. Der Archivvorstand ordnete an, dass die Anforderung von Archivbehelfen während des Krieges nur bei dienstlichem Bedarf und ausschließlich zum amtlichen Gebrauch zu erfolgen habe und bereits entlehnte Unterlagen, sofern diese nicht mehr benötigt werden, unverzüglich zurückzustellen seien.

Vor Ausscheidung von Geschäftsstücken, Urkunden, Plänen und sonstiger Behelfe militärischer, rechtlicher, technischer oder historischer Bedeutung ist ausnahmslos das Einvernehmen mit dem Archiv für Verkehrswesen zu pflegen. Ebenso ist das Archiv von der allfälligen Auffindung wertvollen Schriftenstoffes unbekannter Herkunft unverzüglich zu verständigen.<sup>52</sup>

Anlässlich einer Besprechung Feilers beim Luftschutzkommando Polizeigruppe Mitte am 27. Juli 1943 wurden die unzulänglichen Luftschutzvorsorgen für das Archiv erörtert und der Verfügungsberechtigte in Angelegenheiten des Feuerschutzes für den Bahnhof Wien 4 Ewa (Eisenbahn Wien-Aspang)

<sup>50</sup> ÖStA, VA, KA 65/1943.

<sup>51</sup> ÖStA, VA, KA 238/1943.

<sup>52</sup> ÖStA, VA, KA 254/1943.

verpflichtet „auf unbedingte Erhaltung der Archivbestände hinzuarbeiten und Hilfeleistungen für den Aspangbahnhof auf jeden Falle hintanzusetzen.“<sup>53</sup>

Infolge der immer häufiger werdenden Luftangriffe sah sich die Archivleitung gezwungen Aktenausweichstellen in weniger gefährdeten Gebieten zu errichten. So wurde schon im Spätsommer 1943 mit der Verlagerung in das Schloss Krumbach bei Aspang begonnen. Der größte Teil des Planarchivs und die Schriftengruppe kamen dorthin. Der Transport erfolgte bis Edlitz-Grimmenstein in Güterwagen der Eisenbahn, danach weiter mittels Autotransport in das hochgelegene, abseits der Verkehrsstraße liegende Schloss, in dem eine ständige Dienststelle eingerichtet wurde.<sup>54</sup>

Im November/Dezember 1943 wurden die Urkundensammlung, die Bücherei und besonders wertvolle Gegenstände des Eisenbahnmuseums in die Burg Greifenstein, im Frühjahr 1944 die jüngeren Schriftregistraturen und das Betriebsarchiv in das Martinschlößl bei Klosterneuburg ausgelagert.<sup>55</sup> Auch an diesen Auslagerungsorten mussten Luftschutzvorsorgen getroffen werden. Da die Burg Greifenstein nur von einer Beschließerin behütet wurde, forderte der Archivleiter den Ausbau der Sicherungsmaßnahmen. Es sollten alle noch benötigten Luftschutzgeräte bereitgestellt und bei einer Luftwarnung auf die Dauer des Alarms zwei Bahnbeamte von der nahegelegenen Station Greifenstein zur Burg beordert werden.<sup>56</sup>

Diese teilweise doch sehr abgelegenen Ausweichquartiere stellten das Personal vor neue Probleme. So musste etwa für Schloss Krumbach, das achtzehn Kilometer von der Zugangstation Edlitz-Grimmenstein entfernt liegt, wegen der Einstellung des Autobusverkehrs ein Pferd angeschafft werden, um den dienstlichen Austausch von häufig benötigten Akten- und Planbeständen zwischen diesem Ort und den verschiedenen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und der Militärverwaltung weiterhin abwickeln zu können.<sup>57</sup>

Am 8. Dezember 1944 teilte die Reichsbahndirektion Wien dem Archivleiter mit, dass der straßenseitige Keller des Archivgebäudes in der Aspangstraße mit dem 30cm starken Ziegelgewölbe als Luftschutzraum für geeignet erachtet wurde, die Decke des hofseitigen Kellers aber viel zu schwach sei. Dieser Raum sollte nicht genutzt werden.<sup>58</sup>

Am 11. Dezember 1944 kam es in Folge eines Luftangriffes auf Wien auch zu Schäden im 3. Bezirk, wobei u. a. auch der Dachstuhl des Archivgebäudes in

<sup>53</sup> ÖStA, VA, KA 275/1943.

<sup>54</sup> ÖStA, VA, KA 322/1943, 25 139/1947.

<sup>55</sup> ÖStA, VA, KA 365/1943, 52/1944, 133/1944 und 25 139/1947.

<sup>56</sup> ÖStA, VA, KA 134/1944.

<sup>57</sup> ÖStA, VA, KA 151/1944.

<sup>58</sup> ÖStA, VA, KA 226/1944.

der Aspangstraße von fünf Brandbomben durchschlagen wurde, die jedoch auf dem Ziegelestrich des Dachbodengeschosses liegen blieben. Dank des raschen Eingreifens von drei Angehörigen der im Amtsgebäude vorläufig untergebrachten „Verbindungsstelle des Generals des Transportwesens Südost“ und des Hauswartes Spitzer, die noch während des Luftangriffes aus dem Luftschutzkeller in das stark verqualmte Dachgeschoss eilten, konnten die Brandbomben entfernt und die Brände gelöscht werden. Durch das rasche Eingreifen blieben die Schäden relativ gering.<sup>59</sup>

Angesichts des ständigen Näherrückens der Front auf Schloss Krumbach und der davon ausgehenden Gefahr für die Bestände bemühte sich Feiler zu Beginn des Jahres 1945, ein neues Ausweichquartier zu finden. Es sollte dies das Schloss Leiden bei Weitenegg in der Wachau sein. Für diese neuerliche Übersiedlung wurden alle Vorbereitungen getroffen. Im März 1945 suchte er bei der Wehrmachts-Fahrbereitschaft dringend um die Bereitstellung der erforderlichen Lastwagen an, da ein Transport mit der Eisenbahn wegen der Zerstörungen nicht mehr möglich war und auch zu gefährlich gewesen wäre. Durch das Vordringen der feindlichen Panzer Ende März im Bereich Klein Wolkersdorf über die Aspangbahn wurden diese Übersiedlungspläne hinfällig.<sup>60</sup>

Zuvor kam es aber noch zu einer kritischen Situation: Beim Rückzug der deutschen Truppen vor der näher rückenden Roten Armee verlangte eine Einheit der SS am 29. März 1945 die restlose Vernichtung der gesamten Bestände in Krumbach. Die auf sich allein gestellten Bediensteten Kraus und Fraisl konnten nur durch die Anwendung einer List (Vortäuschen einer Evakuierung nach Oberösterreich) dieses Vorhaben verhindern. Nach dem Einzug der Roten Armee am 31. März 1945 wurde das Schloss Krumbach stark geplündert. Fraisl wurde bei der Verteidigung der Archivbestände tötlich misshandelt und mit dem Erschießen bedroht. Nach einer gewissen Beruhigung der Lage gab der sowjetische Militärkommandant in Aspang die Absicht bekannt, den gesamten Archivbestand samt dem Personal in die Sowjetunion zu deportieren. Um diese eigenmächtige Anordnung zu verhindern, brach Fraisl mit einem ausführlichen Lagebericht in der Nacht zum 7. Mai zu Fuß nach Wien auf, wo er nach Überwindung verschiedener Gefahren und Schwierigkeiten am nächsten Tag einlangte. Tatsächlich konnte nur

durch die Intervention höherer Stellen, die bis dahin von diesen Ereignissen noch nicht informiert waren, die drohende Verschleppung dieser für den Wiederaufbau des österreichischen Eisenbahnnetzes dringend benötigten Archivbestände verhindert werden.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> ÖStA, VA, KA 237/1945.

<sup>60</sup> ÖStA, VA, KA 245/1945 und 246/1945.

<sup>61</sup> ÖStA, VA, KA 78/1946, 25 139/1947, S. 7 und KA 46 142/1964.

Am 12. Juli informierte Adolf Kraus die Direktion in Wien, dass die Rote Armee auf Schloss Krumbach alle Pferde und Fahrzeuge beschlagnahmt und abtransportiert hätte. Da auch die Post in Edlitz-Grimmenstein keine Fahrzeuge zur Verfügung hatte, war es der Dienststelle Krumbach nicht möglich, die oft sehr umfangreiche Dienstpost zu befördern.<sup>62</sup>

Einige Teile der in der Burg Greifenstein ausgelagerten Archivbestände fielen Plünderungen zum Opfer. Die Direktion der Österreichischen Eisenbahnen bemühte sich, das wertvolle Archivgut wieder nach Wien bringen zu lassen, scheiterte aber, weil von der russischen Delegation der Direktion Beschränkungen auferlegt und kein Benzin für die Lastautofahrten zur Verfügung gestellt wurde. So wandte sich Feiler an das Reichsarchiv Wien mit der Bitte um dringende Abhilfe in dieser Situation, wenn möglich um die Bereitstellung einer Wache und die Überlassung eines kleinen Lastautos. Die Staatskanzlei suchte daraufhin am 15. Juni bei der Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit um eine Bewachung für das Schloss Greifenstein an, bis das wertvolle Archivgut abtransportiert sein würde. Gleichzeitig wurde das Staatsamt für Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr um Bereitstellung eines Lastwagens ersucht, was von diesem allerdings abgelehnt wurde.<sup>63</sup>

Nach neuerlichen Einbrüchen in Greifenstein und der Verwüstung und Vernichtung von Urkunden, veranlasste der Archivbedienstete Scholz im August 1945 die Verlagerung des gesamten in der Burg befindlichen Aktenmaterials in einen Raum in der Bahnstation Greifenstein, wo dieses unter Aufsicht gehalten werden konnte.<sup>64</sup>

Mit Schreiben vom 28. September 1945 setzte Feiler die Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen in Kenntnis, dass das Archivgebäude in der Aspangstraße aufgrund der Kampfhandlungen im vergangenen Herbst und Winter derart gelitten hätte, dass eine Rückübersiedlung der Bestände ohne vorherige Behebung wenigstens der Hauptschäden undurchführbar wäre. Die Schäden lagen im Bereich des Daches, der Portierloge und eines Zimmers im 3. Stock, außerdem gab es zahlreiche Spuren von Artilleriebeschuss im hinteren Trakt des Gebäudes. Neben der Ausbesserung von Dach, Fenster- und Türstöcken sowie stellenweise der Mauerung wären auch die seinerzeit mit Trockenmauern und Betonblöcken verkleideten Kellerfenster und -türen wieder freizulegen. Um die aus dienstlichen Gründen schon sehr notwendige Rücküberführung spätestens im nächsten Frühjahr sicherzustellen, betonte Feiler die Dringlichkeit der Instandsetzungsarbeiten.<sup>65</sup>

<sup>62</sup> ÖStA, VA, KA 44/1945.

<sup>63</sup> ÖStA, VA, KA 11/1945 und 13/1945.

<sup>64</sup> ÖStA, VA, KA 97/1945.

<sup>65</sup> ÖStA, VA, KA 122/1945.

Nach einer Verstärkung der Lagerräume für die im Herbst 1945 bevorstehende Übernahme der Zentralen Aktenablage der ÖBB stand auch der Rückübersiedlung der Bestände aus den Ausweichquartieren ab dem Frühjahr 1946 nichts mehr im Wege.

Das Verkehrsarchiv verblieb auch nach der Eingliederung in das Österreichische Staatsarchiv im Jahr 1947 bis zu der im Jahr 1987 erfolgten Übersiedlung in das Gebäude des Zentralarchivs (Nottendorfer Gasse 2) an der angestammten Adresse in der Aspangstraße.

#### 4. Die Entwicklung der Bestände: Zuwächse, Abgaben, Verlagerungen, Schäden und Verluste

##### 4.1. Bestandszuwächse

Im April 1938 übergab das Ministerium für Handel und Verkehr im Zuge seiner Auflösung das von der Abteilung EN (Eisenbahnneubau) gesammelte Projektmaterial zahlreicher Lokalbahnen im In- und Ausland an das Archiv, das diese Unterlagen in das „Planarchiv“ einreichte.<sup>66</sup>

Zu Beginn des Jahres 1939 übernahm das Archiv die Aktenjahrgänge 1923–1933 der Verkehrssektion des ehemaligen Bundesministeriums für Handel und Verkehr, die Jahrgänge 1934–1937 folgten im März 1943.<sup>67</sup>

Vom Ministerium für Wirtschaft und Arbeit erfolgte im September 1939 die Übergabe von 23 Konvoluten von Plänen der Projektkonkurrenz für den Neubau der Reichsbrücke über die Donau in Wien.<sup>68</sup>

Nach der Angliederung des Archivs für Verkehrswesen an die Reichsbahndirektion Wien und der Auflösung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen wurde das im Jahr 1928 errichtete Betriebsarchiv der Generaldirektion zu einem Urkundenarchiv der Reichsbahndirektion Wien, das ab diesem Zeitpunkt vom Verkehrsarchiv geführt wurde. Auch das alte Urkundenarchiv der Reichsbahndirektion Wien wurde dem Verkehrsarchiv angeschlossen.<sup>69</sup>

Gemäß einer Verfügung des Amtes des Reichsstatthalters vom 23. September 1939 hatte das Eisenbahnarchiv das Archivgut rückzuübernehmen, das in den 1930er Jahren als Folge des Friedensvertrages von St. Germain und auf

<sup>66</sup> ÖStA, VA, KA 249/1938.

<sup>67</sup> ÖStA, VA, KA 44/1939, Akquisitionsjournal des VA, Eintragung Nr. 141 und 166.

<sup>68</sup> ÖStA, VA, KA 410/1939.

<sup>69</sup> Mechtler: Inventar des VA, S. 128 f.

Grund des Prager Abkommens vom 18. Mai 1920<sup>70</sup> an die tschechoslowakische und polnische Regierung abgegeben worden war.<sup>71</sup> Es handelte sich dabei ca. um 200000 Akten, die zuvor von Feiler und Kraus in Prag gesichtet und einer Skartierung unterzogen wurden. Diese Akten sollten wieder in die Ursprungsbestände eingereiht werden. Die umfangreichen Unterlagen aus der Tschechoslowakei wurden im Dezember 1941 und im August 1942 von Speditionen mit Möbelwagen nach Wien transportiert.<sup>72</sup>

Nach der Errichtung des Generalgouvernements im ehemaligen Polen forderte der Leiter der deutschen Archivkommission in Wien die Archivbestände zurück.

Von polnischer Seite anerkannte man die Rechtmäßigkeit des Anspruchs, und so ließ die dortige Archivdirektion im März 1940 durch das Archivamt in Warschau zunächst 206 Pakete Akten aus den Beständen des Handels- und Eisenbahnministeriums wieder nach Wien bringen. Das war aber nur ein Teil der seinerzeit abgegebenen Archivalien. Der größere Teil, der Pläne des „Planarchivs der Generalinspektion“ sowie Urkunden und Planbücher enthielt (insgesamt 517 Pakete und 88 Bücher), wurde einstweilen im Neuen Archiv in Warschau belassen. Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau vertrat den Standpunkt, dass diese Unterlagen

wegen des jetzt im Zuge befindlichen Ausbaues der polnischen Linien dringend gebraucht werden und daher die Rückstellung an das Verkehrsarchiv in Wien nach dem Kriege durchgeführt werden soll.<sup>73</sup>

Die Generaldirektion der Ostbahn konnte die vorläufige Weiterbelassung dieses Bestandes im Generalgouvernement zu ihrer Verfügung erwirken. Feiler blieb nichts anderes übrig, als diesem Deal zuzustimmen, er bekräftigte aber ausdrücklich den Eigentumsanspruch des Verkehrsarchivs auf diese Akten.<sup>74</sup>

Ähnlich war es auch mit den Archivmaterialien der Eisenbahnstrecken in Gebieten Kärntens, Krains und der Untersteiermark, die wieder an das Deutsche Reich gekommen waren. Das Reichsverkehrsministerium gab am 3. Dezember 1941 bekannt, dass die

italienische Staatseisenbahnverwaltung der Herausgabe des benötigten Schriften- und Planstoffes an die Reichsbahndirektionen Wien und Villach zugestimmt und die italienische Eisenbahndirektion Laibach bereits angewiesen hat, den beteiligten deutschen Reichsbahndirektionen die beanspruchten Unterlagen zur Verfügung zu stellen.<sup>75</sup>

<sup>70</sup> StGBI. Nr. 479/1920.

<sup>71</sup> ÖStA, VA, KA 471/1939 und 623/1938 l. b. 36273/1954 (mit Vorakten 1938–1942).

<sup>72</sup> ÖStA, VA, KA 266/1940, 296/1942, 334/42, 36273/1954.

<sup>73</sup> ÖStA, VA, KA 429/1940, 229/1941, 177/1942 (l. b. 329/1942 l. b. 35633/1948).

<sup>74</sup> ÖStA, VA, KA 429/1940, 229/1941 (l. b. 329/1942 l. b. 35633/1948), 534/1940, 234/1943.

<sup>75</sup> ÖStA, VA, KA 367/1941.



Die Kommissionsarbeiten, an denen seitens des Archivs Dr. Karl Feiler und Adolf Kraus teilnahmen, sollten sich auf einen Zeitraum von sechs bis acht Wochen erstrecken, um die Materialien in Laibach zu sichten. Da sich wider Erwarten das Material als äußerst umfangreich erwies, dauerten diese Arbeiten wesentlich länger und konnten erst nach mehreren Aufenthalten in Laibach und Belgrad Mitte des Jahres 1943 abgeschlossen werden. Hierfür mussten immer wieder die Ausreisebewilligungen erneuert und um Devisenzuteilung angesucht werden. Dabei wurden im April 1942 vier Kisten Archivmaterial fast ausschließlich für die Direktion Villach und im Juli 1942 fünfundzwanzig weitere Kisten, die sowohl auf das Archiv und die Reichsbahndirektionen Wien und Villach aufgeteilt werden sollten, aussortiert und verpackt. Weiters konnte auch Einsicht in das sehr umfangreiche Zentralaktenarchiv der ehemaligen Staatsbahndirektion Laibach genommen werden, von dem ebenfalls zahlreiche Archivalien an die Reichsbahndirektionen Wien und Villach abgetreten wurden; genaue Angaben darüber sind nicht zu finden.<sup>76</sup>

Feiler bemühte sich auch, die schon vorhandene Nachlasssammlung durch den Ankauf von weiteren Verlassenschaften von Fachleuten, die für die österreichische Eisenbahngeschichte von Bedeutung waren, zu vergrößern. Im Mai 1940 wurden aus dem Nachlass des Direktors der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft Dipl. Ing. Hans Steffan<sup>77</sup> umfangreiche Schrift-, Druck- und Bildwerke sowie Originalzeichnungen und -pläne aus der Zeit ab 1840 erworben, im Jahr 1943 und 1944 Unterlagen aus dem Nachlass des Baudirektors der Südbahngesellschaft, Wilhelm Pressel,<sup>78</sup> außerdem eine umfangreiche Sammlung von „Lebenserinnerungen“ des letzten Eisenbahnministers der Monarchie Dr. Karl Freiherr von Banhans<sup>79</sup> sowie aus dem Nachlass des an der Hochschule für Bodenkultur tätig gewesenen Professors Dr. Gustav Adolf Koch<sup>80</sup> einige technische Gutachten und Unterlagen der Alpenbahnen.<sup>81</sup>

Josef Sames,<sup>82</sup> Bundesbahn-Oberinspektor i. R., bot im August 1940 dem Eisenbahnarchiv seine in vier Jahrzehnten angelegte umfangreiche Sammlung von Korrespondenzen, Bild-, Schrift- und Druckwerken sowie

<sup>76</sup> ÖStA, VA, KA 197/1942, 129/1942, 226/1942, 238/1942, 298/1942, 375/1942, 399/1942, 77/1943, 239/1943, 240/1943 und 241/1943.

<sup>77</sup> 1877–1939; ab 1900 Lokomotivkonstrukteur bei der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft; vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Hans\\_Steffan](http://de.wikipedia.org/wiki/Hans_Steffan) (30.3.2009).

<sup>78</sup> 1821–1902; Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950 (in Hinkunft: ÖBL) 8 (1983), S. 268.

<sup>79</sup> 1861–1942; ÖBL 1 (1957), S. 48.

<sup>80</sup> 1864–1921; ÖBL 4 (1969), S. 15.

<sup>81</sup> ÖStA, VA, KA 207/1940, 52/1943, 250/1943, 205/1944 und 16/1944 (l. b. 25467/1947).

<sup>82</sup> 1862–1945; ÖBL 9 (1988), S. 409.

Originalzeichnungen und Plänen von eisenbahngeschichtlich bedeutsamen Eisenbahnlinien des In- und Auslandes zum Kauf an, der im September 1940 abgewickelt wurde.<sup>83</sup>

Es folgten weitere Ankäufe von nachkonstruierten Plänen des ersten Südbahnzuges sowie von drei Aquarellen und Fotogravuren der Kahlenbergbahn von Werkstättendirektor a. D. Hofrat Ing. Karl Kontrus, von Lichtbildern vom Bau der Nordwestbahn, der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn und der Dalmatiner Staatsbahnen, von Unter- und Oberbaunormalplänen der Galizischen Transversalbahn und auch zahlreicher Bücher für die Handbibliothek von diversen Buchhandlungen und Verlagen.<sup>84</sup>

Von den Reichsbahndirektionen Wien, Linz und Augsburg erfolgte die Abgabe von Unterlagen von verstaatlichten Privatbahnen der Strecken Fehring-Fürstenfeld-Hartberg (1885–1936), der Strecke Reutte-Schönbichl (1907–1942), der Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn (1881–1941), von Präsidialakten der Böhmisches Kommerzial-Bahnen (1882–1909) sowie von verschiedenen Brückenplänen und von der Deutschen Reichsbahn/Oberste Bauleitung für Elektrisierungen eines Konvolutes von Stromlieferungsverträgen der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen (1933–1938).<sup>85</sup>

Das Staatsarchiv des Innern und der Justiz übermittelte die bei Ordnungsarbeiten aufgefundenen Projektunterlagen von Eisenbahnlinien im ehemaligen Fürstentum Serbien und Verzeichnisse aus den Jahren 1878 und 1879 von wehrpflichtigen Eisenbahnbediensteten, die im Kriegsfall als unentbehrlich zu gelten hatten.<sup>86</sup>

Der Vorstand der Lehrkanzel für Straßen-, Eisenbahn- und Tunnelbau der Technischen Hochschule in Wien, Professor Dipl. Ing. Ladislaus von Rabcewicz,<sup>87</sup> überließ dem Archiv eine sehr umfangreiche Handbücherei von einigen tausend Bänden.<sup>88</sup>

#### *4.2. Abgabe von Akten*

Als Folge des Übergangs der Angelegenheiten der Zivilluftfahrt im Lande Österreich auf den Reichsminister der Luftfahrt in Berlin musste mit Erlass des Ministeriums für Handel und Verkehr vom 12. April 1938 das gesamte die

<sup>83</sup> ÖStA, VA, KA 424/1940, 430/1940 und 454/1940.

<sup>84</sup> ÖStA, VA, KA 395/1940, 453/1940, 551/1940, 556/1940, 85/1942 und 336/1942.

<sup>85</sup> ÖStA, VA, KA 277/1941, 5/1942, 99/1942, 376/1942, 332/1942 und 163/1943.

<sup>86</sup> ÖStA, VA, KA 328/1943 und 166/1943.

<sup>87</sup> 1893–1975; [http://de.wikipedia.org/wiki/Ladislaus\\_von\\_Rabcewicz](http://de.wikipedia.org/wiki/Ladislaus_von_Rabcewicz) (08.04.2009).

<sup>88</sup> ÖStA, VA, KA 168/43 und 186/1943.

Luftfahrt betreffende Aktenmaterial an die in Hinkunft zuständigen Stellen abgetreten werden.<sup>89</sup>

In der Folge waren die Akten des Luftamtes der ehemaligen Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, die sich damals noch in der Aktenablage des Ministeriums befanden, an das Reichsluftfahrtministerium in Berlin abzugeben.<sup>90</sup> Des Weiteren wurden Pläne und Urkunden der Zivilluftfahrt an das in Wien errichtete Luftamt des Luftgaukommandos XIX zur Weitergabe an das Reichsluftfahrtministerium ausgehändigt.<sup>91</sup> Nach der Errichtung der „Kriegswissenschaftlichen Abteilung des Generalstabs der Luftwaffe, Zweigstelle Wien“ im Oktober 1938, die mit der Verfassung der Geschichte der österreichisch-ungarischen Militär-Luftfahrt betraut war, gingen zahlreiche Luftfahrtakten aus früherer Zeit an diese Stelle über.<sup>92</sup>

Mit der Angliederung des Verkehrsarchivs an die Reichsbahndirektion Wien erfolgte die Rückbildung zu einem reinen Eisenbahnarchiv. Im Dezember 1938 trat man die Bestände der obersten Postverwaltung der Jahre 1824–1859 und der Schifffahrtsakten des Handelsministeriums (1856–1867) – insgesamt 329 Faszikel und 124 Bände Geschäftsbücher – an das Staatsarchiv des Innern und der Justiz ab.<sup>93</sup> Heute werden diese Bestände in der Abteilung „Allgemeines Verwaltungsarchiv“ verwahrt.

#### *4.3. Verlagerungen, Schäden und Verluste an den Archivbeständen*

##### *4.3.1. Verlagerungen der Bestände*

Vom Spätsommer bis Dezember 1943 erfolgten die Verlagerungen der Archivbestände. Der größte Teil des Planarchivs und die Altbestände der Schriftengruppe konnten auf Vermittlung von Dr. Garbeis in das Schloss Krumbach bei Aspang gebracht werden. Diese Auslagerung stellte das Archivpersonal vor große Probleme, da besonders die umfangreiche Plangruppe wegen der zahlreichen Anforderungen von Brückenplänen durch Bahndienststellen und für Zwecke der Deutschen Wehrmacht leicht zugänglich aufgestellt werden musste. Zur Beschleunigung und Erleichterung der Dienstabwicklung verblieben lediglich die ständig gebrauchten Akten der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr der Jahre 1934–1937, die Geschäftsbücher des k. k. Eisenbahnministeriums aus dem Zeitraum 1896–1918 und jene des Bundesministeriums für Verkehr für 1919–1923 im Archiv. Im November/

<sup>89</sup> ÖStA, AdR, BMfHuV/Präs, Zl. 12876/1938, Sign. 3c1, l. b. GrdZl. 11012/1938.

<sup>90</sup> ÖStA, AdR, BMfHuV/VS, Zl. 40235/1938 und Zl. 45997/1938, l. b. Zl. 47566/1938.

<sup>91</sup> ÖStA, VA, KA 685/1938.

<sup>92</sup> ÖStA, VA, KA 633/1938.

<sup>93</sup> ÖStA, VA, KA 702/1938.

Dezember 1943 wurden die Urkundensammlung, die Bücherei und besonders wertvolle Gegenstände des Eisenbahnmuseums in die Burg Greifenstein, im Frühjahr 1944 die jüngeren Schriftregistraturen, zusammen mit den zuerst in Wien verbliebenen Geschäftsbüchern der Ministerien von 1896–1937 und das Betriebsarchiv in das Martinschloß bei Klosterneuburg ausgelagert. In den Ausweichstellen, die auch personell besetzt waren, lagerten schließlich fast 90 Prozent des Gesamtbestandes.<sup>94</sup>

#### 4.3.2. Schäden und Verluste

Die in Klosterneuburg gelagerten Bestände blieben völlig unversehrt, hingegen kam es auf der Burg Greifenstein zu starken Plünderungen. Besonders betroffen war davon im April, Mai und August 1945 der Bestand der Konzessionsurkunden von Eisenbahnen. Wegen des überschätzten Materialwertes der anhängenden Siegelkapseln (diese waren meistens aus Messing oder bestenfalls vergoldet) wurde die ganze Sammlung in Mitleidenschaft gezogen. Eine große Anzahl wurde stark beschädigt, einige Stücke verschwanden überhaupt spurlos.<sup>95</sup>

Das Historische Planarchiv, dessen Pläne – alle aus der Zeit vor 1870 stammend – in offenen Schubkartons verwahrt wurden, litt vor allem bei den Verlagerungs- und Rücktransporten, da viele Pläne durch Herausrutschen beschädigt wurden und einige auch verloren gingen. Der Bestand musste komplett neu geordnet werden.<sup>96</sup> Auch die anderen Plansammlungen erlitten durch die dreimalige Übersiedlung innerhalb von sechs Jahren so manche Schäden und mussten ebenfalls einer Neuordnung unterzogen werden.

Verluste erlitt das Archiv auch durch die aus dem Planarchiv in Krumbach von dem russischen Major Rumianov entwendeten Archivalien<sup>97</sup> sowie durch Entlehnungen, hauptsächlich von Plänen an ausländische Dienststellen der Deutschen Wehrmacht und an Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, die nicht mehr zurückgestellt werden konnten. So sind z. B. einige Pläne der Arlbergbahn bei einem Luftangriff in Augsburg verbrannt, aber auch bei der Beschädigung des Direktionsgebäudes in der Nordbahnstraße 50 und beim Brand des Direktionsgebäudes der Reichsbahndirektion Wien auf dem Schwarzenbergplatz 3 fielen nicht nur viele Akten des Verkehrsarchivs, sondern auch fast der ganze Aktenbestand der Direktion Wien dem Feuer zum Opfer. Umfangreiche Planbestände von ehemals polnischen Eisenbahnstrecken, die im Jahr 1939 an die 5. Abteilung des Generalstabes in Berlin entlehnt werden

<sup>94</sup> ÖStA, VA, KA 322/1943, 365/1943, 366/1943, 52/1944, 133/1944 und 25139/1947, Mechtler: Inventar des VA, S. 8-10.

<sup>95</sup> Ebenda, S. 107; ÖStA, VA, KA 11/1945.

<sup>96</sup> Mechtler: Inventar des VA, S. 117.

<sup>97</sup> Vgl. Seite 307 ff.

mussten, konnten schon nach Urgenzen im Jahr 1942 nicht mehr zurückgestellt werden, da sie für den Chef des Transportwesens beim Heeresarchiv in Potsdam in sogenannte „Streckenhefte Polen“ eingearbeitet wurden und man sie daraus nicht entnehmen konnte oder wollte.<sup>98</sup> Über ihren Verbleib nach Kriegsende ist nichts bekannt.

Ein weiterer großer Verlust sind die Luftfahrtakten, Pläne und Urkunden, die 1938 an den Generalstab der Luftwaffe und an das Luftgaukommando XIX gelangten, und die umfangreichen Akten des Luftamtes der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, die an das Reichsverkehrsministerium in Berlin übersendet worden waren. Auch über das Schicksal dieser Unterlagen war nach Kriegsende nichts mehr in Erfahrung zu bringen.

## 5. Die archivische und wissenschaftliche Tätigkeit des Archivs

Die Benützung des Archivs für Verkehrswesen, vor allem die persönliche Benützung und die Anzahl der schriftlichen Anfragen nahmen ab dem Jahr 1938 kontinuierlich ab. Die Schwerpunkte lagen hauptsächlich auf folgenden Gebieten: Beantwortung von Anfragen zu verschiedenen eisenbahngeschichtlichen Belangen und Gedenkjahren, Teilnahme an Ausstellungen (u. a. „100-Jahr Feier Franz Anton Ritter von Gerstner“ in Prag 1940 und „100 Jahre Eisenbahnen in Ungarn“ 1944), Hilfestellungen bei Dissertationen über bedeutende Eisenbahner und verkehrsrelevante Themen, Auskunftserteilungen zum Zwecke der Familien- und Ahnenforschung, häufig in Bezug auf den Ariernachweis und die Klärung von Rechtsverhältnissen, die anlässlich des Baues der Eisenbahnen entstanden sind, wie z. B. die Erhaltungspflicht von Wegen oder Eisenbahnbrücken.

Ein weiterer großer Aufgabenbereich umfasste die Entlehnungen hauptsächlich von Plänen und Urkunden an verschiedene Dienststellen der Deutschen Reichsbahn (z. B. Reichsbahndirektionen Wien, Linz, Villach, Augsburg und Breslau, Reichsbahn-Betriebsämter in Böhmen und Mähren, Generaldirektion der Ostbahn in Krakau, Reichsbevollmächtigter für Bahnaufsicht in Oppeln) sowie auch an viele militärische Dienststellen (z. B. Generalstab des Heeres, Oberkommando des Heeres – Chef des Transportwesens, Luftflottenkommando), für die zahlreiche Unterlagen heraus gesucht und meist mittels Amtspost versendet werden mussten. Ebenso erforderte die Evidenzhaltung dieser Entlehnungen und die Übermittlung von Urgenzen bezüglich der Rückstellungen einiges an Arbeitsaufwand.

---

<sup>98</sup> ÖStA, VA, KA 256/1943, 267/1943 und 270/1943.

Maria Stagl

Weitere Anfragen, aber in geringerem Ausmaß, wurden seitens verschiedener Gemeinden und Landesbehörden oder auch von Gerichten gestellt.

Die wissenschaftliche Tätigkeit führte Archivleiter Dr. Feiler weiter, aber doch in eingeschränktem Ausmaß, da die archivischen Angelegenheiten wie die räumliche Unterbringung, die Erhaltung der Bestände und deren Verlagerungen im Vordergrund standen und sehr zeitintensiv waren.<sup>99</sup>

## 6. Die Situation nach Kriegsende bis zur Normalisierung des Archivbetriebes

Eine Liste vom Juni 1945 gibt Auskunft über den Personalstand nach Kriegsende: Dr. Karl Feiler als Vorstand, Dr. Franz Garbeis als dessen Stellvertreter, verantwortlich für das Planarchiv war Adolf Kraus, für das Aktenarchiv Karl Lachmann und für das Urkundenarchiv Johann Fraisl. Kanzlei- und Aufseherdienste versahen Alois Binder, Franz Prandl und Eduard Spitzer, weiters gab es drei Reinigungsfrauen. Die Sekretärin Emilie Paar wurde wegen illegaler Zugehörigkeit zur NSDAP entlassen, Sekretär August Freiberger war im Jänner 1945 verstorben, Josef Lehmann hatte sich noch nicht wieder zum Dienst zurückgemeldet. Im September meldete er sich schriftlich aus Saalfelden, wohin es in verschlagen hatte, und konnte nach Erhalt einer für ihn ausgestellten

<sup>99</sup> Österreichische Eisenbahngeschichte im Spiegelbild des Historischen Eisenbahnmuseums. V. Die Kaiser Ferdinand-Nordbahn, die erste Dampfeisenbahn Österreichs. In: Verkehrswirtschaftliche Rundschau, Jg. 1938, Heft 3, Wien 1938, S. 8-11; Die Entwicklung des Verkehrswesens in der Ostmark. In: Verkehrstechnische Woche, Jg. 32, Heft 30, Berlin 1938, S. 369-372; Die geschichtliche Entwicklung der sudetendeutschen Eisenbahnen im Habsburgerstaate. In: Verkehrstechnische Woche, Jg. 33, Heft 4, Berlin 1939, S. 33-37; Die historische Bedeutung des Böhmisches-Mährischen Raumes für den Verkehr Großdeutschlands. In: Verkehrstechnische Woche, Jg. 34, Heft 3/4, Berlin 1940, S. 15-20; Franz Anton Ritter von Gerstner. Zu seinem hundertsten Todestage. In: Die Reichsbahn. Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn, Jg. 1940, Nr. 14-15, hg. vom Reichsverkehrsministerium Berlin, Berlin 1940, S. 134-147 (auch Festvortrag in Prag am 10. April 1940); Geschichtliches über die Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn, die älteste deutsche Schienenstraße. Verfasst im Jahr 1940, In: Blätter für Technikgeschichte, Heft 8, Wien 1942, S. 42-54; Das Archiv für Verkehrswesen in Wien als Forschungsinstitut für mitteleuropäische Eisenbahngeschichte. In: Die Reichsbahn, Jg. 1941, Nr. 8/9, Berlin 1941, S. 67-77; Die Gründungsgeschichte der Eisenbahn Wien-Wiener Neustadt. Zur hundertjährigen Wiederkehr ihrer Eröffnung. In: Die Reichsbahn, Jg. 1941, Nr. 24-26, Berlin 1941, S. 231-245; Die österreichische Südbahn. Ein geschichtlicher Rückblick auf Grund des Wiener amtlichen Quellenstoffes (bis zum Weltkrieg). In: Archiv für Eisenbahnwesen, 64. Jg., Berlin 1941, S. 929-994.

Reisegenehmigung und eines Dienstschreibens über die Rückberufung nach Wien zurückkehren.<sup>100</sup> Wegen der Rücküberführung der Bestände aus den drei Ausweichquartieren, die komplett neu geordnet werden mussten, und der zu erwartenden Liquidierung, wurde um die Zuteilung von weiteren Hilfskräften angesucht. Ebenso wies Feiler wegen des fortgeschrittenen Alters der beiden leitenden Archivbeamten auf die Dringlichkeit der Einstellung eines Akademikers mit Archivarsausbildung hin.<sup>101</sup> Der Entwurf eines Postenplanes vom Dezember 1945 nennt erstmals Dr. Paul Mechtler, der später Dr. Feilers Nachfolger als Archivdirektor wurde, als Vertragsangestellten.<sup>102</sup>

In den ersten Wochen nach Kriegsende galt, wie schon oben beschrieben, das hauptsächliche Augenmerk der Sicherung der Bestände vor Plünderungen, der Behebung der Schäden an dem Gebäude in Wien, um eine baldige Rückübersiedlung der Bestände zu ermöglichen, und der Organisation der Rücktransporte, da wegen der Benzinknappheit kaum Fahrmöglichkeiten zur Verfügung standen.

Die russische Militäreisenbahnbehörde bei der Eisenbahndirektion Wien unter der Führung von Major Sboischentkov besichtigte am 7. Mai 1945 unter Beiziehung des Archivvorstandes diese Sammlung und forderte die Abgabe sämtlicher Brücken- und Unterbaupläne, der Längenprofile und der Hochbau- und Situationspläne aller Eisenbahnlinien der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie. Die Unterlagen sollten innerhalb von sechs Wochen bereitgestellt werden. Am 10. Juli um 20 Uhr erschien Major Rumianov in Krumbach, um das angeforderte Material abzuholen. Eine mehrstündige Aussprache mit dem Archivvorstand brachte folgendes Ergebnis: Das bisher vorbereitete Material sollte am 12. Juli mittels eines Übergabeprotokolls übergeben werden. Weiters mussten auch Längenprofile der österreichischen Hauptlinien, so weit sie zur schweizerischen, italienischen und süddeutschen Grenze führen, bereitgestellt werden. Feiler berichtet über diese Besprechung:

Darüber hinaus beharrte der russische Vertreter trotz aller Einwendungen seitens des Archivvorstandes (zwischenstaatlich bedingte Notwendigkeit der ungeschmälerten Erhaltung des ja rein historischen und daher überalterten Archivbestandes für Zwecke aller Nachfolgestaaten ...) mit Nachdruck auf einer sofortigen Bereitstellung der bereits am 7. Mai 1945 angeforderten Pläne; dem vom Archivvorstand [...] neuerdings gestellten Antrag einer befristeten, nur leihweisen Übergabe des geforderten Materials nahm Major Rumianov zur Kenntnis, ohne sich irgendwie zu äussern. Weitere Einzelheiten hierüber sollen der morgigen Aussprache anlässlich der Übergabe des bereitgestellten Materials vorbehalten bleiben.

<sup>100</sup> ÖStA, VA, KA 189/1945.

<sup>101</sup> ÖStA, VA, KA 14/1945.

<sup>102</sup> ÖStA, VA, KA 197/1945.

Auf Grund der gleichzeitigen Intervention der österreichischen Eisenbahndirektion Wien bei der russischen Militäreisenbahnbehörde hat der Leiter der ausländischen Militärstelle, General Goriamof, am 11. Juli einen schriftlichen Befehl an den Major Rumianov ausgestellt, wonach diesem jedes Fortschaffen von Archivalien aus der Ausweichstelle untersagt wird. Dieser Befehl wird vom Archivvorstand morgen dem Major persönlich eingehändigt werden.<sup>103</sup>

Major Rumianov erschien aber bereits am 11. Juli nachmittags in Krumbach unter Hinweis auf die Dringlichkeit seiner sofortigen Rückreise nach Wien und bestand auf der augenblicklichen Ausfolgung des geforderten Planmaterials. Der dort anwesende Alois Kraus musste die Pläne unter Zwang ausfolgen und erhielt eine formlose Bestätigung mit der falschen Datierung 12. Juli 1945. Feiler, der am nächsten Vormittag termingemäß erschien, wurde dadurch die Möglichkeit genommen, den Befehl von General Goriamof an Major Rumianov auszuhändigen. Der überstürzt abreisende Major soll aber noch eine Mitteilung über eine eventuelle Rückstellung der Archivalien hinterlassen haben.<sup>104</sup> Feiler informierte das Wiener Reichsarchiv i. L., das wiederum die Staatskanzlei, Amt für Auswärtige Angelegenheiten, verständigte. Dieses antwortete am 26. Juli 1945 dem Reichsarchiv,

dass die Angelegenheit durch eine direkte Auseinandersetzung zwischen der Generaldirektion und der russischen Eisenbahnbehörde schneller und wirkungsvoller bereinigt werden könnte, als auf dem der russischen Militärbehörde gegenüber noch nicht ganz eingespielten diplomatischen Weg. [...] Die Staatskanzlei, Amt für die Auswärtigen Angelegenheiten, möchte daher dem Wiener Reichsarchiv anheim stellen, die Eisenbahndirektion im obigen Sinne zu verständigen und ihr ein direktes Einschreiten bei Generalmajor Goriamof nahezu legen.<sup>105</sup>

Laut dem in der angeführten Aktenzahl einliegenden Übergabeverzeichnis der entwendeten Archivalien, kann festgestellt werden, dass diese von der russischen Militärverwaltung nicht mehr dem Verkehrsarchiv zurückgegeben worden sind.

Auch die aus Polen und der Tschechoslowakei rückübernommenen Akten mussten wieder abgegeben werden. So erhielt schon im Jahr 1948 das Polnische Amt für Revindikation (Polnische Restitutionsmission) 237 Aktenbündel retour, die zuerst durch die Britische Restitutions-Abteilung freigegeben worden waren.<sup>106</sup> In Durchführung des Prager Archivprotokolls vom 20. September 1946 sowie des Wiener Archivprotokolls vom 12. Oktober 1949 wurden auch die Archivalien (1246 Faszikel) an die Tschechoslowakei restituiert.<sup>107</sup>

<sup>103</sup> ÖStA, VA, KA 29/1945 und 29b/1945.

<sup>104</sup> ÖStA, VA, KA 44/1945.

<sup>105</sup> ÖStA, VA, KA 50/1945.

<sup>106</sup> ÖStA, VA, KA 35633/1948.

<sup>107</sup> ÖStA, VA, KA 36273/1954.



Ebenso wurden die Akten und Pläne, die aus der Amtstätigkeit der Staatsbahndirektion Laibach der Reichsbahndirektion Wien überlassen worden waren, in den Jahren 1948 und 1949 der jugoslawischen Restitutionskommission zurückgegeben.<sup>108</sup>

Die Übersiedlung der Bestände aus den verschiedenen Auslagerungsorten war zum Großteil im Jahr 1946 abgeschlossen, die letzten Rücktransporte fanden aber erst im Jahr 1950 statt. Die Bediensteten waren in den folgenden Jahren aber nicht nur mit der Neuordnung und Neuaufstellung der Bestände und der Verzeichnung in neuen Archivbehelfen beschäftigt, sondern auch mit der Übernahme von umfangreichen Aktenbeständen, die im Zuge der staatlichen Umwälzungen an das Archiv abgegeben wurden. Es waren dies der Jahrgang 1938 der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, die Privatbahnaufsicht der Reichsbahndirektion Wien von 1939–1945 und die Zentrale Aktenablage der ÖBB mit den Beständen der Generaldirektion von 1923–1938 und einiger verstaatlichter Privatbahnen.<sup>109</sup>

Auf Grund des Verbotsgesetzes von 1945<sup>110</sup> ordnete der Bundesminister für Verkehr am 2. März 1946 an, dass „alle Bediensteten aus dem Stand der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, die Mitglieder oder Anwärter der NSDAP gewesen waren“, vom Dienst vorläufig enthoben werden müssten.<sup>111</sup> Durch diese Verfügung sollte aber der Entscheidung der Sonderkommission nicht vorgegriffen werden. Der Archivleiter hatte dieses Schreiben den Bediensteten Garbeis, Fraisl, Kraus und Lachmann auszufolgen.<sup>112</sup> Dr. Garbeis, Johann Fraisl, Adolf Kraus und Karl Lachmann wurden daraufhin mit 6. März 1946 vom Dienst im Verkehrsarchiv enthoben.<sup>113</sup>

Das Verkehrsarchiv wurde 1945 dem Generalsekretariat der Österreichischen Staatseisenbahnen eingegliedert und mit Wirkung vom 1. Jänner 1947 dem Bundesministerium für Verkehr als Abteilung 4 der Zentralsektion angeschlossen.<sup>114</sup>

Die bereits im Jahr 1944 von Archivleiter Feiler beabsichtigte Eingliederung des Verkehrsarchivs in den Verband des Reichsarchivs<sup>115</sup> konnte schließlich doch realisiert werden. Denn die bereits im Behördenüberleitungsgesetz vom 20. Juli 1945 vorgesehene Eingliederung in das 1945 neu errichtete

<sup>108</sup> ÖStA, VA, KA 35 558/1949, 35 860/1949.

<sup>109</sup> Mechtler: Inventar des VA, S. 11.

<sup>110</sup> StGBI. Nr. 13.

<sup>111</sup> ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 10 329/1946, Sign. 4b.

<sup>112</sup> ÖStA, VA, KA 66/1946.

<sup>113</sup> ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12 138/1946, Sign. 4b, l.b. 10 329/1946, Sign. 4b.

<sup>114</sup> ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 19 019/1946; ÖStA, VA, KA 25 097/1947 und 25 963/1947.

<sup>115</sup> ÖStA, VA, KA 107/1944 und 116/1944.

Österreichische Staatsarchiv als selbständige Abteilung trat mit Erlass des Bundeskanzleramtes vom 9. Juli 1947 am 1. September 1947 in Kraft. Feiler wurde mit der weiteren Leitung des Archivs betraut.<sup>116</sup> Mit Zustimmung des Bundeskanzleramtes blieben die jeweiligen Archivleiter aber trotz Übernahme des Archivs in den Verband des Österreichischen Staatsarchivs weiterhin mit der Leitung des „Verkehrswissenschaftlichen Fachdienstes“ im Bundesministerium für Verkehr betraut.<sup>117</sup> Das Eisenbahnmuseum wurde jedoch von diesem „Verkehrswissenschaftlichen Fachdienst“ gelöst und dem Generalsekretariat der Österreichischen Bundesbahnen unmittelbar unterstellt.<sup>118</sup> Eine organisatorische und personelle Entflechtung des Verkehrsarchivs vom Bundesministerium für Verkehr erfolgte erst im Jahr 1986.

## 7. Biographisches



Karl Feiler  
(1887–1982)

**Dr. Karl Feiler** wurde am 25. Dezember 1887 in Bruck an der Leitha geboren und trat am 4. November 1907 in den Dienst der k. k. Staatsbahndirektion Wien ein. Nach seiner Promotion zum Doktor der Philosophie am 11. Juli 1919 und auf Grund seines geschichtswissenschaftlichen Studiums und der eisenbahnfachlichen Ausbildung (Telegraphen-, Verkehrs- und Kommerzielle Prüfung) wurde er Ende des Jahres 1919 in das Eisenbahnarchiv des Staatsamtes für Verkehrswesen einberufen und mit 4. Februar 1924 zu dessen Leiter bestellt. 1925 wurden ihm auch die Agenden des Eisenbahnmuseums zugewiesen. Erst durch diese Maßnahme war er in der Lage, die eigentlichen Aufgaben des Archivs und des Museums, die Erschließung und

Nutzbarmachung der zusammenhängenden Quellen, einheitlich wahrzunehmen und für die dauernde Sicherstellung der zahlreichen im Außendienst vorhandenen Bestände von eisenbahngeschichtlichem Wert vorzusorgen. Mit Entschließung des Bundespräsidenten vom 29. September 1925 wurde ihm der Titel „Staatsarchivdirektor“ verliehen, 1927 wurde er zum Oberstaatsarchivar ernannt und erhielt im Jänner 1934 den Titel eines Hofrates. Nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn bekam er den Titel Oberreichsbahnrat und hatte nur mehr eine dem mittleren Direktionsdienst gleichwertige Stelle. Für

<sup>116</sup> ÖStA, VA, KA 25373/1947; ÖStA, AdR, BKA Zl. 23004-1b/1947 l.b. 20463/1948 Sign. 4.

<sup>117</sup> ÖStA, AdR, BKA Pers A Feiler Karl, Zl. 23807-1/1947; ÖStA, AdR, BMFV/Präs, Zl. 15387/1947, l.b. GrdZl. 11378/1947, Sign. 4a3.

<sup>118</sup> ÖStA, VA, KA 25334/1947.

die erfolgreich durchgeführte Liquidierung des an die Deutsche Reichsbahn abzugebenden Schrift- und Planbestandes der Eisenbahndirektion Laibach wurde ihm im September 1943 das Kriegsverdienstkreuz 2. Klasse verliehen.<sup>119</sup>

Laut Gauleitung Wien war er

seinerzeit Mitglied der deutschen Verkehrsgewerkschaft und stand während der Verbotszeit der nationalsozialistischen Bewegung sympathisierend gegenüber, seit dem Umbruch zustimmend.

Er war Mitglied in mehreren Vereinen, hatte aber keinen aktiven Einsatz für die Bewegung geleistet. Seine „charakterlichen Eigenschaften, Berufsauffassung und kameradschaftliches Verhalten“ wurden als einwandfrei bezeichnet.<sup>120</sup>

Laut eidesstattlicher Erklärung vom 15. Februar 1947 war er nicht Mitglied der NSDAP. Er war Anwärter bei der Betriebs-SA des Ministeriums für Handel und Verkehr. Von dieser wurde er automatisch zu einem SA-Sturm überstellt, hatte aber dort keinen Dienst gemacht, sondern sich beurlauben lassen und kurze Zeit darauf seine Außerstandbringung mit der Begründung beruflicher Verhinderung erbeten. Einige Wochen später wurde er mit 2. August 1938 entlassen, wie auch die Staatseisenbahndirektion Wien in einem Schreiben an das magistratische Bezirksamt, Meldestelle zur Registrierung für NS, bestätigte. Er galt daher als politisch unbelastet. Dies ergaben auch die Erhebungen des Bundesministeriums für Inneres, des magistratischen Bezirksamtes und der Polizeidirektion Wien in den Jahren 1947 und 1948.<sup>121</sup>

Mit der Überleitung des Verkehrsarchivs in den Verband des Österreichischen Staatsarchivs mit 1. Juli 1947 wurde Feiler mit der weiteren Leitung des Archiv betraut. Nach der Übernahme der Beamten durch das Bundeskanzleramt mit 1. Jänner 1948 führte Dr. Karl Feiler wieder den Titel „Oberstaatsarchivar“. Mit Entschließung des Bundespräsidenten vom 30. Juni 1949 wurde er zum „wirklichen Hofrat“ ernannt. Nach dem Tod des Direktors des „Allgemeinen Verwaltungsarchivs“, wirklichen Hofrates Dr. Jakob Seidl, wurde ihm mit 24. September 1951 auch die Leitung dieser Abteilung übertragen. Mit 31. Dezember 1952 erfolgte der Übertritt in den Ruhestand. Die Generaldirektion des Staatsarchivs hatte zwar auf Bitten der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen um die Aufschiebung der Ruhestandsversetzung angesucht, diese wurde jedoch nicht bewilligt.<sup>122</sup> Hofrat Dr. Karl Feiler verstarb am 18. März 1982 in Wien.<sup>123</sup>

<sup>119</sup> ÖStA, VA, KA 15/1945 Lebenslauf.

<sup>120</sup> ÖStA, AdR, Inneres, Gauakt Feiler Karl 263375.

<sup>121</sup> ÖStA, VA, KA 25 055/1947 und ÖStA, AdR, BKA Pers A Feiler Karl.

<sup>122</sup> ÖStA, VA, KA 25 363/1947; ÖStA, AdR, BKA Pers A Feiler Karl; ÖStA, Generaldirektion (in Hinkunft: GD), Personalakt Feiler Karl.

<sup>123</sup> ÖStA, AdR, Bundespensionsakt 3325-030607, Skj. 2013.

Maria Stagl



Franz Wolfgang Garbeis  
(1887–1978)

**Dr. Franz Wolfgang Garbeis**, geboren am 8. Juli 1887 in Wörgl, trat mit 2. Jänner 1909 in den Dienst der Südbahn-Gesellschaft ein. Er war sowohl dort, wie auch ab 1924 bei der Bundesbahndirektion Wien und ab 1932 bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen jeweils im Kommerziellen Dienst tätig. Neben seiner Beamten­tätigkeit studierte er an der Wiener Universität Philosophie und wurde am 20. März 1922 promoviert. Ab dem Wintersemester 1925/26 wirkte er bis zum Sommersemester 1944 als Dozent für Geschichte der Philosophie an der Universität Wien, bis 1938 war er auch als Vortragender an der Wiener Urania und in Volksbildungsheimen tätig. Im Juni 1937 wurde er zum Verkehrswissenschaftlichen Fachdienst des Bundesministeriums für

Handel und Verkehr (Verkehrsarchiv) überstellt.<sup>124</sup>

Laut Gauleitung Wien war er Mitglied der Großdeutschen Volkspartei, des Eisenbahnbeamtenvereines Wien, der deutschen Verkehrsgewerkschaft, des Deutschen Schulvereines, der Philosophischen Gesellschaft an der Universität Wien, der Kant-Gesellschaft Berlin und des Verbandes der deutschen Hochschullehrer. Er meldete sich mit Mai 1938 als Anwärter zur NSDAP, wurde aber zunächst mangels Betätigung abgelehnt, doch zugleich angewiesen, seine Bewerbung zu wiederholen, worauf er im Mai 1940 die rosa Mitgliedskarte mit der Nummer 7677489 erhielt. Seine charakterlichen Eigenschaften, Berufsauffassung und kameradschaftliches Verhalten wurden als einwandfrei bezeichnet. Laut eigenen Angaben war er trotz NS-Parteizugehörigkeit jederzeit streng wissenschaftlich eingestellt, wurde seit dem „Anschluss“ zur Mitarbeit im Volksbildungswesen fortan ebenso wenig eingeladen, wie er auch weder im Eisenbahndienst noch an der Universität für eine Beförderung als geeignet befunden wurde. Wegen dienstlicher Überlastung und seiner Tätigkeit als Dozent an der Universität Wien leistete er keine Mitarbeit in einer Ortsgruppe. Im Jahr 1941 wurde er zum Reichsbahnrat ernannt.<sup>125</sup> Ab dem Sommersemester 1945 hielt er wieder Vorlesungen. Im Juni 1945 vom Dekan der philosophischen Fakultät zunächst als politisch vollkommen einwandfrei beurteilt, wurde er allerdings im August 1945 mit einer Anzahl von anderen Dozenten wegen

<sup>124</sup> ÖStA, AdR, Österreichische Bundesbahnen (in Hinkunft: ÖBB)-GD, 9 100/2337/1938.

<sup>125</sup> ÖStA, VA, KA 15/1945 Lebenslauf; ÖStA, AdR, Inneres, Gauakt Garbeis Franz 222963.

seiner Parteimitgliedschaft von seiner Tätigkeit enthoben.<sup>126</sup> Auf Grund des Verbotsgesetzes von 1945<sup>127</sup> ordnete der Bundesminister für Verkehr am 2. März 1946 an,

dass alle Bediensteten der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen, die der NSDAP angehört hatten und deren Dienstverhältnis lösbar ist, aus dem Dienst zu entfernen sind, d. h. dass gegen sie mit der Kündigung vorzugehen ist.<sup>128</sup>

Daraufhin wurde Dr. Garbeis mit 6. März 1946 auch vom Dienst im Verkehrsarchiv enthoben<sup>129</sup> und in den Sonderstand Wien Aspangbahnhof in Stand und Verrechnung überwiesen bzw. versetzt. Er erhielt ab 1. April 1946 die jeweils für die nicht in Verwendung genommenen Bediensteten vorgesehenen Bezüge. Er wurde nach den Bestimmungen des NS-Gesetzes 1947 als minderbelastet eingestuft und mit 1. August 1947 in den dauernden Ruhestand versetzt.<sup>130</sup> Im März 1947 stellt er ein Ansuchen um Nachsicht der Sühnefolgen,<sup>131</sup> das im Juni 1948 mit der Feststellung, dass er zum Personenkreis der Minderbelasteten gehört und die Sühnefolgen mit 6. Juni 1948 enden, abgeschlossen werden konnte.<sup>132</sup> Angeblich wurde er ab 10. Februar 1949 wieder im Referat „Archiv und Museum“ verwendet, in welcher Funktion ist aber unklar.<sup>133</sup> Dr. Franz Wolfgang Garbeis verstarb am 18. September 1978.<sup>134</sup>

Obwohl **Dr. Paul Mechtler** erst mit Dezember 1945 seinen Dienst im Verkehrsarchiv aufnahm, soll doch kurz auf seinen Lebenslauf eingegangen werden, da er maßgeblich an den Neuordnungs-, Neuaufrstellungs- und Erschließungsarbeiten der Archivbestände nach der Rückübersiedlung und auch wesentlich an der Erarbeitung des „Inventars des Verkehrsarchivs“ beteiligt war.

<sup>126</sup> ÖStA, AdR, BMU Zl. 900/1945 und 3243/1945, 4C1 koll.

<sup>127</sup> StGBI. Nr. 13.

<sup>128</sup> ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 10329/1946, Sign. 4b.

<sup>129</sup> ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12138/1946, Sign. 4b, l.b. 10329/1946, Sign. 4b.

<sup>130</sup> ÖBB/Dienstleistungsgesellschaft GmbH/Archiv, Personalakt Garbeis Franz, Zl. 1-109934.

<sup>131</sup> § 27 Verbotsgesetz 1947, BGBl. Nr. 25/1947; ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 14582/1947, Sign. 4b.

<sup>132</sup> BGBl. Nr. 99/1948 „Vorzeitige Beendigung der Sühnefolgen für minderbelastete Personen“; ÖStA, AdR, BKA NFG, Zl. 203856-2N/1948.

<sup>133</sup> ÖStA, VA, KA 35157/1949 (Akt liegt nicht ein, daher kann dies nicht verifiziert werden).

<sup>134</sup> ÖStA, VA, KA 18210/1978 Partezettel; Archiv der Universität Wien, PH RA 5161 und Senat S 265.5.34 Garbeis Franz; Nachruf in: Das Studienjahr 1977/78. Hg. Universitätsdirektion der Universität Wien. Wien 1979, S. 238. Ein Kryptonachlass befindet sich innerhalb des Nachlasses von Robert Reininger, der von der „Forschungsstelle und Dokumentationszentrum für österreichische Philosophie in Graz“ im Jahr 2000 übernommen wurde.

Maria Stagl



Paul Mechtler  
(1916–2007)

Er wurde am 11. September 1916 in Wien geboren und am 8. Juli 1938 an der Universität Wien zum Dr. phil. promoviert. Am 15. Juli 1939 legte er die Staatsprüfung am Österreichischen Institut für Geschichtsforschung ab. Er war Mitglied im NS-Studentenbund, aber nie Mitglied der NSDAP, wie dies im Gauakt angegeben ist. Von Oktober 1939 bis Kriegsende war er bei der Deutschen Wehrmacht im Fronteinsatz. Mit 1. Juli 1943 wurde er vom Reichsminister des Innern zum Archivreferendar ernannt und dem Reichsarchiv Danzig zugewiesen, hat dort aber seinen Dienst nie angetreten. Nach der Rückkehr aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft

wurde er mit 26. November 1945 in den Dienst der Österreichischen Staatsbahnen aufgenommen und dem Generalsekretariat (Archivwesen) zugewiesen, das ihn dem Verkehrsarchiv zuteilte. 1948 wurde auch er in den Personalstand des Österreichischen Staatsarchivs übernommen. Nach der Pensionierung von Dr. Karl Feiler wurde er mit Dekret vom 24. Jänner 1953 zuerst zum provisorischen Leiter und mit 1. Jänner 1954 zum definitiven Leiter bestellt. Mit 1. Juli 1962 bekam er den Titel Oberstaatsarchivar und mit 1. Juli 1969 den Titel „Wirklicher Hofrat“. Seine Pensionierung erfolgte mit 31. März 1980. Er verstarb am 10. Juni 2007 in Wien.<sup>135</sup>



Adolf Kraus  
(1902–1968)

**Adolf Kraus**, geboren am 10. März 1902 in Wien, trat am 5. Juli 1917 als Kanzlist in den Dienst des K. k. Eisenbahnministeriums ein und wurde 1919 dem Verkehrsarchiv zugeteilt. Nach der Errichtung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ im Jahr 1923 stand er als Bundesbahnbeamter extra statum in weiterer Verwendung im Verkehrsarchiv bzw. Verkehrswissenschaftlichen Fachdienst des Bundesministeriums für Handel und Verkehr und bekam 1924 die Betreuung des Planarchivs übertragen. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen und 1943 in die Ausweichstelle Krumbach abgeordnet.

Er trat zwar der NSDAP bei (Mitgliedsnummer 6391 399), hatte aber dort keine Stellung darin und übte auch keine Funktion aus. Er zog keinen Nutzen aus seiner Parteizugehörigkeit und brachte immer wieder seinem Vorgesetzten

<sup>135</sup> ÖStA, AdR, Inneres, Gauakt Mechtler Paul 284724; ÖStA, VA, KA 25516/1947, 160/1953, 186/1953, 1560/1953; ÖStA, GD, Personalakt Mechtler Paul.

Dr. Feiler gegenüber seine Enttäuschung über das Regime und Bedauern über seinen unüberlegten Beitritt zur NSDAP zum Ausdruck. Seinem Einsatz war es zu verdanken, dass die in Schloss Krumbach untergebrachten Archivbestände vor der von deutschen Militärstellen bereits befohlenen und durch Sprengkommandos auch mehrfach versuchten Vernichtung gerettet werden konnten.<sup>136</sup> Mit 6. März 1946 wurde er auf Grund des Verbotsgesetzes 1945 vom Dienst enthoben<sup>137</sup> und in den Sonderstand Wien Aspangbahnhof in Stand und Verrechnung überwiesen bzw. versetzt. Er erhielt ab 1. April 1946 die jeweils für die nicht in Verwendung genommenen Bediensteten vorgesehenen Bezüge. Sein Ansuchen um Nachsicht der Sühnefolgen konnte im August 1948 mit der Feststellung, dass er zum Personenkreis der Minderbelasteten gehört, abgeschlossen werden, wobei sein persönlicher Einsatz für die Erhaltung der Bestände in Schloss Krumbach besondere Berücksichtigung fand.<sup>138</sup> Daraufhin wurde seine Versetzung in den Ruhestand mit 31. Jänner 1949 widerrufen und Kraus ab 1. Februar 1949 wieder in den Personalstand der Generaldirektion der ÖBB übernommen. Am 7. Februar 1949 meldete er sich zum Dienstantritt im Verkehrsarchiv, wo er bei der Rückübersiedlung sowie der Ordnung, Neuaufstellung und Inventarisierung besonders der Bestände des Planarchivs wertvolle Arbeit leistete. Mit Ablauf des 30. Juni 1959 wurde er in den Ruhestand versetzt. Er verstarb am 1. November 1968 in Wien.<sup>139</sup>

**Johann Fraisl** wurde am 24. November 1898 in Wien geboren und trat am 17. Juni 1920 als Drucker in den Dienst der Österreichischen Bundesbahnen ein. Ab 1931 war er Kanzlist beim Rechtsbüro der Bundesbahndirektion Wien und später Assistent. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Mit 1. Februar 1941 wurde er dem Verkehrsarchiv als Reichsbahnsekretär zugeteilt und im Jahr 1943 in die Ausweichstelle Krumbach abgeordnet. Kurz vor Kriegsende und danach konnte er zusammen mit Kraus die in Krumbach lagernden Aktenbestände vor der Vernichtung durch die abziehende SS und vor Plünderungen sowie vor der Verbringung in die Sowjetunion retten. 1945 erfolgte die Übernahme in den Personalstand der ÖBB. Mit 6. März 1946 wurde auch er auf Grund des Verbotsgesetzes 1945 vom Dienst enthoben.<sup>140</sup> Ab 4. September 1946 stand er in aushilfsweiser Verwendung beim Verkehrsarchiv, wurde mit 1.

<sup>136</sup> ÖStA, AdR, Inneres, Gauakt Kraus Adolf 99498; ÖStA, VA, KA 15/1945 Lebenslauf; KA 78/1946 und 89/1946.

<sup>137</sup> ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12138/1946, Sign. 4b, l.b. 10329/1946, Sign. 4b.

<sup>138</sup> ÖStA, VA, KA 35048/1948; ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12601/1948, Sign. 4b; BKA NFG Zl. 204969-2N/1948.

<sup>139</sup> ÖStA, VA, KA 35375/1952; ÖBB/Dienstleistungsgesellschaft GmbH/Archiv, Personalakt Kraus Adolf, Zl. 1-143699.

<sup>140</sup> ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12138/1946, Sign. 4b, l.b. 10329/1946, Sign. 4b.

März 1948 in überzähliger Eigenschaft zum Wiener Aspangbahnhof versetzt, gleichzeitig aber weiter im Verkehrsarchiv verwendet.<sup>141</sup> Sein Ansuchen um Nachsicht der Sühnfolgen konnte im Juli 1948 mit der Feststellung, dass er zum Personenkreis der Minderbelasteten gehöre, abgeschlossen werden, wobei auch sein persönlicher Einsatz für die Erhaltung der Bestände in Schloss Krumbach besondere Berücksichtigung fand.<sup>142</sup> Bei der Rückübersiedlung der Bestände, deren Ordnung, Neuaufstellung und Inventarisierung leistete er besonders bei der Urkundensammlung und in den Beständen der Generaldirektion der ÖBB wertvolle Arbeit. Mit Ablauf des Jahres 1963 wurde er in den dauernden Ruhestand versetzt. Er verstarb am 29. Oktober 1976 in Wien.<sup>143</sup>

**Alois Binder** wurde am 19. Juni 1889 in Frohsdorf bei Wr. Neustadt geboren und trat am 27. Dezember 1912 als Aushilfsarbeiter in den Dienst der Österreichischen Staatsbahnen ein. Nach seiner Militärdienstzeit von 1916 bis 1918 kam er wieder zu seiner alten Dienststelle am Nordbahnhof in Wien als Güterschuppenführer. Seit 1929 stand er im Verkehrsarchiv in der Plan- und Schriftengruppe in Verwendung. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Nach der Eingliederung des Verkehrsarchivs in das Österreichische Staatsarchiv wurde er als Amtswart in den Personalstand des Bundeskanzleramtes übernommen und 1950 zum Oberaufseher ernannt. Mit 31. Juli 1953 wurde er in dauernden Ruhestand versetzt. Er verstarb am 1. März 1964 in Wien.<sup>144</sup>

**Josef Lehmann** wurde am 23. Dezember 1892 in Wien geboren und trat nach seiner Teilnahme am 1. Weltkrieg mit Jänner 1919 zuerst in den Dienst des Militärliquidierungsamtes und später in den Dienst des Handelsministeriums ein. Mit 1. Jänner 1921 wurde er zum Kanzlisten im Bundesministerium für Handel, Gewerbe, Industrie und Bauten ernannt und wurde für die Aktenliquidierung herangezogen. 1925 wurde er in die Kanzlei der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr und ab März 1939 dem Verkehrsarchiv zugeteilt. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Nach der Eingliederung des Verkehrsarchivs in das Österreichische Staatsarchiv wurde er als Kanzleioberoffizial in den Personalstand

<sup>141</sup> ÖStA, VA KA 35 191/1948 l.b. 35 813/1949.

<sup>142</sup> ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 13 212/1948, Sign. 4b.

<sup>143</sup> ÖStA, VA, KA 46 142/1964; ÖBB/Dienstleistungsgesellschaft GmbH/Archiv, Personalakt Fraisl Johann, Zl. 1-150 868.

<sup>144</sup> ÖStA, GD, Personalakt Binder Alois; ÖStA, AdR, Bundespensionsakt 63-6310, Skj. 1994.



des Bundeskanzleramtes übernommen und mit 31. Dezember 1957 in dauernden Ruhestand versetzt. Er verstarb am 2. Dezember 1970 in Wien.<sup>145</sup>

**Rudolf Brichta** wurde am 4. April 1892 in Wien geboren, stand ab 7. Februar 1912 bei der Post- und Telegraphenverwaltung in Verwendung, war vom November 1916 bis November 1918 im Kriegseinsatz und wurde mit 30. Juni 1920 zum Bundesministerium für Verkehr (ab 1923: Bundesministerium für Handel und Verkehr) versetzt. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen und mit 1. Juni 1943 zum Verkehrsarchiv abgeordnet, 1945 von der Generaldirektion der ÖBB übernommen und ab 1946 ständig dem Verkehrsarchiv zugeteilt. Nach der Eingliederung des Verkehrsarchivs in das Österreichische Staatsarchiv wurde er als Amtswart in den Personalstand des Bundeskanzleramtes übernommen und mit 30. Juni 1953 in dauernden Ruhestand versetzt. Er verstarb am 3. Mai 1980.<sup>146</sup>

---

<sup>145</sup> ÖStA, GD, Personalakt Lehmann Josef, ÖStA, AdR, Bundespensionsakt 2054-160703, Skj. 2033.

<sup>146</sup> ÖStA, GD, Personalakt Brichta Rudolf; ÖStA, AdR, Bundespensionsakt 63-6306, Skj. 2010. Von den anderen Bediensteten Eduard Hermann, Emilie Paar, Wilhelm Berger, August Freiburger, Eduard Spitzer, Franz Prandl und Karl Lachmann konnten keine Personalunterlagen aufgefunden werden.