

gung der Kunstwerke beladen, und wir waren abfahrbereit, als die Bewilligung eintraf.

Am Mittwoch in der Karwoche, den 28. März 1945, fuhr ich um $\frac{3}{4}$ 4 Uhr nachmittags in Mauren ab. Ich drängte sehr auf diese Abreise; denn der Unternehmungsgeist der Schofföre begann sich bereits wieder zu verflüchtigen, am Dorfplatz in Mauren standen unsere grossen Autos, daneben zahlreiche Mitbürger, die sich in Vermutungen über das Schicksal dieser Fahrt ergingen, anwesend waren auch die weinenden Frauen der Schofföre mit allen ihren Kindern, und ich war tatsächlich froh, als wir abfuhr. Ich erinnere mich noch des dicken Tierarztes Dr. Matt⁵⁵, der sehr interessiert alle Vorbereitungen verfolgte und mit Ratschlägen würzte. Den weinenden Frauen versuchte er, Trost zu spenden dadurch, dass er immer wieder erklärte, er würde sofort mitfahren, immer wieder rief er ihnen zu: «No ned jammera», er strahlte über das ganze Gesicht über die Sensation des Auszuges.

Eben hatte uns die Nachricht erreicht, dass die Russen im Anmarsch auf Wien begriffen seien, und es war für mich höchste Zeit, das Depot im Bergwerk von Lauffen auszuräumen. In Dornbirn kamen wir um 20 Uhr durch, hatten dort noch eine Besprechung mit einem Grafen Teleki, dessen Frau wir bei der Rückfahrt aus Salzburg mitnehmen sollten. Durch Bregenz und das Allgäu fuhren wir nach München, welche Stadt wir um 3 Uhr morgens erreichten. Sie bot einen grauenvollen, ausgebrannten und ruinösen Eindruck, so dass ich mich in ihr gar nicht mehr auskannte. Von der Frauenkirche fehlte ein Turm, am Hauptbahnhof, in den ich hineinschaute, lag in der grossen Halle die ganze Eisenkonstruktion des Daches auf den Schienen. Ich dirigierte die Wagen durch die Stadt, aber es passierte mir mehrmals, dass eine Strasse sich plötzlich auf die Enge eines Feldweges verlor, da die ganzen Häuser eingestürzt waren und auf der Strasse lagen. Das schöne Rathaus war aufgerissen und ausgebrannt, es sah im Mondschein gespenstisch aus.

Bei München erreichten wir die Autobahn, die allerdings wegen Schnee nur auf einer Seite befahrbar war. Nun ging es flott weiter. Stunde um

Stunde verrann bei dieser nächtlichen Fahrt, vor mir hatte ich einen Radioapparat montiert und hörte stündlich die Nachrichten über Einflüge von feindlichen Flugzeugen an, um rechtzeitig in Dekkung gehen zu können. Die anderen Nachrichten besagten mir nichts Gutes, die Russen waren in Ungarn im Vordringen. Gegen 5 Uhr morgens blieben wir stehen. Wir legten uns im Autobus in den Kleidern auf Packdecken hin und schliefen eine Stunde.

Am nächsten Morgen (Gründonnerstag, 29. März 1945) erreichten wir gegen 9 Uhr bei Sonnenschein Salzburg. Das Hotel, in dem die Gräfin Teleki abzuholen war, existierte nicht mehr, es war zur Gänze weggebombt. Ich konnte nicht lange nach ihr suchen, denn ich wollte mich bei hellem Tag nicht viel zeigen, einerseits wegen der ständigen Fliegergefahr, andererseits wegen des deutschen Militärs, welches mich bereits suchte.

Wir fuhren weiter gegen Ischl und trafen vor dem Bergwerk in Lauffen um 10 Uhr 50 ein. Ich erfuhr, dass vom Kunsthistorischen Museum nur Herr Franz Sochor⁵⁶, der technische Restaurator, anwesend sei, er war eben in den Berg eingefahren und ich liess ihn telefonisch rufen. Ich teilte ihm den Grund meiner Ankunft mit, den er wohl voll verstand und billigte, er war sich anfangs aber nicht recht klar darüber, ob er meine Sachen herausgeben könne oder nicht. Ich zerstreute die Bedenken, und wir vereinbarten, dass sofort mit dem Beladen des Lastwagens und des Anhängers begonnen würde. Sochor kannte ich bereits seit Jahren. Er bestätigte das, was ich bereits wusste, dass

54) Bei Andreas und Franz Ritter handelte es sich nicht um bloss «Verwandte»; es waren beides (jüngere) Brüder von Kabinettssekretär Rupert Ritter. – Vgl. auch Marxer (1978), S. 156: Franz Ritter (*1902; †1977), Andreas Ritter (*1905; †1979).

55) Dr. med. vet. David Matt (*1897; †1965). – Vgl. Matt (1939), S. 282. – Ebenso Marxer (1978), S. 112. (Hier auch ein Foto von Tierarzt David Matt.)

56) Haupt (1991), S. 161. Franz Sochor war – zusammen mit Josef Hajsinek – im Frühjahr 1945 Assistent von Bergungsleiter Viktor Luithlen in Lauffen. Innert weniger Monate wurden 22 Waggons mit fast 8000 Kunstgütern im verzweigten Stollennetz des Salzbergwerks in Lauffen untergebracht.