

# **Zur Rückführung der im Zweiten Weltkrieg verlagerten Bestände des Steiermärkischen Landesarchivs nach Graz 1945 bis 1946 Aus meinem Tagebuch**

Von Reinhold Aigner

Im Zweiten Weltkrieg, 1939 bis 1945, als Österreich ein Teil des Großdeutschen Reiches war, wurde, gemäß einer im Jahre 1942 ergangenen Anordnung des Generaldirektors der Staatsarchive und Kommissars für den Archivschutz in Berlin zur Sicherung der Archive vor Luftangriffen, auch die Verlagerung der riesigen wertvollen Bestände des damaligen Archivs des Reichsgaues Steiermark aus Graz in auswärtige Bergungsorte vorbereitet und in den folgenden Jahren wegen des stetigen Anwachsens der Bedrohung durch Luftangriffe mit möglichster Beschleunigung durchgeführt. Diese Verlagerung, eine Riesenaktion zur Sicherung unersetzbaren Kulturgutes, konnte aber nur gegen widrigste Umstände, unter vielerlei Gefahren und nur mit größten Anstrengungen eines kriegsbedingt zusammengeschmolzenen kleinen Häufleins von Archivbediensteten und gelegentlichen Hilfskräften unter der Leitung des mit der Verlagerung betrauten Prof. Dr. Paul Dedic durchgeführt werden.

Die nach dem Krieg, in den Jahren 1945 und 1946, und wieder unter der Leitung des vorhin Genannten durchgeführte Rückführung der Bestände von ihren schließlich 18 Bergungsorten nach Graz konnte zwar nun frei von Bedrohung durch Kriegsgeschehen, aber unter nunmehr schwierigsten Bedingungen einer schweren Nachkriegszeit auch nur mit sehr großen Anstrengungen noch immer nur weniger Archivleute und

unter vielerlei Gefährdung von Menschen und Archivbeständen erfolgen.<sup>1</sup>

Über die Probleme und großen Schwierigkeiten bei der Verlagerung eines besonders wertvollen und bedeutenden Bestandes des Steiermärkischen Landesarchivs, des Erzherzog-Johann-Archivs der gräflichen Familie Meran, insbesondere aber über die Bergung dieses am Verlagerungsort in Schloß Stadl bei St. Ruprecht an der Raab durch tragische Ereignisse der unmittelbaren Nachkriegszeit verwüsteten Archivs, hat der Autor dieses jetzigen Beitrages als seinerzeit beteiligter an der damaligen Bergungsaktion und letzter noch lebender Teilnehmer an dieser berichtet. Im Rahmen seines damaligen Berichtes sind aber auch kurze allgemeine Darstellungen über die Verlagerung und über die Rückführung geboten, an zweitgenannter Großaktion hat der Autor nach seiner Rückkehr von fast siebenjähriger Arbeits-, Militär- und Kriegsdienstzeit als junger Volontär am Steiermärkischen Landesarchiv teilgenommen, das damals Archiv der Landeshauptmannschaft für Steiermark benannt war.<sup>2</sup>

Da die Verläufe gar mancher der gegen einhundert Rückführungsfahrten und besondere Geschehnisse auf diesen in Hinsicht auf archivgeschichtliche, aber auch auf allgemein zeitgeschichtliche Belange von

---

<sup>1</sup> Über die Verlagerung der Bestände des Steiermärkischen Landesarchivs im Zweiten Weltkrieg und deren Rückführung in der Nachkriegszeit siehe: Hausakten im Steiermärkischen Landesarchiv: Unter anderen hauptsächlich: „Archivalien, Bergung auf Kriegsdauer“ 20-855-1938 und 20-601-1940 (diese dreiteiligen Aktenstammzahlen, auch deren letzter Teil, die Jahreszahl der Aktenanlegung, immer gleich zu bleiben hätte, unrichtigerweise sehr häufig auch mit Verwendung späterer Jahreszahlen), sowie „Archivberichte über Bergung und Rücktransporte“ 1-56-1946. Weiters: Nachlaß Prof. Dr. Paul Dedic im Steiermärkischen Landesarchiv, Schubert 12, Heft 19. In den Hausakten und im Nachlaß Dedic befinden sich neben umfangreichen verschiedensten Quellenmaterialien auch die einzelnen (oft mehrfach durchschriftlichen) Berichte des Fahrtenleiters bzw. der Archivleitung über die jeweils durchgeführten Fahrten, die allerdings alle in knappem Amtsstil gehalten sind und solcherart die Schwierigkeiten oder gar Dramatik auf manchen Fahrten gar nicht oder nur wenig erkennen lassen. Weiters: Anna Netoliczka unter Mitwirkung von Paul Dedic (fälschlich Bedic), Bericht über die Tätigkeit und den Zustand des Archivs der Landeshauptmannschaft in Graz von 1941 bis 1946, Graz, November 1946. In: Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs 1, Wien, 1948, S. 214–231; und Fritz Posch, Das steirische Archivwesen von 1928 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. In: Mitteilungen des Steiermärkischen Landesarchivs 8, Graz, 1958, S. 17–27, zum speziellen Thema S. 26 f.; derselbe, Das steirische Archivwesen von 1911 bis 1961. In: Joannea II: Festschrift 150 Jahre Joanneum, Graz, 1969, S. 279–295, zum speziellen Thema S. 289 ff.

<sup>2</sup> Reinhold Aigner, Die Bergung des verwüsteten Erzherzog-Johann-Archivs in Schloß Stadl bei St. Ruprecht an der Raab nach Kriegsende 1945. In: Mitteilungen des Steiermärkischen Landesarchivs 31, Graz, 1981, S. 123–135.

Interesse sein können, mögen hier die Abläufe einer Reihe solcher Fahrten geschildert werden.

Es soll dies hier aber nicht in Form einer Darstellung geboten sein, die gegen ein halbes Jahrhundert nach den tatsächlichen Geschehnissen verfaßt ist und deshalb etwa unvermeidbar Merkmale seither in vierzigjähriger Tätigkeit im Steiermärkischen Landesarchiv gewonnener Erkenntnisse und Wissens aufweist, sondern mit unveränderter Darbietung der Aufzeichnungen im Tagebuch des Autors, die dieser unmittelbar nach und unter dem Eindruck des Erlebten vornahm. Dabei darf nicht übersehen werden, daß das damalige Erleben und die Eindrücke eben auf einen jungen Menschen wirkten, der über die ganze Zeit der Archivalienrückführung an dieser nur als Volontär, also Mitarbeiter, noch ohne Anstellung und Gehalt und noch ohne Archivwissen, aber mit schon allezeit großem Interesse an der Historie teilnahm.

Die vorgelegten Tagebuchaufzeichnungen sind freilich solche von ausgesuchten Tagen, die aber doch ein Allgemeinbild der Rückführungsfahrten ergeben. Die Aufzeichnungen über alle hier vorzulegen ist aus Platzgründen nicht möglich, erscheint aber auch nicht nötig, weil es gottlob doch eine größere Anzahl von Fahrten gab, die glatt, ohne Hindernisse und Gefährdungen verliefen, allerdings niemals ohne vollen Einsatz der in der Hungernachkriegszeit nur schwerlich zu ersetzenden Kräfte der Beteiligten.

So mögen die Tagebuchaufzeichnungen folgen, aus denen nur rein privat persönliche, zur Rückführung oder auf das damalige Zeitgeschehen nicht Bezug nehmende Aufzeichnungen sowie die die Fahrtberichte vielfach umrahmenden Landschaftsschilderungen, Orts- und Gebäudebeschreibungen und dergleichen fortgelassen sind, und die aber, wo es nötig erscheint, mit vor- oder nachgesetzten oder eingefügten Erklärungen ergänzt und verbunden werden.

1945, nachdem die russischen Besatzungstruppen aus der Steiermark abgezogen waren und die englische Besatzungsmacht nach ihrem Einzug in Graz am 24. Juli gemäß alliierter Zonenabkommen die ganze damalige Steiermark besetzte – also ohne die wieder an Jugoslawien zurückgefallene Untersteiermark, ohne das südliche Burgenland, das mit dem wiederherzustellenden Bundesland Burgenland bei der russischen Besatzungszone blieb, und damals noch ohne das Ausseer Land, das in reichsdeutscher Zeit zum damaligen Oberdonau kam und vorläufig noch bei Oberösterreich und damit in der amerikanischen Besatzungszone verblieb –, begann die Archivalienrückführung am 6. August 1945 mit dem ersten Rücktransport der im Schloß Oberthal bei Graz gelagerten Archivalien. Diese, mit englischen Armeelastkraftwagen durchgeführten, annähernd zehn Autoladungen umfassenden Transporte dienten der schnellen Räumung des Schlosses, das zur Einrichtung als Quartier für

den britischen Militärkommandanten in der Steiermark rasch freizumachen war.<sup>3</sup>

Unmittelbar nach Abschluß dieser über drei Tage erstreckten ersten Rückführung, bei der der Autor beim Beladen in Oberthal und Entladen in Graz eingesetzt war, erfolgte im August die Bergung des verwüsteten Erzherzog-Johann-Archivs in Schloß Stadl bei St. Ruprecht an der Raab und der anderen dort verwüsteten Archivbestände, der einzigen – allerdings gerade besonders wertvollen – Archivbestände, die an ihrem Verlagerungsort ein solches Schicksal getroffen hat.

Nach einem ersten, mit einem nur mühevoll aufgetriebenen Lastkraftwagen der Post durchgeführten Rücktransport aus Schloß Lehenshofen bei Pöllau am 6. September, folgte mit sieben Fahrten zwischen dem 11. September und 22. November die Rückführung der Bestände aus Schloß Stadl nach Graz, davon zwei mit damals eben kaum aufzutreibenden Zivildfahrzeugen, fünf mit englischen Militärlastkraftwagen.<sup>4</sup>

Und gleich hier soll darauf hingewiesen werden, daß die Kulturbeauftragten der englischen Militärregierung und damit die englische Besatzungsmacht die Rückführung der Archivalien von den unter ihren Schutz genommenen und durch eigene Anschläge (siehe Abbildung) gesicherten Verlagerungsstellen durch oftmalige, bis Anfang April 1946 reichende Beistellung von Militärlastkraftwagen sehr gefördert und unterstützt haben.<sup>5</sup>

Anfang Oktober 1945 fand die erste der sich über mehr als einen Tag erstreckenden Rückführungsfahrten, die nach Schloß Rotenfels bei Oberwölz, mit einem Zivildfahrzeug statt. Diese ist im Tagebuch wie folgt beschrieben:

4. Donnerstag. „3 Uhr früh aufstehen, 4 Uhr von zu Hause weggehen, um ½5 Uhr Treffpunkt Hamerlinggasse für den heute stattfindenden Rücktransport von Archivalien. ¼6 Uhr Abfahrt, Lastauto mit großem Anhänger. Teilnehmer: Prof. Dedic, Kraßler, Jageritsch, Güttersberger, Aigner, Abholungsort: Oberwölz. Nach Frohnleiten beginnt es zu regnen und zu schneien, zu gleicher Zeit dort Aufenthalt wegen kleiner Panne. In Leoben, gerade beim Anhalten zu kürzestem Aufenthalt, bricht die Hinterradachse. Telefonruf nach Graz, ein Personenauto wird eine Ersatzachse sofort nach Leoben herauf nachführen. . . . Es schneit heftig.

---

<sup>3</sup> Siehe Aigner, wie Anmerkung 2, S. 128. Die Archivalienrückführung begann 1945 Anfang August, nicht Ende August, wie in den unter Anm. 1 erst- und letztgenannten Veröffentlichungen angeführt ist.

<sup>4</sup> Siehe Aigner, wie Anm. 2, S. 134.

<sup>5</sup> Siehe darüber Netoliczka, wie Anm. 1, S. 225f. und S. 229f., dort mit Nennung der Namen der um die Archivalienrückführung hilfreich bemühten britischen Offiziere.

MILITARY GOVERNMENT—AUSTRIA

**PROTECTED MONUMENTS**

Castle contains a deposit of works of art and documents

~~This is a protected monument~~ of historical importance. It is to be respected by all Allied personnel. No part of it, its contents, or material placed to protect it, whether damaged or undamaged, is to be removed.

Edward Craft Murray, Major  
Monuments & Fine Arts Officer  
Military Govt. Lower Austria  
St. VII:45

C. E. BENSON, Air Commodore,  
Chief Military Government Officer.

FORM 4 (20) 10-44

096

Eigentlich sehr schnell ist die Ersatzachse herangebracht, wird einmontiert. Es ist 10 Uhr, die Zeit, zu der wir schon in Oberwölz sein sollen, wie wir Leoben verlassen. Weiter geht es in schneller Fahrt im immer ärger werdenden Schneegestöber, wir werden (auf dem offenen Wagen) immer mehr und mehr durchnässt und frieren immer mehr und mehr. Sankt Michael, durch das durch einen Luftangriff allerschwerstens getroffene Knittelfeld, Zeltweg, in Judenburg wieder kürzester Aufenthalt, weiter Murtal aufwärts, Berg und Tal sind weiß geworden, dichter Nebel liegt auf allem, Unzmarkt, Scheifling, Niederwölz, in den Wölzgraben hinein. Ein holzbeladenes Lastauto, das uns auf der Straße entgegenkommt und nicht genügend ausweicht, drängt unseren Wagen von der Straße ab, er sinkt am Rande eines versumpften Baches ein. Wir brechen in Eile den an dieser Stelle stehenden Zaun ab, schieben die langen Bretter unter die Räder, heben den Wagen mit der Winde, er neigt sich mehr und mehr, rutscht weiter ab, wir legen Steine für ein neues Fundament, da kommt ein Traktor, der unseren Wagen herauszieht und wieder auf die Straße stellt. Sonst wäre er vielleicht bald umgekippt und im Sumpf versunken. Nach diesem Aufenthalt – aber wenigstens hat es aufgehört zu

schneien – fahren wir weiter, vorbei an einem vor kurzer Zeit über einen Abhang abgerutschten Lastauto . . . helfen einem kleinen zweirädrigen Pferdekarren, der wieder vor unserem Auto zu weit über den Straßenrand ausgewichen ist und nun abrutscht, wieder auf die Straße und kommen endlich um 1 Uhr in Oberwölz an. . . . Den steilen Burgweg nach Schloß Rotenfels hinauf, in dem die Archivalien lagern, kann das Auto mit dem Anhänger nicht bezwingen. Wir verkeilen den Anhänger und hängen ihn ab, helfen schiebend dem Auto über das steilste Stück, warten beim Anhänger, versuchen dann, ihn mit einer herbeigeholten Pferdekraft und mehreren Menschenkräften hinaufzuziehen und zu schieben; es geht nicht. Wir gehen hinauf, beginnen mit der Arbeit, den Anhänger haben dann Ochsen doch hinaufgebracht. Faszikelvollgepackte Kisten haben wir dann von einem vielstöckigen Kistenberg, der in einem festen Raum der Burg lagert, heruntergeholt, vorgeschleppt, auf einen von einem Pferd gezogenen Zweiradkarren geladen, der führt immer drei und drei Kisten über einen sehr steilen Burgweg hinunter, unten werden sie auf Auto und Anhänger geladen, 65 Kisten. Jedesmal, wenn es Zeit zum Verschnaufen gibt, gehe ich ein paar Schritte zu einer erhöhten Stelle, von der aus ich auf eine Berggruppe der Tauern sehen kann. Der Himmel ist aufgerissen, nah und klar bieten sich die hohen Schneegefülle meinen Blicken, glitzernd und weiß in den Strahlen der von uns hier unten schon lange gewichenen Sonne. Vollgeladen den Burgberg hinunter, um 6 Uhr abends verlassen wir Oberwölz, Prof. Dedic bleibt hier. Die Dunkelheit ist hereingebrochen, auf halbem Weg gegen Niederwölz streikt unser Auto, da und dort das und jenes verstopft oder sonst nicht in Ordnung, der Fahrer sucht und montiert, wir helfen wo nötig und möglich, hundert Meter ist es weitergegangen, dann stecken wir wieder. Das Stückchen Wurst, das ich mitnahm und nun essen will, fällt mir, da es meine vor Kälte und Nässe erstarrten Finger nicht mehr halten können, in einen kleinen Spalt zwischen die eng gepfropften Kisten, ist also verloren – aber wir haben noch Humor, sind noch bei guter Stimmung. Und nach 1½ Stunden dieses Aufenthaltes geht es auch weiter, die selbe Strecke wieder zurück. . . . Zeltweg, irgendwo dort fährt eine Frau mit ihrem Fahrrad, die wir überholen, in den Anhänger hinein, wird niedergeworfen und beiseite geschleudert, wir an der hinteren Bordwand des Wagens Sitzenden, vom Fahrerhäuschen durch den hohen, schwankenden Kistenstapel Getrennten, können unseren Wagenführer nicht gleich verständigen, außerdem sehen wir noch an der Stelle, da die Frau gestürzt, gleich Licht aufflammen; das heißt, daß entweder sie selbst schon wieder auf den Beinen bzw. auf dem Rad ist oder andere Menschen gekommen sind. Zwischen Knittelfeld und St. Michael nehmen wir einen englischen Soldaten zu uns hinten hinauf. Während ich mit ihm spreche, höre ich vom Anhänger her ein schnell lauter werdendes, gegenüber den sonstigen Fahrtgeräuschen ganz abnormales Klopfen, suchend schaue

ich auf die Räder, und da sehe ich, erst in der Dunkelheit unbestimmt, dann aber ganz deutlich, daß das linke Vorderrad des Anhängers sich kaum mehr dreht, wie ein Rad es soll, sondern nur mehr so dahinquirlt. Ich rufe, schreie, mache den Hals lang und schreie noch lauter, vorne hört man nichts. Da kraxelt der Engländer über die Kisten nach vorne, haut mit den Fäusten auf das Dach des Fahrerhäuschens, augenblicklich stoppt der Wagen, wir steigen aus: Von den acht Halteschrauben des linken Vorderrades des Anhängers waren bereits sechs durchgerieben, die restlichen zwei hielten noch lose. Gerade noch zur rechten Zeit, daß ich diesen auftretenden Fehler gehört und erspäht habe, gerade noch zur rechten Zeit haben wir angehalten. Noch etwas längere Fahrt, die im hohen Tempo stattfand, und das Rad hätte sich einfach losgelöst; solches . . . hätte uns bei einer Steilabfahrt und Kurve . . . den Untergang bedeuten können . . . Aber soviel wir auch heute Pech haben und so oft sich ein Unglück anbahnte, immer noch haben wir Glück gehabt. So montieren und arbeiten wir wieder herum, müssen das Reserverad einsetzen, ist es wieder ein großer Aufenthalt geworden, es geht schon gegen Mitternacht.<sup>6</sup> Die Nacht ist manchmal sternklar, manchmal dicht nebelverhangen; wir sind hungrig, durchgefroren und jetzt schon schwer übermüdet.

5. Freitag. Aber dann geht es auch wieder flott weiter . . . in Bruck wieder einmal halten, nachschauen. Wie ewig nicht wieder angefahren wird und ich es vor Kälte schon kaum mehr aushalten kann, steige ich hinunter, gehe nach vorne, finde den Fahrer über das Steuerrad gesunken und die beiden anderen Herren nach hinten gelehnt schlafend vor. Übermüdet! Ich wecke schüchtern den Fahrer, ein weiteres Fahren ist jetzt schon eine große Gefahr, den langen Stausee entlang habe ich direkt eine große Angst, daß, wenn der Wagenführer während der Fahrt einschläft, wir mit Schwung in den See fahren und, von Kisten mit Archivalien beschwert, ersaufen müssen; so halb bin ich immer bereit zum Abspringen, aber der Chauffeur ist tadellos gefahren, wie überhaupt er in allem tadellos war – sonst wäre alles nach allem heute nicht doch noch so gut gegangen. Nach Peggau muß ich nochmals über den Kistenberg nach vorne klettern und klopfen, weil nun eine Kiste vom Anhänger herunterzufallen droht, schnell ist auch das in Ordnung gebracht, schnell sind wir nun in Graz, es ist 3 Uhr morgens, als wir vor dem Archiv, Seite Freiheitsplatz, vorfahren. Folgte langes Erwägen und Probieren, fahren dann in die Hauseinfahrt ein, zerquetschen, an einem

---

<sup>6</sup> Diese und die nachfolgend geschilderten so vielen Pannen an den Kraftfahrzeugen der Rückführungsfahrten sind auf die in Krieg und Nachkriegszeit außerordentliche Materialbeanspruchung, den Materialverschleiß sowie den damaligen großen Mangel an Ersatzteilen und Reparaturmöglichkeiten zurückzuführen.

Bogen hängenbleibend, drei Kisten, verlieren noch einen der Herren (es war der älteste, knapp vor der Pensionierung stehende und damals der Totalerschöpfung nahe Herr Jageritsch), der wegen Meinungsverschiedenheiten über das Abladen auf und davon geht, und haben dann zu viert (mit dem Chauffeur) Wagen und Anhänger abgeladen: 65 schwere Kisten. Beim Hinausschieben des Anhängers sprengen wir noch das große Tor an, um 5 Uhr sind wir mit allem fertig. Auto und Anhänger fahren weg, die Kisten bleiben im Gang liegen, wir gehen heim, um  $\frac{1}{6}$  Uhr bin ich zu Hause. Wasche mich, frühstücke, um 7 Uhr gehe ich bereits wieder ins Archiv; heute soll ja die Arbeit um  $\frac{1}{8}$  Uhr „beginnen“! Am Vormittag haben wir die Kisten vom Gang durch den Hof über die steile Stiege in den ersten Stock hinauftransportiert, ich mit einem anderen das Stück über den ersten Stiegenabsatz, eine Kiste nach der anderen, in schnellem, beiläufig durchlaufendem Tempo, nach den Strapazen, den Arbeiten am Transport, dem Frieren, dem Hungern und besonders der angesammelten Ermüdung. Gegen 11 Uhr waren wir fertig, ich gehe nach Hause, nach dem Mittagessen lege ich mich schlafen.“

Bald danach, noch im Oktober, folgte die zweite sozusagen zweitägige Fahrt zur Archivalienrückführung aus Oberwölz:

12. Freitag. „Um 3 Uhr auf,  $\frac{1}{2}$  Uhr Treffpunkt Hamerlinggasse, um die übliche Zeit später von dort Abfahrt. Heute wieder Oberwölz, mit demselben Auto und Anhänger, dieselben Herren, statt Kraßler Reiter. Diesmal das Wetter auch etwas besser, viel nicht, es ist tief herunter bewölkt, verhängt, droht zu regnen und spritzt auch eine Zeitlang. In Leoben machen wir einen kürzeren Aufenthalt, tanken, fahren weiter, heute geht es soweit ganz gut, nur, gleich vom Anfang an, schon von der Wiener Straße in Graz her und die ganze Fahrt über, muß der Chauffeur so zirka alle 20 km anhalten und irgendeine chronisch sich wo bildende Verstopfung beseitigen. Das dauert aber auch immer nur ganz kurz, gefahren wird sehr schnell die nun schon bekannte Strecke, um 11 Uhr sind wir in Oberwölz. Wir essen schnell – besonders da auch sehr gering – und fahren zum Schloß Rotenfels hinauf, diesmal ging auch das. Aber keine Leute zum Helfen bekommen wir heute, beginnen allein, die Faszikel und Bücher (große und schwere Grundbücher) von einem im Obergeschoß gelegenen Raum den steilen Hang in den Vorhof hinunterzutragen; was Zeit anbelangt, eine aussichtslose Sache. Da kommt die Volksschule von Oberwölz unter Führung eines Oberlehrers uns helfen, beiläufig 30 Kinder im Alter von etwa noch unter 10 Jahren, Buben und Mädchen, und wie die Heinzelmännchen, mit einem Feuereifer und einer Schnelligkeit sondergleichen, rennen sie, laufen sie, so schnell sie ihre Beinchen tragen, ein jedes mit einem Faszikel oder einem Buch, bringen und bringen, schleppen und schleppen noch und noch, bilden eine Kette,



reichen sich die Sachen von Ärmchen zu Ärmchen, wir tragen die ganz großen Stücke, die ihnen zu schwer und zu viel – und daß es so etwas gibt, wollen sie kaum glauben, nicht wahrhaben –, ja, und die Vielzahl gab aus, der Eifer und die Kräfte der Kinder ließen einfach nicht nach, und eigentlich im Handumdrehen waren wir fertig, hatten wir vollgeladen. Den Kindern war diese seltsame Angelegenheit eine große Freude gewesen, uns wahrlich nicht minder, . . . Um 4 Uhr fuhren wir von Oberwölz ab. Hinter Niederwölz fuhr wieder ein Mädchen auf ihrem Fahrrad in unseren Anhänger hinein bzw. wurde von diesem gestreift, vom Rad geworfen, aber auch heute wieder, wie wir noch deutlich sehen konnten, ohne besonders böse Folgen. . . . Gegen 8 Uhr abends näherten wir uns bereits Bruck; wir rechneten demnach, um 9 Uhr abends schon in Graz zu sein. Aber eben 10 Minuten vor 8 Uhr, knapp vor Bruck, kam unser Chauffeur, geblendet von den Scheinwerfern eines entgegenkommenden Autos, in voller Fahrt von der Straße rechts ab, fuhr auf einen Randstein auf, diesen um, es gab einen furchtbaren Stoß, der Chauffeur verlor die Herrschaft über das Steuerrad, das Auto rutschte, immer noch in rascher Fahrt, über die Böschung hinunter, neigte sich immer mehr zur Seite, kam schließlich mit den Rädern in den Schacht eines Wasserdurchlasses, schmiß nun gänzlich um und schlug auf der gegenüberliegenden Böschung auf. Wir vier Mann, die wir an der hinteren Bordwand des Lastwagens unsere Plätze hatten, lagen nun, genau wie wir nebeneinander gesessen haben, aufeinander, waren eingeklemmt, konnten uns keinen Zentimeter rühren und mußten nun sehen, wie der Anhänger, der mit den Vorderrädern im Schacht des Wasserdurchlasses steckengeblieben war, sich nun erst, da das Auto selbst schon zwei oder drei Sekunden ganz still lag, von hinten nach vorne aufbäumte und einen Teil seiner Ladung, diesmal ja Gott sei Dank nicht in Kisten verpackte, sondern frei geladene Bücher und Faszikel, nach vorne und unten auf uns herabwarf. Wir haben uns der Reihe nach von oben nach unten herausgeschält, ich war der Dritte, körperlichen Schaden haben wir, außer Quetschungen und Prellungen, keinen genommen, auch der Fahrer und der Professor stiegen unversehrt aus dem Führerhaus wie aus einem Unterseebootturm aus, aber ein gewaltiger Schreck saß uns lange in allen heil gebliebenen Gliedern. An ungünstigerer Stelle ein gleiches Begebnis oder an selber Stelle ein Abweichen über die linke Straßenseite hinaus hätte uns einen Sturz über einen felsigen Abhang direkt in die Mur und damit wohl uns allen den Tod gebracht. So aber ist nicht einmal dem Auto etwas Wesentliches geschehen. Folgte Augenschein durch den englischen Hilfsdienst, Versprechen, einen Kranwagen aus Kapfenberg zu schicken, folgte Auflesen der im Graben und an der Böschung verstreuten Ladung, Ausladen der noch auf Wagen und Anhänger verbliebenen Bücher, Aufstapeln auf einer nebenliegenden Wiese möglichst unter Schutz von Planen und Decken – dies alles in einem teilweise sehr starken Regen!

Arbeiten mit Wagenheber und Muskelkraft, Dunkelheit und Nässe um uns, Kälte, Ermüdung und Hunger in uns, Hunger diesmal besonders, denn ich hatte von zu Hause außer einem halben Brot und zwei Äpfeln gar nichts mitbekommen können und in Oberwölz nur einen Teller Suppe und ein paar Erdäpfelnudeln erhalten. Also, noch bevor die Engländer mit dem Kran kamen, hat ein Traktor erst den Anhänger, dann das Auto auf die Straße wieder hinaufgezogen. Folgte nun Reparatur der Beschädigungen am Wagen, neuerliches Aufladen, dann mußte der total erschöpfte Fahrer eine Stunde schlafen, wir standen oder saßen derweilen im Regen. Als es weiter ging, war es

13. Samstag, lange über 1 Uhr nachts, also nach mehr als 5 Stunden Aufenthalt. Folgte langsame Weiterfahrt, man konnte ja nicht wissen, ob nicht doch irgend etwas an der Steuerung oder sonstwo angesprengt sei und bei der Fahrt erst breche – und den Stausee entlang stand ich wieder immer fertig zum Absprung wie ein Fallschirmjäger. In Peggau ging uns das Benzin aus, Nachfüllen von einem Faß, über das hinweg auch Ladung geschichtet war, also Teile wieder umladen, um zum Faß zu kommen, alles in allem: wieder eine Stunde Aufenthalt. Als wir endlich in Graz vor dem Archiv ankamen, war es 4 Uhr morgens vorbei. Folgte nun Abladen und Hineintragen, um 6 Uhr waren wir auch damit fertig, ich aber auch fast fertig mit meinen Kräften, mit dem Vermögen, mich weiter aufrecht halten zu können. Um  $\frac{1}{7}$  Uhr war ich zu Hause, frühstückte, wusch mich und legte mich schlafen. . . . Ich habe aber nicht weiterschlafen können, Prof. Dedic rief mich vom Archiv aus an und teilte mir mit, daß wir schon am Montag früh bereits wieder losfahren und gleich anschließend für Dienstag die nächste Fahrt geplant sei und so weiter und so fort – anscheinend bis wir doch einmal alle hin sind. Und ich erhielt den Auftrag, jetzt gleich noch, also am Samstag Nachmittag, die drei Herren, die mitfahren sollen, zu verständigen. Einer von ihnen wohnt gegen Gösting hinaus, einer im Schönauviertel und einer gar in den Petersbergen. So fuhr ich (mit dem Fahrrad) von einem zum anderen, und damit verging sowieso nahezu der ganze Nachmittag.“

Am 15. Montag erfolgte also wieder eine Rückführung, eine der aus Schloß Stadl, welche Fahrt glatt und ohne Panne verlief.

Am 16. Dienstag folgte eine Rückführung mit einem englischen Militärlastkraftwagen, die eine erste Fahrt einer nachfolgenden langen Reihe solcher Art war. Die Abfahrtszeiten von Graz am Morgen waren nun nicht mehr so früh, oft sogar spät, weil die englischen Militärkraftfahrer erst nach ihrem Morgenappell oder sonstigem erschienen (manchmal am vorgesehenen Tag auch nicht erschienen), und die Fahrten erfolgten gewöhnlich in einem uns ungewohnt rasenden Tempo, weil die Engländer früh in Graz zurück sein wollten, um da noch einen dienstfreien Abend genießen zu können.

Zum vorhin letztgenannten Datum berichtet das Tagebuch wie folgt:

„8 Uhr früh Treffpunkt Burgring neben dem Burgtor, . . . 9 Uhr Abfahrt, heute mit einem von der Militärregierung zur Verfügung gestellten Auto. In rasender Fahrt . . . die Strecke muraufwärts. . . In Knittelfeld hält uns eine Störung am Wagen, zu wenig oder zu unreines Benzin oder sonst was, ziemlich lange auf, wir stecken, werden ein Stückchen abgeschleppt, schließlich muß unser Fahrer von einem englischen Autopark Benzin herbeiholen – und bei all diesen Angelegenheiten habe ich den Dolmetsch zwischen ihm und Prof. Dedic als dem Fahrtenleiter gemacht, . . . und war wieder einmal ob dieser . . . praktischen Nutzanwendung meiner englischen Schulsprachkenntnisse, nicht zu viel gesagt, überaus glücklich.“ Weiters wird das Aufladen der Archivalien im schließlich gut erreichten Zielort dieser Fahrt, dem Schloß Murhof bei Großlobming geschildert, womit die dortige kleine Bergungsstelle ausgeräumt und aufgelassen wurde. Die Rückfahrt nach Graz wird als „In wieder rasender Fahrt . . .“ bezeichnet. Das Ausladen in Graz mußte schnell erfolgen, da der Engländer, wie alle englischen Fahrer bei zukünftigen Fahrten, nur an raschster Leerung des Wagens interessiert war, dann erst erfolgte mit Kettenbildung und Aufstapelung das Einbringen in das Archiv. „Um 8 Uhr abends bin ich zu Hause“, vermeldet das Tagebuch.

Und noch etwas ist im Buch dieses Tages niedergeschrieben, das nicht direkt mit der Archivalienrückführung zusammenhängt, dem Autor aber götlig gestattet sei, es hier wiederzugeben:

„Heute früh, beim Warten auf das Auto, habe ich Julius Franz Schütz, den Jugendfreund von Ernst Goll, kennengelernt. Und in der Stunde des Wartens haben wir über den jungen Dichter und seinen frühen Freitod gesprochen, über dieses Damals hat mir Schütz manches erzählt, über die Werke seines Freundes, über ihre Herausgaben, insbesondere auch der in der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft und über die Einstellung der damaligen lokalen Führung zum Geist, der aus Golls' Worten spricht, bzw. ihr daraus gefolgtes Gebaren. . . .“

Als das Auto kam, mit dem auch er heute eine Rückführungsfahrt macht, eine für die Landesbibliothek, deren Leiter er jetzt ist, haben wir uns herzlich verabschiedet. Fortfahrend winkte er mir noch mit seinem großen Erzherzog-Johann-Hut, und ich winkte wider. Ja, es gibt noch Begegnungen, aber – sie bleiben es auch nur.“

Am 24. Mittwoch: „Am Vormittag im Archiv in der Hamerlinggasse eine große Anzahl von Kisten – eine von den Engländern gestern selbständig und plötzlich rücktransportierte Sendung der Urkundenreihe aus einem Schloß in der Südsteiermark – in den 2. Stock hinaufschleppen . . .“ Es waren dies die im Schloß Freibüchl bei Lebring verlagert gewesenen Bestände, welche die Engländer zur Freimachung von Räum-

lichkeiten für irgendwelche ihrer Zwecke am 23. Oktober 1945 von dort in das Landesarchiv zurückbrachten. An dieser Rückführung hat weder der Autor noch irgend einer der Archivleute teilgenommen. Sie ist im Hausakt des Landesarchivs in der Mappe „Freibüchl“ mit einem kurzen Vermerk aktenmäßig festgehalten, aber in Manuskript und Druck des unter Anmerkung 1 genannten Gesamtberichtes von A. Netoliczka nicht angeführt und der Sachlage nach auch in der vom Autor zeitgenössisch angelegten, als Anhang zur jetzigen Arbeit folgenden Liste der Rückführungsfahrten erst nachträglich verzeichnet worden.

Im November erfolgten zehn Fahrten, alle mit englischen Militärlastkraftwagen, darunter die letzte nach Schloß Stadl, gleich anschließend die erste nach Schloß Gutenberg und dann nach den Schlössern Lehenshofen und Herberstein. Sie gingen ziemlich planmäßig und glatt vor sich und sind deshalb im Tagebuch nur etwa schlagwortartig geschildert.

Am 22. Donnerstag, vom Aufladen in Schloß Gutenberg, heißt es: „Im Schloß selbst, . . . haben wir kettenweise Stück um Stück die abzuholenden schweren Bücher durch Gänge und über Stiegen, durch zwei Höfe durch und mit einem Handkarren weiter noch und über die für das Auto unbefahrbare Brücke zu ihm hinaus gereicht, getragen, geschleppt, geladen, gezogen und aufgeladen“,

und am 26. Montag, bei neuerlicher Fahrt nach Schloß Gutenberg, heißt es: „Diesmal sitze ich vorne beim englischen Fahrer, eines Hundes wegen, den er mit sich führt und den Prof. Dedic auf dem Schoß sitzen haben müßte, was er diverser Floh- und Feuchtigkeitsgefahren halber nicht haben, nicht riskieren will – darum also darf für dieses Mal heute ich vorne sitzen. Ich halte ein liebes, zottiges Hunderl auf meinem Schoß mit meinen Händen umspannt, es ist sehr brav und artig, ich spreche mit dem Engländer über dies und das . . .“ und über das Aufladen: „. . . der Weg ist weit, wir müssen uns alle, und ich, da ich wieder ein besonderes Glied, ein schwerstes, in der langen Zureichkette darstellte und funktional in schnellstem Tempo durchstehen muß, im besonderen sehr anstregend. . . .“

Am 27. Dienstag: „Heute erst Bekanntgabe der endgültigen Ergebnisse der ersten Nationalratswahl nach dem Krieg am vergangenen Sonntag: ÖVP 85, SPÖ 76, KPÖ 4 Mandate . . . Heute wieder Fahrt, heute nur Prof. Popelka, Prof. Dedic und ich, nach Pöllau, hinauf zum Schloß Lehenshofen. Aufladen mit hiesiger Hilfe. . . . Hier um Pöllau war Kampfgebiet oder Frontzone, was die vielen, vielen Fahrzeugwracks aller Art, die bei der Kapitulation stehengelassenen oder in Teiche oder Bäche gefahrenen deutschen Panzer, die teilweise noch auf den Feldern in Stellung gelassenen oder an Straßen gesammelten Geschütze, die da und dort verstreut stehenden Munitionsstapel usw. und vieles mehr auch heute noch anschaulich bezeugen. . . . Rückfahrt im rasenden, unheim-

lichen und alle Sicherheit weitgehend außer acht lassendem Tempo, das dieser junge Engländer, an und für sich ja wohl auch ein äußerst guter und sicherer Fahrer, den wir nun für längere Zeit laufend für unsere Transporte zur Verfügung haben, bei allen Fahrten, ob leer oder vollgepackt, anschlägt. Und das mit seinen Nebenerscheinungen: vor allem Stoßen und Schütteln und Staubentwicklung in sehr großem Maße. Verstauben, verschmutzen, Staub schlucken, und der Staub in Massen in das (wegen einer im Krieg erlittenen halbseitigen Gesichtsnervlähmung nicht schließbare) rechte Auge, arbeiten, schleppen, zeitverschlingend, verausgabend, besitzergreifend, andersart viel ausschließend, keinen Groschen dabei verdienen – und bei allem das Umdenken anderer Möglichkeiten und möglichen Gegebenheiten, das ist schwer – und doch habe ich diese Fahrten sehr gerne, und ich kann mich auch an oft und oft gefahrenen Strecken an der Heimat nicht satt sehen ... Ankunft, abladen, spät am Abend komme ich heim.“

Und gleich am nächsten Tag, dem 28. Mittwoch, steht folgendes geschrieben: „Früh ins Archiv. Vor 8 Uhr, so wie jetzt alle die Fahrttage mit dem Fahrrad hinkommend, sehe ich die anderen bei der Burg auf das Auto wartend stehen, bringe ich mein Rad schnell in das Archiv. Wie ich nach vielleicht 5 Minuten herunterkomme, zur Burg hinübergehe, sind schon alle weg, der Polizist, der dort auf Posten steht, sagt mir, daß die Herren vor vielleicht erst zwei Minuten mit dem da gekommenen Auto weggefahren sind ...!“

Am 29. Donnerstag, bei Fahrt nach Schloß Herberstein und anschließend nach Schloß Lehenshofen: „... Hinfahrt, Rückfahrt, immer im rasenden Tempo, Aufladen, Abladen, auch das im selbigen ...“

Am 30. Freitag, bei Fahrt nach Schloß Lehenshofen: „... die Staubplage auf diesen Fahrten ist entsetzlich ...“,

und im Dezember, am 1. Samstag, bei Fahrt nach Schloß Weissenegg bei Wildon bzw. nach Rückkehr von dieser Fahrt: „... die Haare, den Dreck und Staub herauswaschen, die Gesichtshaut ist mit Staub imprägniert, das Rasieren schmerzt sehr stark ...“

Am 21. Freitag: „Heute wieder Rücktransport. Ab 8 Uhr Warten vor der Burg, 9 Uhr Abfahrt, mit englischem offenem Auto, nach Pöllau, Schloß Lehenshofen. Vor Gleisdorf nach längerem Zwangsaufenthalt mühsam vorbei an zwei zusammengestoßenen Autos, ein Toter liegt da, es gab viele Verletzte ... es drückt sich sehr tief ein ... so viel passiert jetzt durch die gesteigerte Motorisierung auf den Straßen, meist ist ein englischer Wagen dabei. Ich habe direkt Angst, unser heutiger Chauffeur fährt aber sehr gemäßigt, riskiert wirklich gar nichts ...“

Mit dieser Fahrt am 21. Dezember, wie jetzt immer mit englischem, wie meist, so auch im Winter offenem Wagen, das hieß ohne über-

gespannte Plane ungeschützt auf dessen Ladefläche sitzend, schlossen die Rückführungsfahrten im Jahre 1945, und es folgte eine Winterpause.

Im Landesarchiv in Graz gingen zwischen den Fahrttagen und überhaupt natürlich die großen Arbeiten zur Überprüfung, Ordnung, Neufaszikulierung, Neubeschriftung und Neuaufstellung der zurückgekommenen Bestände in den im Winter ungeheizten, sogar die Bildung von Frostbeulen an den Händen fördernden „saukalten“ Räumen weiter; für den Autor auch das vom Magistrat Graz organisierte allgemeine Schutträumen in den von den Luftangriffen getroffenen Gebieten von Graz, das auch er, so wie alle anderen, die nicht von irgendwem für irgendwo oder irgendwas als unabkömmlich erklärt waren, er insbesondere als Volontär, also noch nicht fest Angestellter, gemäß den Aufrufen in den Zeitungen und im Radio regelmäßig zu leisten hatte, ein Ansuchen der Archivleitung um seine Befreiung davon sogar abgelehnt wurde.

Die für 16. und 25. Jänner 1946 angesetzten Fahrten unterblieben, weil die englischen Autos nicht erschienen.

Auch im Februar 1946 erfolgten nur am 5. und 7. zwei Fahrten zum ja nicht sehr weit entfernten Schloß Weissenegg nahe Wildon; am zweitgenannten Tag Fahrt und Arbeit für den Autor recht schmerzhaft wegen der Reaktion auf eine am Vortag erhaltene Impfung gegen Typhus, die wegen einer ausgedehnten Typhusepidemie im demnächst zu befahrenden Gebiet der Oststeiermark erforderlich war.

Anfang März begann dann das eigentliche Rückführungsjahr 1946 mit einer Fahrt nach Schloß Lehenshofen bei Pöllau, einem der größten Verlagerungsdepots, gleich wieder mit großen Hindernissen, worüber im Tagebuch wie folgt verzeichnet ist:

8. Freitag: „... So schnell wir auch die lange Strecke nach Pöllau hinter uns gebracht haben, das kleine Stück Weg, die Straße vom Ort zum Schloß hinauf, keine zwei Kilometer, kann unser Auto nicht bezwingen. Auf der schmalen, steilen und durch die Regenfälle aufgeweichten Straße bleibt es stecken, kommt beim Versuch, auszuweichen und besseren Grund zu finden, mit den rechten Rädern zu weit von noch einigermaßen festem Grund ab und versinkt im mit Schwemmsand zugeschütteten Straßengraben bis zur Achse der rechten Räder. Alle weiteren Versuche machen das Auto nur noch immer fester stecken. Wir tragen Steine herbei, legen Holzladen und Äste unter, vergeblich, versuchen den Wagen mit einem Heber höher zu bringen, wollen Ketten unterlegen, Fetzen, alles mögliche; aber alles vergebens: die Räder rutschen, es geht Meter für Meter abwärts, und sie graben sich immer tiefer ein, bis sie auch zurück nicht mehr können. Wir teilen uns, gehen zum Schloß, in den Ort, ich zur englischen Kommandantur, überall verständigen und Hilfe ansprechen. Von der britischen Kommandantur wird ein Auto zum Herausziehen versprochen. . . . Zwei Pferde kommen vom Schloß, werden

vorgespannt, wir helfen mit Macht mit, das Auto rührt sich nicht einmal, Pferde-, Menschen- und Motorenkraft zu schwach. Endlich kommt das versprochene englische Auto, es zieht unseres im ersten Ruck heraus. Aber nun ist es schon 3 Uhr nachmittag, drei Stunden saßen wir fest, und unser Fahrer riskiert keine Weiterfahrt mehr auf dieser Straße im jetzigen Zustand. Er dreht um, fährt in den Ort zurück hinunter, wir gehen zum Schloß hinauf und haben drei kleinere Pferdewagen mit Büchern vollgeladen, sie heruntergeführt und im Ort auf das Auto umgeladen. Dann Rückfahrt . . .“.

Es folgten im Jahre 1946 außer immer wieder noch von den schon vorhin genannten Verlagerungsstellen weitere Rückführungen von den Pfarrhöfen Kobenz bei Knittelfeld, St. Veit in der Gegend bei Neumarkt, den Friedhofskapellen in Haus bei Schladming und Schladming selber, aus Stift Neuberg und von den Schlössern Pux bei Teufenbach, Obermurai und Großlobming bei Knittelfeld sowie schließlich aus dem Salzbergwerk Lauffen bei Bad Ischl.

Das Tagebuch einer weiteren Fahrt nach Oberwölz berichtet zum März:

15. Freitag. „. . . Die Rückfahrt habe ich in sehr großer Angst verbracht. An alles uns auf solchen Fahrten schon Zugestoßene denkend und von hundertzähligen Beispielen solchen Anschauungsmaterials schon sehr kopscheu gemacht, weiß ich heute, daß unser Fahrer zu der und der Zeit schon unbedingt in Graz sein will. Und das ist jedesmal die gleiche Geschichte – es saust los, was er nur kann, fährt gleich zwischen Ober- und Niederwölz bei einem Vorfahren zu weit links an den Straßenrand, rennt an einen Telegraphen- oder Lichtleitungsmast an, knickt diesen, nimmt keine Notiz davon, hat es, da das mit dem letzten Drittel der seitlichen Bordwand geschehen war, vielleicht gar nicht wahrgenommen, sehr wohl aber Herr Reiter, der an der linken Bordwand saß und einen schmerzhaften Schlag auf seine rechte Schulter erhielt. Der Fahrer saust weiter auf allen Strecken und allen Straßen nahezu im gleich schnellen, mehr als unvorsichtig hohen und strafenswürdigen Tempo, und ich, der ich unverwandt und angestrengt sehen will, wie sich die Situation vorne auf der Straße gestaltet, sehe dabei auch, wie oftmals es auch nur mehr haarscharf an einem Unglück vorbeigeht. Bei Bruck wird es finster, die entgegenkommenden Autos blenden mit ihren Scheinwerfern einfach ganz unerhört, es beginnt ordentlich zu regnen, die Tropfen prallen im Fahrtwind wie unzählige kleine Nadeln auf das Gesicht, vor allem mir, der ich auf dem offenen Wagen auch noch frei und ohne Decke sitze, von solcher unbehindert nach vorne schauen will, um im rechten Moment, wenn es sein muß, abspringen zu können, werde vom Regen ganz durchweicht. Und die Straße wird rutschig, und das Blenden in ihrem Widerspiegeln immer ärger, der Fahrer vermindert das Tempo trotz aller

dieser Umstände nur um sehr wenig, doch endlich endlich, waren wir doch gut in Graz angekommen, knapp vor 8 Uhr abends. Folgte Ab-laden . . .“

Das Tagebuch einer weiteren Fahrt nach Oberwölz berichtet:

26. Freitag (bei der Rückfahrt): „. . . am Häusberg vor Leoben bricht die Kupplung des Autos, wir rollen noch mit eigener bzw. mit Schwerkraft in die Stadt hinunter, dort wird unser Wagen untersucht, als vorderhand unreparierbar befunden, in eine Werkstätte abgeschleppt . . . der Wagen muß vielleicht mehrere Tage hierbleiben, einer von uns bleibt mit hier, wir anderen werden nach einigem Hin und Her mit einem schnellen Kleinlastwagen in sausender Fahrt nach Bruck gefahren, kommen gerade noch zum Zug zurecht und sind also mit der Eisenbahn von hier nach Graz gefahren . . .“

Am 29. Freitag. „. . . In rasendem Tempo nach Pöllau, wir verstauben zur Gänze. Aufladen, Rückfahrt, alles in Eile, eine zweite Schichte Staub legt sich über die erste, um 6 Uhr abends sind wir in Graz, aussteigen, der Wagen fährt in die englische Garage, der Fahrer will heute nicht mehr abladen lassen.“

Im April berichtet das Tagebuch – wie immer unter anderem – wie folgt:

2. Dienstag. „Heute Rücktransport von St. Veit in der Gegend (bei Neumarkt) angesetzt. Spät wie mit den Engländern immer nach 9 Uhr Abfahrt von Burg und aus Graz, in Leoben längerer Aufenthalt wegen Tanken und sonst kleiner Panne. . . schon bald nach Hammerl, auf steilem Kurvenstück, versagt das Auto, ist noch einmal in Gang zu bringen und dann nimmermehr. Wir sind, ohne Fahrer, 8 Leute, 6 Herren gehen nach St. Veit hinauf, einer bleibt beim Auto, ich gehe mit dem Engländer in den kleinen Ort zurück. Rufen mit viel Schwierigkeiten den britischen Autohilfsdienst in Friesach an, der Engländer fährt dann auch noch mit einem angehaltenen Wagen dorthin, ich warte, sitze an der Straße . . . Dann kommt der Engländer mit dem Hilfsdienst, wir fahren hinauf zu unserem Wagen, sie stellen fest: das und das gebrochen, der Wagen kann nicht flottgemacht werden, wird nach Judenburg abgeschleppt, dort repariert, es ist halber Nachmittag geworden. Ich eile den Weg gegen St. Veit hinauf, die anderen verständigen, sie kommen mir schon entgegen, wir gehen hinunter. Herrlich ist es hier nah und weit rundum! Hoch oben 1000 Meter und mehr, frische Luft, Sonne, das Grün der Wälder und der Berge, Heimat, in ihrer Schönheit hier; ich habe nichts dagegen, daß wir hier steckengeblieben sind! Möchte überhaupt hier noch etwas bleiben. Aber wir werden, unser Lastkraftwagen mit dem Vorderteil an einen Kranwagen angehängt, abgeschleppt . . . bis Judenburg, es ist Abend und finster geworden. Und nun beginnt sich unsere gescheiterte Expedition in alle Winde zu zerstreuen. Das Auto und unser



Fahrer bleiben hier in der Werkstätte, Prof. Dedic, Dr. Klug und Dr. Kosch fahren mit einem Lastauto weiter, das sie noch nach Knittelfeld bringt. Prof. Popelka, die Herren Güttersberger, Reiter, Chlubna und ich bleiben in Judenburg, der letzte Zug ist fort, wir müssen ja hierbleiben. Essen in einem Gasthaus, suchen Nachtquartier, die Herren Güttersberger und Reiter haben ein solches in einem anderen Gasthof gefunden. Prof. Popelka bei einem ihm bekannten Arzt, und durch seine und des Arztes Vermittlung bekommen wir letzten zwei, Herr Chlubna und ich, ein Nachtquartier beim Roten Kreuz, also auf zwei im Bereitschaftsraum aufgestellten Tragbahnen haben wir geschlafen.

3. Mittwoch. „... Prof. Popelka und die beiden anderen Herren gehen zum Bahnhof, wollen auf Numero sicher gehen und mit der Eisenbahn fahren. Herr Chlubna und ich versuchen unser Glück mit Autoanhalt. An gut gewähltem Platz, doch drei Stunden, also nahezu bis Mittag, vergeblich. Dann nimmt uns eines die paar Kilometer nach Zeltweg mit. Von dort marschieren wir zu Fuß gegen Knittelfeld, um wenigstens diesen günstigeren Punkt zu erreichen, doch da blüht uns das Glück in Gestalt eines Lastautos, das uns bis Bruck mitnimmt. Von dort noch weiter mit einem angehaltenen Auto nach Graz, hier Ankunft um 4 Uhr Nachmittag.“

Für 5. und 9. April waren weitere Rückführungsfahrten mit englischen Wagen angesetzt. Die Archivleute standen am Treffpunkt vor der Burg jeweils bis in die Vormittagsmitte, doch kam kein Fahrzeug. Das war das Ende der Rückführungsfahrten mit englischen Wagen, weil die dafür eingesetzte Transporteinheit demobilisiert und aufgelöst wurde.

Während also bis dahin die Archivalienrückführung (mit Ausnahme der schon angegebenen wenigen Fahrten am Anfang der Aktion) auf englischen Militärlastkraftwagen mit englischen Soldaten als Fahrern erfolgte, wurde sie forthin mit von der damaligen „Landesfahrbereitschaftsleitung“ zugewiesenen zivilen Kraftfahrzeugen und schon dauerverpflichteten privaten Frächtern durchgeführt, die ein früheres Fortfahren von Graz ermöglichten und auch nicht so rasten wie die Engländer, die sich damit immer noch gerne dienstfreie Abende ermöglichen wollten.

Aber die Einwirkung der Engländer auf die Rückführungsfahrten war gleich bei der ersten Fahrt mit Zivilfahrzeug nach Schloß Lehenshofen bei Pöllau auf andere Weise spürbar:

12. Freitag. „... Bei der Fahrt vom Schloß zum Ort hinunter hält uns ein englischer Absperrposten auf. Englische Soldaten halten eine militärische Übung ab, schießen irgendwelche Nebelgewehrgranaten gerade auf den Strich des Geländes, durch den die Straße nach Pöllau hinunterführt. Und sie schießen immer näher und näher her, bald schlagen die Dinger in kurzen Meterentfernungen von unserem doch voll mit Büchern

und Faszikeln, also altem Papier, also ungemein leicht entzündbarem Material, beladenen Auto ein. Die Übung soll noch lange dauern, erklärt uns der Posten, . . .“ Und nach solcher, doch nicht allzulanger Verzögerung heißt es: „Dann Rückfahrt, sehr vorsichtig und langsam, ich bin froh, daß wir ein solches Auto und einen solchen Fahrer bekommen haben.“

Und weiter geht es:

15. Montag, Fahrt Kobenz: „. . . Tag heiß und klar, fünf Waldbrände haben wir auf unserem Weg gesehen, davon einen gerade entstandenen . . .“

16. Dienstag, Fahrt Oberwölz: „. . . in Judenburg Reifenwechsel wegen Patschen<sup>7</sup> . . .“. „Aufladen im Schloß, heute nur wenig Schulkinder als Hilfe, große Mühe . . .“ „Verzögerung der Abfahrt wegen nötigem Aufpumpen . . . Fahrt . . . ich liege oder hocke am aufgeladenen Faszikelberg, kurz hat es geregnet . . . Fahrt gut, nur haben uns bei Hinfahrt vier und bei Rückfahrt fünf Kontrollen angehalten und, Gendarmerie und Kommissäre, teilweise sogar sehr gründlich nach Lebensmitteln untersucht. Rucksäcke, Ladung, Auto, immer Ausweisleistung, man will Schleichhändler fassen, zusammengerechnet geht viel an Zeit bei so einer langen Fahrt durch so vielmalige Anhaltungen verloren.“

26. Freitag, Fahrt Pux: „. . . Fahrt gut, nur bei Rückfahrt in Röthelstein Reifenwechsel wegen Patschen . . .“

Und im Mai zum Beispiel:

3. Freitag. „ $\frac{1}{4}$  Uhr auf, 5 Uhr Treffpunkt zur heutigen Fahrt nach Pux und Murau. Doch unser Wagen fällt aus . . . um  $\frac{1}{7}$  Uhr erst verlassen wir mit einem anderen uns zur Verfügung gestellten Auto die Stadt. . . In Schloß Pux den Rest der hier lagernden Bestände aufgeladen, in Schloß Obermurau begonnen, die in der Schloßkapelle lagernden großen Bestände abzubauen. Des verbotenen Auffahrens halber haben wir aber einen schweren Anstand, und es wird uns für künftig verboten, herauf und in den Schloßhof einzufahren. Was uns eine unermeßliche Erschwerung sein wird, als man hier direkt aus der Kapelle zum Auto tragen kann, nur wenige Schritte zu machen braucht, während wir im anderen Falle alles auf kleinere Wagen aufladen, abführen und unten irgendwie umladen werden müssen.“

6. Montag, Fahrt Schloß Obermurau: „. . . Wir bekommen für hier nur einen kleinen 2-Tonnen-Lastwagen, diesen beladen wir zweimal, fahren die Bücher zum Fuß des Schloßberges, laden dort in unser Auto um, einen  $3\frac{1}{2}$ -Tonner, für den wir Auffahrtsverbot bekommen haben.“

---

<sup>7</sup> Patschen = hier öfter verwendete landesübliche Bezeichnung für das durch irgendwelche Einwirkungen hervorgerufene Entweichen der Luft aus den Schläuchen von gummibereiften Fahrzeugen.

7. Dienstag, Fahrt Schloß Großlobming: „... Viermaliges Fahren mit einem kleinen Pferdewägelchen zum Auto, das beim Parktor hält, aufladen, umladen, es geht gut und glatt ... und bekamen ein ausgezeichnetes Mittagessen: Schmarrn mit Milchsuppe. ...“ Solche Doppel-, Mehr- und sogar Vielfacharbeit gab es da und dort eben oft, besonders ja bei den allein 16 Fahrten nach Oberwölz und dem Aufladen in Schloß Rotenfels, dort aber, solange es nicht in Kisten verpackte Archivalien waren, immer mit Hilfe der dortigen Schulkinder, welche im Tagebuch immer mit Dank vermerkt ist.

28. Dienstag, Fahrt Schloß Rotenfels: „... Heute beginnen wir die erste Fuhr Kisten aufzuladen. Und räumen das Obergeschoß des gewalti-



Archivalienrückführung 1946 in Oberwölz (von links nach rechts): im Vordergrund stehend: Prof. Dr. Popelka, Prof. Dr. Dedic (und Lkw Fa.-Chef und -Fahrer), auf dem Lkw: Güttersberger, Schimenek, Aigner, Chlubna (Kind und Mann mit Hut sind aufgenommene Mitfahrende).

gen Turmes, schleppen eine Unzahl der schweren Kisten in den unteren Torraum, drei der Kisten habe ich durch Vorräume und Veranda, über Stiege, durch Torraum und den Burgweg hinunter zum Auto beim Tor des Hofes allein am Rücken getragen, trotz meines schlechten Zustandes, aber dann war ich restlos verausgabt, und ein Krampf in den Händen ließ mich kaum mehr die weiteren zu zweit geschleppten Kisten halten. Es war eine schwere Schinderei . . .“

31. Freitag. „4 Uhr auf, 5 Uhr Abfahrt, heute Murau. Die Hinfahrt wird mir durch das fürchterliche Stoßen auf den schlechten Straßenstücken heute einfach zur Qual, mein Magen kann das kaum mehr aushalten bzw. das Geschwür oder was sonst da drinn jetzt nicht in Ordnung ist.“ Und nach der Rückkehr, nach dem Ausladen am Abend: „Gesundheitlich geht es mir immer schlechter, ich fühle mich elend.“

Als Folge des neben dieser Schwerarbeit bei Hungerrationen vom Autor kurzfristig hintereinander geübten oftmaligen Blutspendens für lebensgefährlich erkrankte Patienten in Spitälern, zu dem damals – noch lange vor Einrichtung irgendeiner Blutspenderorganisation – fallweise im Radio oder auch durch Zeitungsinserate aufgerufen wurde, und für geleistete Blutspenden man zu den kargen Lebensmittelkarten eine einmalige Aufbesserung in Lebensmittelmarken für nur 20 Dekagramm Brot und nur 90 Dekagramm Fleisch und einen sehr geringen Geldbetrag bekam, warf den Autor Anfang Juni eine mittelschwere Gelbsucht nieder, welche Krankheit als Volontär auch ohne Krankenkasse, jedoch mit elterlicher, in diesem Falle beider Elternteile ärztlicher Hilfe durchzustehen war.

Das zwang ihn unerbittlich, einige Rückführungsfahrten auszulasen, es wurden dadurch aber keine Verlagerungsorte übersprungen.

Bei zweitägiger Fahrt, über 24./25. Juni, zur Räumung des Depots in der katholischen Friedhofskapelle von Schladming mit Rückfahrt über Haus – in der dortigen Friedhofskapelle hatte ebenfalls ein Verlagerungsdepot bestanden –, war er als Rekonvaleszent mit 16 Kilogramm Untergewicht schon wieder dabei, und schon wieder hatte es bei der Hinfahrt in Leoben einen längeren Aufenthalt wegen einer nötig gewordenen Reparatur am Wagen gegeben.

Und so ging es im Juli weiter:

1. Montag. „5 Uhr Abfahrt. Heute war St. Veit geplant, wir sind aber nur bis Zeltweg gekommen. Ein Defekt an der Treibstoffleitung des Wagens hat uns gleich vom Beginn der Fahrt an alle paar Kilometer aufgehalten, ein langer Reparaturaufenthalt in Leoben folgte, ein noch längerer in Knittelfeld, lange ist schon mittag, die Weiterfahrt bringt weiterhin ein Anhalten nach dem anderen, so wenden wir in Zeltweg. Folgte neuerlicher langer Reparaturaufenthalt hier, und da alle Reparatu-

ren nichts genutzt hatten, ein weiterer längster nochmals in Leoben. Hier anscheinend wirklich Reparatur, bei 22. Aufenthalt heute, dann in guter Fahrt nach Graz zurück.“

5. Freitag. „5 Uhr Abfahrt, Heute St. Veit. . . . alles gut, nur bei der Rückfahrt noch ausgerechnet in Weinzöttl mußten wir unseren heutigen Patschen bekommen, Reifen wechseln.“

8. Montag. „Heute Fahrt Oberwölz. Von St. Michael an muraufwärts ist der Fluß über seine Ufer getreten und hat weite Flächen Wiesen und Felder unter Wasser gesetzt. Am ärgsten ist die Überschwemmung westlich von Unzmarkt, das Tal in seiner ganzen Breite überflutet, Brücken weggerissen, Treibholz in Massen . . . Rückfahrt, das Hochwasser ist gegen den Stand bei unserer Herfahrt noch ziemlich gestiegen, Getreidefelder, Heuschober, Gärten, sonstige Kulturen überschwemmt, weggerissen oder vernichtet. Bei Unzmarkt hat das Wasser bereits Teile der Bundesstraße überflutet, wir führen unsere Faszikel also wie auf einem Schiff. . . . Zweite Besonderheit dieser und schon der vergangenen Fahrten: immer mehr amerikanische Militärautos aller Typen beleben die obersteirischen Straßen, sausen in noch wahnwitzigerem Tempo als die Engländer, und heute verschaffte sich ein Amerikaner, dem es durch Tuten lange nicht gelang, durch fünf Pistolenschüsse in die Luft Gehör, um sich damit die Vorbedingung zum Überholen unseres Wagens zu verschaffen. Also echt amerikanisch und wildwest.“

9. Dienstag, Fahrt Pöllau: „. . . Umständliches, langwieriges Aufladen, da das Auto des aufgeweichten Weges halber nicht zum Schloß Lehenshofen hinauf kann und die Archivalien mit Pferdegewichtspann heruntergeführt werden müssen . . .“

12. Freitag. „. . . Erst nach St. Veit in der Gegend bei Neumarkt, hier den Rest des Bestandes aus dem Pfarrhof aufgeladen. Damit ist auch diese Stelle geräumt und aufgelassen. Mit dem kaum ein Drittel vollen Wagen nach Oberwölz, hier von Schloß Rotenfels Kisten dazuladen. Rückfahrt wieder unterbrochen von zwei Patschen, einer nahe Unzmarkt, der andere in Leoben, wo nun schon wie traditionsgemäß wegen Picken u. dgl. sehr langer Aufenthalt bei diversen Werkstätten war . . .“

Die Fahrt zur Totalräumung der Bergungsstelle in Schloß Obermurau mußte wegen schwerer Überschwemmungen der Straßen und der bei Teufenbach unpassierbar gewordenen Murbrücke zweitägig, von 15. auf 16. Juli, bei Hin- und Rückfahrt auf Ausweichstrecken, über Oberwölz, über den damals noch schwer zu befahrenden hohen Kammersberg, Schöder, Rantengraben, bei der Rückfahrt durch das Katschtal, zusätzlich über Neumarkt und den Perchauer Sattel erfolgen.

19. Freitag, Fahrt Oberwölz: „. . . Fahrt glatt, nur zweimal haben wir je einen Faszikel im Fahren verloren. Beim zweiten Mal, vor der

Knittelfelder Brücke, bin ich, da das Auto noch lange weiterfuhr, abgesprungen, habe mich mehrstellig aufgeschunden, aber vor allem am rechten Gesäßbein sehr ausgiebig angehaut, aber der Faszikel war vor Verschwinden und Verlust gerettet. . . .“

Zehn Tage später stürzte der Autor im Archiv in Graz von einem Berg rutschender leerer Archivalienkisten und mit der rechten Hand in eine verdreckte zerbrochene Fensterscheibe, so daß die, neben anderen Verletzungen, erstlinig mit kleiner, aber tiefer und stark blutender Wunde betroffene Hand im Spital geschient und in Schlinge gelegt werden mußte. Die folgende, doch kurz gehaltene Unfähigkeit für die Schwerarbeit der Archivalienrückführung fiel aber gerade in eine wegen Urlaubes des Fahrtenleiters eingetretene Fahrtenpause, so daß der Autor deshalb keine Fahrt des Landesarchivs auslassen mußte. Hingegen aber nahm er an der im August 1946 einzigen Fahrt, einem Rückführungstransport des Grazer Stadtmuseums aus Stift Neuberg, am 8. August teil, bei dem auch erste der dort verlagerten Archivalien des Landesarchivs zugeladen wurden.

Ab 2. September liefen die Rückführungsfahrten wieder voll, und meist nach dem schon seit längerem möglichst eingehaltenen Rhythmus Montag, Dienstag, Freitag. Im letzten Monatsdrittel September gab es noch eine wegen Treibstoffmangel erzwungene Unterbrechung der Fahrten. Und im Oktober 1946, gedrängt vom herannahenden Winter, der die Fahrten in die im Gebirgsland liegenden Verlagerungsstellen auf verschneiten, damals noch unzulänglich räumbaren Straßen kaum hätte weiterführen lassen, wurde die große Aktion der Archivalienrückführung besonders aktiviert und im wesentlichen auch abgeschlossen.

Mit 16. Fahrt nach Oberwölz am 3. Oktober wurde das Depot im Schloß Rotenfels ganz geräumt.

Die Rückführung von dort hatte sich genau über ein Jahr erstreckt. So lange auch deswegen, weil in Kriegszeit von nationalsozialistischen Parteistellen im Schloß eingelagerte Bestände des NS-Partei-Gauarchivs dann von den Engländern in einen der Depoträume des Landesarchivs dazugelagert worden waren und dieser Raum von den Engländern so lange verschlossen gehalten wurde, bis sie sich durch Überprüfungen davon überzeugt hatten, daß das sie speziell interessierende parteiamtliche Gauarchiv mit dem staatlichen Reichsgauarchiv, also den historischen Beständen des Landesarchivs, nichts gemeinsam hatte, sie das Gauarchiv abtransportierten und danach erst die in jenem Raum gelagerten Bestände des Landesarchivs zur Rückführung freigaben.

Am 7. Oktober wurde auch das Depot im Schloß Gutenberg, am 8. auch das im Stift Neuberg ganz geräumt.

Am 7. war auch ein aus Streufunden zusammengemerkter Rest der zerstörten Urkundenbestände aus Schloß Stadl abgeholt worden. Mit

zwei letzten Fahrten am 4. und 11. nach Schloß Lehenshofen konnte das dortige riesige Depot noch gar nicht ganz geräumt werden, sollte es auch gar nicht, weil in der bombenbeschädigten Archivabteilung Hamerlinggasse in Graz noch kein Platz für die Rücknahme der dorthin gehörenden Bestände vorhanden war. Die Räumung von Schloß Lehenshofen erfolgte demgemäß erst mit viel späteren nachträglichen Fahrten.

Am eigentlichen Schluß der Archivalienrückführung stand aber noch eine besondere Art, die derjenigen wertvollen Bestände, die vor der Bedrohung durch Luftangriffe aus Graz in die Oststeiermark verlagert und dann, wegen des Herannahens des Landkrieges an dieses Gebiet,



Archivalienrückführung 1946 in Oberwölz (von links nach rechts): Schimenek (auf dem Auto, hinter der Plane hervorschauend), Aigner, Prof. Dr. Dedic, Harler, Güttersberger (links außen kein Archivmann).

von dort – außer nach Schladming und Haus ins Ennstal – in das Salzbergwerk Lauffen bei Bad Ischl weiterverbracht wurden – soweit das damals auf den durch Luftangriffe schon sehr gefährdeten Straßen und Eisenbahnlinien und wegen der trostlosen Lage von Transportfahrzeugen und Treibstoff und anderen unzähligen in der Endphase des Krieges sich auftürmenden Hindernissen überhaupt noch möglich gewesen war.<sup>8</sup>

Die Archivalien im Salzbergwerk Lauffen, also in Oberösterreich, lagerten nun aber in der damaligen amerikanischen Besatzungszone Österreichs und „unterstanden“ demnach der amerikanischen Militärbehörde. Von dieser die Erlaubnis zum Rücktransport nach Graz zu erhalten, war trotz befürwortender Unterstützung des steiermärkischen Ansuchens durch hohe österreichische und britische Stellen in Wien nur schwierig und erst spät zu erhalten.<sup>9</sup> Das auch deswegen, weil im Salzbergwerk unter anderen in Kriegszeit hierher verbrachten Fluchtgütern auch große, von Wiener Stellen stammende Kunst- und Kulturbestände, so auch vom „Reichsarchiv Wien“ eingelagerte Archivalien hier geborgen lagen, weshalb die amerikanischen Stellen umfangreiche Durchsichten als Vorbedingung für richtige Rückstellungen gefordert hatten.

Nach endlicher Bewilligung der Rückholung der steiermärkischen Bestände fand deren Rückführung Mitte Oktober 1946 statt.

Darüber möge wieder das Tagebuch berichten:

14. Montag. „Heute endlich beginnt die durch alle möglichen Umstände immer wieder hinausgeschobene Ischl-Fahrt. Um 6 Uhr morgens Treffpunkt. Unser 3½-Tonnen-Auto, dazu noch ein riesiger Lastkraftwagen mit Anhänger, ein 11-Tonnen-Zug, so fahren wir heute los . . . die Straße ins Salzkammergut hinein. Erst aber noch Halt an der englisch-amerikanischen Demarkationslinie, die sich bei Klachau so sinnlos trennend mitten durch dieses schöne Stück heimatlicher Gebirgsgegend zieht. Die Papiere werden geprüft, die wir für diesen ‚Grenzübertritt‘ benötigen, noch müssen wir zur Entlausungsstation, bekommen dort ein Entlausungspulver in die Ärmel und unter das Hemd an die Brust gestäubt, dann geht es weiter . . . Nun schnauft unser Wagen den Pötschenpaß hinauf, und oben angekommen machen wir Rast . . . Unser zweiter, schwererer Wagen kommt die längste Zeit nicht nach, so fahre ich, um Nachschau zu halten, mit einem von der anderen Seite heraufgekommenen Lastauto den Pötschen wieder gegen Aussee hinunter. Auf halbem Weg kommt unser Wagen entgegen, und mit ihm fahre ich zum zweitenmal zur Paßhöhe, und die andere, die steilere Seite, hinunter, steige bei einem Warteplatz unseres leichteren Wagens wieder in diesen

---

<sup>8</sup> Siehe darüber auch Aigner, wie Anm. 2, S. 125f.

<sup>9</sup> Siehe Netoliczka, wie Anm. 1, S. 229f.

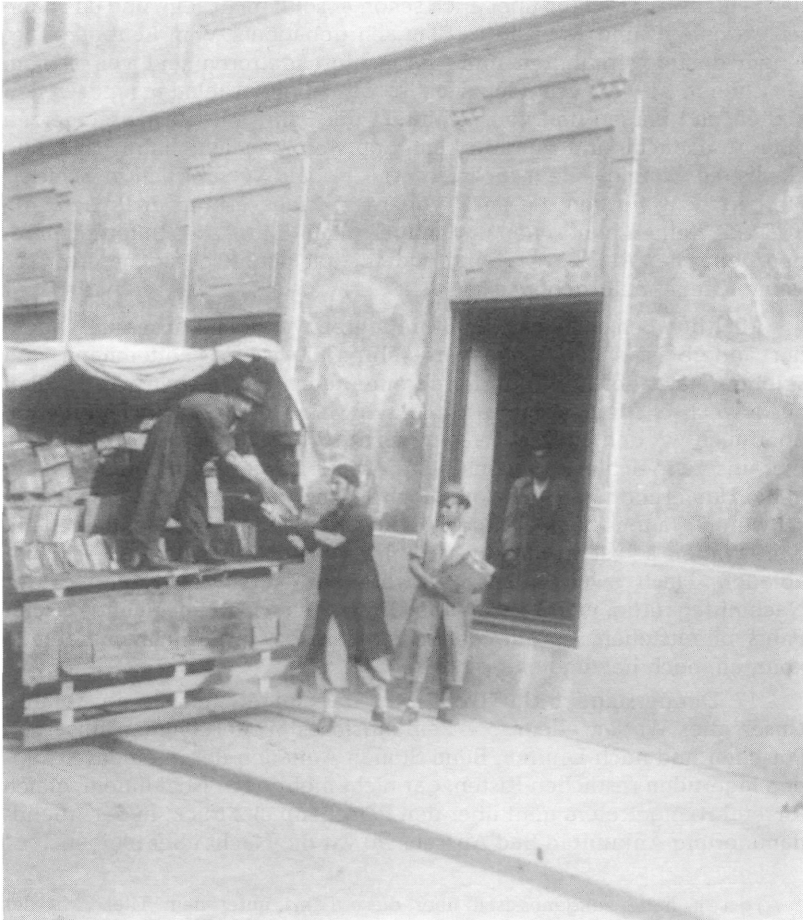


um. Weiter geht die Fahrt . . . nach Lauffen. Gleich hinter diesem Ort liegt der Eingangstollen zu dem Salzbergwerk, in dessen Tiefe rund 150 schwere Kisten mit den ältesten und wertvollsten Beständen unseres Archivs ruhen. Früher Nachmittag ist es . . . und augenblicklich beginnen wir mit der Arbeit. Beiläufig einen Kilometer in den Hauptstollen, den Kaiser-Franz-Joseph-Erbstollen, hinein, dann liegt zur linken Hand ein Seitenstollen, der so eng ist, daß, da er vom Anfang an mit unseren Kisten vollgestopft ist, sich gerade ein Mann mit aller Mühe und Not an dem nur immer eine Kiste breiten Stapel nach hinten zwängen kann. Aus diesem Stollen haben wir nun bei der Grubenlichter uns ungenügendem Schein mit Hilfe einiger Salinenleute die Kisten herausgeplagt, auf Wägelchen im Hauptstollen gelegt, und da die elektrische Stollenbahn durch einen Leitungsdefekt ausgefallen war, die lange Strecke ans Tageslicht geschoben, vor dem Stolleneingang auf unseren leichten Wagen geladen, mit diesem das Stück zur Hauptstraße gefahren, wo der schwere Wagen warten muß, haben hier auf Anhänger und Wagen selbst umgeladen und sind immer wieder zurückgefahren und haben aufgeladen und umgeladen, bis es Abend und schon lange stockdunkel war, und dann waren wir endlich fertig. Und sehr, sehr müde. Gegen 8 Uhr abends sind wir dann im 5 km entfernten Bad Ischl angekommen und haben dort Quartier bezogen. . . . ich habe, trotz Vorbestellung, kein Bett bzw. irgend einer halt nicht, und zu einem solchen mache ich mich in solcher Lage gar schnell. Erst liegen wir zu dritt in zwei Betten, dann lege ich mich auf das hier stehende, viel zu enge und zu kurze Sofa, friere, kann nicht schlafen, trotz aller Ermüdung eigentlich die ganze Nacht nicht,

15. Dienstag und so stehe ich schon lange vor 5 Uhr wieder auf. . . . Um 8 Uhr ist Abfahrt des schweren Wagens mit dem Anhänger, er soll noch heute in Graz ankommen, mir wird der Auftrag gegeben, den Transport zu leiten, noch ein Herr mitgegeben, die anderen müssen ihren leichten Wagen heute Vormittag erst laden und werden später nachkommen. Alle schon gestern beim Laden erhobenen Vorstellungen, die Schwere des Ladegewichtes und die (damalige!) Steigung der Pötschenpaßstraße und deren Zustand betreffend, waren bei leitender Stelle auf taube Ohren gestoßen – es mußte so geladen werden, es muß über den Pötschen gefahren werden, und es muß heute noch in Graz angekommen werden. Was vor tausend Jahren geschrieben und die Zeit bewahrt, was nun über zwei Jahre eben des Wertes wegen in den Stollen des Salzbergwerkes gelegen und nun weiter Jahrtausende im Archiv aufbewahrt werden soll – das muß justament in einem Tag, also heute noch, in Graz sein, und wenn auch auf eine Art und Weise, die die ganze Weiterexistenz all der kostbaren Sachen auf's Spiel setzt. Also, um 8 Uhr sind wir, vom Professor schon recht nervös gedrängt, losgefahren, um ½9 Uhr hat uns gleich bei der ersten schweren Steigung der Pötschenpaßstraße unser Schicksal ereilt. Links und rechts vom Wagen gehend, schwere

Holzscheiter tragend und bei nötigen Ausschnaufpausen unseres Wagens diesem unterlegend, waren wir bis dorthin gekommen – aber nicht weiter. In einer Kurve beim steilsten Stück konnte der Wagen nicht mehr weiter, fing er an, zurück zu rutschen, nützten auch die Bremsklötze nichts mehr, die einfach mitgeschoben wurden, der Wagen rutschte immer mehr und mehr und in schon schnellerem Tempo zurück hinunter, dann stellte sich der Anhänger quer, neigte sich, noch konnte ich den anderen Herrn, Herrn Schimenek, der sich, instinktiv aufhalten wollend, mit der bloßen Kraft seiner Hände entgegenstemmte, wegreißen, dann rutschten oder stürzten schon einige Kisten vom immer mehr zur Seite gezwungenen Anhänger, alles schob sich ineinander und verkeilte sich – und das war gut so, dadurch konnte der Fahrer, der standhaft am Führersitz geblieben war, das nun gehemmte Gewicht doch bremsen, den Wagen zum Stehen bringen – sonst wäre er bei der Kurve einfach gerade hinausgerutscht und den Abhang hinuntergestürzt. Also, nun stehen wir da, verkeilt und verschoben und halb umgeworfen, und sperren wenigstens für breitere Wagen die Straße. Erst machen wir schnell notwendigste Stütz- und weitere Sicherungsarbeiten, dann eile ich nach St. Agatha hinunter, telefoniere nach Lauffen, zum Stolleneingang, wo unsere anderen Leute jetzt einladen, und gebe einen Bericht vom Geschehenen. Es wird versprochen, daß sie bald kommen, aber sie kommen gar nicht bald. Nach weiteren schweren und schwierigen Abladearbeiten zu dritt gehe ich zu Fuß nach Goisern zurück hinunter, fahre mit einem Lastauto mit nach Lauffen, höre hier aber, daß unser Auto mit allen Leuten bereits fort, und zwar nach Ischl zurückgefahren, sei. Mich bringt ein Auto wieder nach Goisern zurück, von dort zu Fuß wieder zur Unfallstelle hinauf – niemand vom anderen Auto und auch nichts von ihnen vielleicht Herbeordertes ist da, so fahre ich mit Autostopp gleich nochmals zurück, und diesmal nach Ischl, will schauen, daß ich von dort irgend eine Hilfe, also ein anderes Fahrzeug, einen Schlepper oder so etwas, bekommen kann. Um 12 Uhr Mittag in Ischl angekommen, sehe ich zufälligerweise und glücklicherweise unseren Wagen gerade wo stehen, finde unsere Leute in einem Gasthaus essen, der Professor mußte auf eine schriftliche Endunterfertigung und Übergabe warten, die ein amerikanischer Offizier unbedingt haben will. Und endlich, um 1 Uhr, habe ich so die Unsrigen zur Unfallstelle gebracht. Inzwischen hat der hiergebliebene Herr mit dem Fahrer den Rest der Kisten vom Anhänger abgeladen, wir machen das Auto mit dem unversehrt gebliebenen leeren Anhänger flott, schwer genug noch keucht es dann den Berg hinauf, einer von uns geht als Bremsbegleitung mit. Folgt Warten bis nach 2 Uhr, dann kommt einer der Unsrigen, der in Ischl zurückgeblieben war, mit einem Hilfswagen an, einem schweren Laster. In den laden wir nun die auf der Straße liegenden Kisten, die im Anhänger waren, was allgemein schwierig und kräfteverbrauchend ist, da der Steigung wegen alles auch an Bord

des Fahrzeuges mühsam unter ewigem Ausrutschen aufwärts geschoben werden muß. Dann fährt unser leichter Wagen mit dem Professor und noch einem Herrn, der mit Holzklötzchen bereit auf dem Trittbrett steht, den Berg hinan, und endlich folgt der Hilfswagen, mit dem nun ich mit noch einem anderen fahre – es ist eine Würgerei, wie mir wohlbekannt vom Kriege her bei motorisierten Kolonnen. Endlich sind wir auch alle auf der Paßhöhe angekommen. Noch ist alles gut gegan- gen, aber es hätte sehr



Die „Stammanschaft“ der Archivalienrückführung (von links nach rechts): Güttersberger, Aigner, Chlubna, Schimenek beim Ausladen am Landesarchiv (Hofgasse), 1946.

böse werden können. Also auf der Paßhöhe wird neuerlich umgeladen, diesmal vom Hilfsauto wieder auf den Anhänger zurück, dann geht es weiter, nach Bad Aussee hinunter, über die Zonengrenze und bis Stainach.<sup>10</sup> Es ist Abend geworden und beginnt zu dunkeln, und hier machen wir Quartier, bleiben über Nacht. Nicht zuletzt deswegen, weil ich, der ich wieder im schweren Wagen fahren sollte, einfach erklärt habe, in der Finsternis nicht weiterzufahren. Denn nach aller Erwägung und auch schon Erfahrung ist das bei so einem Transport ein Versuchen des Schicksals, das muß aber auch schon absolut nicht sein, und das habe ich dargelegt, und wir sind in Stainach geblieben. Vom heutigen Tag, einem düster verhängten und kalten, durchgefroren und von seinem Geschehen schwer ermüdet, vom so oftmaligen Umladen und weiten Gehen und Plagen und vom Schütteln der Fahrt mit Muskelschmerzen allerort bedacht und von starkem Kopfweh befallen, habe ich heute Nacht ein Zimmer allein für mich, und alsbald versank ich in Schlaf. / Heute Nacht wurden die im Nürnberger Kriegsverbrecher-Prozeß zum Tod verurteilten politischen und militärischen Führer des untergegangenen Deutschen Reiches gehenkt. Ist damit alle Schuld getilgt, und wird es keine Kriege mehr geben?

16. Mittwoch. Früh auf, um 8 Uhr fahren wir ab, mit unserem Wagen, der andere ist schon lange vorgefahren. Zwischen Rottenmann und Trieben platzt der linke Vorderradreifen, doch bald haben wir das Rad ausgewechselt, und es geht nun rasch voran Graz zu. In Frohnleiten überholen wir den anderen Wagen, um ½1 Uhr mittags sind wir in Graz. Erst unseren leichteren Wagen beim Archiv Bürgergasse abladen, dann in die Hamerlinggasse, den Anhänger des inzwischen nachgekommenen schweren Wagens beim dortigen Archiv abladen. Anschließend dann mit dem Wagen selbst wieder in die Bürgergasse hinauf und diesen hier abladen. Nach zweistündiger schwerer Arbeit sind wir um ½3 Uhr Nachmittag fertig, morgen früh um 6 Uhr sollen wir zu nochmaliger Ischl-Fahrt bereitstehen, es gilt, den Rest, den wir jetzt nicht mitnehmen konnten, noch herzuholen.“ . . .

17. Donnerstag. „6 Uhr Treffpunkt, mit einiger Verspätung Abfahrt. Unser alter Wagen allein. . . Reibungsloses Weiterkommen über den Pötschen und nach Lauffen. Beim Stollen Aufladen der in einem Schuppen lagernden restlichen Kisten, gar nicht mehr nach Ischl hinein, gleich Rückfahrt angetreten, glatt über den Pötschenpaß zurück, in der Abenddämmerung Ankunft in Bad Aussee, wo wir die Nacht über bleiben. . . .“

---

<sup>10</sup> Aigner hatte zeitgenössisch über diese Fahrt unter dem Titel „Mit der Hofkammer über den Pötschenpaß“, so wie schon früher über die Archivalienrückführungen im allgemeinen unter dem Titel „Schwer wie Papier“ Aufsätze verfaßt, deren geplante Veröffentlichung in einer Grazer Tageszeitung die damalige Leiterin des Landesarchivs aber untersagt hat.

18. Freitag. „Früh auf . . . fahren wir nach Grundlsee, weil dort noch etwas über Archivalien nachzufragen ist. Nebel liegt über dem See, verhüllt seine Umgebung und läßt um seine Reize Rätsel raten. . . . Wieder über die amerikanisch-englische Zonengrenze ins Ennstal hinaus . . . und beginnen wir das letzte Stück unserer letzten Fahrt. . . . Mitte Nachmittag waren wir in Graz, haben beim Archiv abgeladen, und damit war Ende der Rücktransporte . . . die Zeit war mir direkt ein Lebensabschnitt, der nun zu Ende ging.“

Wohl wurde noch mit einer Fahrt am 22. April 1947 aus Schloß Stadl bei St. Ruprecht an der Raab das nicht dorthin verlagerte, sondern von dort erst erworbene Schloßarchiv abgeholt und wurden mit Fahrten gar erst am 12. und am 16. Oktober 1948 die letzten noch in Schloß Lehenshofen bei Pöllau verlagert gebliebenen Bestände in das Landesarchiv nach Graz zurückgebracht.<sup>11</sup> Förmlich „traditionsgemäß“ gab es auch bei diesen Fahrten noch kleine Pannen, große zeitliche Verzögerungen, sogar noch eine eintägige Verschiebung der letzten Fahrt wegen eines Defektes am Fahrzeug. Doch das waren nur späte kleine Nachspiele zur großen, oft dramatischen, insgesamt erfolgreich und gnädig ohne Unfall mit bösen Folgen abgeschlossenen Archivalienrückführung.

Da im Tagebuch nur selten und nur einige Namen der an den Rückführungsfahrten Beteiligten genannt sind – es waren (fast) ausschließlich Leute des Steiermärkischen Landesarchivs, die meist 1945 vom Militär oder aus der Kriegsgefangenschaft zum Archiv zurück- oder hinzukamen –, sollen diese hier noch angeführt werden: als Beauftragter für die gesamte Archivalienverlagerung und -rückführung und als Leiter der Rückführungsfahrten Prof. Dr. lic. Paul Dedic, oft auch Prof. Dr. Fritz Popelka, der spätere Landesarchivdirektor, desgleichen Dr. Peter Klug und Dr. Friedrich Wilhelm Kosch, die, alle Akademiker, damals schwer mitarbeiteten, mitschleppten, mit auf- und abluden; besonders anfänglich und dann gelegentlich auch die Herren Georg Jageritsch und Franz Stangl; einzelne Male Johann Bernardon und Otto Harler; oftmals Josef Kraßler und Johann Reiter, kürzere Zeit Franz Tscherning; schließlich als „Stammanschaft“ bei fast allen Fahrten die Herren Alois Güttersberger, Arnold Chlubna, Julius Schimenek und Reinhold Aigner, der Verfasser dieser Gedenkschrift, der derzeit neben Dr. Kosch und den Herren Chlubna und Tscherning der letzte noch lebende Teilnehmer an der Archivalienrückführung ist. Über die meisten der hier Genannten siehe die Personalstandesverzeichnisse in: Gesamtinventar des Steiermärkischen Landesarchivs = Veröffentlichungen des Steiermärkischen Landesarchivs 1, Graz, 1959, Seite 385 ff., und in: Mitteilungen des Steiermärkischen Landesarchivs 18, Graz, 1968, Seite 178 ff.

<sup>11</sup> Diese Fahrten sind in dem unter Anm. 1 genannten, mit Oktober 1946 schließenden Bericht von A. Netoliczka natürlich nicht mehr angeführt.

Alle Besitzer und Betreuer der Bergungsstellen, von denen gar manche am Ende der Zeit, da sie den verlagerten Archivalien Notquartier und Schutz geboten hatten, auch bei der Räumung mithalfen, und alle englischen und österreichischen Fahrzeuglenker, die die kostbare Fracht und die Archivleute letzten Endes doch unversehrt und heil in das Landesarchiv zurückführten, alderen Namen nicht genannt werden können, sollen hier nicht unbedankt bleiben.

## **Vom Autor nach Abschluß der Archivalienrückführung verfaßte Liste der Rückführungsfahrten**

### **Steiermärkisches Landesarchiv.**

Rücktransporte der auf steirische Schlösser und andere Stellen  
verlagerten Archivbestände in die beiden Archivgebäude in Graz.

**1945**

Wann:	Woher:	Wieviel:
-------	--------	----------

---

#### **August**

6. Montag	Schloß Oberthal	ungefähr:
7. Dienstag	Schloß Oberthal	10 Autos (englische)
8. Mittwoch	Schloß Oberthal	
10. Freitag	Bergungsarbeiten und Rück-	
11. Samstag	transportvorbereitungen an	
12. Sonntag	den schwer beschädigten und	
13. Montag	dezimierten Archivalien auf	
	Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d.	
	Raab	

#### **September**

6. Donnerstag,	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto
11. Dienstag,	Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d.	
	Raab	1 Auto

#### **Oktober**

4. Donnerstag		
(bis		
5. Freitag)	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
		mit Anhänger

## 1945

Wann:	Woher:	Wieviel:
12. Freitag (bis 13. Samstag)	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto mit Anhänger
15. Montag	Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d. Raab	1 Auto
16. Dienstag	Schloß Murhof/Großlobming/ Knittelfeld	1 Auto (englisch)
23. Dienstag	Schloß Freibüchl/Lebring	1 Auto (oder mehr) (englisch, ohne Archivleute)
<b>November</b>		
5. Montag	Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d. Raab	1 Auto (englisch)
12. Montag	Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d. Raab	1 Auto (englisch)
20. Dienstag	Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d. Raab	1 Auto (englisch)
21. Mittwoch	Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d. Raab	1 Auto (englisch)
22. Donnerstag	Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d. Raab und Schloß Gutenberg/Weiz	1 Auto (englisch)
26. Montag	Schloß Gutenberg/Weiz	1 Auto (englisch)
27. Dienstag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto (englisch)
28. Mittwoch	Schloß Herberstein/a. d. Fei- stritz	1 Auto (englisch)
29. Donnerstag	Schloß Herberstein/a. d. Fei- stritz	1 Auto (englisch)
und	Schloß Lehenshofen/Pöllau	
30. Freitag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto (englisch)
<b>Dezember</b>		
1. Samstag	Schloß Weissenegg/Wildon	1 Auto (englisch)
21. Freitag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto (englisch)

## 1946

### Jänner

Am 16. Mittwoch und 25. Freitag für Schloß Weissenegg/Wildon angesetzt, entfiel beidemale, da das englische Auto nicht erschien.

## 1946

Wann:	Woher:	Wieviel:
<b>Februar</b>		
5. Dienstag	Schloß Weissenegg/Wildon	1 Auto (englisch)
7. Donnerstag	Schloß Weissenegg/Wildon	1 Auto (englisch)
<b>März</b>		
8. Freitag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto (englisch)
12. Dienstag	Pfarrhof Kobenz (bei Knittelfeld)	1 Auto (englisch)
15. Freitag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto (englisch)
19. Dienstag	Pfarrhof Kobenz (bei Knittelfeld)	1 Auto (englisch)
26. Dienstag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto (englisch)
29. Freitag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto (englisch)
<b>April</b>		
2. Dienstag bis	Pfarrhof St. Veit i. d. Gegend (bei Neumarkt) Autopanne knapp vor Ziel, Abschleppung	(englisch)
3. Mittwoch		
12. Freitag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto
15. Montag	Pfarrhof Kobenz (bei Knittelfeld)	1 Auto
16. Dienstag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
23. Dienstag	Schloß Pux/Teufenbach	1 Auto
26. Freitag	Schloß Pux/Teufenbach	1 Auto
27. Samstag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
29. Montag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
30. Dienstag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto
<b>Mai</b>		
3. Freitag	Schloß Pux/Teufenbach und Schloß Obermurau/Murau	1 Auto
6. Montag	Schloß Obermurau/Murau	1 Auto
7. Dienstag	Schloß Großlobming (bei Knittelfeld)	1 Auto
10. Freitag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
13. Montag	Schloß Obermurau/Murau	1 Auto
14. Dienstag	Schloß Großlobming (bei Knittelfeld)	1 Auto
20. Montag	Schloß Obermurau/Murau	1 Auto
24. Freitag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
27. Montag	Schloß Obermurau/Murau	1 Auto
28. Dienstag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
31. Freitag	Schloß Obermurau/Murau	1 Auto



**1946**

Wann:	Woher:	Wieviel:
<b>Juni</b>		
3. Montag bis	Friedhofkapelle	
4. Dienstag	Haus, bei Schladming	1 Auto
7. Freitag	Pfarrhof St. Veit i. d. G. (bei Neumarkt)	1 Auto
11. Dienstag bis	Friedhofkapelle	
12. Mittwoch	Haus, bei Schladming	1 Auto
17. Montag bis	Friedhofkapelle	
18. Dienstag	Haus, bei Schladming	1 Auto
21. Freitag	Schloß Obermurau/Murau	1 Auto
24. Montag bis	Friedhofkapelle Schladming	1 Auto
25. Dienstag		
28. Freitag	Pfarrhof St. Veit i. d. G. (bei Neumarkt)	1 Auto
<b>Juli</b>		
1. Montag	Geplant St. Veit, wegen Auto- defekt nur bis Zeltweg gekom- men, retour	–
2. Dienstag	Schloß Obermurau/Murau	1 Auto
5. Freitag	Pfarrhof St. Veit i. d. G. (bei Neumarkt)	1 Auto
8. Montag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
9. Dienstag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto
12. Freitag	Pfarrhof St. Veit i. d. G. (bei Neumarkt) und Schloß Rothenfels/ Oberwölz	1 Auto
15. Montag bis	Schloß Obermurau/Murau	1 Auto
16. Dienstag		
19. Freitag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
<b>August</b>		
8. Donnerstag	Stift Neuberg a. d. Mürz (vom Grazer Stadtmuseum aus)	(1 Auto)

## 1946

Wann:	Woher:	Wieviel:
<b>September</b>		
2. Montag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
3. Dienstag	Stift Neuberg a. d. Mürz	1 Auto
6. Freitag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto
9. Montag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
10. Dienstag	Stift Neuberg a. d. Mürz	1 Auto
13. Freitag	Stift Neuberg a. d. Mürz	1 Auto
16. Montag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
17. Dienstag	Stift Neuberg a. d. Mürz	1 Auto

## Oktober

3. Donnerstag	Schloß Rothenfels/Oberwölz	1 Auto
4. Freitag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto
7. Montag	Schloß Gutenberg/Weiz und Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d. Raab	1 Auto
8. Dienstag	Stift Neuberg a. d. Mürz	1 Auto
11. Freitag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto
14. Montag	} Salzbergwerk Lauffen bei Bad Ischl	2 Auto und 1 Anhänger
15. Dienstag		
16. Mittwoch		
17. Donnerstag	Salzbergwerk Lauffen bei Bad	
18. Freitag	Ischl	1 Auto

## 1947

### April

22. Dienstag	Schloß Stadl/St. Ruprecht a. d. Raab	1 Auto
--------------	---	--------

## 1948

### Oktober

12. Dienstag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto
16. Samstag	Schloß Lehenshofen/Pöllau	1 Auto