

Berichte über den Absturz von Oblt. Oskar Marcus Bider (1891–1919) bei Dübendorf (7. Juli 1919 – ca. 06'30h)

*(Recherche – Verfasser:
Johannes Dettwiler-Riesen, Thun – Mai 2023)*

INHALTSVERZEICHNIS

	Seiten	
1	Berichte über Oskar Biders Todessturz	2
1.1	Vorbemerkungen	2
1.2	Bericht von Jakob Spalinger	2
1.3	Bericht von Oberleutnant Fred Brunner	4
1.4	Bericht von Leutnant Hans Mahler	5
1.5	Brief von Oberstleutnant Mylius nach Bern	7
1.6	Bericht 1921 v. Oberst Gottfried Immenhauser an Eidg. Militärdepartement	8
1.7	Brief 1922 v. Oberst Gottfried Immenhauser an Schriftsteller Paul Ilg	14
1.8	Ein Comte-Interview (1965) – Blicke auf Oskar Bider	24
1.9	Ein Pillichody-Interview (ca. 1965) – über Oskar Bider	25
2	Präsentation dreier Originaltexte	28
2.1	Nachtrag zu Oskar Biders «Ad Astra»-Projekt vom Juni/Juli 1919	28
2.2	Kopie des Spalinger'schen Originaltexts von 1919	29
2.3	Artikel von Oberst Immenhauser in «Berner Landes-Zeitung» von 1921	34
3	Oskar Biders Todessturz: Kurze persönliche Beurteilung durch den Verfasser	36

1 Berichte über Oskar Biders Todessturz

1.1 Vorbemerkungen

Beim Absturzgeschehen am frühen Morgen des 7. Juli 1919 zwischen 6.00 und 6.30 Uhr auf dem Flugfeld von Dübendorf waren zahlreiche Herren anwesend. Darunter befanden sich Offizierskameraden von Bider samt dem für den Flugplatzbetrieb und die Freigabe von Flugzeugen verantwortlichen Oberleutnant Fred Brunner (1892–1959). Einige früh aus den Betten geholte Flugzeugmechaniker standen ebenfalls vor den Flugzeughallen. Brunner berichtete – im offenbar nicht ganz objektiven, persönlichen Rapport (vgl. Kap. 1.3) –, er sei nicht an der Biderischen Abschiedsfeier vom Vorabend in Zürich dabei gewesen (Anm.: dem widerspricht Jakob Spalinger, vgl. Kap. 1.2).

Weiter schreibt Brunner, er sei um 5 Uhr früh (Zitat: 500 M) von einem Lärm bei den Flugzeughallen geweckt worden. Verursacht wurde dieser von ziemlich alkoholisierten Feiernden¹. Danach habe er, Brunner, sich zu ihnen gesellt. Um 6 Uhr startete Oblt. Brunner, laut Spalinger ganz unüblich früh am Morgen, als erster seine Flugmaschine (Immatrik.-Nr. 540). Brunners Flug um den Flugplatz und über Dübendorf sei ziemlich verwackelt geraten. Dies stellte Ing. Jakob Spalinger (vgl. Bild 4) erstaunt in seinem persönlichen Bericht fest.

1.2 Bericht von Jakob Spalinger

Der junge Jakob Spalinger², Absolvent des Technikums Winterthurer und ehemaliger Bürokollege von Oblt. Oskar Bider auf dem Flugplatz Dübendorf, war neben den Mechanikern offensichtlich der einzige klardenkende und beobachtende Flugexperte auf dem Platz vor den Flugzeug-Hangaren. Er berichtet im Entwurf des Briefs an seine Eltern (vgl. Kopie Original nachfolgend in Kap. 2.2) das Nachfolgende; aus übergeordneten Interessen der Fliegerabteilung und den dort direkt involvierten Offizierskameraden wurde der Brief vermutlich nie überreicht:

Seite 1:

(Brief an meine Eltern)

7. Juli 1919 abends

Meine Liebe Eltern!

Heute Montagmorgen kurz vor 6 Uhr wurde ich vom Lärm eines sehr tief über Dübendorf fliegenden Flz. geweckt. Ich dachte, dass ich mich verschlafen hätte & kleidete mich in höchster Eile an. Dann rannte ich aus dem Hause & sah wie das Flz. DH3 Nr. 540³ kaum 200 m hoch über dem Oberdorf in den Gleitflug übergang mit Richtung Unterdorf. Im nächsten Moment verschwand die Maschine hinter dem nächsten Haus & und ich befürchtete schon das Schlimmste, als der Motor wieder mit Vollgas einsetzte. Einige verrückte Steilkurven in ganz niedriger Höhe über dem Dorf liessen auf einen nicht normalen Zustand des Piloten schliessen.

¹ Übermässiger Alkoholkonsum war im privaten und militärischen Umfeld von Oskar Bider nichts Ungewöhnliches. Mehrere Quellen belegen dies. So berichtete «Miggi» Cardinaux, Gattin von Oskis Berner Cousin Paul Robert Cardinaux-Gerster, über eine Familien-Weihnachtsfeier (Zitat aus Brief 1 vom 31.12.1917 an Oblt. Bider, Dübendorf): «Es war recht gemütlich nur waren Paul, Gust & Edy ziemlich lustig (Anm.: angetrunken) & und trugen zuletzt sogar eine Kiste. Du hättest lachen müssen hättest Du das liederliche Kleeblatt gesehen». In der Offiziersunterkunft in Dübendorf, übrigens auch im Ausgang in der Stadt Zürich, haben Offizierspiloten hin und wieder dem Alkohol derart zugesprochen, dass sie deswegen während Tagen Stubenarrest erhielten. So auch Oblt. Bider im Sept. 1916 «... wegen Kneipens bis 3h Nachts» (vgl. Bundesarchiv, BAR, Sign.-Nr. E27/ 14109, Bd. 1352). Oder der Wortlaut im Telegramm vom 19. Nov. 1916 aus Münsingen des Freundes von Bider, Hans Kempf (1869–1940; eidg. Finanzbeamter, Schriftsteller und Alpinist): «... Du hattest ja auch eine Kiste.» (Anm.: Vollrausch). Das teilte er Oblt. Oski Bider zum erlittenen Alkoholkater infolge gemeinsamen Becherns vom Vortag mit (vgl. *oskar-bider-archiv.ch/Nr. 11 Diverses*; Zitat). Und schliesslich erzählte der Meistermechaniker aus Dübendorf, Charles Fueg, in einem Sonderartikel in «Die Tat» (vgl. Nr. 7, 08.01.1963), was ihm damals – um 1918/1919 – anlässlich von Pilotenfeierlichkeiten an Oblt. Bider besonders aufgefallen sei: «... ist mir an Bider etwas aufgefallen, was mir zu denken gab. ... Nichts ist schwerer zu ertragen als eine Reihe von schönen Tagen.» Rauschtrinken kam demzufolge bei Oblt. Bider und Kameraden/Kollegen öfters vor.

² Zu Jakob Spalinger (1898–1988): Erwerb 1918 des Ing.-Diploms am Technikum Winterthur. Im gleichen Jahr trat Spalinger dem Technischen Dienst der Zentralverwaltung des Dübendorfer Flugplatzes bei. 20 Jahren leitete er das Konstruktions- und Zeichnungsbüro und war engster Mitarbeiter des Chefs des Technischen Dienstes. Spalinger konstruierte später Segelflugzeuge – u. a. die Serie S1–S25. Der Briefentwurf zum Absturzgeschehen vom 7. Juli 1919 befindet sich im Nachlass von Ing. J. Spalinger (zVg durch Beat O. Schück, 1955–2019, Wynigen BE).

³ Das «Flz. DH3» war der dem Oblt. F. Brunner zugeteilte Häfeli DH-3 Doppeldecker mit Immatrikulations-Nr. 540.

In höchster Eile fuhr ich mit dem Velo zum Flugplatz & kam gerade recht, um das Flz. Nieuport 23 Nr. 604 starten zu sehen. Von Meister Fueg⁴ erfuhr ich, dass es Oblt. Bider sei. ~~Nach meiner Uhr war es erst 6 Uhr ...~~ (Anm.: Wort unleserlich) ~~als Bider startete.~~ In ... (Anm.: Wort durchgestrichen, unleserlich) ~~sehnen~~ den für Bider charakteristischen Spiralen stieg er auf ca. 2000 m, um dann mit ausgeschalteter Zündung in einer rasch drehenden gesteuerten Vrille auf ca. 1000 m herunter zu kommen. Anschliessend machte er mit Vollgas 3 ~~und~~ schöne Loopings hintereinander. Während dem ersten Looping ~~meinte dazu~~ meinte Meister Fueg, dass er so brüsk Vollgas gebe, sei nicht normal. Er hegte auch Besorgnis, wegen der geringen Flughöhe, die er sonst den Piloten für Akrobatik streng verboten hatte. Nach dem dritten Looping machte er einen ~~geraden~~ kurzen Gleitflug

Seite 2:

von ca. 150m Länge. Als er noch etwa 200m hoch war, schrie Fueg plötzlich «Oski tus nicht, Oski tus nicht», & dann kniete er nieder & sagte zu uns gewandt – «Jetzt ist es fertig, das ist der Todesritt!» Fast im gleichen Moment gab Bider etwas Halbgas & brachte das Flz. durch ein Tonneau in die Vrille. Das Flugzeug ging links drehend mit deutlich sichtbarem Seitensteuerausschlag links (also eine gesteuerte Vrille) mit laufendem Motor senkrecht nach unten & schlug in dieser Lage am Boden auf. Einen Moment waren wir alle ganz betäubt. Der dumpfe Ton des Aufschlages in den Ohren rannte ich zu meinem Velo & raste zur Unfallstelle.

Das Flz. Nr. 604 war fast nicht mehr zu erkennen, ein grosser Trümmerhaufen. Motor vollständig im Boden. Von Bider sahen wir zuerst überhaupt nichts, er war ~~von einem~~ vom einen Oberflügel zugedeckt worden. Der Kopf von Bider war zerschrammt und voll Blut, aber nicht unkenntlich. Er atmete noch & sass angeschnallt aufrecht mit geschlossenen Augen leise stönend. Andere kamen hinzu & ich versuchte die Steuerung des Flz. zu überprüfen. Trotz dem Aufprall waren Höhen- & Seitensteuernadeln intakt, ebenfalls die Rohre & Stosstangen der Quersteuerung. Ich verliess hierauf die Unglücksstätte & begab mich an die Arbeit. Nach einer halben Stunde kam der Werkmeister G. Herter zu mir & sagte, er hätte das ganze Flz. kontrolliert & nichts gefunden, das ein Versagen hätte bilden können. Bider habe nach dem

Seite 3:

Sturz noch etwa 5 Minuten gelebt sei aber nicht mehr zur Besinnung gekommen. G. Herter gab mir dann den Auftrag, mich um die Vorgeschichte des Unglücks zu kümmern. Ich begab mich zu den wenigen Leuten, die etwas damit zu tun gehabt hatten.

Danach hatte Osk. Bider, Fred Brunner und Bekannte von Bider im Hotel «Elite» in Zürich gefeiert (Anm.: um 20 Uhr; danach bis 24 Uhr im Restaurant «Carlton» im Hotel «Bellevue au Lac»). In vorgerückter Stunde wurde das Zechgelage in Schwamendingen weitergeführt. Im Morgengrauen fuhr die ganze Gesellschaft per Taxi nach Dübendorf aufs Flugfeld. Der sonst sehr besonnene Oblt. Brunner holte sich den DH3 Nr. 540 aus dem Hangar & startete (ohne den schweren Rollschuh an der Schwanzkufe abzunehmen!) zu seinem wohl undiszipliniertesten Flug. Oblt. Bider & seine «Gesellschaft» brachten den Nieuport No. 604 ins Freie, aber Fw. Hartmann brachte den Motor nicht zum Laufen. Oblt. Brunner von seinem Flug zurück gekehrt versuchte den wieder aus dem Flz. gestiegenen Bider vom Fliegen abzuhalten. Als aber durch den vorangegangenen Motorenlärm des DH3 aufgeweckt, einzelne Mech. auf dem Platz erschienen, darunter auch Werner Kretz (Nieup. Mech.), kletterte Bider wieder ins Flz.

Der Euch ja bekannte W. Kretz erzählte mir: Bider habe den Eindruck gemacht stark betrunken zu sein. Er sei nur mit Mühe ins Flz. gelangt. Bider habe Kratz seine Mütze gereicht & gesagt, er könne sie behalten ~~zum~~ als Andenken. Oblt. Brunner sei zum Flz. getreten & habe Bider gebeten nicht zu fliegen, worauf Bider wörtlich sagte: «Ich fliege heute zum letzten Mal.» Dann habe er Kratz befohlen

Seite 4:

den Motor anzuwerfen. Dies geschah ziemlich genau um 6³⁰ Uhr. Meister Fueg erklärte noch auf der Unfallstelle «Bider hat seinem Leben ein Ende machen wollen, das ist meine volle Überzeugung.»

Zur Zeit, als ich 1918 mit Bider das Büro teilte sagte ~~mir~~ er mir einmal auf einige Fragen über Akrobatikfiguren: «Die Vrille liebe ich nicht, es ist ein Absturz & hat nichts mit Akrobatik zu tun, sie ist gerade recht um sich auf schmerzlose Weise das Leben zu nehmen.»

⁴ Zu Charles Fueg: 1914 Chefmechaniker der Fliegertruppe in Bern, danach ab 1915 in Dübendorf. Mit Auslanderfahrung in flugapparate-mechanischen Belangen (Frankreich, England).

Die Annahme, dass Bider bewusstlos geworden wäre, kann nicht zutreffen. Alle geflogenen Figuren, überhaupt der ganze Flug war meisterhaft geflogen. Als er ~~das doch recht komplizierte~~ das sicher nicht einfach zu steuernde Tonnau ~~der~~ & Einleitung der gesteuerten Vrille begann, war er sicher bei vollem Bewusstsein. Damit ist es aber auch nicht möglich, dass er sich in der Höhe getäuscht hat, er, der sonst in 1000m seine Akrobatikfiguren beendete.

Mit Bider hat die Flieger-Abt. ihren bekanntesten Piloten & Fluglehrer verloren. Die Trauer ist allgemein, ich glaube niemand vom Flugfeld konnte heute richtig arbeiten. Am 8. Juli soll Bider nach Langenbruck überführt werden. Weil ich weiss, warum Bider verunglückt ist, hat das Unglück auf mich keinen negativen Einfluss, aber ich werde ihn & das Vorkommnis nie vergessen.

Seite 5:

Hiezu ist nachzutragen:

Im Herbst 1966 machte ich im Spital H. die Bekanntschaft von Herrn Max Schaefer-Nieriker, Zürich & er sagte sofort, dass ihm mein Name bekannt sei.

Einige Tage später, er hatte eine sehr schlechte Nacht hinter sich, liess er mich durch die Krankenschwester rufen. Er sagte, er wisse nicht wie lange er noch lebe & wolle mir etwas anvertrauen für die Nachwelt.

Zuerst fragte er mich, ob ich Bider gekannt habe. Dann teilte er mir mit, dass er mit Bider bekannt worden sei, als Bider zu seinem Vater gekommen sei um Gelder für die Nationalspende abzuholen. Er sei seither oft mit Bider zusammen gewesen & so auch an dem verhängnisvollen 6. Juli im Elite. Bider sei bald ausgelassen fröhlich & bald tief in Gedanken versunken, ganz unbeteiligt vom fröhlichen Zechgelage dagesessen. Er, Schaefer, habe sich in einem solchen Moment zu Bider gesetzt & da habe er auf seine Frage gesagt: «Das Leben, das jetzt auf mich wartet, hat keinen Wert, ich mache Schluss.» Bei diesen Worten habe Bider zum Fürchten ausgesehen & es sei ihm so unheimlich geworden, dass er ... (Anm.: unleserliches Wort, durchgestrichen) beim Aufbrechen in Zürich nach Hause gegangen sei. Bider sei nach seiner Überzeugung nicht verunglückt, sondern er habe sein Leben ein Ende gesetzt.

Die Aufregung und Verunsicherung unter allen Anwesenden nach diesem Todessturz muss gross gewesen sein. Anscheinend setzten sofort Versuche einer schriftlichen Rechtfertigung unter den Dienstkameraden von Oblt. Oskar Bider ein. Erhalten geblieben sind zwei weitere sogenannte Augenzeugenrapporte (vgl. Kap. 1.3 u. 1.4). Jener von Lt. Mahler liegt als Schreibmaschinenabschrift vor.

1.3 Bericht von Oberleutnant Fred Brunner

Der handschriftliche Bericht von Oblt. Fred Brunner ist zweiteilig: der erste besteht aus einem sogenannten «Rapport», datiert vom 07.07.1919, 7 M. (Anm.: 7 Uhr am Morgen), angefertigt also gerade eine halbe Stunde nach dem Todessturz. Diesem Schriftstück (eine S.) liegt noch ein dreiseitiger «Spezialrapport» bei, der ebenfalls mit dem Datum vom 07.07.1919 versehen ist; die Tageszeit fehlt da jedoch. Die Vermutung liegt nahe, dass sich Brunner beim «Spezialrapport» mehr Zeit lassen musste, um die aus seiner persönlichen Sicht – als direkt Beteiligter an der Kameradenfeier (laut Spalinger) – die passendsten Formulierungen zum «politisch» heiklen Unfall zu finden. Die Brunner-Schriftstücke liegen dem Verfasser nur als Xerox-Kopien vor.⁵ Wo sich die Originale befinden ist nicht bekannt:

Seite 1:

Rapport über den Sturz von Oblt. Bider.

7.7.19., 7 M.

Oblt. Bider startete ca. 615M mit Apparat N 604 normal in der Richtung Gfenn. Motor u. Maschine waren in Ordnung; sie wurde von den Mechanikern Wetter u. Kretz bereitgestellt. Während ca. 10 min machte Oblt. Bider verschiedene Evolutionen wie Renversement, Vrille etc. u. zwar immer nur bis ca. 2–300 m hinunter d.h. so, wie er in der letzten Zeit Akrobatik übte. Ca. um 630M erfolgte der Sturz u. zwar folgendermassen: Oblt. Bider machte eine Vrille u. muss dabei ohnmächtig geworden sein, denn der Apparat stürzte senkrecht, immer in Vrille, hinunter, bis er auf dem Boden aufschlug. Hr. Herter, welcher sofort nachher die Steuerkabel kontrollierte, konstatierte eine vollständige Intaktheit derselben.
F. Brunner

⁵ Vgl. Nachlass von Georges Alphons Bider (1890–1946), Langenbruck BL.

Betr. Bereitstellung des App. N 604.

Oblt. Bider wollte mit 2 Herren, die nebst anderen mit ihm nach Dübendorf gekommen waren je einen Passagierflug machen. Vorher wollte er aber seinen Gästen einen Nieuport vorfliegen. Da ich anwesend war – ich bin ca. um 500M aufgestanden, da ich wegen dem Gesang nicht mehr schlafen konnte – fragte mich Oblt. Bider, ob ich für die Bereitstellung der beiden Maschinen sorgen wolle. Ich hielt ihm entgegen, dass es noch zu früh sei, da noch keine Mechaniker auf dem Platz seien. Darauf erbot sich Adj. Gschwind, die Maschinen bereitzustellen, was ich aber als unstatthaf erklärte, in der Hoffnung, dass Oblt. Bider warten werde, bis das Hallenpersonal zur Stelle wäre. Oblt. Bider sagte jedoch sehr bestimmt, dass er die Maschinen sofort, resp. so bald wie möglich wünsche, da er heute noch nach Lausanne ver-

Seite 3:

reisen müsse. Zugleich sah er, dass Feldw. Hartmann anwesend war, worauf er mir u. Feldw. Hartmann den direkten Befehl gab, die beiden Maschinen so rasch als möglich bereitzustellen. Auf dem Wege zum Flugplatz traf ich den Mechaniker Künzel, dem ich mitteilte, dass Oblt. Bider die Maschine N 540 fliegen wolle. Er machte sich sofort daran, die Maschine flugbereit zu machen. Unterdessen hatte Feldweibel Hartmann den N 604 aus der Halle gezogen u. probierte den Motor, den ich angeworfen hatte, um mich zu überzeugen ob die Maschine auch tadellos in Ordnung sei. Ebenfalls kontrollierte ich die Flugbereitschaft der HF 540 u. führte einen kurzen Flug aus damit, da der Motor am Stand nicht ganz die volle Tourenzahl machte. Irrtümlicherweise vergass Künzel den Gleitschuh von der Schwanzkufe wegzunehmen, was aber das Gleichgewicht der Maschine nicht im geringsten störte, da nur ein Sack Ballast im hintern Sitz war. Da vor meinem Start ein leichter Regen einsetzte, wurde der Nieuport wieder in die Halle geschoben. Als ich landete, war Oblt. Bider in Uniform

Seite 4:

auf dem Platz vor der Halle I u. der Nieuport stand wieder draussen. Es waren die Mechaniker Weber, Wetter, Kretz anwesend, welch letztere beiden die Maschine bereitstellten.

Oblt. Bider verlangte meine Brille u. meinen Sturzhelm, da er seine Sachen nicht zur Hand hatte u. ich benutzte diese Gelegenheit, ihm vorzuschlagen lieber nicht Nieuport zu fliegen oder dann zum mindesten sehr vorsichtig. Hauptsächlich bat ich ihn, keinen zu steilen Start zu machen. Er versicherte mir denn auch, meine Warnung zu beachten. Bei dieser Gelegenheit muss ich erwähnen, dass ich Oblt. Bider beinahe jedesmal vor seinen Nieuportflügen in Bezug auf den steilen Start warnte, da mir mehrere Unfälle, die eine Folge dieses «Hochziehens» der Maschine waren, bekannt sind. Heute morgen glaubte ich umso mehr Grund zu dieser Warnung zu haben, da mir Oblt. Bider etwas angeheitert erschien u. zwar ...tlich (Anm.: Wortanfang am Seitenrand weggeschnitten) erst, als ich ihn auf dem Flugplatz sah. Auf keinen Fall aber war sein Zustand derart, dass ich mir erlauben durfte, die Bereitstellung der Maschinen zu verhindern. Meine Befürchtungen waren auch sofort verschwunden, nachdem Oblt. Bider gestartet war u. ich sein absolut korrektes Fliegen konstatierte.

F. Brunner

1.4 Bericht von Leutnant Hans Mahler

Der Augenzeugenbericht von Lt. Hans Mahler liess laut Datierung auf der maschinengeschriebenen Kopie⁶ drei Wochen auf sich warten. Der Bericht trägt drei Unterschriften – wohl um im Advokaturbüro Veit-Gysin in Liestal, dem Nachlassvollzieher der beiden verstorbenen Bider-Geschwister Oskar und Leny, die nötige Authentizität zu erzeugen. Mahler wollte keine Zweifel über die Richtigkeit seiner Beobachtungen aufkommen lassen. Mit anderen Worten: Hans Mahler (vgl. *Bild 6*) wollte die rechtliche Verantwortung über den Inhalt seiner Feststellungen auf mehrere Schultern verteilen. Übrigens sind die Anwesenden an Biders Abschiedsfeier nicht alle mit Namen bekannt. Die hier Genannten sind durch Hinweise aus damaligen Dokumenten indirekt ermittelt worden:⁷

⁶ Abschrift im Archiv des Verkehrshauses der Schweiz, Luzern (Sign.-Nr. VA-47452.02, «Pioniere A–E 1910–1914»).

⁷ An der Kameradenfeier haben, neben Oblt. Oskar Bider, zumindest Oblt. F. Brunner, Adj.-Uof. F.R. Gschwind, Lt. H. Hess, Lt. H. Mahler, Oblt. B. Zimmermann, eine namentlich nicht genannte Dame, Max Schaefer und Leny Bider teilgenommen. Mit Ausnahmen von Leny Bider und wenigen Anwesenden vom Vorabend – darunter z.B. Max Schaefer –,

Herrn Dr. Veit-Gysin,
Advokat, Liestal

Zürich, 30. Juli 1919

Als guter Freund von Oberlt. Bider, der in der verhängnisvollen Nacht von Abends ca. 8'00 Uhr an bis zum Unglück am Morgen ununterbrochen mit demselben zusammen war, übermache ich Ihnen wunschgemäss folgende lückenlose Darstellung von allem was sich zugetragen hat:

Oscar Bider, seine Schwester und wir, seine Freunde und Bekannten waren beim Nachtessen im «Carlton»-Restaurant «Bellevue» (Anm.: «Bellevue au Lac»): gegen 11'00 Uhr ging Leny Bider zu Bett und eine kleine Gesellschaft ging noch in die Bar bis 12'00 Uhr Nachts. Nach der Polizeistunde begaben wir uns ins Vestibule und bestellten einen Taxameter, um nach Hause zu fahren. Da es unaufhörlich heftig regnete, mussten wir bis gegen ein Uhr warten, bis das Auto kam. Wir sassen fröhlich beisammen, ohne das Geringste zu trinken zu bekommen.

Im Laufe der Unterhaltung machte O. Bider den Vorschlag, ihn noch bis Dübendorf zu begleiten, da er ja am nächsten Morgen für einige Zeit nach Italien verreisen wollte.

Die Gesellschaft, die nach Dübendorf fuhr, setzte sich zusammen aus den drei Unterzeichneten (Anm.: Hans Mahler, Hermann Hess, Fritz R. Gschwind) und zwei weiteren Herren. Einer der Herren war in Begleitung einer Dame. Ich betone, dass wir die Dame lediglich als fröhlichen Kamerad mitnahmen und bemerke, dass nicht etwa O. Bider der Herr war, in dessen Begleitung die Dame mitkam.

Etwa um ein Uhr fuhren wir in Zürich weg. – Zwischen Schwamendingen und Dübendorf stand das Auto still wegen Benzinmangel. Wir gingen fast eine halbe Stunde zurück nach Schwamendingen, wo wir nach einem zweiten Automobil telephonierten, was wieder ziemlich viel Zeit in Anspruch nahm, sodass wir effektiv circa um 3'00 Uhr morgens im Casino Dübendorf anlangten. O. Bider offerierte uns vor allem ein reichliches kaltes Buffet, dass daneben noch einige Flaschen Wein getrunken wurden, ist ja selbstverständlich. Dass irgend jemand von uns dem Alkohol zuviel zugesprochen hatte, ist unwahr.

Die ganze Veranstaltung trug den Stempel eines wirklich netten, fröhlichen Zusammenseins, ohne dass es in eine auch nur angetrunkene Festerei ausartete!

Oskar Bider war sehr gut aufgelegt, da endlich auch die mit grossen Sorgen erwarteten Ergebnisse und Aussichten des Zivil-Flugbetriebes sich zu klären schienen, er wollte ja auch am nächsten Tage nach Italien verreisen, um die neuen Apparate in Empfang zu nehmen. Zu all' dem kam noch die wirklich herzliche Freude an der Verlobung seiner Schwester Leny.

Bei beginnender Dämmerung gegen halb fünf Uhr beschlossen wir, noch einen Kaffee zu machen, um nachher nach Zürich zurückzukehren.

Oskar Bider machte den Vorschlag, noch mit dem Newport zu fliegen: er hatte diesen Wunsch, so viel ich gehört habe, schon tags zuvor ausgesprochen, und übrigens entsprach es einer alten Gewohnheit, fast jeden Morgen mit diesem Apparat zu fliegen.

Ohne im geringsten etwas Böses zu ahnen, sagten wir ihm, wegen uns brauche er gewiss nicht zu fliegen, im übrigen hatten wir ihn ja schon unzählige Male seine Akrobatik-Uebungen machen sehen. O. Bider bestand aber darauf und da wir alle nicht im leisesten Grund hatten, etwas zu befürchten, brauchte es keine lange Ueberredung, bis wir alle miteinander auf den Flugplatz gingen, alle natürlich in guter Stimmung, da wir einige wirklich nette und fröhliche Stunden verlebt hatten.

Nachtragen möchte ich noch, dass gegen Morgen noch einige Flieger zu uns kamen, und im Kasino noch bei uns waren.

Auf dem Flugplatz bestieg O. Bider den Newport, machte nach flottem Start eine Zeit lang seine bekannten Uebungen, Looping, Vrille etc.: bis ihn bei einer sog. Vrille, die er aus etwa 3–400m machte, das Geschick erreichte und er senkrecht abstürzte, ohne dass wir, allerdings zum Teil als Laien, beobachten konnten, dass O. Bider Anstrengungen machte, den Apparat wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Hingegen mögen wir uns nachträglich, unabhängig voneinander erinnern, dass O. Bider in den letzten Momenten noch einigemal (3–4 mal) Gas gegeben hat, was er sonst bei «Vrille» überhaupt nie getan hat. Das würde eventuell auf ein Steuer-Defekt hinweisen, indem Bider vielleicht als er das gemerkt hatte, noch versuchen wollte, mit dem Motor sich wieder aufzurichten, was ihm aber nicht gelungen ist. – Diese Tatsache würde ja auch den Glauben an einen Schwindelanfall fast ausschliessen.

begaben sich offenbar die sieben Vorgenannten (einschl. ungenannte Dame) vom «Carlton» im Bellevue au Lac am frühen Morgen des 7. Juli 1919 via Schwamendingen ZH zum Flugfeld Dübendorf ZH.

Zusammenfassend möchte ich Ihnen unsere Meinung über das Unglück wie folgt formulieren:

Mein Freund H. Hess und ich waren mit bei den ersten Leuten, die an der Unglücksstelle waren. Wir halten unbedingt dafür, dass eine auch nur einigermaßen sichere Behauptung, dass ein Apparatefehler zum vornherein unmöglich sei, absolut keine Berechtigung hat. Nach dem ersten Augenschein sahen wir, dass der Apparat fast nur ein Trümmerhaufen war, dann begannen wir im Verein mit den Mechanikern mit der Demontage des Apparates, um nach längerer Arbeit den verunglückten Toten zu befreien. Unsere bestimmte Meinung geht dahin, dass mindestens zur Hälfte die Wahrheit besteht, den Grund des Unglücksfalles in einem Apparat-Defekt zu suchen. Ich denke hauptsächlich an eine Verklemmung von einzelnen Steuer-Organen, was früher scheinbar schon einmal vorgekommen sein soll, zum Glück damals keine weiteren Folgen gehabt hat.

Schliesslich möchte ich auch an dieser Stelle unserm Erstaunen Ausdruck verleihen, dass niemand von uns, als den direkt Beteiligten, zur Untersuchung des Falles in Dübendorf zugezogen worden ist.

Zürich, 31. Juli 1919;

die Richtigkeit obiger Darstellung bezeuge ich hiemit:

*sig. Hans Mahler, stud.ing., Thalwil, Kt. Zürich
Lieutenant der Genietruppen, Funken-Pi. Kp.*

Rüti, 1. August 1919;

*sig. Hermann Hess,
Lieut. der Art. Feldbtr. 44. Rüti*

Zürich, 2. August 1919;

*sig. Fritz R. Gschwind, cand. masch. ing.
Flieger-Adj. Uof.*

1.5 Brief von Oberstleutnant Mylius nach Bern

Schon am 9. Juli 1919 berichtete Oberstleutnant Albert Mylius (1874–1949) aus Basel per Brief an die Generalstabsabteilung, Operationssektion (Chef war Oberst Gaston de Loriol, 1871–1934), in Bern über die in Dübendorf eilends anberaumte Untersuchung zum tödlichen Absturz von Oskar Bider vom 7. Juli zuvor. Er kam im Brief nach seiner Dübendorfer Abklärung zum Schluss, dass der Absturz Biders nach Abklärung aller in Betracht fallenden Ursachen auf Absicht zurückzuführen sei. Das Wort «Suizid» vermied er im Brief. Am Tag nach diesem Schreiben, am 10. Juli 1919, fand bekanntlich in Langenbruck das ehrenvolle militärische Begräbnis von Obl. Oskar Bider statt. Es wäre unangenehm gewesen, auf die eigentliche Ursache dieses Tods zu rasch einzutreten (vgl. dazu Spalingers Zaudern):

*An die Generalstabsabteilung
Operationssektion
Bern*

Basel, den 9. Juli 1919

Die von Herrn Major Isler gewünschte und von Ihnen befohlene Untersuchung fand gestern in Dübendorf statt und melde ich Ihnen, vorgängig dem Bericht des Untersuchungsrichters an den Oberauditor, Folgendes:

- 1.) Obwohl Oberlieut. Bider vom 6 / 7 Juli nicht zu Bett gegangen war, sondern die Nacht mit Freunden in Zürich und Dübendorf zugebracht hat, so lag kein Grund vor, Oberlieut. Bider am 7. Juli M. am Fliegen zu verhindern. Oberlieut. Bider war weder an- noch betrunken, was sich einwandfrei aus seinem 10–15 Minuten dauernden Flug ergibt, bevor der Absturz erfolgt ist. Wäre Oberlieut. Bider nicht oder nur zum Teil Herr seiner Sinne gewesen, so hätte das Unglück gleich beim Start oder zum Mindesten gleich nach Beginn der Sturzflüge etc. geschehen müssen und nicht erst nach 10 oder 15 Minuten, während denen Oberlieut. Bider die schwierigsten Evolutionen ausgeführt hat.*
- 2.) Die Maschine mit der Oberlieut. Bider abgestürzt ist, wurde vor dem Start genau geprüft, in Ordnung befunden und liegt nicht der leiseste Verdacht vor, dass Oberlieut. Bider in Folge Maschinendefektes abgestürzt ist.*
- 3.) Der Absturz von Oberlieut. Bider ist entweder auf einen Ohnmachtsanfall, auf Unwohlsein, auf unrichtige Einschätzung der Entfernung vom Boden oder auf Absicht [sic!] zurückzuführen. Für letztere Auffassung sprechen verschiedene Momente, die nach erfolgtem Absturz bekannt geworden sind. Vor dem Start wussten aber weder Oberlieut. Brunner noch Lieut. Zimmermann*

davon, sodass auch unter diesem Gesichtspunkt ein Einschreiten dieser beiden Offiziere nicht in Betracht fallen konnte.

4.) Die beiden Offiziere: Oberlieut. Brunner und Lieut. Zimmermann haben in jeder Beziehung korrekt gehandelt. Ihre Ansicht, dass Oberlieut. Bider absolut Herr seiner Sinne war, ist durch den Flug vor erfolgtem Absturz Bider's als richtig erwiesen. Sie konnten Oberlieut. Bider nach der schlaflosen Nacht nur den Rat geben, nicht zu fliegen. Sie haben das getan und Oberlieut. zur Vorsicht beim Start gemahnt, nachdem Oberlieut. Bider auf seiner Absicht zu Fliegen beharrt hat.

Diese Feststellung ist so einwandfrei, dass genannte Offiziere nach erfolgter Untersuchung ihre Funktionen in Dübendorf sofort wieder übertragen bekamen.

5.) Der Untersuchungsrichter ist zu dem Schluss gekommen, dass an dem Absturz von Oberlieut. Bider von keiner Seite ein Verschulden zukommt. Sein Antrag wird dahin gehen, der Untersuchung keine Folge zu geben.

Sign. Oberstlt. Mylius, Basel

1.6 Bericht 1921 von Oberst Gottfried Immenhauser ans Eidg. Militärdepartement

Im September 1921 hat Oberst i. Gst. Gottfried Immenhauser⁸ (vgl. *Bild 7*), Sektionschef für Flugwesen in der Generalstabsabteilung von 1921–1930, eine Nachuntersuchung über die Ursache von Oskar Biders Absturz am 7. Juli 1919 durchgeführt. Das Ergebnis musste er schriftlich und direkt dem Eidg. Militärdepartement einreichen.⁹ Oberst Immenhauser hielt sich dabei ziemlich einseitig nur an Quellen aus dem Kollegen-Umfeld Biders. Heute würde man solches als blosses «*hearsay*» aus der «Boulevard-Gerüchteküche» bzw. «Regenbogenpresse» bezeichnen. Hauptinformant war Oblt. Otto Glauser (1890–?), Beobachteroffizier bei Bider in Dübendorf (vgl. *Bild 3*).

Das Fehlen von technischen Nachuntersuchungen und der militärgerichtlichen Beurteilung hinterfragte Oberst Immenhauser nicht. Weiter verzichtete er darauf, seinen Befund detailliert zu kommentieren. Gemäss Brief von Obertst. Mylius unterliess der Untersuchungsrichter seltsamerweise jede genaue Abklärung der Absturzumstände. Im Bundesarchiv Bern (BAR) befindet sich dazu kein entsprechendes Dokument. Laut Auskunft aus dem BAR wurden allfällige militärgerichtliche Dossiers später vernichtet, so wie zahllose andere auch. Es existiert nur noch ein Stichworteintrag zu einer Akte Bider im Rodel der Militärgerichtsbarkeit:

Territorialgericht V (TG V) – folgender Eintrag in der Zentralregistratur des Oberauditors:

«1919, S. 238, Nr. 1381, 29. Juli 1919, Oskar Bider, Flieger, Todessturz, Inhalt des Aktenstücks: Beweisaufnahme. Hauptverfügung vom 29. Juli: ad acta.»

Es konnten, trotz intensiver Archiv-Nachforschung, auch keine Fotos vom Wrack an der Absturzstelle von Biders Nieuport-23C-1/Apparat Nr. 604, beigebracht werden. Das Wrack eines im Januar 1921 ähnlich verlaufenen Absturzes eines Nieuport-Apparats wurde jedoch bildlich festgehalten (Absturzville aus 100 m durch Oblt. Muhr; vgl. *Bild 12*).

Oberst Immenhauser berichtete hauptsächlich über die sozialen Verbindungen Biders mit der Bankier-tochter Irma Margrit Guhl (1901–1976) aus Zürich und mit Alexandrine Jeanne de Loriol-Bondaz (1891–1971), damals wohnhaft in Versoix GE. Letztere war – wie bereits dargelegt – die ziemlich selbständig handelnde, lebenslustige Gattin des Oberst Gaston de Loriol (1871–1934), die junge Mutter von zwei Kindern: Andrée Lucie (1910–?) und François Arthure (1911–1965).

Oberst de Loriol war um 1919 Unterstabschef in der Operations-Sektion Armeestab im Eidg. Militärdepartement (EMD) und auch mit dem Armeeflugwesen betraut. Er war demzufolge auch ein indirekter Vorgesetzter im EMD in Bern von Oblt. Oskar Bider in Dübendorf.

Oberst Immenhausers Bericht enthält auszugsweise Folgendes (Kommentare Joh. Dettwiler-Riesen):

⁸ Gottfried Immenhauser (1863–1963): Corps Helvetia Bern, Oberst im Generalstab der Schweizer Armee, 1921 bis 1930 Chef des Militärflugwesens. In Dübendorf wurde die Immenhauserstrasse nach ihm benannt (vgl.: Wikipedia, «*Bekannte Schweizer Corpsstudenten – Tigurinia*»).

⁹ Bundesarchiv Bern (BAR), vgl. Sign.-Nr. E27/15758, Band 6: «*Todesursache des Cheffluglehrers Oblt. Oskar Bider*».

Generalstabs-Abteilung

des
schweiz. Militärdepartementes

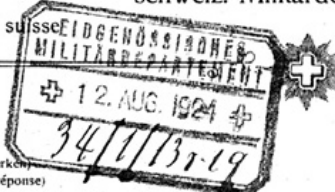
Servizio
dello Stato maggiore generale
del
Dipartimento militare svizzero

Bern, den 14. September 1921 .

Service
de l'Etat-major général
du
Département militaire suisse

N^o

(In der Antwort gefl. vermerken)
(Préire de l'indiquer dans la réponse)



71748

I/schw. An das Eidg. Militärdepartement .

Todesursache des
Cheffluglehrers
Oblt. Oskar Bider.

.... **Kommentar:** Oberst Immenhauser stellte einleitend in seinem amtlichen, formell jedoch über weite Teile erstaunlich unausgewogenen, teils ans Boulevardeske gemahnenden Bericht grundsätzlich klar:

Heute habe ich genaue Kenntnis des Dramas und hindern mich keine Rücksichten auf andere mehr Jhnen und dem hohen Bundesrate darüber Aufschluss zu geben.

Oskar Bider hat Selbstmord begangen, weil ihn die Frau seines Chefs in der Generalstabs-Abteilung, gefangen hatte, d.h. die Frau, von der sich Oberst de Loriol endlich vor kurzem scheiden liess, weil sie mit einem anderen durchgegangen war.

....

Es kam der Flugtag von Lausanne. Am Abend jenes Flug - tages gelang es Frau de Loriol Bider in ihre Netze zu fangen. Jetzt ist es geschehen, sagte er zu Glauser. Das leidenschaftliche Weib hielt ihn in ihrem Banne.

Daneben dachte er an Fräulein Guhl und an seine Mutter. Gewissensbisse machten sich geltend. Er sprach davon, Frau de Loriol solle sich scheiden lassen; dann wolle er sie heiraten, mit dem ihm verbliebenen Kapital am Genfersee ein Gütchen kaufen und Landwirtschaft treiben. Höchstens eine Woche vor Bider's Tode soll es zu einer Aussprache zwischen ihm und Banquier Guhl gekommen sein. Nach dieser Unterredung erklärte er Glauser, jetzt sei er endgültig entschlossen seinem Leben ein Ende zu machen; selbstverständlich Absturz mit dem Flugzeug.

.... **Kommentare:** Die Flugtage in Lausanne betrafen den Geschwaderbesuch aus Dübendorf auf «La Blécherette» und in Genf vom 19.-26. April 1919. Geschwaderchef war Oblt. Oskar Bider. Darüber liegt ein relativ reiches Fotomaterial vor; einschliesslich eines Fotos, welches Bider gemeinsam mit der Genferin, Alexandrine Jeanne de Loriol-Bondaz (1891-1971), zeigt. Die beiden wurden in jenen Apriltagen auf «La Blécherette» gemeinsam vor einer Dübendorfer Nieuport Jagdmaschine fotografiert. Alexandrine Jeanne fühlte sich übrigens schon 1913 stark zur Aviatikerszene

hingezogen; sie war eine engagierte «Piloten-Schwärmerin». Weiter pflegte sie ausgedehnte Kontakte zur damaligen Komponisten- und Kunstmalerszene. So beispielsweise zu Igor Stravinsky (1882–1971), zum «Fauvismus» bei Kees van Dongen (1877–1968) und zu Charles-Ferdinand Ramuz (1878–1947).¹⁰ Auch dem eher traditionell schaffenden Kunstmaler, Georges Jackson Flemwell (1865–1928), spezialisiert auf Alpenflora und Berglandschaften, stand sie als kunstintensierte Person nahe (vgl. Bild 2). Ihr 20 Jahre älterer Ehemann, Oberst Auguste Gaston de Loriol (1871–1934; später Korpskdt.), erzwang am 27.06.1921 in Genf die Scheidung. Die «Künstlerwelten» seiner umtriebigen Gattin – gleichzeitig auch Mutter zweier schulpflichtiger Kinder (10- u. 11-jährig!) – waren ihm als beruflich oft abwesender, und disziplingewohnten Instruktionsoffizier – sicherlich fern.

In den späteren 1920er-Jahren verheiratete sich Alexandrine-Jeanne in San Remo mit einem Fabrikanten von Kunsteis, Filippo Semiglia. Das Ehepaar hatte zwei Kinder. Nach Aufkommen von Kühlschränken ging Semiglia in Konkurs. Er überstand diesen Eklat und führte danach das Hotel «Londra» in San Remo. Laut mündlicher Auskunft eines weiteren Enkels von Alexandrine verfüge man leider in der de Loriol-Familie über nichts Schriftliches oder Fotos aus der frühen Zeit von Grossmutter Alexandrine. Für diese habe es keine «Vergangenheit» am Genfersee gegeben. Die wenigen Fotos aus vorliegender Leny-Biografie waren den Familien de Loriol unbekannt. Nie habe die Grossmutter von spannenden, pionieraviatischen Erlebnisse erzählt (1913–1919). Alexandrine sei grundsätzlich eine fröhliche, umgängliche und kontaktfreudige Dame gewesen. In San Remo hatte sie sich in ihrem «zweiten» Leben betreffend Charakter und Verhalten nie auffällig verhalten. Begraben wurde Alexandrine Jeanne Semiglia-Bondaz 1971 in San Remo.

Im Wandschrank von Bider's Kasinozimmer befanden sich Stösse Liebesbriefe von Mädchen und verheirateten Frauen. Ein grosser Teil derselben war uneröffnet. Bider äusserte sich zu Glauser, es sei doch ein Skandal, dass sogar Frauen von Obersten sich ihm anbieten.

Eine derselben war Frau Oberst de Loriol, also die Frau des letzten Unterstabschefs und Chefs der Operations - Sektion des Armee-Stabes bzw. der Generalstabs-Abteilung des Eidg. Militärdepartements, dem man das Flugwesen unterstellt hatte. Von diesem Zeitpunkt an verfolgte Frau de Loriol Bider mit Liebesbriefen.

.... **Kommentare:** Neben Jakob Spalinger (vgl. Bericht vom 07.07.1919) kommt auch Oberst Immenhauser zum Schluss, dass Bider Suizid begangen habe. Er stützt sich dabei aber fast ausschliesslich nur auf die hier auszugsweise vorgestellten «Frauengeschichten» Biders.

Nach Lage der Dinge sind aber die Gründe für Biders Entscheidung zum Suizid deutlich komplexer (vgl. Kap. 3 nachstehende – persönliche Beurteilung durch den Verfasser). Bider scheiterte vermutlich an seinem offenkundigen Unvermögen, als gewesener «Held der Pionieraviatik» eine solide Berufsgrundlage aufzubauen, eine Bindung fürs Leben einzugehen. Eine Familie zu gründen, schien ihm nach Lage der Dinge im Frühjahr / Sommer 1919, und auch später, sehr mühsam, bzw. nahezu aussichtslos.

¹⁰ Laut mündl. Mittl. 2014 von Roland François de Loriol-Bruha (1942–2014), Bern, Enkel von Alexandrine Jeanne. Er verwarnte sich gegen die rufschädigenden Vorwürfe Immenhausers in jener Zeit gegen seine Grossmutter Alexandrine Jeanne (s. Wiederholung der Vorwürfe in Immenhausers Brief vom 23.06.1922 an Schriftsteller Paul Ilg).

Am Tage, an dem Bider sich abmelden wollte, um aus der Flug -
Platzdirektion auszuscheiden und zur Zivilaviatik überzutreten,
zog er nach durchwachter Nacht die schönste Uniform an und gab
sich den Fliegertod.

Frau de Loriol verlangte ein Post-Flugzeug, um nach Dü-
bendorf zu fliegen. Major Jsler sandte Befehl ihr keines zu ge-
ben. Sie verstand es aber den Flieger rechtzeitig abzufangen,
landete im Dübendorf, warf sich auf die Leiche und führte eine
solche Scene auf, dass man sie wegführen musste.



Bild 1: Oberst Auguste Gaston (1871–1934, in Uniform) und Gattin Alexandrine Jeanne (1891–1971) de Loriol-Bondaz – im karierten Kleid und mit weissem Hut. Beim Gehöft auf «La Blécherette»; Foto vom 7. April 1919. Dazwischen mit Gehstock, Kunstmaler Georges Jackson Flemwell (1865–1928). Oberst de Loriol-Bondaz hielt am 10. Juli 1919 in Langenbruck BL die Grabrede der Armee für den verstorbenen Oblt. Bider. Scan zVg durch Ph. Cornaz, Lausanne.



Bild 2: Alexandrine Jeanne de Loriol-Bondaz (1891–1971) am 23. April 1919 – inmitten von Piloten und Offizieren auf La Blécherette / Lausanne VD, anlässlich des Geschwaderbesuchs aus Dübendorf. Vordere Reihe, lks. von M^{me}. de Loriol: Kunstmaler Georges Jackson Flemwell (1865–1928), spezialisiert auf Alpenflora und Berglandschaften. Sodann 3. v.lks. Lt. Balthasar Zimmermann (1895–1937); r. von M^{me}. de Loriol: Oblt. Fred Brunner (1892–1959); übrige Personen n.b. Die scharfe Bise an jenem Tag hat die geparkte Häfeli-Maschine von Oblt. Fred Brunner auf den Kopf geworfen («Capotage»).¹¹ Foto evtl. aus Atelier Eugène Wuerzler, Lausanne; zVg Beat Schück (1955–2019), Wynigen BE.



Bild 3: Cheffluglehrer Oblt. Oskar Bider (1891–1919) und Oblt. Otto Glauser (*1890), Beobachteroffizier. Aufnahme beim Flugfeld Dübendorf; um 1918. Fotooriginal privat, Dübendorf intern.



Bild 4: Jakob Spalinger (1898–1988), Ingenieur mit Spezialaufgaben in Flugzeugmontage, Motorenwerkstatt u. Prüfstand in Dübendorf; um 1918. ZVg Beat Schück (1955–2019), Wynigen.

¹¹ Cf. Gazette de Lausanne et Journal Suisse: «Le départ pour Genève», no. 112, 122ième année, Vendredi, 25 Avril 1919.



Bild 5: Oblt. Oskar Marcus Bider (1891–1919) mit Alexandrine Jeanne de Loriol-Bondaz (1891–1971), Gattin des Obersten Auguste Gaston de Loriol (1871–1934) im EMD in Bern. Auf dem Flugfeld La Blécherette oberhalb von Lausanne; Foto datiert 26. April 1919. Die Dame ist keinesfalls – wie meist behauptet wird – Julie Helene «Leny» Bider (1894–1919). ZVg «Musée de l'Elysée» in Lausanne (Fotonegativ aus dem Fotoatelier Eugène Wuergler; Sign.-Nr. *INS' 4802/2*).



Bild 6: Emil Hans Mahler (1896–1963), dipl. Ing., von Thalwil ZH und Parpan GR. ZVg aus der «*Lebensbiografie von Oscar Guhl*» (1928).



Bild 7: Oberst Gottfried Immenhauser (1863–1963); Foto um 1930 (StABE, Sign.- Nr. FN Jost N 321).

Brief 1922 von Oberst Gottfried Immenhauser an Schriftsteller Paul Ilg

Nachfolgend wird der Wortlaut von Immenhausers Brief¹² präsentiert. Wo sachdienlich, werden rot markierte Begriffe erklärt – frei aus Sicht von Joh. Dettwiler-Riesen. Grundsätzlich hat Immenhauser seine materiellen Darlegungen relativ anschaulich formuliert. In persönlichen Dingen jedoch blieb er auffallend zurückhaltend, gar «schwammig». Mit den markierten Erläuterungen soll bessere Klarheit geschaffen werden.

Bern, den 23. Juni 1922 .

Herrn Paul I l g , Schriftsteller

Pension Belvoirpark

Z ü r i c h .

Hochgeehrter Herr :

Als ich am Abend des 16. Juni von einer Auslandsreise heimkehrte, fand ich Ihr mit gütigst überreichtes Buch, das den Lebensroman Oskar Bider's enthielt. Als Abonnent der Schweiz. Illustrierten Zeitung hatte ich zwar gelegentlich einen Blick auf den Inhalt geworfen, doch kann man derartiges nicht in wöchentlichen Dosen lesen. Ich hatte mir vorgenommen Ihr Buch als ganzes zu lesen und mein Dank für das Geschenk durfte erst erfolgen, als die Lektüre beendet war. Meine literarischen Neigungen konzentrieren sich auf die allgemeine Geschichte und die Kriegsgeschichte des XIX. und XX. Jahrhunderts, auf Länder- und Völkerkunde, Verkehrspolitik und gelegentlich auf den historischen Roman. Auch Ihr Biderroman schlägt in das letztere Gebiet ein. Biders Tod liegt so nahe, dass ich Ihr Buch mehr praktisch als litterarisch würdigen muss. Als der Roman zu erscheinen begann, musste ich mich fragen, ob es angezeigt war, so kurze Zeit nach Biders Tod ihn zum Gegenstand eines Romanes zu machen. Als Wissender hatte ich grosse Bedenken im Hinblick auf das Andenken Biders, seine Familienangehörigen und unser Fliegerkorps. Nachdem ich Ihr Buch gelesen habe, habe ich mich mit dessen Erscheinen ausgesöhnt und bin sogar froh, dass es erschienen ist. Mein Gedankengang dürfte für Sie nachträgliches Interesse haben, dergleichen die Schilderung des mir bekannten Entwicklungsganges Ihres Helden.

Ich war Zeuge der ersten Landung Biders in Bern. Später habe ich im August 1914 einen kurzen und zwei lange Dienstflüge mit ihm gemacht und den liebenswürdigen und bescheidenen Unteroffizier und Piloten lieb gewonnen. Bald darauf wurde die Fliegerabteilung nach Dübendorf verlegt und entschwand sie meiner Beobachtung. Zu meinem grossen Bedauern trat der vortreffliche erste Kommandant , Major Real, zurück, und über die Entwicklung

¹² ZVg Nationalbibliothek NB, Bern – aus: «Nachlass Paul Ilg», Signatur: SLA-ILG: B-2-FLA).

unter seinen Nachfolgern hörte man nicht nur Gutes. Eines Tages las ich das Bulletin über Biders Todessturz und hörte von den Gerüchten über dessen Zusammenhänge. Biders Absturz war ein furchtbarer Schlag für unser Flugwesen, weil er das durch Bider gewaltig ~~ge~~ gesteigerte Vertrauen in das Flugzeug und das Fliegen erschütterte und die Meinung allgemein wurde, jeder Flieger verunglückt früher oder später.

Ich las Walters schöne Broschüre über seinen Freund Bider und sprach davon in einer Gesellschaft, in der sich ein angesehenes Mitglied des Aeroklubs befand. Dieser Herr hatte an einem Kurort Graubündens während längerer Zeit Gelegenheit gehabt die Familie G. aus Zürich und die Geschwister Bider aus der Nähe zu beobachten und von der ganzen Gesellschaft einen sehr ungünstigen Eindruck gewonnen. Als ich Bider verteidigte, gerieten wir hart aneinander .

Im Mai 1920 machte mein einziger Sohn seinen ersten Flug mit dem seither abgestürzten Progin. Er hatte vor Ostern 1910 sein medizinisches Physikum bestanden und musste, statt ins Sommersemester zu gehen, in Thun die Rekrutenschule als Art. Lieut. bestehen. Eines Tages sprach meine Frau davon, der Sohn wünsche in den Beobachterkurs einzurücken. Die tapfere Frau war nicht dagegen, obgleich - unsere einzige Tochter, die musikalisch und litterarisch zu den schönsten Hoffnungen berechnete und sehr charakterfest war, an Ostern 1917 plötzlich in die Irrenanstalt gebracht werden musste, die sie nicht mehr verlassen hat. -Eines Abends fragte mein Sohn telephonisch von Thun aus an, ob er sich zum Beobachterkurs anmelden dürfe. Die Antwort lautete ja. Damals stürzte Taddeoli bei Romanshorn ab, was den Rückzug zahlreicher Anmeldungen zum Beobachterkurs zur Folge hatte. Während des Kurses stürzte Berteau ab.

Im Herbst 1920 trat plötzlich Oberst de Loriol, der nebenbei das Flugwesen besorgt hatte, für das er aber geringe Neigung besass, als Sektionschef der Generalstabsabteilung zurück und begab sich sofort zu seiner Familie ins Ausland. Ich hatte die Ueberzeugung gewonnen, dass man sich intensiver, als es bisher geschehen war, mit dem Militärflugwesen befassen müsse und stellte mich für dessen Uebernahme zur Verfügung. Ich hatte

Zeit, weil ich nach der Demobilmachung meine Vorkriegsarbeit nicht mehr aufnehmen wollte und auf ein anderes Wirkungsfeld wartete (während des Krieges hatte mich die Leitung der Infanterie der Armee vollständig in Anspruch genommen und den Generalstabsgeschäften entfremdet). Am 1. November 1920 übernahm ich das Flugwesen und am 21. Folgte der Absturz Progin. Es war höchste Zeit den Ursachen dieser Abstürze, die das Vertrauen erschütterten, auf den Grund zu gehen. Auch anderes musste untersucht werden. Anfangs 1921 erfuhr ich, dass aus dem Offizierskasino Dübendorf aus den Jahren 1917 und 1918 eine grosse Schuld laste, die auf eine Misswirtschaft zurückzuführen war. Bider hatte gewährt und als die Sache in ihrer ganzen Schwere zu Tage trat, war er mit einem Darlehen von Fr. 20,000 eingetreten. Es ist mir gelungen die Angelegenheit zu regeln, wobei die Erben Biders und zwei andere Gläubiger Opfer brachten.

Bei der Erforschung der Fliegerabstürze las ich das Untersuchungsprotokoll über den Absturz Biders. Ich las, dass einer seiner Begleiter, die er vom Bellvue mitgebracht hatte, in Biders Zimmer eingeschlossen werden musste, wo er dann mit einer Pistole die elektrischen Birnen herunterschoss. Andererseits erfuhr ich von Augenzeugen, dass Bider einen durchaus nüchternen Eindruck machte, als er zum Todesflug aufstieg, und dass man ihn nie korrektere Akrobatik machen sah, als gerade damals. Ich erfuhr von der Ueberarbeitung und Nervenzerrüttung Biders, von seiner Schlaflosigkeit. Ich hörte, dass er auf den Boden stierte, während seine Schüler schulten, und dass er auf die Frage, weshalb er ihnen nicht zuschaue, antwortete: er könne nicht mehr, weil er sie wie Schlangen herunterkommen sehe. Trotz anstrengenden Bergtouren und Velofahrten und Ritten fand er den Schlaf nicht mehr. Diese Zerrüttung des Nervensystems tritt erfahrungsgemäss bei allen Fluglehrern ein, die während Jahren als solche überanstrengt worden sind. Meine Ansicht ging damals dahin, dass Bider nach durchwachter Nacht und Alkoholgenuss kein Flugzeug abgegeben werden durfte und daran halte ich heute noch fest.

Ich wurde ersucht das Organisationskomite für den Berner Bidertag zu präsidieren. Man hatte mir gesagt, ein Bidertag wäre in Dübendorf - Zürich nicht möglich, weil das Publikum in

Erinnerung an gewisse Fliegerexzesse gepfiffen hätte. Durch einen Bundartikel machte ich Stimmung für den Berner Bidertag und flocht den Satz ein, dass Bider vielleicht heute noch leben würde, wenn Major Real Flugplatzdirektor geblieben wäre. Herr Major Isler, der während Biders Absturz Flugplatzdirektor war, fühlte sich betroffen, obgleich ich ihm keinen Vorwurf machen wollte, ^{dem} Er war redlich bemüht nach der Misswirtschaft von 1917 und 1918 Ordnung zu schaffen; allein die Stimmung für Militär und Militärausgaben war nach dem Waffenstillstand sehr schlecht, sodass Major Isler versuchte das Militärflugwesen durch Verbindung mit dem Zivilflugwesen zu erhalten, sich sehr viel mit letzterem befasste und schliesslich überarbeitete; Bald nach Biders Tod hat er Schritte getan, um sich auf das Zivilflugwesen beschränken zu können. Major Isler hatte schon einmal angedeutet, Biders Todesursache sei Selbstmord gewesen und nach dem Bidertag nannte er mir den Freund Biders, der am besten orientiert sei. So gewann ich Klarheit.

Die Liebe zur Tochter des **Vormundes**, die Schilderung der Familienverhältnisse und Familienglieder des letzteren, die Sorge und den Kummer betreffend die **Schwester**, die Loslösung der **Braut**, ihre Gleichgültigkeit nach Biders Tod wurden mir im September 1921 ähnlich geschildert, wie Sie es taten. Es wurde mir auch mitgeteilt, dass schon 9 Monate vor dem Tod Bider zu **seinem Freunde** von einem Selbstmord mit dem Flugzeug gesprochen habe, ("Ein Jagdflieger stirbt mit dem Jagdflugzeug"), Weil er aus einer Unterredung mit **Herrn G.** ersehen habe, dass er ihm die Tochter nicht geben wolle.

Ich schalte hier ^{ein}, dass ich auch von den **Berner Verwandten** Biders ^{hörte}, wie unsympathisch die Familie des Vormundes wirkte. Von ihnen hörte ich auch die Bestätigung der Nervenüberreizung Biders. Er sei ^{oft} todmüde im Hause seiner Verwandten angekommen, habe sich niedergeworfen und habe kaum eingeschlummert, aufgeschrien, das Zimmer sei voll Drähte; dabei dachte er wohl an die ^{Biders} Spannungsdrahte des Flugzeuges.

Der Freund ^{Biders} nannte mir auch eine andere Geschichte, die Sie vielleicht bei der Schilderung Biders auf der Plantage ^{ver-}wertet haben, allerdings in ^{ver-}edeltem Sinne, ^{sow-}it die betref-

- «Vormund»: Ilg behauptet in seinem Roman «Probus» (O. Bider), dass der Bankier Guhl – d.h. Carl Oscar Guhl-Zadra (1870–1937) – Vormund von Julie Helene «Leny» Bider (1894–1919) gewesen sei. Das ist falsch! Vormund war Lenys Onkel, Max Albert Glur Forster (1881–1946), Rektor an der Mädchensekundarschule in Liestal.
- «Schwester»: Julie Helene «Leny» Bider (1894–1919).
- «Braut»: Margrit Irma Guhl 1901–1976), Tochter von Bankier C. O. Guhl-Zadra. 1921 verehelichte sie sich mit Emil Hans Mahler (1896–1963), Ing. von Thalwil ZH und Parpan GR. Sie reiste am Todestag übereilt ins Tessin.
- «seinem Freunde»: Lt. Henrie Pillichody (1893–1981), nach Lausanne abkommandiert, wurde am 07.07.1919, 07'00h, dringend nach Dübendorf zurückbefohlen. Er kannte den Grund nicht, er vermutete Probleme mit Kamerad Bider.
- «Herr G.»: Bankier C.O. Guhl-Zadra (1870–1937) in Zürich.
- «Berner Verwandten»: Familie Paul Robert Cardinaux-Gerster (1876–1957), Biders Cousin an der Alpenstrass 9 in Bern.

fende Frau in Betracht fällt. Schon vor dem Kriege hatte die Frau eines höheren Offiziers Bider mit Briefen verfolgt und zu einem Rendezvous in einem Bernerhotel eingeladen. Bider liess durch eine verwante Dame ablehnend antworten. Die verliebte Frau blieb beharrlich und schliesslich zwang sie ihn am Flugtag von Lausanne in ihre Fesseln. Es war die Frau des Vorgesetzten, dh. des Sektionschefs de Loriol. Sie war in der Nähe der Kaserne Lausanne Kellnerin gewesen, stammte aus Savoyen und hatte es verstanden den tüchtigen und aristokratischen Offizier zu fangen. Der Modedame sah man die frühere Kellnerin nicht mehr an, der Charakter änderte sich aber nicht. Bider war neben dem Gatten nicht der einzige. Bider hatte eine fromme und strenge Mutter gehabt, an der er mit grösster Verehrung hing. Wenn er gelegentlich mit seinem Freund nachts zu Fuss über den Zürichberg nach Dübendorf zurückkehrte, so schützte er ihm sein Herz aus. Er sprach von der verstorbenen Mutter, die ihm gesagt hatte, sie wünsche ihn eher tot zu sehen, als in die Ehe zutreten, nachdem er andere Frauen kennen gelernt. Er sprach von der Tochter des Vormundes, die er liebte, und von der Frau des Vorgesetzten, in deren Fesseln er lag und deren Leidenschaft ihn betörte. Er erwog, ob er das Flugwesen aufgeben, am Genfersee ein Gütchen kaufen und nach erfolgter Scheidung sich mit der Frau des Vorgesetzten vereinigen wolle. Die ersten Selbstmordgedanken hatte der Freund ausreden können. Etwa eine Woche vor dem Tode sprach er erneut mit dem Freund von dem beabsichtigten Selbstmord, weil die sein Gemüt bedrückende Last nicht länger ertragen könne. Er sagte dem Freund, wie und wo er es machen werde; und so wie er es voraussagte, führte er es aus. Der Freund hatte alles versucht, um Bider seine Absicht auszureden. Umsant: Der Freund musste in einen andern Militärdienst einrücken und dort erreichte ihn die Nachricht vom Absturz. Die Frau des Vorgesetzten flog mit einem Postflugzeug vom Genfersee nach Dübendorf, warf sich auf die Leiche, führte eine überspannte Szene durch und ihr Gatte hatte in Langenbruck im Auftrage des Departementes die Gedächtnisrede gehalten. Nicht genug. Die Verführerin wollte nach Biders Tod auch den Freund in ihre Schlingen fangen und lockte ihn unter Missbrauch des Namens ihres Gatten nach dessen Vila am Genfersee, holte ihn in der Morgenfrühe am Bahnhof ab, um ihm zu sagen, ihr Gatte sei abwesend aber alles

«hatte die Frau ...»: Alexandrine Jeanne de Loriol-Bondaz (1891–1971), einziges Kind des Café-Inhabers Antoine Bondaz-Desboilles (1860–1918) u. Gattin Elisa in Plainpalais, Genève. Die Familie war heimatberechtigt in Reyvoz, H.^{te} Savoie. Alexandrine brachte am 10.02.1910 ein Mädchen, André Lucie, zur Welt. Der Vater war Hptm. Gaston de Loriol. Dieser musste auf Druck seiner Mutter, Françoise Amélie Alice de Loriol (1844–1914), die «Kellnerin» im Juli 1910 heiraten. Ende April 1911 wurde dem Paar in Thun noch ein Sohn geboren. 1921 kam es in Genf – nach turbulenter Ehe – zur Scheidung.

«ihn am Flugtag von Lausanne ...»: Mit Sicherheit geschah dies in der Woche 19.–26. April 1919 während des 2. Geschwaderbesuchs aus Dübendorf auf «La Blécherette». Geschwaderchef war Oblt Oskar Bider. Der 1. Geschwaderbesuch in 1917 dauerte selben Orts nur einen Tag. Zwei Fotos belegen A.-J. de Loriols Anwesenheit. Eines davon zeigt sie gemeinsam mit Bider vor Nieuport 23-C1. Lange galt diese Aufnahme zu Unrecht als Foto mit den beiden Geschwister Bider – Leny und Oskar.

«Kaserne Lausanne Kellnerin ...»: Bekanntlich sind Kantinen in Kasernennähe immer auch eine Drehscheibe persönlicher «Tändeleien» des weiblichen Servierpersonal mit Soldaten und Offizieren. Es ist demzufolge sehr störend, die Schwangerschaft allein der ledigen Alexandrine Jeanne anzulasten. Sie war mit nicht mal 17^{1/2} Jahren minderjährig, Hptm. de Loriol knapp 38. Das Mädchen Alexandrine J. war sicherlich schwärmerisch und naiv, aber der Hauptmann provokant und schwer übergriffig.

«Frau des Vorgesetzten ...»: A.-J. de Loriol-Bondaz in Versoix VD, Gattin von Oberst Gaston de Loriol, Dienststelle Bern.

bereit. Der Freund ging nicht in die Schlingen der Frau, die internierte Offiziere, einen ausländischen Diplomaten und andere Liebhaber hatte, bis endlich im Frühjahr 1921 der Gatte merkte wie er betrogen sei, weil die Frau mit einem andern durchgegangen war. Die Scheidung ist erfolgt.

Der Gewissenskonflikt in Bezug auf die verheiratete Frau, die Liebe zur Tochter des Vormundes, die Erinnerung an die Worte der Mutter, die Sorge um die Schwester waren seelische Momente, die wohl bei der Tat entscheidend mitspielten. Bider war ferner in einer Weise gefeiert worden, die auf einen jungen Mann (auch auf einen alten) gefährlich einwirken musste. Stossweise waren die **Liebesbriefe von Frauen und Mädchen** am Boden seines Schrankes aufgeschichtet; viele uneröffnet. Die nach aussergewöhnlichem strebende öffentliche Meinung hatte ihn als Helden gefeiert. Bider hat seine ganze Kraft und Persönlichkeit in den Dienst unseres Flugwesens gestellt und wirklich ausgezeichnete Schüler herangebildet. Der Rückschlag, den unser Militärwesen und Flugwesen im Herbst 1918 nach dem Waffenstillstand erlitt, musste ihm schwer zusetzen, seine Hoffnungen, seine Lebensarbeit teilweise zerstören. Damals sah es in militärischer Hinsicht gar trübe aus. Die Hoffnung auf die Entwicklung des Zivilflugwesens war ein geringer Trost; man weiss ja heute, welche Enttäuschungen den Gründern der Ad-Astra bereitet wurden. Das Ziel, das er sich für sein Vaterland gesteckt hatte, verkleinert oder verschwinden zu sehen, musste ihm zusetzen.

Hat Oskar Bider auch unter den Einflüssen einer gewissen **Zürcher-Gesellschaft** in Bezug auf seine Charakterfestigkeit etwas eingebüsst, so ist doch der gute Kern noch überaus gross und stark gewesen. Es ist nicht lange her, so sprach Herr Dr. Hafter, Bibliothekar der eidg. Zentralbibliothek, mit mir über **den Bund-Artikel** den ich anlässlich des Bidertages geschrieben hatte und sagte mir wie sehr ihn jener Artikel gefreut habe, weil ich Bider Gerechtigkeit widerfahren liess. Dr. Hafter war gleichzeitig mit **Bider in Zermatt** gewesen, als letzterer einen Gipfel nach dem andern bezwang, und hatte ihn um seines Wesens willen in jenen Tagen lieb gewonnen.

« ... Liebesbriefe von Frauen und Mädchen ... »: In dokumentierten Fällen umwarb Bider selber vereinzelt Frauen. Er wünschte sich dabei eine seines Erachtens als Partnerin geeignete Frau. Bider scheiterte jedoch. So z.B. bei Louise Wilhelmine «Lou» Schneider (1900–1945) – dieser Versuch einer Beziehung Biders ist relativ gut dokumentiert.

«Zürcher Gesellschaft ...»: Hierbei handelt es sich einerseits um die fragwürdigen Auswirkungen des sozialen Umfelds auf Bider seitens der Familie des schwerreichen Bankiers, Carl Oscar Guhl-Zadra. Zudem hat Bider im Verein mit seinen Piloten-Kameraden nicht immer charakterfest gewirkt. Fälle von Alkoholmissbrauch sind bestätigt. Solches kann man Rapporten des Chefs der Fliegerabteilung der Armee in Dübendorf, Hptm. Theodor Real, entnehmen.

«Bund-Artikel ...»: Oberst Immenhauser hatte zum «Bidertag» Ende August 1921 in der Berner Presse einen Artikel über den Zustand der Fliegerabteilung veröffentlicht. Zugleich in jenem Artikel hielt er auch Betrachtungen über Biders Leistungen in jener Fliegertruppe und über Persönliches (vgl. *online* «Berner Landes-Zeitung», 25.08.1921).

«Bider in Zermatt ...»: Bider bezwang in seiner Freizeit öfters Berggipfel, begleitet z.B. von seinem Cousin, Paul Robert Cardinaux-Gerster (1876–1957), oder vom guten Freund, dem Schriftsteller Hans Kempf (1870–1940). Man bestieg den Piz Sol, den Jungfraugipfel u.a.m.; Bergsteigen war populär – und die Ausrüstung noch recht einfach.

Das Seelenleiden Oskar Biders hatte so zugenommen und die Lage unseres Militärflugwesens war im Juli 1919 so ungünstig, dass er nicht überlegte, welchen Schaden er durch seinen Tod der Sache zufüge, für die er gearbeitet hatte, dass er nicht ahnte, wie viel Vertrauen er mit seinem Tod erschütterte.

Bei jedem Fliegerunglück konstatieren wir die Rückwirkung auf die Rekrutierung unseres Flieger- und Beobachterkorps; keines hat so verheerend gewirkt wie Biders Absturz. Auch das Zivilflugwesen spürt die Folgen jedes Unglückes. Dieser Tage noch hatte ich Gelegenheit bei Unterhandlungen mit Versicherungsgesellschaften die Nachwirkung von Biders Tod bei der Akrobatik festzustellen. Man wollte die Akrobatikflieger nur zu $\frac{2}{3}$ der Summe versichern wie die übrigen Flieger, und für diese $\frac{2}{3}$ die $1\frac{1}{2}$ fache Prämie verlangen. Ich konnte nachweisen, dass in der Schweiz erst 3 Flieger mit Akrobatikflugzeugen verunglückt sind, wovon Bider bei der Akrobatik selbst mit Vorsatz, Progin weil er die Akrobatik in zu niedriger Höhe ausführte und überdies den tiefliegenden Nebel durchstach, Muhr beim Start und nicht bei der Akrobatik. Die Akrobatik ist notwendig, um jedem Flieger die Sicherheit zu geben, die er zur Beherrschung seines Flugzeuges bei Windstössen braucht; sie bietet auch grössere Sicherheit für die Piloten der Zivilaviatik. Ich habe mich nicht gescheut, die Versicherungsgesellschaft über den Selbstmord Biders aufzuklären, um für die Versicherung unserer Flieger günstigere Bedingungen zu erhalten und die Gefahrenfrage abzuklären.

Das Andenken Biders wird durch Ihren Roman nicht geschädigt, sondern sein Tod wird menschlich erklärt. In Zürich sind die näheren Verhältnisse so bekannt, dass auch die Angehörigen keinen Anstoss mehr am Roman nehmen können. Für das Flugwesen und seine Rekrutierung aus gediegenen Elementen ziehe ich die Aufklärung vor. Der Sache, für die Bider gearbeitet hat, ist besser gedient, wenn man weiss, dass er aus einem Seelenkonflikt freiwillig in den Tod ging, als wenn man glaubt, er sei nach durchwachter Nacht in nicht nüchternen Zustand abgestürzt, oder aber wenn man behauptet, das Flugzeug biete so wenig Sicherheit, dass sogar ein Bider früher oder später abstürze.

«... nach durchwachter Nacht»: Beide diese Aspekte erleichterten es Bider, seinen Suizid tatsächlich zu begehen: persönlicher Vorsatz und Enthemmung wegen Alkohol-Überkonsum. Letztere Bemerkung widerlegt alle «Schutzbehauptungen» von Vorgesetzten und beteiligten Offiziers-Kameraden, dass Alkohol keine Ursache für Biders Absturz gewesen sei. Die von Chefmechaniker Jakob Spalinger schriftlich festgehaltenen, exakten Beobachtungen vom frühen Morgen des 7. Juli 1919 auf dem Dübendorfer Flugfeld sind eindeutig. Laut Spalinger funktionierte hingegen Biders Apparat technisch einwandfrei.

Noch einige Worte über den auch von Ihnen bekämpften Durer-Standpunkt, der immer neue, die Sensationslust des Publikums aufpeitschende Rekorde verlangte. Bider hat alles geleistet, was mit den ihm zur Verfügung stehenden technischen Mitteln bahnbrechendes geleistet werden konnte. (Hin- und Rückflug über die Alpen, Rundflug um die Schweiz), Weiteres ist vom schweizerischen Standpunkt und unserer geographischen Lage aus betrachtet nicht unsere Sache. Mit Ozeanflügen und ähnlichem haben wir uns nicht zu befassen. Selbstverständlich hätte mit besseren Flugzeugen Bider noch glänzendere Alpenflüge und Rundflüge gemacht. Die Akrobatik Biders wird heute noch sehr anerkannt.

Bider war Rekordmann nicht um des sportlichen Rekordes willen, sondern um dem Lande zu zeigen, was geleistet werden konnte, und um Schule zu machen. Letzteres hat er in vollem Masse getan. Unser Fliegerkorps und dessen Vorgesetzten bis zum Bundesrate ^{hin}erblicken hierin seine grössten Leistungen und sind ihm dafür überaus dankbar. Er wollte Schule machen. Er wollte möglichst viel ihm ebenbürtige Schüler heranbilden. Er wollte nicht das einzige Ass bleiben, das alle Schüler weit überragte, sondern er war glücklich, wenn es ihm gelang möglichst viele seiner Schüler so nahe als möglich auf seine Höhe emporzuheben. Wenn das Durer-Naturen nicht verstanden, so ist das ihr Fehler. Alle einsichtigen Männer würdigen diese Leistung Biders umso mehr. Als nach Biders Tod andere Fluglehrer zur Zivilaviatik übertraten, entstanden Zweifel, ob wir noch weitere geeignete Fluglehrer besitzen. Dabei zeigte es sich, dass sich unter Biders Schülern noch manche befanden, die in die Lücke treten konnten. Nach dem Tode der 3 Jagdflieger Bider, Progin und Muhr (letzterer war erst Anfänger) und dem Ausscheiden Comte's aus der Zahl der Aktivflieger waren nur noch 4 Akrobatikflieger vorhanden. Heute d.h. in Jahresfrist, sind ohne Unfall 14 weitere hinzugekommen.

Die Arbeit der Fliegertruppe ist in ein ruhiges Fahrwasser gelangt. Sie beschränkt sich darauf die öffentliche Schaulust an einigen wenigen aber grossen Flugtagen zu befriedigen, (Bidertag, Einweihung von Cointrin) dafür aber hervorragendes zu bieten. Zur Erinnerung an Bider wurde der Rundflug um die Schweiz mit 3 Flugzeugen ausgeführt, um zu beweisen, dass das Fliegerkorps

seinem verstorbenen Lehrer folgt, hat im letzten August eine Staffel von 5 Flugzeugen auf dem Flug Dübendorf- Brescia-Ancona-Rom - Pisa - Mailand - Thun - Dübendorf zweimal die Alpen und zweimal den Appennin überkreuzt (auch mein Sohn war als Beobachter dabei) und jeder Flieger weiss, dass er auch diese Leistung nur dem dahingegangenen Lehrer zu verdanken hat.

Die Sturm - und Drangperiode des Aktivdienstes und Weltkrieges ist vorbei. Unser Militärflugwesen muss sich einfügen in den bescheidenen Rahmen unserer Milizarmee und in die Friedens-tätigkeit unseres Volkes. Columbus musste nur einmal das Ei auf den Tisch schlagen, Amerika nur einmal entdeckt werden. Die bahnbrechende Tätigkeit ist heute nicht mehr notwendig auf dem Gebiete des Flugwesens, sondern die ruhige, beharrliche und konsequente Arbeit. Heute wollen wir keine Militärflieger mehr heranziehen, die nur fliegen. Vielmehr wollen wir Männer, die eine vollständige bürgerliche Berufsausbildung besitzen, nebenbei auch fliegen lehren. Auch die Fluglehrer müssen noch anderes können als fliegen. Einer unserer Fluglehrer leitet den kaufmännischen Dienst, die anderen sind Motorenfachmänner. Das Fliegen soll in unserer Armee nicht Alleinerwerb sein. Dagegen soll es jungen Männern ermöglichen ihre sonstige Berufsbildung zu vollenden oder zu erweitern, indem es ihnen eine finanzielle Unterstützung gewährt. Gerade bei der heutigen Wirtschaftslage kann es wenig bemittelten Studenten unserer Hochschule, Assistenten derselben, dipl. Polytechnikern, die zuerst ihre Praxis als Volontäre beginnen müssen, sehr förderlich sein. Die Fliegerschüler (eine solche ist gegenwärtig im Gange) sind überaus anstrengend und verlangen Ausdauer, Fleiss, Beharrlichkeit, Mässigkeit, Selbstbeherrschung. Der Flieger, dem Kamaraden und Vorgesetzte ihr Leben anvertrauen, muss ein charakterfester Mann sein. Der grösste Dienst, den das Militärflugwesen dem Zivilflugwesen leisten kann, beruht darin, dass es ihm Piloten liefert, denen die Passagiere ruhig ihr Leben anvertrauen.

Von diesen Beweggründen ausgehend wird auch mein Sohn seine Fliegerschule bestehen. Ende Oktober 1921 hatte er nach zwei anatomischen Semestern das Zahnärztliche Anatomium bestanden. Bis zur Eröffnung der zahnärztlichen Klinik an der Hochschule

Bern verstrichen noch 3 Wochen. Er benützte sie, um in Dübendorf mit der Fliegerausbildung zu beginnen. Das Wetter war dann allerdings sehr ungünstig. Kaum war das anstrengende Semester mit 9 täglichen Arbeitsstunden zu Ende, so rückte er ^{neuerdings} zuerst nach Kloten in den Art. Schiesskurs und von dort nach Dübendorf zur Fortsetzung der Fliegerausbildung ein. Am letzten Samstag der Frühlingsferien erwarb er das Sportbrevet und am folgenden Montag um 7 Uhr war er in der Klinik. Morgen wird er vorzeitig das Semester abschliessen und Sonntags ^{25.9.} in die Fliegerschule einrücken, um bis zum 28. Oktober das Militärfliegerbrevet zu erwerben. Ich betrachte das als einen Versuch, um zu beweisen, wie ein Student während den akademischen Ferien Militärflieger werden kann. Für einen Kreis, wie der von Ihnen rings um Durer geschilderte, passt das allerdings nicht.

Ich bin ausführlich geworden. Es lag mir aber daran den Schriftsteller, der den „starken Mann“ und den „Probus“ verfasst hat, über diese Ziele und Bestrebungen aufzuklären.

Ich verdanke Ihnen nochmals die Uebersendung Ihres Buches und hoffe, dass Sie sich überzeugen werden, dass der Geist, der Oskar Bider in die Höhe gehoben hat, weiter gepflegt wird, und dass unser vortrefflicher Flugplatzdirektor sowie der Chef des Militärflugwesens und deren Mitarbeiter alles einsetzen, damit es nicht mehr in die Tiefe geht.

Mit ausgezeichnetener Hochachtung:

Oberst Jumenthaus



Oblt. Oskar Marcus Bider (1891–1919) und Schriftsteller Paul Ilg (1875–1957); auf Doppeldecker Häfeli DH-3 (M IIIa). Flugfeld Dübendorf Ende Juni 1919.

1.8 Ein Comte-Interview (Zitat Text von 1965) – Blicke auf Oskar Bider

• **Vorbemerkung**

Nachfolgender Text ist eine wortgetreue Abschrift einer privaten Interviewnotiz von 1965. Der ungenannt gebliebene Autor führte damals ein persönliches Gespräch mit Alt-Aviatiker Alfred Comte (1895–1965). Dieser war ein enger Kollege Oskar Biders während der Pionieraviatik um 1913/1914, danach im Aktivdienst in Bern und in Dübendorf (1914–1919). Die Kommentare Comtes waren die Grundlage für einen Presseartikel.¹³ Ergänzt wurde dieser mit Fotos aus jener frühen Aviatikerzeit. Die Originalnotiz zum Gespräch mit Comte ist im Fotopress-Archiv von Keystone AG in Zürich archiviert.¹⁴

• **Textauszug zu Bider**

Wortzitate aus Originaltext: «Zur Charakterisierung Biders: Rauhe Schale, guter Kern, offen und ehrlich, reagierte aber sauer auf Kritik, die ihm sehr zu Herzen ging. Kurz vor seinem Absturz war er auch von Isler¹⁵ gerüffelt worden und ärgerte sich darüber. Bider war seit einiger Zeit in den Nerven komplett fertig. Oft marschierte Comte am frühen Morgen zusammen mit Bider über den Zürichberg, der sich oft während etlichen Minuten erbrechen musste. Bider erhielt viele Liebesbriefe, machte sich aber nichts daraus. Für ihn gab es nur ein Mädchen, die Tochter Guhls.¹⁶ Bider klagte Comte, als Guhl¹⁷ ihm gesagt hatte: «Du wirst meine Tochter nie bekommen». Geschäfte machte Guhl durch Bider, mit seinem Namen, aber die Tochter wollte er ihm nicht geben.

Bider hat sich ab und zu in den letzten Tagen merkwürdig geäussert, ungefähr so: «Einmal hört das auf. Du wirst sehen, an einem schönen Tag ... ». Comte war dem [Anm.: «am»] grossen Fest im Café «Bellevue»¹⁸ leider nicht dabei, denn er flog an jenem Sonntag in Noirmont und kam nicht mehr rechtzeitig zurück. Comte ist überzeugt, dass das mit Bider nicht passiert wäre, wenn er dabei gewesen wäre. Es sei ab und zu vorgekommen, dass er nach durchzechter Nacht fliegen wollte, aber er hörte auf Comte, der ihn zuerst ins Bett schickte und wenn es auch nur auf eine oder zwei Stunden war. Comte ist vom Selbstmord überzeugt. Guhl¹⁹ soll sich nach Erhalt der Todesnachricht unverzüglich nach dem Süden gedrückt haben. Als Grund zum Selbstmord gibt Comte an: Ueberreizte Nerven, auch Uebermüdung, denn während 4 Jahren hatten ja alle praktisch keinen Urlaub, keine Ferien. Tagwache um 4 Uhr, Beginn der Schulung um 5 Uhr, dann kurze Pause, wieder schulen, dann die diversen Herren Obersten, die nur mit Bider oder Comte fliegen wollten. So ging es im Sommer bis Einbruch der Dunkelheit. Jeder Unfall, namentlich jeder Todesfall bedeuteten für den eher etwas sensiblen Bider einen schweren Schlag. Dann gab ihm das Protzendum Guhls den Rest. ...

(Anm.: Es folgt ein Kommentar Comtes über Margrit Irma Guhls Hochzeit mit Ernst Hans Mahler, die für den 7. Juli 1919 vorgesehen gewesen und die wohl verschoben worden sei).²⁰

Zu den Gerüchten, dass Bider stark verschuldet gewesen sei, meinte Comte, es würde ihn wundern, wo und wie Bider überhaupt hätte Schulden machen können.²¹ Tatsache sei aber, dass einmal in der Kasse des Casinos²² ein Loch von 30'000 Franken vorhanden gewesen sei, das ein Buchhalter oder Rechnungsführer auf dem Kerbholz hatte. Bider und der Basler Simonius²³ gaben je 15'000 Fr., damit das Loch gestopft werden konnte. Beide haben das Geld nach einiger Zeit wieder zurück erhalten.»

¹³ Vgl. Artikel «Alfred Comte – der 70-jährige Chevalier de l'Air», veröffentlicht u. A. in Basellandschaftlicher Zeitung, Nr. 128, 04.06.1965, S. 6.

¹⁴ Kopie 2015 zVg von Alex Anderfuhren, damals Leiter Archive Keystone, Zürich (ab 2018: «Keystone-SDA-ATS AG»).

¹⁵ Major i. Gst. Isler, Kommandant in Dübendorf von 1918–1920; Kommentar Comte: «... der beste Kommandant ist Real gewesen, die andern waren Eicheln (Anm.: Unfähige) oder wie beispielsweise Scherrer, grosse Säufer».

¹⁶ Margrit Irma Guhl (1901–1976); Oskar Bider nannte sie liebevoll «Busi».

¹⁷ Carl Oscar Guhl-Zadra (1870–1937), von Steckborn – Bankier in Zürich (vgl. Lebensbiografie von Oscar Guhl, Orell Füssli Verlag, 1928 – StAZH, Sign.-Nr. Da G 799 RP).

¹⁸ Bider lud seine Kameraden am Abend des 06.07.1919 zur Abschiedsfeier ins «Carlton» im Hotel «Bellevue au Lac» ein. Diese geriet – entgegen anderslautenden «Schutzbehauptungen» von Kameraden – in den frühen Morgenstunden des 07.07.1919 ausser Kontrolle.

¹⁹ Gemeint ist hier sicherlich die Bankierstochter Margrit Irma («Busi»). Was unter «Süden» zu verstehen ist, bleibt etwas unklar. Die Familie Guhl-Zadra besass im Tessin offenbar eine Liegenschaft; mündl. Mittl. U. Bucher vom 29.04.2019.

²⁰ Hier irrt Comte. Ernst Hans Mahler war als Leutnant anwesend an Biders Abschiedsfeier im «Carlton» und danach auch am Absturzzeitpunkt in Dübendorf. Er hat demzufolge sicher keine Heirat am selben Tag vorgehabt (07.07.1919).

²¹ Bider besass zum Zeitpunkt seines Todes ein Reinvermögen von 72'000 Franken (laut Steueramt Dübendorf ZH; 1919).

²² «Casino» = Offizierscasino beim Flugfeld in Dübendorf – auch Unterkunft der Piloten-Offiziere.

²³ Fabrikantensohn, Pilot Fliegerabteilung (Brevet 10.06.1916), Oblt. Alphons Simonius-de Bary (1892–1952) aus Basel.



Bild 9: Lt. Alfred Comte (1895–1965), auf Häfeli DH-3 auf dem Flugfeld in Dübendorf; um 1917. Foto zVg aus Nachlass Comte.

1.9 Ein Pillichody-Interview (um 1965) – über Oskar Bider

• **Vorbemerkung**

Wie im vorstehenden Kapitel ist auch der nachfolgende Text eine wortgetreue Abschrift einer undatierten Interviewnotiz, niedergeschrieben vermutlich um 1965.²⁴ Der ungenannt gebliebene Autor führte bei jener Gelegenheit im Bahnhofbuffet in Lausanne mit Alt-Aviatiker Henri Pillichody (1893–1981) über den Menschen und Pilotenausbildner Oblt. Oskar Bider ein persönliches Gespräch. Am 7. Dezember 1914 meldete sich der Sappeur-Gefreite Henri Pillichody im Aktivdienst in Courgenay bei Hptm. Theodor Real (1881–1971), Chef der Fliegerabteilung im Beundenfeld / Bern. Er beabsichtigte Pilot zu werden. Pillichody wurde später in Dübendorf zum Piloten brevetiert (30. August 1915). Während des Aktivdienstes bis 1919 war er sodann als Leutnant und guter Kollege von Oskar Bider ebenfalls Pilotenausbildner. Was 1965 mit Pillichodys Betrachtungen, aufgezeichnet in Lausanne, letztlich bezweckt wurde, konnte nicht ermittelt werden. Eine Verwendung in einem Presseartikel oder Aviatik-Buch ist dem Verfasser nicht bekannt geworden.

• **Textauszüge über Bider**

Auszugsweise Wortzitate aus den Lausanner Betrachtungen Pillichodys betreffend Kamerad Bider:

- Zum ersten Kontakt 1914 mit Adj.-Uof. Oskar Bider auf dem Beundenfeld:

«... . Idealer Vorgesetzter: Streng, trocken, aber korrekt, ein flotter Typ, der weiter sah als viele andere und effektiv mehr plante als er sagte».

- Über besondere Schulungsmethoden Biders:

«[Er benutzte ...] die Methode von Pau (allein lernen), also ohne Doppelsteuer. Bider war der Ansicht, dass man mit dieser Methode den "6. Sinn" eines Anwärter am besten feststellen, seine Begabung herausfinden könne. Es zeigte sich dann nach 3 Tagen, dass diese Methode für die Armee nicht brauchbar war. – Bider hatte das Rollen sehr eindrücklich erklärt. Gewitzigt durch die Erfahrungen griff er zu einer Zündholzschachtel, die ... als Anschlag diente, so dass der Gashebel nicht weiter als vorgesehen betätigt werden konnte. Nach dem Rollen kam das Heben des Rumpfs an die Reihe

²⁴ Originaltext im Fotoarchiv Keystone AG Zürich; Kopie zVg durch Alex Anderfuhren, Leiter Archive (Dez. 2015).

(wieder Zündholzschachtel-Sperre). Dann folgten die ersten Hüpfer. ... [Pillichody] befolgte Instruktionen: Wenn ab Boden, ja nicht ziehen, nur ganz langsam Gas geben. – Es dauerte drei Wochen, bis die «Schneider» (Anm.: 1914 in der Landesausstellung Bern beschlagnahmter Biplan «LVG C-III Schneider» aus Berlin) mit Doppelsteuer eingesetzt werden konnte. Bider behielt die Methode mit der Zündholzschachtel bei. ... ».

- Kannte Bider besondere «Fachausdrücke»?

«Eigentliche Fachausdrücke nicht, konnte aber ordentlich fluchen und trommelte am Helm des Schülers. Wenn mit beiden Händen, dann war dicke Luft, wenn ganz sachte nur mit einer Hand, dann war dies irgendein Zeichen. – Das Repertoire an Fachausdrücken war bei Comte grösser (Anm.: Fluglehrer Alfred Comte, 1895–1965)».

- Über Zuständigkeiten im Unterricht (Theorie, Motorenkunde – Unterricht anderer Spezialisten?):

«Grundlagen durch Bider. Warum ein Flugzeug fliegt usw. Bider wusste auch Bescheid über Motoren, namentlich über Rotationsmotoren. Auch Fueg (Anm.: Dübendorfer Chefmechaniker Charly Fueg) gab Theorie Real achtete sehr darauf, dass jeder Pilot möglichst alles beherrschen und kleinere Reparaturen selber machen konnte».

- Über Bider als Mensch:

«[Er wirkte ...] durch sein Auftreten, sein Wissen und Können, als wirklicher Kamerad. Gab sich nie "von oben herab". Menschenscheu, weil man ihm zu viel nachlief».

- Über Biders originellen Methoden der Mannschaftsertüchtigung:

«... dass die Piloten auch in körperlicher Hinsicht geschult und trainiert werden müssen. Wer schlapp machte musste riskieren, um den Greifensee marschieren zu müssen, wobei sehr oft die Zeiten vorgeschrieben wurden. Gleiche Strafe für jene, die etwas ausgefressen hatten. Auch Pillichody kam einmal an die Reihe, musste jedoch nicht das ganze Pensum absolvieren, weil plötzlich Bider auftauchte und ihn ins Auto nahm. – Real und Bider heckten gemeinsam den Plan der ersten "Lägerenwanderung" aus, die nur von Dübendorf via Dielsdorf, Regensberg nach Baden führte. Dann kam der berühmte 100km-Marsch von Dübendorf nach Langenthal, dessen Idee ... Bestandteil der Aspirantenschulen aller Waffengattungen wurde».

- Über Biders menschliche Stärken (Können, Ruhm?):

«Der Ruhm hat Bider ohne Zweifel geholfen, aber letzten Endes entschied seine Tüchtigkeit wie seine Intelligenz auf allen Gebieten, auch in taktischer Hinsicht. Bider steuerte nicht besonders feinfühlig (Anm.: als Pilot), hatte aber die Maschine jederzeit fest in der Hand. Bider führte bei Schiessübungen das Blinken mit Spiegeln nach dem Morse-Alphabet ein. Mit Mittelholzer zusammen war Bider bahnbrechend bei Aufnahmen in den Alpen, die in manchen Fällen zu Korrekturen der Karten führten. – Das Flugtraining verband Bider fast immer mit einer taktischen Aufgabe an die Piloten».

- Biders engere Kameraden:

«Vor allem mit Comte, Ackermann, Pillichody, Balz Zimmermann, später auch Nyffenegger. – Von Isler war er weniger begeistert».

- Über Art und Weise der Einzelausbildung der Schüler durch Bider:

«Ja, von A bis Z, wenigstens in der Anfangszeit. Später übernahmen Balz und Pilli die Vorschulung, nach etwa 20 Stunden kamen die Schüler dann zu Bider, der von seinen Fluglehrern einen Rapport über den Anwärter in fliegerischer, menschlicher und kollegialer Hinsicht verlangte. Manch einem hat er dann in dessen Interesse empfohlen, nicht weiter zu schulen, sich eher als Beobachter zu melden. Versetzungen zu einem anderen Fluglehrer gab es, aber dann erhielten entweder Pillichody, Comte oder Balz von Bider das entsprechende Programm. Am Doppelsteuer blieb aber der gleiche Lehrer».

- Über einprägsame Episoden bei Geschwaderflügen, Empfängen, Behördeneinladungen – Biders Art und Weise Reden zu halten:

«Die Hauptsorge Biders war das "Anhängen". Wenn Pillichody dabei war, kein Unfall. Bider betrachtete das Fliegen in Formation als äusserst wertvoll in erzieherischer und kameradschaftlicher

Hinsicht. Die Landung hatte einzeln zu erfolgen. 1917 auf der Blécherette (*Anm.*: Flugfeld oberhalb von Lausanne) erstmals fünf Maschinen. An der Spitze Bider, im ersten Glied links und rechts von Bider waren Pillichody und Balz. Ein "verre d'honneur" wurde akzeptiert, mit dem zweiten Glas angestossen aber nicht ausgetrunken. Allerdings nur dann, wenn der Flug wieder weiter ging! – Bider war kein Redner und er ergriff widerwillig nur dann das Wort, wenn er dazu genötigt wurde. Bider wusste, was er konnte, wollte das aber an seine Schüler weitergeben».

- Letzter persönlicher Kontakt zwischen Pillichody und Bider:

«Am 6. Juli 1919 (*Anm.*: Sonntag vor dem Todessturz), bevor Pillichody, der nach Lausanne berufen worden war, abflog».



Bild 10: Links Oblt. Oskar Marcus Bider (1891–1919), rts. Lt. Henri Pillichody (1893–1981) – beide als Fluglehrer auf dem Flugfeld in Dübendorf ZH; um 1918.

- Wie hat Pillichody die Todesnachricht von Biders Absturz erfahren:

«Mit der Todesnachricht, die er um 07.00 auf der Blécherette erhielt, kam auch der Befehl, unverzüglich nach Dübendorf zurückzufliegen. Pillichody ahnte, dass es mit dem Absturz seine besondere Bewandnis haben könnte. Niemand wollte glauben, dass Bider tot sei. Pillichody sah Bider aufgebahrt, im Gesicht soll er gut ausgesehen haben, der Motor soll ihm praktisch durch die Brust gedrückt worden sein. – Pillichody bestätigte, dass Bider in der letzten Zeit in den Nerven fertig gewesen sei. Weil Bider sich einmal in Gegenwart von Pillichody auf dem Zürichberg erschiessen wollte, vermutete Pillichody sofort Selbstmord. [Das sagte er erst nach einigem Zögern, als er merkte, dass ich (*Anm.*: der Interviewer) gut im Bild bin und ich ihm sagte, die Selbstmordtheorie stehe in unserer Arbeit nicht zur Diskussion]».

- Was ist über Leni zu sagen – kannte sie Pillichody:

«Natürlich kannte Pillichody Leni, aber er kam aus ihr nie so recht draus, einmal ausgelassen, dann verstockt. Simonius (*Anm.*: Biders Fliegerkamerad aus Basel, Lt. Alphons Simonius, 1892–1952) hatte eine Schwäche für Leni, die bei Festen oft dabei war».

- Besondere Bemerkungen:

«Die Unfälle machten Bider schwer zu schaffen. Ab und zu bildete er sich ein, schuld zu sein, weil er die Ausbildung zu wenig überprüft habe. Bider war mit sich selber eben auch streng. Wenn ein Schüler den ersten Alleinflug machte, dann schaute er dem Start zu, drehte sich dann um, zündete eine Zigarette an und wollte bis zur ersten Landung überhaupt nichts sehen. Wohl aber hörte er aufmerksam dem Motor zu. Wenn eine Landung schlecht war, dann wurde wacker Doppelsteuer gefräst».

2 Präsentation dreier Originaltexte

2.1 Nachtrag zu Oskar Biders «Ad Astra»-Projekt vom Juni/Juli 1919

Ing. Robert Wild (1881–1977) hat – höchstwahrscheinlich gegen Ende Juni/erste Tage Juli 1919 – aus Lausanne eine dringliche Notiz an Oskar Bider gerichtet. Sie lässt erahnen, mit welchen organisatorischen und zeitlichen Problemen die Gründergruppe des Lufttourismus-Unternehmens *Ad Astra* im Juni/Juli 1919 konfrontiert war. Diese Umstände dürften mit dazu beigetragen haben, dass Oskar Bider in jenen letzten Tagen seines Piloten-Lebens keine Zukunft in einem privaten Flugunternehmen sah. Die Umstände waren ihm, was das Technische, Kaufmännische und Finanzielle betraf, letztlich wohl doch zu unsicher bzw. jenseits seiner eigentlichen beruflichen Fähigkeiten. Selbst der Bankier Carl O. Guhl-Zadra wollte sich nicht engagieren – weder finanziell noch menschlich.

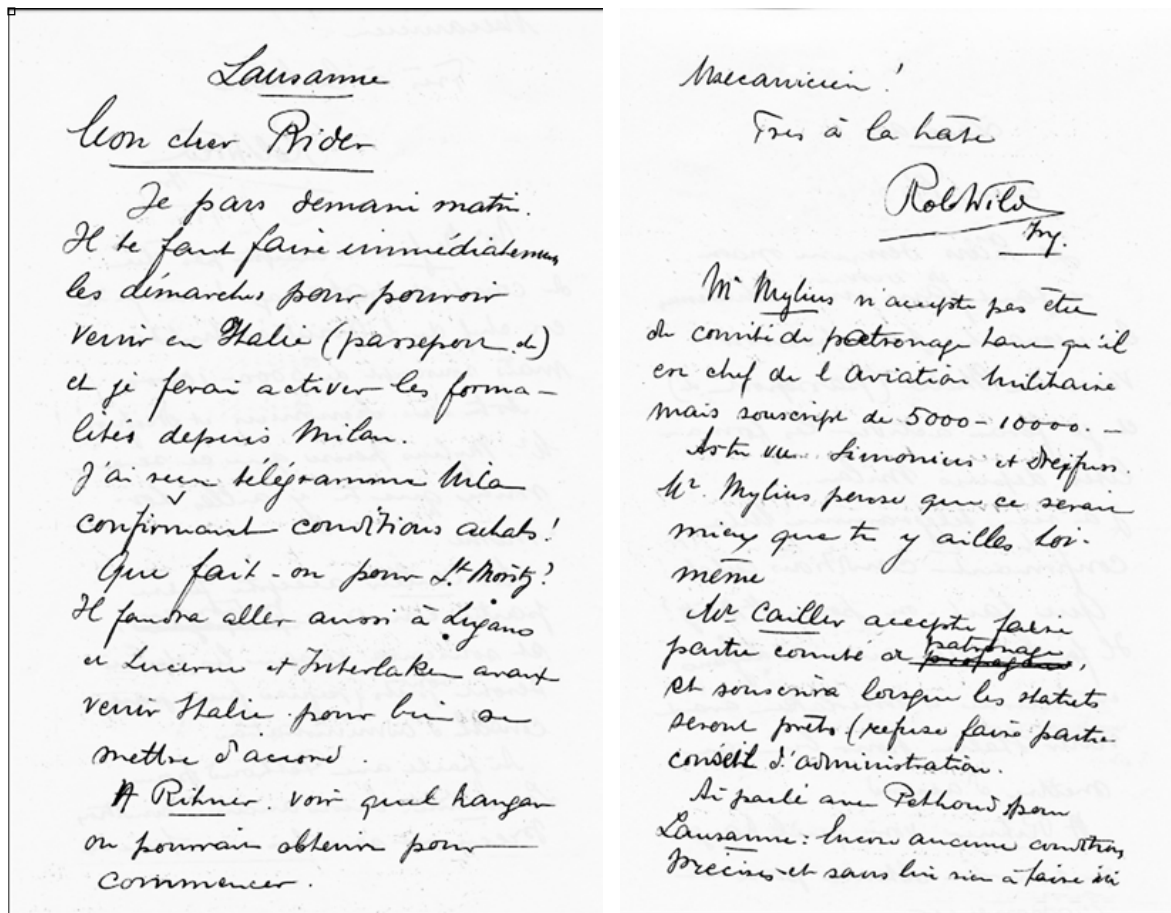


Bild 11: Dringliche Notiz von Ing. Robert Wild (1881–1977) aus Lausanne an Oskar Bider (in Zürich) – undatiert; zur Frage der Organisation der Ad Astra-Standorte und der rückwärtigen Dienste (Andock-Quais, Hangare, Mechaniker, usw.). ZVg Nachlass Georges Alphons Bider (1890–1946).

Abschrift:

Mon cher Bider

Lausanne

Je pars demain matin. Il te faut faire immédiatement les démarches pour pouvoir venir en Italie (pas-seport) et je ferai activer les formalités depuis Milan. J'ai sur télégramme Milan confirmant conditions achats! Que fait-on pour St. Moritz? Il faudra aller aussi à Lugano et Lucerne et Interlaken avant venir Italie pour bien se mettre d'accord. A Rihner voir quel hangar on pourrais obtenir pour commencer. Mecanicien! Très à la hate Rob. Wild Jng.²⁵

²⁵ Ing. Robert Wild entwickelte er in der Schweiz (Uster) zwischen 1914 und 1916 WILD-Apparate für die Fliegerabteilung in Dübendorf.

1M^r Mylius²⁶ n'accepte pas être du comité de patronage tant qu'il est chef de l'aviation militaire mais souscript de 5000–10'000.- As-tu vu Simonius et Dreifuss? M^r Mylius pense que ce serai mieux que tu y ailles toi-même. M^r Caillet accepte faire partie comité or patronage et souscrira lorsque les statuts seront prêts (refuse faire partie conseil d'administration). Ai parlé avec Pethoud pour Lausanne: Encore aucune condition précise et sans lui rien à faire ici.

2.2 Kopie des Spalinger'schen Originaltexts

(Entwurf des Augenzeugenberichts vom 07.07.1919 im Nachlass von J. Spalinger, Segelflugzeug-Konstrukteur – aufbewahrt im Archiv der «Stiftung Segel-Flug-Geschichte» in Bettlach SO).

S. 1:

Der Ursprung von der
 7. Juli 1919
 (Brief an meine Eltern)
 Mein lieber Eltern!
 Heute Montagmorgen ^{kurz} vor 6 Uhr wurde ich vom
 Farm eines sehr tief über Dübendorf fliegende F12.
 gewarnt. Ich dachte, daß ich nicht verschlafen hätte
 & kleidete mich in bester Eile an. Dann rannte
 ich aus dem Hause & sah mir das F12 DT13 Nr. 540
 kaum 200 m hoch über dem Oberdorf in den Gleitflug
 übergang mit Piloten unterdorf. Im nächsten Moment
 verschwand die Maschine hinter dem vorletzten Haus &
 ich befürchtete das Schlimmste, als der Motor wieder
 mit Vollogas einschaltete. Einige vertriebene Stiel-
 besitzer in ganz niedriger Höhe über dem
 Dorf liefen auf einem nicht runden Grundstück
 des Piloten schliefen.
 In höchster Eile fuhr ich mit dem Velo zum
 Flugplatz & kam gerade recht, um das F12
 Nr. 23 Nr. 604 starten zu sehen. Vom
 Meister Flug erfuh ich, daß es Obdt Bider
 sei. Nach meiner Eltern war es mit 6 Uhr ^{hin}
~~als Bider startete.~~ ^{nachdem} Ich ^{mit} ^{meiner} ^{Eltern} ^{für} ^{den} ^{Charakter} ^{schrieb}.
 Ich er auf ca. 2000 m ^{ein} ^{von} ^{dem} ^{mit} ^{mit}
 ausgehender ^{ein} ⁱⁿ ^{den} ^{drehenden} ^{Wille}
 auf ca. 1000 m herunter zu kommen. Durchsicht
 machte er mit Vollogas 3 ^{schöne} ^{Beispiele}
 Loopings hinter einander. ^{Während} ^{dem} ^{ersten} ^{Looping} ^{machte}
~~sagte~~ ^{steuerte} ^{er}, daß es so beste Vollogas
 gebe, sei nicht normal. Es hegte auch
 Besorgnis, wegen der geringen Flughöhe,
 die er den anderen Piloten für Notatate
 streng verboten hatte. Nach dem dritten
 Looping machte er eine ^{kurzen} ^{gleitenden} ^{Flug}

²⁶ Albert Mylius (1874–1949) war Oberstleutnant im Eidg. Militärdepartement, mit Büro in Basel, und zuständig für die Fliegertruppe. Nach Biders Todessturz am 07.07.1919 eilte A. Mylius am Tag danach (08.07.) nach Dübendorf, um die Ursache dieses Todesfalls zu erkunden (vgl. Kap. 1.5 vorstehend).

also auch
(gesteuerte V-11)

von ca 150 m Länge. Als er noch
 etwa 200 m hohl war, schrie Flug
 plätzlich: "Oski aus mitt, Oski aus mitt -",
 & dann ^{mit laufendem Motor} "zu mir gestandt - jetzt ist es
 fertig, das ist der Todesritt." Fast im
 gleichen Moment gab Bider etwas Haltgas
 & brachte das Fz. durch ein Torneau in
 die V-11. Das Flugzeug ging linksdrehend
 mit deutlich sichtbarem Festen Steuer ausschlag
 links ^{mit laufendem Motor} ~~schwebend~~ nach unten & schlug in
 dieser Lage am Boden auf. In dem Moment
 waren wir alle ganz betäubt. Der dumpfe
 Ton des Aufschlages in dem Ohren räumte ich
 zu meinem Velo & rasche zur Unfallstelle.

Das Fz. Nr. 604 war fast mitt mehr zu
 erkennen, ein grosser Trümmerhauf. Motor voll-
 ständig im Boden. Von Bider sahen wir
 Querschnitt überhaupt nicht, es war vom ^{einen} ~~dem~~ Oberflügel
 zugedeckt worden. Der Kopf von Bider war
 zerkratzt & voll Blut, aber nicht unerkennlich.
 Er atmete noch & saß angeschwemmt aufrecht mit
 geschlossenen Augen leise stöhnend. Andere kamen
 hinzu & ich versuchte die Steuerung des Fz.
 zu übernehmen. Trotz dem Aufpuffen waren
 Klappen & Seitensteuer kabel intakt, ebenfalls
 die Röhre & Stossstange der Quersteuer. Ich
 verlief hierauf die Unfallstelle & Regab
 mich an die Polizei. Nach einer halben Stunde
 kam ~~der~~ Werkmeister J. Herber zu mir &
 sagte, er hätte das ganze Fz. kontrolliert &
 nichts gefunden, das ein Versagen hätte
 bilden kann. Bider habe nach dem

Sehr wohl über 5 Minuten gelebt, sei aber nicht
mehr zum Besinn gekommen. J. Herber gab mir
dann den Pufftopf, nicht um die ^{Veranschaulichung}
des ^{Impuls} Kammers. Will legte mich zu den wenigen
Leuten, die etwas gläubig zu ihm gehalten hatten.

Damals hatte Osk. Bider, Fred Bommer und
Bekanntes von Bider im Hotel Elite in Dinslaken
gefeiert. Die ursprüngliche Stimmung wurde das
Ordnung in Schwarmendigung weitergeführt.

Im Morgengrauen fuhr die ganze Gesellschaft
per Taxi nach Dinslaken auf ^{den Ort sehr bestimmten} Fensfeld. Osk.
Bommer hatte sich dem DHB N. 540 aus dem
Hanger & Starte (ohne den roten Rollstuhl
an der Schwanzkufe abzunehmen) zu seinem wohl
undisziplinierten Feige Osk. Bider & seine
"Gesellschaft" brachte den Neufort Nr. 604 im
Freie, aber Fr. Hartmann brachte den Motor
nicht zum Lauf. Osk. Bommer von seinem
Feige zurückgekehrt vermutete dem wieder aus
dem Fz. gestiegen Bider vom Feige abzuhalten.
Als aber durch den ^{Motor} Motorlärm des DHB
aufgewacht, einzeln Meets. auf dem Feige
erschien, darunter auch Werner Kretz (Neup.
Meit) kletterte Bider wieder ins Fz.
Der Sucher ja bekannte W. Kretz erzählte mir:
Bider habe den Eindruck gemacht stark
beschränkt zu sein. Er sei nur mit Mühe ins
Frei gelangt. Bider habe Kretz seine Mühe
gezeigt & gesagt, er könne sie behalten ^{als} zum
Rückkehr. Osk. Bommer sei zum Fei. gebracht
& habe Bider gebeten nicht zu fliehen, worauf
Bider wörtlich sagte "Ich fliehe heute zum
letzen Male". Dann habe er Kretz befohlen

ziemlich genau um 6³⁰ Uhr
dem Motor auszurufen. Dies geschah
Meiner Frau erklärte mich auf der Unfall-
stelle "Bieder hat sein Leben ein Ende
machen wollen, das ist meine volle Überzeugung".

Dies ¹⁹¹⁸Zeit, als ich mit Bieder das "Büro" teilte
sagte mir es mir einmal auf einige Fragen
über Akrobatisfiguren. "Die Krille liebe ich nicht,
es ist ein Absurde & hat nichts mit Akrob.
zu tun, sie ist gerade recht zum wild auf 2
schmerzlose Kurse das Leben zu nehmen".

Die Bemerkung, daß Bieder berufslos geworden
wäre, kann mich zutreffen. Alle zugehörigen Figuren,
überhaupt der ganze Feuertanz war meistens hoff zu
fliegen. Als er das ~~schon recht komplizierte~~
das mirer mich einfach zu steuende Tonnen
gibt Emilety der gesehenen Krille begann
war er vorher bei vollem Berufssein. Darum
ist es aber auch nicht möglich, daß er mich
in der Höhe getäuscht hat, er, der sich
in 1000 m Höhe seine Akrobatisfiguren
beendete.

Mit Bieder hat die Feuer-Art ihren
bekanntesten Piloten & Feuertänzer verloren.

Die Trauer ist allgemein, ich glaube
niemand vom Feuertanz konnte heute
nicht arbeiten. Am 8. Juli soll Bieder
nach Langenbrunn überführt werden.

Wes ich weiß, warum Bieder verunglückt ist
hat das Unglück auf mich keinen negativen
Einfluss, aber ich werde ihm & das
Vorkommnis nie vergessen.

7. Juli 1919 abends

S.

Heinz ist malzutrauer:

Vom Herbst 1968 machte ich im Spital
H. die Bekanntschaft von Herrn Max
Schaefer. Nieriker, Zürich & er sagte sofort,
dass ihm mein Name bekannt sei.

Einige Tage später, er hatte eine sehr schlechte
Nacht hinter sich, lief er mich durch die
Krankenschwestern rufen. Er sagte, er würde
mit mir lange er mich lebe & würde mir etwas
antworten für die Nachtwache.

Dann fragte er mich, ob ich Bider gekannt
habe. Dann füllte er mich mit, dass er
mit Bider bekannt worden sei, als Bider
zu seinem Vater gekommen sei, um Gelder
für die Nationalgalerie abzuholen. Er
sei seither oft mit Bider zusammen gewesen &
so auch an dem verhängnisvollen 6. Juli im
Eliete. Bider sei bald ausgelassen fröhlich &
bald tief in Gedanken versunken, ganz
unbeteiligt vom fröhlichen Deschgelage dazwischen.
Er, Schaefer, habe sich in ein solches Moment
zu Bider gesetzt & da habe er auf seine Frage
gesagt: "Das Leben, das jetzt auf mich
wartet, hat kein Wort, ich mache Schluss".
Bei diesem Wort habe Bider zum Fürchtigen
ausgesehen & es sei ihm ²⁰unheimlich
worden, ~~das er~~ ^{das er} beim Aufbruch in Zürich
malzutrauer sei. Bider sei
mal seines Überzeugens nicht verungläubt,
sondern er habe sein Leben ein Ende gesetzt.

2.3 Artikel in «Berner Landes-Zeitung»

(Nr. 198, 25. August 1921, 88. Jahrg. – vormals «Berner Intelligenzblatt»)

Hinweis: In seinen nachstehenden Betrachtungen von Ende August 1921 über die schweizerische Fliegertruppe beurteilte Oberst Gottfried Immenhauser die Ursache von Biders Todessturz noch ganz anders als einen Monat später in seinem persönlichen Bericht vom 17. September 1921 an das Eidg. Militärdepartement zum selben Thema (vgl. Kap. 1.6) – Zitat:

«Heute habe ich genaue Kenntnis des Dramas und hindern mich keine Rücksichten auf andere mehr ... ».

Fliegerkorps, Bider-Tag, Flugplatz Bern

Von Oberst Immenhauser.

Am 21. November 1920 verlor die Fliegertruppe ihren vortrefflichen Jagdflieger und Thuner Startchef, Leon Progin, durch Absturz. Nachträglich stellte es sich heraus, daß der Flugtag von Lafers, an dem das Unglück stattfand, überreift inszeniert und mangelhaft vorbereitet war. Nicht einmal die Unfallversicherung des Piloten war geregelt worden, obgleich die Teilnahme Progin's als eine nicht militärische erklärt und dadurch die Militärversicherung ausgeschaltet war. Infolge jenes Unfalles wurde verfügt, es dürfe den aktiven Militärfliegern die Teilnahme an Meetings der Zivilaviatik nicht mehr gestattet werden; sie dürfen also nur noch an öffentlichen Flugtagen teilnehmen, die vom Kommando der Fliegerabteilung bezw. der Flugplatzdirektion angeordnet worden und für welche diese Stelle die sachkundige Leitung übernimmt und die Verantwortung trägt. Selbstverständlich erlaubt die Beanspruchung der Flugplatzdirektion durch die Leitung des militärischen Unterrichtes nicht, öfters Flugtage abzuhalten. Mindestens ein militärischer Flugtag muß aber jedes Jahr stattfinden, um die Militärflieger anzuspornen an ihrer Vervollkommnung zu arbeiten. Eine solche Aufmunterung ist eine Vorbedingung des Fortschrittes, wie das Konzert für die Gesang- und Musikvereine, die Ausstellungen für die bildende Kunst, die Wettbewerbe für den Sport. Flugtage sollen aber auch dem Volke periodisch zeigen, was mit den auf das Flugwesen verwendeten Summen erreicht wurde. Deshalb dürfen sie nicht ausschließlich in Dübendorf sondern sollen sie abwechselnd in den verschiedenen Landesgegenden stattfinden. Die Reineinnahmen sollen für die Entwicklung des Flugwesens verwendet werden.

Der diesjährige Flugtag findet in Bern statt und heißt Bider-Tag, weil unsere Militärflieger den Reingewinn dieses Tages dem Fonds zuwenden wollen, aus dem ihrem verdienten und unerreichten Lehrer in Bern ein einfacher Denkstein errichtet werden soll. In Bern ist Oskar Bider zu seinen Alpenflügen gestartet und in Bern hat er im Dienste des Vaterlandes seinen Beruf als Militärfluglehrer angetreten, dem er in Dübendorf zum Opfer fiel.

Wenn man an die Entwicklung des Fliegens zurückdenkt, so erscheint sie in ihrer Plöchlichkeit wie ein Traum im Vergleich zu der Langsamkeit des Fortschrittes auf manchen andern Gebieten. Noch vor 27 Jahren haben

Leuchten der Berliner Wissenschaft, hauptsächlich Mediziner – Virchow war darunter – einen ganzen Abend über die Möglichkeit des Fliegens diskutiert. Vor bald 32 Jahren bin ich mit dem damaligen Major Schoed befreundet geworden und bis zu seinem im Frühling 1911 erfolgten Tode waren Luftschiffahrt und Fliegen ein Hauptthema unserer Gespräche gewesen. Oberst Schoed war zwar überzeugt, daß die Zukunft dem Flugzeug und nicht dem Luftschiff gehören werde. Allein als die Truppenordnung von 1911 in Arbeit genommen wurde, hatte er noch erklärt, es wäre verfrüht darin eine Fliegertruppe zu erwähnen. Er hatte Recht: denn als ich 1908 den französischen Armeemannövern folgte, wurde noch kein Flieger verwendet.

Schon 1911 kreisten Flieger über Eura, als ich am ersten Manövertage in der Morgenfrühe den dortigen Bahnhof verließ. Als ich darauf einer anmarschierenden Division entgegen ging, kehrte ein Flieger zu deren Avantgarde zurück und warf nahe dem Divisionsstab eine Meldetasche ab. Flieger flogen den Marschkolonnen entgegen und über den Linien. „Vollä Bedrines, vide Bedrines“ rief das begeisterte Volk. An jenen Manövern schloß sich mir ein aus dem Emmental gebürtiger Arzt an, Dr. Hertig, der im Basutoland seinen Beruf ausübte und seinen Urlaub in der Heimat zu verbringen pflegte. 1908 war er nach Le Mourmelon gefahren, um an einem Flugmeeting einen Höhenrekord von 300 Me'ter zu erleben; 1911 sah er mit mir Flieger über 1000 Meter kreisen.

Am 8. November 1912 trat Oskar Bider in Pau in die Fliegerschule ein. Am 24. Januar 1913 flog er von Pau über die Pyrenäen nach Madrid, am 13. Mai 1913 von Bern über die Berner Alpen nach Sitten, am 13. Juli 1913 von Bern über die Berner- und Walliser Alpen nach Mailand, von wo er am 26. über Gotthard, Disentis, Vierwaldstättersee nach Bern zurückflog. Diese bahnbrechende Leistungen Biders fanden schon in den ersten neun Monaten nach dem Eintritt in die Fliegerschule und mit den unvollkommenen Maschinen jener Zeit statt; ein Beweis für seine außergewöhnliche Begabung als Flieger. Das wird erst klar, wenn man bedenkt, daß unsere spätere Militärfliegerschule acht Monate dauerte und die daraus hervorgegangenen Militärflieger dann noch nicht ohne weiteres unserer IV. Flieger-

klasse angehört, welche Ueberlandflüge mit Zwischenlandungen auf schwierigen Plätzen oder Gebirgsflüge ausführen darf. Eine Glanzleistung Biders war auch sein Rundflug um die Schweiz am 21. Juni 1918 mit einer Flugzeit von sieben Stunden 28 Minuten.

Seitdem Bider 1913 seine Gebirgsflüge machte, hat der Motorenbau große Fortschritte gemacht. Im August 1920 stieg Oberleutnant Häberli mit zwei Beobachterpiloten auf 6900 Meter und brauchte vom Start bis zur Landung nur 72 Minuten. Am 12. Juli 1921 erforderte der Rundflug um die Schweiz nur noch sechs Stunden reine Flugzeit. In Dübendorf gibt es ein Jagdflugzeug, das in 12 Minuten auf 7200 Meter gestiegen ist. Was hätte Bider mit solchen Maschinen erreicht?

Im Leben Oskar Biders hat die Tragik nicht gefehlt. Er hat sich überarbeiten müssen. Die Erfahrung lehrt, daß ein Fluglehrer gleichzeitig nur eine beschränkte Anzahl Schüler ausbilden kann, sonst ist die Nervenbeanspruchung zu groß, und daß er jährlich einen langen Urlaub nötig hat. Bider hatte während des Aktivdienstes viel zu viel Schüler auszubilden, täglich zu viel Flugstunden und Flüge (bis zu 85) zu erlebigen. Diese Tätigkeit war mit eigener Lebensgefahr (Doppelsteuer) und stetiger Verantwortung für das Leben der Schüler verbunden. Unfälle kamen vor.

Wenn er am Tage einschlummerte, so wedeten ihn beängstigende Träume aus seinem Berufe. Zu der aufreibenden Berufstätigkeit trat hinzu, daß Bider mit Einladungen überhäuft wurde und schließlich die schlaflosen Nächte lieber in Gesellschaft verbrachte, als sich ruhelos auf seinem Lager herumzuwälzen. Als er ohne Nachtruhe am frühen Morgen des Tages, an dem er sich in Dübendorf als Fluglehrer abmelden wollte — für den Nachmittag hatte er seinen Besuch in Bern angekündigt — sein Flugzeug bestieg, um einigen Freunden eine Abschiedsvorstellung zu geben, stellte der damalige Chef des technischen Dienstes und einzige fachmännische Zeuge des Anfalles fest, daß Bider in seiner Gegenwart nie einen bessern Start und eine korrektere Akrobatik gemacht habe. Der plötzliche Absturz ist für ihn heute noch ein Rätsel; wahrscheinlich war es die Folge eines Ohnmachtsanfalles. Aus dem Studium der Akten über die Untersuchung des Absturzes und aus den Besprechungen mit dem langjährigen Platzarzt von Dübendorf ergibt sich nun die Lehre, daß nie mehr ein Fluglehrer so mit Flugunterricht überlastet werden darf, wie Oskar Bider.

Dem Berner Flugtag kommt neben der Ehrung des Andenkens von Oberleutnant Bider noch eine andere Bedeutung zu. Bekanntlich wollte Bider als Militärfluglehrer ausscheiden, um in den Dienst der Schweizerischen Zivillaviation zu treten. Dieselbe hat seither manchen Erfolg errungen. Eine Hauptsache steht aber erst bevor. Eine durch die Schweiz führende internationale Fluglinie. Zwei Endstationen dieser Linie sind benützlich: Cointrin, wofür der Kanton Genf bald eine Million ausgegeben hat, und Dübendorf (nur können Großflugzeuge in Cointrin erst notdürftig, in Dübendorf noch nicht Unterkunft finden). In der Mitte dieser Fluglinie liegt Bern, es ist wie gemacht zur Zwischenstation. Oberlindach war dafür und überhaupt als Flugplatz Berns zu ablegen. Es ist nun höchste Zeit, daß sich die Behörden des Kantons und der Stadt nach einem günstigen Flugplatz, der in nächster Nähe Berns und an leicht erreichbarer Stelle liegen muß, umsehen, sonst wird der Moment verpaßt und geht die Bundesstadt dieses wichtigen Verkehrsmittels der Zukunft verlustig. Mit dem Bidertag wird daher auch an die Zukunft gedacht und versucht, das öffentliche Interesse auf die Notwendigkeit der Einrichtung eines Flugplatzes bei Bern zu lenken.



Bild 12: Typisches Beispiel eines Wracks einer aus ca. 100 m Höhe senkrecht auf das Flugfeld von Dübendorf abgestürzten Nieuport 23C-1. Oblt Biders Absturzwrack dürfte in etwa ein ähnliches Zerstörungsmuster gezeigt haben. Hier der tödliche Unfall von Oblt. Alfred Muhr (1894–26.01.1921). Fotooriginal im Nachlass von J. Spalinger-zVg Beat Schück (1955–2019), Wynigen BE.

3 Oskar Biders Todessturz: Kurze persönliche Beurteilung durch den Verfasser

Oskar Bider sah sich in seinem kurzen, sehr intensiven und spannenden Leben an einer schicksalsentscheidenden Weggabelung. Das letzte Drittel seines Wirkens verbrachte er als Aviatikpionier in Bern im höchsten öffentlichen, gleissenden Licht der landesweiten Bewunderung. Danach war er ausserordentlich verantwortungsbewusster Cheffluglehrer in der Fliegerabteilung der Armee in Dübendorf. Bider war somit sehr erfolgreich, im Grunde aber isoliert und einer enormen psychischen Belastung ausgesetzt.

Bider entschied sich im Frühsommer 1919, seine Vorgesetzten vorerst um Urlaub für seine private Unternehmer-Mission nach Italien zu bitten. Er wollte dort Wasserflugzeugen für die zu gründende «Ad Astra» evaluieren, bzw. erwerben. Zu diesem Zweck musste sich Bider einige Monate freistellen lassen. Seine Funktion als Cheffluglehrer musste zwischenzeitlich ruhen.

Danach jedoch wäre er in vielerlei Hinsicht vor einer ungewissen Zukunft als privater Unternehmer – gemeinsam mit ehemaligen Kameraden. Sie beabsichtigten, mit Wasserflugzeugen den Transport von Personen und Handelswaren landesweit aufzunehmen.

Was beschäftigte Bider denn ganz direkt und persönlich?

- Ruhm und Ansehen: Es stand kein Aufsehen erregendes Projekt als Aviatikpionier mehr an.
- Beruf: Als Fluglehrer war Bider physisch und psychisch erschöpft. Als Zivilaviatiker war er kaufmännisch und technisch zu wenig erfahren. Er wies fachliche Lücken auf, weil er von Beruf eigentlich ein ausgebildeter Landwirt war («Bauer»).
- Finanzielles: Ein Vermögen war vorhanden, ein geregeltes Einkommen aber ungewiss. Längerfristig drohten unternehmerische Finanzierungsprobleme infolge unsicherer Wirtschaftlichkeit. Überdies drohten ungelöste Probleme in der anstehenden Betriebsorganisation.
- Gesellschaftliches: Das Kameradenumfeld war weg, vereinzelt drohte gar Berufskonkurrenz.²⁷
- Wohnungsproblem: In Zürich herrschte eine gravierende Wohnungsnot.
- Familiengründung: Aussichtslos! Beispielsweise lehnte Bankier Guhl den Piloten Bider als künftigen Schwiegersohn ab. Bider erlitt überdies einige schmerzliche Zurückweisungen durch Frauen, die er sich als geeignete Partnerinnen fürs Leben vorstellen konnte.

Dies alles war für Oblt. Oskar Bider voller unangenehmer, heikler, gar verletzender Unsicherheiten. Seine persönliche Zukunft als Normalbürger «*stand in den Sternen geschrieben ...*».

Bider unternahm deutlich Anstrengungen, in seinem Leben Ruhe, Sicherheit und Nachhaltigkeit zu finden. Seines Erachtens war er dabei zu wenig, oder gar nicht erfolgreich. Also entschied er sich letztlich für den Freitod. Solches war damals in der Öffentlichkeit geächtet (vgl. *Kap. 1.2–1.9* u. *2* – vgl. beispielhaft «Brief» von Ing. Jakob Spalinger).

Heute wird selbst Suizid moralisch und ethisch nicht mehr als verwerflich betrachtet. Es herrscht nun verständnisvolle Transparenz, man ist allenfalls bestürzt. Nach heutigem Ermessen dürfen sogar Ausnahmemenschen Fehler begehen. Dadurch werden deren Leistungen, die dem Wohle und dem Fortschritt in der Gesellschaft dienen, keinesfalls geschmälert.

Auch wird ein solch folgenreicher persönlicher Entscheid nicht mehr verheimlicht – oder der Öffentlichkeit mit aller Absicht vorenthalten.

Nicht so, wie im Falle von Oskar Marcus Bider – damals im Sommer 1919 und in den Jahren danach.

²⁷ Vgl. Notiz an Bider von Ing. Robert Wild (1881–1977), Lausanne, vermutl. Juni 1919 (vgl. *oskar-bider-archiv.ch* – Briefe an Bider). Wild war Auslandschweizer und vor 1914 in Mülhausen Chefingenieur bei «Automobil und Aviatik AG».