

# FILIUS

Erinnerungen an Adolf Schmal-Filius.  
Zusammengetragen von Hans Jachim



Adolf Schmal-Filius  
(1872-1919).

Am 18. August 1919 hatte am Salzburger Hauptbahnhof ein plötzlicher Herztod den ersten österreichischen Olympiasieger ereilt. Dieser Sportsmann war damals zumindest in den österreichischen Kronländern nicht nur als Olympionike, sondern viel mehr als Buchautor, Journalist, Fotograf bekannt: Adolf Schmal-Filius. Vielen Lesern wird er heute noch als Autor des Lehrbuchs „Ohne Chauffeur“ bekannt sein. Doch davon später.

Beginnen wir mit dem Olympiasieger. Geboren am 18. August 1872 als Sohn des im Rheinland gebürtigen Journalisten Johannes Schmal, eines Redakteurs des „Neuen Wiener Tagblatt“, wuchs Adolf in Wien auf und war bald von dem in Hochblüte stehenden Radsport fasziniert. Die Radclubs schossen damals wie Schwammerln aus dem Boden und wir müssen uns vor Augen halten, dass allein in Wien um 1896 etwa 11.000 Radler in 200 Radclubs organisiert waren. Dementsprechend hatte der „Österr. Touring-Club“ (ÖTC) allein bereits in der Gründungsphase über 2.000 Mitglieder während der kurz danach ins Leben gerufene „Österr. Automobil-Club“ (ÖAC) gerade mal 200 Mitglieder, vereinte, von denen vielleicht eine Handvoll ein Automobil besaßen. Adolf Schmal, seit 1893 Mitglied im eben gegründeten „akademisch-technischen Radfahrverein“, nahm bald an großen Radrennen wie „Wien-Rom“ und „Paris-Wien“ teil. Nebenbei betätigte er sich als Fechter und war im Winter unter den ersten nordischen Skiläufern anzutreffen.

Als 1896 der Aufruf zu den ersten olympischen Spielen der Neuzeit erfolgte, packte Jung-Adolf daher Fechtmaske, Säbel und Rennrad ein und löste ein Bahnticket nach Athen. So einfach war das damals, es gab keine nationalen Komitees, Betreuer, Trainer. Wer wollte, konnte mitmachen, wenn sein Auftreten entsprechend glaubwürdig war. Kurz nun die Ereignisse bei diesen ersten olympischen Spielen der Neuzeit: Mit dem Säbel hatte unser Held bereits einen Medaillenplatz vor Augen - „nur zwei schwache Gegner waren noch abzufertigen“ - als der griechische König als Zuschauer auf der Bildfläche erschien. In heute unvorstellbarer Unterwürfigkeit begann man, den Säbelbewerb von Beginn an nochmals auszutragen und so erreichte Adolf Schmal im neuerlichen Anlauf nur den 4. Platz.

Anderntags dominierte Adolf jedoch auf der Radrennbahn: Bronzemedaille im 333 Meter-Sprint und als „Drüberstreuer“ gleich auch über 10.000 Meter. Als Krönung folgte dann die Goldmedaille im 12-Stunden Bahnrennen mit einer Gesamtstrecke von 314,997 Kilometern. Zusammen mit dem Wiener Arzt Dr. Paul Neumann - Gold im

Schwimmen - und Otto Herschmann - Bronze, Schwimmen - kam unsere „Mannschaft“ 1896 daher mit 2 Gold- und 3 Bronzemedailles zurück. Schmal erkämpfte selbstverständlich seine „Goldene“ mit einem österreichischen Produkt, nämlich einem „Swift-Steyr“-Rad der „Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft“.

**Zurück zum Motorsport** Adolf Schmal wandte sich bald dem aufkommenden Kraftfahrwesen zu, erwarb sich gründlichste Kenntnisse und eigene Erfahrungen, die er auch weiterzugeben versuchte. Wie häufig praktiziert, wählte er dabei den Weg vom Fahrrad über das Motorrad zum Automobil. 1900 wurde die AAZ - die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ in Wien von Felix Sterne, Siegfried Mittler und unserem Adolf Schmal gegründet. Da es auch eine deutsche AAZ gab, wird häufig fälschlich angenommen, dass die Wiener AAZ ein Ableger der deutschen Ausgabe war. In Wahrheit verhielt es sich genau umgekehrt: die deutsche AAZ wurde aufgrund eines Abkommens mit den österreichischen Herausgebern erst ab 1904 in Berlin publiziert. Herausgeber in Berlin war der bekannte Verlag Gustav Braunbeck, der auch durch Motorsport-Jahrbücher bekannt geworden ist. Die Wiener Ausgabe der AAZ war daher als eine der ersten deutschsprachige Automobilzeitschriften auch das „*Offizielle Organ des: ÖAC - Österr. Automobil-Club sowie des Niederländischen, Schweizer, Dänischen, Russischen Autoklubs sowie aller 23 deutschen Automobilclubs*“ (letztere bis 1904). Gleichzeitig mit Sterne leitete Adolf Schmal auch die „Aero-Rubrik“ des „Neuen Wiener Tagblatts“. Da Schmals Vater Johannes bereits vor der AAZ-Gründung als Redakteur die Sportseite im „Neuen Wiener Tagblatt“ betreut hatte und dadurch sehr bekannt war, nahm unser Adolf nunmehr zur Unterscheidung vom Vater das Pseudonym „Filius“ (Lateinisch für „Sohn“) an. Unter diesem Namen erschienen in Hinkunft nicht nur seine Beiträge sondern auch alle Bücher. Er selbst änderte später mit behördlicher Bewilligung und mit Wirkung für seine Gattin und Kinder den Familiennamen auf „Schmal-Filius“.

**Filius** - wie wir ihn ab nun nennen wollen - berichtete über alle großen Rennen, die Österreichischen Alpenfahrten, Automobilausstellungen, kurz die gesamte zeitgenössische Automobilwelt. Dabei erwies er sich auch als ausgezeichnete Fotograf, der neben Kolowrat auch als Pionier der Bildberichterstattung in Erscheinung trat. Unter anderem bestritt Filius mit Dreher die Herkomer Konkurrenz 1907 und alle Österreichischen Alpenfahrten bis 1914, als „Kontrollor“ von

AAZ 1910 mit  
Fotos von Filius.





Kolowrat, Hieronimus und anderen. Gleichzeitig schrieb er den größten Teil der diesbezüglichen Berichte in der AAZ und steuerte zahlreiche Fotos bei. Er kam dabei in den Genuss des von „Sascha“ erfundenen Spezialverdecks-System „siamesische Zwillinge Schwestern Blazek“ (Copyright Sascha Kolowrat, siehe auch meinen Artikel in AC 1 und 2 /2006). Die Lektüre dieser Berichte ist historisch interessierten Lesern sehr zu empfehlen. Nahezu alle Persönlichkeiten der österreichischen „Motorwelt“ – von Porsche über Lohnner und Puch - werden dabei zum Teil in sehr launiger Weise porträtiert und auch der Hochadel ist „in Bild und Schrift“ dabei. So waren beispielsweise die Erzherzöge Karl Franz Josef und Josef Ferdinand nebst dem Prinzen Elias von Parma 1910 als Teilnehmer dabei und Erzherzog Leopold Salvator begleitete die Tour und stellte seine Fotografien der AAZ zur Verfügung.

Um ersten Unsicherheiten meiner Leser zu begegnen und Verwechslungen zu vermeiden, muss ich an dieser Stelle auch den jüngeren Bruder Erich Schmale (1886-1964) erwähnen, der viel später ebensolche Bekanntheit wie Filius im Motorwesen erlangte und auch Verdienste bei der Schaffung des ersten Motor-Veteranenclubs und der weiteren Organisation des Veteranenwesens erwarb. Erich hatte die Namensänderung des Bruders selbstverständlich nicht mitgemacht und irgendwie mutierte sein Name auch von „Schmal“ zu „Schmale“. Über ihn vielleicht zu einem anderen Zeitpunkt mehr.

**Ohne Chauffeur** Doch zurück zu Filius und seinem literarischen Nachlass. „Ohne Chauffeur“: dieses für den „Autler“ geschriebene universelle Handbuch hatte eine unglaubliche Auflagenhöhe erreicht. 1904 war es in der ersten Auflage als „Das Handbuch des Motorradfahrers“ entstanden. Filius war ja über das Fahrrad und dann das Motorrad zum Automobil gekommen. Schon in der zweiten Auflage war das Werk um Unterweisungen für Automobilisten erweitert worden und erschien fortan als „Ohne Chauffeur - Handbuch für Automobilisten und Motorradfahrer.“ Ab 1925 zweigeteilt, II. Teil: „Das Handbuch des Motorradfahrers“. Zum Zeitpunkt des Ablebens von Filius bereits in der 9. Auflage erschienen, erreichte es bis 1930 noch die 13. Auflage. Das Büchlein ist heute noch leicht auf Flohmärkten zu finden und ist noch immer eine wertvolle Sammlung von Ratschlägen, beinahe eine Reparaturanleitung für Besitzer von Vorkriegsfahrzeugen. Seine frühe Verbreitung ist auch dann bemerkenswert, wenn man die geringen Zulassungszahlen bis zum 1. Weltkrieg berücksichtigt; zum Zeitpunkt des Ablebens von Filius waren 1919 in der 1. Republik etwa 4.500 PKW registriert. Offensichtlich hatte es auch viele Leser, die von der Anschaffung eines Automobils nur träumen konnten. Ergänzt wurde „Ohne Chauffeur“ durch das seltenere „Die Kunst des Fahrens“.

**Reisen** Ein eigenes Kapitel sind die umfangreichen Reisen von Filius, über die auch in einigen



Athen 1896.



Büchern für die Nachwelt berichtet wurde. Filius ging es dabei nicht um großartige Erstbefahrungen oder Expeditionen. Er wollte vielmehr über die mühelose Selbstverständlichkeit berichten, mit der bereits Automobilreisen im Großraum der Monarchie möglich waren. Automobilismus wird dabei als Sport angesehen, so man ohne Chauffeur unterwegs ist. Unter diesem Leitmotiv ist das gesamte Wirken von Filius zu sehen.

Schon 1902 hatte er eine Fernfahrt mit dem Motorrad, einer kleinen 1 3/4 PS Laurin u. Klement unternommen und hatte etwa 1000 Kilometer über Graz, Villach, Stilsferjoch, Bozen und Innsbruck unter die Räder genommen. Durchschnittliche Tagesleistung 200 Kilometer. Ich bitte ausdrücklich, jetzt nicht überheblich zu schmunzeln. Es galt damals ja als gute Leistung, den Wiener Exelberg pannenfrei zu bezwingen. Die Erfahrungen als „Schrauber“ bei dieser Fahrt dürften den Anstoß für das oben genannte Lehrbuch für Motorradfahrer gelegt haben.

Als erster Reisebericht von Filius ist 1907 eine „Automobilreise durch Bosnien, die Hercegovina und Dalmatien“ überliefert: Mit einem 28/32 HP Gräf & Stift Doppelphaeton fahren drei Damen und drei Herren (ohne Chauffeur!) zum „äußersten Okkupationszipfel der Österreichisch-Ungarischen Monarchie“. (Anm.: Bosnien-Hercegovina wurde zwar 1878 von Österreich okkupiert aber erst 1908 annektiert. Es war also staatsrechtlich zum Zeitpunkt der Reise noch immer Teil des osmanischen Reichs) Beschaulich in 12 Tagesetappen zwischen 140 und 200 Kilometern. „Die bosnische Landesregierung stellt eine offene Regierungsdirektive aus, in der alle öffentlichen Funktionäre angewiesen werden, jede erdenkliche Unterstützung zu gewähren.“ ..... „Una-tal, wir passieren eine holprige Brücke und befinden uns mit einem Schlag im Orient“ (Anm: die Una fließt in die Save und markiert die Grenze zwischen Kroatien-Slawonien und Bosnien-Hercegovina) ... „In Jajce gibt es bereits einen Motorradfahrer ... In Sarajevo findet man drei gute Hotels: Europa, Zentral und die Kaiserkrone ...“. Noch stand die originale Narenta-Brücke in Mostar. Zengg wird als altes Seeräubernest erwähnt.

Wieder ein Hinweis für mitleidig lächelnde Le-

ser: fahren Sie doch heute einfach dort hin. Nur so. Dann werden Sie einen Eindruck erhalten, wie es vor 100 Jahren war.

Über eine etwas weitere Strecke geht eine Reise im Herbst 1909, die in Buchform als „Tagebuchskizzen einer Automobil-Alpenreise durch Österreich, Italien, Frankreich und die Schweiz“ überliefert ist.

Der Wagen ist ein 16 HP offenbar Laurin & Klement. Als Extras ausdrücklich erwähnt sind besonders breite Backenbremsen und ein 120 Liter fassender Tank. Benzin wurde damals in Kannen („Benzinbidon“) verkauft, in Frankreich zu 50 Centimes/Liter. Hervorzuheben ist dabei die Reise „durch die automobilfreundliche Schweiz“. Das Land der Eidgenossen stellt sich auf dieser Tour als eine einzige Verkehrsschikane heraus, für den frühen Automobilisten ein wildes Kurdistan in Mitteleuropa. Man benötigt unbedingt die Spezialkarten des Schweizer Automobilclubs, auf denen die unzähligen Wegverbote und Schikanen eingezeichnet sind und sieht sich einer unglaublich feindseligen Bevölkerung gegenüber. Fuhrwerke fahren bewusst in der Straßenmitte, um ein Automobil nicht passieren zu lassen. Steine werfende Straßenkinder sind noch das geringste Übel. „Das Passieren des Brüningpasses ist von 8 h früh bis 5 h abends im Tempo von 10 Kilometern pro Stunde erlaubt ... Aber heute ist Feiertag, da ist es verboten.“ Begüterte Reisende behelfen sich damit, dass sie einen Pferdeworspann mieten, natürlich gegen gehörige Taxe, der sie ohne Motorkraft mit der gewünschten langsamen Geschwindigkeit auf die Passhöhe bringt, hinunter darf man rollen. Übrigens mit „Zeitkontrolle“: „... vom Oberkellner auf der Passhöhe bekommt man eine Zeitbestätigung, das Buffetfräulein in Giswil kontrolliert die richtig eingehaltene Zeit“. Mindestens 72 Minuten. Oder ein anderes Routineschild: „Automobilisten. Straße gesperrt von 12 h mittags bis 12 h nachts.“ ... Dies zwar nur für wenige Kilometer, aber ohne Alternativstrecke. Beinahe müßig zu sagen: nicht alle diese Einschränkungen sind auf der Liste des Schweizer Automobilclubs zu finden.

Ziel der ganzen Einrichtungen war offensichtlich nicht eine Verkehrsberuhigung, sondern den



Sammlung Wegzölle aus der Schweiz.

So tankte man 1909.



Mit Gemahlin auf großer Fahrt.

Rechts: Filius' Erfindung des Spezial-Verdeckes, zeitgenössische Beschreibung dazu siehe unten.



**Bilder von der österreichischen Alpenfahrt.**

Links: Die water-proof-Regenplache auf dem Laurin und Klement des Grafen Alexander Kolowrat oder, wie es der Graf nannte, „Patent siamesisches Schwesterpaar Blazek“. Wie man sieht, ragen nur die Köpfe der beiden Fahrer heraus. Frei nach dem siamesischen Schwesterpaar müssen sie sich in die Benützung dieser Öffnung teilen, falls z. B. der eine oder der andere ein Taschentuch zur Nase führen wollte. —



Automobilisten womöglich zum Zahlen oder zu einem möglichst teuren Hotelaufenthalt zu zwingen. „... entlang des Brienzer Sees hatte ich mit der Kalamität der Sonntagsradler zu rechnen. Wie ein Heuschreckenschwarm waren sie über die Gegend verbreitet, sie fuhren rechts, sie fuhren links, rasten um die Kurven und parzelten in den Gräben“, schreibt unser guter Filius, der ja gewiss kein Feind der Radfahrer war.

Den Höhepunkt der überlieferten Fernreisen stellen die „Vier Wochen im Automobil“ - so der Titel - im Herbst 1911 dar. Es ist die „Reisebeschreibung einer Fahrt durch die Dolomiten und Italien entlang der Riviera, über die Grand Route des Alpes, zum Besuch der Schlösser der Loire und zurück über Trouville und Paris nach Wien“.

Filius fährt mit seiner Gattin, der Wagen ist ein Laurin & Klement 25 HP 4 Zylinder. 6000 km ohne Defekt, ausgenommen Reifen. Das war damals für einen gut gewarteten Wagen normal, die Reifen waren die Sorgenkinder. Meist schnappten die Vorderräder Nägel auf, die Profile waren nach 6.000 km am Ende und hauchdünn. Er gibt den Tipp, in größerer Hitze die Reifen zu „berieseln“ und „... trifft man immer wieder auf jemanden, der mit einem Gefäß vor einem Brunnlein steht und für ein Trinkgeld soviel Wasser über die Reifen giesst, als man nur immer will.“ Übrigens: Benzin wird noch immer mit der Schubkarre in Kanistern ausgefasst. Die rasante Entwicklung der Motorisierung ist auffällig. Was vor einigen Jahren noch Aufsehen erregte, wundert 1911 nicht mehr. Von Cortina bis zur Pashöhe des Falzarego begegnen die beiden immerhin 12 Automobilisten. Darunter aber nicht immer solchen, die ihr Fahrzeug beherrschen und bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen zu lebensgefährlichen Manövern greifen. Nizza wird „im Dornröschenschlaf“ angetroffen; von Mercedes-Jelinek nimmt Filius keine Notiz und auch die Rennstrecke „La Turbie“ findet keine Erwähnung! Dafür nennt er ausdrücklich das Denkmal des verunglückten Aviatikers Kapitän Ferber. Weiter führt die Strecke über die „Grande

Route des Alpes“ von Nizza bis Aiguebelle über die schönsten und höchsten Passstraßen Frankreichs. Filius skizziert den technischen Fortschritt und die Entwicklung im Straßenbau folgendermaßen: „Die Strecke Stuttgart - Ulm wurde von uns in zweieinviertel Stunden zurückgelegt. Ich konstatiere diese an sich nicht verwunderliche Tatsache nur deshalb, weil ich 1900 für die Distanz in umgekehrter Richtung einen ganzen Tag brauchte. Auch München - Ulm kostete uns 1900 einen ganzen Tag. Damals trafen wir spät abends in Ulm ein, müde und abgearbeitet. „Ist das Ulm?“ frugen wir einen Mann, der uns entgegenkam. „Ich will mit euch nichts zu tun haben“, entgegnete er.“ So was kann ja auch der Teufel sein.“ Damit schlug er sich in die Büsche.“ (Zitat)

**Filius-Fahrten** Sein plötzlicher Tod fiel in eine Zeit des Aufbruchs, die er nicht mehr mit gestalten konnte. Seine Freunde hatten die Erinnerung an Adolf Schmal-Filius lange Zeit hoch gehalten. Bis in die Dreißigerjahre veranstaltete der „Österreichische Motorfahrerverband“ als Vertretung der Motorradfahrer sogenannte „Filius-Fahrten“. Die erste mir bekannte Fahrt fand vorerst für Motorräder und Cyclecars auf einem Rundkurs um Purkersdorf statt und wurde gemäß einer unwahrscheinlich komplizierten Formel gewertet, in die Hubraum, Geschwindigkeit, Gewicht, Wegstrecke und Strafpunkte eingerechnet wurden.

$$W = \left( \frac{s}{t} \sqrt{\frac{s \cdot q}{PS}} \right) - P$$

Nachdem man damit sicherlich keine guten Erfahrungen gemacht hatte, mutierten die „Filius-Fahrten“ in den Folgejahren zu touristischen Sternfahrten, an denen auch Automobile teilnahmen. Diese führten auch in die Tschechoslowakei und nach Ungarn und hielten so die Erinnerung an einen großen Sportsmann, Journalisten und Schriftsteller am Leben.

Die letzte mir bekannte „Filius-Fahrt“ war dann 1930 eine Sternfahrt nach Linz.



„Er wollte vielmehr über die mühelose Selbstverständlichkeit berichten, mit der bereits Automobilreisen im Großraum der Monarchie möglich waren. Automobilmus wird dabei als Sport angesehen, so man ohne Chauffeur unterwegs ist.“

## Dank

Dank für Informationen an Herrn Dietger Schmal-Filius und Frau Mag. Rittenbacher vom ÖAMTC/Archiv)

