

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 46 (1987)

Artikel: Oskar Bider (1891-1919)
Autor: Haller, Ulrich C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091084>

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: 19.01.2026

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

*Stolz präsentiert sich
Oskar Bider als frisch-
gebackener Pilot in Pau
vor seinem Blériot XI.*



Oskar Bider (1891–1919)

Ulrich C. Haller

«Da sitze ich gebeugt über Büchern, Flugbeschreibungen und vergilbten Fotografien und verstehe nicht, wer Oskar Bider war. Seinen zweifellos bedeutenden und kühnen Flugleistungen standen diejenigen unserer anderen Spitzenflieger wie Audemars, Burri, Dufaux, Parmelin usw. nicht im geringsten nach. Und trotzdem erkor das Volk Bider zum «Primus inter pares». Warum? Ich weiss es nicht. Aber sollte ich plötzlich das Volk auf den Strassen zusammenlaufen und über den Dächern den hellgelben Blériot dahinschwirren sehen, ich würde einstimmen in den Ruf der Begeisterung, der durch das ganze Land von Ort zu Ort hallte: «de Bider, de Bider!» Warum wurde Oskar Bider, dieser zurückgezogene und wortkarge Mensch, dieser stramme Kavalleriesoldat, der aviatische Nationalheld der Schweiz?»

Dies schrieb vor einem halben Jahrhundert Erich Tilgenkamp, da-

mals der beste Kenner der Schweizer Luftfahrtpioniere, über den jungen Piloten, der es in wenigen Jahren fertiggebracht hatte, die Schweizer für die Fliegerei zu begeistern.

Jugend

Oskar Bider wurde am 12. Juli 1891 im basellandschaftlichen Langenbruck als zweiter Sohn eines angesehenen Tuchhändlers geboren. In Langenbruck durchlief der grossgewachsene Bursche die Primarschule, worauf er zwischen 1902 und 1904 die Bezirksschule in Waldenburg besuchte. Die folgenden Jahre waren der Ausbildung zum Landwirt gewidmet: Einem Praktikumsjahr auf einem Gut bei Nyon folgte der Besuch der landwirtschaftlichen Schule in Langenthal. In diese Zeit fällt auch der Tod seiner Mutter, die Bider über alles verehrt und geliebt hatte.

Als begeisterter Landwirt wurde

*Die Familie Bider-Glur
(von links nach rechts):
Vater Jakob Bider,
Tochter Leny, Mutter
Frieda Bider-Glur und
die beiden Söhne Oskar
und Georges*



der junge Mann zur Kavallerie eingeteilt. Nach der Absolvierung der Rekruten- und der Unteroffizierschule trug sich Bider mit dem Gedanken, Berufsoffizier zu werden, doch die äusseren Umstände gaben seinem Leben eine andere Wende.

Pilot oder Landwirt?

Am 23. September 1910 stürzte der Peruaner *Geo Chavez* mit seinem Blériot nach der abenteuerlichen Überquerung des Simplonpasses in Domodossola kurz vor der Landung zu Tode. Das tragische Ereignis erschütterte den jungen Bider derart, dass er beschloss, «Rache zu nehmen» und Flieger zu werden.

Doch vorläufig behielt er den Wunsch noch für sich. Im Jahre 1911 verlor Bider auch seinen Vater, der ihm ein bescheidenes Vermögen vererbte. Obwohl dem jungen Mann damit eine gewisse finanzielle Unabhängigkeit gesichert war, konnte er sich noch nicht zur letzten Entscheidung durchringen. Um sich über seine Zukunft klar zu werden, fuhr Bider im Frühjahr 1911 nach Argentinien, wo er während eines Jahres auf der Farm eines Auslandschweizers in Romang (Provinz Santa Fé) ein freies und ungebundenes Leben führte. Im Mai 1912 trat der wieder in die Schweiz Zurückgekehrte auf einem Bauerngut in Münsterlingen eine neue Stelle an. Das Retourbillet nach Argentinien trug er immer noch bei sich. Er fühlte sich wie ein Gefangener, wie aus einem Brief an einen Bekannten hervorgeht: *«Ich habe nur die Wahl zwischen zwei Wegen, die vom Gute wegführen. Wenn mich meine Angehörigen nicht mehr nach den Steppen ziehen lassen, so unternehme ich sonst etwas.»*

Die Entscheidung

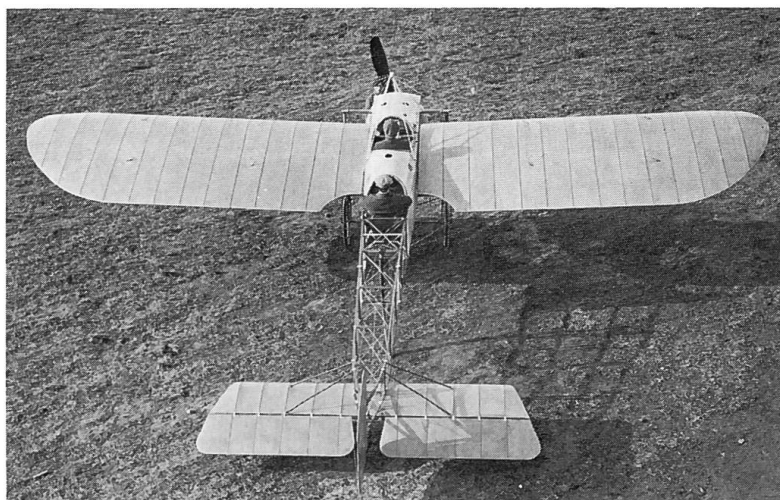
Im Herbst hatte er seinen Ent-

schluss gefasst: Am 8. November 1912 meldete sich der eben 21 Jahre alt gewordene Bider, der bisher noch kein Flugzeug in der Luft gesehen hatte, bei der Fliegerschule von *Blériot* in Pau am Fusse der Pyrenäen. Nun ging alles schnell. Den ersten Rollversuchen auf dem mit Stummelflügeln versehenen «Pinguin» folgten die ersten kurzen Luftsprünge und nach wenigen Tagen auch der erste richtige Flug. Ohne nur den geringsten Unfall – in jener Zeit eine Ausnahme – absolvierte Bider die Ausbildung. Am 8. Dezember 1912 war er stolzer Besitzer des schweizerischen Brevets Nr. 32. Kurz vor dem Jahresende erwarb er sich auch das französische Brevet Nr. 1194. Bereits hier zeigte sich die ausserordentliche Flugbegabung des jungen Schweizers. So schrieb er seinem Onkel: *«Der Direktor sagte mir, er habe noch keinen gehabt wie mich, und er glaubte, ich sei vorher schon geflogen.»*

Pyrenäenflug

Schon vor dem Brevetflug hatte sich Bider einen hellgelb bemalten Blériot-Eindecker, der von einem 70-PS-Gnôme-Rotationsmotor angetrieben wurde, gekauft. Eigen-

Biders fabrikneuer Blériot XI in Pau. Der weitgehend aus Holz und Stoff gebaute Zweiplätzer wurde von einem 7-Zylinder-Rotationsmotor Gnôme Lambda, der eine Leistung von 70 PS abgab, angetrieben.



Bord-Buch 1913

Oskar Bider

Im Monat September 1912 bestand ich das internationale Bravot als Pilote-Aviateur in Pau, Frankreich.

Am 11. September 1912 kaufte ich einen Apparat

Bleriot:

Grandes, 70 PH Guome

den ich nach meinem Heimatort Langenbruck fliegte.

Pau - Madrid
über die Pyrenäen
24. I 1913

Flugtag in Basel
9. III 1913

Am 11. September 1912 bestieg ich den Apparat zum ersten Mal auf dem Flugfelde Bleriot in Pau und führte bis Ende September zahlreiche Flüge aus.

Mein erster Passagier war der spanische Flieger Pechuan mit welchem ich auf eine Höhe von 2000 m flog.

OSCAR BIDER
AVIATEUR

Oskar Bider

Auszug aus dem
«Bordbuch 1913» des
«Aviateurs» Oskar
Bider

händig zeichnete der Jungpilot auf das Seitenruder seines Flugzeuges den Baselbieter Bischofsstab und den Namen «Langenbruck». Zur Vergrösserung der Reichweite liess Bider auf dem Passagiersitz Zusatz-tanks einbauen, so dass ihm schliesslich 165 l Benzin und 40 l Öl zur Verfügung standen.

Sein erstes Ziel waren die Pyrenäen. Mit der Eisenbahn reiste Bider von Pau nach Madrid, um sich während der Fahrt alle markanten Geländepunkte einzuprägen. Am 13. Januar 1913 startete er kurz vor

sieben Uhr in Pau. In mehreren Vollkreisen gewann das zerbrechliche Flugzeug die für die Traversierung der Bergketten nötigen 2000 m Höhe. Nach zwei Stunden war in der Ferne Zaragoza zu erkennen, doch machten sich immer stärker werdende Gegenwinde unangenehm bemerkbar, welche die Grundgeschwindigkeit von 115 auf 90 km/h reduzierten. 50 km vor dem Ziel Madrid ging der Ölvorrat zur Neige. Bider musste sich schweren Herzens zu einer Landung in der Nähe von Guadalajara entschliessen.

Nach einem langen Fussmarsch konnte er sich in der Stadt einen Kanister mit Öl beschaffen und ausserdem einige Telegramme aufgeben. Nach dem neuerlichen Start erreichte Bider gegen Abend Madrid, wo er von einer grossen Menschenmenge erwartet wurde. Die 512 km hatte er in einer reinen Flugzeit von 5 Stunden 32 Minuten zurückgelegt. Durch diesen Erstflug wurde der junge Schweizer schlagartig berühmt, dies knapp zwei Monate nach dem Beginn der Pilotenausbildung! Noch Wochen berichteten die Zeitungen in aller Welt über den abenteuerlichen Flug. Über seine Beweggründe schrieb Bider: *«Warum habe ich den Flug über die Pyrenäen gewagt? Für die Schweiz. Was er mich kostete, weiss nur ich; wie manche schlaflose Nacht ich verbrachte, weiss nur ich. Aber ich hoffe, der Schweiz mit meinem neuen Berufe gute Dienste leisten zu können.»*

Vorbereitungen für den Alpenflug

Im März 1913 kehrte Bider in die Schweiz zurück. Bereits am 9. des gleichen Monats führte er anlässlich des 2. Basler Flugtages den ersten schweizerischen Postflug durch, als er auf der Strecke Basel–Liestal für die Nationalspende zur Schaffung einer Militäraviatik in fünf Säcken 75 kg Post beförderte.

Beinahe täglich folgten sich nun die Flüge. An Flugtagen in Aarau, Basel, Biel, Lausanne, Liestal und Sitten, um nur einige zu nennen, warb Bider für die Fliegerei. Gleichzeitig konnte er sich mit Passagierflügen die nötige finanzielle Grundlage für die geplanten Alpenflüge verschaffen. Dazu kamen noch Postflüge für die genannte Nationalspende. Systematisch bereitete sich jedoch Bider auf sein grosses Ziel vor: die Überquerung der Alpen. Mit Höhen- und Dauerflügen, darunter am 22. April ein Vorstoss auf 3000 m

Bider (vorne) mit seinem Mechaniker Sarniez 1913 auf dem Gitterli in Liestal





Einer der ersten Aufstiege Biders auf dem Berner Beundenfeld im März 1913

über Niesen und Stockhorn, erwarb sich der junge Pilot Erfahrungen über Steiggeschwindigkeit sowie Benzin- und Ölverbrauch.

Innerhalb dreier Monate führte er nicht weniger als zweihundert Flüge aus, die dank der Vorsicht von Bider ohne grössere Schäden am Flugzeug abgewickelt werden konnten. Ein grosser Anteil am Gelingen dieser Flüge kam auch dem Mechaniker Saniez zu, der den zerbrechlichen Blériot und vor allem auch den kapriziösen Gnôme-Motor Tag und Nacht liebevoll betreute.

Der kleine Alpenflug

Da sich Bider vorläufig noch nicht an eine Überquerung des ganzen Alpenmassivs heranwagte, plante er als Vorbereitung einen Flug von Bern nach Sitten. Am 13. Mai 1913 – der Schweizer war im Gegensatz zu den meisten anderen Flugpionieren nicht abergläubisch – wagte er den Start. Bider, der die Beschreibung seiner Flüge sonst anderen überlassen hat-

te, hinterliess uns die folgende Schilderung seines Abenteuers. Trotz der blumigen Sprache jener Zeit bleibt der Pionier bescheiden:

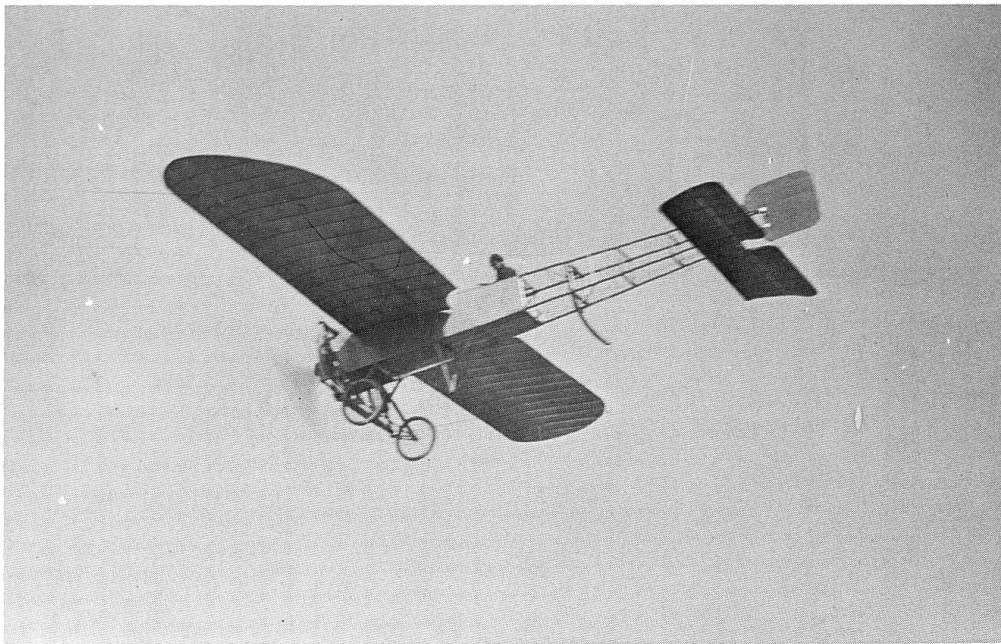
«Mein lang ersehnter Wunsch, die Berner Alpen zu überfliegen, sollte in Erfüllung gehen. Morgens 4 Uhr wurden auf dem Beundenfeld die Vorbereitungen zum Start getroffen. Alles ist in Ordnung; innerlich befriedigt, bestieg ich meinen Apparat, der mich schon so oft siegreich durch die Lüfte getragen hat. Im Gedanken, auch dieses Mal sollte er siegen, fing der Motor an zu knattern, der Apparat schoss über den Rasen hinweg, und bald darauf zeigte mein Höhenmesser hundert Meter.

Ja, hundert Meter! Aber wievielmals hundert Meter sollte ich heute gewinnen? Die Distanz zwischen Bern und den Alpen ist zu kurz, um die Höhe direkt zu überwinden, und so musste ich suchen, sie in grossen Spiralen zu erreichen.

Diese Spiralen zog ich über den Dörfern Muri, Gümligen, Stettlen, Schönbühl, Münchenbuchsee, Kirchlindach. Wieder über Bern angelangt und somit die erste Spirale beendend, befand ich mich bereits auf tausend Meter Höhe. Der Anblick der Berge war überwältigend, aber er sollte noch schöner und gewaltiger werden. Da ich die zweite Spirale begonnen hatte, war ich mit dem Höhensteuer und der Benzinpumpe stark in Anspruch genommen, und so musste ich mich auf später vertrösten, das schöne Panorama unserer Schweizerberge geniessen zu können.

Immer höher und höher!

Der Motor arbeitet gut. Die zweite Spirale ist beendet, und schon zeigt der Höhenmesser zweitausend Meter. Also vorwärts zur dritten und letzten Spirale! Wieder über Stettlen angelangt, wurde der Apparat zu



Am 28. März 1913
überflog Bider Bern.
Sein Passagier E. Car-
dinaux warf dabei Pro-
pagandamaterial für
die Nationalspende ab.

meinem Erstaunen durch einige Luftströmungen stark bewegt. Was konnte ich über den Alpen selbst gewärtigen, wenn ich über dem Flachlande schon solche Strömungen verspürte? Sie wurden hervorgerufen durch die aufgehende Sonne, deren Strahlen infolge im Osten lagernder Nebel die Luft ungleichmässig erwärmten.

Höher und höher schraubt sich der Apparat, und ich bin wieder über Bern, und zwar über dem Startplatz auf 2800 Meter angekommen. Bern verschwand unter mir als kleines Dörfchen im Dunste dieses schönen Frühlingsmorgens.

Jetzt aber wollte ich voll und ganz unsere schönen Alpenketten bewundern, liess das Höhensteuer in Ruhe und steuerte direkt über den Gant- risch dem Wildhorn und Wildstrubel zu. Letzteren konnte ich noch nicht erkennen, denn majestätisch ragten über die Stockhornkette die Berner Alpen und über letztere die stolze Kette der Walliser Alpen hinaus. Ich überflog nun die Stockhornkette in einer Höhe von 3400 Meter über Meer, konnte aber nicht unterscheiden, wo die Berner Alpen durch das Wallis von den Walliser Alpen ge-

trennt werden. Im Gegenteil; das Ganze kam mir als einziges Massiv vor, und ich glaubte, alles überfliegen zu müssen. Der Anblick der unter mir liegenden Schneefelder und Gipfel, die in der Morgensonne glänzten, war herrlich. Wie ruhig glitt mein guter Apparat über diese stillen weissen Flächen hinweg!

Nichts störte mich. Ich konnte mich förmlich in diese wilde schöne Natur vertiefen. Keine Luftlöcher und keine Strömungen stellten sich mir entgegen. Nein, es war ein ruhiges Segeln über grosse weisse Wellen. Jetzt konnte ich Wildhorn und Wildstrubel erkennen. Langsam öffnete sich vor mir eine Spalte, die immer grösser, breiter und tiefer wurde: das Wallis!

Ja, das Wallis, ertönte es in meinem Innern! Und so ruhig, wie ich über Gipfel und Täler hinwegflog, so ruhig flog ich jetzt in einen grossen, grossen Raum hinaus. Ich kehrte mich um und sah den Rawyl hinter mir verschwinden.

Prächtig lag vor mir das ganze Panorama vom Mont Blanc bis zum Monte Leone. Als ich langsam etwas nach rechts steuerte, bemerkte ich einen Flecken, 3000 Meter unter mir,

Sitten. Voll Freude stellte ich den Motor ab, und in sausendem Gleitflug kam mir Sitten entgegen. Zweihundert Meter über der Talsohle angekommen, bemerkte ich schon das Tücherschwingen der begeisterten Menge auf dem Landeplatz. Ich trieb den Motor wieder an, flog in grossem Bogen über Sitten, zwischen Tourbillon und Valère durch und landete glücklich unter grossem Jubel der Walliser. Wer im Wallis noch nicht an die Aviatik glaubte, und solcher gab es viele, wurde an jenem Morgen bekehrt.»

Bern–Mailand

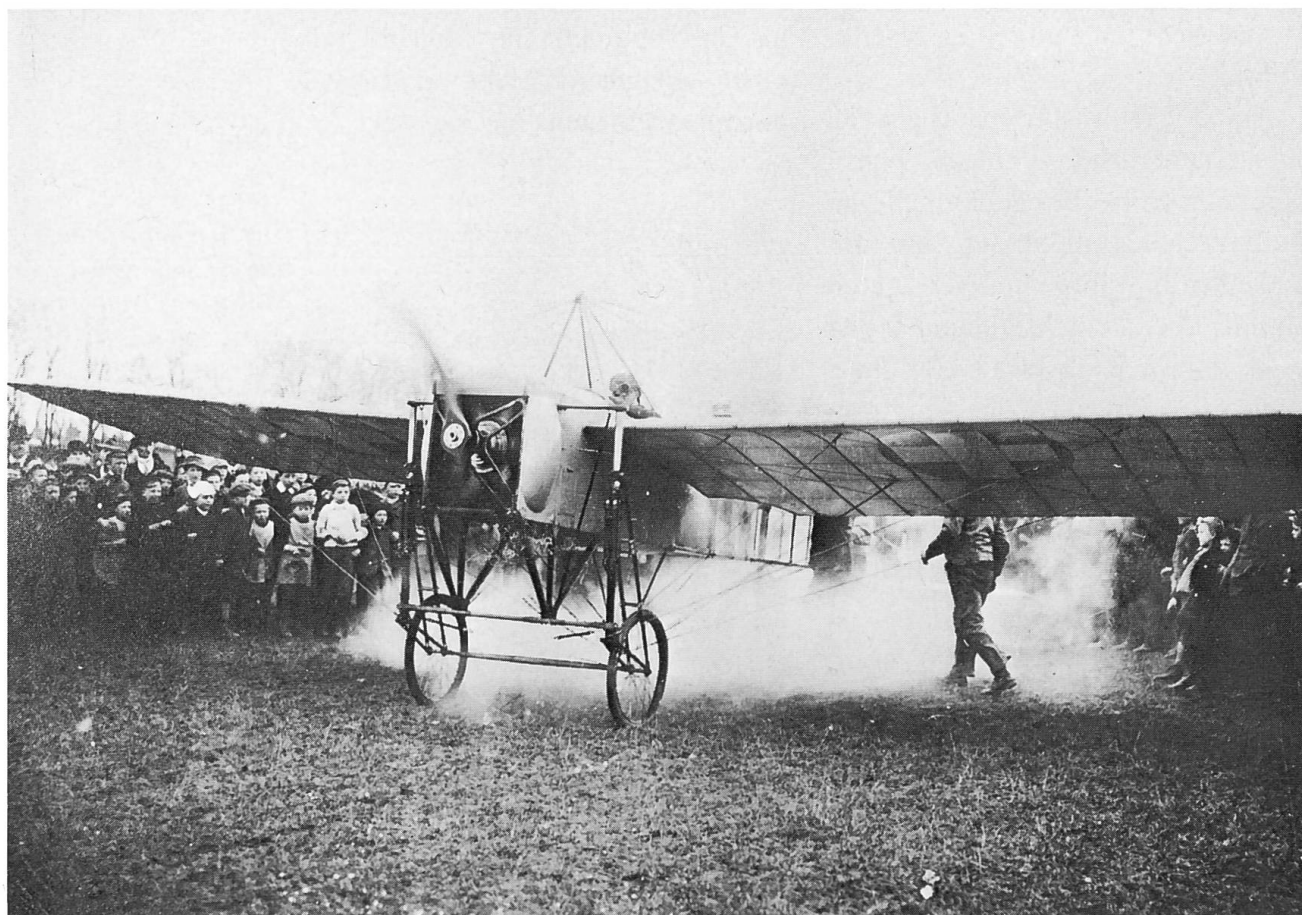
Der Flug über die Berner Alpen hatte Bider endgültig zu einem der berühmtesten Piloten gemacht. In Frankreich, dem Herstellerland seines Eindeckers, machten die Zeitungen sogar den Vorschlag, Bider das Ehrenbürgerrecht des Landes zu verleihen. Gleichzeitig rissen sich die grossen ausländischen Flugzeughersteller um den jungen Piloten. Doch

Bider schlug alle verlockenden Angebote aus mit der Begründung: «*Ich fliege nur für die Schweiz!*»

Mit einer Überquerung des ganzen Alpenkamms wollte er einen totalen Triumph feiern. Als dann schliesslich noch das Gerücht die Runde machte, dass ein deutscher Pilot einen Flug von Berlin nach Mailand vorbereiten würde, war Bider nicht mehr zu halten. Bei einem Besuch riet Blériot ihm ab mit der Begründung, dass sein Flugzeug zu schwach gebaut sei. Auch im Gnôme-Motorenwerk konnte er keine Unterstützung finden.

Wieder daheim, baute Saniez den Blériot um: Der Passagiersitz wurde herausgenommen und an seiner Stelle ein zweiter Benzintank eingebaut. Am 2. Juli meldeten die Beobachtungsposten in den Alpen günstige Wetterbedingungen. Am frühen Morgen startete Bider in Bern. Nach einem dreistündigen Kampf musste er jedoch aufgeben und zurückkeh-

Oskar Bider startet im Frühjahr 1913 zu einem seiner zahlreichen Demonstrationsflüge.





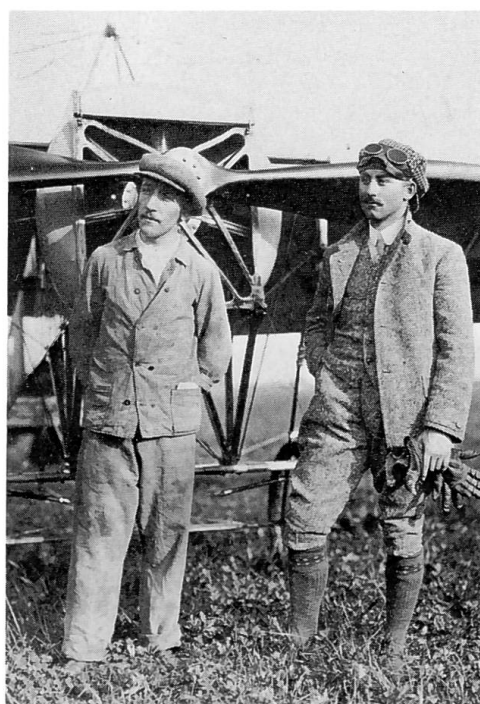
ren. Wie Blériot vorausgesagt hatte, war der Apparat zu schwer gewesen.

Der wagemutige Pilot beschloss daher, in Domodossola zum Wiederauftanken eine Zwischenlandung vorzunehmen. Dadurch konnte das Startgewicht um rund 60 kg gesenkt werden.

Am 13. Juli startete Bider zu einem neuerlichen Versuch. Um 4 Uhr stieg er bei der Ballonhalle im Berner Beundenfeld auf, um anschliessend während einer guten Stunde über dem Mittelland Höhe zu gewinnen. Kurz nach 6 Uhr überquerte das Flugzeug das Jungfrau-joch, um nach der Traversierung des Rhonetals östlich des Simplonpasses auch die zweite Alpenkette zu überfliegen. Um 6 Uhr 40 landete Bider in Domodossola an jener Stelle, wo sein Vorbild Chavez den Tod gefunden hatte. Nach einer kurzen Tankpause stieg Bider wieder auf zur zweiten Etappe. Nach einer längeren Suche über der im Nebel liegenden Poebene landete er um 8 Uhr 43 auf dem Mailänder Flugplatz Talie-

do. Der Pilot, der am Vortag seinen 22. Geburtstag gefeiert hatte, war am Ziel seiner Wünsche. Schlechtes Wetter verhinderte vorerst den Rückflug, doch konnte Bider schliesslich am 26. Juli in wenig mehr als drei Stunden von Mailand mit einer Zwischenlandung in Liestal nach Basel fliegen.

Nach einer kurzen Zwischenlandung in Domodossola landet Bider am frühen Morgen in Mailand-Taliedo.



Der Mechaniker Saniez (links) hatte grossen Anteil am Gelingen der Flüge Biders.

Die Begeisterung in der Schweiz kannte keine Grenzen. Selbst der Bundesrat verlieh dem berühmten Mitbürger ein Ehrengeschenk.

Unfall im Manöver

Bider hatte schon seit dem Beginn seiner Pilotenlaufbahn immer wieder Vorschläge für die Verwendung des Flugzeuges in der Armee ausgearbeitet. Bei den Herbstmanövern der 2. Division im September 1913 wurde Bider daher versuchsweise mit seinem Blériot der «blauen» Partei zugeteilt. Als Beobachter amtierte *Hptm Real*, der sich in den letzten Monaten ebenfalls als Pilot hervorgetan hatte. Noch in der Nacht stieg Bider am 10. September zu einem Aufklärungsflug auf. Eine schlechte Flugvorbereitung, starker Wind und ein unkompensierter Kompass führten dazu, dass sich die Besatzung verirrte. Bei der Notlandung auf einem Feld bei Oberlindach prallte das Flugzeug auf einen Leitungsmast. Pilot und Beobachter wurden

dabei leicht verletzt, doch ging der Blériot in Brüche.

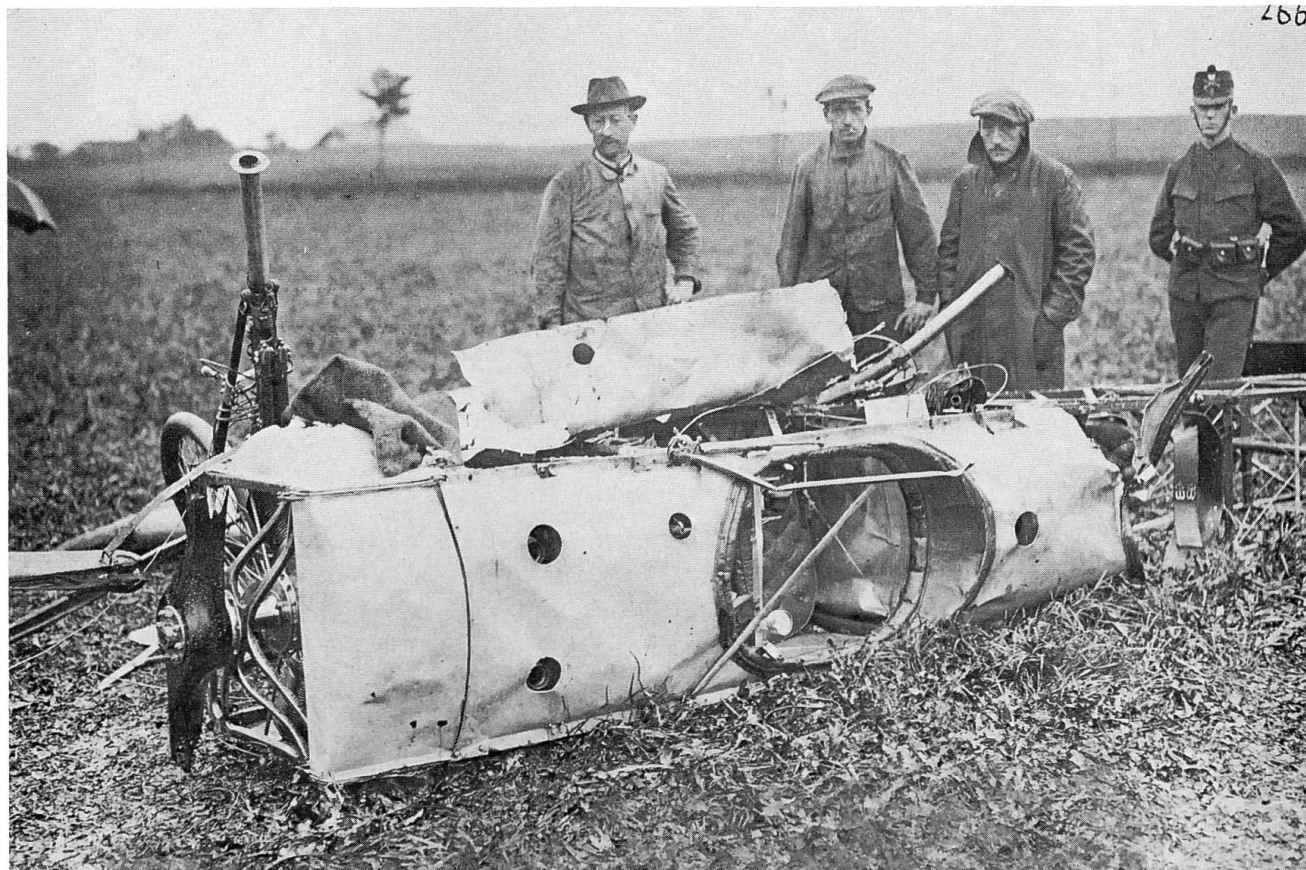
Bider erhielt von der Eidgenossenschaft eine Entschädigung, mit der er sich ein neues Flugzeug bestellen konnte. Am Weihnachtstag 1913 holte er den neuen Blériot in Paris ab. Dabei stellte er auf dem Direktflug Paris–Bern mit 4 Stunden 20 Minuten und 451 km neue Dauer- und Streckenrekorde auf.

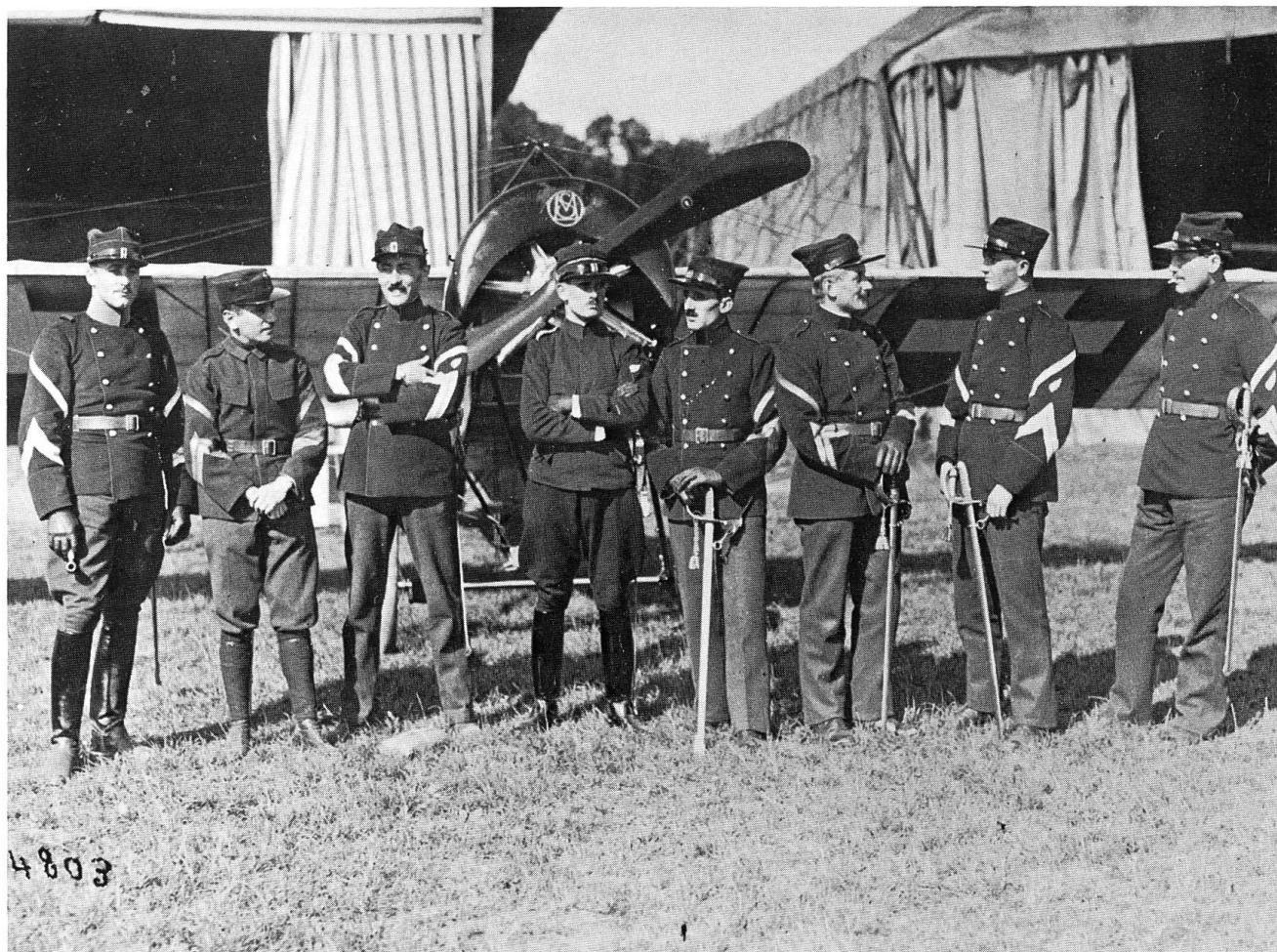
In den Monaten bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges zeichnete sich Bider durch zahlreiche weitere Erstflüge und Rekordleistungen aus. Ausserdem studierte er im Auftrag der Armee auf Reisen nach Deutschland und Frankreich die Entwicklung des Militärflugwesens in den beiden Ländern.

Kriegsausbruch

Unter dem Druck der Kriegsergebnisse in Europa entschloss sich der Bundesrat für die Aufstellung einer Fliegerabteilung. Am 1. August 1914 rückten auf dem Beunden-

Die Trümmer von Biders Blériot nach der glimpflich ausgegangenen Notlandung während der Herbstmanöver 1913

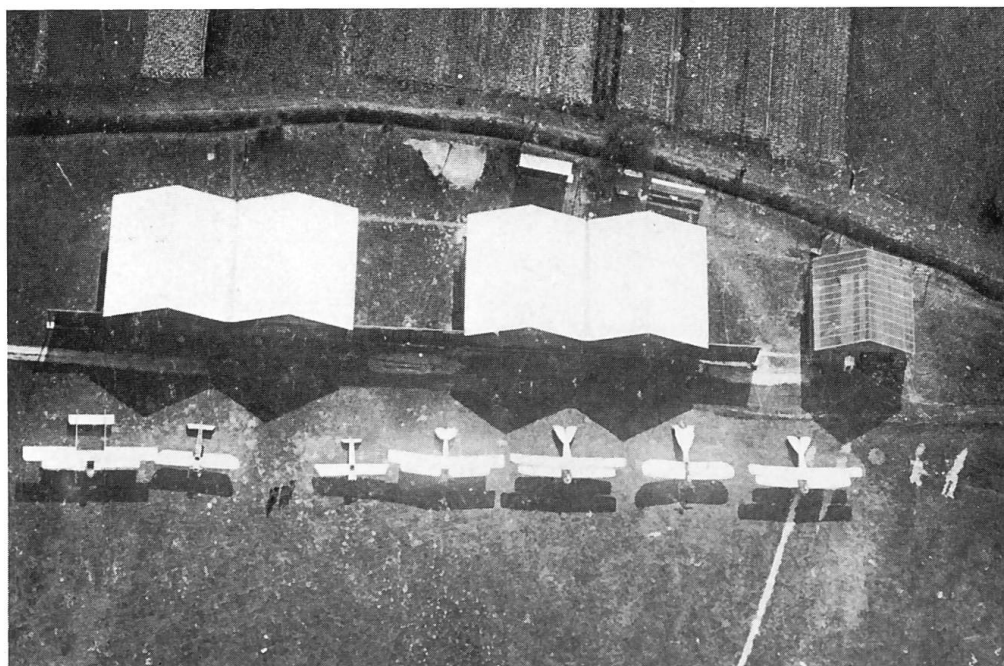




feld in Bern Audemars, Bider, Burri, Comte, Cuendet, Durafour, Grandjean, Lugrin und Parmelin, grösstenteils mit ihren eigenen Flugzeugen, ein. Hptm i Gst Real, der erste Kommandant der Fliegerabteilung, bilde-

te mit acht requirierten Flugzeugen zwei «Fliegergeschwader». Kaum eines dieser Flugzeuge war jedoch für kriegerische Einsätze verwendbar. Immerhin konnten sie an einzelnen Truppenübungen teilnehmen,

Die ersten Schweizer Militärpiloten im August 1914 auf dem Beundenfeld in Bern (von links nach rechts): Bider, Audemars, Parmelin, Lugrin, Cuendet, Burri, Comte und Grandjean



Im Dezember 1913 übersiedelte die junge Fliegerabteilung von Bern nach Dübendorf.

Oskar Bider kurz nach Kriegsausbruch als stolzer Adjutant-Unteroffizier. Bereits im Januar 1915 erfolgte seine Beförderung zum Leutnant.



an die Hauptbasis der neuen Waffengattung bildete.

Chefpilot und Cheffluglehrer

Bider, der als Korporal eingetrückt war, jedoch nach wenigen Monaten zum Offizier befördert wurde, teilte sich mit dem Kommandanten in die Aufgabe, die aus allen Teilen Europas hergeeilten Piloten zu einer Einheit zusammenzuschweissen. Gleichzeitig begann unter der Leitung von Bider die Ausbildung der ersten neuen Piloten und Beobachter. Für das Flugtraining stand ein einziges Flugzeug zur Verfügung, so dass nach kleineren Unfällen jegliche Schulung während Tagen ausgesetzt werden musste. Erst im September 1915 lieferte Wild ein zweites Schulflugzeug nach Dübendorf. Bider übernahm nun die fortgeschrittenen Schüler, der noch jüngere Alfred Comte die Anfänger.

doch wussten die Kommandanten mit dem neuen Hilfsmittel nichts anzufangen.

Am 13. Dezember 1914 dislozierte die Fliegerabteilung nach dem Flugplatz Dübendorf, der von nun

Im folgenden Jahr besserten sich die Verhältnisse mit der Ablieferung von weiteren Wild-Doppeldeckern, doch blieb das Materialproblem bis zum Kriegsende die grösste Sorge des inzwischen zum Oberleutnant avancierten Cheffluglehrers. Von

April 1915: Nach einer Zwischenlandung im Schachen bei Aarau wirft Bider vor dem Weiterflug den Propeller seines Aviatik-Doppeldeckers an.





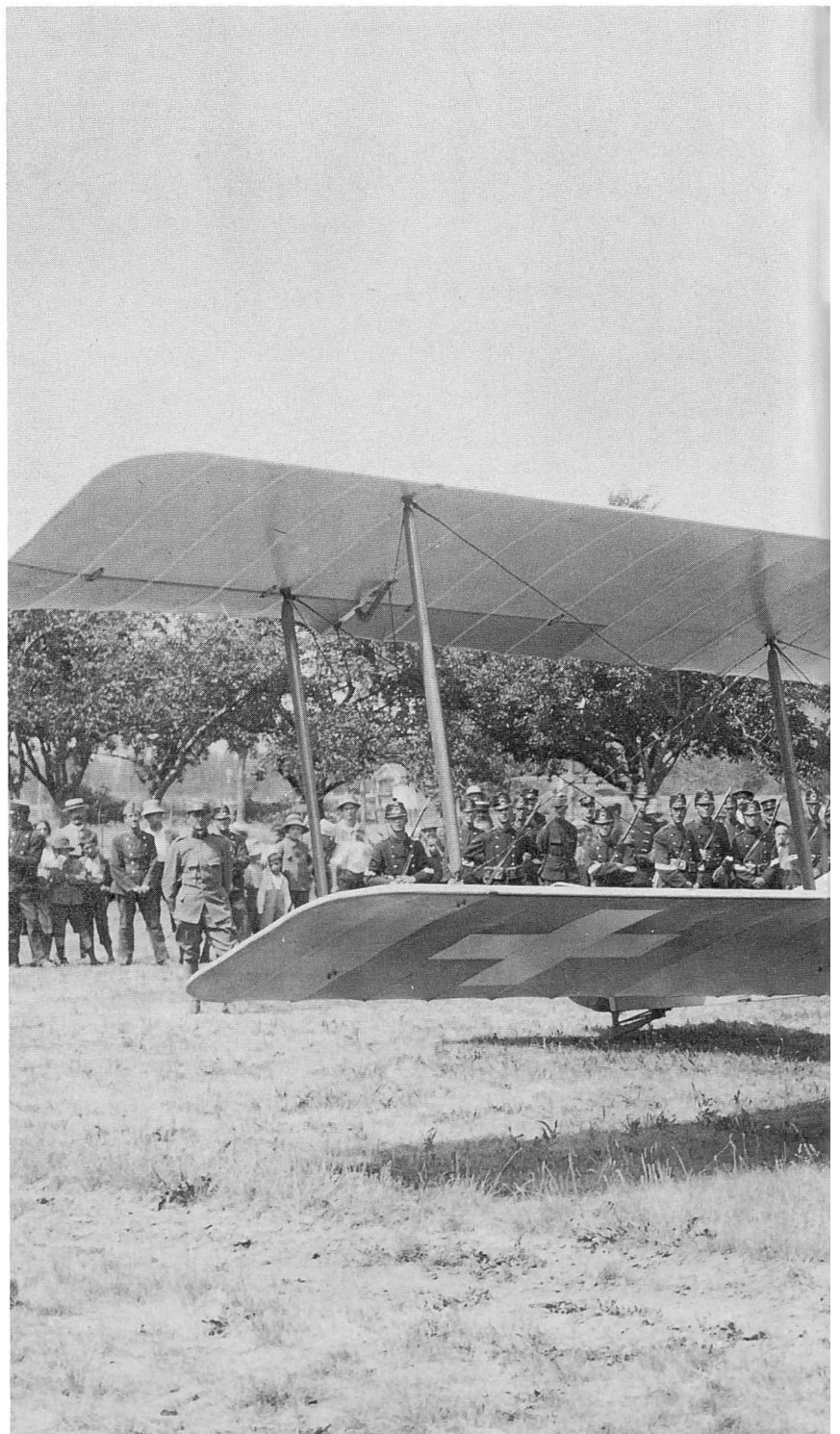
*Oblt Bider leistete als Chefpilot und Chef-
fluglehrer Entscheidendes beim Aufbau der
jungen Fliegerabteilung.*

1915 bis 1918 wurden 127 Pilotenschüler einberufen. 52 mussten frühzeitig entlassen werden, zwei weitere verunglückten, so dass schliesslich 73 brevetiert werden konnten. Darunter befanden sich zahlreiche Piloten, die in den folgenden Jahren und Jahrzehnten massgeblich am Aufbau der Schweizer Luftfahrt beteiligt waren. Nachdem Hptm Real 1916 entmutigt seine Demission als Kommandant der Fliegertruppe eingereicht hatte, lag die ganze Verantwortung auf den Schultern des erst fünfundzwanzigjährigen Oblt Bider. Auch die auf Real folgenden Kommandanten, die in erster Linie zur Disziplinierung des lebensfrohen Fliegervolkes nach Dübendorf geschickt wurden, bildeten keine Hilfe für den jungen Bider, verstanden sie doch von der Fliegerei wenig bis nichts.

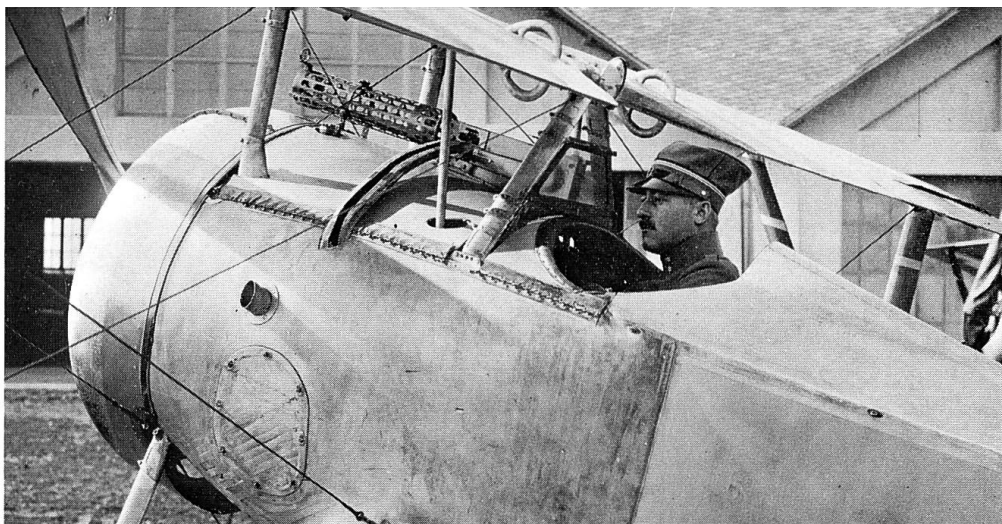
Je länger der Krieg dauerte, desto mehr entfremdete sich Bider von der Militäraviatik. Der damals in dieser Truppe herrschende dünnkelhafte, kleinlich-zänckische und neidische Geist war seinem geraden Wesen zuwider.

Demobilmachung

1918 erhielt die Fliegertruppe mit *Hptm i Gst Isler* einen neuen Kommandanten, mit dem Bider wieder ein besseres Verhältnis aufbauen konnte. Zusammen entwickelten die beiden einen Plan, um die Schweizer Bevölkerung im ersten Nachkriegsjahr für die Aviatik zu gewinnen. Im Rahmen dieses Propagandajahres war vorgesehen, 1919 eine Militär-



Oskar Bider am Steuer des Nieuport-Jagdeinsitzers, mit dem er später den Tod finden sollte.



flugpost zu organisieren und in der ganzen Schweiz Militärflugtage durchzuführen, bei denen die Besucher die Gelegenheit bekamen, mitzufliegen. Gleichzeitig wurden Vorschläge für die Neuorganisation der Fliegertruppe ausgearbeitet. Das damals eingeführte System des «Monatsfliegers» hat sich bis heute im individuellen Training der Milizpiloten bewährt.

Im April 1919 begannen die vorgesehenen Flugtage unter Leitung von Bider. Grosse Beachtung fanden vor allem die Geschwaderflüge zu den Flugtagen in Lausanne und Genf. Am 22. Juni führte Bider in einer weiteren Werbeaktion zusammen mit seinem Passagier Dr. Gubler, einem bekannten Journalisten und Schriftsteller, einen Flug rund um die Schweiz durch. Um 3.40 Uhr wurde in Basel gestartet. Um 14.18

Bider mit seinem Passagier Theodor Gubler während der Zwischenlandung in Bellinzona anlässlich des Schweizer Rundfluges. Zwei Wochen später stürzte Bider in Dübendorf ab. Für den Rundflug benützte Bider einen von den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten Thun gebauten Doppeldecker des Typs DH-3.



Uhr kehrte der Doppeldecker wieder nach Basel zurück, nachdem in Genf, Lausanne, Bellinzona und Ems Zwischenlandungen vorgenommen worden waren. Die von einem 200-PS-Motor angetriebene DH-3 benötigte für die Umrundung der Schweiz eine reine Flugzeit von rund siebeneinhalb Stunden, für jene Zeit eine Sensation, die denn auch entsprechend in der Presse gefeiert wurde. Der 1000-km-Flug sollte die letzte fliegerische Grosstat von Bider sein.

Am 2. Juli 1919 nahm Oskar Bider seinen Abschied bei der Fliegertruppe. Vom 1. August 1914 bis zum 1. Juli 1919 hatte er als Militärpilot 4249 Flüge unternommen und dabei rund eine Million Flugkilometer zurückgelegt.

Tragisches Ende

Da die Armeeführung bei Kriegsende beabsichtigte, die Militäraviatik auf dreissig Piloten und dreissig Flugzeuge zu beschränken, sahen

sich die meisten Piloten der jungen Fliegertruppe nach einer Tätigkeit im eben aufkommenden Zivilluftverkehr um. Bider, Frick, Pillichoddy, Rihner und Zimmermann beschlossen, gemeinsam eine Fluggesellschaft zu gründen. Diese Ad Astra, Gesellschaft für Lufttourismus, wollte mit Wasserflugzeugen die an Seen gelegenen Städte der Schweiz miteinander verbinden. Bider hatte bereits eigenhändig eine Gründungsurkunde aufgesetzt, in der sein Name an erster Stelle aufgeführt war. Am 7. Juli sollte er nach Varese reisen, um das erste für die Ad Astra bestimmte Flugboot zu übernehmen und nach Zürich zu fliegen, wo die neue Gesellschaft am Zürichhorn einen Hangar gemietet hatte. Doch dazu sollte es nicht mehr kommen. Über den für das ganze Schweizervolk unfassbaren Absturz seines Idols berichtete der spätere Oberstdivisionär Rihner:

«Bider liess sich von sogenannten guten Freunden einladen, vor der Ab-

Oblt Bider mit seiner Schwester Leny 1919 auf der Blécherette, dem Flugplatz von Lausanne. Für seine Flüge benützte Bider meistens eine Nieuport 23, einen wendigen Jagddoppeldecker mit 110-PS-Umlaufmotor.

reise mit ihnen einen fröhlichen Abend zu verbringen. Das war an und für sich nichts Schlimmes, aber Bider liess sich leider dazu überreden, noch vor der Abreise eine Demonstration seines Könnens zu offerieren. Bider, der sonst so Beherrschte, der immer genau zwischen Pflicht und Amüsement zu unterscheiden wusste, der sich bis anhin nie hatte dazu verleiten lassen, in nicht ganz nüchternem Zustand zu fliegen, der immer mit dem guten Beispiel korrekter Pflichterfüllung vorangegangen war, liess sich dazu verleiten, am frühen Morgen des 7. Juli 1919 diese Akrobatik-Demonstration durchzuführen, die ihm sein Leben kosten musste. Viel Ungereimtes ist damals herumgeboten worden, schlicht und einfach ist leider die Tatsache, dass unser verehrter Meister, der weltberühmte Pyrenäen- und Alpenbezwin- ger, unser vorbildlicher Freund und

Kamerad, durch ein kurzes persönliches Versagen sein junges Leben verloren hat.»

Kurz nach 6 Uhr war Bider mit dem Jagdeinsitzer Nieuport 23 mit der Nummer 604 in Dübendorf gestartet. Wenige Minuten später bohrte sich der kleine Doppeldecker auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf in den Boden – dem wohl benommenen Piloten war es nicht mehr gelungen, sein Flugzeug aus der Vrilie aufzufangen. Zwei Tage später wurde der weltberühmte Flugpionier zusammen mit seiner Schwester, die ihm vom Schmerz überwältigt in den Tod gefolgt war, in Langenbruck begraben.

«Mut heisst Angst haben und es doch tun!» (Oskar Bider)

Dieser Blériot XI, den Bider in die junge Fliegerabteilung mitgebracht hatte, ist der Nachwelt als Ausstellungsflugzeug im Verkehrshaus in Luzern erhalten geblieben.

