



# 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 größtenteils aus dem Reisch-Orient-Archiv in Bozen. Die Sammlung der historischen Fahrzeuge in Bozen ist gerne gegen e-Mail-Anmeldung unter: [reischarchiv@libero.it](mailto:reischarchiv@libero.it) zu besichtigen.

**Shanghai – das Ziel der Transasien-Expedition war erreicht.** Mehr als 23.000 km haben Max Reisch und Helmuth Hahmann mit dem Steyr 100 von Haiffa bis Shanghai zurück gelegt! Die erstmalige motorisierte Durchquerung Hinterindiens und Chinas war geglückt! Der große Erfolg tat auch in der Heimat seine Wirkung – der erhoffte Scheck war so großzügig bemessen, daß eine Weiterreise über Japan und die USA möglich wurde! Sie konnten den bis dahin unausgesprochenen Wunsch, die Erde im Auto zu umrunden, in die Tat umsetzen.



An Bord des Schiffes „Nagasaki Maru“ überquerten sie das Chinesische Meer und erreichten tags darauf, am 1. August 1936, die am südlichen Teil der Insel Kyushu gelegene Stadt Nagasaki.

Schon am Schiff machten sie Bekanntschaft mit der sorgfältigen Überwachung, die Japan allen einreisenden Fremden zuteil werden ließ. Der Steyr wurde von den Zollbehörden gründlicher untersucht, als je vorher von den Behörden der anderen asiatischen Länder. Auch der internationale Führerschein genügte nicht. Zuerst wurde der Wagen auf Herz und Nieren geprüft – dabei stellte sich heraus, daß die Bremsanlage überholt werden musste. Nach der Prüfung des Wagens kam die Prüfung des Fahrers. Max Reisch schrieb, daß das Ganze einer Geschicklichkeitsprüfung ähnelte und nur die Tatsache, daß er mit dem Steyr 100 so vertraut war, hat ihm erspart, bei der Prüfung durchzufallen.

Er erhielt den japanischen Führerschein, der nicht nur eine genaue Personsbeschreibung, ähnlich einem Steckbrief, sondern auch die Bestimmungen über die erlaubten Geschwindigkeiten auf den diversen Straßen enthielt. Auch eine japanische Autonummer mußte gelöst werden. Doch noch ein Hindernis verwehrt ihnen die Weiterfahrt: die Fahrtgenehmigung durch die Provinzen, die sie durchfahren wollten, ließ auf sich warten. Sie unternahmen Besuche bei der Touristen-Polizei, bei diversen Ämtern und schließlich beim Polizeigewaltigen von Nagasaki. Erst die vielen Photos und Zeitungsberichte, die sie vorlegen konnten, begünstigten die Chancen der Weiterreise. Nach 6-tägigem Aufenthalt in Nagasaki hatten sie endlich alle Papiere zur Weiterfahrt in Händen. In Rekordzeit, wie der englische Konsul ihnen versicherte. Denn üblicherweise dauerte dieser Vorgang viele Wochen und mancher Reisende hat überhaupt vergeblich auf die Reiserlaubnis gewartet.



Die Fahrt durch das Inselreich übertraf alle ihre Erwartungen. Die Harmonie zwischen Bergen und Wasser, die lieblichen, schmucken und blitzsauberen Häuser, die unzähligen Gärten und Tempel in herrlich gepflegten Anlagen verliehen der Landschaft einen besonderen Reiz. Die Frauen, die wie Schmetterlinge und Kinder, die wie Puppen aussahen, waren für Ihre Augen ein ungewohnter, jedoch schöner Anblick.



Auf der Tempel-Insel Itsukushima in der Inland-See besuchten sie uralte Shinto-Schreine die durch überdachte, säulengeschmückte Galerien verbunden sind. Alles ist aus Holz gebaut, kein Stück Eisen, keine Klammer hält die Konstruktion zusammen und das schon seit vielen hundert Jahren. Alles ist bunt bemalt, mit sanft abgetönten Farben. Die reizvolle Parklandschaft mit den mächtigen alten Bäumen, den exotischen Pflanzen und den mit Kies bestreuten Wegen gab beim Durchwandern immer wieder wunderbare Aussichten auch auf die schimmernde, blaue See frei. Die Verbundenheit der Japaner zur Natur, diese jahrhunderte alte Tradition, prägte sowohl das tägliche Leben als auch die Liebe zur Gartenkunst zu den Blumen und den Tieren.



Während wir das Jahr nach Monaten rechnen, werden in Japan die Tage nach der Blütezeit gezählt. Es beginnt mit der Pflaumenblüte. Pfirsichblüte und Kirschblüte, gefolgt von Päonien, Glyzinien,

Azaleen, Schwertlilien, der Lotosblüte und der kaiserlichen Chrysantheme und endet mit den letzten aufleuchten der bunten Ahornblätter. Dem Blütenjahr angepaßt war auch die Mode, zu bestimmten Jahreszeiten wurden bestimmte Kimonos getragen.



So herrlich Japan mit seiner Landschaft und dem Schönheitssinn der Menschen sich den beiden Reisenden zeigte, so schlecht waren die Verkehrswege außerhalb der Städte ausgebaut. Max Reisch hat berichtet, daß im südlichen Teil Japans die schlechtesten Straßen ihrer ganzen Reise zu finden waren.

Feldwege, so schmal, daß kaum zwei Fahrzeuge aneinander vorbei konnten, jahrelang benützt, niemals ausgebessert und mit halbmertertiefen Löchern und Rinnen versehen, das waren die Überlandstraßen! Es gab auch fast keine Privatautos auf den Straßen, dafür umso mehr Lastautos und Busse. Das Befahren dieser „Straßen“ war Schwerstarbeit und die Lastwagenfahrer schwebten ständig in Lebensgefahr. Aber gerade dadurch war die

Hilfebereitschaft, gegenseitige Rücksichtnahme und Höflichkeit der Fahrer untereinander unglaublich und bewundernswert.



Die Orientierung machte den Beiden damals große Probleme – es gab in ganz Japan keine Automobilstraßenkarte zu kaufen! Die 2.700 Kilometer ihrer Fahrt durch Japan bewältigten sie mit Hilfe einer Eisenbahnkarte. Der Satz „Juku mizi?“ = wo ist der Weg nach... war das erste, was Max Reisch auf Japanisch erlernte.



Auch in den Städten war das Fahren nicht ganz einfach. Die Schienen der Straßenbahnen waren nicht versenkt und in der Nacht verwandelten sich Großstädte mit Millionen von Einwohnern in mittelalterliche Ansiedlungen ohne Straßenbeleuchtung! Einzig die Schafenster der Warenhäuser und winzige Laternen auf den Gehsteigen spendeten ein wenig Licht!



Straße mit Linksverkehr - in der Mitte der Straße ein Baum und vor dem Baum der Steyr 100

Die Besteigung der zwei imposantesten Berge Japans stand auf Ihrer Wunschliste. Der knapp 1.600 m hohe, heilige Berg Aso-san, der größte noch tätige Vulkan der Erde – wie Max Reisch schrieb - war nur über bachbettartige Wege und durch wilde Schluchten zu erreichen. Immer höher kletterte der kleine Steyr, immer schmaler wurden die Straßen und plötzlich nach einer Biegung lag der ungeheure Kessel des größten Kraters der Welt mit einem Umfang von 61 Kilometern vor ihnen!



Und in der Mitte des Kraters rauchend und qualmend das ewige Feuer. Doch sie waren nicht alleine, denn das Gebiet war schon damals tou-

ristisch erschlossen und der Steyr 100 erregte enormes Aufsehen unter den Besuchern. Auch die Besteigung des Fujiyama stand auf ihrem Programm. Nach vielen hundert Kilometern bergauf und bergab durch die immer wechselnde, reizvolle Landschaft, vielen Kontrollen durch die verschiedenen Polizeistationen, erreichten sie am 21. August 1936 Umangaeshi, den Ausgangspunkt für die Fuji-Besteigungen. Der Berg zeigte sich in seiner ganzen Pracht. Lange standen sie schweigend



und nahmen die Schönheit dieser klassischen japanischen Landschaft in sich auf.

Sie fanden Unterkunft in einem Gasthof und als sie am nächsten Morgen zeitig aufstanden, um den Fuji zu besteigen, goß es in Strömen und sie mußten warten.

Auch ein Filmteam wartet auf Wetterbesserung und zum Zeitvertreib machten sie Aufnahmen von Max Reisch und Helmut Hahmann in schweren Samurai-Rüstungen. Presseleute waren auch gleich zur Stelle und am nächsten Morgen



prangten auf dem Titelbild einer Zeitung aus Yokohama zwei Samurais auf einem Steyr sitzend.

Da sich das Wetter jedoch nicht besserte, beschlossen sie, weiter nach Yokohama und Tokio zu fahren. Die beiden Städte, nur 30 km von einander entfernt, waren schon damals so dicht verbaut, daß nicht ein einziges Fleckchen grün zu sehen war. Unbeschreiblich dichter Auto-Verkehr wälzte sich auf breiten 4-spurigen Straßen dahin und dazwischen gab es noch ungezählte Radfahrer und Karren.

Bis zur Weiterfahrt in die Vereinigten Staaten per Schiff nutzten sie die Zeit für kleine Ausflüge, die sie mit der Bahn unternahmen, die in Japan bereits damals über ein enormes Schienennetz und eine ebensolche Leistungsfähigkeit aufzuweisen hatte. Die alltäglichen Gewohnheiten der Japaner, Ihre Liebe zu den Kindern und die Beachtung der Privatsphäre des einzelnen Individuums lernten sie so hautnah kennen. Nachdem der Papierkrieg zur Ausreise in die Vereinigten Staaten erfolgreich beendet war, wurde der Steyr 100 an Bord des Schiffes „President Jefferson“ verstaubt und sie verließen am 5. September 1936 spät abends von Yokohama aus, Japan.

Lange standen sie an Deck und hofften, den Fuji noch einmal zu sehen, aber er gönnte Ihnen seinen Anblick nicht. Als die letzten Lichter der japanischen Küste im Westen versanken, wurde ihnen bewußt, daß Asien nun endgültig hinter ihnen lag.

L. Mesicek

Fortsetzung in der MVZ 142

