

Gerald KOHL, Wien

Robert Bartsch – zur Mobilität eines vielseitigen Juristen

Robert Bartsch – on the mobility of a versatile lawyer

The article examines the mobility behaviour of the versatile lawyer Robert Bartsch. His everyday life was dominated by tram journeys and by walking. The railway was used for longer distances; it also allowed political activity far from his home. The bicycle provided the first experience of private transport, but was only used during his bachelor years and only as a leisure and sports device. A profound change in lifestyle resulted from the purchase of his own car. Its financing was closely linked to the changes in the political system, resulting in changing opportunities for legal publishing activities.

Keywords: bicycle – car use in the 1930s – mobility – railway – Robert Bartsch (1874–1955) – voting rights of honorary citizens

Im Gegensatz zu anderen Protagonisten dieses Bandes ist Robert Bartsch (1874–1955) nicht allgemein bekannt. Seinen Namen kennen jenseits der österreichischen Rechtshistorikerzunft im Wesentlichen wohl nur zwei Personengruppen, nämlich einerseits Spezialisten des Insolvenzrechts, andererseits Kenner der Geschichte des Waldviertels. Erstere denken fast reflexartig an einen Kommentar zu den Insolvenzgesetzen, den Bartsch 1916/17 mit Rudolf Pollak auf den Markt brachte,¹ sowie an das 1923 begründete Lehrbuch des Ausgleichs- und Konkursrechtes, das seinen Platz noch im ausgehenden 20. Jahrhundert behaupten konnte.² Letztere assoziieren mit Robert Bartsch dessen bis heute grund-

gende Monographie über den sogenannten „Räuberhauptmann“ Johann Georg Grasel, der am Beginn des 19. Jahrhunderts das nördliche Niederösterreich sowie die angrenzenden Gebiete Böhmens und Mährens unsicher gemacht hatte.³ Während die Beschäftigung mit dem Insolvenzrecht eine Konsequenz aus Bartschs hauptberuflicher Tätigkeit im Justizministerium war, resultierten seine Forschungen über Grasel aus familiengeschichtlichem Interesse – an der Verhaftung des „Räuberhauptmanns“ hatte Bartschs Urgroßvater Franz Joseph Schopf bedeutenden Anteil gehabt.⁴ Weil es zwischen den Gruppen der Insolvenzrechtsexperten und der Kenner Waldviertler Geschichte jedoch nur geringe

¹ BARTSCH, POLLAK, Konkursordnung; RIEL, Bartsch 12–15.

² BARTSCH, Grundriß.

³ BARTSCH, Grasel; vgl. PAUSER, Bartsch 361–379.

⁴ KOHL, Schopf.

Überschneidungen gibt, blieb die Vielschichtigkeit von Bartschs Biographie weitgehend verborgen. Daher soll sie hier zumindest in Grundzügen skizziert werden.

1. Biographische Grundlagen

Robert Bartsch⁵ wurde 1874 als ältester Sohn einer gutbürgerlichen Familie geboren: Sein Vater war Dr. Heinrich Bartsch (1842–1910), Richter und zuletzt Hofrat des Obersten Gerichtshofes, ein führender Experte des österreichischen Grundbuchsrechts,⁶ seine Mutter Marie Bartsch geb. Benesch (1853–1927) die Tochter des höchsten weltlichen Beamten der St. Pöltner Bischofskanzlei. Der Großvater Dr. Franz Bartsch (1800–1861) wirkte als Universitätsprofessor der Geburtshilfe für Hebammen in Wien; er hatte Amalia Schopf geheiratet, die Tochter des bereits erwähnten Franz Joseph Schopf, der um die Mitte des 19. Jahrhunderts einer der produktivsten juristischen Schriftsteller Österreichs war.⁷ Auch Robert Bartschs Brüder wurden Juristen: Heinrich jun. (1877–1959) war zuletzt 2. Präsident des OGH,⁸ Franz (1879–1965) beendete seine berufliche Laufbahn als Generaldirektor der Österreichischen Nationalbank.⁹

Robert Bartsch selbst begann 1892 das Studium der Rechte an der Universität Wien, das er (unterbrochen durch Einjährig-Freiwilligen Militärdienst) 1897 beendete; seine Promo-

tion erfolgte 1898. Dem väterlichen Rat folgend, begann er noch 1897 seine Gerichtspraxis. Weil der richterliche Vorbereitungsdienst wegen des gestiegenen Personalbedarfs infolge der Ziviljustizreform 1898 stark gekürzt worden war, konnte er schon nach eineinhalb Jahren die Richteramtsprüfung ablegen und wurde im März 1899 zum Gerichtsadjuunkten (Richter) ernannt. In der Folge war er am Bezirksgericht Wieden tätig.¹⁰ Um verstärkt wissenschaftlich arbeiten zu können, nahm er 1901 die Stelle als Juristenpräfekt am Theresianum an; hier verfasste er seine erste Monographie.¹¹ Nachdem er das Sommersemester 1904 als Schüler von Karl von Amira in München verbracht hatte, publizierte er 1905 eine Studie zur Geschichte des Ehegüterrechts¹² und wurde für Deutsches Recht habilitiert. Zwar zerschlugen sich seine Hoffnungen auf rechtshistorische Professuren, doch wurde er von Franz Klein ins Justizministerium berufen, wo er 1906 bis 1917 in den legislativen Abteilungen für Zivilrecht sowie für Handels- und Konkursrecht Verwendung fand, zuletzt als Sektionsrat. Er arbeitete an einem Theatergesetz (später Schauspielergesetz 1920) und an der Konkursreform (Konkurs- und Ausgleichsordnung 1914); daran knüpften auch viele Veröffentlichungen an. Ebenfalls von der Arbeit im Justizministerium geprägt sind Untersuchungen über die Uneigennützigkeit im Privatrecht¹³ und über die Kraftfahrzeughaftpflicht.¹⁴ Später beteiligte er sich an dem von Heinrich Klang herausgegebenen Kommentar zum ABGB¹⁵ sowie mit dem

⁵ Grundlage dieses Beitrags, soweit nicht ergänzend belegt, sind BARTSCH, Erinnerungen (OeStA Wien, HHS-tA SB NL Bartsch; hier zitiert als RBE); weiters BARTSCH, Rechts- und Staatswissenschaften 21–39; JABLONER, Abschied 295–311; KOHL, Grundbuchsrecht 325–341; KOHL, Richter 77–82; LENTZE, Nachruf 49–50; OLECHOWSKI, STAUDIGL-CIECHOWICZ, Deutsches Recht 303; PAUSER, Bartsch 361–379; RATHKOLB, Fakultät 212–213; RIEL, Bartsch 12–15; SCHALEK, Senatspräsident 11; STAUDIGL-CIECHOWICZ, Privatrecht 365–369; weiters: Die Stunde, 21. 7. 1934, 3; Neues Wiener Journal, 21. 7. 1934, 10; Der Tag, 22. 7. 1934, 6; Juristische Blätter 63, 28. 7. 1934, 331–332; Öffentliche Sicherheit 1934/8, 7; Kleine Volks-Zeitung, 1. 8. 1939, 10; Neues Wiener Tagblatt, 1. 8. 1939, 6; Kleine Volks-Zeitung, 25. 7. 1944, 3; Illustrierte Kronen-Zeitung 25. 7. 1944, 5.

⁶ KOHL, Grundbuchsrecht.

⁷ KOHL, Schopf.

⁸ KOHL, Grundbuchsrecht.

⁹ RATHKOLB, VENUS, Reichsbankanstalten 17, 26, 40.

¹⁰ OeStA, AVA, Justiz, JM, Präs., A 126a.221.

¹¹ BARTSCH, Rechtsstellung.

¹² BARTSCH, Güterrecht.

¹³ BARTSCH, Uneigennützigkeit.

¹⁴ BARTSCH, Kraftfahrzeuggesetz.

¹⁵ BARTSCH, Kommentar.

Band Erbrecht¹⁶ an Ernst Swobodas ABGB-Kommentar; schließlich verfasste er nach 1945 noch ein zivilrechtliches Lehrbuch.¹⁷

Die universitäre Lehrtätigkeit¹⁸ setzte Bartsch nebenberuflich bis 1945 fort. Schon 1911 erhielt er den Titel eines außerordentlichen Professors, 1918 jenen eines ordentlichen Professors. Der infolge seiner legislativen Arbeiten veränderten inhaltlichen Schwerpunktsetzung entsprach die Erweiterung seiner Lehrbefugnis auf österreichisches Bürgerliches Recht (1912). Außerhalb der Universität Wien lehrte er von 1908 bis 1920 an der Konsularakademie (1909 Dozent, 1910 Professor),¹⁹ an der Hochschule für Welthandel (1919–1945) und an den Verwaltungsakademien in Wien, Linz und Salzburg (1938–1944); volksbildnerisch war er in der Urania tätig (im wissenschaftlichen Leitungsgremium 1917–1933).

1918 wechselte Bartsch als Ministerialrat und legislativer Referent in das neu geschaffene Ministerium für soziale Fürsorge (1920 „Ministerium für soziale Verwaltung“), wo er rasch zum Sektionsleiter aufstieg. Weil legislative Fortschritte auf diesem Gebiet wegen Kompetenzstreitigkeiten nicht zu erzielen waren, entwickelte sich Bartsch durch rege Reise- und Vortragstätigkeit zu einem erfolgreichen Propagandisten des Jugendfürsorgegedankens. Zwar richteten die Länder sukzessive Jugendämter ein, und auch über mangelnde persönliche Bestätigung konnte Bartsch als „geschäftsführender Vizepräsident der Zentralstelle für Jugendfürsorge“ nicht klagen; die erhoffte Ernennung zum Sektionschef scheiterte jedoch. Bartsch trat daraufhin von der Sektionsleitung zurück und wurde nach einjähriger schwieriger Übergangsphase 1923 zum Rat am Verwaltungsgerichtshof ernannt, 1933 zum Senatspräsidenten. Im März 1938 führte er als dienstältestes Mitglied interimistisch den 1934 aus dem Verwaltungsgerichtshof hervorgegangenen Bundesgerichtshof; 1939 trat er in den Ruhestand.

1938 ruhte Bartschs Lehrbefugnis für einige Monate. Zwar war er (z.B. als Mitglied des Deutschen Klubs) dem NS-Regime positiv gegenübergestanden, doch schien es verächtlich, dass ein von ihm seit 1934 herausgegebenes Loseblatt-Großprojekt Geleitworte von Schuschnigg enthielt. Die Tatsache, dass Bartsch durch viele Jahre intensiv in jüdischen Kreisen verkehrt hatte, etwa in jenem von Eugenie Schwarzwald,²⁰ schien weniger schwerwiegend bzw. durch sein Engagement in der Deutsch-österreichischen Arbeitsgemeinschaft gleichsam „kompensiert“. In der Folge kam es sogar noch einmal zu einer Intensivierung von Bartschs universitärer Lehrtätigkeit: Als Honorarprofessor vertrat er 1938 bis 1940 eine vakante Lehrkanzel für deutsches Recht an der Universität Wien. Darüber hinaus wirkte er, seit 1. 10. 1940 NSDAP-Mitglied, in der Akademie für Deutsches Recht mit (Volksgesetzbuch-Unterausschuss für eheliches Güterrecht).

2. Bartschs „Erinnerungen“ und die Mobilität

Zwischen 1943 und 1951 verfasste Bartsch autobiografische „Erinnerungen“ im Umfang von etwa 2.000 Seiten. Dieses im Österreichischen Staatsarchiv aufbewahrte Typoskript²¹ ist in acht Abschnitte gegliedert, in denen nach einer Darstellung der familiären Herkunft jeweils rund ein Lebensjahrzehnt thematisiert wird. Innerhalb dieser Abschnitte werden einzelne Themen in annähernd gleicher Abfolge abgehandelt; dazu gehören etwa Quellen, hauptberufliche Tätigkeit, nebenberufliche Tätigkeit, Publikationen, Reisen, Freunde und Bekannte etc.. Vor mehr als zehn Jahren wurde damit begonnen, diese einzigartige Quelle wenigstens zum Teil für eine Edition vorzubereiten.²² Aus dem umfangreichen Material wurden die rechtshistorisch relevanten Teile ausgewählt und mit

¹⁶ BARTSCH, Erbrecht.

¹⁷ BARTSCH, Österreichisches Bürgerliches Recht.

¹⁸ Dazu OeStA, AVA, Unterricht, UM, allg. Akten, 609.9.

¹⁹ Dazu OeStA, HHStA, SB, AKA, 96-3, Fasz. Robert Bartsch.

²⁰ Vgl. HOLMES, Langeweile.

²¹ BARTSCH, Erinnerungen: OeStA, HHStA, SB, NL Bartsch; in der Folge zitiert als RBE. (Eine Teiledition ist in Vorbereitung; KOHL, PAUSER, Bartsch.) Vgl. zur Textgeschichte RBE VII, 284; weiters WStLA, BG Döbling, 1A 372/1955.

²² KOHL, PAUSER, Bartsch.

bio-bibliografischen Erläuterungen versehen, die in das geplante Namensregister integriert werden sollen. Hier lag auch eine besondere Herausforderung, weil die Erinnerungen Bartschs von intensiv betriebenem „Name-dropping“ gekennzeichnet sind.

Im Sinne des Tagungskonzeptes sollten Juristinnen und Juristen als Menschen zwischen privatem Umfeld und öffentlichem Wirken dargestellt werden. Angesichts der eingangs skizzierten Breite der haupt- und nebenberuflichen Tätigkeiten Bartschs drängte es sich auf, dieser Aufgabenstellung durch Blick auf eine oft übersehene Voraussetzung der Vielseitigkeit zu entsprechen und die persönliche Mobilität des Protagonisten ins Zentrum zu stellen. Die folgenden Ausführungen sind also weder chronologisch nach den von Bartsch selbst unterschiedenen Lebensphasen noch thematisch nach Bartschs Berufsfeldern gegliedert, sondern in etwas ungewöhnlicher, vielleicht experimenteller Weise nach den Verkehrsmitteln, die er benützte und die ihm seine vielfältige Wirksamkeit – sowie die Erholung davon – erst ermöglichten. Auch auf diesem Wege können wesentliche Eckpunkte der Biografie schlaglichtartig sichtbar werden.

Die Verkehrsmittel selbst waren Bartsch nur ausnahmsweise Überschriften seiner Erinnerungen wert. „Das Fahrrad“ und der „Hano-mag“ begegnen primär im wirtschaftlichen Kontext, dem „Kraftwagen“ ist ein eigenes Kapitel im Abschnitt über die „Jahre der Erfüllung“ gewidmet. Das Zu-Fuß-gehen, die Straßenbahn und die Eisenbahn, gelegentlich sogar Wasserfahrzeuge, kommen zwar vor, haben es aber nicht in eigene Zwischenüberschriften geschafft. Pferde begegnen überhaupt nur am Rande: Bartsch charakterisierte damit den Lebensstandard, in dem sein

Vater aufgewachsen war und der sich nach dem Börsenkrach 1873 nicht aufrechterhalten ließ.²³

3. Zu Fuß unterwegs

Sieht man von Spaziergängen mit dem Hund ab, den das Ehepaar 1907 angeschafft hatte,²⁴ so verlor Bartsch über die gewöhnliche innerstädtische Fortbewegung des Gehens kaum ein Wort. Anders sah das bei jenem bewussten Gehen aus, das Wanderungen oder gar Fußmärsche kennzeichnet. An sie erinnerte er sich durchaus und zwar sehr detailreich. So beschrieb er den 1898 zu Fuß zurückgelegten Teil des Weges von der „elterlichen Sommerfrische“ in Hainfeld nach Mariazell ganz genau. Die Brüder Bartsch marschierten „zu Fuss auf der Strasse nach Gscheid, assen dort zu Mittag und gingen dann durch das schöne Walstertal über den Haberteur-sattel auf die Bürgeralpe. Dort waren wir um etwa 5 Uhr [...] dann ging es hinab nach Mariazell“.²⁵ Im folgenden Jahr wanderten sie „vier Tage durch die Dolomiten vom Grödnertal ins Fassatal, dann durch das Vajolettal auf den Schlern immer bei schönem Wetter nach Bozen.“²⁶ Auch die Wienerwald-Sommerfrischen waren von Wanderungen gekennzeichnet: So marschierte er von Pressbaum etwa 18 Kilometer über Breitenfurt nach Perchtoldsdorf, um die Familie seiner späteren Frau zu besuchen.²⁷ Nach der Hochzeit wurde es gemächlicher; die Eheleute spazierten von ihrem neuen Sommerfrischeort Eichgraben gerne nach dem etwa fünf Kilometer entfernten Hart und bewunderten die Aussicht.²⁸

²³ KOHL, Grundbuchsrecht; RBE I, 85. Später kommen noch vereinzelt Fiaker vor, deren sich Bartsch vor seiner Eheschließung zu Familienbesuchen bediente, weil es damals noch keine Taxis gab (RBE 621). Mit „Blumen geschmückte Pferdewagen“ werden uns noch begegnen (siehe unten 6.).

²⁴ RBE IV, 24.

²⁵ RBE 452.

²⁶ RBE 455.

²⁷ RBE 608.

²⁸ KOHL, Entdeckung 112.

4. Das Fahrrad

Im April 1898 erwarb Bartsch ein Fahrrad.²⁹ Es war die erste größere Investition nach seinem Studienabschluss 1897, deshalb berichtete er darüber in einem Kapitel „Finanzielles“: „Schon im Jänner 1898 nahm ich mir ein Einlagebuch bei der Neuen Wiener Sparkasse und legte dort meine verfügbaren Gelder ein. Anfangs April hatte ich dort bereits über 195 fl. liegen. Ursprünglich wollte ich 10 fl. monatlich dem Fond für ein Fahrrad zuwenden und ich hatte geglaubt, den für ein Fahrrad nötigen Betrag erst in mehr als Jahresfrist beisammen zu haben. Durch die Stundenhonorare [juristischer Nachhilfetätigkeit] aber war der Radfond schon im April 1898 auf 100 fl. angewachsen. Ich kaufte daher schon in diesem Monat ein Rad um 120 fl., wozu allerdings noch einiges Zugehör kam. Dadurch wurde der Radfond zwar passiv, aber infolge der reichen Zuflüsse war er im Juni wieder aktiv, und ich stellte in diesem Monat die regelmäßige Dotation dieses Fondes ein.“

Die ersten Versuche mit dem Fahrrad gaben Bartsch die Gelegenheit, persönliche Eigenschaften positiv herauszustreichen: „Ich kaufte mir ein Rad der Wiener Firma Goldeband, auf wessen Rat weiss ich nicht mehr. Es war verhältnismässig hoch und man konnte es nur über den Dorn der Hinterradachse besteigen. Ich erlernte das Radfahren in einer mit Ziegeln gepflasterten Halle der Fabrik in Favoriten und als ich dort das erste Mal mit dem eigenen Rade fuhr, stürzte ich so unglücklich, dass ich mir den grossen linken Schneidezahn des Oberkiefers abbrach. [...] Ich hatte auch hier wie so oft Anfangsschwierigkeiten, die manchen anderen von der Verfolgung des Zieles abgeschreckt hätten. Auch dieser Unfall gab meinem Vater Anlass, Schreckbilder auszumalen und mir nahe zu legen, ich solle das Radfahren aufgeben und das Rad wieder verkaufen. Ich bin froh, dass ich diesem Drängen nicht nachgegeben habe, denn das Rad hat mir acht Jahre hindurch viel Freude und Genuss gebracht.“

Schon an dieser Beschreibung wird deutlich, dass das Fahrrad weniger als Fortbewegungsmittel diente, sondern eher als Freizeitgerät. Die zahlreichen Ausfahrten, „meist an Sonntag Vormittagen“, führten nach Laxenburg oder in den Prater, „durch den ein eigener Radfahrweg noch fünf km hinter das Lusthaus durch dichten Auwald bis zum Praterspitz führte. Auf solchen Vormittagsausflügen wurde meist in einem Gasthaus Station gemacht und ein kleines Gabelfrühstück (Würstel, Gollasch, Leber u. dgl.) mit einem Achtel Gespritzten eingenommen.“ Dabei blieb Bartsch auch nicht allein; er „fuhr in Wien meist in Gesellschaft“ von Verwandten und Freunden, wobei sich radfahrende Frauen als „wenig leistungsfähig“ erwiesen. Auch „Tagestouren“ wurden „von Wien aus“ unternommen, „oft kombiniert mit der Eisenbahn, auf der das Rad als Gepäck transportiert wurde“; die Erinnerungen nennen als Ziele Bruck/Leitha, Hainfeld (über Alland-Hafnerberg, mit einem „im Triestingtal heftigen Gegenwind“) sowie die Wachau. Zu Pfingsten 1899 reiste Bartsch mit Bahn und Rad („durch das Kamptal und auf dem Rückweg durch das Kremstal“) nach Grazten zu seinem Großonkel Wilhelm Schopf, von dem er Jahre später jene Familienpapiere erben sollte, die sich mit der Verhaftung des „Räuberhauptmanns“ Grasel beschäftigten und Bartschs Grasel-Buch initiierten.

„Das Rad wurde natürlich jedes Mal in die Sommerfrische mitgenommen.“ In diesem Zusammenhang nennen die Erinnerungen zahlreiche niederösterreichische Routenziele. Vom Sommerfrischeort „Pressbaum seit 1900 machte ich viele Touren in den inneren Wienerwald, den ich dadurch erst recht kennenlernte. Nach Sulz, Sparbach, Klausen-Leopoldsdorf, Wolfgraben, Hochroterd, Breitenfurt und besonders gern nach Heiligenkreuz“ sowie auch „über den Riederberg und von St. Pölten nach Melk bin ich gefahren“. Nur im Sommer 1905 gewann das Fahrrad über seine sportlich-touristische Nutzung hinaus praktische Bedeutung als günstiges Fortbewegungsmittel, weil Bartsch regelmäßig von der Sommerfrische in Pressbaum, westlich von Wien, in die Sommerfrische seiner künftigen Frau nach Perchtoldsdorf, süd-

²⁹ Zum Folgenden RBE 348–356.

lich von Wien, fuhr.³⁰ Mit dem Rad ersparte er sich den Umweg über Wien und konnte diese ca. 20 Kilometer lange Strecke mit knapp 250 Höhenmetern in etwa 1¼ Stunden bewältigen.

Auch bei weiteren Reisen wollte Bartsch auf das Fahrrad nicht verzichten. So erkundete er von Salzburg aus Reichenhall, Berchtesgaden, Grossgmain, Ischl, Lambach, Bad Hall und Steyr, von Gmunden aus den Attersee und Gosau. 1904 begleitete ihn das Fahrrad nach München, wo er nicht nur bei Amira das altnordische Recht studierte, sondern auch „mehrfach Ausflüge zum Starnberger- und Ammersee (Andechs), Ebersberg, über Tegernsee zum Achensee u.s.w.“ machte. „Auf der Rückreise fuhr ich mit dem Rad über Wasserburg zum Chiemsee, dann von Freilassing nach Grossgmain und von dort über Salzburg nach Ischl.“ Geplanten Fernreisen „durch das Ampezzotal ins Venezianische“ und „durch die Dolomiten“ kam seine Eheschließung zuvor.

Nur „mit großem Bedauern“ gab Bartsch das Radfahren nämlich „nach [s]einer Verheiratung“ auf. Was für einen jungen Akademiker, selbst für einen Richter, eine adäquate Form der Fortbewegung in der Freizeit gewesen war, schien für den Ehemann nicht mehr passend. Offenbar kamen für ihn – oder für seine Frau, darüber schweigen die Erinnerungen – weder gemeinsame Radausflüge noch ein Tandem in Frage. Zum Ende seiner Radfahrerzeit zog Bartsch jedenfalls Bilanz über dieses Verkehrsmittel: „Das Radfahren befriedigte meinen Bewegungs-, Wander- und Reisetrieb und brachte mich der Natur näher als das von der Eisenbahn aus möglich ist; es erstreckte meinen Radius weit über das, was durch Fußmärsche erreichbar war und es gab bei allen Erlebnissen in Landschaft, Städten und vor Kunstwerken das mit Hochgefühl verbundene Bewusstsein, diese Erlebnisse durch eigene Kraft erarbeitet zu haben. So wurde das Radfahren die horizontale Ergänzung zu dem vertikalen Erlebnis des Bergsteigens. An Erlebnisreichtum ist das Radfahren erst durch das

Fahren im eigenen Auto übertroffen worden, doch fehlte dabei das Hochgefühl der eigenen Kraftleistung.“³¹

5. Straßenbahn

Während es beim Radfahren also um Erlebnisse und Gefühle ging, wurden die alltäglichen Wege mit der Straßenbahn zurückgelegt – jedenfalls sobald die zu überwindenden Entfernungen über jenen Kreis hinausgingen, in dem sich Kinder und Jugendliche für Schule und Studium bewegen. Bartschs Eltern hatten zunächst in der heutigen Loidoldgasse (Georgsgasse 1, hinter dem Rathaus), seit 1892 dann in der Schwarzspanierstraße 22 (Ecke Währingerstraße) gewohnt, also fußläufig zum Arbeitsplatz des Vaters im Justizpalast ebenso wie zu Schottengymnasium und Universität, den von Bartsch und seinen Brüdern besuchten Bildungseinrichtungen.³² Die erste eigene Wohnung bezogen Robert Bartsch und seine Ehefrau nach ihrer Hochzeit (1906) in der Alserbachstraße 4a; nach einem Intermezzo in der Pokornygasse 25 (1915–1921) wohnten sie seit 1921 in der Döblinger Hauptstraße 56. Alle drei Wohnungen waren verkehrsgünstig gelegen, worauf die Erinnerungen eigens hinwiesen. Die erste Wohnung lag an einem „Kreuzungspunkt zahlreicher Straßenbahnlinien“,³³ die zweite „nahe dem Steilhang gegen die Heiligenstädterstrasse, zu der eine Stiege mit 100 Stufen hinabführte. Unten war eine Haltestelle der Straßenbahn, die einerseits nach Nussdorf, andererseits zur Börse führte und auf der Wagen über die Ringstraße zum Süd- und Ostbahnhof führten. Am anderen Ende [...] der Pokornygasse kam man in die Döblinger Hauptstrasse, in der eine Strassenbahnlinie zur Hohen Warte andererseits zur Schotten-gasse führte, mittels der man leicht die Lastenstrassenlinie Nr. 2, die Ringlinie und auch die Stadtbahnhaltestelle Nussdorferstrasse erreichen konnte.“³⁴ Wenn Bartsch morgens seine Vorlesung hielt, begab er sich anschließend „zu Fuss [ins Ministerium], wenn die Vorlesung um 9 h zu Ende war, wenn die um

³⁰ RBE 609, 611.

³¹ RBE 353.

³² Vgl. neben den Angaben in RBE auch LEHMANN, Wohnungsanzeiger.

³³ RBE IV, 4.

³⁴ RBE V, 42.

¾ 10 endete mit der Strassenbahn.“³⁵ Die letzte Wohnung, knapp vor Bartschs Ernennung zum Hofrat des Verwaltungsgerichtshofs bezogen, ermöglichte durch die fast direkte Verbindung von Wohnung und Büro einen besonders reibungslosen Alltag, der in den Erinnerungen wie folgt beschrieben wird: „Um ½ 10 h fuhr ich mit der Strassenbahn mit der Linie G 2 von Döbling zur Sezession und begab mich in den Verwaltungsgerichtshof, wo die Sitzungen und Verhandlungen um 10 h begannen. Um 2 h verliess ich das Amt und fuhr nachhause, wo um ½ 3 h das Mittagmahl stattfand. Nach Tisch setzte ich mich in den Lehnstuhl am Fenster und las ausführlicher [als morgens] die Zeitung [...]. Das dauerte, selten durch einen Einnicker unterbrochen, bis gegen 4 h. Dann ging ich zum Schreibtisch und arbeitete dort von einem kleinen Spaziergang mit [dem Hund] unterbrochen bis gegen 8 h.“³⁶

Wenig genutzt wurde die Straßenbahn, zumindest vor dem Ersten Weltkrieg, für Ausflüge, weil „man damals keine Hunde mitnehmen“ durfte – dies motivierte die Verwendung der dampfbetriebenen Stadtbahn und der Eisenbahn.³⁷

6. Eisenbahn

Während Fahrrad und Straßenbahn zwei getrennten Lebensbereichen zuzuordnen waren, wurde die Eisenbahn von Bartsch sowohl privat als auch beruflich genutzt. Die Bahn war auch nicht immer ein Instrument der Mobilität, ganz im Gegenteil. Die ersten vier Wochen seiner Militärdienstzeit im Ersten Weltkrieg hatte er als „Bahnhofsoffizier“ am Wiener Ostbahnhof verbracht: Als solcher „musste ich bei jedem abgehenden oder einlangenden Zug anwesend sein, Militärpersonen perlustrieren, ihre Dokumente prüfen

und allenfalls für ihre weitere Beförderung sorgen, bei einlangenden Verwundetenzügen für Krankenwagen sorgen usw. Die Papiere der Soldaten waren oft sehr schmutzig und es bestand Gefahr einer Infektion. Ich begnügte mich nicht, dabei Handschuhe anzuhaben, sondern ließ mich auch gegen die gefährlichsten Seuchen, insbesondere Cholera impfen [...]. Gesellschaft bot nur der Labedienst [des Roten Kreuzes,] freiwillig gemeldete Frauen und Mädchen, alle aus guten Kreisen in Schwesterntracht [...], aber es war doch Gesellschaft, mit der man die Zeit des Wartens totschlug.“ Nach etwa einem Monat wurde Bartsch dann an die Artilleriekadettenschule Traiskirchen versetzt, wo er Rechtslehre, Deutsch und Geschichte unterrichtete.³⁸

Übrigens war der Ostbahnhof dann ein Vierteljahrhundert später, im April 1939, auch Ausgangspunkt seiner letzten beruflich bedingten „Reise nach Berlin zur 1. Tagung des Ausschusses der Akademie für Deutsches Recht, der sich mit dem ehelichen Güterrecht befassen sollte“: Er „fuhr um ½ 9 vom Wiener Ostbahnhof durch Mähren und Schlesien mit Mittagessen im Speisewagen bis zum Bahnhof Zoo in Berlin, wo ich 20.49 pünktlich ankam.“³⁹

An der Grenze zwischen privatem Umfeld und öffentlichem Wirken lag eine letztlich politisch motivierte Bahnreise, die Bartsch schon Jahrzehnte zuvor unternommen hatte: Als in der mährischen Stadt Leipnik „die Gemeindeverwaltung aus den Händen der Deutschen in die der Tschechen überzugehen“ drohte, „ernannte die Gemeinde eine größere Anzahl von Personen, die sich um das Deutschtum verdient gemacht hatten, zu Ehrenbürgern“, um ihnen im Rahmen des „Dreiklassenwahlrechts“ eine hochwertige Stimme zu verschaffen. So wurde auch Bartsch 1905 zum Ehrenbürger von Leipnik.

³⁵ RBE IV, 15.

³⁶ RBE VII, 3.

³⁷ RBE IV, 25.

³⁸ RBE V, 15–18.

³⁹ RBE VII, 259. Diese Bahnfahrt war also ein positives Erlebnis; sie unterschied sich damit von jener Fahrt, die Roberts Bruder Heinrich zum Antritt des Amtes als Reichsgerichtsrat nach Leipzig unternahm: Infolge eines Kofferdiebstahls und einer Erpressung mit dem politisch brisanten Inhalt des Gepäckstücks war diese Fahrt der Auslöser für Heinrich Bartschs Zwangspensionierung und seine Karriere nach 1945. Vgl. dazu KOHL, Grundbuchsrecht 330–332.

Ein Jahr später wurde dies schlagend und die Bahn zu einem Vehikel politischer Aktivität: „Bald nach meiner Verheiratung im Spätherbst 1906 fanden Gemeindewahlen in Leipnik statt, und ich erhielt die Aufforderung zur Teilnahme an der Wahl. Ich kam der Aufforderung nach und begab mich am Nachmittag des Tages vor der Wahl mit dem Nordbahnschnellzug in die Abzweigstation Prerau, wo im Bahnhofsgebäude ein Hotel war. Als ich spät abends dort ankam, waren bereits sämtliche Zimmer besetzt. Versuche, in der Stadt unterzukommen, schlugen gleichfalls alle fehl. So musste ich im Wartesaal I. Kl. die Nacht verbringen. Als ich mich am Morgen zum Frühstück in das Restaurant begab, sah ich die Gäste aus den Zimmern kommen, größtenteils mir bekannte Schulvereinsleute und andere Wiener Deutsche, die alle zur Leipniker Wahl kamen. Nun fuhr ich in größerer Gesellschaft mit dem Personenzug die kurze Strecke bis Leipnik. Dort wurden wir vom Wahlkomitee feierlich begrüßt, mit Bändern und Blumen geschmückte Pferdewagen [!] führten uns in die Stadt. Nach einem kleinen Imbiss begaben wir uns in das Wahllokal. Dabei mussten wir ein dichtes Spalier von Menschen passieren, die uns tschechisch, daher uns unverständlich, höhnisch anschrien und verspotteten. Die Wahl geschah mündlich. Man hatte uns Zettel mit den Namen der deutschen Kandidaten in die Hand gedrückt, die wir, von Zwisch[en]rufen der anwesenden Tschechen oft unterbrochen, laut ablesen und in das Wahlprotokoll diktieren mussten. Dann fand ein gemeinsames Mittagessen statt, an dessen Ende Spenden für den Wahlfond gesammelt wurden. Ich beschloss mit dem Abendschnellzug aus Oderberg nach Wien zurück zu fahren, der nicht in Leipnik, wohl aber in der zwei Stunden entfernten Stadt Mährisch-Weiskirchen hielt. Den Weg dahin machte ich auf der Landstraße durch die Spätherbstlandschaft in Gesellschaft des späteren Ministers Weidenhoffer, den ich schon in der Studentenzeit kennen gelernt hatte. Es war schon dunkel, als wir Weiskir-

chen erreichten und im dortigen Kaffeehaus landeten, nachdem wir auf dem Marsch tüchtig gefroren hatten. Abends war ich wieder in Wien.“ Dies war das einzige Mal, dass Bartsch in Leipnik wählte. Bald nach dieser Farce wurde das Wahlrecht der Ehrenbürger an einen Wohnsitz in der Gemeinde gebunden.⁴⁰

Es ist erstaunlich, dass die große Zahl der Leipniker Ehrenbürger nicht gleich mit einem Sonderzug befördert wurde. Dieses heute eher seltene Beförderungsmittel konnte Bartsch mehrmals in seinem Leben benutzen. So fuhr er zur Schulvereinsversammlung 1905 „am Pfingsttag in einem Sonderzug nach Linz; von hier fand am Pfingstmontag ein Tagesausflug nach Gmunden mit Sonderzug in 17 Waggons statt“.⁴¹ Einen Sonderzug gab es auch für die dritte Wiener „Universitätsreise“, die 1912 Professoren und Studenten der Universität Wien nach Budapest und an die Adria führte; von dort kehrte die Reisegesellschaft dann mittels „Nachtfahrt durch den Tauerntunnel nach Gastein“ und weiter über die Westbahnstrecke nach Wien zurück.⁴²

Sowohl am Traunsee als auch an der Adria wurden die Bahnfahrten durch Schiffsrund- oder -überfahrten ergänzt. Auch auf rein privaten Reisen kam es gelegentlich zu einer Kombination dieser Verkehrsmittel.⁴³

7. Automobilismus I: Der Hanomag

Im Frühsommer 1928 kam Bartsch, der sich schon seit 1913 juristisch mit dem Kraftfahrzeugwesen beschäftigt hatte,⁴⁴ erstmals in persönliche Berührung mit dem Automobilismus.⁴⁵ Ursächlich dafür war eine „geschäftliche Transaktion meines Schwagers Richard“, die Bartsch „nicht nur Geld gekostet, sondern [...] auch seelisch schwer hergenommen und eine viele Monate dauernde tiefe Depression

⁴⁰ RBE 448–449.

⁴¹ RBE 445. Daran schloss sich eine Dampfer-„Rundfahrt bis Traunkirchen“ an: RBE 446.

⁴² RBE IV, 185ff.

⁴³ Z.B. 1899 Dampfschiff Linz – Greifenstein: RBE 457.

⁴⁴ BARTSCH, Kraftfahrzeuggesetz.

⁴⁵ Das Folgende: RBE VI, 146–152.

verursacht“ hatte. Das Problem begann mit einer Mitteilung von Bartschs Ehefrau Hilda, wonach ihr Bruder „die Vertretung der Automobilfabrik Hanomag erhalten [habe], die Kleinwagen herstellte. Er hoffe mit dem Verkauf solcher Wagen viel zu verdienen, er müsse jedoch selbst einen Wagen kaufen, um ihn den von ihm zu erwerbenden Kunden vorzuführen, er lerne jetzt chauffieren. Er bekomme den Wagen billig auf Raten, bedürfe jedoch einer Unterschrift, die ich ihm geben solle. Ich wusste sofort, dass es sich um eine Bürgschaft handle und lehnte grundsätzlich ab. Ich war bereit, eine grössere Summe zu leihen oder selbst zu schenken, aber eine Bürgschaft gäbe ich nicht. Ich hatte immer in Privatgesprächen wie in Vorlesungen auf die Gefahren einer Bürgschaft hingewiesen und erklärt, dass der Bürge in der Regel mit der Begründung, dass seine Unterschrift bloss Formsache sei, zur Übernahme verlockt werde und dann regelmässig schwer erträgliche Zahlungen leisten müsse.“

Bartschs Schwager hatte bereits „einen Vertrag mit einem Finanzierungsinstitut, der ‚Eisenbahnverkehrsanstalt‘ geschlossen, die ihm den Kaufpreis für den Wagen gegen 24 Monatsraten zu etwa 225 S zur Verfügung stellte“, jedoch einen guten Bürgen für die Ratenzahlungen verlangte. Der Vertrag machte Bartsch „einen recht unangenehmen Eindruck, denn er strotzte von Vorsichten gegen Diebstahl, Veruntreuung und Betrug“ durch den Kreditnehmer. Dies erstaunt nicht, denn nach zeitgenössischen Berichten war die fremdfinanzierte Motorisierung gerade richtig in Schwung gekommen. Während „Der österreichische Volkswirt“ die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der „Absatzfinanzierung von Kraftwagen“ thematisierte und einen Überblick über die Anbieter lieferte,⁴⁶ prangerte „Der Morgen“ just im Jahr 1928 die Tendenz an, „Autos unter die Leute und Geld unter die Autos zu bringen“. Die Finanzierungsinstitute würden sich in einem „förmliche[n] Konditionenrun“ überbieten. Wer „zwei Wagen auf einmal schuldig bleib[e]“, bekäme „50 % Sonderrabatt“; die Österreicher könnten „mit höchster Genugtuung darauf hinweisen, in einem Lande der

schier unbegrenzten Kilometerpumpmöglichkeiten zu auteln“. Ausdrücklich genannt wurde dabei die „Eva“, jene „Eisenbahnverkehrsanstalt“, die auch den Wagen von Bartschs Schwager finanzierte.⁴⁷

Bartsch „sträubte [s]ich weiterhin und sagte Hilda, das Resultat [s]einer Bürgschaft werde sein, dass [er] zwei Jahre lang jede Rate aus eigener Tasche würde bezahlen müssen“. Sie erklärte ihren Mann „für einen Schwarzseher“, seine Weigerung als „doktrinäre Prinzipienreiterei“ und war „tagelang tief verstimmt und hatte schlaflose Nächte. Da liess ich mich herbei, meine Unterschrift zu geben, nicht aus Leichtsinn oder Dummheit, sondern in Erkenntnis der Folgen im Bewusstsein, etwas Unverantwortliches zu tun. Ich schämte mich dessen was ich tat und verbot Hilda und Richard, irgend jemandem [m] von meiner Bürgschaft zu erzählen [...], die ich wie eine Erniedrigung empfand.“ Alle akademische Einsicht hatte also nichts genützt.

Und tatsächlich kam es so, wie Bartsch befürchtet hatte, vielleicht sogar noch schlimmer. Zunächst wurde er bereits ab der zweiten Rate in Anspruch genommen. Von Juli 1928 bis Jänner 1929 summierten sich die Zahlungen auf 1.600 Schilling. Im Jänner 1929 kündigte Richard an, demnächst werde wegen des Wagens eine Verhandlung beim Handelsgericht Wien stattfinden. Dabei stellte sich heraus, dass Bartschs Schwager gar nicht die Vertretung von Hanomag übernommen, sondern den Wagen beim Generalvertreter Pilis & Co gekauft hatte; nur für den Fall der Vermittlung weiterer Käufer hatte man ihm einen Preisnachlass versprochen. Dieser Nachlass war nun fällig gestellt worden, weil Richard keine Käufer akquiriert hatte. Als der Hanomag wegen einer kleinen Reparatur in der Werkstatt war, verweigerte Pilis & Co dessen Ausfolgung, solange neben den Reparaturkosten dieser Kaufpreisrest offen war.

Nach dem Gerichtstermin und anschließenden schwierigen Vergleichsverhandlungen war es letztlich Bartsch, der gegen eine Zahlung von 500 Schilling den Hanomag unrepariert herausbekam. Die Reparatur kostete

⁴⁶ Der österreichische Volkswirt, 11. 5. 1929, 364.

⁴⁷ Der Morgen, 9. 8. 1928, „Auto-Morgen“.

weitere 400 Schilling und überdies waren noch 15 Raten offen. Mehr als diese finanziellen Fragen machten ihm die persönlichen Aspekte zu schaffen; er fühlte sich „arg hinter das Licht geführt“ und „tief deprimiert“. Gegen den Widerstand seines Schwagers betrieb er den Verkauf des Hanomag,⁴⁸ und nachdem er sich mit der Eisenbahnverkehrsanstalt auf eine vorzeitige Zahlung der Restschuld gegen Diskont geeinigt hatte, fand sich schließlich auch ein Käufer, der den Wagen um 2.100 Schilling übernahm. Das Resümee war bitter: „Im ganzen hat mich der Hanomag 6.404 S gekostet, denen nur der Verkaufspreis von 2.100 S gegenübersteht. So war mir Richard 4.304 S schuldig geworden. Ich gab ihm eine detaillierte Abrechnung und beehrte, da ich ihm schon früher gesagt hatte, ich würde ihm die im Vorjahr gezahlten Raten von 1.600 S erlassen, nur den Rest von 2.704 S.“ Diesen Betrag sollte er aber nie erhalten.

Der Ausgang der Hanomag-Angelegenheit war für Bartsch ein biografischer Einschnitt: „Die ganze Affäre war für mich von schwerer Bedeutung. Sie brachte nicht nur die Aufzehrung aller Ersparnisse, die ich seit dem Ende der Inflation gemacht und die ich als den Anfang einer Vermögensrücklage betrachtet hatte. Ich habe von dieser Zeit an alle Versuche in gleicher Richtung aufgegeben und mein ganzes Einkommen restlos aufgezehrt. Aber der materielle Verlust war nicht das Schlimmste. Ich litt seelisch schwer und eine durch viele Monate dauernde tiefe Verstimmung, die mir alle Lebensfreude raubte, war die Folge. Ich hatte Gewissensbisse wegen der Untreue gegen meine Grundsätze und zugleich das beschämende Gefühl hintergangen und ausgebeutet zu sein. Es mag sein, dass Richard anfangs gutgläubig war, aber er hat sich im Laufe der Angelegenheit nicht tadellos gegen mich betragen. Und am schwersten empfand ich es, dass Hilda lange Zeit die Interessen Richards über die meinen gestellt, meine Sorgen zu bagatellisieren und meine Verstimmung als unberechtigt hinzustellen versuchte hatte. Ich habe ohne ihr Wissen manchmal bitterlich geweint. Erst als sie

sah, welcher seelische Schaden bei mir eingetreten war, bekam sie Angst und suchte mich auf jede mögliche Art zu zerstreuen. Sie hat auch nie wieder versucht, mich zu einer solchen Aktion zu verleiten.“⁴⁹

8. Automobilismus II: Führerschein und eigener Wagen

Nach den Erfahrungen mit dem Hanomag seines Schwagers hätte man annehmen können, dass Bartsch mit dem Automobilismus innerlich abgeschlossen hatte. In seinen „Jahren der Erfüllung“ rückte jedoch „Der Kraftwagen“ als eigenes Kapitel prominent ins autobiographische Blickfeld.⁵⁰ Wie schon das Fahrrad verknüpfte Bartsch auch das Auto durch Reflexionen über die eigene Persönlichkeit mit seinem Lebensbild und begann das Kapitel mit der Feststellung: „Technisches hat mich immer sehr interessiert.“ Das galt auch für „das Technische des Autofahrens [...], besonders seit ich oft an der Seite eines Amateurfahrers [...] gesessen war. Aber Genaueres wusste ich nicht, ich habe darum mit grossem Interesse eine Anleitung zum Chauffieren durchstudiert“, die ein Besucher „im Winter 1932/33 einmal bei uns liegen liess. Ich habe daraus den Viertaktmotor, die Gänge und das Differential kennen gelernt, das mich um seines Namens willen interessierte, weil ich glaubte, dass er mit höherer Mathematik zusammenhänge.“

Den unmittelbaren Anstoß, sich intensiver mit dem Autofahren zu beschäftigen, lieferte Bartschs Mitgliedschaft im „Deutschen Klub“, einem Sammelbecken von Großdeutschen und NS-Sympathisanten.⁵¹ Hier erging „anfangs 1934 [...] eine Aufforderung an die Mitglieder [...] sich zu Chauffierkursen zu melden“. Das dafür „angegebene Klubmitglied, Minist. Rat [Dr. Robert] Möckel im Unterrichtsministerium“, empfahl „einen Kurs in der Fahrschule Lattermann am Hernalsergürtel“. Nach längerem Schwanken, weil „es an Gelegenheit einen Kraftwagen zu führen

⁴⁸ Vgl. Inserat in: Wienerwald-Bote, 18. 5. 1929, 6.

⁴⁹ RBE 151–152.

⁵⁰ Das Folgende: RBE VII, 188–200.

⁵¹ HUBER, ERKER, TASCHWER, Klub; RBE VI, 6–7.

gänzlich mangelte“, schrieb er sich doch in der Fahrschule ein. Als mittlerweile 60-jähriger Senatspräsident des Verwaltungsgerichtshofes saß Bartsch ab Mai 1934 „nun dreimal die Woche an Nachmittagen meist von 3–5 h auf der Schulbank. [...] Einmal in der Woche waren ‚Gesetze‘, die mir sehr leicht fielen, da ich die Fahrvorschriften selbst herausgegeben hatte. Das Technische war mir interessant, ich verstand es auch sehr gut, nur musste ich bemerken, dass mein Gedächtnis nicht mehr so gut wie in der Jugend war.“ Der Vergleich mit den „Kurskollegen, [...], meist Arbeiter, viele junge Leute, die Berufschaufeure werden wollten“ war wohl etwas deprimierend. Im Juni 1934 begannen „viele Fahrstunden [...], meist morgens von 8–9 Uhr“; diese „Ausfahrten machten mir viel Vergnügen“, obwohl sie „der Prüfung halber meist durch die Innere Stadt oder die Mariahilferstrasse“ gingen.

Dem „Vergnügen“ entsprach jedoch keine sichere Beherrschung des Wagens. „Am 21. Juli [1934] fand die Prüfung statt, Früh hatte ich noch eine Fahrstunde genommen, alles ging gut. Um ½ 1 Uhr war die Prüfung im Verkehrsamt auf dem Deutschmeisterplatz. Die theoretische Prüfung sowohl im Technischen wie im Rechtlichen ging leicht und anstandslos vor sich, beim Reversieren [!] auf dem Schlickplatz hatte ich dagegen Malheur. Ich lenkte den Wagen gegen den Fussteig, trat aber dann statt auf die Bremse auf den Gashebel, der Wagen fuhr bis an das Gartengitter und drückte es etwas ein. Damit war die Prüfung missglückt und ich begab mich in sehr gedrücktem Zustand nach Hause.“

Bartsch gab aber nicht auf; man erinnere sich an seine Selbstbeschreibung aus Anlass seiner ersten Radfahrversuche. Nach weiteren Fahrstunden bestand er am 11. Oktober 1934 die praktische Prüfung; eine Wiederholung der theoretischen hatte man ihm erlassen. „Ich bekam den Führerschein an dem selben Tage, an dem abends das von Späth und Linde veranstaltete Souper für die Mitarbeiter am Neuen Oesterreichischen Recht stattfand. Meine Stimmung war dabei gehoben.“

Hier berühren einander erstmals Bartschs Automobilität und „Das Neue Österreichische Recht“ des „Industrieverlags Späth & Linde“. Dies war eine Loseblattsammlung „der seit Mitte März 1933 erlassenen Rechtsquellen des Bundes mit Erläuterungen“, die Bartsch „unter Mitarbeit von Ministerialreferenten aller Bundesministerien“ herausgab, ein gewaltiges Projekt, das sich der Protektion Schuschniggs erfreute.⁵² Das Werk hatte „ungeahnte[n] Erfolg“, was nicht zuletzt den politischen „äußeren Umständen“ geschuldet war: „Nie war ein solches Werk so dringend notwendig wie in einer Zeit, da es weder Motivenberichte noch eine öffentliche Beratung in den an der Gesetzgebung mitwirkenden Körperschaften gibt.“ So entstand „Authentizität“ dadurch, dass die „Erläuterungen [...] vom Sachbearbeiter des jeweils zuständigen Bundesministeriums“ stammten, „der in der Regel an der Entstehung des Gesetzes unmittelbar beteiligt ist oder doch die Absichten des Gesetzgebers kennt und sich der internen Auslegungsbehelfe bedienen kann“. Die „Benützer“ wurden also „mit dem Sinn der einzelnen Rechtsnormen in authentischer Weise vertraut gemacht, wenngleich dem Werk an sich keinerlei amtlicher Charakter zukommt“.⁵³

Vom Charakter eines Surrogats parlamentarischer Gesetzgebung profitierte neben dem Verlag auch Bartsch als Hauptherausgeber, und zwar durchaus auch finanziell. Im März 1935 hatte er „das grosse Honorar [von 7.000,- Schilling]⁵⁴ bekommen und es war Aussicht, dass ich auch in Zukunft eine stattliche Einnahme haben würde. So kam es, dass ich mich bei einem Besuch der Frühjahrmesse im Prater [...] für Autos interessierte und mit dem Gedanken eines Autokaufs spielte. [...] Da telefonierte mir am 28. März vormittags Lattermann, es sei Gelegenheit, einen Steyr 100 wie neu zu kaufen, der Motor sei gut und das Exterieur fabelhaft. Am folgenden Tag erschien Lattermann mit einem Herrn Scholz um 4 h bei unserer Wohnung, Hilda und ich machten in dem Wagen eine Probefahrt. Scholz führte den Wagen durch die Krottenbachstrasse bis Neustift und zurück

⁵² RBE VII, 91–99; vgl. Subskriptionseinladung in: Anzeiger für den Buch- und Musikalienhandel 1934, 22.

⁵³ Der österreichische Volkswirt, 25. 4. 1936, 19.

⁵⁴ RBE VII, 113–115. Bartschs Jahresgehalt war damals 18.638,- Schilling.

(auf Geschwindigkeit), dann über Grinzing über die Himmelstrasse auf den Kobenzl (auf Bergsteigen). Die Fahrt fiel zu unserer Zufriedenheit aus.“ Nach dem Austausch einer defekten Achse kam der Kauf zustande; „wir nahmen den Wagen für 7.000 S“ am 16. April 1935, „am Dienstag der Charwoche“.

Noch nach einem Jahrzehnt kam Bartsch ins Schwärmen, wenn er an das Auto dachte: „Der Wagen war tatsächlich sehr schön, ein Kabriolet mit vier Sitzen, niedrig gebaut, daher sicher gegen das Umfallen, das Verdeck zu öffnen, Wagen und Motorhaube mittelgrau, das Verdeck gleichfalls grau, Räder und Kotflügel Schwarz. Der Motor hatte vier Zylinder, es gab vier Gänge, Hand- und Fussbremse. Der Wagen ging leicht und sicher, nur das Starten war immer schwierig, trotz wiederholter Reparatur. Der Wagen führte das Kennzeichen A 28494.“

Einen Umstand verschwieg Bartsch in seinen sonst sehr detailreichen Erinnerungen: Der Wagen wurde auf Hilda Bartsch zugelassen,⁵⁵ die ebenfalls den Führerschein erwarb. „In der ersten Zeit, die wir den Wagen hatten, haben die Fahrlehrer wenig Zutrauen zu meiner Fahrkunst gehabt, Lattermann redete Hilda zu mich nicht fahren zu lassen, sondern nur selbst zu chauffieren. Sie war darum ängstlich, wenn ich fuhr, und hätte am liebsten den Wagen ganz aufgegeben. Ich bin aber dann doch ganz gut, dauernd und ohne Unfall gefahren.“

Vielleicht deshalb hielt Bartsch auch Details der Fahrzeugnutzung fest: „Wir fuhren nie allzu schnell, auf guten Strassen wenn kein Hindernis war, etwa 70 km die Stunde, auf der Reichsautobahn 90 km. Wir hatten auch niemals einen Unfall, der einen Menschen gefährdet hätte. Weder ein Fahrgast noch ein Passant, auch kein Tier wurde durch uns verletzt. Polizeiliche Anstände gab es nur wegen Kleinigkeiten.“ Und natürlich wurde ein am 29. Juni 1935 von Hilda verursachter Unfall

verzeichnet, durch den Reparaturkosten von 875 S entstanden. „Wir waren damals noch nicht auf Beschädigung des Wagens versichert, das haben wir erst nachher getan und die Versicherung niemals in Anspruch genommen.“

Bartsch „führte ein genaues Bordbuch über jede Fahrt mit Fahrtzielen, Kilometerzahl und Benzinverbrauch. Der Wagen brauchte bei hindernisloser Fahrt auf grösseren Strecken etwa 11 Liter per 100 km, in der Stadt mit kurzen Fahrten und oftmaligem Bremsen mehr, im Winter bis zu 16 Liter.“ Wohl auf dieser Grundlage berichten die Erinnerungen penibel über die Autonutzung, Fahrziele, Begleitung, besondere Vorfälle; dies kann hier aus Platzgründen nicht dargestellt werden. Es lässt sich jedenfalls feststellen, dass der Wagen ab Mitte Mai 1935 „fast täglich“ verwendet wurde, und zwar sowohl innerstädtisch als auch für Ausflüge und größere Reisen. Die erste solche Fahrt fand im Juni 1935 statt, dauerte vier Tage und führte nach Bad Hall und Gmunden.

Das Auto brachte große Veränderungen des Lebensstils, die Bartsch durchaus registrierte. Seiner Buchhaltung ist zu entnehmen, dass die Straßenbahnkosten von 289 Schilling im Jahr 1934 auf 164 Schilling 1936 sanken.⁵⁶ „Im Sommer [1935] nahmen wir den Wagen nach Grundlsee mit“, wo Bartschs seit Jahren in Eugenie Schwarzwalds „Seeblick“ urlaubten. In den folgenden Jahren bewirkte die erhöhte Mobilität eine schrittweise Verkürzung der stationären Sommerfrische: Von 1934 auf 1936 halbierte sich die Aufenthaltsdauer von 40 Tagen auf 20 Tage: „In den Jahren 1936 bis 1938 waren es die mehrwöchigen Wagenreisen, die den Aufenthalt in Grundlsee auf drei Wochen beschränkten.“⁵⁷

Ab Sommer 1935 also „war der Wagen in vollem Betrieb, wir sind jahrelang überhaupt nicht in der Eisenbahn oder mit einem Taxi gefahren.“⁵⁸ [...] Der Wagen hat unser ganzes

⁵⁵ <https://www.technischesmuseum.at/kfz-datenbanken> (16. 6. 2025).

⁵⁶ RBE VII, 115.

⁵⁷ RBE VII, 215.

⁵⁸ Eine Ausnahme war z.B. der Besuch des Opernballes 1936: „Wir fuhren aber nicht in unserem Wagen, weil ich fürchtete, in der Nähe der Oper keinen Parkplatz zu finden. Wir nahmen ein Taxi [...]“ RBE VII, 279. Eine „Winterreise nach Berlin“ war „jahrelang die einzige Eisenbahnfahrt.“ RBE VII, 231.

Leben in der nun kommenden Zeit bis in den Sommer 1939 tiefgreifend beeinflusst. Wir haben beide sehr gerne den Wagen geführt und darin regelmässig abgewechselt. Wir haben uns auch prächtig ergänzt, weil Hilda sehr gut und sicher, dabei vorsichtig fuhr und ich mich auf Karten und im Gelände rasch orientierte und zugleich alle Strassentafeln im Vorbeifahren rasch und sicher las. Für mich war das Fahren auch Sportbetätigung, wie ich sie immer erstrebt habe. Das Fahren erforderte äusserste Konzentration, rasche Entschlüsse, Wagnis und volle Verantwortung, es brachte auch Gefahren, aber es erforderte wenig Muskelkraft und strengte darum das Herz nicht an, was bei meinem Alter schon zu berücksichtigen war. Wir haben Schwierigkeiten nicht vermieden, sind im Gedränge der Grosstadt, wie auf ganz schmalen Landstrassen, in engen Kurven und an schwindligen Abhängen [...] gefahren.

Der Wagen war in dieser Zeit unser fast ausschliessliches Verkehrsmittel. Zu den täglichen Fahrten in das Amt habe ich zwar immer die Strassenbahn benützt, aber wir sind doch oft in die Innere Stadt gefahren, wenn es etwas zum Transportieren gab, ferner regelmässig zu Theatern, Konzerten, bei Abendeinladungen und auf Friedhöfe zu Begräbnissen. Viel wichtiger war aber der Wagen als Ausflugsmittel, wir sind an Sonntagen und nicht selten auch in der Woche zu Halbtags- und Ganztagsausflügen ausgefahren.“ Bei solchen „Tagesausflügen [wurden] meist Strecken von 200 km gefahren.“ Dazu kamen „Mehrtagesausflüge und Reisen nach Graz, Klagenfurt⁵⁹ und Salzburg in das Salzkammergut und nach Tirol“ sowie „weitere Reisen [...] in das Engadin und an den Bodensee, wiederholte Fahrten nach München, eine Fahrt nach Niederbayern, [...] nach Stuttgart, an den Rhein und durch Thüringen“ sowie zuletzt „an den Chiemsee.“ Bedauernd vermerkte Bartsch auch, wozu es nach dem Anschluss nicht mehr kam: „So unterblieb eine schon bis ins Einzelne ausgearbeitete Reise

nach Holland. Und eine ebensolche an den Comosee und nach Mailand, auf der ich endlich einmal Vicenza zu sehen hoffte.“

Die Lektüre von Bartschs Erinnerungen vermittelt einen ausgezeichneten Eindruck davon, wie der Automobilismus die Menschen emotional berührte, selbst wenn man das erklärende Element des Rückblicks mitbedenkt. Zwar war der private PKW in den Dreissigerjahren des 20. Jahrhunderts noch Luxus, doch wird durch dieses Zeugnis aus erster Hand nachvollziehbar, welche Gründe nach dem 2. Weltkrieg das Auto zu einem Massenphänomen werden ließen:

„Der Wagen befriedigte aber auch meine Wanderlust, den Trieb in die Ferne und das geschah hier noch umfassender als es jemals durch Wanderungen oder durch Radfahren zu erreichen war. Nun konnte ich wieder Touren planen, wie ich es immer so gerne getan habe. Neben dem Reisehandbuch stand aber jetzt nicht der Fahrplan mit Abfahrtszeiten und Zugsanschlüssen, sondern die Strassenkarte mit Kilometerzahlen und das Kunsthandbuch von Dehio.

Und wie viel Neues war dabei zu sehen, nicht wie von der Eisenbahn aus Städte und Dörfer nur von aussen, meist verdeckt durch Bahnhöfe und abgestellte Züge, sondern es ging mitten durch die Ortschaften. Da gab es Ortsbilder, Kirchen, Schlösser und Rathäuser zu sehen.⁶⁰ Man konnte sie auch besichtigen, konnte beliebig anhalten, aussteigen und verweilen so lange man wollte, ohne an eine Abfahrtszeit gebunden zu sein.

Und dann die Bequemlichkeit. In meiner Jugend hat sie beim Reisen keine Rolle gespielt, ich habe grosse Strapazen und Unbequemlichkeiten wie Nachtfahrten in der dritten Klasse, schlechtes Quartier und Märsche in Hitze oder Regen ohneweiteres auf mich

⁵⁹ „An der kärntner Landesgrenze war Richtungswechsel, bis dahin Linksfahren, nun Rechtsfahren.“ RBE VII, 237.

⁶⁰ Bartsch relativierte dies nur im Vergleich zur Flussschiffahrt, konkret zur Fahrt entlang des Rheins 1938: Den blässeren Eindruck der Autoreise schrieb er u.a. „dem Umstand zu, dass eine Dampferfahrt doch viel mehr bietet als eine Wagenfahrt, die nicht immer unmittelbar am Fluss entlang geht. Dafür haben wir in kurzer Zeit weit mehr gesehen und mehr Orte aufgesucht, als bei einer Reise im Dampfschiff oder in der Eisenbahn möglich gewesen wäre.“ RBE VII, 249.

genommen. Aber ich konnte gleiches Hilda nicht zumuten und mit den Jahren bin ich auch bequemer geworden.

Und wie bequem war hier ein Ausflug oder eine Reise. Da gab es keinen Fahrplan mit Abfahrtszeiten, keine Formalitäten des Kartenkaufs oder Platzbelegen, keine Behelligung durch Mitreisende, keinen Kofferträger auf den man warten musste, kein Gepäckschleppen, keine Sorge um ein Taxi. Man stieg in den Wagen vor der Haustür oder in der Garage, wann man wollte, das Gepäck wurde hineingelegt und dann hatte man erst nach dem Ende der Fahrt wieder auszupacken. Auf Reisen fuhr man von Hoteltür bis zu Hoteltür, da gab es kein unnötiges an den Nerven zehrendes Warten, keine Sorge um einen Sitzplatz oder um ein Aussichtsfenster, um Erreichung eines Anschlusses.

Natürlich musste man dafür stets in Spannung sein, es gab während der Fahrt keinen Augenblick der Ruhe, kein Schlafen oder Lesen, auch kein Aufstehen, wie man es auf der Eisenbahn zu tun pflegte. Auch wenn Hilda chauffierte, hatte ich wenigstens anfangs kein Ausspannen. Ich achtete vielmehr auch dann auf die Strasse und die möglichen Hindernisse. Später aber, da ich wusste wie gut Hilda fuhr[,] habe ich unbesorgt die Aussicht aus dem Wagen genossen oder die Landkarten gelesen und auch wohl ein wenig ausge-spannt, wenn es durch bekannte Gegenden ging.“

Das Auto wirkte aber nicht nur unmittelbar auf seine Eigentümer. „Der Wagen hat auch unsere Geselligkeit stark beeinflusst, wir hatten vier Sitzplätze und haben oft und gern jemand mitgenommen. [...] In der Liste unserer Wagengäste zeigt sich auch der Wandel in unserem Verkehr“.

Das Ende des eigenen Wagens kam rascher als Bartsch erwartet hatte, und es war wieder mit dem „Neuen Österreichischen Recht“ verbunden: „Wir hatten von Anfang an die Absicht, den Wagenbetrieb nur bis zu meiner Versetzung in den Ruhestand aufrecht zu halten, die für Ende Dezember 1[9]39⁶¹ zu er-

warten war. Als der Anschluss mit dem Fortfall meiner Bezüge aus Gesetzausgaben eine bedeutende Verminderung meines Einkommens zu bewirken schien, haben wir den Betrieb, um Versicherungsprämien zu sparen[,] im Oktober 1938 stillgelegt. [...] Da stellte uns im März 1939 unser Garagenbesitzer [...] den Antrag, den Wagen ihm zu verkaufen, damit er ihn als Leihwagen verwenden könne. Wir verkauften ihm den Wagen um den Schätzwert von 1.500 RM. Wir waren bis dahin rund 40.000 km gefahren, also den Erdumfang gleich. Wir haben dann den Wagen vom April bis Juni 1939 noch öfter als Leihwagen benützt“; die „Leihgebühren wurden zur Tilgung des Kaufpreises aufgerechnet. Wir sind auf diese Weise weitere 1.600 km gefahren.“ Erst 1943 erhielt Bartsch die letzte Zahlung, obwohl das Auto seit Kriegsbeginn außer Betrieb war und „später durch einen Bombentreffer in die Garage zugrunde“ ging.

Die Autonutzung des Jahres 1938 wirft schließlich noch ein Schlaglicht auf die politische Situation der Familie Bartsch. Robert und Hilda Bartsch sympathisierten mit dem NS-Regime; das zeigte sich deutlich zu Beginn der NS-Herrschaft: „Der 10. April war Abstimmungstag. Wir hatten unseren Wagen zur Verfügung gestellt [...]. Davon wurde ein paarmal vor dem Abstimmungstag und an diesem selbst Gebrauch gemacht und rund 100 km gefahren.“ Einer der Gründe, warum Bartsch „den Anschluss als Glück“ empfand, waren die Reiseerleichterungen: „Auf unseren Autofahrten [...] keine Zollgrenze, keine Passkontrolle mehr, dasselbe Geld, wir waren nicht in der Fremde, sondern im Vaterland [...]“. Einen Schatten auf die Anschlussbegeisterung warf allerdings das Scheitern einer „zweiwöchentlichen Wagenreise [...] nach Holland“, denn der „Anschluss versperrte den Erwerb von Hollandgulden, wir mussten auf Holland verzichten, erweiterten dafür die Fahrt durch das Reich [...]“.⁶²

Zu einer ungeplanten „Erweiterung“ dieser Reise kam es aber auch noch aus einem anderen Grund. Am Tag vor der Abreise erfuhr Bartsch von seinem Neffen Rolf, dass sein Bruder „Franz in Dachau sei, nachdem

⁶¹ Im Original 1039.

⁶² RBE VII, 248.

Rolf in Wien noch Sprecherlaubnis erhalten hatte“. Franz Bartsch, Roberts jüngerer Bruder, hatte in der Nationalbank als Hardliner des Schuschnigg-Regimes gegolten und war trotz seines sogleich eingereichten Pensionsgesuchs verhaftet worden.⁶³ Robert Bartsch nahm seinen Neffen daher nach München mit. „Wir fuhren diesen Tag mit einer einzigen einstündigen Rast in Attnang bis München. Es war mit 450 km die grösste Tagesfahrt, die wir je gemacht haben.“ Am folgenden Tag um „½ 11 fuhren wir mit Rolf nach Dachau zum Lager, wir warteten bei der Wache bis gegen ½ 1 h in grosser Hitze und blendender Sonne, später in einem kühlen Wartezimmer.“ Die Tatsache, dass der gleiche Wagen, der im April 1938 für Anschlusspropaganda verwendet worden war, ein Vierteljahr später vor dem KZ Dachau parkte, mutet doch etwas merkwürdig an. Bartsch selbst zeigte sich davon ziemlich unbeeindruckt und setzte das geplante Urlaubsprogramm fort: „Am Nachmittag führte ich Hilda und Rolf im Wagen nach Pipping und zeigte ihnen die schöne alte Dorfkirche mit der gut erhaltenen gotischen Einrichtung. Dann fuhren wir nach Nymphenburg und besichtigten die Schlösser im Park.“⁶⁴

9. Versuch einer Zusammenfassung

Auf dem Umweg über die persönliche Mobilität lassen sich viele Facetten einer Biographie erschließen. Während sich die berufliche Vielseitigkeit von Robert Bartsch auf die alltägliche und lebenslängliche Nutzung des Wiener Straßenbahnnetzes und kurze Fußwege stützte, blieb das Fahrrad auf die Freizeit des Junggesellen beschränkt. Für mittlere und weite Distanzen wurde die Eisenbahn vielfältig genutzt, für Urlaub, Beruf und politische Betätigung. Dies galt jedoch nur bis zum Erwerb des eigenen Wagens, der sich von negativen Erfahrungen mit den ökonomischen Schattenseiten der Motorisierung nicht aufhalten ließ. Die Verkehrsmittelnutzung hatte auch eine soziale Komponente: Während man bei Bahnfahrten mit Reisege-

fährten eher oberflächlich ins Gespräch kam, ermöglichte das Auto durch Eröffnung von Mitfahrgelegenheiten eine Festigung bestehender Kontakte. Es war überdies ein politisches Werkzeug; im konkreten Fall steht es symptomatisch für die weltanschauliche Spaltung der Familie Bartsch. Das mit dem eigenen Wagen veränderte Mobilitätsverhalten macht schließlich auch noch eine Tatsache bewusst, die in Juristenbiographien – abseits der Verfolgten – oft vergessen wird: Politische Veränderungen beeinflussen die rechtswissenschaftliche Arbeit nicht bloß theoretisch-abstrakt, sondern wirken sich auch auf die Einkommenssituation und damit in weiterer Folge auf den höchstpersönlichen Lebensstil aus.

Korrespondenz

Prof. Dr. Gerald KOHL
 Institut für Rechts- und Verfassungsgeschichte
 Universität Wien
 Schottenbastei 10–16
 1010 Wien
 gerald.kohl@univie.ac.at
 ORCID-Nr. 0000-0002-6812-3897

Abkürzungen

AKA	Archiv der Konsularakademie
NL	Nachlass
OeStA	Österreichisches Staatsarchiv
RBE	Erinnerungen Robert Bartsch, OeStA, HHStA, SB, NL Bartsch
RM	Reichsmark
S	Schilling
SB	Sonderbestand

Siehe auch das allgemeine Abkürzungsverzeichnis:
[\[https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/kommissionen/rechtsgeschichte/pdf/abk.pdf\]](https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/kommissionen/rechtsgeschichte/pdf/abk.pdf)

⁶³ Vgl. RATHKOLB, VENUS, Reichsbankanstalten 26.

⁶⁴ RBE VII, 248f.

Literatur und Quellen

Archivalien

- OeStA Wien, HHStA, SB, NL Bartsch (Erinnerungen, zitiert als RBE; Teiledition in Vorbereitung, siehe Literatur).
- WStLA, Bezirksgericht Döbling, 1A 372/1955 (Verlassenschaftsakt).
- Trauerbuch Pfarre Wieden 02-26 (1906–1908) fol. 43.
- OeStA Wien, AVA, Justiz, JM, Präs., A 126a.221 (Gutachten über die Qualifikation).
- OeStA Wien, AVA, Unterricht, UM, allg. Akten, 609.9 (Professorenakt).
- OeStA Wien, HHStA, SB, AKA, 96-3, Fasz. Robert Bartsch (Archiv der Konsularakademie 1894–1935, Unterlagen über Lehrpersonal der Akademie).

Literatur

- Robert BARTSCH (Hg.), Das neue österreichische Recht. Ergänzbare Sammlung der seit Mitte März 1933 erlassenen Rechtsquellen des Bundes mit Erläuterungen (Loseblattsammlung, 35 Lfg., Wien 1934–1938).
- DERS. (Hg.), Die österreichischen Gesetze, 3 Loseblatt-Bde. (Wien 1937–1938).
- DERS., Österreichisches Bürgerliches Recht. Eine Einführung (Wien 1948).
- DERS., Das eheliche Güterrecht in der Summe Raymunds von Wiener Neustadt (= Sitzungsberichte der Kaiserl. Akademie der Wissenschaften in Wien, phil.-hist. Klasse 168/7, Wien 1912).
- DERS., Das Kraftfahrzeuggesetz (Automobilhaftpflichtgesetz) (Wien 1913, ²1929, ³1937).
- DERS., Die Rechtsstellung der Frau als Gattin und Mutter (Leipzig 1903).
- DERS., Die Uneigennützigkeit im Privatrecht, in: Allgemeine österreichische Gerichts-Zeitung 61 (1910) 153–156, 161–164, 170–173, 179–183, 187–191, 194–196.
- DERS., Eheliches Güterrecht im Erzherzogtum Österreich im sechzehnten Jahrhundert (Leipzig 1905).
- DERS., Erbrecht (Wien 1942, ²1944).
- DERS., Grundriß des Ausgleichs- und Konkursrechtes (Wien 1923, Nachtrag 1925; ²1949; posthum ³1981, ⁴1983).
- DERS., [Selbstdarstellung], in: Nikolaus GRASS (Hg.), Österreichische Rechts- und Staatswissenschaften der Gegenwart in Selbstdarstellungen (Innsbruck 1952) 21–39.
- DERS., Johann Georg Grasel und seine Kameraden (= Aus dem Archiv des Grauen Hauses. Eine Sammlung merkwürdiger Wiener Straffälle, Wien–Leipzig–München 1924).
- DERS., §§ 137–276, 279–299, 301–308, in: Heinrich KLANG, Kommentar zum ABGB (Wien 1933).
- DERS., Rudolf POLLAK, Konkursordnung, Ausgleichsordnung, Anfechtungsordnung und deren Einführungsverordnung, 2 Bde. (Wien 1916–1917, ²1927, ³1937).
- DERS., Wiener Gerichte im Vormärz, in: FS zum 31. Deutschen Juristentag (Wien 1912) 105–147.
- Deborah HOLMES, Langeweile ist Gift. Das Leben der Eugenie Schwarzwald (St. Pölten–Salzburg–Wien 2012).
- Andreas HUBER, Linda ERKER, Klaus TASCHWER, Der Deutsche Klub. Austro-Nazis in der Hofburg (Wien 2020).
- Clemens JABLONER, Abschied eines Senatspräsidenten, in: FS Heinz Schäffer (Wien 2006) 295–311.
- Gerald KOHL, Die Entdeckung des Kohltreith. Aus der Geschichte des Wienerwaldes und seiner touristischen Erschließung (Neulengbach 2024).
- DERS., Grundbuchsrecht aus Familientradition? Heinrich Bartsch und Franz Joseph Schopf. Historiographische Mosaiksteine, in: Österreichische Notariatskammer (Hg.), FS Ludwig Bittner (Wien 2018) 325–341.
- DERS., Josef PAUSER (Hg.), Erinnerungen von Robert Bartsch (Edition in Vorbereitung).
- DERS., Richter in der Habsburgermonarchie, in: DERS., Ilse REITER-ZATLOUKAL (Hgg.), RichterInnen in Geschichte, Gegenwart und Zukunft. Auswahl, Ausbildung, Fortbildung und Berufslaufbahn (Wien 2014) 63–82 (77–82).
- Adolph LEHMANN's Allgemeiner Wohnungsanzeiger (Wien [1859–1942]).
- Hans LENTZE, Nachruf Robert Bartsch, in: Die feierliche Inauguration des Rektors der Wiener Universität für das Studienjahr 1955/56 (Wien 1956) 49–50.
- Thomas OLECHOWSKI, Kamila STAUDIGL-CIECHOWICZ, Deutsches Recht und Österreichische Reichsgeschichte, in: Thomas OLECHOWSKI, Tamara EHS, Kamila STAUDIGL-CIECHOWICZ, Die Wiener Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät 1918–1938 (Göttingen 2014) 303.

- Josef PAUSER, Robert Bartsch und die Erforschung der Geschichte des „Räuberhauptmanns Grasel“, in: Das Waldviertel. Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau 64 (2015) 361–379.
- Oliver RATHKOLB, Die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien zwischen Antisemitismus, Deutschnationalismus und Nationalsozialismus 1938, davor und danach, in: Gernot HEISS u.a. (Hgg.), Willfähige Wissenschaft. Die Universität Wien 1938 bis 1945 (Wien 1989) 212–213.
- DERS., Theodor VENUS, Reichsbankanstalten 1938–1945 am Beispiel der Reichsbankhauptstelle Wien (Wien 2013).
- Stephan RIEL, Robert Bartsch über die Entstehung der Insolvenzgesetze 1914, in: Zeitschrift für Insolvenzrecht und Kreditschutz 1 (2015) 12–15.
- Rudolf SCHALEK, Senatspräsident Prof. Dr. Robert Bartsch, in: Neues Wiener Tagblatt, 21. 7. 1934, 11.
- Kamila STAUDIGL-CIECHOWICZ, Privatrecht, in: Thomas OLECHOWSKI, Tamara EHS, Kamila STAUDIGL-CIECHOWICZ, Die Wiener Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät 1918–1938 (Göttingen 2014) 365–369.

Zeitungen (chronologisch)

- Der Morgen, 9. 8. 1928, „Auto-Morgen“.
- Der österreichische Volkswirt, 11. 5. 1929, 364.
- Wienerwald-Bote, 18. 5. 1929, 6.
- Die Stunde, 21. 7. 1934, 3.
- Neues Wiener Journal, 21. 7. 1934, 10.
- Der Tag, 22. 7. 1934, 6.
- Juristische Blätter 63, 28. 7. 1934, 331–332.
- Öffentliche Sicherheit 1934/8, 7.
- Anzeiger für den Buch- und Musikalienhandel 1934, 22.
- Der österreichische Volkswirt, 25. 4. 1936, 19.
- Kleine Volks-Zeitung, 1. 8. 1939, 10.
- Neues Wiener Tagblatt, 1. 8. 1939, 6.
- Kleine Volks-Zeitung, 25. 7. 1944, 3.
- Illustrierte Kronen-Zeitung, 25. 7. 1944, 5.