

Zeitschrift: Badener Neujaarsblätter
Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden
Band: 54 (1979)

Artikel: Ein Flieger der ersten Stunde : zum 100. Geburtstag des Wettinger Fliegers Hans Schmid (1879-1911)
Autor: Meier, Eugen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-324008>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ein Flieger der ersten Stunde

Zum 100. Geburtstag des Wettinger Fliegers Hans Schmid (1879–1911)

Der Flieger Hans Schmid stammte aus Mogelsberg im Toggenburg. Er wurde am 5. Dezember 1879 in Ebnet geboren, wo sein Vater, nach der Walz bis nach Böhmen, als Weber arbeitete. 1886 finden wir die Familie in Flawil. Dort besuchte Hans die Schule. Sein älterer Bruder Joseph wurde Pfarrer, Hans kaufmännischer Angestellter. 1905 war er Kalkulator bei BBC, Baden. Er heiratete im gleichen Jahr Margaretha Wettstein, die ihm von 1906 bis 1909 fünf Kinder auf die Welt brachte. Drei von ihnen leben heute in Wettingen und Wohlen.

Das Ehepaar übernahm bald nach der Heirat pachtweise den «Sternen» in Wettingen. Frau Schmid hatte das Wirtepatent und führte die Wirtschaft zusammen mit ihrem Mann, der die Stelle bei BBC aufgab, da er als Angestellter nicht noch Wirt sein konnte.

Gegenüber dem «Alten Löwen» unterhielt Hans Schmid eine Werkstatt für Motorrad- und Autoreparaturen. Dort steckte er häufig und pröbelte an Motoren herum.

Schon vor seiner Ehe hatte er sich als Radrennfahrer betätigt. Als Militärradfahrer brachte er es zum Feldweibel und Adjutant-Unteroffizier. 1904 hatte er auf der Radrennbahn Hardau die begehrte «Zürcher Armbinde» gewonnen (Bild 2). Er fuhr das Strassenrennen Romanshorn–Genf und brachte den Kindern als 2. Preis einen Davoserschlitten heim. Einmal verfolgte er auf der Strasse den Zeppelin, der Richtung Bodensee flog. Als der Flieger Chavez 1910 nach seinem Simplonflug in Domodossola abgestürzt war, wollte Schmid mit dem Rad an die Beerdigung fahren. Seine Frau liess ihn aber nicht gehen, weil er auf dem Rad den schwarzen Anzug nicht tragen wollte.

Vom Rennrad stieg Hans Schmid bald einmal aufs Motorrad um. Als Steherfahrer diente er auf der Rennbahn in den Sparten Sprint und Poursuite. Er bekam den Rausch der Geschwindigkeit, der blitzenden Räder und dröhnenden Motoren immer mehr in den Kopf. Immer deutlicher hob sich an Schmid's Horizont der Traum des Fliegens ab.

Die Jahre 1908 bis 1910, als sich Hans Schmid vom Holz der Rennbahn und der klebrigen Landstrasse löste und seinen Blick zum aeronautischen Him-

mel hob, sind Stichjahre der Aviatik. «In der neueren Aviationsgeschichte gilt das Jahr 1908 als annus mirabilis¹.» «Seit 1909 wurden nebst (und mit) den «geistig» Tätigen aus den Reihen der künstlerischen Avantgarde auch die Praktiker und Pragmatiker aktiv...²» In Paris, dem Zentrum der Fliegerei, wurden die ersten Flugfelder angelegt, Fliegerschulen gegründet, die ersten Flugmeetings durchgeführt und die ersten Flugrekorde registriert. Hier wirkten Flieger und Flugzeugkonstrukteure wie Blériot, Levasseur, die Brüder Voisin, der Brasilianer Santos-Dumont, der Anglo-Franzose Farman, der Italiener Anzani, der Amerikaner Wilbur Wright. Der Flug Blériots über den Ärmelkanal entzündete die Phantasie der Zeitgenossen. Der Traum des Ikarus war Wirklichkeit geworden. Geschwindigkeit und motorische Kraft haben die Menschen in jenen Jahren in einen wahren Taumel versetzt. Schriftsteller und Maler haben gleichzeitig diesen Aufbruch erlebt und ihrerseits die Techniker und Piloten beflügelt. Sie haben in phantastischen Romanen und Bildern das futuristische Unheil, technische Katastrophen und Kriege sichtbar gemacht.

In der Schweiz setzte man im Jahre 1909 weiterhin auf das Prinzip «leichter als Luft», vor allem auf den Ballonflug. Der Flugmaschine oder dem «Drachenflieger», wie die Apparate genannt wurden, gab man keine grosse Chance. Immerhin fanden 1910 schon Schauflüge in Dübendorf statt.

Dieser Zeit des ikarischen Schauers, des ungewissen Aufbruchs und des Zweifels setzte Hans Schmid 1910 seinen Traum des Fliegens entgegen. Er durchbrach mit anderen Flugpionieren in der Schweiz den Mythos der Erdbundenheit und der Ballonidylle. Mit fröhlicher Kühnheit riskierte er Kopf und Hals, um die Flugmaschine durch das Luftmeer zu steuern – musste auch die Existenz seiner Familie aufs Spiel setzen. Sein aviatorisches Leben dauerte knapp zwei Jahre. In Wirklichkeit drängt es sich auf das Jahr 1911 zusammen.

Die ersten Flugversuche machte Schmid 1910 auf dem neuen Flugplatz Dübendorf. Es waren mehr Luftsprünge als Flüge. Die Grundgesetze des Fliegens mit Apparaten schwerer als Luft mussten damals weitgehend selber aufgespürt und entwickelt werden. Es gab keinen Simulator, woran einer üben konnte. Kein Fluglehrer sass neben seinem Schüler. Dieser hatte sämtliche Risiken des Fliegens auf sich zu nehmen. Schmid bewies eine seltene Begabung und einen unglaublichen Wagemut aerodynamischen Problemen gegenüber. Wenn Schmid auch kein eigenes Flugzeug gebaut hat – er war

1 und 2 Zitate aus: Felix Philipp Ingold, Literatur und Aviatik, Basel, Birkhäuser, 1978.

ja nicht einmal Techniker von Beruf – so war er doch ein Pionier. Er gehört zur ersten Generation der Experimentierer. Die Betriebssicherheit der damaligen Flugmaschinen war nicht garantiert. Ersatzteillager gab es nicht. Schmid musste selber reparieren.

Ohne finanzielle Unterstützung ging es allerdings nicht. Der «Sternen»-Wirt muss mehrere Geldgeber gehabt haben: unter anderen sicher den Direktor der Spinnerei Wettingen, Zweifel, der 1911 bankrott machte und Schmid an den Rand des Ruins brachte.

Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts wurde Wettingen von einem heftigen Baufieber erfasst. Damals entstanden ganze Quartiere im Langenstein, im Kreuzstein, das Venedig. Im Langenstein und auf dem Gebiet des heutigen Badener Schwimmbads wurde Kies ausgebeutet. In der Oberen Geisswies, ausserhalb der Otelfinger Kapelle, florierte die Ziegelei Rohner. Dort wurde ein Backstein hergestellt, der trotz seiner schlechten Qualität grossen Absatz fand. Parallel zu dem Bauboom nach der Jahrhundertwende entwickelten sich Infrastrukturen wie Wasser- und Elektrizitätsversorgung. Diese wirtschaftliche Euphorie erreichte ihren Höhepunkt gegen 1910, genau zur Zeit, als Schmid, emporgerrissen von der aviatorischen Welle auf der ganzen Welt, seine ersten Flugversuche unternahm.

Grosser Geldgeber und Spekulant im hektischen Aufbruch nach 1900 war der Direktor der Spinnerei Wettingen, Henry Zweifel. Er finanzierte die Bauindustrie. Zweifel finanzierte auch Schmid's Doppeldecker.

Im Frühling 1911 schulte sich Schmid in Douzy (Frankreich, Ardennen) innert kurzer Zeit zum Flieger ein und bestand im Mai die Prüfung. Er erwarb das Schweizer Brevet Nr. 14. Damit reihte er sich unter die wenigen Schweizer Flieger der ersten Stunde ein.

Im Juni begeisterte er Tausende von Schaulustigen mit seinen Flügen im Luftraum Dübendorf. Am 29. Juni flog er auf 150 Meter Höhe 20 Minuten; am 7. Juli auf 600 Meter Höhe 40 Minuten.

Am 23. Juli, einem Sonntag, flog Schmid nach Wettingen. Abends nach 7.00 Uhr landete er nach einer grossen Schleife, die er über Rieden und Baden gezogen hatte, in der Nähe des Kosthauses an der Bahnhofstrasse, wo sich bald eine grosse Menschenmenge gesammelt hatte (Bild 3). Im Tägerhard war gerade Waldfest. Was Beine hatte, rannte auf die Landewiese. Hans Schmid besuchte auf einen Sprung seine Familie im «Sternen», um dann um 8.00 Uhr wieder nach Dübendorf zu starten. Doch nach wenigen Metern Startweg streifte eine Vorderkufe des Sommer-Doppeldeckers einen

Grenzpfafl. Das Flugzeug fiel auf die Nase. Propeller und Flügel waren entzwei. Der Pilot stieg heil von seinem Mähmaschinensitz.

Der Schauplatz wurde abgesperrt, zuerst mit Seilen. Der Mäzen Zweifel sorgte dann dafür, dass eine Wand aus Emballagetuch gespannt wurde. Das Flugzeug sollte an Ort und Stelle repariert werden. So wurden die Arbeiten der Sicht der Neugierigen entzogen (Bild 4).

In der Modellschreinerei BBC wurde ein neuer Propeller hergestellt, und am darauffolgenden Freitag, den 28. Juli, unternahm Schmid mit dem reparierten Flugzeug verschiedene Flüge, die in der Region grosses Aufsehen erregten (Bild 5). Bei einem dieser Schauflüge in der Heimat sackte die Maschine in der Nähe der heutigen reformierten Kirche aus 6 Metern Höhe ab und prallte auf den Boden. Schmid sprang ab, überrollte sich, stand auf und zündete sich neben der havarierten Maschine eine Zigarette an.

Unklar ist, welches Flugzeug Schmid am 30. Juli, also 2 Tage nach dem Sturz, geflogen hat. An jenem Sonntag war Schmid nämlich schon wieder an einem kleineren Schaufliegen beteiligt.

Aber schon Anfang August probierte Schmid sein neues Flugzeug, einen Sommer-Eindecker mit Gnome-Motor 70 PS, aus. Auch dieses Flugzeug hatte er in Douzy übernommen. Eine wahre Besessenheit musste ihn nun ergriffen haben: Im August machte er Flüge in St. Gallen, Bern und Dübendorf. Dort hatte er noch einmal eine Panne, die glimpflich verlief. Bei einbrechender Nacht machte er eine Bruchlandung; Schmid war leicht verletzt, das Flugzeug beschädigt. Im September erschien Schmid während des Knabenschliessens als erster Pilot über der Stadt Zürich.

Die Hektik, von der Schmid erfasst war, muss nicht zuletzt von seiner misslichen finanziellen Lage her begriffen werden.

In jener Zeit musste ein Schweizer Flieger in den allermeisten Fällen tief in seinen Sack langen, wenn er sich dem Motorflugsport widmen wollte. Schmid hatte zwar Geldgeber. Der Kauf des Flugzeugs, die Reparaturen, die Start- und Reugelder, welche für die Teilnahme an Flugmeetings zu erlegen waren, frassen jede finanzielle Substanz der ersten Schweizer Aviatiker auf. Preise, wie sie Zeitungen und die Industrie in Frankreich stifteten, konnte Schmid nie kassieren.

In jenen Septembertagen 1911 machte die Firma Zweifel bankrott. Der Vater Henry schickte seinen Sohn Harry John nach Amerika. Schmid blieb in den Schulden sitzen. Es wird auch heute noch gemunkelt, Schmid habe freiwillig den Tod gesucht. Das fröhliche und optimistisch-heitere Naturell, die Kämpfernatur Schmidts schliessen aber solche Spekulationen aus.

Am Samstag, 14. Oktober 1911, begann in Bern ein dreitägiges Schaufliegen, an dem unter anderen Fliegern wie Taddeoli (Schweizer Brevet Nr. 2), Durafour (Brevet Nr. 3), Wyss (Brevet Nr. 8) auch Schmid teilnahm. Schmid eröffnete das Meeting mit einem schönen Flug über die Stadt, um das Münster herum (Bild 7). Er erzielte in der ersten Runde mit 30 Minuten 55 Sekunden die längste Flugzeit und erhielt den Spezialpreis von 500 Franken. Bundesrat Forrer gratulierte ihm.

Um 16.40 Uhr stieg Schmid zu einem zweiten Flug auf. Nach einer grossen Schleife geriet seine Blériot in Brand. Öl, das gegen die Verschalung des Rotationsmotors spritzte, musste sich entzündet haben. Die Flammen, von einer heftigen Bise nach hinten geblasen, erfassten die Holzteile des Apparates. Schmid stand im Flugzeug auf, als wollte er abspringen. Die Katastrophe war nicht abzuwenden. Aus 25 Metern Höhe stürzte das Flugzeug ab und verbrannte am Boden. Schmid konnte nur noch als verkohlte Leiche aus den Flammen gezogen werden. Als Todesursache stellte der Arzt mit grösster Wahrscheinlichkeit eine Schädelbasisfraktur fest. Auch ohne die nachfolgende Verbrennung wäre der Absturz tödlich gewesen.

Eine etwas andere Darstellung des Unfalls erschien von einer Augenzeugin in einer Aargauer Zeitung:

«Ich konnte Schmid, als er in geringer Höhe über mich hinwegflog, deutlich erkennen. Er bewegte sich unruhig und ängstlich auf seinem Sitze, und mit der rechten Hand machte er heftige Gebärden, ungefähr wie man beim Abschied grüsst. Der Gedanke durchzuckte mich, es sei da etwas «Ungutes», und ich liess den Apparat nicht aus den Augen. Nach einer kurzen Wendung flog Schmid über die Zuschauer zurück, dann sah ich das Flugschiff schwanken, stürzen und das Feuer emporlodern. Ich habe mich gefragt, ob Schmid vielleicht infolge einer Trübung des Bewusstseins die Herrschaft über seine Maschine verloren hatte. Nach den zurückgelegten langen Fahrten wäre dies nicht undenkbar.»

Ein weiterer Augenzeuge spricht sich ganz ähnlich über das Unglück aus, so dass wirklich die Annahme nicht ausgeschlossen ist, Schmid sei von plötzlichem Unwohlsein befallen worden und habe so die Führung des Apparates verloren.

Der Absturz von Hans Schmid bewegte die Gemüter und die Phantasie der Zeitgenossen heftig. Schmid war das erste schweizerische Opfer der Luftfahrt. Weltweit gesehen forderte die früheste Experimentierphase des Motorflugs vom September 1908 bis November 1911 allerdings 100 Tote. Die Anteilnahme der Schweizer Bevölkerung am Schicksal Schmidts und seiner

Familie war gross. Firmen sammelten spontan Geld bei der Belegschaft. Bekannte Flieger veranstalteten Schaufliegen und stellten den Erlös aus den Eintrittsgeldern der Witwe zur Verfügung. Der Leichenzug hatte den Dorffriedhof schon erreicht, als sich die letzten Teilnehmer im Kloster in Bewegung setzten.

Schmids Pioniertaten wurden legendär. In Wettingen entstanden da und dort, in Scheunen, Schuppen, auch etwa in einer stillgelegten Trotte, Eigenkonstruktionen von Flugzeugen. Nicht zuletzt war auch der Segelflugsport, der nach dem Ersten Weltkrieg in Wettingen einsetzte, eine Erbschaft Schmids.

Bei der Schuljugend wurde Schmid zum Idol. Der Schmid-Look wurde Mode. Die Buben setzten Dächlikappen verkehrt auf – wie Schmid. Wie später die Roger-Staub-Mütze war die Schmid-Kappe Symbol für Kühnheit und Wagemut.

Eugen Meier

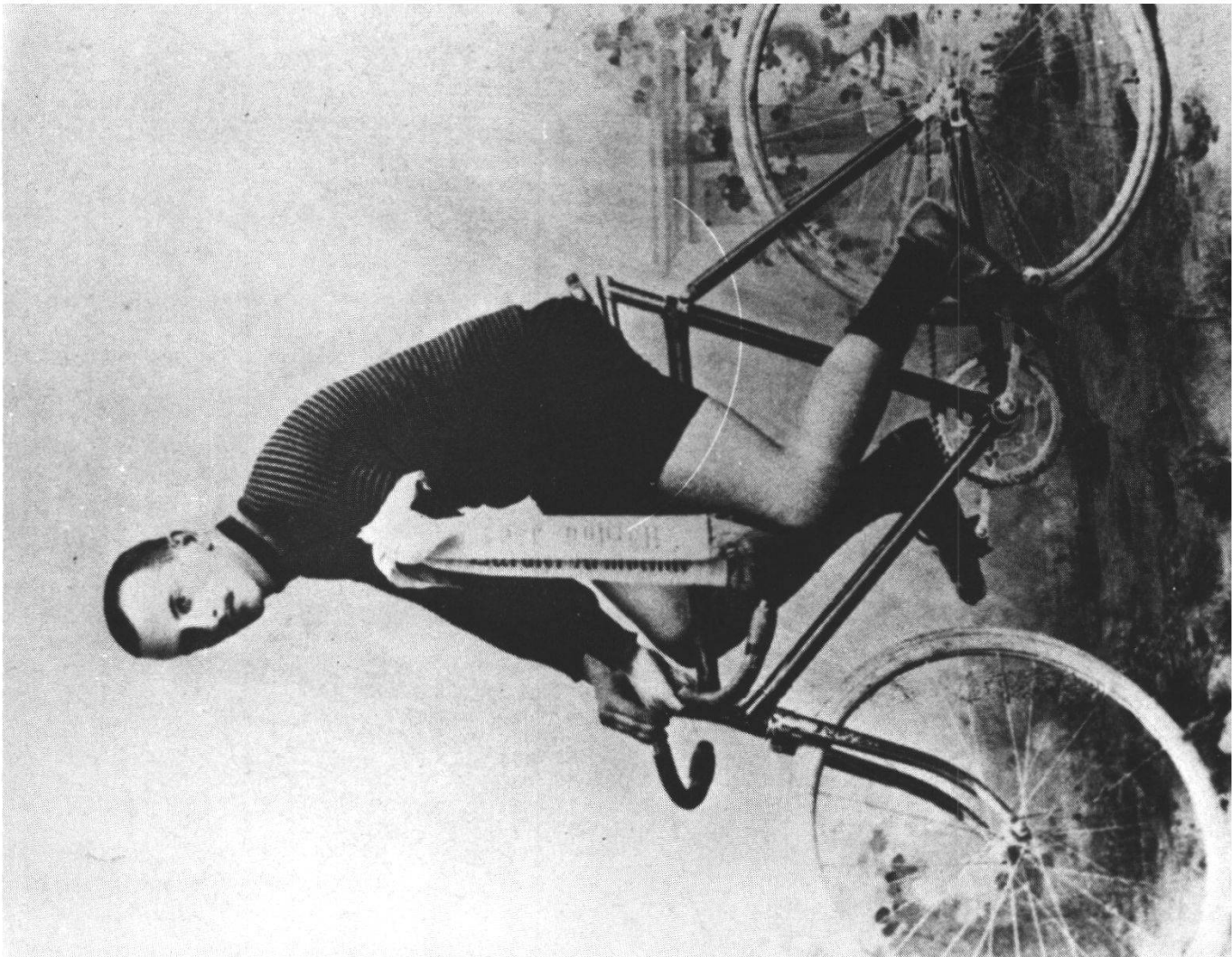
Bildlegenden:

Flugpionier Hans Schmid

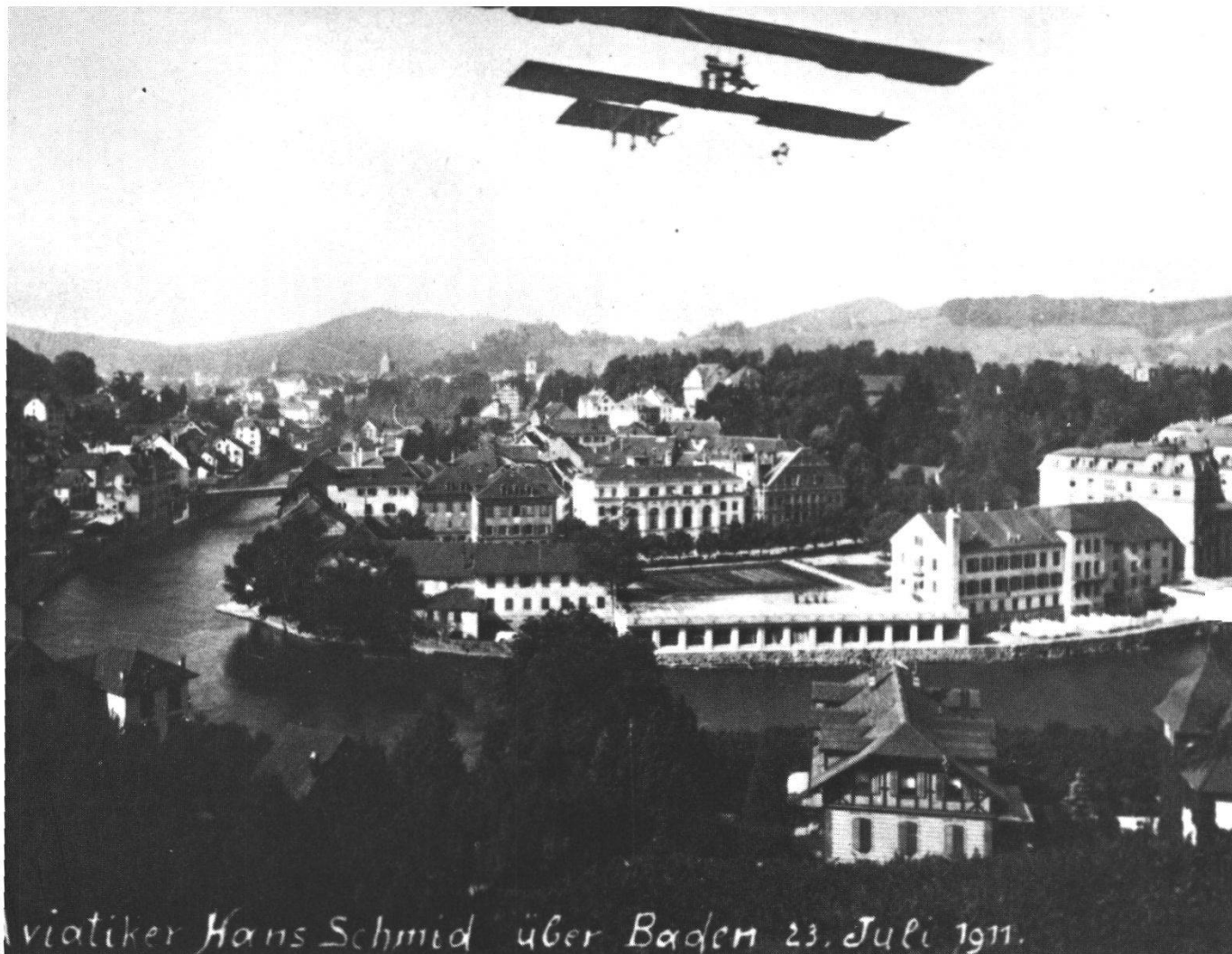
- 1 Hans Schmid, 1911
- 2 Hans Schmid, Sieger im Preis um die Zürcher Armbinde 1904
- 3 Hans Schmid über Baden, 1911
- 4 Hans Schmid vor seiner havarierten Maschine auf dem Wettingerfeld, 1911
- 5 Schmid über der Geisswies, im Hintergrund der Sulzberg, 28. Juli 1911
- 6 Schmid in seinem Sommer-Doppeldecker in Dübendorf mit 2 Begleitern
- 7 Schmids zweitletzter Flug über Bern, 14. Okt. 1911
- 8 Der Absturz Schmids, 14. Okt. 1911



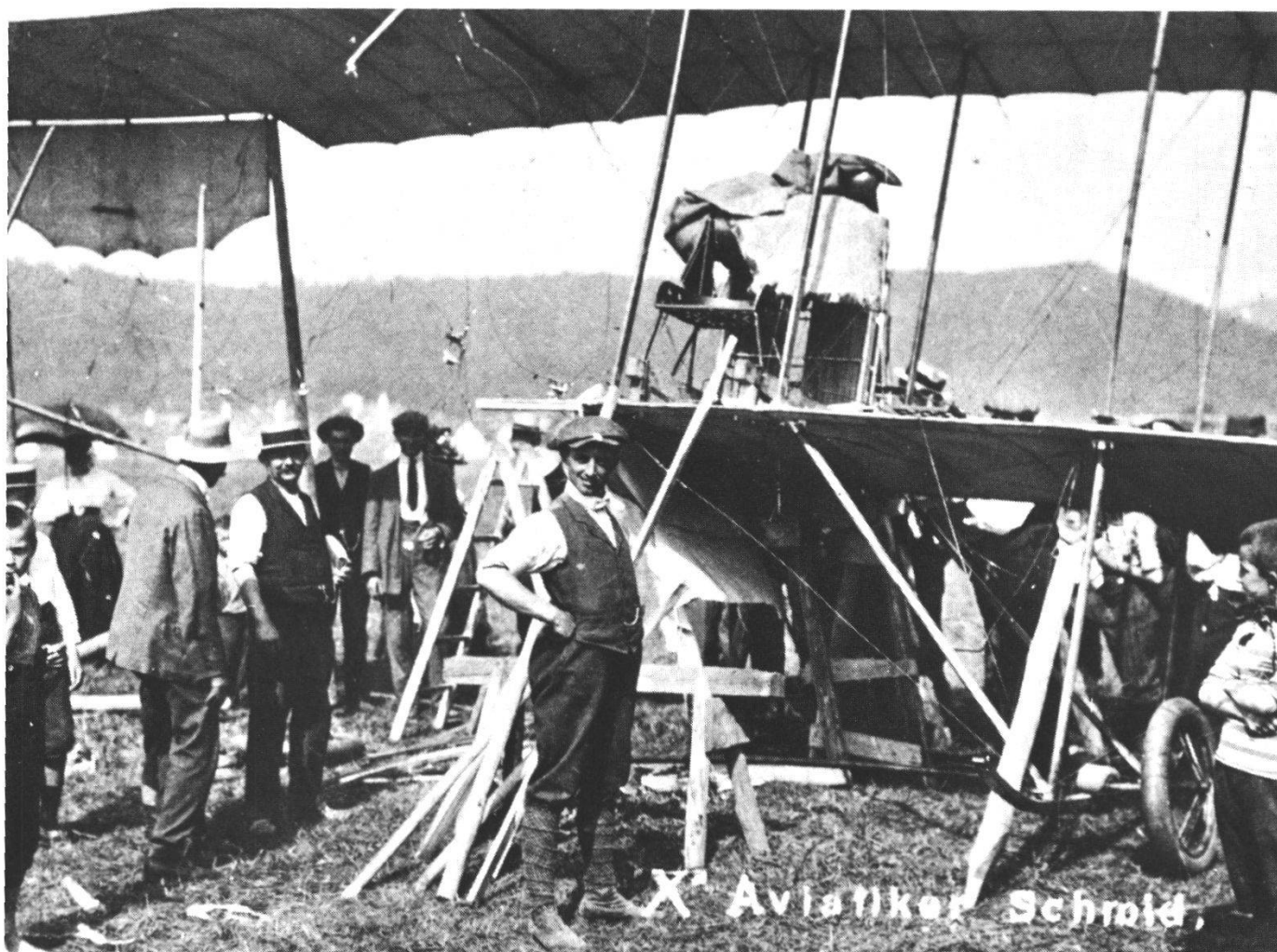
1



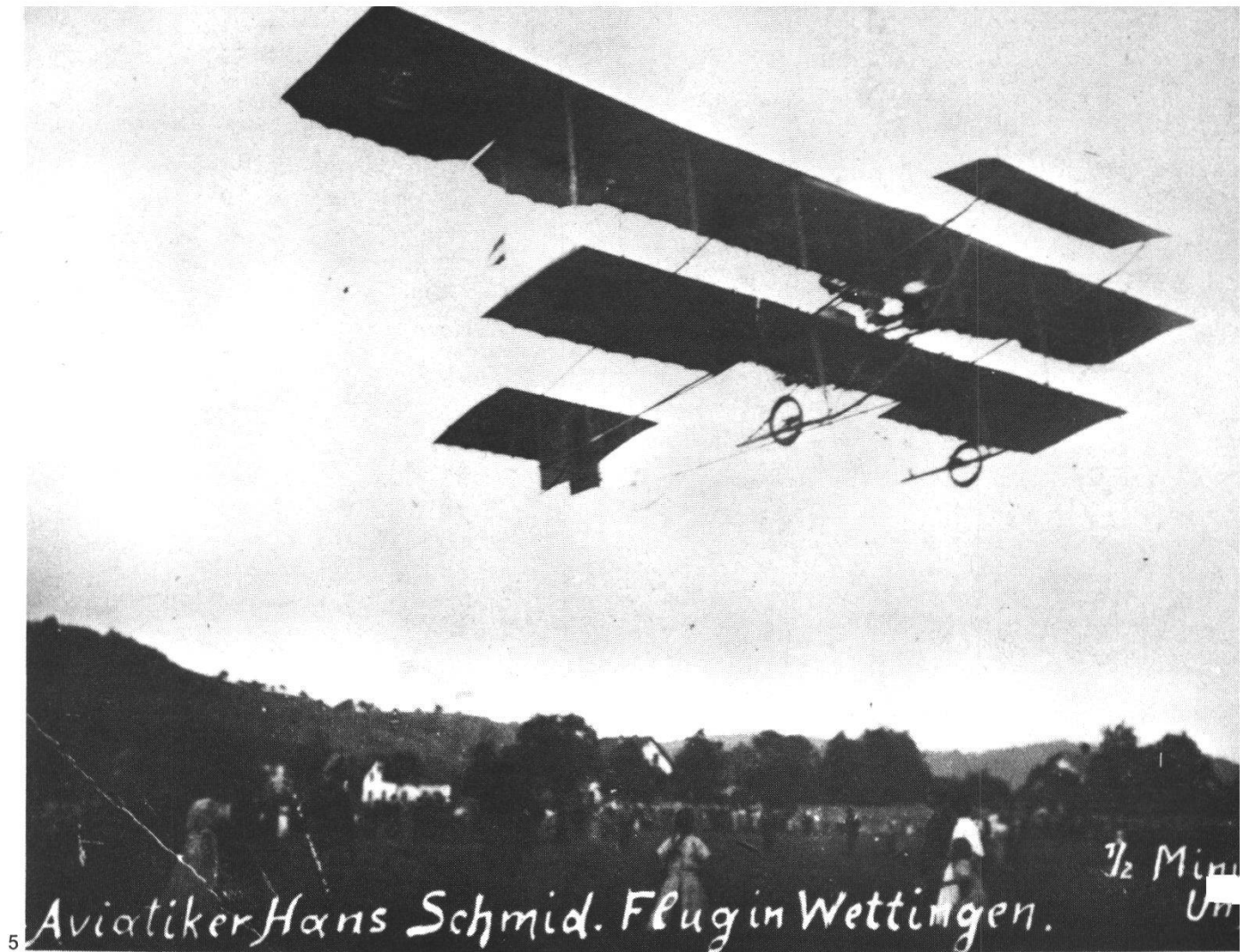
2



3

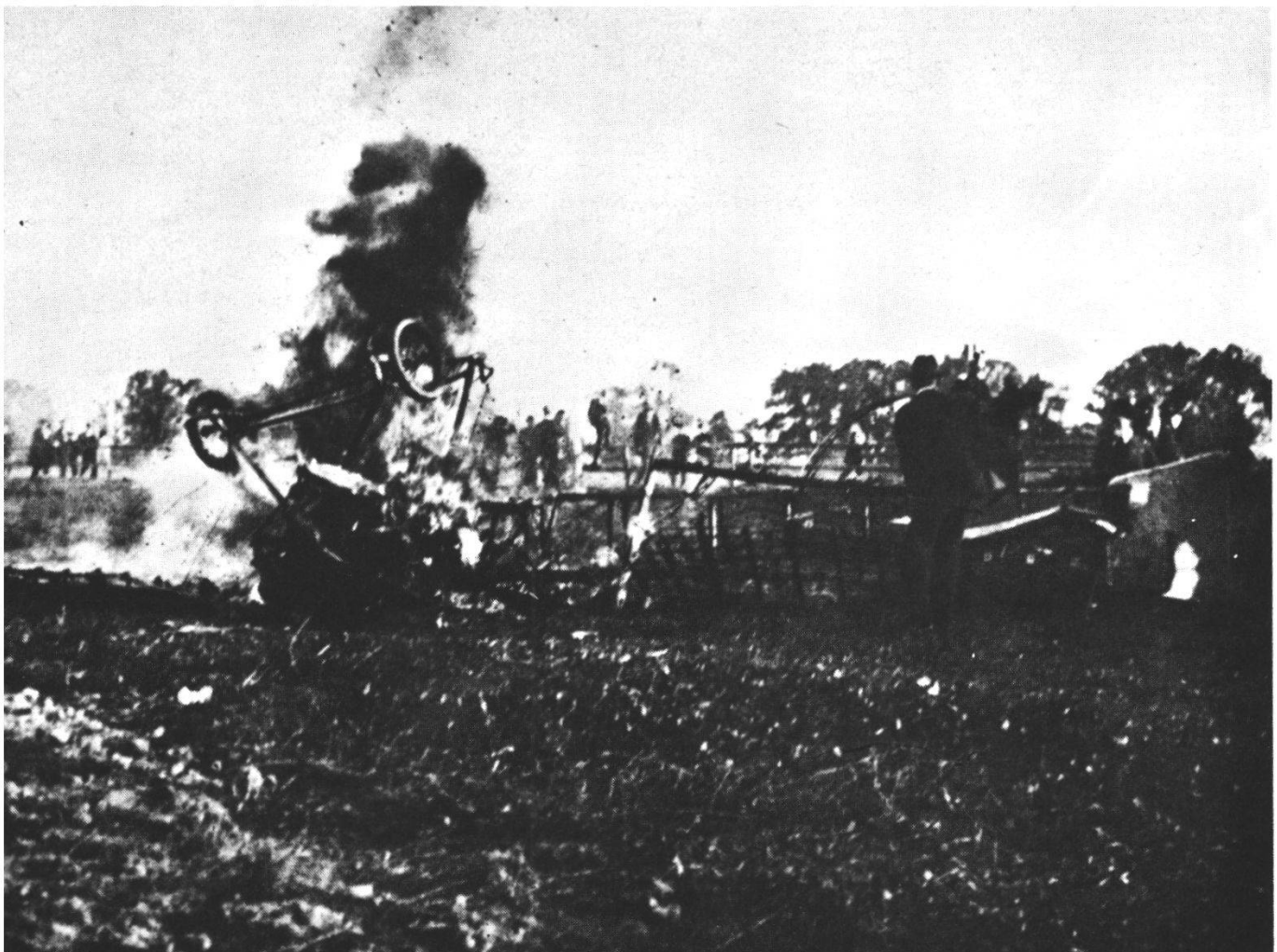


4





7



8