




öföh

Nachrichten

Informationen der
Österreichischen
Flugzeug
Historiker **3/20**



- 
- **Fliegermaat
Friedrich Kropf**
 - **Die geglückte Rückkehr
von Robert Schrenk**
 - **Franz Seidl: Rennfahrer
und Pilot**

Marcus F. Zelezny

Franz Seidl:

Rad- und Automobilrennfahrer, Pilot und Fluglehrer

Franz Georg Seidl wird am 8. November 1879 als einziger Sohn von Georg Seidl (72) und Alosia, geborene Gollinger (79) in Wien geboren. Seine Eltern betreiben „Seidl's Gasthaus“ in Wien/Inzersdorf in der Ortsstraße 48 (heute Gemeinde Vösendorf) gelegen, in dem auch der 1894 gegründete „Radfahr-Club Inzersdorf“ öfters Veranstaltungen abhält. So wird in ihm schon seit frühester Jugend das Interesse für den Radrennsport geweckt.¹

Im Alter von sechzehn Jahren startet er seine Karriere zuerst als Amateur und belegt beim „XXXII. Internationalen Radwettfahren“ am 7. Juni 1896 in Wien den zweiten Platz im Rennen der Junioren. Im selben Jahr während des „Winter-Velodroms“ in Wien am 20. Dezember kann er die beiden Eröffnungsrennen über die Distanz von 1.000 Metern schon in der allgemeinen Klasse gewinnen, welches die „Allgemeine Sport-Zeitung“ so kommentierte: „Seidl, der sich bisher nur dem Strassenfahren gewidmet hat, zeigte übrigens ein so vielversprechendes Können, dass man ihn wohl als einen aufsteigenden Stern an unserem Radfahrerhimmel bezeichnen kann.“²

Trainiert und gefördert wird er vom Begründer der „Grazer Trainerschule“, dem Ungarn Alexander (Béla) „Papa“ Geyer (1849–1906?) und ersten professionellen Radsporttrainer der Donaumonarchie, der auch wesentlich an den Erfolgen des sechsfachen dänischen Radweltmeisters im Sprint Thorvald Ellegaard (1877–1954) und des Deutschen Bruno Büchner (1871–1943) beteiligt ist.

Nach seinen ersten Erfolgen wechselt er 1897 in das Lager der Berufsfahrer, wo er überwiegend bei Wettbewerben in Wien und Graz antritt und nach der Schließung der Radrennbahn in Wien nach Deutschland übersiedelt.³ Bekannt wird sein Name, als er sich mit dem deutschen Fahrer Bruno Büchner zu einem Tandem-Team verbindet. Das Duo gilt bald als fast unschlagbar.⁴ 1899 wird sein erfolgreichstes Jahr, in dem er sich zu einem Fahrer der



Abb. 1: Franz Seidl, einer der auch international erfolgreichen österreichischen Radsportprofis im Sprint in der „Goldenen Ära“ des Radsports in Österreich während der vorigen Jahrhundertwende. Aus der „Grazer Trainingschule“ stammend, erzielt er zuerst als Amateur, beschrieben als der „aufsteigenden Stern am Radhimmel“, Erfolge in Wien und Graz und wechselt dann ins deutsche Profilager, wo er zwischen 1897 und 1903 40 erste, 30 zweite und 15 dritte Plätze belegt. (Sport-Album der Radwelt (1910), S. 45)

internationalen Extraklasse entwickelt. Neben vielen Tandem-Siegen gelingt es ihm in diesem Jahr auf der Kurfürstendammbahn in Berlin den Großen Preis von Deutschland vor den deutschen Favoriten Willy Arend (1876–1964), Anton Huber (1870–1961) und Bruno Büchner zu erringen. Im Jahr 1900 bildet er mit Anton Huber ein neues, ebenfalls sehr erfolgreiches Tandemteam, dessen größter Tri-

umph der Sieg im Finanzpreis des „Großen Preises von Paris“ ist.

Während seiner Karriere als Radprofi gewinnt er bis 1903 insgesamt 15.407,50 Mark (ca. 138.000 Euro) an Siegesprämien (s. Abb. 1). Im „Sport-Album der Radwelt“ werden seine Leistungen folgendermaßen charakterisiert: „Mit Seidl schied einer der besten Fahrer der Welt und der beste Flieger [Sprinter] Österreichs von der Bildfläche. Wohl viele Sportsfreunde werden sich noch der schlanken sehnigen Gestalt des jungen Wieners erinnern und viele alte Sportsfreunde werden noch an die Schnelligkeit denken, die Seidl im Endspurt oder bei Handicaps im Anfang entwickeln konnte. Die Tandemsiege Seidls mit Büchner und Huber werden stets unvergessen bleiben. Wie von einer Sehne geschneit schossen die berühmten Paare jedesmal aus dem Rudel heraus, um einen leichten Sieg zu feiern, oder sie rangen ihre Gegner noch in den letzten 100 m nieder.“⁵

Wie so manch andere Radfahrer entdeckt auch er seine Liebe zu anderen neuen Sportarten, wie dem Automobilrennsport, und gibt zu dessen Gunsten das Leben auf der Radrennbahn auf. Ende 1905 engagiert ihn der Mitbesitzer der Schwechater Braue-

rei, Theodor Dreher (1874–1914) zunächst als einen seiner Privatchauffeuere. Theodor Dreher, ab 1902 Mitglied des „Österreichischen Automobil-Clubs“ und ab 1905 einer dessen Vizepräsidenten, ist ein Liebhaber PS-starker Rennboote und Automobile, vor allem der Marke Mercedes, und gründet 1903 einen eigenen Rennstall, in dem Berufsfahrer für ihn an Wettbewerben teilnehmen.

Am 23. August 1906 findet das siebente Bergrennen über den Semmering statt, welches von Schottwien aus über eine Fahrstrecke von 10 km bis auf die Passhöhe des Semmerings führt, bei dem Franz Seidl zum ersten Mal als Rennfahrer startet und in der Klasse bis 8,5 Liter Hubraum auf einem Mercedes mit 45 PS (33 kW) den dritten Platz belegt.⁶ In den nächsten Jahren bestreitet er weitere Rennen, bei denen er Achtungserfolge erzielen kann. Seinen ersten Sieg erringt er am 23. Mai 1909 beim Bergrennen in Graz über den Höhenrücken der Ries, der ihn auch auf die Titelseite der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ bringt (s. Abb. 2).⁷ Ein Jahr später, neuerlich beim „Ries Berg-Rennen“ scheidet er, der bis dahin alle Zwischenbestzeiten erzielt hatte, infolge eines Kupplungsdefektes aus, dies war gleichzeitig auch das letzte Autorennen, das er als Berufsfahrer bestritten hatte.⁸



Abb. 2: Photo auf der Titelseite der „Allgemeinen Automobilzeitung“ vom 30. Mai 1909, das Franz Seidl am Steuer des Mercedes zeigt, nachdem er das „Ries Berg-Rennen“ bei Graz gewonnen hatte. Damit kann er auch den Wanderpreis des „Steiermärkischen Automobil-Clubs“, einen Pokal im Wert von 3.000 Kronen (ca. 18.000 Euro), der Siegestrophäensammlung des Rennstallbesitzers Theodor Dreher hinzufügen.
(Allgemeine Automobil Zeitung vom 30. Mai 1909, S. 1.)

Während seiner aktiven Karriere als Autorennfahrer lernt er Rennfahrerkollegen, wie z.B. Graf Sascha Kolowrat und Otto Hieronimus, kennen, die beide am 14. September 1910 die Prüfung für Flugzeugpiloten abgelegt hatten und die auch ihn für die Luftfahrt begeistern. Ebenso ist Bruno Büchner, sein ehemaliger Partner am Rad-Tandem, ab 1910 als Fluglehrer und Flugzeugbauer an der Automobil-Fachschule, Abteilung Flugtechnik, in Zahlbach bei Mainz tätig und unterrichtet dort unter anderem Anthony Fokker, den späteren Gründer der Fokker Flugzeugwerke.

Seinen ersten Flug erlebt er am 3. September 1911 in Wiener Neustadt als Passagier von Josef Sablatnig



Abb. 3: Franz Seidl vor seiner „Etrich-Taube“, welche mit einem Hiero 85 PS (63 kW) Flugmotor, einer Lohner-Luftschraube und mit einem von Lohner patentierten, gummi-federten Fahrgestell ausgerüstet ist. Mit diesem Flugzeug verunglückt er am 10. Juni 1913 tödlich während des Landeanfluges auf das Flugfeld in Wien/Aspern. (Photograph: Carl Zapletal, Wien). (Sammlung C. Plattner)

auf dem Farman-Doppeldecker der Firma „Werner & Pfleiderer“, der 10 Minuten dauert. In den folgenden drei Wochen führt er weitere Passagierflüge, zwölf mit Piloten Josef Sablatnig und zwei mit Adolf Warchalowski auf dem „Autoplan-Biplan“ durch, die beide bei den „Autoplan-Werken“ engagiert waren. Auf einem Überlandflug von Wiener Neustadt nach Wien während der „I. Flugwoche“ am 1. Oktober 1911 fängt der „Autoplan-Biplan“ Feuer und Pilot Sablatnig kann das Flugzeug bei Himberg gerade noch notlanden. Bei der Landung wird Passagier Franz Seidl dabei leicht verletzt und das Flugzeug brennt anschließend völlig aus. Er lässt sich aber dadurch nicht entmutigen, setzt seine Pilotenausbildung in der Flugschule der „Autoplan-Werke“ in Wiener Neustadt fort, legt am 19. Oktober die drei vorgeschriebenen Prüfungsflüge auf einem „Autoplan-Biplan“ ab und erhält fünf Tage später das Pilotendiplom Nr. 32 vom Österreichischen Aero-Club ausgestellt.⁹

Mit der Eröffnung des neuen Flughafens am Flugfeld in Wien/Aspern am 23. Juni 1912, verlagert sich das zivile Fluggeschehen von Wiener Neustadt zusehends nach Wien/Aspern. Die „Motor-Luftfahrt Gesellschaft m.b.H. (M.L.G.)“, der Hauptlieferant für Flugzeuge in dieser Zeit, verlegt ihre in Wiener Neustadt ansässige Flugschule, die von Werkspiloten Karl Illner geleitet wird, ebenfalls nach Wien/Aspern. So beginnt Franz Seidl, als Angestellter der M.L.G., die noch in Wiener Neustadt verbliebenen Flugschüler als Fluglehrer weiter auszubilden. Auch nimmt er im Juni 1912 an der „3. Österreichischen Alpenfahrt“, einer Zuverlässigkeitsprüfung für Automobile teil, die an acht Tagen über mehr als 3.000 km über die Alpen führt, erreichte mit einem N.A.G. fahrend ohne Strafpunkte das Ziel und erhält dafür den Ehrenpreis des „k.k. Freiwilligen Automobilkorps“ zugesprochen.¹⁰

Den Höhepunkt der sportlichen Luftfahrt in Österreich im Jahre 1913 bildet die „II. Internationale Flugwoche“ in Wien/Aspern, für die er sich, neben 25 anderen in- und ausländischen Piloten, ebenfalls anmeldet und dies seine erste Teilnahme als Pilot an einem Flugwettbewerb darstellen sollte.

In der ersten Hälfte der Flugsaison 1913 führt er meistens Übungsflüge mit Flugschülern der M.L.G. am Flugfeld in Wiener Neustadt durch und kann am 8. Juni 1913 seinen hundertsten Flug feiern (s. Abb. 3). Zwei Tage später um 18:55 startet er auf



Abb. 4: Ausschnitt des Grabsteins von Franz Seidl am Friedhof in Wien/Inzersdorf, das ihn im Cockpit eines „Autoplan-Biplans“ zeigt, mit dem er zuerst als Passagier und dann als Pilot geflogen war. (Sammlung M. Zelezny)

seiner „Etrich-Taube“ von Wiener Neustadt aus zu einem Überführungsflug nach Wien/Aspern, wo er für die in vier Tagen beginnende „II. Internationale Flugwoche“ genannt hatte und sich vorbe-

reiten will. Er kommt in ca. 800 m Höhe fliegend um 19:17 über dem Asperner Flugfeld an und baut durch Fliegen von engen Kurven die Flughöhe auf 150 m ab. Dabei gerät er in einen überzogenen Flugzustand, versucht noch das Flugzeug wieder unter seine Kontrolle zu bringen, doch ist die Flughöhe schon zu gering und er schlägt mit großer Wucht auf, wie Augenzeugen später schildern. Auf dem Transport in das Allgemeine Krankenhaus in Wien erliegt er im herbeigerufenen Rettungsfahrzeug um 21:00 seinen schwersten Verletzungen.¹¹

Der Leichenzug mit mehr als 1.500 Trauergästen folgt dem Sarg von der Einsegnung zum Grab am Friedhof in Wien/Inzersdorf (Gruppe 1, Reihe 8, Nr. 1), wo er am 14. Juni beigesetzt wird (s. Abb. 4). Die Trauerrede hält der Präsident des „Österreichischer Aero-Clubs“ Baron Dr. Constantin von Economo, der selbst Pilot ist, in der er die Leistungen des 34-Jährigen würdigt und wie viele mit ihm, das sechste Todesopfer der Luftfahrt in Österreich beklagen.

Quellennachweise:

- ¹ Allgemeine Sport-Zeitung (80) vom 6. Oktober 1895, S. 1027.
- ² Radfahr-Sport (48) vom 26. November 1897, S. 854.
- ³ Radfahr-Sport (35) vom 27. August 1897, S. 11.
- ⁴ Radfahr-Sport (29) vom 20. Mai 1898, S. 468.
- ⁵ Sport-Album der Radwelt (1910), S. 44–46.
- ⁶ Allgemeine Automobil-Zeitung (39) vom 30. September 1906, S. 4.
- ⁷ Allgemeine Automobil-Zeitung (22) vom 30. Mai 1909, S. 1–12.
- ⁸ Allgemeine Automobil-Zeitung (21) vom 2. Mai 1910, S. 29.
- ⁹ Marcus F. Zelezny, Pilotendiplome des Österreichischen Aero-Clubs. (2019), S. 36.
- ¹⁰ Allgemeine Automobil-Zeitung (27) vom 7. Juli 1912, S. 14, 18.
- ¹¹ Wiener Luftschiffer-Zeitung (12) vom 15. Juni 1913, S. 217.