



Weltfahrt von Max Reisch mit Steyr 100

Eine österreichische Pionierleistung feiert die 75. Wiederkehr!

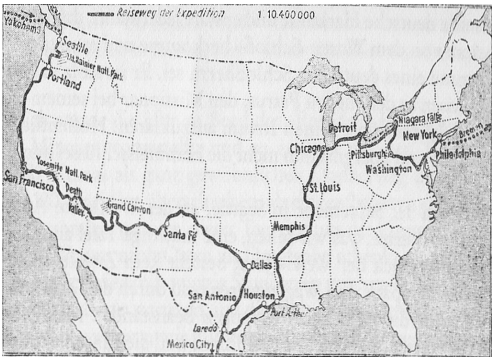


Der MVZ ist es Dank der Unterstützung und Hilfe von Dipl. Ing. Peter Reisch, dem Sohn des weltbekannten Orientfahrers und Reisejournalisten Prof. Dr. Max Reisch, möglich, in einigen Folgen über diese österreichische Pionierleistung zu berichten. Das Bildmaterial stammt aus dem Reisch-Orient-Archiv in Bozen.

Die Sammlung der historischen Fahrzeuge in Bozen ist gerne gegen e-Mail-Anmeldung unter: reischarchiv@libero.it zu besichtigen.

Mehr als 14 Monate waren seit der Abreise von Max Reisch und Helmuth Hahmann aus Wien vergangen. Sie hatten bahnbrechende Erfolge vorzuweisen und in den vergangenen 495 Tagen Dinge erlebt und Schwierigkeiten überwunden, von denen sie beim Start in Wien am 20. April 1935 keine Vorstellung gehabt haben.

Nun befanden sie sich mit dem Steyr 100 auf dem Weg von Japan an die Westküste Amerikas und sollten an Bord der „President Jefferson“ am



16. September 1936 Seattle erreichen. Das Besondere an dieser Überfahrt war das Überschreiten der Datumsgrenze am 180. Meridian. Sie erlebten damit den 10. September 1936 ein zweites Mal, und zwar als Meridiantag. Die Stunden, die sie auf der Fahrt durch Asien Richtung Osten „verloren“ hatten, wurden durch die Rückreise über den Pazifik wieder wettgemacht. Gemeinsam mit allen an Bord befindlichen Reisenden feierten sie dieses Ereignis gehörig.

Nach der Einreise in die USA bei Seattle mußten sie viele Formalitäten erledigen, mitgebrachte Früchte abgeben - wegen der Gefahr des Einschleppens von Pflanzenkrankheiten; ein weiterer Führerschein mußte von Max Reisch gelöst werden und sie mußten schon damals, die auch heute noch üblichen „mühsamen“ Einreiseformalitäten über sich ergehen lassen. Das Ausfüllen des unvermeidlichen Fragebogens, damals ca. 120 cm lang, blieb auch ihnen nicht erspart!

Nach einem Pressetermin und vielen Interviews starteten sie in Begleitung eines amerikanischen Studenten, den sie an Bord der „President Jefferson“ kennen gelernt hatten, zu der Fahrt entlang der Westküste Richtung San Francisco. Es war ein unbeschreibliches Gefühl für Max Reisch und Helmuth Hahmann, nach den verschiedenen Arten von „Straßen und Wegen“, die sie auf ihrer Fahrt durch Asien benützt haben, nun in den USA auf herrlichen Asphaltstraßen zu fahren.

Sie besuchten auf ihrer Fahrt in Richtung Süden den 4.800 m hohen Mount Rainier im Bundesstaat Washington, ca. 100 km südlich von Seattle. Die Autostraße führte durch das „Tal des Paradieses“ bis hoch hinauf zu den Gletschern, wo sie in einem „Camp“ - in einer der 3.000 Unterkunftsmöglichkeiten der USA für Auto-



mobilitäten - für \$ 1,20 übernachten konnten. Weiter ging die Fahrt in Richtung Süden der

USA; immer wieder wurden sie von Polizisten auf schweren Indian-Motorrädern gestoppt, nach „woher und wohin“ befragt und sie mußten unzählige Zigaretten mit den Polizisten rauchen.



Auch der Besuch verschiedener National-Parks stand auf Ihrem Programm.



Beeindruckend waren die Sequoia-Wälder, die sie in stundenlangen Fahrten durchquerten. Jahrhunderte alte, bis zu 140 m hohe Bäume mit einem Umfang von ca. 35 Metern waren keine Seltenheit. Zwischen diesen Baumriesen fühlten sie sich eher wie in einem Dom, denn in einem Wald.

Obwohl die USA „vereinigte Staaten“ sind, waren die Grenzübergänge zwischen den einzelnen Bundesstaaten nicht so einfach. Strikte Einfuhrverbote von Pflanzen und Lebensmitteln zum Schutze der jeweiligen Landwirtschaft mußten eingehalten werden.

In Kalifornien angelangt, trennte sich der Student von Ihnen - er wollte „hitch-hiking“ per Anhalter nach Hause in den Osten der USA fahren. Auch den diversen verlockenden Angeboten, das für die Amerikaner etwas kurios wirkende Fahrzeug an Automobilsammler zu verkaufen und viel Geld dafür zu bekommen, haben sie widerstanden. Die Erfüllung ihrer Mission war für sie wichtiger!

Das herrliche Wetter und der PanAmerican Highway waren so verlockend, daß die beiden beschlossen, weiter in den Süden Richtung Mexico City zu fahren.



Shell Tankstelle in Form eines Tipis in New-Mexico

Nach Passieren der Grenze USA/Mexico änderte sich die Landschaft schlagartig; die Dörfer und die Menschen machten einen armseligen, verfallenen Eindruck, im Scheinwerferlicht bekam alles ein gespenstisches Aussehen und Max Reisch beschlich ein ungutes Gefühl, das er sich nicht erklären konnte. Auf der Fahrt durch diese gespenstische Landschaft gab es plötzlich einen lauten Krach aus der Hinterachse - das Differential war zum dritten Mal kaputt gegangen. Nun hieß es, einen Weg zurück in die USA zu finden, denn in Mexiko brauchten sie keine Hilfe erwarten. Zuerst schleppte sie ein Lkw, dann aufgeladen auf einem Sattelschlepper gelangten sie nach 450 km an die Grenze der USA nach Laredo. Als sie, hier angekommen, einen Bahntransport nach Houston zu einer großen Werkstatt überlegten, empfahl ihnen ein Wiener Geldwechsler, der seit Jahren in Laredo ansässig war, Mr. Blair und seinen Workshop aufzusuchen, denn, so versicherte der Ex-Wiener, der könne ihnen sicher helfen. Sie folgten dem Rat und gingen voller Zweifel zu Mr.

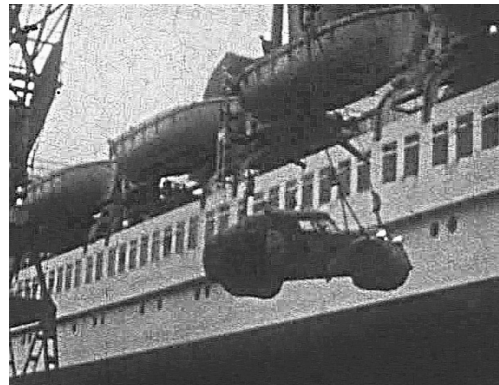
Blair und zeigten ihm die zerbrochene Differentialglocke - und der alte Mechaniker schaffte das schier Unmögliche. Aus den verrosteten Teilen eines uralten Dampflokobils, das mit vielen ausrangierten Maschinenteilen hinter seiner Werkstatt in der Prärie, von Gras überwuchert, gelegen war, fertigte er in nur 4 Tagen ein neues Differential an! Und dieses Differential hat gehalten; Mr. Blair hat ein Meisterstück geliefert.

Sie waren wieder mobil und beschlossen auf schnellstem Wege nach Chicago zu fahren. In den nächsten 40 Stunden legte Max Reisch am Steuer des Steyr 100 fast 2.100 km zurück - mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 52,4 km/h!

Weiter ging's zu den Fordwerken in Detroit, wo sie als Ehrengäste empfangen, durch die Fabrik geführt und natürlich entsprechend werbetenisch vermarktet wurden.

Der Österreichische Gesandte in Washington, den sie auch aufsuchten, hat sie herzlich empfangen und eindringlich gefragt, wann sie in Wien eintreffen werden, denn man wartete schon auf seinen Bericht. Es hat natürlich auch eine Pressekonferenz gegeben und die gewaltige Leistung der Transasienexpedition wurde entsprechend gewürdigt.

In New York angekommen zog es sie zum Hafen und als die „Bremen“ einlief, wußten sie sofort, daß sie mit diesem Schiff zurück nach Europa fahren wollten. Viele hilfreiche Hände



waren ihnen behilflich, auch bei der Abwicklung der Formalitäten und bald glitt die Bremen, vorbei an der Freiheitstatue, hinaus auf den Atlantik.

Leider hatte Max Reisch auf der Überfahrt mit einer Gelbsucht zu kämpfen, doch Helmuth Hahmann stand ihm als treuer Freund zur Seite.

Der Empfang durch die Presse in Bremerhaven, die Begleitung durch eine Wagenkolonne des ADAC nach Bremen mit Galaempfang, die Weiterfahrt nach München zum nächsten Empfang, das alles zu absolvieren wäre auch ohne Gelbsucht eine Leistung gewesen. Die Fahrt von Bremerhaven, wo sie am 27. November von Bord der Bremen gegangen waren, bis Wien dauerte, mit all den Empfängen und Pressekonferenzen, 8 Tage, sodaß sie erst



am 5. Dezember 1936 Wien erreichten. Der Empfang und die Begeisterung zum Willkommen waren entsprechend. Sie hatten die Mission erfüllt, mehr sogar noch, die erste Umfahrung der Erde mit einem Automobil war geglückt.

Am 20. April 1935 waren sie vom Sitz des ÖAC am Schuberting in Wien gestartet und am 5. Dezember 1936 sind sie wohlbehalten mit dem Steyr 100 zurück gekehrt.



Max Reisch und Helmut Hahmann hatten etwas Besonderes vollbracht!

Die Steyr-Werke nützten die Popularität von Max Reisch und vom Steyr 100 ausgiebig für Werbezwecke. In den Monaten nach der Rückkehr von der Weltumrundung unternahm Max Reisch diverse Vortragsreisen mit dem Steyr 100 und dann, am 6. Februar 1937, passierte der Unfall im Land Salzburg, bei dem ein entgegenkommendes Fahrzeug auf der falschen Seite daherkam und mit dem Steyr 100 kollidierte.



Max Reisch bekam ein paar Schrammen ab, der Steyr 100 wurde gewaltig verbaut. Er wurde in den Steyr-Werken wieder in Stand gesetzt und später bei verschiedenen Messen und Präsentationen erfolgreich ausgestellt.

Der Expeditionswagen überstand den 2. Weltkrieg mit einigen Blessuren. Max Reisch holte ihn nach der Reparatur zu sich nach Hause nach Tirol und nahm noch an verschiedenen Veranstaltungen mit dem Wagen teil. Nach dem Tod von Max Reisch im Jahre 1985 übernahm sein Sohn, Dipl. Ing. Peter Reisch die Pflege und Wartung des Wagens. Der Steyr 100 befindet sich heute noch in tadellosem, fahrbereitem Zustand und wird von Peter Reisch gepflegt und regelmäßig gefahren.



Vielleicht begegnen wir dem Steyr 100 demnächst einmal bei einer Veranstaltung!

Der Steyr 100 und die anderen Expeditionsfahrzeuge von Prof. Dr. Max Reisch sind gegen Voranmeldung per e-Mail: reischarchiv@libero.it in Bozen bei Familie Dipl. Ing. Peter Reisch zu besichtigen.

Über die Fahrt mit dem Steyr 100 in den Jahren 1935 und 1936 hat Max Reisch in 3 Büchern berichtet.

Die Ausgaben:
Transasien, Brockhausverlag, Leipzig 1939
Zwei Mann + 32 PS, Ullsteinverlag 1951
sind nur mehr antiquarisch zu erhalten.

Im Auto um die Erde, Verlag Wilhelm Ennsthaler-Steyr, 1984, ISBN 385068 176 9 kann noch über den Buchhandel bezogen werden.

