



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 zu besichtigen.

Nun standen Max Reisch und Helmuth Hahmann Mitte März 1936 vor Chinas Tor! Doch die Einreise war in Frage gestellt, denn das Visum, das in Wien ausgestellt worden war, war nur für die Einreise über den Seeweg (sprich Kanton oder Shanghai) gültig. Aber das Bestreben der Transasienexpedition war es ja, zu beweisen, daß China auf dem Landweg durch Hinterindien erreicht werden kann! Und in Hanoi war kein Visum zu bekommen. Da war guter Rat erwünscht und der kam vom deutschen Konsul in Hanoi, Herrn Lüneburg. Er gab den Rat, mit einem Visum für Geschäftsreisende die Provinz Yün-nan zu besuchen; sie lag zwar nicht auf der von Wien aus geplanten Route, aber damit hätten sie die Bewilligung, China auf dem Landwege zu betreten und diese Bewilligung würde vielleicht auch für andere Provinzen Gültigkeit haben. Unter der Devise „Erstklassige Steyr-Kugellager für China“ erhielten sie das Visum und stellten den Steyr 100 in einer Garage ab, denn Yün-nan war nur mit der Bahn erreichbar. Die Fahrt mit dem Michelin-Schientriebwagen, der, auf einer Strecke von 870 km in – wie Max Reisch schrieb – akrobatischer Weise über gewaltige Brücken und Tunnelanlagen die in 2000m Höhe gelegene Stadt erreichte, war ein Erlebnis.



In der Stadt Yün-nan-fu überwältigte die beiden Reisenden erstmals und ohne Vorbereitung das völlig fremde China. Männer in langen, dunkelblauen und schwarzen, seitlich geschlossenen Mänteln mit kleinen Mützen am Kopf und Frauen in lange Hosen und weite kurze Jacken waren ein ungewöhnlicher Anblick. Die vielen Menschen mit den gelben Gesichtern, den Schlitzaugen und den oft kahlgeschorenen Köpfen sahen für sie alle gleich aus.

Dank dem Empfehlungsschreiben von Konsul Lüneburg war ihnen der deutsche Ing. Kamm, der seit vielen Jahren für Siemens in Yün-nan arbeitete, bei ihrem Projekt, die Möglichkeit der Fahrt mit dem Automobil durch China zu erkunden, behilflich. Er machte sie mit dem lokalen Postmeister bekannt, der ihnen die Post-Landkarten kopieren ließ. Denn nur die chinesischen Post verfügte über genaue Landkarten, auf denen die Art der Beförderung von Post (ob auf Fußpfaden, Wegen, Straßen oder Flüssen) angegeben war. Das war für die Beiden von großem Wert, denn dadurch konnten sie für die ersten Provinzen, die sie von Hanoi aus durchfahren wollten, eine Route planen. Handelsübliche Karten zu kaufen, wäre hinausgeschmissenes Geld gewesen, da die Landkarten vom Regime Tschiang-Kai-Schek bewußt gefälscht wurden, um dem Gegner Mao Tse-tung im Kampf um China Schwierigkeiten zu bereiten.



Nach zwei Wochen verließen sie Yün-nan-fu, kehrten nach Hanoi zurück und begaben sich sofort zur Garage, um den Steyr 100 startklar zu machen. Das war gar nicht so einfach, denn das feuchtheiße Klima von Indochina hatte dem Wagen arg zugesetzt. Rost begann sich breit zu machen und grüner Schimmel überzog vom Lenkrad angefangen den ganzen Wagen und das Gepäck – und das alles in nur 14 Tagen! Sogar die Dichtungen des Getriebes mußten erneuert werden.

Sie verließen Hanoi die große Eisenbahnbrücke über den „Roten Fluss“ befahrend, ausgestattet mit Empfehlungsschreiben von Konsul Lüneburg für den französischen Konsul in Lung-chou, der ersten Stadt, die sie in China anfahren wollten. Sie fuhren vorbei an Bambushainen, Reisfeldern und Gummipflanzungen durch das flache Land. Sie begegneten hochrädigen Büffelwagen und Handkarren, aber keinem Auto. Doch plötzlich entdeckten sie in der Verkehrsstockung der Schubkarren einen Wagen mit chinesischer CD-Nummer – weiches Glück, es war Konsul Simon, für den sie das Empfehlungsschreiben erhalten hatten. Gemeinsam ging die Fahrt weiter Richtung China.

Ein breiter, hoher Wall, nach dem Muster der großen Chinesischen Mauer, über Berge und Täler führend, so präsentierte sich die Grenze von China. Sie standen vor der „Pforte Chinas“ – einem hohen schmalen Tor in der viele Meter dicken Mauer. Als Freunde des französischen Konsuls Simon durften sie mit ihm einreisen. Sie waren die erste Autoexpedition, die im Süden des Landes einreisen konnte!

Durch die bergige Landschaft, über viele kleine Paßstraßen, vorbei an unzähligen Reisfeldern fahrend, auf denen die Kulis ihre schwere Arbeit verrichteten, erreichten sie Lung-chou. Konsul Simon erwirkte, daß das Visum von Yün-nan in dieser Provinz anerkannt wurde und auch bei der Verzollung des Wagens war er behilflich. Beim Abschied erhielten sie noch den guten Rat, in China links zu fahren! Das war mehr eine theoretische Vorschrift, denn die Wege waren so schmal, daß gerade für den Steyr Platz war. Auf der 270 km langen Fahrt durch einsame Gegenden bis zur nächsten Stadt begegnete ihnen kaum jemand und schon gar kein Auto! Umso größer war der Kontrast, als sie Nan-ning, die Hauptstadt der Provinz erreichten – hypermoderne Regierungsbauten, breite Asphaltstraßen und ein reger Autobusverkehr empfingen sie. Ein junger deutscher Kaufmann bot ihnen seine Wohnung als Quartier an und zeigte ihnen die Stadt. In der Straße der Ärzte und Apotheker mußte sich Max Reisch einen Zahn ziehen lassen. Es war dies der erste „weiße“ Zahn, den der Dentist in die Finger bekam und er wurde in einer Vitrine ausgestellt.

Sie ließen sich auch ein englisch-chinesisches Zettelwörterbuch mit den wichtigsten Fragen herstellen, denn mit Englisch alleine kam man in China nicht durch, aber jeder Chinese konnte die gebräuchlichsten Schriftzeichen lesen. Sie besuchten auch einen Maler, der in chinesischen Schriftzeichen am vorderen Kotflügel die „Visitenkarte“ der Expedition aufpinseln mußte, denn jeder wollte wissen woher sie kamen und wohin sie wollten. „Von Österreich im Auto nach China“ lautete auf Chinesisch: „Mit dem mit elektrischem Öl betriebenen Feuerstuhl von der zweiten kleinen glücklichen Ecke nach dem Reich der Mitte“ und erstaunlicherweise benötigte dieser komplizierte Text in der Bilderschrift nur soviel Platz, wie eine Kennzeichentafel groß ist.



Mit vollgetanktem Wagen, und vielen zusätzlichen Reservekanistern machten sie sich auf die Weiterfahrt. Mitten in der weiten Steppenlandschaft zeigte das KM-Zählwerk den 20.000 gefahrenen Kilometer an. Viele hunderte Kilometer fuhren sie durch eine ungewöhnlich

flache Landschaft, in der ohne jeden Übergang Türme, Felsnadeln und Kegel auftauchten.

Jede dieser Felsformationen war ca. 200 m hoch und im Glauben der Bevölkerung der Sitz eines guten oder bösen Geistes. Auf recht gut befahrbaren Wegen ging es flott weiter, doch die tief ins Gelände eingeschnittenen Flüsse waren eine oft nicht erkennbare plötzliche Gefahr. 30-50 m steile Abbrüche zu den Flüssen überraschten sie des Öfteren-Gott sei dank ohne dramatische Folgen.

Ohne Probleme und ohne Grenzkontrolle erreichten sie die nächste Provinz, doch da stellte sich ein großes Hindernis in den Weg – ein reißender Fluß ohne Brücke und ohne Fähre. Ein paar hundert Meter flußabwärts fanden sie eine kleine, steinerne Brücke – aber nur für Fußgänger geeignet! Mit Hilfe von Kulis, viel Geschrei, Motorgeheul und federnzermürenden Sprüngen schafften sie den Wagen nach oben. Doch da war die Glücksschwelle – der Schutz gegen die bösen Geister – im Weg! Kurz entschlossen stemmte Helmuth Hahmann sie ab, sehr zum Mißfallen der Chinesen! Ohne Glücksschwelle glaubten sie, daß die bösen Geister zu Fuß ins Dorf kommen konnten. Kaum war der Wagen über die Brücke gebracht, wurde die Schwelle, unter Abschießen von Raketen und viel Lärm, um die bösen Geister zu vertreiben,



flugs wieder aufgebaut!

Auch das Durchfahren der Ansiedlungen, die sie passieren mußten, war voller Hindernisse, denn die Straßen waren verwinkelt und eng und überall gab es Glücksschwellen und enge Glückstore, alles um die bösen Geister zu vertreiben!

Es dauerte auch eine Weile, bis sie das Verhalten der Chinesen einem Auto gegenüber durchschauten. Denn kaum kam ein Auto gefahren, flitzten die Chinesen ganz knapp vor dem Fahrzeug von einer Strassenseite auf die andere – das geschah sowohl am Land als auch in den Städten. Des Rätsels Lösung: hinter jedem Chinesen sind böse Geister her; wenn man knapp vor einem Auto über die Straße springt, so glauben sie, wird der böse Geist mit Sicherheit überfahren.

Auch in China fanden die beiden Reisenden bei den katholischen Missionen immer offene Türen und Übernachtungsmöglichkeiten vor. Die Patres waren mit Rat und Tat behilflich und machten sie mit den Eigentümlichkeiten des Lebens der Bevölkerung und der Küche Chinas bekannt. Die Missionare nützten jedoch im Gegenzug die Sensation der Ankunft des ersten Automobils zur Verbesserung des eigenen Images. Die Geschäftsleute rissen sich darum, den Steyr in ihren Läden zu garagieren, denn der Andrang der Kunden, die den „Feuerstuhl“ sehen wollten war zwar beängstigend, aber das Geschäft fördernd.

Sie hatten fast die halbe Strecke durch Südchina durchquert und näherten sich der Hauptstadt der Provinz Hu-nan. Vorher mußte der Fluß Siang-kiang, der mindestens doppelt so breit war, wie die Donau bei Wien, überquert werden. Sie fanden eine Fähre, doch ein Beamter machte Schwierigkeiten. Langwieriges Verhandeln und die Tatsache, daß der Bart, den Max Reisch sich hatte wachsen lassen, ihn zu einem würdigen „alten Herrn“ machte, ermöglichte die Überfahrt. Bei einem deutschen Arzt, der ein Hospiz betrieb, fanden sie Unterkunft und lernten einen chinesischen Straßenbau-Ingenieur, der in Deutschland studiert hatte, kennen, der ihnen durch telegraphische und telefonische Erkundigungen über den Zustand der Wege bei der Planung der Weiterfahrt behilflich war. Ausgerüstet mit vielen Empfehlungsschreiben setzten sie die Reise am 30. Mai 1936 fort. Mit reichlich Benzin versorgt fuhren sie bei strömendem Regen aus der Stadt hinaus in die weite, unbebauten Steppe. Außer, daß sie hin und wieder einer

schwankenden Sänfte begegneten, waren sie alleine unterwegs in der öden Landschaft. Nur unterbrochen durch unzählige Flußläufe, die mit Fahren zu überwinden waren – an einem Tag waren es gleich 8 Fahren! Das chinesische Zettelwörterbuch war ihnen stets eine große Hilfe.

In der nächsten Provinz begegneten ihnen unzählige Truppentransporte, unterwegs mit den verschiedensten Lastwagen, mit Maultieren, aber meist marschierten die Soldaten barfuß durch den Schlamm. Sie fürchteten in einen Bürgerkrieg zu geraten, doch es stellte sich heraus, daß zwei Provinzen wegen dem Anbau von Opium in Streit geraten waren. Mit viel Glück gelang es ihnen, das Aufmarschgebiet ohne Probleme zu durchqueren.

Weiter führte ihr Weg sie durch die Provinz Kiang-si und in deren Hauptstadt verlangte die Polizei den Führerschein von Max Reisch zu sehen. Da der internationale Führerschein keine chinesischen Schriftzeichen enthielt, stellte der Polizeichef in Frage, ob Reisch überhaupt Autofahren konnte und nach längerem hin und her erhielt er, nach Bezahlung der Gebühren, einen Führerschein, nur für die Reise durch diese Provinz und für längstens 14 Tage!

Die gewährte Frist reichte, denn das Ziel ihrer Reise, die Stadt Shanghai war nur mehr 800 km entfernt. Den nächsten Halt machten sie in Chinas Porzellanstadt King-tê-chên. Diese uralte Stadt war eine der reichsten des Landes und berühmt für seine wunderbaren Porzellanerzeugnisse. Auch Reisch und Hahmann konnten nicht widerstehen und nahmen sich zwei Kistchen voll Porzellan mit.

Auf der Weiterreise besuchten sie die schönste Stadt Chinas, Hang-chou. Die unzähligen Kanäle der Stadt waren von Dschunken und Ruderbooten bevölkert und auf den Hügeln, die die Stadt umgeben, sah man Pagoden und Türme. Schon Marco Polo berichtet im 13. Jh. in seinem Reisebericht von den Schönheiten dieser Stadt. Auch der berühmten Ling-yin-Pagode mit ihren drei riesigen vergoldeten Buddha-Figuren stateten sie einen Besuch ab. Trotz der Faszination des Ortes zog es sie weiter, denn Shanghai, das Ziel ihrer Reise lag quasi in griffweite vor ihnen.

Ungeduld erfaßte sie und endlich, am 19. Juni 1936, nach einem kurzen Bad im Gelben Meer und dem Anlegen von „stadtgemäßer“ Kleidung – lange weiße Hosen, weißes Hemd und weißer Tropenhelm – waren sie Shanghai-fertig!

Nach den vielen Monaten, die sie durch vom Autoverkehr unberührte Länder gefahren waren, waren sie von der Stadt mit ihren Prachtbauten und dem dichten Verkehr überwältigt. Vor dem Automobil Club of China stellten sie den Steyr ab, der sofort von den Herren vom Club umdrängt wurde. Man wollte ihnen nicht glauben, daß sie durch ganz China mit dem Wagen gefahren waren, doch die Eintragungen der verschiedenen Provinzbehörden in ihren Pässen, und die Bestätigungen der Missionsstationen besiegten alle Zweifel.

Mit Telegrammen an den ÖTC (ÖAMTC), die Steyr-Werke und die diversen Sponsoren berichteten sie in die Heimat vom Erfolg ihres kühnen Unternehmens. Konsul Ockermüller organisierte eine Pressekonferenz im österr. Konsulat und die vielen interessierten Journalisten berichteten in allen Medien vom geglückten Unternehmen der beiden jungen Österreicher.



Max Reisch und Helmuth Hahmann, nun durch die Erst-Durchquerung Hinterindiens bis nach China mit dem Auto berühmt geworden, wurden in der Shanghai Society herumgereicht und genossen nach den Strapazen der Reise das gesellschaftliche Leben dieser internationalen Stadt.

L. Mesicek

Fortsetzung in der MVZ 141

