

MAX REISCH

ÜBER ALLE STRASSEN HINAUS



HORST CHRISTOPH

FORSCHER, PIONIER UND WÜSTENFAHRER



TYROLIA

HORST CHRISTOPH

MAX REISCH

ÜBER ALLE STRASSEN HINAUS

Forscher, Pionier und Wüstenfahrer



Tyrolia-Verlag · Innsbruck-Wien

Die Drucklegung dieses Werkes wurde unterstützt durch die Südtiroler Landesregierung/Abteilung für deutsche Kultur und Familie sowie die Abteilung Kultur im Amt der Tiroler Landesregierung.

AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE

Deutsche Kultur

Gefördert von



Ein Großteil der im Buch enthaltenen Abbildungen stammt aus dem Max-Reisch-Orient-Archiv in Bozen. Verlag und Autor danken Herrn Peter Reisch für seine wertvolle Unterstützung bei der Entstehung dieses Buches.

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der

Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

2012

© Verlagsanstalt Tyrolia, Innsbruck

Umschlaggestaltung: Tyrolia-Verlag, unter Verwendung von Bildern aus dem Max-Reisch-Orient-Archiv in Bozen

Layout und digitale Gestaltung: Tyrolia-Verlag

Lithografie: AS-Design, Arzl im Pitztal

Druck und Bindung: Gorenjski-Tisk, Slowenien

ISBN 978-3-7022-3212-2

E-Mail: buchverlag@tyrolia.at

Internet: www.tyrolia-verlag.at

INHALT

AN DER PFORTE ZUR WELT	7
VOM ALLGÄU NACH TIROL	10
Handwerk und Handel und viele Kinder	10
Geografie ist bedeutend interessanter	15
Bei St. Michael nach rechts	18
Warum mit Kamelen, wenn es Motorräder gibt?	22
AUS JANEZ PUH WIRD JOHANN PUCH	25
VORBEREITUNGEN	33
REALITÄT UND FANTASIE	37
Vollmondnächte, Tschador und ein deutsches Försterhaus	37
Mitzis und Suleikas	42
Schnöde verlassen von seinem Freund	46
Der Tschador im Paris des Ostens	54
DIE WELT IST RUND	59
Ein Auto auf dem Weg zum Zweiten Weltkrieg	59
Der dritte Mann	66
Elefanten als Zugmaschinen	74
Am Rande des Krieges	81
GEOGRAFEN AUF FAHRT	84
Von der Aufklärung zum Biedermeier und darüber hinaus	84
Franz Joseph und sein Land	89
Wie viel Technik darf sein?	91
Adelige und Werkfahrer	95
Französische Kreuzfahrer	98
BRENNEND HEISSER WÜSTENSAND	101

WER IST EIN ABENTEURER?	116
Reinhold Messner, Hermann Maier, André Heller	116
ÜBER DIE INDUSTRIE HINAUS	120
Tüftler, Zeichner, Konstrukteur	120
Der Sadigi	123
Ein europäisches Traumauto	131
ARABIA FELIX	134
Mein Haus ist dein Haus	134
Ein Märchen mit verblüffendem Schluss	142
Heuschrecken, gepökelt in Salz	157
Frau Ceasens Prothesen	159
An der Zeltstange festgehalten	160
VOM RENNFÄHRER „SEÑOR PUCH“ ZUM REISELEITER DR. MAX	163
Mit Frau Christiane nach Nordafrika	164
Vom klapperigen Holzgas-Bus zum rollenden Hotel	168
DIE LIEBE ZU DEN TREUEN FREUNDEN	178
SCHRIFTSTELLER LEBENSLÄNGLICH	182
Das Leben mit meinem Vater Max Reisch und wie ich ihn in der Sahara traf (von Peter Reisch)	182
Besucher in der Schreiberklause	185
Was ist ein Reisewerk?	189
Der Fantasie ihre Freiheit	192
Es begann mit Napoleon (von Hans Jachim)	193
Die Wirklichkeit und ihr Wandel	195
As long as you spell my name correctly	198
LESESTOFF FÜR EINE WELTHUNGRIGE JUGEND	202
KLARE SPRACHE, KURZE SÄTZE	206
Personenregister	210

AN DER PFORTE ZUR WELT

Schwankend und schlingernd näherte sich ein kurioses Fahrzeug dem Schlagbaum. Der junge Mann, der es lenkte, hatte zwar schon einige Länder bereist, aber jetzt spürte er lebhaft, dass er dabei war, eine ganz neue Grenze zu überschreiten. „Nun standen wir an der Pforte der Türkei“, notierte er in seinem Fahrtenbuch, aber er war sich in diesem Augenblick genau bewusst, dass es die Pforte zu einer viel größeren Welt war, an die er klopfte – die Pforte zur ganzen Welt, die er drei Jahre später umrunden sollte.

Es war eine unruhige, von wirtschaftlichen Krisen und politischen Umwälzungen erschütterte Zeit, als Max Reisch, noch nicht einmal 21 Jahre alt, Tiroler, Student der Wirtschafts- und Verkehrsgeografie – am 27. Juli 1933 gemeinsam mit dem nur wenige Monate älteren Geologie-Studenten Herbert Tichy in Wien aufgebrochen war, um mit einem Motorrad nach Indien zu fahren. Mehr als zwanzig Jahre zuvor hatte der große schwedische Asienforscher Sven Hedin diese Route auf den Spuren des antiken Alexanders des Großen in seinem Bericht „Zu Land nach Indien“ beschrieben. Was Hedin auf dem Rücken von Kamelen erlebt hatte, wollte Reisch als Erster mit einem modernen Verkehrsmittel bewältigen. 13.000 km legten er und sein Sozius auf holprigen Straßen und Wüstenpisten, durch Dschungel und über Hochgebirge zurück, bis sie ihr Ziel in Indien erreichten: „Hinter einer Wegbiegung tauchte zwischen den schlanken Palmenstämmen ein silbriger, flacher Streifen auf, und vor uns lag unter einer Rauchsicht eine große Stadt – das Meer und Bombay. ‚Wir sind da‘, sagte Herbert. ‚Gott sei Dank‘ sagte ich, dann: ‚Leider.‘ Und ich wusste wirklich nicht, ob ich froh oder traurig war.“

Diese Motorradexpedition sollte das Leben von Max Reisch auf immer verändern. Zwei Jahre später brach er mit neuem Begleiter und diesmal in einem Auto zur ersten motorisierten Durchquerung Asiens auf. In Hinterindien führte das Unternehmen durch straßenlose Regionen, in denen das Fahrzeug immer wieder aus Sümpfen und Flussbetten geborgen werden musste, bevor die Expedition in der Nähe von Shanghai wieder auf moderne Stra-



Am 27. Juli 1933 starteten die Studenten Max Reisch (rechts) und Herbert Tichy in Wien zu ihrer Expedition nach Indien – auf den Spuren des Forschers Sven Hedin, aber nicht auf Kamelen, sondern erstmals auf einem Motorrad.

ßen stieß. Die französischen Kolonialbehörden bescheinigten per Urkunde die erste Durchquerung Indochinas mit einem Automobil. Über Japan, die USA und Mexiko kehrten Reisch und sein Kopilot Helmuth Hahmann nach Europa zurück.

Nach Beendigung seines Studiums und nach dem Zweiten Weltkrieg, den Reisch als Verantwortlicher für die Wartung von 800 Kraftfahrzeugen in Rommels Afrikakorps überlebte, zog es den Weltreisenden in den Nahen Osten, wo er eine sensationelle Einladung an den Hof des Königs von Saudi-Arabien erhielt.

Bald kam zur Entdeckerfreude an der „Erfahrung“ exotischer Routen mit modernen Fahrzeugen auch die Lust, Ziele für den Tourismus zu erschließen. Was er mit seinen Vorträgen und Büchern an Fernweh geweckt hatte, sollten seine Hörer und Leser selbst erfahren können. Er konstruierte den ersten Campingbus Europas und in den 1950er-Jahren bereiste er gemeinsam mit seiner unternehmungslustigen Frau Christiane im PKW mit Zelt oder Wohnanhänger Nordafrika und Asien und stellte diese Erfahrungen dem Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club als Konsulent zur Verfügung. Als in den 1960er-Jahren der organisierte Ferntourismus begann, plante und begleitete der Reiseexperte Omnibusfahrten nach Afrika und Indien, auf denen der „Reiseleiter Dr. Max“, wie seine Gäste betonten, Verständnis und Liebe zu fremden Kulturen zu vermitteln verstand. Vor seinem Tod blickte er auf sein Leben zurück und meinte, er sei eigentlich nicht 72, sondern 102 Jahre alt, da die Jahre in der Wüste doppelt zählten.

VOM ALLGÄU NACH TIROL

HANDWERK UND HANDEL UND VIELE KINDER

Maximilian Felix Gottfried Reisch wurde am 2. Oktober 1912 als Sohn des Großhandelskaufmanns Hans August Reisch und dessen Frau, der Hotelierin Anna Sieberer in Kufstein, dem Tiroler Grenzstädtchen zu Bayern, geboren. Der väterliche Teil der Familie stammte aus dem Allgäu. Dort, in der Markt-gemeinde Obergünzburg an der alten und reichen Handelsstraße zwischen Kempten und Augsburg, besaß kurz nach dem Dreißigjährigen Krieg, um die Mitte der 1660er-Jahre, der Bierbrauer Simon Reisch einen Gasthof „Zum Saukopf“. Vielleicht beförderte dieses Leben an der Straße ein Fernweh, das bis zu seinem die Welt durchstreichenden Nachfahren lebendig bleiben sollte. Des „Saukopf“-Wirts Enkel, Franz Josef Reisch, übersiedelte jedenfalls bereits in die Nähe der Stifts- und Reichsstadt Kempten, wo nunmehr seine Frau erfolgreich ein Wirtshaus betrieb. Den Sohn der beiden, Franz Anton Reisch (1756–1819), zog es dann hinaus in das, was damals die erreichbare Welt schien: Er ging auf Wanderschaft und erlernte in Innsbruck das damals hoch angesehene Handwerk eines Lebzelters und Wachsziehers. Sein Lehrherr war der Innsbrucker Bürgermeister Johann Adam Ernst, dessen Tochter Maria Anna Katharina der 29-Jährige, nachdem er den Gesellenbrief erhalten hatte, 1785 heiratete. Die Mitgift der Braut war der Kufsteiner Zweigbetrieb ihres Vaters. Das Betriebsgebäude dieser Niederlassung wurde für die nächsten Generationen der Firmensitz der Familie Reisch, die es in der Grenzstadt bald zu Ansehen brachte. Josef Anton Reisch (1822–1872) war Bürgermeister in Kufstein, erkannte, dass die Produktion von Wachskerzen angesichts des sich anbahnenden Siegeszugs der Elektrizität nicht wirklich Zukunft hatte, und gründete ein Handelsunternehmen. Sein Sohn, Johann Josef Baptist Reisch (1855–1913), ebenfalls Bürgermeister in Kufstein, gründete 1881 eine Handelskette, die er marketingbewusst „Andreas Hofer Colonial-Material-waren und Producten Gesellschaft“ nannte. Vielleicht war ihm dabei ja bewusst, dass Andreas Hofer nicht nur ein letztlich gescheiterter Kriegsheld,



Das Wappen der Familie Reisch, die aus dem Allgäu stammte, sich im 18. Jahrhundert in Tirol niederließ und es vom Handwerk zum Handelsunternehmen brachte.

sondern ein tüchtiger Weinhändler gewesen war, der seine Geschäftsbeziehungen bis weit in den italienischen Süden Tirols gepflegt hatte.

Die Entwicklung des Bahnwesens – 1858 wurde die Strecke von München nach Innsbruck eröffnet, die 1867 mit der Brennerbahn ihre Fortsetzung nach Süden fand – war auch in Tirol die Voraussetzung für den „Kolonialwarenhandel“ – so nannte man das Geschäft mit überseeischen Produkten wie Kaffee, Tee, Kakao, Tabak, Reis und Gewürzen. Zum Vergleich: 1862 wurde in Wien „Julius Meinl“ gegründet, das mit seinem Firmenlogo, dem inzwischen nicht unumstrittenen „Meinl-Mohr“ noch heute für „Kolonialwaren“ wirbt. Auch für Reischs Handelshaus war die Schienenverbindung zu den norddeutschen Seehäfen und zum k. u. k. Großhafen Triest die Geschäftsvoraussetzung. Das Unternehmensmodell, nämlich eine Kette von Zweigstellen in einem regionalen Absatzmarkt vom Zentrum in Kufstein aus zu versorgen, ging auf. Die Firma expandierte mit zahlreichen Filialen auf der Nord-Süd-Route der Brennerbahn zwischen Rosenheim und Trient sowie entlang der Westbahnstrecke bis Zell am See.

Auch Johann Josef Baptist Reisch wurde in Kufstein Bürgermeister und sorgte in der Stadt für beachtliche Fortschritte. Er ließ eine Leitung für hochwer-



Die fünf Söhne des Kufsteiner Bürgermeisters Josef Anton Reisch, der die Wachsproduktion an den Nagel gehängt und erfolgreicher Handelsmann geworden war. Im Bild oben Johann Josef Baptist Reisch, der seinem Vater nachfolgte, ganz rechts der Hotelier und Kitzbüheler Skipionier Franz Anton Reisch, ganz links Dr. Otto Michael Reisch, Rechtsanwalt in St. Pölten.

tiges Trinkwasser aus dem nahen Kaisertal und das erste lokale Elektrizitätswerk bauen. Für das eigene Unternehmen installierte er die erste Kufsteiner Telefonleitung zwischen Betriebsgebäude und Wohnhaus. Er unternahm weite Reisen, unter anderem eine Schiffsreise in die Türkei, und war Ritter des Franz-Joseph-Ordens, einer vom Kaiser freizügig vergebenen Auszeichnung für Wirtschaftstreibende. Über die „Andreas Hofer“-Handelskette wird noch zu berichten sein. Aus ihr formte nämlich nach dem Zweiten Weltkrieg Max Reischs Bruder, Hans Friedrich, die Kette „SPAR Österreich AG“. Sein Nachfolger Hans August Reisch, 1881 geboren und erst mit 26 Jahren in die familiäre Unternehmenspflicht genommen, gab sich bis dahin mit großer Leidenschaft und wachsendem Know-how einem Hobby hin, das seinem Sohn Max dann zum Lebensinhalt werden sollte: Er legte sich – 1904 ein absolutes Novum – ein Motorrad zu, machte mit diesem Reisen bis weit nach Italien hinunter und schrieb darüber in den gerade entstehenden Motorfachzeitschriften.

Zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Reisch-Sippe längst durch Kinderreichtum regional und sozial breitgemacht: Maria Anna Katharina, die Frau von Franz Anton, dem ersten Kufsteiner der Reisch-Sippe, brachte 14 Kinder zur Welt. Bürgermeister Josef Anton hatte mit zwei Frauen 15 Kinder. Und Josef Anton Erasmus hatte es am Beginn des 19. Jahrhunderts mit Anna Maria, geb. Gruber auf 8 Kinder gebracht.

Einige von diesen erbrachten beachtliche Leistungen auf unterschiedlichsten Gebieten. So der Kitzbüheler Hotelier, Konditor und Skipionier Franz Anton Reisch. Fasziniert von Fridtjof Nansens Grönlanddurchquerung „auf Schneeschuhen“ hatte er sich aus Norwegen 2,30 m lange Skier besorgt. „Wenn du mich schiern (sic) sehen willst, dann komm heute um drei auf die Hinterbräuwiese“, schrieb er, sofort nachdem die bestellten Geräte im Dezember 1892 eingetroffen waren, an einen Freund, und drei Monate später bestieg er damit als Erster das Kitzbüheler Horn im Winter. Ein von ihm im gleichen Jahr für die erste Ausgabe der Münchener Zeitschrift „Der Schneeschuh“ geschriebener Beitrag gilt als erster deutschsprachiger Text über den Skilauf. Eine andere Kitzbüheler Wintersportpremiere, das erste Skirennen der Stadt, musste er zwei Jahre später auslassen. Es herrschte Föhn, gegen den der Sportler, ein Bild von einem Mann, allergisch war. Auch Max Reisch war übrigens ein ambitionierter Bergsportler. Er war Mitglied des Alpenvereins, ein „Siegerfoto“



Der Firmensitz der Familie Reisch in der Tiroler Grenzstadt Kufstein: Aus der Wachszieherei wurde später die regionale Handelskette „Andreas Hofer“.

zeigt ihn auf dem Gipfel des Totenkirchls im Kaisergebirge, und während seiner Wiener Zeit machte er Rax und Schneeberg unsicher.

Es gibt noch andere herausragende Mitglieder der Reisch-Dynastie, so den Erfinder der „Trägheitsortung“ Siegfried Reisch (1905–1984) und den Bob- und Autorennfahrer Klaus Reisch. Letzterer war mit Karl Wendlinger sen. im Team gefahren und österreichischer Bergmeister geworden, 1971 jedoch mit einem Alfa Romeo 33/3 Sportwagen im Alter von nur 29 Jahren auf dem Rundkurs von Imola tödlich verunglückt.

Die Familienchronik wurde sowohl von Max Reischs Sohn Peter als auch von dem mit Karoline geb. Reisch verheirateten Kraftwerkstechniker und Kaprun-Erbauer Harald Lauffer sen. (1909–2007) erforscht. Dessen auf 13 Blatt in gestochener Ingenieurhandschrift verfasste Aufzeichnungen führen eine überraschende Zahl bekannter Tiroler Namen an: die Künstler Martin Walde und



Der Hotelier Franz Anton Reisch bestieg als Erster mit Skiern das Kitzbüheler Horn und schrieb den ersten deutschsprachigen Text über alpinen Skilauf.

Reiner Schiestl, den Ägyptologen Robert Schiestl, den Architekten Hermann Kastner, die Innsbrucker Baumeisterfamilie Fritz, den Kitzbüheler Ski- und Golfspieler Martin Kerscher, den Tiefbautechniker Harald Lauffer jun., dessen Bruder, den Architekten und Herausgeber der Kulturzeitschrift „Sterz“ Gernot Lauffer, die Psychologin Gunhild Purtscheller oder die Werbegrafikerin Gerhild Purtscheller, die alle im weiten Sinne zur Reisch-Dynastie zählen.

Max Reischs Vater, Hans August Reisch, der in Kufstein als Obmann des Wintersportvereins und später des Fremdenverkehrsvereins tourismusorientierten Weitblick demonstriert hatte, musste im Ersten Weltkrieg die Krisenanfälligkeit globaler Handelsbeziehungen erleben. Er suchte daher ein neues Standbein und fand es in Südtirol. 1916 erwarb er den Sonnleithenhof in Bozen, ein Weingut an den Hängen von St. Magdalena, einem Dorf, das 1911 nach Bozen eingemeindet worden war.

Auf einem Moränenhügel wird dort der „St. Magdalener“, ein gemischter Satz aus den autochthonen Rotweinsorten Vernatsch und Lagrein, gekeltert. Hans August Reisch engagierte sich in der St. Magdalener Kellereiunion und war Mitbegründer eines Bewässerungskonsortiums, das 1929 die erste Großberegnungsanlage Europas baute, um dem schlechten Wasser-Rückhaltevermögen der Böden entgegenzuwirken.

Hans August lebte zu dieser Zeit fast ausschließlich in Bozen, wo Sohn Max die Pflichtschule besuchte. Die Verwaltung der Kufsteiner Firma „Andreas Hofer“ legte der Neo-Weinbauer mehr und mehr in die Hände seines älteren Sohnes Hans Friedrich, der bei Hamburger Handelsfirmen und Bankunternehmen eine solide kaufmännische Ausbildung durchlaufen hatte. Sohn Max sollte Architekt werden.

GEOGRAFIE IST BEDEUTEND INTERESSANTER

Schon als Bub interessierte sich Max Reisch für alles Motorisierte, eine Leidenschaft, die von seinem Vater alles andere als unterdrückt wurde. Im Elternhaus stand das vorsintflutliche, aber wunderschöne feuerrote Motorrad, Marke Puch, aus dem Jahr 1904, mit dem der Vater 1905 von Kufstein nach Italien gefahren war, um darüber in der deutschen Fachzeitschrift „Das Motorrad“ zu berichten. Das eigentliche Abenteuer bei dieser Fahrt waren die vielen Kuhherden, die immer wieder zum Absteigen und damit zu einem

*Max Reischs
Vater Hans
August bereiste
1905 mit einem
im Jahr zuvor
produzierten
Motorrad
der Marke
„Puch Type B“
Oberitalien und
berichtete darüber
als Korrespondent
der deutschen
Fachzeitschrift
„Das Motorrad“.*



Neustart zwangen, da das Gefährt keine Kupplung besaß. Überall wurden die Maschine und ihr Fahrer zur Sensation. Rührend klingt eine Episode aus Bologna: „Der Hotelier hatte die Maschine reinigen lassen, und als ich ins Restaurant kam, stand das Motorrad neben dem Tisch, der für mich reserviert war. Die zahlreichen Gäste umlagerten das Fahrzeug, dessen roter Emaille-Lack zu den blanken Nickelteilen vornehm wirkte.“

Zusammenfassend resümierte Hans August über die Italienreise mit der „Himmelsstürmer-Puch“ enthusiastisch und im betulich gelehrsamem Stil der Zeit: „Ich hatte fast zweitausend Kilometer zurückgelegt und zusammen über fünftausend Meter erklettert. Gerne betrachtete ich das Wunder der Technik, das mich wie auf Flügeln über Berg und Tal getragen hatte und welches das Prädikat ‚Vollkommen‘ gerechterweise verdiente.“

Zwei Jahre, 1905 und 1906, arbeitete Hans August Reisch als freier Berichterstatte für das deutsche Magazin „Das Motorrad“ und verfasste dabei Fotoartikel über Reisen im bayerisch-österreichischen Seenland sowie Berichte über motorsportliche Veranstaltungen. Nicht nur die Begeisterung für Motorfahrzeuge und Reisen, sondern auch den journalistischen Eifer verdankte Max Reisch also seinem Vater.

Nach der Schulzeit in Bozen und Kufstein und dem Besuch der Gewerbeschule (der späteren Höheren Technischen Lehranstalt) in Mödling begann der zeichnerisch begabte Jüngling in Wien Architektur zu studieren. Bereits nach



Als Student war Max Reisch ein begeisterter Bergsteiger, der sich hier auf dem Gipfel des Totenkirchls im Kaisergebirge fotografieren ließ.

den ersten zwei Semestern kam er allerdings zum Schluss, „dass Geographie bedeutend interessanter“ sei. Also sattelte er um. Aber „dumm, wie man in diesem Alter ist“, hatte er nicht den Mut, das zu Hause zu erklären und war schon ein ganzes Jahr in den Fächern Verkehrs- und Wirtschaftsgeografie der Hochschule für Welthandel inskribiert, als sein Vater durch Zufall dahinterkam, „dass sein Söhnchen schon lange die Architektur an den Nagel gehängt hatte“. Nach Max Reischs Worten war die Reaktion des Vaters kurz und klar: „Du hast umgesattelt, ohne mir etwas zu sagen; nun sieh zu, wie du allein weiterkommst.“

Das bedeutete, dass der Student von einem Tag auf den anderen auf die gewohnten zweihundert Schilling monatlich verzichten und selbst für seinen Unterhalt sorgen musste.

Das gelang ihm mit einem recht außergewöhnlichen Studentenjob: Er wurde „Filmpendler“. In Wien mieteten damals immer drei Kinos gemeinsam einen Film. Die Beginnzeiten waren gestaffelt, und es war die Aufgabe des Filmpendlers, die einzelnen Filmrollen rechtzeitig, vom Nachmittag bis in den späten Abend, von einem Kino zum anderen zu transportieren: „Der Lohn waren zehn Schilling pro Tag, ein enormer Nebenverdienst für einen Studenten, und bald war ich stolzer Besitzer eines gebrauchten Puch-175er-Motorrades.“

Mit dieser Maschine unternahm Max Reisch 1930 seine erste Fahrt, die ihn über zwölf norditalienische Pässe führte, und die er im Jahr darauf für das österreichische Pendant jener Zeitschrift „Das Motorrad“ beschrieb, für die

schon sein Vater gearbeitet hatte. „Mit 3 PS zum Stilsfer-Joch“ hieß dieser erste journalistische Bericht, der schon ein Talent für dramatisch zugespitzte und humorgewürzte Schilderungen erkennen lässt: „16. Juli, halb 5 Uhr – der Wecker reißt mich unbarmherzig aus meinen Träumen vom sonnigen Süden und versetzt mich in die graue Wirklichkeit; grau im wahrsten Sinne des Wortes: Regen prasselt an die Scheiben und das Fenster erzittert unter den stoßweisen Angriffen des Windes. (Wann gibt es endlich eine Regenversicherung für Motorradtouren?) Ein Moment des Zauderns, aber da taucht vor mir das Bild eines Trenchcoats, hoher Stiefel und Stulphandschuhe auf und mein Entschluss steht fest.“

BEI ST. MICHAEL NACH RECHTS

Von Wien geht es also bei strömendem Regen, „der Wasserfontänen gegen meine Gummistiefel wirft“, über den Semmering, wo bereits „blauer Himmel aus dem Steirischen“ grüßt. Nach Bruck an der Mur und Leoben biegt der junge Abenteurer bei St. Michael – heute einer der wichtigsten österreichischen Autobahnknoten – „rechts ab“ und sagt dem Asphalt, den er „bisher unter den Rädern hatte, Lebewohl“. Über den Schoberpass ging es weiter in Richtung Schladming.

Innsbruck, wo er Station machte, beurteilt der aus Wien kommende Tiroler in seinem Bericht für „Das Motorrad“ zunächst verkehrstechnisch. Es mache ihm, stellte er etwas herablassend fest, einen „durchaus großstädtischen Eindruck: Die zahlreichen Verkehrsposten stehen auf erhöhten Sockeln, die des Nachts beleuchtet sind.“ Und dann verstieg sich der angehende Skribent nach einem Spaziergang von der Maria-Theresien-Straße in die Altstadt zu einem merkwürdig holprigen Sprachbild. Das „Goldene Dachl“, meint er, „bildet mit Innsbruck ebenso einen Vergleich wie München und Bier, Wien und Wein“.

Ganz nebenbei verrät diese in der Sparte „Ausflüge und Reisen“ dokumentierte journalistische Premiere von Max Reisch noch ein anderes Talent. In Ermangelung eines Fotoapparates illustrierte er den Beitrag mit „Zeichnungen vom Verfasser“, die sein Talent für leichtfüßige Skizzen auswiesen. Einige dieser Veduten sind heute noch im Max-Reisch-Orient-Archiv in Bozen als Originalzeichnungen erhalten. Da aber der Fotografie, in der er es zu Meisterschaft und zu Tausenden von Bildern bringen sollte, Max Reischs vorrangliches Interesse galt, verfolgte er das Zeichnen nicht länger.



Seine ersten Motorradreisen illustrierte Max Reisch, in Ermangelung eines Fotoapparats, mit selbst gezeichneten Veduten – hier Trafoi im Ortlermassiv.

Mit seinem ersten eigenen Motorrad begründete Max Reisch auch die Gepflogenheit, seine Fahrzeuge nach den damit unternommenen Fahrten zu benennen: So steht die „Stilfser-Joch-Puch“, Kennzeichen „BXIII 842“, am Anfang einer langen Reihe von Motorrädern und Autos, mit denen der Weltreisende zu einem frühen Oldtimer-Sammler wurde, der Fahrzeuge von späteren Besitzern und Museen zurückkaufte und sie sorgfältig pflegte, sodass sie heute noch, 27 Jahre nach Reischs Tod, fahrtüchtig sind.

Schon ein Jahr nach der 12-Pässe-Fahrt nahm der reiselustige Student ein neues Projekt mit einem neuen Motorrad in Angriff. Die „Gardasee-Puch“, Kennzeichen „B 43.635“, führte ihn zu dem bis heute beliebtesten Reiseziel aller Nord- und Südtiroler, dem Gardasee, mit einem Nebenziel, das Reischs Gespür fürs Praktische und kommerziell Verwertbare verrät. Er wollte einen touristischen Reiseführer über dieses Gebiet verfassen.



Der Asienforscher Sven Hedin (Mitte) wurde für Max Reisch zum großen Vorbild. Auf seinen Spuren wollte er „zu Land nach Indien“, aber mit moderner Technik: Das Motorrad sollte die Kamele ersetzen.

Zur Reise kommt es, zum Reiseführer nicht mehr. Der angehende Verkehrsgeograf hatte sich bereits ein weit höheres Ziel gesteckt. Indien lockte! Den Floh dazu hatte ihm sein Professor an der Hochschule für Welthandel, der Verkehrs- und Wirtschaftsgeograf Bruno Dietrich, ins Ohr gesetzt. Der hatte eine, wie Reisch schrieb, „begeisterte“ Vorlesung über Sven Hedins große Asienreise 1905/06 „Zu Land nach Indien“ gehalten.

Der Landweg von Europa nach Asien, auf den Spuren Alexanders und der christlichen Kreuzritter, war durch die Schifffahrt weitgehend in Vergessenheit geraten.

Christoph Columbus, der 1492 die karibischen Inseln vor Amerika erreicht hatte, war aufgebrochen, um auf dem westlichen Seeweg von Europa nach Ostasien zu gelangen, und hatte seinen Irrtum bis zu seinem Lebensende nicht bemerkt. Seine Expeditionen waren übrigens mindestens so sehr von der Aussicht auf Bodenschätze geleitet wie vom Entdeckerdrang.

Die großen europäischen Seefahrernationen England und Holland erschlossen dann mit ihren zu Beginn des 17. Jahrhunderts gegründeten Handelsge-