



Langenbruck: Flugpionier Oskar Bider

> [Langenbruck](#)

Vorbemerkung

Über Bider sind Bücher geschrieben und Zeitungsartikel veröffentlicht worden. Sie befassen sich hauptsächlich mit dem "Aviatiker" Bider. In diesem Kapitel geht es darum, neben dem Aviatiker auch den Menschen Oskar Bider und seine Verbundenheit mit seiner Familie und mit Langenbruck darzustellen. Dies geschieht aufgrund eines regen Briefverkehrs, den Bider mit seinem Grossvater in Langenbruck und mit Onkel und Tante in Liestal geführt hat.

* * * * *

Die Familie

Die Bider stammen ursprünglich aus Bärenwil, wo sie bis ins 18. Jahrhundert als Landwirte tätig gewesen waren. Ihre Namen wurden zu jener Zeit als Bider, Bieder, Biedert, Biderd und Biderb geschrieben. 1820 einigten sich die Biderfamilien darauf, sich fortan Bider zu schreiben.

Oskar Biders Vater, Jakob Bider, hatte 1889 Frieda Marie Glur von Wynau geheiratet. Frieda war die Tochter des Langenbrucker Lehrers Albert Glur, der in den Jahren 1866-1904 an der Dorfschule unterrichtete. Albert Glur erhielt 1885 für seine Verdienste um die Gemeinde das Bürgerrecht. Er war der Grossvater der drei Bider-Kinder Georg, Oskar und Helen. Dieser Umstand wirkte sich nach dem frühen Tod der Mutter für die Kinder segensreich aus.

Vater Jakob war, wie seine Vorfahren, ein geschickter Händler und Kaufmann, und er hatte es auch zu einem gewissen Wohlstand gebracht. Ihm gehörte das Haus Nr. 4 an der heutigen Oskar Biderstrasse, ferner die Bärenmatte samt Scheune - der Ort, wo heute die Skilift-Station steht - und das Haus an der Hauptstrasse, wo er mit seiner Familie wohnte. Noch heute lässt die Fassade des Oskar Bider-Hauses den ehemaligen Kramladen erkennen. In diesem Hause kamen Oskar und Helene (Leni) zur Welt. Am 9. Juli 1939 wurde an diesem Geburts- und Elternhaus Oskars die Erinnerungstafel angebracht.

Jakob Bider war Mitglied der Ersparniskasse. Als 1883 das Kurhaus auf der Passhöhe wegen Misswirtschaft an diese Kasse fiel, übernahm Vater Bider den Betrieb als Gerant. Schon 1890 konnte er das Haus mit Gewinn an den Disentiser Baptist Genelin verkaufen. Darauf übernahm er wieder seinen Laden und führte den Tuchhandel weiter. Die Gemeinde wählte ihn in den Landrat. Mutter Bider war eine liebevolle Frau, im christlichen Glauben fest verankert. Dieser Glaube hat auch Oski geprägt. In den Briefen aus Argentinien kommt er immer wieder auf seine verstorbene Mutter und ihren Glauben zu sprechen. Leider starb sie schon 1907. Oski und Leni verbrachten ihre Zeit meist beim Grossvater in Langenbruck oder bei Onkel Glur, dem Rektor der Mädchensekundarschule Liestal. Nach dem Tode seiner Frau hielt es den Vater nicht mehr. Er zog nach Basel, wo der älteste



Vater und Mutter des Fliegers mit ihren Kindern. Oskar im Hintergrund



Flieger-Leutnant Oskar Bider, der vorher Kav.Kpl. gewesen war



Flugtag in Liestal am 27. April 1913

Sohn Georg Medizin studierte. Aber 1911 starb der Vater an einer Lungenentzündung. Der frühe Tod beider Eltern hat das Zusammengehörigkeitsgefühl der beiden jüngeren Geschwister gefestigt.

* * * * *

Oski's Lehr- und Wanderjahre

1910 besuchte Oski - so nannte er sich in den Briefen - die landwirtschaftliche Schule Rütli bei Bern. Er wollte Bauer werden. Man darf annehmen, dass dieser Berufswunsch unter anderem auf die Suche nach einer ungebundenen Tätigkeit in der freien Natur zurückzuführen ist, denn Oski stammte weder aus einer Bauernfamilie, noch hatte er sich bisher mit landwirtschaftlichen Problemen auseinandergesetzt. Anfangs April 1911 absolvierte er die Kavallerie-Rekrutenschule in Zürich.

Nach dem Tode seines Vaters reiste er per Schiff von Genua nach Buenos Aires, wo er am 9. Juni 1911 eintraf. Der Drang in die Ferne, Abenteuerlust und wohl auch der Wille, etwas Aussergewöhnliches zu erleben, mögen die Triebfedern seiner Handlung gewesen sein. Jedenfalls sagte ihm der Aufenthalt auf der Farm eines Bekannten, der Schweizerfamilie Huber, in Romang zu. Romang beschreibt er als ein Städtchen mit 20'000 Einwohnern in der Provinz Santa Fe. Das Reiten über die sanftgewellten weiten Ebenen, den Pampas, begeisterte ihn und seiner Schwester Leni erzählt er in den Briefen von einer möglichen Tigerjagd im Norden, von Heuschrecken und staubigen Strassen. "Reiten kann ich soviel ich mag; spanisch verstehe ich schon ziemlich viel". Daneben beschäftigt ihn auch das Schicksal des Peruaners Leo Chavez, der im September 1910 bei Domodossola tödlich abgestürzt war. In einem Brief aus Romang an Leni, am 18. August 1911, teilt er ihr mit, "... dass ich im Sinne habe, die Fliegerschule durchzumachen". Und am 28. November 1911 teilt er Leni mit, dass er bald die Rückreise antreten werde.

Bei seiner Ankunft in Basel stand sein Wunsch, Flieger zu werden, fest. Begreiflich, dass die Verwandten dagegen waren, denn Flieger sein hiess, sich in Geräten aus Leinwand und Holz der Luft anvertrauen. Fliegen war nicht nur abenteuerlich, es war lebensgefährlich. Oski legte noch eine "Verschnaufpause" ein, er arbeitete auf einem Bauernhof in Münsterlingen/TG. Doch seine Gedanken hafteten nicht mehr am Boden. Deshalb packte er seine Sachen und meldete sich am 8. November 1912 in der Fliegerschule Blériot in Pau, Südfrankreich.

* * * * *

Aviatiker

In Pau, am Fusse der Pyrenäen, betrieb Blériot eine Flugschule. Louis Blériot war Flugzeugkonstrukteur und Flieger. Er hatte als Erster 1909 den Aermelkanal überflogen. Für damalige Zeiten ein Riesensprung. Begreiflich, dass junge flugbegeisterte Menschen nach Pau eilten.

Bei Oski ging alles sehr schnell. Nach ersten Rollversuchen und kurzen Luftsprüngen erfolgte nach wenigen Tagen der erste Flug. Schon am 8. Dezember 1912 war er Besitzer des schweizerischen Flugbrevets Nr. 32 und noch vor Jahresende erwarb er das französische Brevet Nr. 1194.

In einem Brief an den Grossvater vom 9. Januar 1913 schrieb er:
"Wie Du weisst, bin ich nun Aviatiker. Du wirst wahrscheinlich auch nicht sehr erfreut sein, letzteres zu wissen. Und doch glaube ich, dass ich nicht so sehr unrecht hatte, als ich zur Aviatik übergang, denn ich bin dazu geschaffen, was ich bis jetzt ersehen konnte. Ich freue mich, Dir schreiben zu können, dass ich auch sehr glücklich bin, seit ich zur Aviatik übergegangen bin".



Oskar Bider-Haus

Und am 27. Dezember 1912:

"Ich habe bei Blériot einen Apparat bestellt. Zweiplätzer, 70 PH, macht 110 km in der Stunde... Der Direktor sagte mir, er habe noch keinen gehabt wie ich und er glaubte, ich habe vorher schon geflogen".

Eigenhändig malte er auf das Seitenruder den Baselbieter-Stab und den Namen Langenbruck.

Am 9. Januar 1913 schrieb er an Onkel Glur aus Pau:

"Sobald das Wetter es erlaubt, werde ich meinen geplanten Flug Pau -Madrid versuchen auszuführen. Mein Apparat erlaubt mir das. Denselben halte ich tadellos in Stand und an Stelle des Passagiers habe ich für diese Reise ein Benzinreservoir platzieren lassen. Somit kann ich 165 l Benzin und 40 l Oel mitführen, was mir erlaubt, die Strecke Pau - Madrid 500 km ohne Zwischenlandung durchzuführen."

Er hatte diesen Flug, wie alle seine Unternehmungen, gut vorbereitet. So war er mit der Eisenbahn von Pau nach Madrid gereist, um sich auf der Fahrt alle markanten Geländeformationen einzuprägen.

Er startete am 24. Januar 1913. Bericht an Onkel Glur:

" Um 6.45 morgens, bei Mondschein, fing mein 70 PH zu surren an. Ein Händedruck meiner Freunde und schon schwebte mein kleiner Vogel dem sternbedeckten Himmel entgegen¹".

Gegen Abend, nach einer kurzen Zwischenlandung in Guadalajara erreichte er Madrid. Der Flug dauerte 5 Stunden 32 Minuten. Dieser Flug, knapp zwei Monate nach der Pilotenausbildung, machte ihn schlagartig berühmt. Die Zeitungen in aller Welt berichteten über diesen waghalsigen Flug. Im Brief an Onkel Glur vom 9. Februar 1913 aus Madrid begründete er dieses Wagnis: *"Warum habe ich den Flug über die Pyrenäen gewagt? Für die Schweiz. Was er mir kostet, weiss nur ich. Aber ich hoffe, der Schweiz mit meinem neuen Berufe gute Dienste leisten zu können. Sandreuter hat mir einen schönen Brief geschrieben".* (Sandreuter war Pfarrer in Langenbruck von 1905-1913, hernach in Frenkendorf).

Seinem Bruder Georg hatte er schon am 26. Februar 1912 anvertraut:

"Ich habe nun bereits einen Apparat bei Blériot bestellt... Der Preis ist 20 000 Franken. Ich muss nun einige Papiere verkaufen ...".

* * * * *

1913 - ein Biderjahr

Mit dem Pyrenäenflug hatte er sich in die Elite der internationalen Fliegergilde eingereiht. Im März kehrte er in die Schweiz zurück und schon am 9. März 1913 führte er anlässlich des zweiten Basler Flugtages den ersten schweizerischen Postflug von Basel (Schützenmatte) nach Liestal (Gitterli) aus. Sein Bruder Georg flog mit. Weitere Flüge mit Passagieren folgten; der Ertrag kam der Nationalspende zur Schaffung einer schweizerischen Militäraviatik zugute. Für diese Spende, für die Popularisierung der Fliegerei, setzte er sich voll ein. An Flugtagen allerorten, u.a. in Basel, Aarau, Bern warb er für die Fliegerei. In Liestal fand ein solcher Flugtag am 27. April 1913 statt. In der BZ vom 28. April 1913 steht zu lesen:

"Kurz nach zwei Uhr stieg Herr Bider zum ersten Fluge auf, vom Gitterli gegen den Grammont abbiegend und in weiter Schleife Höhe gewinnend, um dann rings um den ganzen Stadtbezirk zu kreisen. Die Stadtmusik, die sich mitten auf dem Exerzierfeld postiert hatte, begleitete den Aufstieg mit einem schneidigen Marsch und begrüßte den Flieger nach der Landung mit der

Nationalhymne. In kurzen Zwischenräumen folgten die weitem Aufstieg... Auf der Rückfahrt von Rheinfelden (wohin er die Post gebracht hatte) setzte sich Herr Rektor Glur aus Liestal, Biders Onkel, auf den Passagiersitz und liess sich in wunderschöner Luftfahrt erst über den Rhein und dann nach Liestal zurücktragen ...".

Nur zwei Tage später, am 30. April war in der BZ zu lesen.

"... Wenige Minuten vor 3 Uhr erschien der Apparat über der Höhe des Kräheck, fuhr unter einem sonnigblauen Himmel in grossem schönem Bogen über den Talkessel und landete glatt und sicher auf dem Platze. Die Musik intonierte einen Begrüssungsmarsch, ein vielhundertstimmiges Bravorufen und Zujubeln ertönte, und dann drängte die Menge zum Apparat hin. O. Bider und seine Schwester Helene stiegen aus, und nun folgte ein freudiges Begrüssen und herzliches Händedrücken bei Verwandten und Bekannten, ein Betrachten und Bewundern des Apparates und seiner Passagiere von seiten der Menge".

Unermüdlich flog Bider auf seinem Blériot, ein Verkünder einer neuen Zeit. Er flog sich in die Herzen der Schweizer. Dabei war er nicht der einzige Flugpionier. Es gab andere verdiente Pioniere wie Real, Audemars, Comte, Durafour. Aber wann und wo auch immer ein Flugzeug am Horizont auftauchte und über Dörfer hinwegsurte, war es "der Bider".

Sein grösster Wunsch, die Überquerung der Alpenkette, bewegte ihn immer mehr. Er bereitete sich systematisch und gewissenhaft darauf vor. Mit Höhen- und Dauerflügen erwarb er sich Erfahrungen im Benzin- und Oelverbrauch, über Luftturbulenzen und die Steigfähigkeit der Maschine. Am 13. Mai 1913 überflog er den Wildstrubel und landete in Sitten. Ein erster Anflug auf die Jungfrau glückte nicht, weil der schwache Gnöme-Motor in der dünnen Luft die nötige Tourenzahl nicht hergab. Bider änderte deshalb seine Pläne und sah eine Zwischenlandung in Domodossola zur Treibstoffaufnahme vor, so konnte er die Last vermindern und vor den Alpen Höhe gewinnen.

Die BZ vom 15. Juli 1913 schrieb über diesen ersten Alpenflug:

"Unerwartet für die weitesten Kreise hat der Schweizer Oskar Bider Sonntag, den 13. Juli, die Alpen überflogen. Er hat die 230 km lange Strecke von Bern nach Mailand, mit einer kurzen Landung in Domodossola, von morgens 4 Uhr 8 Min bis um 8 Uhr 42 Min, also in 4 1/2 Stunden, durchflogen und hat, wenn man die notwendigen Schleifen mitberechnet, eine Entfernung von 280 km durchflogen. Die Hochalpen durchquerte er genau in der Mittellinie zwischen der Jungfrau (4166 m) und dem Mönch (4105 m). Dann übersetzte er das breite Rhonetal und überflog sodann östlich vom Monte Leone den südlichen Teil der Walliser Alpen. Nie zuvor hat man eine ähnliche Leistung eines Aviatikers registriert. Bider hat sich dabei selbst übertroffen, denn er war es, der vor kurzem die Pyrenäen überflog".

Mit diesem Flug wurde Bider in der Welt der bekannteste, im eigenen Land der populärste Flieger. Der Bundesrat ehrte ihn mit einem goldenen Chronometer.

An Weihnachten desselben Jahres erzielte Bider mit seinem Direktflug Paris - Bern einen neuen schweizerischen Distanzenrekord, war er doch vier Stunden und zwanzig Minuten lang in der Luft gewesen.

* * * * *

Fluglehrer - Chefpilot - Todessturz

Am 1. August 1914 rückten auf dem Beundenfeld in Bern die damaligen Aviatiker, unter ihnen Bider, mit ihren eigenen Flugzeugen ein. Bider, als

Kav.Kpl., wurde nach einigen Monaten Leutnant und Fluglehrer. Er übernahm die Ausbildung der neuen Piloten, wurde Oberleutnant und Chefpilot. Das Ende des Krieges zwang den Piloten, sich nach einer zivilen Tätigkeit umzusehen. Bider wollte mit seinen Fliegerkameraden, darunter war auch der spätere Div. Rihner, eine Fluggesellschaft gründen, die "Ad Astra". Am 2. Juli 1919 nahm er seinen Abschied bei der Fliegertruppe, am 7. Juli wollte er nach Varese reisen, um das erste für "Ad Astra" bestimmte Flugboot zu übernehmen. Doch dazu kam es nicht mehr.

Kurz nach 6 Uhr am Morgen des 7. Juli war Bider mit dem Jagdeinsitzer "Nieuport 21" in Dübendorf gestartet. Wenige Minuten später bohrte sich der Doppeldecker auf dem Gelände des Flugplatzes in den Boden - dem Piloten war es nicht mehr gelungen, sein Flugzeug aus einer Vrille aufzufangen.

Divisionär Rihner berichtete über den für das ganze Schweizervolk unfassbaren Absturz:

"Bider liess sich von sogenannten guten Freunden einladen, vor der Abreise 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 Amusement 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 Alpenbezwinger, unser vorbildlicher Freund und Kamerad, durch ein kurzes persönliches Versagen sein junges Leben verloren hat".

Zwei Tage später wurde der weltberühmte Flieger in Langenbruck, zusammen mit seiner Schwester Leni, beigesetzt. Sie hatte, vom Schmerz überwältigt, ihrem Leben freiwillig ein Ende gesetzt. Die Beerdigung fand am 10. Juli 1919 unter Teilnahme der ganzen Öffentlichkeit statt.

Ein anderer "Aviatiker", Ballonfahrer Eugen Dietschi, der Bider persönlich begegnet war, schrieb in der Nationalzeitung vom 6. Juli 1969:

"Was an der Persönlichkeit Biders faszinierte, war seine gewinnende Natürlichkeit und Bescheidenheit. Die Wellen der Begeisterung, die ihm, dem Abgott des Volkes, entgegenschlugen, vermochten seine Schlichtheit nicht ins Wanken zu bringen. Dass er der einfache und treuherzige Bauer blieb, war das Geheimnis, warum ihn das Volk verehrte, liebte und ihm vertraute. Biders Wesen war eine eigentümlich Mischung von weltmännischer Aufgeschlossenheit und verträumter Weltfremdheit. Er strotzte vor Lebensmut und Lebenskraft, die jedoch eine verborgene Melancholie aufrieb. Er anerkannte rückhaltlos die Verdienste seines Mechanikers Saniez".

Ich schliesse dieses Kapitel mit zwei Briefauszügen, die uns diese Persönlichkeit noch näher bringen.

Brief vom 3. Mai 1917 an Onkel Glur:

"Als ich am Morgen über meine alte Heimat flog, sind mir so viele alte Erinnerungen aufgetaucht. Ich sah den Friedhof so weit unter mir liegen, so dass ich Tränen vergossen habe. Ich hätte nicht lange über Langenbruck kreisen können".

Und der Tante Glur in Liestal schrieb er am 31. Oktober 1918:

"Ich kann Dir sagen, ohne diesen Glauben hätte ich nicht fliegen können. Als ich 1913 meine grossen Flüge ausführte, habe ich wie die alten Eidgenossen gebetet. Ich habe dabei oft schlaflose Nächte verbracht. Als ich nach Mailand

reiste, um den Landeplatz zu rekognoszieren, war ich im Dom und habe gebetet, dass mir der Flug gelingen möchte".

* * * * *

Marksteine aus Bider's Leben

12. Juli 1891	In Langenbruck geboren
8. November 1912	Eintritt in die Fliegerschule in Pau
8. Dezember 1912	Schweizer Brevet Nr. 32
24. Januar 1913	Erste Überfliegung der Pyrenäen von Pau nach Madrid
9. März 1913	Erste schweizerische Luftpost Basel - Liestal
13. März 1913	1. Flugpost Bern - Burgdorf - Bern
27. April 1913	Flugtag in Liestal
29. April 1913	Landung in Langenbruck in der «Erlen».
13. Mai 1913	Erster Alpenflug von Bern nach Sitten
13. Juli 1913	Erster Alpenflug Bern - Mailand (Schweizer Höhenrekord mit 3 600 m)
26. Juli 1913	Rückflug Mailand - Basel
30. Juli 1913	Auszeichnung durch den Bundesrat
1. August 1913	Erster Nachtflug über Schweizer Gebiet
10. September 1913	Notlandung bei den Herbstmanövern. Totalschaden des Blériot-Eindeckers
25. Dezember 1913	Überflug des neuen Blériot-Eindeckers von Paris nach Bern. (Schweizer Distanz- und Dauerrekord)
22. April 1914	Erster Alpenflug mit Passagier von Bern nach Brig
1. August 1914	Einrücken als Korporal in den Aktivdienst (mit Blériot-Eindecker)
Januar 1915	Beförderung zum Oberleutnant und Cheffluglehrer der Fliegertruppe
18. März 1917	Kommandant des 1. Militär-Geschwaderfluges mit 13 Maschinen von Dübendorf nach Lausanne und zurück.
22. Juni 1919	Grosser Schweizer Alpenflug (1000 km)
1. Juli 1919	Rücktritt als Chef-Fluglehrer (von 1914-1919 4 249 Flüge)
7. Juli 1919	Absturz bei Akrobatikflug in Dübendorf.

* * * * *

Oskar Bider in der Erinnerung

Anlässlich des fünfzigsten Todestages des grossen Flugpioniers führte die Gemeinde, zusammen mit dem Eidg. Militärdepartement, am 7. Juli 1969 auf dem Schulhausplatz eine Gedenkfeier mit Kranzniederlegung durch. Neben Gemeindepräsident Rudolf Bider sprachen die Divisionäre Rihner und Wetter und eine Fliegerstaffel der Fliegerschule 250/69 überflog den Platz.

Zum hundertsten Geburtstag Oskar Biders fand am 12. Juli 1991, organisiert durch den Verkehrs- und Verschönerungsverein, wiederum eine Gedenkfeier statt. Überflug einer Militärstaffel, Kunstflug-Akrobatik durch Christian Schweizer, Demonstrationen von Gleitschirm- und Deltapiloten, Ausstellung von Zeichnungen und Flugzeugmodellen, Ballon- und Papierfliegerwettbewerb für die Jugend, bildeten das Programm. Ein Festakt vor dem Oskar Bider-Haus beendete den offiziellen Teil der Feier.

Der Name Oskar Bider bleibt der Nachwelt erhalten

- im Oskar Bider-Haus, seinem Geburtshaus,
- in der Oskar Bider-Strasse,
- im Oskar Bider-Brunnen, vor der Gemeindeverwaltung und
- in der Bider-Baracke (Militärunterkunft).

Das Grab, vorerst von der Familie Handschin-Glur gepflegt, wird seit 1984 von der Gemeinde unterhalten.

* * * * *

Fussnote:

¹ Das Original des vollständigen Berichtes liegt im Kantonsmuseum Liestal.

* * * * *

> siehe auch [Chronik BL](#)

[Back to Top](#)