



# Die Kunsttrans

**150 Jahre Kunst und Transport**  
-  
**Geschichte eines Unternehmens**

# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	2
2. Die Anfänge der Spedition E. Bäuml in der Monarchie und der Ersten Republik.....	5
3. Die Zeit des Nationalsozialismus: 1938-1945.....	12
Die Arisierung des Unternehmens .....	12
Tätigkeitsfelder der Spedition während der Kriegsjahre.....	18
4. Schwieriger Neuanfang: 1945-1955 .....	24
5. Spezialisierung und Modernisierung: von E. Bäuml zu Kunsttrans.....	28
6. Timeline.....	37
7. Literaturverzeichnis .....	39



# 1. Einleitung

---

Die Spedition Kunsttrans blickt auf eine über 150-jährige Unternehmensgeschichte zurück. Während der 1860er Jahre als Spedition E. Bäuml in Wien gegründet, gehörte das Unternehmen bis zum „Anschluss“ des Jahres 1938 der Unternehmerfamilie Bäuml. Unter den Nationalsozialisten wurde die Spedition von früheren Geschäftspartnern, dem Kaufmann Alfons Bartz und der Aachener Continental Agentur, „arisiert“. Erich Bäuml, der letzte Besitzer des Familienunternehmens, flüchtete in die Vereinigten Staaten, von wo aus er nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges als amerikanischer Offizier nach Wien zurückkehrte. Nach einem Rückstellungsverfahren erhielt Erich Bäuml das Familienunternehmen zurück, wirkte jedoch nicht mehr aktiv in der Spedition mit. 1956 trat er seine Anteile an der Firma ab. In den Nachkriegsjahren expandierte das Unternehmen und besteht unter dem Namen Kunsttrans bis heute weiter.

Der vorliegende Bericht stellt einen zusammenfassenden Überblick über die Unternehmensgeschichte von den 1860er Jahren bis in die Gegenwart dar. Er basiert auf einer ausführlichen Literaturrecherche sowie auf Archivbeständen aus Österreich, den Vereinigten Staaten, Deutschland und Großbritannien. Zentrale Archivmaterialien, welche die Geschichte des Unternehmens im ausgehenden 19. sowie 20. Jahrhundert dokumentieren, werden im Folgenden erläutert und in einem Anhang zusammengestellt. Eine Timeline und ein Literaturverzeichnis schließen den Bericht ab.

Bereits die unterschiedlichen Namen der Spedition – E. Bäuml, A. Bartz und Kunsttrans – lassen die wechselvolle Geschichte des Unternehmens erahnen. Gegründet von einem Unternehmer jüdischer Herkunft in Wien, enteignet durch die Nationalsozialisten, während der Besatzungszeit an den Eigentümer zurückgestellt und schließlich als Kunsttrans zu einem modernen, weltweit agierenden Logistikunternehmen ausgebaut, eröffnet die Unternehmensgeschichte spannende Einblicke in die österreichische Wirtschafts- und Kunstgeschichte.

Die Spedition wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gegründet. Dies war eine Zeit wachsender internationaler Verflechtungen, die von der historischen Forschung daher auch als

„erste Globalisierung“ bezeichnet wird.<sup>1</sup> Rasch spezialisierte sich die Firma auf den Transport von Kunstgegenständen – zu einer Zeit, in der mit den Weltausstellungen und großen internationalen Kunstschauen auch der Bedarf für auf diese Aufgaben spezialisierte Expeditionen wuchs. Liest man die noch nahezu vollständig erhaltenen Ausgaben der Firmenzeitschrift aus den 1960er und 1970er Jahren, dem „Bäuml-Boten“, zeigt sich, wie sehr sich das Unternehmen auch hundert Jahre nach der Gründung noch als Motor für eine immer weitergehende Spezialisierung im Bereich des Kunsttransports begriff.<sup>2</sup> In der rund 150-jährigen Geschichte des Unternehmens lässt sich dies auch an der Entwicklung des Firmensitzes ablesen: für lange Zeit im Ersten Wiener Gemeindebezirk angesiedelt, expandierte das Unternehmen aus logistischen Gründen zunehmend auch außerhalb der Innenstadt. Ein Mitte der 1960er Jahre eröffnetes neues Lager am Bahnhof Praterstern war schon bald zu klein. Heute befindet sich der Firmensitz im Elften Wiener Gemeindebezirk und verfügt über ein großes Zollfreilager in der Nähe des Wiener Flughafens. Schon vor dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ eröffnete das Unternehmen eine erste Außenstelle in Budapest (1981) – weitere Niederlassungen in Osteuropa folgten.

Das Interesse an der eigenen Geschichte ist seit langem ein besonderes Kennzeichen des Unternehmens. Bereits 1937 blickte die Firma E. Bäuml stolz auf seine damals 75-jährige Unternehmensgeschichte zurück. Dies zeigte man den Kunden und Geschäftspartnern durch ein eigens entworfenes Briefpapier, das die mit einem goldenen Lorbeerkranz umrandete Zahl 75 zeigte. Zum 100-jährigen Jubiläum veröffentlichte der damalige Geschäftsführer Karl Skalitzki eine reichhaltig bebilderte Broschüre über die Firmengeschichte.<sup>3</sup> Die Zeit des Nationalsozialismus und der „Arisierung“ wird darin, ganz dem Zeitgeist der frühen 1960er Jahre entsprechend, jedoch nur vage angedeutet. Der vorliegende Bericht setzt daher einen besonderen Schwerpunkt auf die Jahre zwischen 1938 und 1945 (mit weiteren Perspektiven in die Jahre der Besatzungszeit).

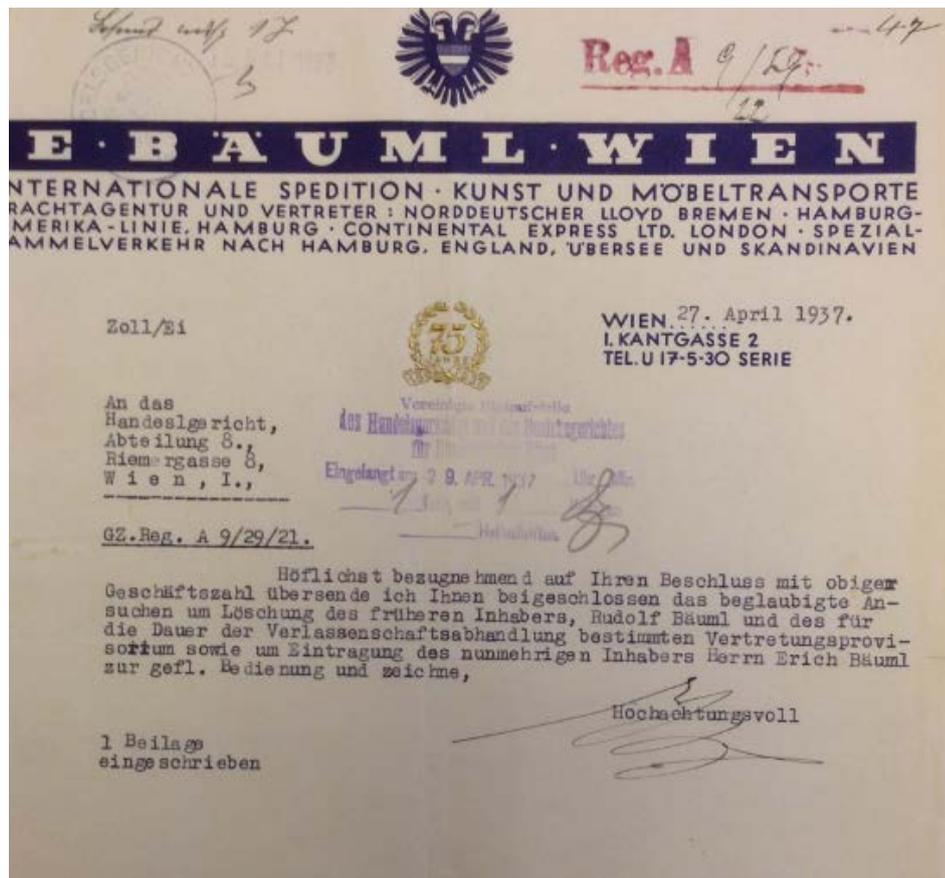
---

<sup>1</sup> Jürgen Osterhammel/Niels P. Petersson, Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen, München 2003.

<sup>2</sup> Bäuml-Bote: Mitteilungsblatt der Internationalen Spedition E. Bäuml GmbH, Wien, Erscheinungsjahr 1963-1973.

<sup>3</sup> Karl Skalitzki, 100 Jahre E. Bäuml Wien, hrsg. v. d. E. Bäuml Ges. m.b.H., Wien 1962.

Die Geschichte der Spedition E. Bäuml, ihre „Arisierung“, der Transport von Besitztümern zahlreicher aus Österreich fliehender Emigranten, aber auch die Beteiligung an Hitlers und Görings Kunstraubzügen in Europa und – in der jüngeren Vergangenheit - der berühmte Transport von Egon Schieles „Bildnis Wally“ durch Kunsttrans lassen den Themenkomplex „Nationalsozialismus und Kunst“ wie unter einem Brennglas erscheinen.

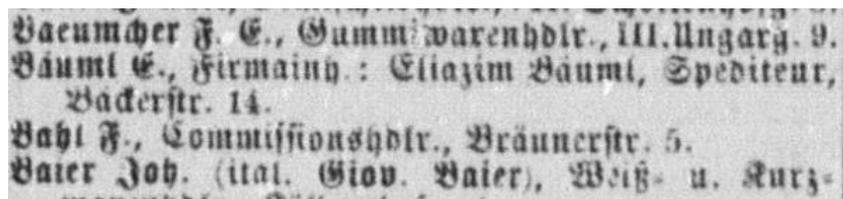


1937 übernimmt Erich Bäuml das Unternehmen von seinem verstorbenen Vater Rudolf Bäuml.  
 Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Handelsgericht, A43-A-Registerakten 9/29 (E. Bäuml).

## 2. Die Anfänge der Spedition E. Bäuml in der Monarchie und der Ersten Republik

---

Die Spedition E. Bäuml wurde in den 1860er Jahren in Wien gegründet. Im Unternehmen wird bereits seit langem 1862 als Gründungsjahr tradiert, wie auch die Jubiläumsankündigungen aus dem Jahr 1937 belegen. In den Akten des Handelsgerichts lässt sich dies jedoch nicht mehr eindeutig nachvollziehen. Die im Wiener Stadt- und Landesarchiv erhaltenen historischen Handelsregister belegen eine Firmengründung am 4. August 1869, als Adresse wird die Bäckerstraße 14 im Ersten Wiener Gemeindebezirk genannt.<sup>4</sup> Die Eintragung ins Handelsregister findet am 11. und 12. August 1869 auch in der Neuen Freien Presse, dem Amtsblatt der Wiener Zeitung und der Gerichtshalle, Organ für Rechtspflege und Volkswirtschaft, Erwähnung.<sup>5</sup> In den historischen Adressbüchern der Stadt Wien wird Eliazim Bäuml damit übereinstimmend seit 1870 als Spediteur und Firmeninhaber geführt.<sup>6</sup>



Seit 1870 wird Eliazim Bäuml als Spediteur und Firmeninhaber im Adressbuch „Lehmann’s“ geführt. Quelle: Adolph Lehmann’s allgemeiner Wohnungs-Anzeiger, 1870, [Firmenverzeichnis], 4. Nachweis. Protokollirte [sic] Firmen und deren Änderungen.

Die aktuellen Handelsregisterauszüge gehen nur bis auf das Jahr 1938 zurück, da die ursprüngliche Firma E. Bäuml nach der „Arisierung“ aus dem Handelsregister gelöscht und eine neue Firma eingetragen wurde. Bereits bei den Recherchen für seine Jubiläumsschrift aus dem Jahr 1962 stieß der damalige Geschäftsführer Karl Szalitzki auf Widersprüchlichkeiten im Zusammenhang mit dem genauen Datum der Firmengründung. Beim Wiener Handelsgericht ließ er damals anfragen:

---

<sup>4</sup> Wiener Stadt- und Landesarchiv, Handelsgericht, A43-A-Registerakten 9/29 (E. Bäuml).

<sup>5</sup> Wiener Handelsregister, in: Neue Freie Presse, Morgenblatt, Nr. 1779, 11. August 1869, S. 9; Firma-Protokollirungen [sic], in: Amtsblatt der Wiener Zeitung und Central Anzeiger für Handel und Gewerbe, Band 1869, Nr. 184, 12. August 1869, S. 1; Handelsgerichtliche Kundmachungen, in: Gerichtshalle, Organ für Rechtspflege und Volkswirtschaft, Nr. 64, Jg. 13, 12. August 1869, S. 282.

<sup>6</sup> Adolph Lehmann’s allgemeiner Wohnungs-Anzeiger, 1870, [Firmenverzeichnis], 4. Nachweis. Protokollirte [sic] Firmen und deren Änderungen.

„Aus etwa 10 Jahre zurückliegenden persönlichen Nachforschungen im Handelsregister unseres derzeitigen Prokuristen ist uns bekannt, dass im Handelsregister bezw. aus den vorhandenen Unterlagen, die noch etliche Jahre vor Eintragung der Firma Bäuml in das Handelsregister zurückreichen, ersichtlich ist, dass die Firma im Jahre 1862 gegründet wurde. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte jedoch erst im Jahre 1869. Wir benötigen nunmehr eine amtliche Bestätigung in irgendeiner Form, woraus ersichtlich ist, dass die Fa. Bäuml im Jahre 1862 gegründet wurde.“<sup>7</sup>

Eine Pressemeldung im April 1915 anlässlich des fünfzigjährigen Dienstjubiläums des Speditionsmitarbeiters Theodor Brandeis verweist wiederum auf eine Firmengründung vor 1869.<sup>8</sup>

Die Gründung der Wiener Spedition fiel damit in eine Zeit, in der sich der Kunstmarkt stark veränderte und sich vor allem zunehmend internationalisierte. So entstand in den 1870er und 1880er Jahren eine neue Form großer Kunstausstellungen, wie der Kunsthistoriker Ralph Gleis erläutert:

„Diese Ausstellungen, die als visuelle Ereignisse mediengeschichtlich den letzten Schritt vor dem bewegten Bild des Kinos darstellen, wurden durch ebenso findige wie kapitalkräftige Galeristen auf Tourneen durch ganz Europa geschickt.“<sup>9</sup>

Die Bilder Hans Makarts beispielsweise wurden in den 1870er und 1880er Jahren in zahlreiche Länder Europas und bis in die Vereinigten Staaten zu Ausstellungen transportiert.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> E. Bäuml Gesellschaft m. b. H. an das Handelsgericht Wien, Abteilung Handelsregister, 31.1.1962.

<sup>8</sup> Kleine Chronik, Hof- und Personalnachrichten, in: Neue Freie Presse, Abendblatt, Nr. 18198, 22. April 1915, S. 1. Theodor Brandeis, Oberbeamter der Speditionsfirma E. Bäuml, wurde für die langjährige Tätigkeit für das Unternehmen mit der silbernen Vereinsmedaille des Niederösterreichischen Gewerbevereins ausgezeichnet. Vereinsnachrichten, in: Neue Freie Presse, Morgenblatt, Nr. 18228, 22. Mai 1915, S. 14; Fremden-Blatt, Abendblatt, Nr. 141, Jg. 69, 22. Mai 1915, S. 1.

<sup>9</sup> Ralph Gleis, Phänomen Makart. Künstlerkult im 19. Jahrhundert, in: Makart. Ein Künstler regiert die Stadt, München, London, New York, Wien, 2011, S. 20-31 (S. 23).

<sup>10</sup> Ebd. S. 176.

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war zugleich auch die Hochzeit der Weltausstellungen. 1851 fand die erste dieser internationalen Großschauen im Londoner Hyde Park statt. Gut zwanzig Jahre später, 1873, wurde Wien zum Austragungsort einer Weltausstellung. Für das Speditionsgewerbe wurden diese internationalen Großereignisse zu wichtigen Auftraggebern, welche zudem die Spezialisierung in dem neuen Wirtschaftszweig weiter vorantrieben. Davon profitierte auch die Spedition E. Bäuml.

Zur Zeit der Pariser Weltausstellung im Jahr 1878 war das Unternehmen bereits so etabliert, dass es von der zuständigen k.k. Zentralkommission den Auftrag erhielt, sämtliche Beiträge österreichischer Aussteller nach Paris zu befördern. Während die Speditionsdienste der 1873 in Wien veranstalteten Weltausstellung noch von einem Konkurrenzunternehmen, der Firma Schenker, übernommen worden waren, konnte die Spedition E. Bäuml anlässlich der Pariser Weltausstellung den Auftrag für sich gewinnen.<sup>11</sup> Die mit dem Transport zur Weltausstellung verbundenen Aufgaben waren höchst komplex und eine einheitliche Betreuung durch ein einziges Unternehmen erschien zwingend. Am 19. Februar 1878 schrieb das Laibacher Tagblatt:

„Die bei der Zu- und Abstreifung zu beobachtenden Vorschriften, die vorgeschriebene Zollmanipulation, der Transport auf den Bahnen zu ermäßigten Tarifen, die Zustreifung in das Ausstellungsgebäude in Paris, die Ueberwachung über die Einhaltung aller darauf Bezug habenden amtlichen Verordnungen, sowie die Evidenzhaltung der auf Kosten des Ausstellungskredites zu deckenden Assekuranz lassen es als nothwendig erscheinen, dass der Transport sämtlicher Ausstellungsgüter einheitlich geleitet werde. [...] Zur Vermeidung der vorerwähnten Schwierigkeiten und zur Wahrung der Interessen der Aussteller vor Verlusten hat die k.k. Centralkommission aufgrund einer Offertausschreibung mit dem Speditionshause E. Bäuml in Wien (I., Hegelgasse 8), dessen Anbote sich in ihrer Totalität als die günstigsten darstellten, einen Speditionsvertrag abgeschlossen.“

**(siehe Anhang: Dokument 1)**<sup>12</sup>

Dieser Speditionsvertrag verpflichtete das Wiener Unternehmen zum Zu- und Abtransport von für die Weltausstellung bestimmten Objekten „von Ausstellern der im Reichsrathe vertretenen

---

<sup>11</sup> Dieter Stiefel, Zur Geschichte der Spedition Schenker in Österreich, Wien 2007, S. 17.

<sup>12</sup> Weltausstellung 1878 in Paris, in: Laibacher Tagblatt, 19. Februar 1878.

Königreiche und Länder“. Der Vertrag war sieben Seiten lang und umfasste 17 Artikel, die vollständig überliefert sind **(siehe Anhang: Dokument 2)**.<sup>13</sup>

Aber auch der Kunstbetrieb innerhalb Wiens trug zur Expansion des Unternehmens bei. Von der Bäcker­gasse über die Hegelgasse übersiedelte die Spedition schließlich in größere Räumlichkeiten in der Johannesgasse 22, Ecke Kantgasse 2, ebenfalls im Ersten Wiener Gemeindebezirk. Schon früh verfügte das Unternehmen über enge geschäftliche Verbindungen zu den wichtigsten Museen der Stadt. So ist beispielsweise ein Schreiben vom Jänner 1912 erhalten, in dem Eliazim Bäuml dem Wiener Städtischen Museum, dem heutigen Wien Museum, seine „Dienste als Spediteur“ anbot. Darin betonte er die Erfahrung der Spedition im Kunst- und Ausstellungsbereich:

„Dies ist auch der Grund, warum ich seit langen Jahren die Spedition des k.k. österr. Museums für Kunst und Industrie, des k.k. Technologischen Museums, des k.k. Gewerbeförderungsdienstes ect. und in neuester Zeit auch die Gesamttransporte für das Technische Museum erhalten habe.“ **(siehe Anhang: Dokument 3)**<sup>14</sup>

In den 1880er Jahren führte die Spedition E. Bäuml auch zahlreiche Transporte für das Künstlerhaus Wien durch, welches 1868 errichtet worden war.<sup>15</sup> Der zweite Inhaber des Unternehmens, Rudolf Bäuml, baute dies weiter aus. Er war zunächst als Prokurist in die Firma seines Vaters eingestiegen und dann zweiter Gesellschafter geworden **(siehe Anhang: Dokument 4)**. Am 1. März 1905 wurde er auf Vorschlag von Josef Kinzel, Ludwig Richter und Eduard von Kanitz in den „Kreis der Freunde und Mitarbeiter des Künstlerhauses“ als Teilnehmer aufgenommen. Zudem war Rudolf Bäuml unterstützendes Mitglied der Bildhauer-Vereinigung.

---

<sup>13</sup> Administrativer Bericht über die Beteiligung Österreichs an der Weltausstellung in Paris im Jahre 1878, herausgegeben von der k.k. Central-Commission in Wien für die Weltausstellung 1878 in Paris, verfasst von Paul Beck, Wien 1879.

<sup>14</sup> E. Bäuml an die Leitung des Städtischen Museums, Wien, 2. Jänner 1912, zitiert nach Skalitzki 1962.

<sup>15</sup> <http://www.wladimir-aichelburg.at/kuenstlerhaus/einlaufbuecher-der-kunstwerke>

Nach seinem Tod wurde dessen Sohn Erich – der letzte Firmeninhaber aus der Familie Bäuml – ebenfalls zum Teilnehmer in diesem „Kreis der Freunde und Mitarbeiter des Künstlerhauses“ ernannt. Am 13. Oktober 1938 wurde Erich Bäuml jedoch aufgrund seiner jüdischen Herkunft von der Teilnehmerliste gestrichen.<sup>16</sup>

Neben Kunsttransporten war das Unternehmen zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch auf den Gütertransport nach Amerika spezialisiert. Die Spedition E. Bäuml galt als Wiener Vertretung der American Express Company, einer der größten amerikanischen Transportgesellschaften (**siehe Anhang: Dokument 5**).<sup>17</sup> Im Ersten Weltkrieg wurden der Warenverkehr nach Übersee – und somit auch ein wesentlicher Geschäftsbereich der Firma E. Bäuml – durch die Erklärung der Nordsee als Kriegsgebiet stark beeinträchtigt.<sup>18</sup> Im März 1915 teilte der niederländische Geschäftspartner, die Holland-Amerika-Linie, dem Unternehmen mit, keine Waren mehr nach Rotterdam zur Verschiffung in die USA zu senden. Dieser Annahmeweigerung von österreichischen Transportgütern schlossen sich weitere nordische Reedereien an, so dass der Warenverkehr über die Niederlande zum Erliegen kam.<sup>19</sup> Über die Niederlassung der American Express Company in Bremen konnten eigens als amerikanisches Eigentum gekennzeichnete Transportgüter über den Bremer Hafen auf amerikanischen Dampfern weiterhin ausgeführt werden.<sup>20</sup> Als sich die Situation im Mai 1915 neuerdings verschärfte, musste die Beförderung von deutschen und österreichischen Waren nach Amerika vorerst zur Gänze eingestellt werden.<sup>21</sup>

Das Kriegsgeschehen wirkte sich nicht nur in Form der britischen Seeblockade auf die Geschäftstätigkeit des Unternehmens aus. Während der Kriegsjahre besorgte die Firma E. Bäuml auch die Speditionsdienste für das k. k. Monturdepot Nr. 4 in Kaiser-Ebersdorf, in dem militärische Bekleidung gelagert wurde.

---

<sup>16</sup> <http://www.wladimir-achelburg.at/kuenstlerhaus/mitglieder/verzeichnisse/freunde-und-mitarbeiter/>

<sup>17</sup> Die Transportmöglichkeiten nach Amerika, in: Neue Freie Presse, Abendblatt, Nr. 18158, 12. März 1915, S. 2.

<sup>18</sup> Erschwerung der Transportmöglichkeiten nach Amerika, in: Neue Freie Presse, Abendblatt, Nr. 18152, 6. März 1914, S. 2.

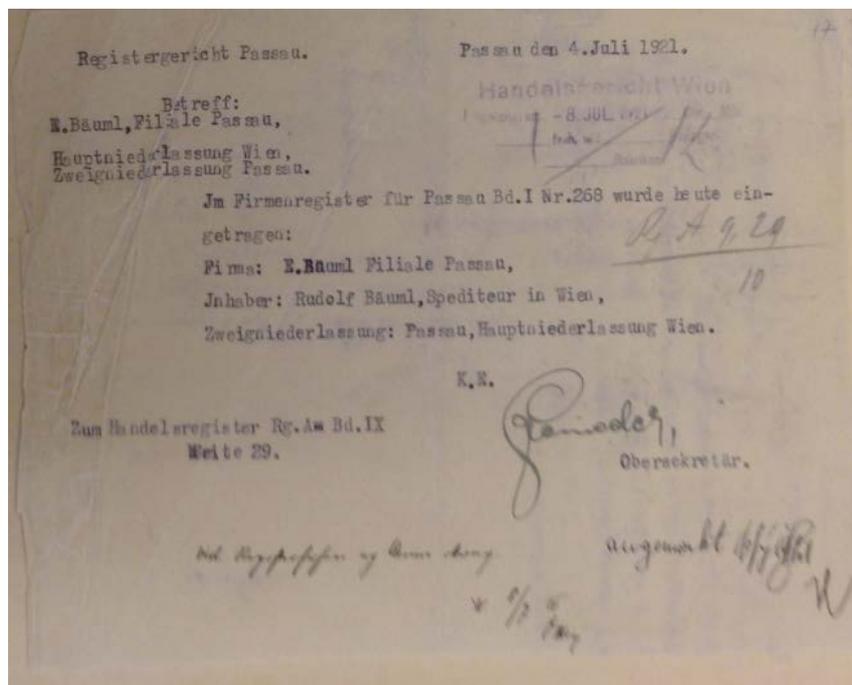
<sup>19</sup> Behinderung des Warenverkehrs mit Nordamerika, in: Fremden-Blatt, Morgen-Ausgabe, Nr. 66, Jg. 69, 6. März 1915, S. 17.

<sup>20</sup> Der Warenverkehr mit Nordamerika, in: Fremden-Blatt, Abendblatt, Nr. 71, Jg. 69, 12. März 1915, S. 3.

<sup>21</sup> Vollständige Einstellung des überseeischen Güterverkehrs für die Zentralmächte, in: Neue Freie Presse, Abendblatt, Nr. 18234, 29. Mai 1915, S. 5.

Aufgrund dieser Tätigkeit wurde die Spedition am 8. April 1915 per Erlass des Innenministeriums für die Kriegsdauer als „staatlich geschützte Unternehmung“ erklärt.<sup>22</sup> Im Mai 1915 zeichnete das Unternehmen die zweite Kriegsanleihe mit einem Betrag von 50.000 Kronen.<sup>23</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Unternehmen unter Rudolf Bäuml weiter ausgebaut. 1921 eröffnete die Spedition E. Bäuml eine Niederlassung im deutschen Passau. Die Stadt war aufgrund ihrer Grenzlage für das Speditionsgewerbe besonders attraktiv. Auch der Aufgabenbereich des Unternehmens wurde unter Rudolf Bäuml erweitert. 1926 erhielt die Spedition E. Bäuml die Berechtigung zum Betrieb eines Reisebüros. 1930 wurde die Betriebserweiterung für den „Vertrieb mit Kisten“ genehmigt.<sup>24</sup>



1921 eröffnete das nun in zweiter Generation von Rudolf Bäuml geleitete Unternehmen eine Zweigniederlassung im deutschen Passau.

Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Handelsgericht, A43-A-Registerakten 9/29 (E. Bäuml).

<sup>22</sup> Erklärung, in: Wiener Zeitung, Nr. 88, 18. April 1915, S. 7.

<sup>23</sup> Die zweite Kriegsanleihe, in: Neues Wiener Journal, Nr. 7747, 23. Jahrgang, 19. Mai 1915, S. 12.

<sup>24</sup> Siehe zur Entwicklung des Unternehmens unter Rudolf Bäuml: Auch der Aufgabenbereich des Unternehmens wurde unter Rudolf Bäuml erweitert.

Von der Unternehmensgründung in den 1860er Jahren bis hin zur „Arisierung“ durch die Nationalsozialisten im Jahr 1938 hatte die Spedition Inhaber aus drei Generationen der Familie Bäuml. Firmengründer Eliazim Bäuml führte seinen Sohn Rudolf Bäuml (1875-1937) schrittweise in das Unternehmen ein. Mit Rudolf Bäumls Tod im Jahr 1934 erbte dessen Witwe Selma das Unternehmen, das sie mit ihrem Sohn Erich Bäuml weiterführte. Am 16. April 1937 machte Selma Bäuml ihren Sohn Erich zum alleinigen Gesellschafter der Firma – nur ein Jahr, bevor er durch die Nationalsozialisten enteignet wurde.

Erich Bäuml, der letzte Firmenbesitzer aus der Familie Bäuml, wurde am 9. Dezember 1911 als Sohn von Rudolf Bäuml und Selma Bäuml, geborene Zucker, geboren. Er hatte drei Geschwister: Paul, Marianne und Ilse. 1935 heiratete er in Manhattan die gebürtige New Yorkerin Felice (Anny) Harris/Hess und verbrachte einen Großteil seines Lebens in den Vereinigten Staaten. Dort wurde bereits am 11. Mai 1932 auch der gemeinsame Sohn John Hess geboren wurde. In Wien lebte die Familie Bäuml in der Chimanistraße im 19. Bezirk, wo Frau und Sohn jedoch 1937 abgemeldet wurden, da sie wieder in die Vereinigten Staaten zogen.<sup>25</sup> Das Paar hatte sich getrennt – aus den vorhandenen Quellen geht hervor, dass sich das Ehepaar zwischen 1938 und 1940 scheiden ließ, vermutlich heiratete Erich Bäuml später ein zweites Mal (**siehe Anhang: Dokument 6**).<sup>26</sup>

Die Einzelprokura der Spedition E. Bäuml führte in den 1930er Jahren eine Frau: Berta Beck, die bereits seit der Jahrhundertwende in dem Familienunternehmen tätig war. Anfang des Jahres 1937 wurde ihr ein zweiter Prokurist zur Seite gestellt: Adolf Gerstberger, der in der weiteren Geschichte der Spedition noch eine zentrale Rolle spielen sollte.

---

<sup>25</sup> Meldeanfrage zu Erich Bäuml bei der Stadt Wien (MA 8 – B-MEW-586503/2014).

<sup>26</sup> Erich Bäuml/Eric Boulton: Erbfolgedokumentation, Israelitische Kultusgemeinde Wien, Abteilung für Restitutionsangelegenheiten.

### 3. Die Zeit des Nationalsozialismus: 1938-1945

#### Die Arisierung des Unternehmens

Der sogenannte „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938 bedeutete eine jähe Zäsur für das Familienunternehmen E. Bäuml und hatte unmittelbare Auswirkungen auf seine Besitzer und Angestellten. Erich Emil Bäuml (1911-1962) war jüdischer Herkunft. Die Regesten der Wiener Israelitischen Kultusgemeinde führen ihn als Sohn des in Wien geborenen Rudolf Bäuml und der aus Strakonice in Böhmen stammenden Selma Bäuml, geborene Zucker, auf.<sup>27</sup> Auch Erich Bäums erste Ehefrau Felice, geborene Harris, war Jüdin.<sup>28</sup>

Geburts-Buch für die israelitische

Reifejahr	Tag, Monat und Jahr der Geburt	Namen der Geborenen	Geschlecht				Eigenschaft		Eltern der Geborenen	
			männlich	weiblich	ehelich	unehelich	Des Vaters Vor- und Zuname, Charakter, Geburts-Ort und Land	Der Mutter Vor- und Zuname, Geburts-Ort und Land		
22113	15. Dezember 1911	Felice <i>geboren am 15/10/1912 in 720</i>	männlich	weiblich	ehelich	unehelich	Salomon Paul Toch <i>geboren in Prag, Sohn des David Toch, in Wien</i>	Milovine Weiss <i>geboren in Jatablattel, Tochter des Ernestini Weiss</i>		
2274	21. Dezember 1911	Selma	männlich	weiblich	ehelich	unehelich	Chaim Lothhaus <i>geboren in Galizien am 3. März 1874 in Krakow, Schüler des des Moses Lothhaus in Wien</i>	Jetta Duara Berger <i>geboren in Jassy 1886 in Prebenawitz, Galizien, Tochter des Nathan Berger, in Wien, Tochter des Siedelmann</i>		
2279	9. Dezember 1911	Erich Emil	männlich	weiblich	ehelich	unehelich	Rudolf Bäuml <i>geboren in Wien am 1. März 1875 in Wien, Sohn des Elias Bäuml, in Wien, Sohn des Rudolf geborenen Zuck</i>	Selma Zucker <i>geboren am 11. März 1886 in Strakonitz, Böhmen, Tochter des Josef Zucker, in Wien, Tochter geborenen Zucker</i>		

Am 9. Dezember 1911 wurde Erich Emil Bäuml als Sohn des Rudolf Bäuml und der Selma Bäuml, geborene Zucker, in Wien geboren. Quelle: Geburtsbuch für die israelitische Kultusgemeinde Wien.

<sup>27</sup> Geburtsbuch der Israelitischen Kultusgemeinde Wien, 1911.

<sup>28</sup> Siehe „Vermögensanmeldung“ Erich Bäuml, Vermögensanmeldungen Wien, Österreichisches Staatsarchiv, Erich Bäuml, Aktenzahl: 25929.

Schon kurz nach dem „Anschluss“ wurde die Familie Bäuml zum Opfer der nationalsozialistischen Verfolgung und des Vermögensentzuges. Alle, die nach den „Nürnberger Gesetzen“ als Juden und Jüdinnen galten, mussten gemäß der Verordnung über die Anmeldung des Vermögens von Juden (26. April 1938) ihr Vermögen im In- und Ausland bewerten und, sofern dieses den Wert von 5.000 Reichsmark überschritt, anmelden.<sup>29</sup> Die Vermögensanmeldung Erich Bäumls und der Enteignungsakt des Unternehmens sind im Österreichischen Staatsarchiv erhalten und geben Einblick in die Praxis des rassistisch motivierten Vermögensentzugs. An Vermögen wurden angemeldet das Speditions- und Möbeltransportunternehmen (im Wert von 53.000 RM), einige Kunstgegenstände (im Gesamtwert von 568 RM) sowie ein Turnier Cabriolet „Viot“ der Marke Fiat (Gebrauchtwert 4.000 RM) (siehe Anhang: Dokument 7).<sup>30</sup> Bereits im Juni 1938 wurde Max Müller zum sogenannten „kommissarischen Verwalter“ des Unternehmens bestellt.<sup>31</sup>

Vor Ausfüllung des Vermögensverzeichnis ist die beigelegte Anleitung genau durchzulesen!

**Zur Beachtung!**

1. **Wer hat das Vermögensverzeichnis einzureichen?**  
Jeder Anmeldepflichtige, also auch jeder Ehegatte und jedes Kind für sich. Für jedes minderjährige Kind ist das Vermögensverzeichnis vom Inhaber der elterlichen Gewalt oder von dem Vormund einzureichen.
2. **Wie wann ist das Vermögensverzeichnis einzureichen?**  
Bis zum 30. Juni 1938. Wer aussetzt und Inanspruchnahme pflichtig ist, aber die Angaben und Berechnungspflicht nicht oder nicht rechtzeitig oder nicht vollständig erfüllt, legt sich schwerer Strafe (Geldstrafe, Gefängnis, Zwangsarbeit, Einziehung des Vermögens) aus.
3. **Wie ist das Vermögensverzeichnis auszufüllen?**  
Es müssen sämtliche Fragen beantwortet werden. Nichtgeantwortet ist zu bezeichnen. Steht bei in dem Vermögensverzeichnis für die Ausfüllung vorgesehener Raum nicht aus, so sind die geforderten Angaben auf einer Anlage zu machen.
4. **Wenn Zweifel bestehen, ob diese oder jene Werte in dem Vermögensverzeichnis aufgeführt werden müssen, sind die Werte aufzuführen.**

**25929**

### Verzeichnis über das Vermögen von Juden nach dem Stand vom 27. April 1938

des Erich Bäuml Kaufmann  
(Vor- und Nachname) (Beruf oder Gewerbe)

in Wien I. Rathaus - Straße Magistr. 3  
(Wohn- oder gewerblicher Aufenthalt)

**Angaben zur Person**

Ich bin geboren am 9. XII. 1911

Ich bin Jude (§ 5 der Ersten Verordnung zum Reichsbürgergesetz vom 14. November 1935, Reichsgesetzbl. I S. 1333) und - deutscher - Staatsangehörigkeit - ~~österreichischer~~ -

Da ich - Jude deutscher Staatsangehörigkeit - ~~österreichischer~~ - bin, habe ich in dem nachstehenden Vermögensverzeichnis mein gesamtes inländisches und ausländisches Vermögen angegeben und bewertet.

Ich bin verheiratet mit Felice geb. Harris  
(Nachname der Ehefrau)

Mein Ehegatte ist der Rasse nach - jüdisch - ~~arisch~~ - und ~~arisch~~ ist konfessionell. Religionsgemeinschaft an.

Aufgrund seiner jüdischen Herkunft musste Erich Bäuml eine sogenannte „Vermögensanmeldung“ durchführen. Quelle: ÖSTA, Vermögensanmeldungen, Aktenzahl 25929.

<sup>29</sup> Vergleiche zum Hintergrund des nationalsozialistischen Vermögensentzugs: Clemens Jabloner u.a. (Hrsg.), Schlussbericht der Historikerkommission der Republik Österreich. Vermögensentzug während der NS-Zeit sowie Rückstellungen und Entschädigungen seit 1945, München 2003, besonders das Kapitel: Vermögensentzug – Wem wurde Vermögen entzogen? Was wurde entzogen?, S. 80-155.

<sup>30</sup> Vermögensanmeldungen Wien, Österreichisches Staatsarchiv, Erich Bäuml, Aktenzahl: 25929.

<sup>31</sup> Wiener Stadt- und Landesarchiv, Handelsgericht, A43-A-Registerakten 9/29 (E. Bäuml).

Die Spedition E. Bäuml hatte sich seit ihrer Gründung im 19. Jahrhundert zu einem florierenden und international tätigen Unternehmen entwickelt. In einem von der Deutschen Wirtschafts- und Treuhandgesellschaft verfassten Bericht wurde der Wert des Unternehmens erläutert. Über die Auftragslage der Spedition hielt dieser Bericht zynischerweise fest, dass die Flucht von Emigranten und Emigrantinnen zu einem regelrechten Geschäftsaufschwung des Unternehmens geführt hatten. Das am 17. August 1938 unterzeichnete Dokument erläuterte:

„Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens zeigte während der letzten Monate eine außerordentlich günstige Entwicklung, besonders in der Möbeltransportabteilung. Diese wurde hervorgerufen durch die zahlreichen Abwanderungen von Emigranten nach dem Ausland, speziell nach Übersee. Besonders in den Monaten Juni und Juli 1938 häufte sich die Anzahl dieser Geschäfte. Da von den Emigranten die Umzugskosten im Voraus bar zu erledigen sind, hat sich die Liquidität des Unternehmens seit dem 10. Juni 1938 bis zur Zeit unserer Prüfung erheblich verbessert.“<sup>32</sup> **(siehe Anhang: Dokument 8)**

Dies liest sich umso zynischer, wenn man bedenkt, dass Erich Bäuml selbst über die Schweiz ins amerikanische Exil fliehen musste. Aus den Passagierlisten der Transatlantikschniffe in die USA geht hervor, dass auch seine Mutter Selma und seine Geschwister in die Vereinigten Staaten flohen. Am 22. September 1938 erreichte Erich Bäumls 54-jährige Mutter Selma von Le Havre aus Manhattan **(siehe Anhang Dokument 9)**.<sup>33</sup>

Die Firma E. Bäuml wurde schließlich von dem Aachener Kaufmann Alfons Bartz (zwei Drittel der Anteile) und der ebenfalls in Aachen ansässigen Continental Agentur für Transporte (ein Drittel der Anteile) „arisiert“. Die Aachener Firma verfügte bereits über lange Geschäftskontakte mit der Spedition E. Bäuml – wie so oft kamen damit auch im Fall der Wiener Spedition die „Ariseure“ aus dem nahen Geschäftsumfeld. Ein weiterer wichtiger Interessent am Erwerb der Firma war die Transport –Aktiengesellschaft mit Sitz in Hamburg

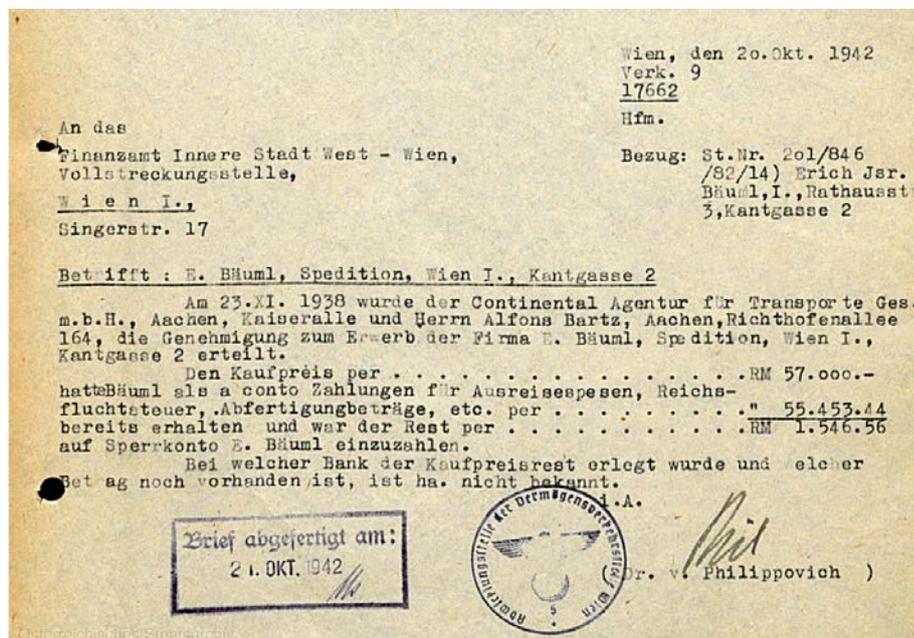
---

<sup>32</sup> Bericht der Deutschen Wirtschaftsprüfungs- und Treuhandgesellschaft über die Firma E. Bäuml Wien I, vorgenommen zum Zwecke der Vermögensfeststellung, ÖSTA, AdR, E und Rang, Statistik, GZ 1104.

<sup>33</sup> New York, New York Passenger and Crew Lists, 1909, 1925-1957," index and images, *FamilySearch* (<https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-1951-22081-72381-70?cc=1923888>; accessed 01 Aug 2014), 6226 - vol 13405-13407, Sep 28, 1939 > image 832 of 1133; citing NARA microfilm publication T715.

gewesen.<sup>34</sup> Der Zuschlag ging dann jedoch an die Aachener Firma für einen Preis von 50.000 Reichsmark (bzw. 57.000 Reichsmark einschließlich der Gewinne bis zum 10. Juni 1938) **(siehe Anhang: Dokument 10)**.

Die Aachener Continental Agentur hatte bereits im April 1938 massiv um die Übernahme der Firma geworben. In einem Schreiben an den Reichswirtschaftsminister argumentierte man, dass dies mit den „seit Jahrzehnten“ bestehenden Geschäftsbeziehungen zu E. Bäuml begründet sei. Außerdem betonte man, dass man „das gesamte arische Personal der Firma“ übernehmen werde **(siehe Anhang: Dokument 11)**.<sup>35</sup> Gemäß der nationalsozialistischen Arisierungspraxis ging der Kaufpreis des Unternehmens jedoch nicht an Erich Bäuml, sondern wurde in Form von „Reichsfluchtsteuer“ und „Ausreisespesen“ einbehalten.



Ein langjähriger Geschäftspartner, die Aachener Continental Agentur, wurde 1938 zusammen mit dem Kaufmann Alfons Bartz zum „Ariseur“ der Spedition E. Bäuml – der Kaufpreis floss in die „Reichsfluchtsteuer“. Quelle: ÖSTA, AdR, E und Rang, Statistik, GZ 1104.

Im November 1945 erklärte Erich Bäuml gegenüber der amerikanischen Militärregierung:

<sup>34</sup> Reichsministerium für Verkehr an Reichsstatthalter Österreichische Landesregierung, Berlin, 4.5.1938, ÖSTA, AdR, E und Rang, Statistik, GZ 1104.

<sup>35</sup> Siehe hierzu und im Folgenden die Einzeldokumente im Anhang des Berichts. Hauptquellen für diese Zeit sind Vermögensanmeldungen, Österreichisches Staatsarchiv, Erich Bäuml, Aktenzahl: 25929; Wiener Stadt- und Landesarchiv, Handelsgericht, A43-A-Registerakten 9/29 (E. Bäuml); ÖSTA, AdR, E und Rang, Statistik, GZ 1104.

„The salesprice was never paid in cash but transferred to Vermögensstelle for payment of Reichsflucht tax. Also was the amount of RM 50.000 never put up by the buyers but blocked monies of E Bäuml were used in the transaction.“<sup>36</sup>

Nach der „Arisierung“ ging der Betrieb der Spedition weiter. Zunächst zeichnete der bereits von Erich Bäuml beschäftigte Prokurist Adolf Gerstberger weiterhin verantwortlich, wurde aber dann rasch durch den politisch als linientreuer eingestuften Franz Milieret ersetzt. Ein Schreiben des NSDAP-Ortsgruppenleiters beschrieb Milieret wie folgt: „SA Anwärter, war bis 1936 bei der Heimwehr, hat sich aber in der Verbotszeit nicht gegen die Bewegung gestellt. Gilt als ruhiger verlässlicher Mann.“ Gerstberger dagegen galt nationalsozialistischen Stellen als „Gegner der Bewegung“ sowie „als Heimwehrmann, als antinational und als jüdisch versippt“. Ferner hieß es: „Seine Tochter ist mit einem Juden verheiratet und ist auch heute immer wieder in jüd. Gesellschaftskreisen zu sehen.“ Gerstberger war ursprünglich auch einer der „Kaufwerber“ der Firma gewesen, aus politischen Gründen aber schließlich abgelehnt worden (**siehe Anhang: Dokumente 11 und 12**).<sup>37</sup>

Laut eigenen Angaben war Gerstberger von 1880 bis zum Parteiverbot im Februar 1934 Mitglied der Sozialdemokratischen Partei gewesen und nie der NSDAP beigetreten. Die langjährige zweite Prokuristin des Unternehmens, Bertha Beck (Jahrgang 1878), die seit vierzig Jahren im Unternehmen tätig war, wurde entlassen, da sie wie Erich Bäuml jüdischer Herkunft war (**siehe Anhang: Dokument 13**).<sup>38</sup> Insgesamt wurden drei „nichtarische Angestellte“ des Unternehmens umgehend gekündigt. Vor der „Arisierung“ hatte die Spedition E. Bäuml 22 Angestellte, 11 Arbeiter und 6 im Akkordlohn stehende Arbeiter (**siehe Anhang: Dokument 14**).<sup>39</sup> Besonders zynisch liest sich vor diesem Hintergrund der Bericht des kommissarischen Verwalters Max Müller aus dem Sommer 1938: „Bei dieser Firma ist alles in schönster Ordnung.

---

<sup>36</sup>Eric B. Boulton an Property Control Officer, American Military Government, Sec Porzellangasse 51, Wien, 14.11.1945, in: NARA, RG 260: Records of the Property Control Branch of the U.S. Allied Commission for Austria (USACA), 1945-1950, Cases and Reports Pertaining to Property Administered by the Vienna Area Command (VAC), PC/V/I/43 A. Bartz GmbH (E. Bäuml GmbH).

<sup>37</sup>Vergleiche auch hier den Enteignungsakt im Österreichischen Staatsarchiv: AdR, E und Rang, Statistik, GZ 1104.

<sup>38</sup>Bertha Beck an Vermögensverkehrsstelle im Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, Wien, 16.10.1938, in: Verzeichnis über das Vermögen von Juden, 6567, ÖSTA, AdR, Finanzen.

<sup>39</sup>Speditions-Bureau E. Bäuml, Liste der Angestellten lt. Stand per 1.VI.1938, in: Enteignungsakt im Österreichischen Staatsarchiv, Archiv der Republik, E und Rang, Statistik, GZ 1104.

Nichtarische Angestellte sind gekündigt. Die Angestellten sind gut bezahlt, Buchhaltung ist tadellos.“<sup>40</sup>

In Aachen gab es aufgrund der Grenzlage zu den Niederlanden und Belgien und der Nähe zu Frankreich in den 1930er Jahren zahlreiche Speditionen. Der Continental Agentur für Transporte GmbH hatte bereits lange mit E. Bäuml zusammengearbeitet. Im Konflikt mit der nationalsozialistischen Ideologie stand jedoch die Tatsache, dass die Aachener Firma im Besitz einer englischen Firma, der Continental Express Ltd war; allerdings, wie die Kreisleitung der Aachener NSDAP betonte, waren „die Inhaber der Firma Arier“. Dennoch sei es nicht im Interesse der Vermögensverkehrsstelle, „eine zu entjudende Firma, wenn auch indirekt, in den Besitz einer englischen Firma gelangen zu lassen.“<sup>41</sup> Um den Anteil der britischen Muttergesellschaft zu verringern, wurde eine neue Firma E. Bäuml gegründet, an welcher Alfons Bartz als Prokurist der Aachener Firma mit 70% beteiligt war und die Aachener Continental mit 30%. Wie eine Anfrage beim Aachener Stadtarchiv ergab, übersiedelte der neue Geschäftsführer des Unternehmens, der Aachener Alfons Bartz (1902-1970), im September 1939 mit seiner Familie nach Wien. Im August 1944 wurde Bartz in die deutsche Wehrmacht eingezogen und das Unternehmen wurde von dem früheren, und lange als politisch nicht opportun eingeschätzten Adolf Gerstberger weitergeführt. Im Oktober 1945 zog die Familie Bartz wieder zurück nach Deutschland.<sup>42</sup>

Der nationalsozialistischen Arierisierungspraxis entsprach es, die Namen der jüdischen Vorbesitzer möglichst aus dem Firmennamen zu entfernen. Aus wirtschaftlichen Gründen sprach sich die neue Firmenführung aber dafür aus, den Namen E. Bäuml beizubehalten – zum einen, um Kontinuität gegenüber den Kunden zu signalisieren, zum anderen aber auch, um die Kosten, welche eine Neubeschriftung von Lastkraftwagen und Geschäftspapieren bedeutet hätte, zu umgehen. Regelmäßig wurde daher der Antrag erneuert, hinter dem neuen Firmennamen Bartz übergangsweise auch den Zusatz „vormals Bäuml“ weiterführen zu dürfen.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Bericht über die Firma E. Bäuml, Max Müller, 17.6.1938, ÖSTA, AdR, E und Rang, Finanzlandesdirektion, Statistik, Akt 1104.

<sup>41</sup> Begründung, Abt. Verkehr, 23.11.1938, ÖSTA, AdR, E und Rang, Finanzlandesdirektion, Statistik, Akt 1104.

<sup>42</sup> Die Einwohnermelderegister von Aachen vor 1945 zählen zu den Kriegsverlusten. Es gibt jedoch die bei den Polizeistationen geführten Hausbücher (diese sind allerdings lückenhaft). Informationen zur Familie Bartz befinden sich in den Hausbüchern Nr. 7242, Nr. 14562 und Nr. 9436 (Stadtarchiv Aachen).

<sup>43</sup> Vgl. hierzu die im Österreichischen Staatsarchiv überlieferte Korrespondenz: ÖSTA, AdR, E und Rang, Finanzlandesdirektion, Statistik, Akt 1104.

## Tätigkeitsfelder der Spedition während der Kriegsjahre

Während die „Arisierung“ der Spedition E. Bäuml für deren jüdische Besitzer und Angestellte einen brutalen Einschnitt bedeutete, ging das Geschäft mehr oder weniger ungebrochen weiter. Die Tätigkeit des Unternehmens wies dabei spezifische Berührungspunkte mit den Entwicklungen der Zeit auf. Dies lässt sich im Wesentlichen in drei Phasen untergliedern: Zunächst transportierte die Spedition Besitztümer von Österreichern und Österreicherinnen, die ins Exil fliehen mussten, ins Ausland. Nach der „Arisierung“ profitierte die Firma von den Kunstraubzügen Hitlers und Görings in Europa. Gegen Ende des Krieges wurden viele Kunstschatze – etwa aus dem Kunsthistorischen Museum in Wien, aber auch Kunstwerke, die für das geplante „Führermuseum“ in Linz bestimmt waren – an sichere Orte gebracht. Am bekanntesten sind in diesem Zusammenhang wohl die Bergungen in den Salinen von Bad Aussee. Auch an diesen Transporten war die Spedition E. Bäuml, die mittlerweile den offiziellen Namen „A. Bartz“ trug, beteiligt. Die Emigration verfolgter Österreicher und Österreicherinnen sowie die nationalsozialistischen Enteignungen und Kunstraubzüge wirkten sich damit in oft unmittelbarer Weise auf den Tätigkeitsbereich der Spedition E. Bäuml aus.

Nach dem sogenannten „Anschluss“ des Jahres 1938 brachte die Firma zunächst Möbel und Kunstsammlungen österreichischer Emigranten und Emigrantinnen ins Ausland. Die im Bundesdenkmalamt erhaltene Ausfuhrkartei aus dem Jahr 1938 enthält einige hundert auf den Firmennamen Bäuml lautende Aufträge. Hierzu gehörten auch Transporte für berühmte Persönlichkeiten wie Sigmund Freud (**siehe Anhang: Dokument 15**). Die Spedition E. Bäuml brachte Ende Juli den gesamten Besitz Freuds, darunter auch dessen wertvolle Antikensammlung, nach London (**siehe Anhang: Dokument 16**).<sup>44</sup> Zur selben Zeit gab es eine Vielzahl von vergleichbaren Fällen – nicht immer jedoch gelang es die Besitztümer der Emigranten vor dem Zugriff der Nationalsozialisten zu schützen und rechtzeitig ins Ausland zu bringen. Einige Beispiele seien hier genannt: Ein Teil der Sammlung des Wiener Künstlers Max Pollak, der zur Zeit des „Anschlusses“ bereits seit mehreren Jahren in San Francisco als Landschafts- und Porträtmaler arbeitete, war bei der Spedition E. Bäuml bereits zur Ausfuhr eingelagert, als sie von der „Verwertungsstelle für jüdisches Umzugsgut der Gestapo (der sogenannten „Vugesta“ ) beschlagnahmt wurde. Pollaks Besitztümer wurden dann vom

---

<sup>44</sup> Oliver Matuschek, Der Verkauf der Sammlungen Stefan Zweig und Sigmund Freud, in: Regine Dehnel (Hrsg.), Jüdischer Buchbesitz als Raubgut. Zweites Hannoversches Symposium, Frankfurt a. M. 2006, S. 52-66; Sigmund Freud – Anna Freud, Briefwechsel 1904-1938, hrsg. v. Ingeborg Meyer-Palmedo, Frankfurt a. M. 2006, S. 549.

Dorotheum versteigert.<sup>45</sup> Der Großindustrielle Carl Askonas hatte ein Ansuchen auf Ausfuhr seiner Kunstsammlung durch die Spedition E. Bäuml gestellt, doch über einen Teil der Sammlung wurde umgehend eine Ausfuhrsperrung verhängt. Die nationalsozialistische Enteignung traf auch die Bankiers Stefan Auspitz und Alexander Weiner und den Textilindustriellen Max Morgenstern, die alle die Spedition E. Bäuml mit der Einlagerung und Ausfuhr beauftragt hatten.<sup>46</sup> Auch die Sammlung des Industriellen Oscar Leopold Ladner wurde trotz Ausfuhrgenehmigung von der Firma E. Bäuml zurückgehalten, 1940 von der Gestapo als Feindvermögen beschlagnahmt und von der Vugesta über das Dorotheum versteigert.<sup>47</sup> Die enteigneten Sammlungen konnten den ursprünglichen Besitzern und Besitzerinnen bzw. deren Rechtsnachfolgern und Rechtsnachfolgerinnen nur zum Teil zurückgestellt werden.

Unmittelbar nach dem „Anschluss“ wurden zahlreiche jüdische Kunstsammlungen, darunter zum Beispiel jene der Brüder Rothschild, der Familie Ephrussi oder des Industriellen Oskar Bondy, von den nationalsozialistischen Machthabern beschlagnahmt und in dem unter Aufsicht des Kunsthistorischen Museums eingerichteten Zentraldepot in der Neuen Burg verwahrt.<sup>48</sup> Viele der hier eingelagerten Kunstgegenstände waren für das „Führer-Museum“ in Linz vorgesehen. Aus Dokumenten des Kunsthistorischen Museums geht hervor, dass der Transport der beschlagnahmten Kunstgegenstände von der Firma E. Bäuml durchgeführt wurde.

---

<sup>45</sup> Sechster Bericht des amtsführenden Stadtrates für Kultur und Wissenschaft über die gemäß dem Gemeinderatsbeschluss vom 29. April 1999 erfolgte Übereignung von Kunst- und Kulturgegenständen aus den Sammlungen der Museen der Stadt Wien sowie der Wiener Stadt- und Landesbibliothek, 15. November 2005, S. 79-80.

<sup>46</sup> Vgl. zu diesen Fällen besonders: Sophie Lillie, Was einmal war. Handbuch der enteigneten Kunstsammlungen Wiens, Wien 2003.

<sup>47</sup> Fallgeschichte Oscar Leopold Ladner, in: Alexandra Reinighaus (Hg.), Österreichisches Museum für Angewandte Kunst, Recollecting. Raub und Restitution, Wien 2009, S. 194-197.

<sup>48</sup> Vgl. Konrad Kramer, Mission Michelangelo. Wie die Bergleute von Altaussee Hitlers Raubkunst vor der Vernichtung retteten, St. Pölten 2013, S. 48-49.

6  
I 29

KUNSTHISTORISCHES MUSEUM  
WIEN I, BURGRING 5  
B-79-0-35

Wien, am 23. November 1938

A u s l a g e n

für die Einbringung der aus jüdischen Besitz beschlagnahmten Kunstgegenstände. ( Einschliesslich 15.XI. 1938 )

1.) Versicherungsprämie	RM. 603.-
2.) Bäuml, Transportkosten	RM. 2.735.34
3.) Transportarbeiten ( Überstunden )	RM. 1.785.10
4.) Reisegebühr ( Waidhofen )	RM. 34.32
5.) Depotarbeiten	RM. 630.-
S u m m e	RM. 5.787.76

Eine Aufstellung der Auslagen des Kunsthistorischen Museum Wiens im Zusammenhang mit der Beschlagnahmung von Kunstgegenständen aus jüdischem Besitz weist die Spedition E. Bäuml als Transporteur der Kunstobjekte aus. Quelle: Archiv des Kunsthistorischen Museums Wien, Sonderbestände 1938-1945, 6/I 29 Mappe 2, Rechnungen.

Was sich bereits unmittelbar nach dem „Anschluss“ gezeigt hatte, bestätigte sich auch in den kommenden Jahren der nationalsozialistischen Herrschaft: die Kunst-Raubzüge Hitlers und Hermann Görings wirkten sich unmittelbar auf die Auftragslage der Kunstspedition aus. Einige der berühmtesten und wertvollsten Stücke aus österreichischen Sammlungen wurden von der Spedition transportiert oder eingelagert – nun jedoch nicht mehr durch den Auftrag der Besitzer und Besitzerinnen, sondern unter der Kontrolle der Nationalsozialisten.

Von Kontinuitäten und Brüchen ist hierbei besonders die Einlagerungsgeschichte des Beethovenfrieses von Gustav Klimt gezeichnet. Aus einem im Archiv des Bundesdenkmalamtes erhaltenen Dokument geht hervor, dass die Spedition E. Bäuml den Beethovenfries am 20. August 1935 zur Einlagerung von der Familie Lederer übernahm. Dieser wurde nach dem „Anschluss“ von den Nationalsozialisten beschlagnahmt, verblieb aber im Lager der Spedition Bäuml. Ende 1943 wurde der Beethovenfries nach Schloss Thürnthal verlagert. Einige Verzierungsleisten verblieben im Depot der Spedition in der Dresdnerstraße, wo sie bei dem

Bombenangriff des 10. Juli 1944 zerstört wurden (**siehe Anhang: Dokument 17**).<sup>49</sup> Nach dem Krieg blieb der Beethovenfries, über den 1950 ein Ausfuhrverbot verhängt worden war, zunächst in Schloss Thürnthal, obwohl das Bundesdenkmalamt dort 1948 sein Depot aufgelöst hatte. Am 24. August 1955 wurde die Spedition E. Bäuml zum gerichtlichen Verwalter des Beethovenfrieses bestellt.<sup>50</sup>

Auch nach der „Arisierung“ war das Unternehmen weiterhin auf Kunsttransporte spezialisiert. Zuvor bestehende Geschäftsverbindungen, wie zum Beispiel jene mit dem Kunsthistorischen Museum wurden lückenlos fortgeführt. Die Zusammenarbeit bezog sich wie vor 1938 vor allem auch auf die Organisation von Ausstellungsprojekten. Unter anderem fungierte die Firma im Rahmen der 1939 im Wiener Kunstgewerbemuseum präsentierten Ausstellung „Altdeutsche Kunst im Donauland“ als Spediteur.<sup>51</sup> Auch Transporte von Leihgaben ins Ausland, wie zur Paolo Veronese Ausstellung 1939 in Venedig, wurden von der Firma E. Bäuml durchgeführt.<sup>52</sup> Zu den Leihgaben des Kunsthistorischen Museums zählten auch wertvolle Tapisserien und Gemälde, die die Spedition im Jänner 1939 für die Ausstattung der neuen Reichskanzlei nach Berlin lieferte.

---

<sup>49</sup> E. Bäuml Gesellschaft m.b.H. an das Bundesdenkmalamt, Wien, 25.3.1953, Archiv des Bundesdenkmalamtes Wien.

<sup>50</sup> Margarethe Szeless, Der Beethovenfries – Provenienz- und Ausstellungsgeschichte, in: Secession – Gustav Klimt Beethovenfries, Wien 2003, S. 49-70.

<sup>51</sup> Archiv des Kunsthistorischen Museums Wien, Sonderbestände 1938-1945, 3/I 30, 19/I 30, 23/I 30, 24/I 30, 27/I 30, Ausstellung Altdeutsche Kunst im Donauland

<sup>52</sup> Archiv des Kunsthistorischen Museums Wien, Akten des kommissarischen Leiters bzw. ersten Direktors, 1938-1945, 36/KL/39 Veronese Ausstellung.

3-1

KUNSTHISTORISCHES MUSEUM  
WIEN I, BURGRING 5  
B. 39.0.35

Wien, am 12. Jänner 1939

Ausgaben

anlässlich der Überbringung von Tapissierien und Gemälden in die Reichskanzlei in Berlin.

<del>Städt. Versicherung, Prämie</del>	<del>RM. 150.-</del>	<del>Verrechnet</del>
Städt. Versicherung, Prämie	RM. 2.947.50	✓
Städt. Versicherung, Prämie	RM. 1.152.50	✓
Städt. Versicherung, Prämie	RM. 46.25	✓
		RM. 4.246.25
Bäuml, Transportspesen	RM. 699.66	✓
Bäuml, Transportspesen	RM. 466.70	✓
Bäuml, Transportspesen	RM. 568.60	✓
Bäuml, Transportspesen	RM. 50.-	✓
		RM. 1.784.96
		5.931.21
Reiseauslagen für die Angestellten des Kunsth. Museum in Berlin	RM. 3.080.80	✓
		RM. 3.080.80
S u m m e		RM. 9.142.01
		9.012.01

*Baumgartner*  
*Empfänger*

9.012.21  
9.1260 -  
4.752.21

Im Jänner 1939 wurden Tapissierien und Gemälde aus den Sammlungen des Kunsthistorischen Museums zur Ausstattung der neuen Reichskanzlei nach Berlin geliefert.

Quelle: Archiv des Kunsthistorischen Museums Wien, Sonderbestände 1938-1945, 3/TAP/38/39 Ausgaben zur Überbringung von Tapissierien und Gemälden in die Reichskanzlei nach Paris.

Als sich die Bombenangriffe der Alliierten vermehrten und die Kunstwerke in Wien nicht mehr als sicher eingestuft wurden, führte die Spedition auch Evakuierungen von Kunstwerken, etwa des Kunsthistorischen Museums in das Bergwerk von Lauffen (Salzkammergut) im Winter 1944/1945, durch.<sup>53</sup> Bereits im September 1942 wurde ein Teil der Sammlung Liechtenstein durch die Spedition E. Bäuml nach Vaduz gebracht.<sup>54</sup> Auch die in der Neuen Burg gelagerten aus jüdischem Besitz beschlagnahmten Kunstgegenstände wurden aufgrund des Kriegsverlaufs aus Wien weggebracht. Schon im Juni 1941 wurde das Zentraldepot aufgelöst - die bisher dort verwahrten Kunstgegenstände wurden von der Spedition E. Bäuml ins Stift Kremsmünster

<sup>53</sup> Herbert Haupt, Das Kunsthistorische Museum: Die Geschichte des Hauses am Ring. Hundert Jahre im Spiegel historischer Ereignisse, Wien 1991, S. 161.

<sup>54</sup> Gustav Wilhelm, Der Weg von der Liechtenstein-Galerie von Wien nach Vaduz, o. O. o. J., S. 14f.

transferiert.<sup>55</sup> Als auch dieser Lagerort nicht mehr bombensicher erschien, wurden die beschlagnahmten Sammlungen ins Bergwerk Bad Altaussee verbracht. Dass das Unternehmen auch an Transporten nach Bad Altaussee beteiligt war, ist durch den Umstand belegt, dass nach Kriegsende noch fünf Lastwagen der Spedition dort verblieben waren.<sup>56</sup>

Auch die Büroarbeit der Spedition in Wien wurde zunehmend vom Kriegsgeschehen beeinflusst. Die sogenannten „kriegswichtigen“ Industrien erhielten Priorität, was auch die Spedition A. Bartz, das vormalige Unternehmen E. Bäuml, zu spüren bekam. So musste das Unternehmen seine Schreibmaschinen an das Stahlwerk Schmiedhütte in Krems und den Elektrokonzern Siemens & Halske abgeben.<sup>57</sup>

---

<sup>55</sup> Archiv des Kunsthistorischen Museums Wien, Akten des kommissarischen Leiters bzw. ersten Direktors 1938-1945, 125/KL/41, Auflösung Zentraldepot.

<sup>56</sup> Zu den Kriegsschäden des Unternehmens und dessen Zustand nach Kriegsende siehe vor allem: NARA, RG 260: Records of the Property Control Branch of the U.S. Allied Commission for Austria (USACA), 1945-1950, Cases and Reports Pertaining to Property Administered by the Vienna Area Command (VAC), PC/V/I/43 A. Bartz GmbH (E. Bäuml GmbH) und RG 260: Records of the Property Control Branch of the U.S. Allied Commission for Austria (USACA), 1945-1950, Cases and Reports Relating to Property and Equipment Released by Vienna Area Command (VAC) to the Austrian Government,.

<sup>57</sup> Ebd.

## 4. Schwieriger Neuanfang: 1945-1955

---

Das Kriegsende bedeutete für das Speditionsunternehmen einen Neuanfang unter schwierigen Bedingungen. Es wurde, wie bereits im letzten Kriegsjahr, von Adolf Gerstberger weitergeführt, der am 18. August 1945 vom Staatsamt für Handel und Verkehr als offizieller Verwalter bestellt wurde. Diese Bestellung wurde auch von Erich Bäuml befürwortet, der Gerstberger jedoch noch seinen Vertrauten und ehemaligen Angestellten Friedrich Lindner zur Seite stellte. Erich Bäuml, hatte in der Zwischenzeit die amerikanische Staatsangehörigkeit erhalten und lebte in New Rochelle, nördlich von New York City. Er trug mittlerweile den Nachnamen „Bäuml-Boulton“, den er vermutlich von seiner zweiten Frau übernommen hatte. Bei einem Aufenthalt in Wien stellte er einen Antrag auf Rückstellung des Unternehmens (**siehe Anhang: Dokument 18**). Ein Auszug aus dem „Austria Property Register“ der amerikanischen Militärregierung, der in den National Archives erhalten ist, gibt Eindrücke des vom Krieg und Bombardierung gezeichneten Speditionsunternehmens. Die Schäden trafen vor allem das Herz der Spedition, den Fuhrpark. Der Bericht stammt vom 25. April 1946:

„The remaining workers and employees duly assumed work after liberalization on 22 April 1945. The reconstruction of the firm however could only take place by and by with own means and help of all concerned due to destroy or damage of our motorized park. One light truck was rebuilt from the parts of the remaining wrecks by our own workers with great difficulties and high special costs. As we are unable to do business without means of transport we had to hire cars and carriages and try to get own trucks in order to reduce the running expenses. [...] The Town Council handed to us a veavely [sic! heavily?] damaged truck from the stock of the British Military Government about 4 months ago which will probably finished from repairing next week. [...] However we are sure to assume trade again to standard of 50-60% of pre-war-time thus making it profitably, when we are able to dispose of 4-5 own trucks and tractor-engines continually running for us. [...] The amount of business done at present covers about the wages to the workers, social dues for insurances etc. and part payments to office personell [sic] and automaterial.“ (**siehe ebenfalls Anhang: Dokument 19**)<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> Military Government, property Register Erich Bäuml-Boulton, Serial No. VI. 0070/I., 25. April 1946, NARA, RG 260: Cases and Reports Relating to Property and Equipment Released by Vienna Area Command (VAC) to the Austrian Government, V1.0070/I Erich Bäuml-Boulton.

Vor allem die Luftangriffe vom 16. Juli 1944 und vom 12. März 1945 sowie der Kampf um Wien hatten das Unternehmen schwer getroffen. Im Lager in der Dresdnerstraße 26 im 20. Bezirk waren drei Zugmaschinen und zwei Güterwagen von Bomben zerstört worden, zwei weitere stark beschädigt und eine Zugmaschine gestohlen. Lastkraftwagen waren gestohlen, verbrannt oder zerstört. Das Büro in der Kantgasse war geplündert worden, ebenso das Magazin beim Aspangbahnhof im Dritten Bezirk.

Erich Bäuml-Boulton war bereits am 13. November 1945 bei der amerikanischen Property Control in Wien vorstellig geworden. Er kam in der Uniform eines amerikanischen Lieutenant. Seine Rückkehr nach Wien war aber nur vorübergehend. Erich Bäuml-Boulton kehrte wieder in die USA zurück und war – wie eine historische Meldeanfrage beim Wiener Stadt- und Landesarchiv ergab, seit seiner Abmeldung im Jahr 1938 auch nie mehr in Wien gemeldet.<sup>59</sup>

Trotz der Zerstörungen und des schwierigen Neuanfangs konnte das Unternehmen den Betrieb weiterführen und erhielt bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1946 große Aufträge. So war die Spedition E. Bäuml etwa mit der Verpackung und dem Transport von Kunstwerken für die Ausstellung „Oesterreichische Meisterwerke“ in Zürich im Oktober 1946/1947 betraut. Wie der Kunsthistoriker Matthias Boeckl hervorhebt, war diese Ausstellung „ein Projekt der ersten Stunde der Zweiten Republik“. Die Idee war bereits im August 1945 von Fritz Wotruba ins Gespräch gebracht worden, der die Zeit des Nationalsozialismus im Schweizer Exil verbracht hatte. Die Ausstellung war daher ein höchst wichtiger Beitrag zur österreichischen Außendarstellung nach dem Krieg.“<sup>60</sup> Auch in andere ausländische Städte, wie Brüssel und Amsterdam, führte die Spedition Ausstellungstransporte durch. Dazu kamen Ausstellungen im staatlichen Kunstgewerbemuseum in Wien. 1946 hatte das Unternehmen 20 Arbeiter, 6 Angestellte sowie 2 Lehrlinge. Im Juli 1947 konnte das Unternehmen vermelden: „Wir sind derzeit voll beschäftigt“. Durch die große Abwanderung nach Übersee lief auch das „Übersiedlungsgeschäft“ gut.<sup>61</sup>

---

<sup>59</sup> Meldeanfrage zu Erich Bäuml bei der Stadt Wien (MA 8 – B-MEW-586503/2014).

<sup>60</sup> Matthias Boeckl, „Kulturnation Österreich“. Bemerkungen zu ausgewählten Kunstereignissen 1934 bis 1948, in: Patrick Werkner (Hrsg.), Kunst in Österreich 1945-1995. Ein Symposium der Hochschule für angewandte Kunst in Wien, Wien 1996, S. 32-42 (hier: 38-40).

<sup>61</sup> Adolf Gerstberger öff. Verwalter der A. Bartz Ges.m.b.H. vorm. E. Bäuml Ges.m.b.H an Headquarter Vienna Area Command, Military Government Section, Property Control Sub-Section, Allgemeine Erklärung zur Rohbilanz vom 30.4.1947, in: NARA, RG 260: Records of the Property Control Branch of the U.S. Allied Commission for Austria (USACA), 1945-1950, Cases and Reports Pertaining to Property Administered by the Vienna Area Command (VAC), PC/V/I/43 A. Bartz GmbH (E. Bäuml GmbH).

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL **1ª VIA** MODELO S. C. 139

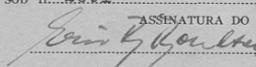
FICHA CONSULAR DE QUALIFICAÇÃO

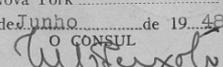
Esta ficha, expedida em duas vias, será entregue à Polícia Marítima e à Imigração no pôrto de destino

Nome por extenso Eric Bauml Boulton  
 Admitido em território nacional em caráter Temporário  
(temporário ou permanente)  
 Nos termos do art. 7º letra C do dec. n. 7967 de 1945  
 Lugar e data de nascimento Austria 9 / 12 / 1911  
 Nacionalidade Americana Estado civil Solteiro  
 Filiação (nome do Pai da Mãe) Selma B. Boulton e Rudof  
Bauml - - - - - Profissão Comerciante  
 Residência no país de origem New Rochelle, N.Y. E.U.A.  
NOME IDADE SEXO

FILHOS MENORES DE 18 ANOS

Passaporte n. 59644 expedido pelas autoridades de Dept. de  
Estado Washington na data 16/4/1946  
 visado sob n. 2691

ASSINATURA DO PORTADOR:  


Consulado Geral do Brasil  
 em Nova York  
29 de Junho de 19 48  
 O CONSUL  
  
**Z. M. Peixoto - Consul Adjunto**

NOTA - Esta ficha deve ser preenchida à máquina pela autoridade consular, sendo as duas vias em original.

Ein vom brasilianischen Generalkonsulat in New York ausgestelltes Visum zeigt ein Porträt Erich Bäuml-Boultons aus den 1940er Jahren.

Quelle: Rio de Janeiro, Immigration Cards, 1900-1965, in: familysearch.org – Aufzeichnungen über Eric Bauml-Boulton: <https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-1942-22451-66303-74?cc=1932363>

Mit einem Schreiben vom 23. Juni 1949 bestätigte die Rückstellungskommission beim Landesgericht Wien zugunsten des Antragstellers Erich Bäuml, dass Antragsgegner Alfons Bartz und die Continental Agentur für Transporte in Aachen schuldig waren, „dem Antragsteller die Geschäftsanteile der A. Bartz Gesellschaft m.b. H. Wien im Nennwerte von RM 50.000 unentgeltlich abzutreten.“ Darin wurde festgehalten, dass „der Antragsteller als Jude zu dem Personenkreis der aus politischen Gründen Verfolgten gehört hat, sowie dass der Verkauf des Geschäftes ausschließlich unter dem Drucke der herrschenden Verhältnisse erfolgte.“<sup>62</sup>

<sup>62</sup> Schreiben der Rückstellungskommission beim Landesgericht für ZRS Wien, Abt. 50, vom 23.6.1949, Wiener Stadt- und Landesarchiv, Bestand Handelsgericht Wien / HRB-Registerakten der aufgelassenen Firmen: Gesellschaften, HRB 4267.

Die öffentliche Verwaltung des Unternehmens wurde per Bescheid des Bundesministeriums für Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung im September 1949 aufgehoben. Im Zuge dessen wurde Adolf Gerstberger, der nach Kriegsende zum öffentlichen Verwalter der Firma bestellt worden war, von seiner Position abberufen.<sup>63</sup> Erich Bäuml blieb nur kurze Zeit alleiniger Gesellschafter des an ihn zurückgestellten Unternehmens. Bereits einige Monate nach der Rückstellung, im Februar 1950 trat er sechzig Prozent seiner Geschäftsanteile an die Londoner Firma Continental Express Limited ab. Das Unternehmen leitete zu diesem Zeitpunkt Margarethe Bauer, ab März 1951 stand ihr Wilhelm Krischke als zweiter Geschäftsführer zur Seite. In einer Generalversammlung im Mai 1951 wurde die Geschäftsführung von Alfons Bartz und Margarethe Bauer widerrufen. Nachdem Margarethe Bauer eine eidesstaatliche Erklärung abgegeben hatte, dass sie nicht dem Personenkreis gemäß § 17 Verbotsgesetz 1947 angehörte, wurde sie zur Prokuristin bestellt. Die Firma wurde von Wilhelm Krischke weitergeführt und 1951 im Handelsregister auch wieder als E. Bäuml Gesellschaft mbH eingetragen.<sup>64</sup> Bis nach der Rückstellung hatte die Spedition noch unter dem Namen „A Bartz“ weitergearbeitet.

Mit Beschluss des Handelsgerichts vom 3. Jänner 1955 wurde über das Vermögen der Gesellschaft das Ausgleichsverfahren eröffnet, das schon nach kurzer Zeit beendet werden konnte.<sup>65</sup> Mit 1. Jänner 1956 übernahm die englische Continental Express Ltd. sämtliche Anteile von Erich Bäuml, der damit vollständig aus dem Unternehmen ausstieg. Im Juli 1958 löste Karl Skalitzki Wilhelm Krische als Geschäftsführer ab.

---

<sup>63</sup> Gerstberger war im April 1948 verstorben. Aus dem Handelsregister wurde er erst 1951 als Prokurist der Firma E. Bäuml gelöscht.

<sup>64</sup> Bereits im Februar 1950 war in der Generalversammlung der Firma „A. Bartz“ der Beschluss gefasst worden, das Unternehmen wieder in „E. Bäuml Gesellschaft mbH“ umzubenennen.

<sup>65</sup> Die Anmerkung „Eröffnung des Ausgleichsverfahrens“ wurde im Oktober 1955 aus dem Handelsregister gelöscht.

## 5. Spezialisierung und Modernisierung: von E. Bäuml zu Kunsttrans

---

Seit den 1960er Jahren baute die Spedition – mittlerweile wieder unter dem ursprünglichen Namen E. Bäuml - ihren Tätigkeitsbereich weiter aus und spezialisierte sich noch mehr im Bereich des Kunsttransports. Ein Trend, der sich bereits zur Gründungszeit des Unternehmens angedeutet hatte, wurde nun immer stärker: Ausstellungen wurden zu immer größeren Mega-Events und Kunstwerke für Werkschauen in immer größerer Frequenz international verschifft. Wien als ein wichtiges Zentrum internationaler Kunst war für eine Kunstspedition daher ein besonders wichtiger Knotenpunkt. Die Spedition E. Bäuml baute damit ihren lokalen, nationalen und internationalen Wirkungskreis immer weiter aus – und dies ohne ein eigenes Budget oder eine eigene Abteilung für Werbezwecke zu haben.<sup>66</sup>

Die Firmenzeitschrift aus diesen Jahren, der „Bäuml-Bote“, gibt faszinierende Einblicke in diese Zeit. Seit dem Winter 1963 gab das Unternehmen diese Hefte heraus, die an Kunden und Mitarbeiter verteilt wurde. Unter dem Motto „Aktuelles, Amüsantes, Interessantes“ wurde darin von den jüngsten Entwicklungen im Unternehmen, Ausstellungsprojekten und Neuigkeiten aus dem Speditionswesen sowie aus dem Kreis der Mitarbeiter berichtet (**siehe Anhang: Dokument 20**).<sup>67</sup>

Ein wichtiger Schritt in der Entwicklung des Unternehmens war dabei der Bau eines neuen Lagers auf der Nordbahn, das aufgrund des Wachstums der Spedition und ihrer Auftragslage jedoch rasch zu klein wurde. Im Bäuml-Boten hieß es dazu:

„Als wir im Jahre 1959 unser Lager auf der Nordbahn bezogen, glaubten wir, für Jahre hinaus genügend Platz für den Speditionsbetrieb zu besitzen. Wir verlegten unser Zoll-Lager aus der Kantgasse dorthin und beließen lediglich die Spezialverpackung von Kunstgegenständen in den ehemaligen Lagerräumen des Stadtbüros. – Nun hatten wir Platz. Diese Annahme erwies sich jedoch als Trugschluß. Einerseits mit Besorgnis, andererseits mit berechtigtem Stolz verfolgten

---

<sup>66</sup> Bäuml-Bote 1 (Weihnachten 1963).

<sup>67</sup> Die Ausgaben des Bäuml-Boten sind in der Österreichischen Nationalbibliothek unter der Signatur 1.010.958-CPer. erhalten.

wir die stete Umsatzsteigerung unseres Unternehmens, die schließlich Ende vorigen Jahres in einer Feststellung gipfelte: unser Lager ist zu klein.“<sup>68</sup>

Am 12. August 1964 wurde daher ein neues Lager, an das sich moderne Büroräumlichkeiten anschlossen und welches auch über eigene Eisenbahngleise verfügte, am Praterstern eröffnet. Im Rahmen der Eröffnung wurde auch auf zwölf Schautafeln die Geschichte der Firma Bäuml vorgestellt.<sup>69</sup>

Das Unternehmen verfügte nun auch über Niederlassungen in Arnoldstein, Salzburg und – was auf eine Gründung in den 1920er Jahren zurückging – in Passau. Schwesterbetriebe befanden sich in Aachen, Köln, Frankfurt am Main, Antwerpen und Rotterdam – Orte, welche die Bedeutung des Warenverkehrs in Westeuropa und nach Übersee untermauerten.<sup>70</sup>

Auch die Anzahl und Bedeutung der nationalen und internationalen Kunstschauen und Ausstellungsereignisse, für deren Transport die Spedition zuständig war, wuchs beständig. Mittlerweile betreute das Unternehmen mehrere solcher Großausstellungen im Monat – und die Zahl steigerte sich zunehmend. Im Jahr 1963 war das Unternehmen E. Bäuml an insgesamt 36 Großausstellungen beteiligt.<sup>71</sup> Im folgenden Geschäftsjahr war auch diese beeindruckende Zahl bereits überholt. 1964 betreute die Spedition über 20 große Transporte im Monat, darunter aufwendige Verfrachtungen wertvoller Einzelstücke, aber auch ausländische Ausstellungen, z.B. die japanische „Sengai“-Ausstellung (**siehe Anhang: Dokument 21**). Die Spedition E. Bäuml war auch an der Umsetzung der Wiener Internationalen Gartenschau 1964 beteiligt, der das Wien Museum von April bis August 2014 eine Ausstellung widmete. Das Unternehmen zeichnete für die Aufstellung der Skulpturen im Freigelände verantwortlich, transportierte wertvolle Pflanzen aus Italien und importierte das für die Eröffnung gedachte Riesenzelt.<sup>72</sup>

---

<sup>68</sup> Bäuml-Bote 1 (Weihnachten 1963).

<sup>69</sup> Bäuml-Bote 5 (1964).

<sup>70</sup> Ebd.

<sup>71</sup> Ebd.

<sup>72</sup> Vgl. hierzu neben dem Bericht im Bäuml-Boten auch: [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/gruenraum/entwicklung/wig.html](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/gruenraum/entwicklung/wig.html)



Die Spedition E. Bäuml war auch an der Umsetzung der Wiener Internationalen Gartenschau 1964 beteiligt: das Unternehmen zeichnete für die Aufstellung der Skulpturen im Freigelände verantwortlich, transportierte wertvolle Pflanzen aus Italien und importierte das für die Eröffnung gedachte Riesenzelt.

Bildquelle:

[/www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaftfreiraum/landschaft/gruenraum/entwicklung/wig.html](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaftfreiraum/landschaft/gruenraum/entwicklung/wig.html)

In der ersten Jahreshälfte 1965 war die Spedition an 26 Großausstellungen in Wien sowie 69 im Ausland beteiligt. Zunehmend wurde das Unternehmen aber auch in den Bundesländern aktiv, was auch durch die Niederlassung in Salzburg untermauert wurde. Zu diesem Zeitpunkt besaß E. Bäuml Lagerräume im Gesamtausmaß von 6.000 Quadratmetern.<sup>73</sup> Wie bereits seit den Anfängen des Unternehmens führten auch jetzt die Weltausstellungen zu wichtigen Aufträgen für die Spedition E. Bäuml, die etwa auch an den Hin- und Rücktransporten zur Weltausstellung in Montreal (der Expo 67) wesentlich beteiligt war.<sup>74</sup> Auch der Handel mit Antiquitäten blieb ein wichtiger Teilbereich der Geschäftstätigkeit. 1972 wurde in Firmenräumlichkeiten in der Johannesgasse ein eigenes Antiquitätengeschäft eingerichtet.<sup>75</sup>

1970 änderte sich die rechtliche Form des Unternehmens E. Bäuml. Die britische Continental Express, die bis dahin alleinige Gesellschafterin der Firma, gab ihre Anteile an dem Wiener Unternehmen an den langjährigen Geschäftsführer Karl Skalitzki ab, der Teile davon wiederum an Elfriede Skalitzki sowie an Martha und Helmut Kulier übertrug.<sup>76</sup> Damit war die Spedition E.

<sup>73</sup> Bäuml-Bote (1965).

<sup>74</sup> Bäuml-Bote (1967).

<sup>75</sup> Bäuml-Bote (1972).

<sup>76</sup> Bäuml-Bote (1970). 7 HRB 4267/96/389, Notariatsakt vom 2. Juli 1970.

Bäuml zu einem rein österreichischen Unternehmen geworden, an dem keine ausländischen Gesellschafter mehr beteiligt waren. Der Geschäftsführer und nunmehrige Hauptanteilseigner der Spedition, Karl Skalitzki, engagierte sich auch zunehmend im Berufsverband der internationalen Spediteure, in dem er seit 1959 Mitglied war. 1971 wurde er Vizepräsident der FIDI (*Fédération Internationale des Déménageurs Internationaux*), 1972 dessen Präsident.<sup>77</sup> Am 30. Mai 1973 wurde der E. Bäuml GesmbH das österreichische Staatswappen verliehen – in einem Jahr, das aufgrund der „Ölkrise“ besondere Herausforderungen für den Güterverkehr mit sich brachte, wie auch der „Bäuml-Bote“ berichtete.<sup>78</sup>

In den 1970er Jahren wechselten die Anteilseigentümer des Unternehmens mehrfach. 1973 schied Martha Kulier als Gesellschafterin aus, ihre Anteile übernahm Helmut Sachs. Durch die Umwandlung freier Rücklagen in Stammkapital wurde das Gesellschaftskapital im November desselben Jahres um 1,500.000 Schilling erhöht. Neben der Kapitalerhöhung wurde auch der auf das Jahr 1938 zurückgehende Gesellschaftsvertrag durchgreifend geändert. Im Juni 1975 gab Helmut Kulier seinen Geschäftsanteil von zwanzig Prozent an Herbert Sachs und Adolf van Dyck je zur Hälfte ab.

Jene Abteilung der Spedition, welche den Transport von Kunstwerken betreute, wurde bereits seit Jahren vor allem von einer Person geprägt: Helene Griebler. Die Wiener Kunsthändlerin Elisabeth Sturm-Bednarczyk beschreibt die langjährige Mitarbeiterin der Firma E. Bäuml als das Herz der Kunstabteilung. Umgeben von „Stößen von Akten“ habe sie die Kunsttransporte der Spedition koordiniert und, lange vor dem Einzug des Computers in das Unternehmen, die gesamte Logistik lediglich ausgerüstet „mit Zettel und Kopf“ unter ihrer Ägide gehabt.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Bäuml-Bote (1972).

<sup>78</sup> Siehe das Online-Verzeichnis der Österreichischen Staatswappenträger: <http://www.staatswappen.at/staatswappen.asp?p=&directory=&ndx=E> (abgerufen am 6.6.2014).

<sup>79</sup> Gespräch mit Elisabeth Sturm-Bednarczyk, Wien, 30. Jänner 2015.



„Kunst“ kommt von „können“

Das Bild zeigt eine Gruppe der sogenannten „Kunstpacker“ der Firma E. Bäuml, Internationale Spedition, Wien. Diesen in langer Praxis erfahrenen Fachkräften kann unbesorgt auch der kostbarste Kunstgegenstand anvertraut werden. Gold, Juwelen, Porzellan, Gemälde usw. sind für diese Männer nur „kleine Fische“

**E. BÄUML Ges. m. b. H.**  
**Wien I, Johannesgasse 22, Telephon 72 46 41**

Ein Werbeinserat der Firma E. Bäuml, das von den späten 1950er Jahren bis in die frühen 1970er Jahre in Fachzeitschriften abgedruckt wurde, u.a. in: Alte und Moderne Kunst XIII (1963/Heft 71). Für eine ausführliche Übersicht vgl. das Online-Portal der Hauszeitschriften des Museums für Angewandte Kunst (MAK): <http://mak01.intranda.com/viewer/>

Helene Griebler stellte auch die entscheidende personelle Kontinuität zwischen der Spedition E. Bäuml und dem heutigen Unternehmen Kunsttrans dar. Die Kunsttrans Antiquitäten + Möbel Speditionsgesellschaft m.b.H (HRB 15833) wurde am 30. November 1973 beim Wiener Handelsgericht angemeldet. Das Unternehmen war die erste ausschließlich auf Kunsttransporte spezialisierte Spedition in Österreich. Die Gründung ging auf den jungen Wiener Unternehmer Sven Wolff zurück, dessen Vater Olaf Wolff unter anderem die auf Osteuropa spezialisierte und in der Wiener Weihburggasse ansässige Spedition „Terrestra Maritima“ gehörte.<sup>80</sup>

<sup>80</sup> Industrie-Compass Österreich, hrsg. in Zusammenarbeit mit der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Wien 1971, S. 2054.

Nachdem Karl Skalitzki sich aus dem Bereich des Kunsttransports zurückgezogen hatte, wurde Helene Griebler zunächst von dem Wiener Kunsthändler Czeslaw Bednarczyk übernommen, der sie aufgrund ihrer Arbeit bei der Firma E. Bäuml sehr schätzte. Bednarczyk, der seit 1962 eine Antiquitätengalerie in der Wiener Dorotheergasse führte, war der Schwiegervater von Sven Wolff. Seine Tochter Elisabeth Sturm-Bednarczyk erinnert sich daran, wie ihr Vater Wolff auf die Idee brachte, seine Erfahrung im Speditionswesen zu nutzen und, unterstützt durch die Expertise Helene Grieblers, eine auf den Transport von Kunst spezialisierte Spedition zu gründen. Was als eine kleine Firma mit zunächst nur drei Angestellten begann, entwickelte sich rasch zum führenden Kunstlogistikunternehmen in Österreich. Obwohl das Unternehmen E. Bäuml erst 1999 vollständig in der Kunsttrans aufging, prägte fortan nicht mehr der Name „E. Bäuml“ sondern „Kunsttrans“ den Transport von Kunst in Wien.

Sven Wolff war bei der Unternehmensgründung erst 27 Jahre alt. Seine Schwägerin Elisabeth Sturm-Bednarczyk beschreibt ihn als „genial-begabten“ Unternehmer mit Weitblick, der es verstand, sein Gegenüber für sich zu gewinnen und einzunehmen. Auch die Idee, dem Unternehmen eine einheitliche Corporate Identity zu geben, ging auf Wolff zurück – bis heute kennzeichnet das Kunsttrans-Logo die Transportkisten und Lastwagen der Firma. Auch die sogenannten „Packer“ erschienen nun einheitlich in weißer Kleidung.

Daneben schuf Wolff einen neuen Fuhrpark. Der Firmensitz befand sich in der ersten Zeit am Franziskanerplatz, das Lager und der Fuhrpark zuerst im Zwanzigsten und anschließend im Zweiundzwanzigsten Bezirk. Die Gründung des Unternehmens fiel in eine Phase in der Wien durch den „Eisernen Vorhang“ sehr abgeschottet war. Demnach stellte die Kunsttrans für österreichische Museen, die als wesentliche Kunden der Spedition galten, die einzige Verbindung nach Osteuropa dar. Bereits 1981 eröffnet Kunsttrans eine Niederlassung in Budapest – knapp zehn Jahre, bevor der Eiserne Vorhang fiel.

Während sich die Kunsttrans gut entwickelte stand es um die Finanzen der Spedition E. Bäuml Mitte der 1970er Jahre nicht zum Besten. Am 3. März 1976 wurde über das Vermögen der Gesellschaft das Ausgleichsverfahren eröffnet. Bis September 1978 war es gelungen, die angebotene Quote an die Gläubiger auszubezahlen und die Spedition E. Bäuml zu sanieren. Mit der Erteilung der Restschuldbefreiung war das Unternehmen schuldenfrei gestellt. Zur selben Zeit traten Elfriede und Karl Skalitzki sowie Herbert Sachs ihre Anteile zur Gänze an den Gründer der Firma Kunsttrans ab. Sven Wolff wurde somit nicht nur Teilhaber des

traditionsreichen Unternehmens, sondern auch als Nachfolger von Karl Skalitzki zum neuen Geschäftsführer bestellt. Gemeinsam mit Adolf van Dyck hielt er nun die Geschäftsanteile an der Firma E. Bäuml. Im Juni 1981 ging das Unternehmen zur Gänze an Sven Wolff über.<sup>81</sup> Er leitete die Spedition von Juni 1981 bis März 1985. Die Firmenadresse wurde von der Johannesgasse 22 im Ersten Bezirk in die Kegelgasse 27 in den Dritten Bezirk verlegt.

Das Speditionswesen war damals ein sehr riskantes Geschäft. Einfuhrumsatzsteuern machten gewaltige Summen aus. 1982/1983 kam es zur großen Rezession. Aus steuerlichen Gründen waren die Speditionen, die Sven Wolff leitete, in einer Gesellschaft zusammengefasst. Während die Kunsttrans positiv bilanzierte, schrieben andere Teilunternehmen rote Zahlen. Die Gewinne, die die Kunsttrans erwirtschaftete, wurden für die wirtschaftlich schwächeren Firmen genutzt. In der Folge geriet auch die erfolgreiche Kunstspedition in finanzielle Schwierigkeiten.

Damit die Kunsttrans weiterbestehen konnte, wurde sie von Ivar Wolff, Sven Wolffs Bruder, und seinem Bekannten Manfred Vikas aus dem Konglomerat von Speditionen herausgekauft. 1982 wandelte Sven Wolff die Kunsttrans in eine Kommanditgesellschaft um (Kunsttrans Antiquitäten + Möbel Speditionsgesellschaft m.b.H. Nfg. KG, FN 1995 i). Die Spedition E. Bäuml war als Komplementär beteiligt und war seither gemeinsam mit der Kunsttrans auf dem Franziskanerplatz 1 in der Wiener Innenstadt ansässig.

Im Februar 1984 ersuchte die Finanzprokurator das Wiener Handelsgericht um die amtswegige Löschung der Firma E. Bäuml wegen Vermögenslosigkeit beziehungsweise Einstellung des Geschäftsbetriebs gemäß § 2 (1) des Gesetzes über Auflösung und Löschung von Gesellschaften und Genossenschaften vom 9. Oktober 1934, dRGBl. I. S. 914.<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> In einem Abtretungsvertrag vom 25. Juni 1981 übernahm er die Geschäftsanteile von Adolf van Dyck.

<sup>82</sup> Das deutsche Amtslöschungsgesetz von 1934 wurde 1939 in Österreich übernommen.

Die Löschung hätte die Auflösung der Gesellschaft bedeutet. Grundlage dieses Antrags war die Mitteilung des Finanzamts für Körperschaften in Wien, dass die Firma keine Tätigkeit ausübe und über keinerlei Vermögen verfüge. Ein Schreiben der Wiener Handelskammer an das Handelsgericht betonte jedoch, dass das Unternehmen aufrechte Gewerbeberechtigungen besitzt. Da auch festgestellt wurde, dass die Gesellschaft zur Ausübung des Güterbeförderungsgewerbes LKWs angemeldet hatte, wurde deutlich, dass eine Betriebseinstellung unwahrscheinlich war. Daher zog die Finanzprokuratur im November 1984 ihren Antrag auf amtswegige Löschung der Gesellschaft zurück.

Im Februar 1985 folgte Manfred Vikas, der das Unternehmen bis heute leitet, Sven Wolff als Geschäftsführer der Spedition E. Bäuml nach. Sven Wolff der an einem Gehirntumor erkrankt war, blieb vorerst Gesellschafter und Prokurist. Er verstarb im Mai 1987. Manfred Vikas gelang es in dieser schwierigen Zeit des Übergangs das Unternehmen neu aufzubauen.

Ab 1985 gab es häufige Eigentümerwechsel in der Spedition E. Bäuml. Ab März 1990 waren Manfred Vikas und Ivar Wolff, der im Juni desselben Jahres zum zweiten Geschäftsführer bestellt wurde, die alleinigen Gesellschafter.

1995 gründeten Ivar Wolff und Manfred Vikas die *Kunsttrans Holding GmbH* (FN 138685 z) (Ersteintragung im Firmenbuch am 25.10.1995). Im Sommer 1996 zog Kunsttrans in seinen heutigen Unternehmenssitz in der Leberstraße im Elften Bezirk. Im September 1999 verschmolz E. Bäuml (FN 112656 x) vollständig mit der Kunsttrans. Die ursprüngliche Kunsttrans Holding GmbH wurde im Firmenbuch gelöscht (FN 138685 z), womit die vormalige Spedition E. Bäuml den Firmennamen Kunsttrans Holding GmbH (FN 112656 x) übernahm. Ivar Wolff blieb bis zum Februar 2001 Teil der Firmenleitung. Seit 2001 leitet Manfred Vikas das Unternehmen als alleiniger Geschäftsführer.

Die Firma hat seine Spezialisierung im Bereich Transport, Logistik, Lagerung, Versicherung, Verpackung und Handling von Kunst seitdem beständig ausgebaut und verfügt seit 2000 auch über eine eigene Abteilung zur Konzeption und Umsetzung von Ausstellungen. Seit der Gründung in den 1970er Jahren ist die Kunsttrans ein außergewöhnliches Unternehmen mit Alleinstellungsmerkmal.

Für Elisabeth Sturm-Bednarczyk ist die Kunsttrans ein „Unikat, eine Kostbarkeit“. „Es ist sensationell, dass in Kleinösterreich eine solche Firma entstanden ist.“ Mittlerweile besteht das

1973 von Sven Wolff gegründete Unternehmen, in das auch das Unternehmen E. Bäuml eingegliedert wurde, bereits mehr als vierzig Jahre. Die Kunsttrans Holding GmbH ist heute mehrheitlich im Besitz der Familie Vikas in Form der Manfred Vikas Holding GmbH. Als strategischer Partner ist darüber hinaus die Transport Wartungs und Service AG beteiligt. Seit 2013 ist Birgit Vikas neben ihrem Vater Manfred Vikas als Geschäftsführerin tätig.

## 6. Timeline

---

- 1862** Vermutliche Gründung der Spedition E. Bäuml (Firmengründer Eliazim Bäuml).
- 1869** Erstmaliger Eintrag der Spedition E. Bäuml in das Handelsregister.
- 1874** Die Spedition E. Bäuml übersiedelt in größere Räumlichkeiten in der Johannesgasse 22/Kantgasse 2, ebenfalls im Ersten Wiener Gemeindebezirk.
- 1878** Die Spedition E. Bäuml hat die Gesamtverantwortung für den Transport der österreichischen Beiträge zur Weltausstellung in Paris.
- 1921** Das Unternehmen eröffnet eine Niederlassung in der deutschen Grenzstadt Passau.
- 1937** Der letzte Besitzer aus der Unternehmerfamilie, Erich Bäuml, übernimmt die Spedition, die er von seinem Vater geerbt hat.
- 1938** Die Spedition wird „arisiert“. Geschäftsführer wird Alfons Bartz von der Continental Express Ltd, Aachen.
- 1941** Der Firmenname wird in „A. Bartz Gesellschaft mbH“ geändert. Der Zusatz „vormals E. Bäuml Gesellschaft mbH“ darf zeitweilig verwendet werden.
- 1944/45** Die Lagerhäuser in der Dresdener Straße im 20. Bezirk werden zu einem großen Teil bei einem Bombenangriff zerstört. Auch die Büroräumlichkeiten im Ersten Bezirk und der Fuhrpark werden zu Kriegsende stark beschädigt.
- 1945** Erich Bäuml (Eric Bäuml-Boulton) kommt als Offizier der amerikanischen Besatzungsmacht nach Wien, beabsichtigt jedoch nicht, selbst im Unternehmen tätig zu werden.  
Adolf Gerstberger wird öffentlicher Verwalter der Firma E. Bäuml.
- 1946/47** Die Firma E. Bäuml transportiert erstmals nach Ende des Zweiten Weltkriegs wieder österreichische Beiträge zu großen internationalen Kunstausstellungen ins Ausland.
- 1949** Rückstellung des Unternehmens an Eric Bäuml-Boulton.
- 1951** Rückbenennung des Unternehmens in „E. Bäuml Gesellschaft mbH“. Wilhelm Krischke übernimmt die Geschäftsführung.
- 1956** Die Continental Express Ltd. London übernimmt die Anteile von Eric Bäuml-Boulton und ist alleiniger Gesellschafter (bis dahin waren sowohl Eric Bäuml-Boulton als auch die Continental Express Ltd, London, Gesellschafter).
- 1958** Karl Skalitzki wird Geschäftsführer.
- 1959** Das Zoll-Lager wird aus der Kantstraße auf die Nordbahn verlegt (nur die Spezialverpackung von Kunstgegenständen bleibt im Stadtbüro).

- 1963** Das Lager ist zu klein: Neubau von neuen Lagerhallen und einem Bürohaus.
- 1964** Eröffnung des neuen Lager- und Bürohauses Praterstern (Nordbahnhof).
- 1970** Die britische Firma steigt aus und E. Bäuml wird damit ein rein österreichisches Unternehmen ohne ausländische Kapitalbeteiligung.
- 1972** Karl Skalitzki wird Präsident des Weltverbands der Spediteure, FIDI.
- 1973/74** Aus der früheren Spedition E. Bäuml geht das Unternehmen Kunsttrans hervor, das als erste österreichische Kunstspedition gegründet wird.
- 1981** Sven Wolff ist alleiniger Gesellschafter und Geschäftsführer.  
Der Firmenstandort wird in die Kegelgasse 27 in den 3. Bezirk verlegt.
- 1981** Eröffnung einer Kunsttrans-Niederlassung in Budapest.
- 1985** Manfred Vikas übernimmt die Geschäftsführung.
- 1986** Der Firmenstandort wird auf den Franziskanerplatz 1 in den 1. Bezirk verlegt.
- 1990** Ivar Wolff und Manfred Vikas sind alleinige Gesellschafter des Unternehmens.  
(Manfred Vikas ist seit 1985 Anteilseigner, Ivar Wolff hält seit 1986 Geschäftsanteile.). Ivar Wolff wird zum weiteren Geschäftsführer bestellt.
- 1991** Eröffnung einer Kunsttrans-Niederlassung in Prag.
- 1994** Eröffnung einer Kunsttrans-Niederlassung in Kiew.
- seit 2001** Manfred Vikas leitet seit Frühjahr 2001 das Unternehmen als alleiniger Geschäftsführer.
- 2001** Eröffnung von Kunsttrans-Niederlassungen in Bukarest, Sofia und Zagreb.
- 2002** Eröffnung einer Kunsttrans-Niederlassung in Belgrad.
- 2003** Eröffnung einer Kunsttrans-Niederlassung in Bratislava.

## 7. Literaturverzeichnis

---

Für die hier verwendeten Abbildungen von Archivmaterial liegen noch keine Rechte zur Veröffentlichung vor. Diese müssen im Falle einer Veröffentlichung angefragt werden.

Administrativer Bericht über die Beteiligung Österreichs an der Weltausstellung in Paris im Jahre 1878, herausgegeben von der k.k. Central-Commission in Wien für die Weltausstellung 1878 in Paris, verfasst von Paul Beck, Wien 1879.

Anderl, Gabriele (Hrsg.), „Arisierung“ von Möbeln (Veröffentlichungen der österreichischen Historikerkommission. Vermögensentzug während der NS-Zeit sowie Rückstellungen und Entschädigungen seit 1945 in Österreich, Bd. 15), Wien 2004.

Bäuml-Bote: Mitteilungsblatt der Internationalen Spedition E. Bäuml GmbH, Wien, Erscheinungsjahr 1963-1973.

Boeckl, Matthias, „Kulturnation Österreich“. Bemerkungen zu ausgewählten Kunstereignissen 1934 bis 1948, in: Patrick Werkner (Hrsg.), Kunst in Österreich 1945-1995. Ein Symposium der Hochschule für angewandte Kunst in Wien, Wien 1996, S. 32-42.

Brückler, Theodor (Hrsg.), Kunstraub, Kunstbergung und Restitution in Österreich 1938 bis heute (Studien zu Denkmalschutz und Denkmalpflege, Bd. 19), Wien, Köln, Weimar 1999.

Damberger, Gert, Wenn Kunst auf Reisen geht, in: Salzburger Nachrichten, 15.10.2004.

Forstner, Barbara, Adeles Weg nach Los Angeles. Spedition Kunsttrans transportierte die Klimt-Gemälde ab, in: Der Standard, 18.2.2003.

Frodl, Kraft, Eva, Gefährdetes Erbe. Österreichs Denkmalschutz und Denkmalpflege 1918-1945 im Prisma der Zeitgeschichte (Studien zu Denkmalschutz und Denkmalpflege, Bd. 16), Wien, Köln, Weimar 1997.

Gleis, Ralph, Phänomen Makart. Künstlerkult im 19. Jahrhundert, in: Makart. Ein Künstler regiert die Stadt, München, London, New York, Wien 2011, S. 20-31.

Hammer, Katharina, Glanz im Dunkel. Die Bergung von Kunstschätzen im Salzkammergut am Ende des 2. Weltkrieges, Wien 1986.

Haupt, Herbert, Das Kunsthistorische Museum: Die Geschichte des Hauses am Ring. Hundert Jahre im Spiegel historischer Ereignisse, Wien 1991.

Haupt, Herbert, Jahre der Gefährdung. Das Kunsthistorische Museum 1938-1945, Wien 1995.

Huber, Michael, Leopold Museum: Für Wallys Heimkehr müssen Blätter fallen, in: Kurier, 21.8.2010.

Jablonek, Clemens u.a. (Hrsg.), Schlussbericht der Historikerkommission der Republik Österreich. Vermögensentzug während der NS-Zeit sowie Rückstellungen und Entschädigungen seit 1945, München 2003.

Kramer, Konrad, Mission Michelangelo. Wie die Bergleute von Altaussee Hitlers Raubkunst vor der Vernichtung retteten, St. Pölten 2013.

Lackner, Philipp, Über die große Kunst des Transportierens, in: Kleine Zeitung, 8.10.2013.

Lillie, Sophie, Was einmal war. Handbuch der enteigneten Kunstsammlungen Wiens, Wien 2003.

Matis, Herbert, Die Spedition Schenker & CO Während der NS-Zeit, in: Von der frühen Industrialisierung zum Computerzeitalter. Wirtschaftshistorische Wegmarkierungen, Wien, Köln, Weimar 2006, S. 221-248.

Matis, Herbert, Stiefel, Dieter, Das Haus Schenker. Die Geschichte der internationalen Spedition 1872-1931, Wien 1995.

Matis, Herbert, Stiefel, Dieter, Grenzenlos. Die Geschichte der internationalen Spedition Schenker von 1931 bis 1991, Frankfurt, Wien 2002.

Matuschek, Oliver, Der Verkauf der Sammlungen Stefan Zweig und Sigmund Freud, in: Regine Dehnel (Hrsg.), Jüdischer Buchbesitz als Raubgut. Zweites Hannoversches Symposium, Frankfurt a. M. 2006, S. 52-66.

Osterhammel, Jürgen/Niels P. Petersson, Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen, München 2003.

Remler, Gisela, Sprengstoff – Vorbereitung zählt, in: Kleine Zeitung, 6.3.2005.

Scheyerer, Nicole, Es rappelt in der Kiste, in: Falter, Nr. 31/2008.

Sigmund Freud – Anna Freud, Briefwechsel 1904-1938, hrsg. v. Ingeborg Meyer-Palmedo, Frankfurt a. M. 2006.

Stiefel, Dieter, Zur Geschichte der Spedition Schenker in Österreich, Wien 2007.

Szeless, Margarethe, Der Beethovenfries – Provenienz- und Ausstellungsgeschichte, in: Secession – Gustav Klimt Beethovenfries, Wien 2003, S. 49-70.

Wilhelm, Gustav, Der Weg von der Liechtenstein-Galerie von Wien nach Vaduz, o. O. o. J.,