

**Zeitschrift:** Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft  
**Herausgeber:** Pro Senectute Basel-Stadt  
**Band:** - (2010)  
**Heft:** 5: Schwerpunkt Waldenburgerthal

**Artikel:** Der Schweizer Flugpionier aus Langenbruck : Oskar Bider  
**Autor:** Ryser, Philipp  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-842854>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

Der Schweizer Flugpionier aus Langenbruck

# Oskar Bider

[ryp.] Als Oskar Bider geboren wurde (1891), steckte die Luftfahrt in den Kinderschuhen. Richtig geflogen wurde erst im 20. Jahrhundert. Die Gebrüder Wright aus Dayton (Ohio, USA) waren die Ersten, denen es im Jahr 1902 gelang, mit einem steuerbaren Motorflugzeug abzuheben. Danach ging es schnell. Am 25. Juli 1909 überquerte der Franzose Louis Blériot in einem Eindecker den Ärmelkanal und am 27. September 1910 der Peruaner Jorge (Geo) Chavez die Alpen. Seinen Flug von Brig nach Domodossola musste er allerdings mit dem Leben bezahlen, da sein Flugzeug kurz vor der Landung auseinanderbrach.

Als Jorge (Geo) Chavez abstürzt, ist Oskar Bider 19 Jahre alt. Er besucht die landwirtschaftliche Schule in Rütli und hat den Bericht über Chavez’ aussergewöhnliche Leistung mit Bewunderung zur Kenntnis genommen. «Als ich», so schreibt er in seinen Aufzeichnungen später, «von dem grossartigen Fluge über den Simplon hörte, welche der kühne Chavez vollbracht, erwachte in mir ein Gedanke, den ich nicht mehr los werden konnte. Der Sieg, den der mutige Südamerikaner errungen, war nicht umsonst, und sein Tod sollte gerächt werden.»

Oskar Bider möchte Pilot werden. Die landwirtschaftliche Arbeit scheint ihm gefallen zu haben – allein, begeistert hat sie ihn offenbar nicht. Er wollte mehr.

### Auf dem Weg ins Ungewisse

Zunächst aber fährt der junge Mann aus Langenbruck mit einem Schiff nach Argentinien, «um dort die landwirtschaftlichen Verhältnisse kennen zu lernen», wie er schreibt. Und so besteigt Oskar Bider an einem regnerischen Frühlingsabend im Jahr 1911 im Hafen von Genua einen italienischen Dampfer. Mit grossen Erwartungen blickt er dem fernen Land entgegen. In Gedanken aber kehrt er immer wieder in die Schweiz zurück – «zurück zu meinen Angehörigen und zurück zu Chavez».

Seine Erwartungen bezüglich des bäuerlichen Daseins in Südamerika werden vollauf erfüllt. Im Gran Chaco, im Norden Argentinien, findet er «ein ideales, freies Leben». Er ist «überglücklich, den ganzen Tag zu Pferd mit Lasso und Büchse den Viehherden nachzureiten und die grossen Ebenen und bunten Wälder zu durchstreifen». Er jagt Hirsche und Strausse und geniesst «das schönste Leben, das ich mir



vorstellen kann!» Diese Erlebnisse vermögen allerdings die Erinnerungen an die Schweiz und die Leidenschaft fürs Fliegen nicht zu löschen.

Nach nur einem Jahr in der Fremde kehrt Oskar Bider in die Schweiz zurück. Inzwischen ist er sich ganz sicher: Er will sich zum Flieger ausbilden lassen. Seine Entscheidung stösst in der Heimat auf wenig Gegenliebe. Die «Empörung meiner Angehörigen war so gross, dass ich mich vorläufig fügen musste». «Verstimmt und unwillig» tritt Oskar Bider eine Praktikumsstelle auf einem Ostschweizer Gutsbetrieb an.

Die Zeit vergeht, sein Traum aber bleibt. Er will fliegen lernen. Als er ein paar Monate später in einer Zeitung liest, dass die Eidgenossenschaft die Gründung einer Militäraviatik ins Auge fasst, gibt es für ihn kein Halten mehr: «Ich gab mein Stelle auf und reiste nach Basel». Wenige Tage später unterschreibt er bei der Firma Blériot – dem Unternehmen also, das von Louis Blériot gegründet worden war, jenem Mann, der einige Jahre zuvor als Erster fliegend den Ärmelkanal überquert hatte – einen Vertrag für den Besuch der Fliegerschule in Pau, am Fusse der Pyrenäen. Ein kleines Vermögen, welches er von seinem verstorbenen Vater geerbt hat, ermöglicht ihm, die Schulskosten zu bestreiten.

### Am Fusse der Pyrenäen

Am 8. November 1912 beginnt Oskar Bider seine Ausbildung. Noch nie zuvor hatte der Langenbrucker «einen Aeroplan in der Luft gesehen». Vom Fliegen hat er keine Ahnung. Das alles hindert ihn nicht daran, sich der Flugkunst zuzuwenden. In kurzer Zeit macht er sich mit den Geheimnissen des Fliegens vertraut. Schon bald darf sich der junge Schweizer Aviatiker – Oskar Bider ist 22 Jahre alt – in ein Flugzeug setzen. Seine Maschine ist – wie diejenige, mit der Blériot drei Jahre zuvor den Ärmelkanal überquert hatte – mit einem 20-HP-Motor ausgestattet.

Voll freudiger Erwartung springt Oskar Bider in die Maschine. Die Aufgabe ist leicht. Der Flugschüler soll mit der Blériot bloss übers Flugfeld rollen, an dessen Ende wenden und wieder zurückrollen, doch der Baselbieter kann der Versuchung nicht widerstehen. Er zieht das Höhensteuer leicht an und beginnt zu fliegen. «Du fliegst!» jubelte es in mir, und es überkam mich ein halb ängstliches und doch wonniges Gefühl, das ich gar nicht beschreiben kann.»

Der junge Pilot ist begabt. Bereits nach drei Tagen kann er damit beginnen, vom geraden Flug zu den Kurven überzugehen. Bis dahin hatte er nämlich immer am Ende des Feldes landen, die Blériot-Maschine wenden und wieder zurückfliegen müssen. Am dritten Tag seiner Ausbildung gelingt ihm ein erster kurzer Rundflug. Er ist berauscht. Was andere Schüler

nach 14 Tagen versuchen, «vollführte ich am Abend des dritten Tages». Bereits am 8. Dezember 1912 – nach einer einmonatigen Ausbildung – erwirbt er das internationale Fliegerpatent. Der Direktor der Schule ist begeistert. Einen wie Oskar Bider, nein, einen solch talentierten Piloten hat er noch nie gesehen, erklärt er.

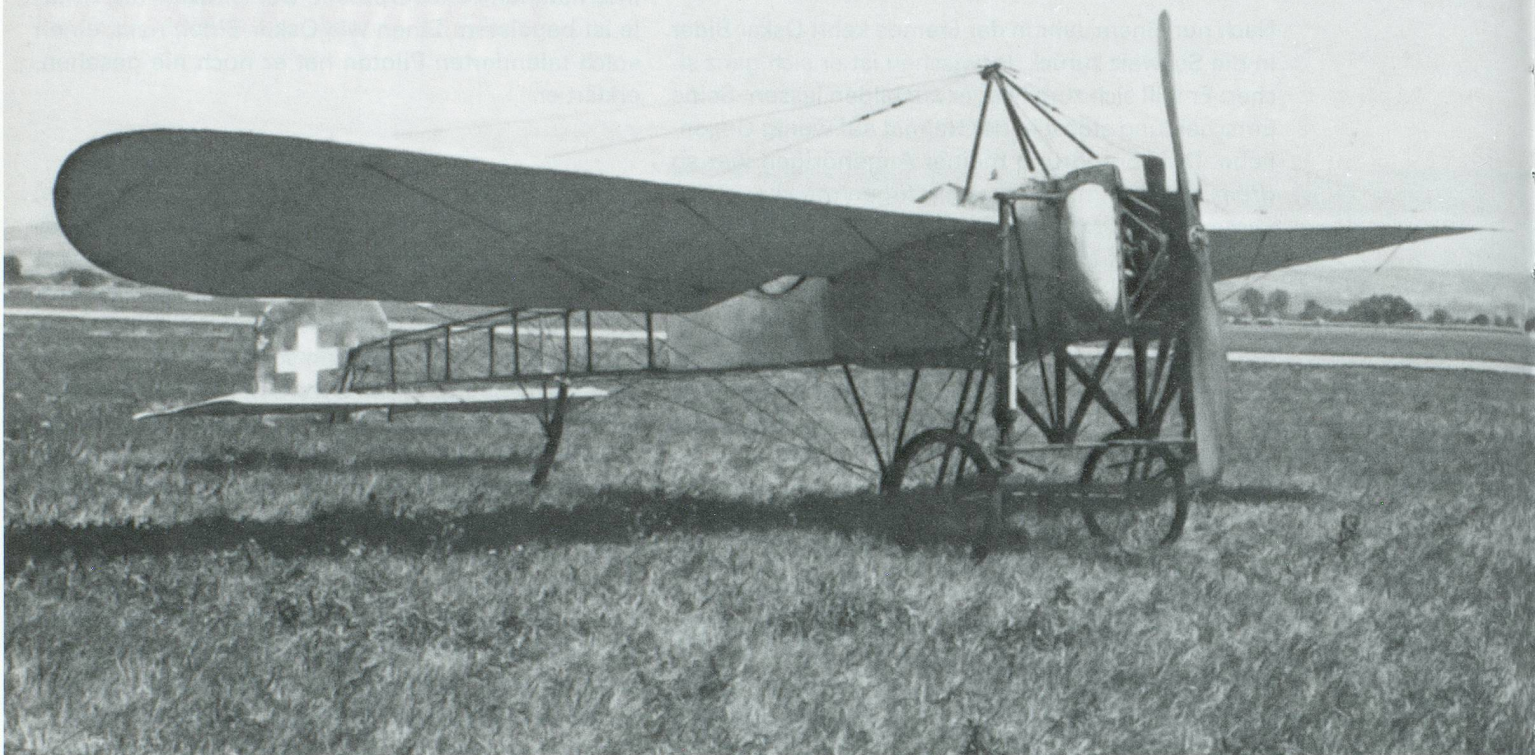
### Pyrenäen und Alpen

Direktor Sallenave wird recht behalten. Oskar Bider ist tatsächlich ein einzigartiger Pilot. Bereits am 24. Januar 1913 – anderthalb Monate nachdem er zum ersten Mal ein Flugzeug gesehen und bestiegen hat –, frühmorgens um 6.45 Uhr, setzt sich Oskar Bider ins Cockpit seiner frisch erworbenen Blériot, auf die er den Namen «Langenbruck» gepinselt hat, um ein erstes Mal Geschichte zu schreiben. Er will von Pau nach Madrid fliegen – über die Pyrenäen. Mit einem Händedruck verabschiedet er sich von seinen Freunden und schon bald darauf schwebt er mit seinem Apparat «zwischen Tag und Nacht beim Mondschein dem sternbedeckten Himmel zu», wie er einige Tage später in einem Brief an einen Freund schreiben wird. Noch am Abend vor dem legendären Flug soll er ein Telegramm mit folgenden Worten an seinen Onkel gesandt haben: «Mut heisst Angst haben und es doch zu tun».

Das Vorhaben gelingt. Noch am selben Tag erreicht er, trotz einem ungeplanten Zwischenhalt in Guadalajara, wo er zu Fuss Öl holen muss, um den Flug fortsetzen zu können, Madrid. In der spanischen Hauptstadt erwarten ihn ein spanischer Prinz und viele Fliegeroffiziere. Dem jungen Schweizer ist eine Sensation gelungen. Oskar Bider ist nun weltberühmt. Er kehrt als Star in die Schweiz zurück.

Hier setzt er seine aussergewöhnliche Karriere fort. Am 9. März 1913 fliegt er die erste Luftpost der Schweiz von Basei nach Liestal. Es folgen Sonderflüge mit berühmten Passagieren, Vorführungen an Flugtagen und dazwischen immer wieder Luftpost-Transporte – meist zugunsten der nationalen Flugspende, deren Erträge für den Aufbau einer Militäraviatik genutzt werden sollen.

Jorge (Geo) Chavez ist damit aber noch nicht gerächt. Die Gelegenheit dazu bietet sich Oskar Bider noch im selben Jahr. Am 13. Mai 1913 fliegt er von Bern über die nördliche Alpenkette nach Sitten, wo er unter «grossem Jubel der Walliser» empfangen wird. Damit ist er zu einer lebenden Legende geworden. Die grossen ausländischen Flugzeughersteller umwerben ihn, doch der Baselbieter lehnt alle Angebote ab: «Ich fliege nur für die Schweiz», so sagt er – und er fliegt weiter. Am 13. Juli unternimmt er seinen zweiten legendären Alpenflug. Etwas mehr als zweieinhalb Stunden nach seinem Start in Bern landet er



**Bild oben**  
Die Blériot XI von  
Oskar Bider

in Domdossola – an jener Stelle, an der sein Vorbild, Chavez, zu Tode gekommen war. Nach einer kurzen Tankpause fliegt er weiter und erreicht um 8.43 Uhr Mailand. Nicht einmal fünf Stunden hat er für die Strecke von Bern nach Mailand benötigt. Der Rückflug dauert noch weniger lang. Nach nur drei Stunden landet er in Basel, wo er begeistert empfangen wird.

### **Das tragische Ende**

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs wird dann endlich eine Militäraviatik gegründet und so rücken die bekanntesten Schweizer Flieger am 1. August 1914 grösstenteils mit ihren eigenen Flugzeugen in Bern ein. Oskar Bider wird nach wenigen Monaten zum Offizier und Ausbilder befördert. Fünf Jahre arbeitet er in der Armee. Am 2. Juli 1919 wird er ehrenvoll entlassen, doch vom Fliegen hat der Baselbieter nicht genug.

Wenige Monate später gründet er mit weiteren flugbegeisterten Männern die «Ad Astra, Gesellschaft für Lufttourismus» – jene Fluggesellschaft, die mit der Balair fusionieren und aus der später die Swissair hervorgehen wird. Die Gesellschafter wollen die an Seen gelegenen Schweizer Städte mit Wasserflugzeugen miteinander verbinden. Zu diesem Zweck soll Oskar Bider am 7. Juli 1919 nach Varese reisen, um ein Flugboot abzuholen und nach Zürich zu fliegen.

Dazu wird es nicht mehr kommen. Am Abend vor der Abreise nimmt der sonst so nüchterne junge Mann an einem feucht-fröhlichen Abend teil. Ein Wort gibt das andere, bis es so weit kommt, dass sich Oskar Bider dazu überreden lässt, noch vor seiner Abreise eine Demonstration seines Könnens abliefern. Am frühen Morgen des 7. Juli 1919 steigt er in seinen «Aeroplan», um noch einige akrobatische Kunststücke vorzuführen. Es wird das einzige Mal werden, dass er sich falsch einschätzt. Wenige Minuten nach dem Start verliert er die Kontrolle über sein Flugzeug und stürzt über dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf ab. Oskar Bider stirbt im Alter von 28 Jahren. Er war nur fünf Jahre älter geworden als Jorge (Geo) Chavez, doch gerächt hatte er ihn – ohne Zweifel.

### **Verwendete Literatur:**

Haller, Ulrich C: Oskar Bider (1891-1919), in: Verein für wirtschaftshistorische Studien (Hrsg.): Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Meilen, 1987, S. 29-43.  
Schwarz, Heidi und Eugen: Oskar Bider. 1891-1919. Ein Leben für die Aviatik. Herausgegeben vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Langenbruck, 1991.  
Walter, Otto: Bider, der Flieger. Ein Buch der Erinnerungen vom ersten Beobachtungsoffizier Oskar Biders, Verlag Otto Walter: Olten und Freiburg, 1938.