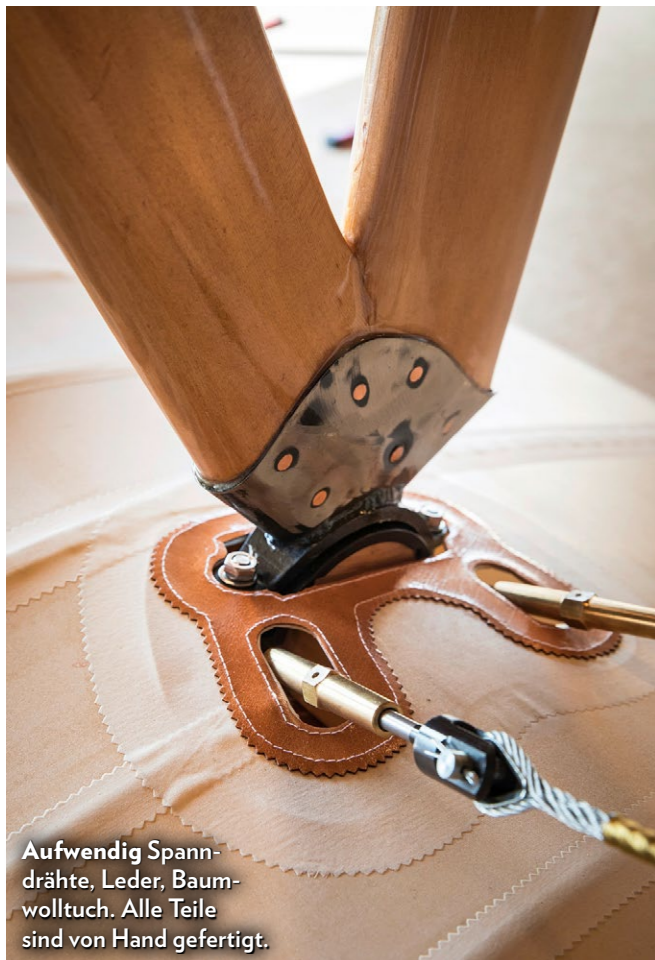


Fliegen wie vor 100 Jahren Isidor von Arx, 51, und Kuno Schaub, 63 (r.), setzen in ihrem Hangar in Egerkingen SO eine französische Nieuport 23 C-1 von 1917 zusammen.

Die Bidermänner

1919 verunglückte Flugpionier Oskar Bider mit dieser Maschine. **ISIDOR VON ARX** und **KUNO SCHAUB** lassen dessen Oldtimer-Jagdflugzeug auferstehen. Sie bauen seit 20 Jahren – und starten bald durch.



Aufwendig Spann-
drähte, Leder, Baum-
wolltuch. Alle Teile
sind von Hand gefertigt.



Als wärs ein Riesen-
Puzzle Das linke Quer-
ruder wird an die obere
Tragfläche montiert.



Machen Dampf Isidor
bügelt Tuch, Kuno
schleppt den 32-Kilo-
Holzpropeller.

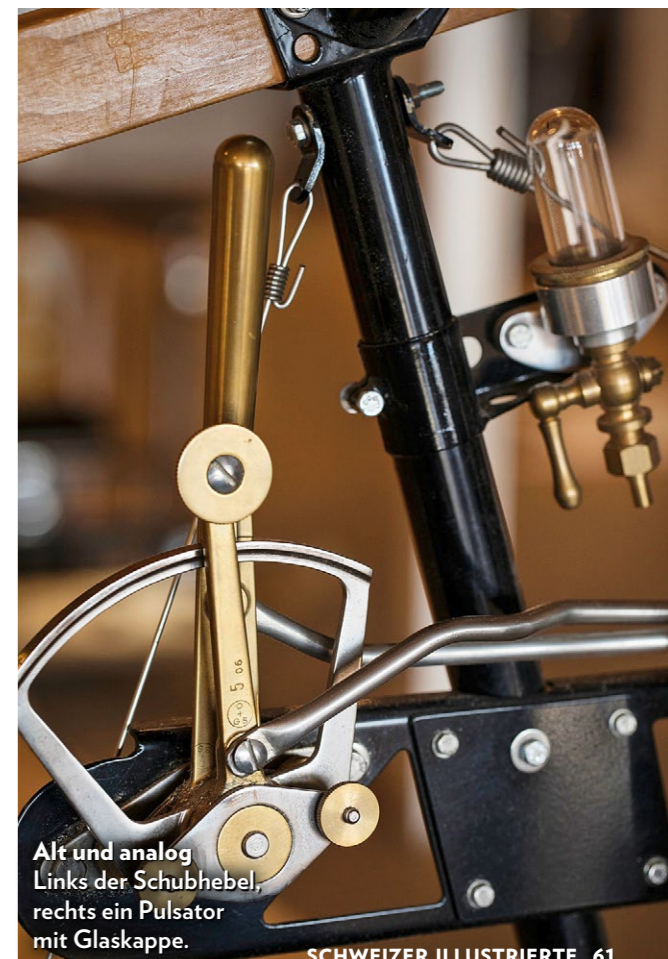
Ihr Traum vom **Fliegen** mit diesem fliegenden Traum



Leistungsstark Das
Flugzeug wird mit
172 km/h fliegen, bis
auf 5300 Meter Höhe.

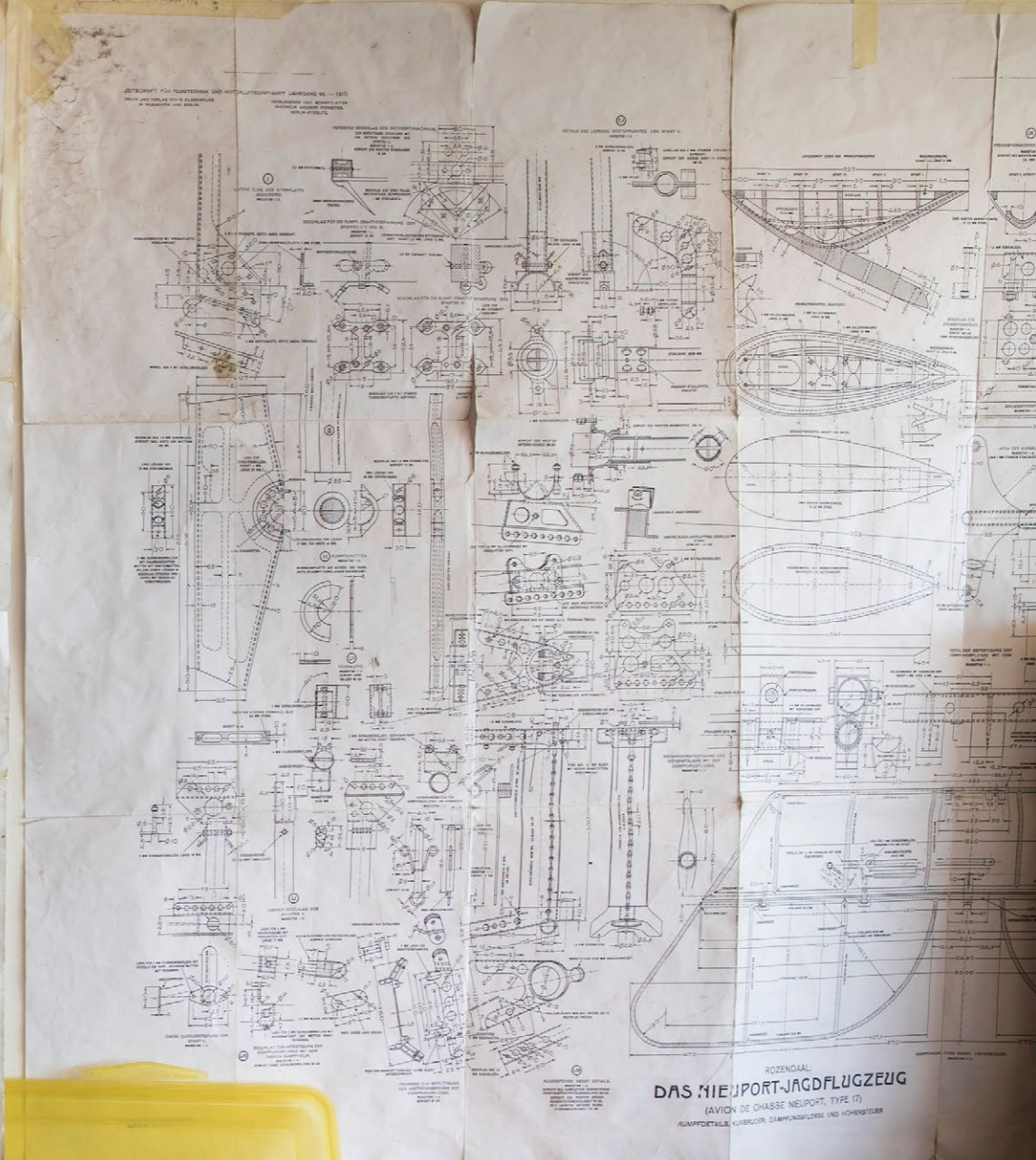
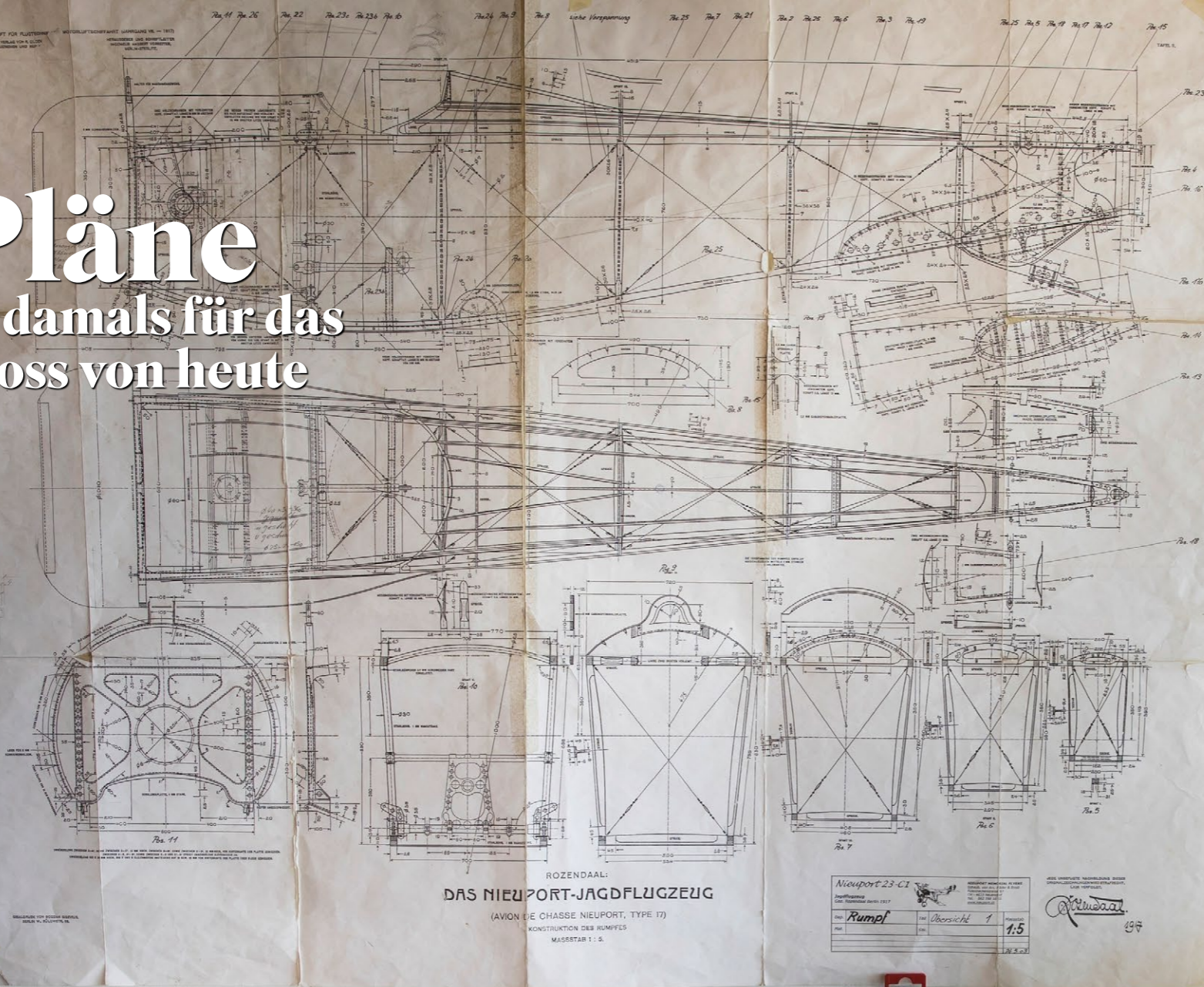


Abrechnung Kuno
hat 5500 Arbeitsstun-
den in die Nieuport
investiert, Isidor 3100.



Alt und analog
Links der Schubhebel,
rechts ein Pulsator
mit Glaskappe.

Die Pläne von damals für das Luftschloss von heute



Mit Präzision und Tusche
Die Baupläne stammen
aus der «Zeitschrift für
Flugtechnik und Motor-
luftschiffahrt» von 1917.

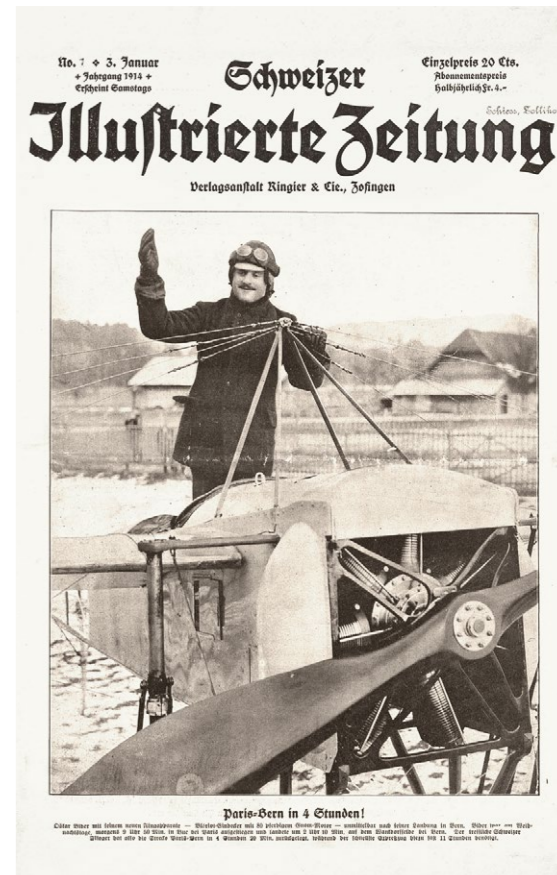


Oblt. O. Bider
✠

April 1919 Flieger-Offizier Oskar Bider posiert (mit Zigarre) in Dübendorf vor seiner Nieuport.



Pionier 1913 fliegt Bider mit einer Blériot über die Alpen. Hier über dem Lukmanierpass.



Star Bider 1914 als Titel der Schweizer Illustrierten.

Die Bider-Geschwister: Oski der Held, Leny eine Filmdiva



Mondän Leny ist drei Jahre jünger als ihr Bruder.

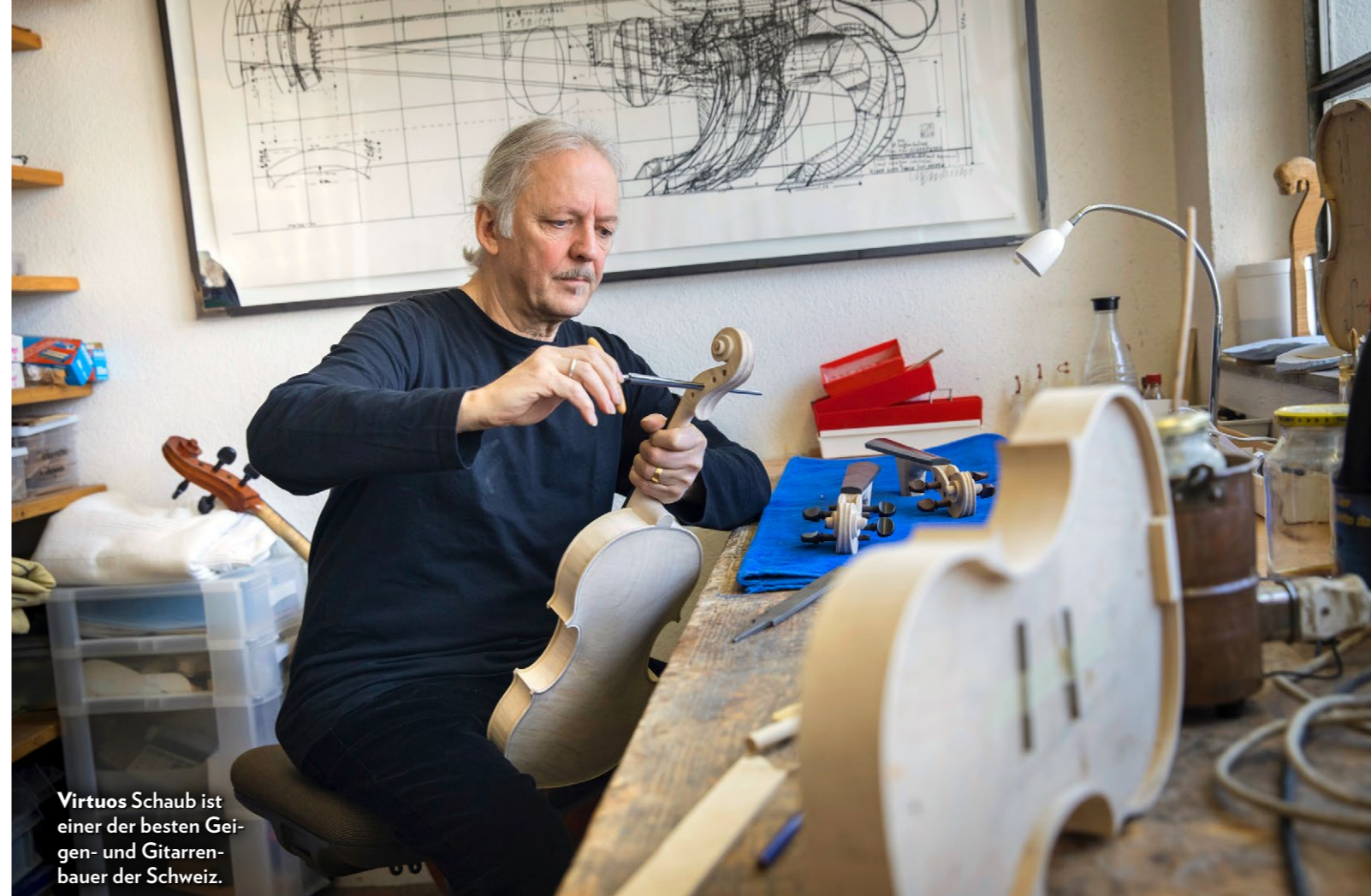


Doppel-Beerdigung 10. Juli 1919 in Langenbruck BL. Oskars Sarg mit Schweizer Fahne.

Fotos Stiftung Luftbild Schweiz / ETH-Bibliothek Zürich, Keystone (3)



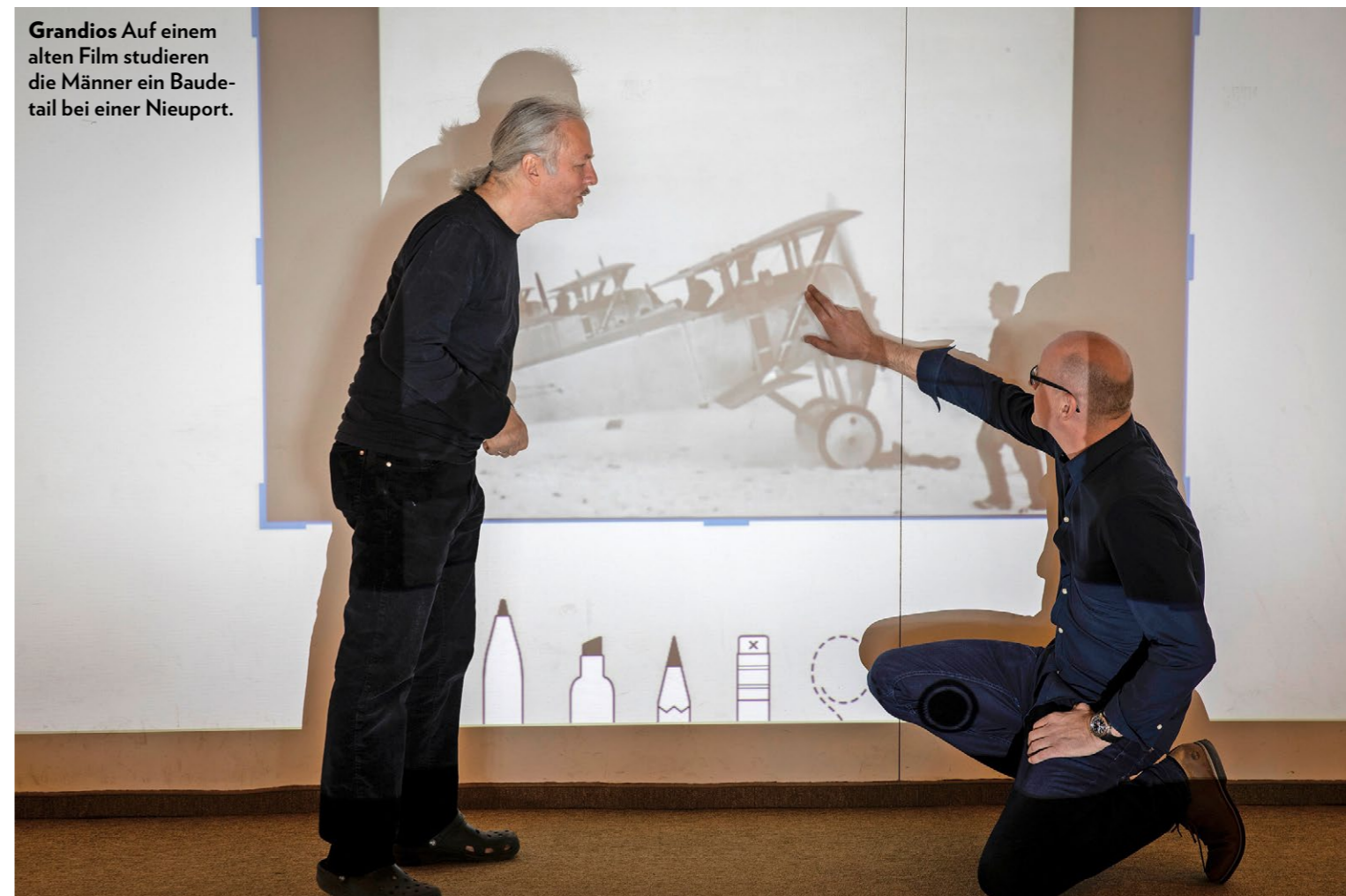
Kurios Isidor nimmt Platz in der dritten Nieuport, die er und Kuno bauen.



Virtuos Schaub ist einer der besten Geigen- und Gitarrenbauer der Schweiz.



Furios Von Arx, mehrfacher Schweizermeister im Kunstflug, vor seiner Extra 330 SC.



Grandios Auf einem alten Film studieren die Männer ein Bauteil bei einer Nieuport.



TEXT **MARCEL HUWYLER**
FOTOS **KURT REICHENBACH**

Am Schluss muss das Flugzeug durch die Haustür.

Wenn im Sommer 2019 – nach zwanzig Jahren Bauzeit, Abertausend Arbeitsstunden, weltweiter Suche nach Konstruktionsplänen, Flügelanschlussmuffen, Originalmotoren und einem Piloten-Maschinengewehr – der Jagdflieger aus dem Ersten Weltkrieg flugbereit ist, müssen Schaub und von Arx ihr Lebenswerk zuerst einmal aus der Werkstatt herauskriegen. Der Flugzeugrumpf (die Tragflächen lassen sich abmontieren) misst in der Breite 1,03 Meter, die Haustür ist sechs Zentimeter breiter. Präzise, knappe Sachen seien sie sich gewohnt, sagt Schaub. «Bei unserem Projekt fühlen wir uns oft mehr als Uhrmacher denn als Flugzeugbauer.»

Immer mittwochabends bauen die Männer an ihrem Luftschloss. **Egerkingen SO.** Oberhalb des Ortes, mit Aussicht auf Autobahnkreuz, Einkaufspark und Erotikmarkt, steht eine alte Teppichfabrik. In einem der Räume befindet sich der Flugzeughangar.

Isidor von Arx, 51, weisses Kombi, wenig Haar, und Kuno Schaub, 63, schwarzes Kombi, viel Haar und Rossschwanz, montieren eben das linke Querruder an die obere Tragfläche ihres Doppeldeckers. Das hier ist ihr Traum vom Fliegen mit einem fliegenden Traum. Sie bauen etwas, das es nicht mehr gibt. Ein französisches Jagdflugzeug von 1917. Das beste im Ersten Weltkrieg.

Eine Nieuport 23 C-1. «Es ist nicht nur die Reproduktion eines Fliegers, sondern auch eines Gefühls», sagt von Arx. Dass sich die beiden Männer 1999 entschieden, ausgerechnet diesen

Flieger nachzubauen, ist kein Zufall. Es hat etwas mit ihrem weltberühmten Nachbarn zu tun.

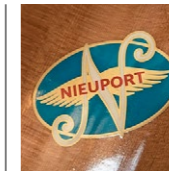
Die im Ersten Weltkrieg gegründete Schweizer Fliegertruppe besass von 1917 bis 1921 fünf solcher Nieuport-Jagdflugzeuge. Cheflehrer der Luftwaffe war Oberleutnant Oskar «Oski» Bider, Aviatiker von Beruf, Flugpionier mit Weltruhm. Zu Lebzeiten ein Held, ein Mythos seit seinem rätselhaften Tod. Die Nieuport war seine Lieblingsmaschine.

Und: Bider stammte aus Langenbruck BL – dem Nachbarort Egerkingens. Diese geografische Nähe zu ihm verleihe dem Projekt zusätzliche Tiefe. Manchmal fragten sie sich, was Bider jetzt wohl hierzu sagen würde, welchen Rat er ihnen bei diesem und jenem Problem geben könnte. Sagen von Arx und Schaub.

Die beiden Bidermänner.

Oskar Bider, 1891 geboren, lernt Landwirt und arbeitet als Cowboy in Argentinien. Mit 21 kehrt er zurück und erlangt das Fliegerbrevet. Am 24. Januar 1913 überfliegt er mit einer Blériot XI als erster Pilot die Pyrenäen. Der Flug macht ihn weltberühmt. Ein halbes Jahr später seine nächste Pioniertat: die Alpenüberquerung von Bern nach Mailand. Der junge Flieger avanciert in der Schweiz zum Superstar.

Im Hangar duftet es nach Holz, Tuch und heissem Bügeleisen. Am Boden liegt ein Holzpropeller, 32 Kilo schwer, eineinhalb Mann gross; mit diesem sei Oski Bider himself noch geflogen, weiss Schaub. Die runde, blecherne Motorhaube in der Ecke sieht aus wie der überdimensionierte Topf einer Zuckerwattemaschine. In einem öligen Karton lagern Munitionsgurte für ein Maschinengewehr Typ MG 11. Die Wände sind voller Originalbaupläne



Beim Bauen zuschauen Museum in Langenbruck. **Offen jeden 1. Sonntag im Monat von 14–17 Uhr.** Führungen sind möglich: nieuport.ch

der Nieuport, 1917 mit Tusche gezeichnet, auf den halben Millimeter genau lesbar. Überall Fotos von Bider, ein Mann mit Schnauze und Schneid vor seiner Nieuport posierend. An einem Kleiderbügel hängt die Replika seiner Fliegeruniform samt Lederstiefeln und Offiziersdegen.

Schliesslich, in der Mitte des Raums – der unfertige Jagdflieger. Der «Aviatik-Apparat», wie man dazu vor hundert Jahren sagte.

Als wärs ein monumentales Modellflugzeug. Eine Superlaub-sägelei. Und beileibe keine «fliegende Kiste», vielmehr ein graziles Konstrukt aus Holz, Metall, Leder und Baumwolltuch. Unverhofft ästhetisch, unerhört schnittig. Bullig und frech steht die Maschine da wie eine Raubkatze auf dem Sprung, als könnte sie es kaum erwarten, in den Luftkampf eingreifen zu dürfen.

Kuno Schaub will schon als Kind fliegen. Aus Gwunder springt er gar vom Balkon. Später wird er Privatpilot und macht mit seiner selbst restaurierten Bucker-Jungmann Kunstflug. Mittlerweile setzt Schaub sich nicht mehr ins Cockpit, «beim Nieuport-Projekt bin ich das Bodenpersonal». Schaub ist einer der besten Geigen- und Gitarrenbauer der Schweiz, sein Atelier steht im Nachbarort Neuendorf.

Als Bub wollte Kuno Tierpräparator werden, sammelte Mäuseskelette und baute diese, Knöchelchen für Knöchelchen, neu zusammen. «Im Grunde gehen wir bei der Nieuport ähnlich vor.» Schaub ist der Denker, Planer und Wissener des Projektes. Isidor «Isi» von Arx (Verkaufsleiter in einer Softwarefirma) hat die Rolle des «Arbeitnehmers», wie er selber sagt. Er führt aus, was Kuno ihm aufträgt. Von Arx ist mehrfacher Schweizermeister im Kunstflug. Er wird die Nieuport fliegen. ▶



Inventar Einer der Le-Rhone-Flugzeugmotoren in Einzelteile zerlegt.

Bewiesen belastbar Reisstest der gespleisssten Kabel und Spanndrähte.

► Nach seinen Rekorden veranstaltet Bider 1913 schweizweit Showflüge mit Abertausenden von Zuschauern. Mit ihm unterwegs als Passagierin ist seine drei Jahre jüngere Schwester Leny. Das Geschwisterpaar steht sich sehr nahe. An Weihnachten 1913 erzielt Bider mit seinem Nonstopflug Paris–Bern (in 4 Stunden 20 Minuten) einen neuen schweizerischen Rekord.

Von Arx und Schaub lassen nicht nur eine Nieuport auferstehen, sondern gleich drei Stück. Für jeden Erbauer ein Flugzeug. Ursprünglich war das Team zu dritt, Kollege Geri Mäder starb vor einigen Jahren. Ihm zu Ehren wird auch Nieuport Nr. 3 fertiggebaut. Deren Rumpfgerüst steht ebenfalls im Hangar: Spanndrähte, Pilotensitz, Spanten und Holzgurten – sieht derzeit noch eher aus wie ein Schlitten.

Nieuport Nr. 2 schliesslich steht in Biders Geburtsort Langenbruck, wo Schaub und von Arx ein Bider-Museum betreiben. Jeden ersten Sonntag im Monat arbeiten sie dort an Flieger Nr. 2, Besucher dürfen gern zusehen.

Nieuport Nr. 1, hier im Egerkingen Hangar, wird nun als erste Maschine mit Hochdruck fertiggebaut. Ziel ist, im Sommer 2019 zum Erstflug zu starten. Auf dem Flugplatz Dübendorf ZH. Wo auch Bider stationiert war.

Während des Ersten Weltkriegs wird Bider Fluglehrer und Chefpilot der Fliegertruppen. Seine Schwester Leny lässt sich währenddessen zur Stummfilm-Schauspielerin ausbilden. Im Schweizer Kinofilm «Bergführer» von 1917 spielt sie die Hauptrolle und provoziert mit einer verpönten Kusszene. In Zürich betreibt Leny zudem ein Modeatelier. Die extravagante Dame ist drauf und dran, die erste Filmdiva der Schweiz zu werden.

Mit Nähnadeln und Maschinengewehr

Kuno sagt, er sei vom Wesen her «Pazifist und ein grüner, ökologischer Mensch», da sei es schon kurios, dass ausgerechnet er ein motorisiertes Kriegsflugzeug baue. «Aber – die Nieuport ist halt nun mal der beste Flieger, den es zu jener Zeit gegeben hat.»

Und so sägen, bohren und schrauben die Bidermänner weiter. Nähen auch und bügeln gar. Pro Flugzeug werden 60 Laufmeter Baumwolltuch verarbeitet. Bevor neun Lagen Spannlack den Stoff stärken, muss das Tuch gebügelt und mit Sattlernadeln über das Flügelgerippe genäht werden. Isidor grinst. Er bringe seine Hemden in den Hemdenservice, und im Notfall könne er knapp einen Knopf annähen, «und jetzt bügle und nähe ich plötzlich ein ganzes Flugzeug».

Es ist diese beneidenswert nüchterne Leidenschaft der beiden Nieuportianer, die fasziniert. Ihre selbst nach zwei Jahrzehnten chronische Freude am Bauen und Tüfteln und ihr unerschütterliches Vertrauen in die Konstruktionskünste ihrer Vorfahren, ihrer Vorflieger, dass das Ding hier auch wirklich fliegen wird.

Am Morgen des 7. Juli 1919, nach einer durchzechten Nacht, startet Oskar Bider in Dübendorf mit seiner Nieuport zu einer Akrobatikvorführung. Er stürzt ab und stirbt. Noch heute wird gerätselt, ob Bider betrunken war oder Suizid beging. Ein technischer Defekt am Flugzeug wird ausgeschlossen. Als Leny die Todesnachricht erhält, nimmt sie sich mit einem Kopfschuss das

Leben. Drei Tage später werden die Geschwister, unter grosser Anteilnahme von Bevölkerung und Militär, in Langenbruck zu Grabe getragen. Der spanische König Alfons XIII. schickt einen Blumenkranz.

Das Grabmal der Bider-Geschwister steht heute noch auf dem Gottesacker in Langenbruck.

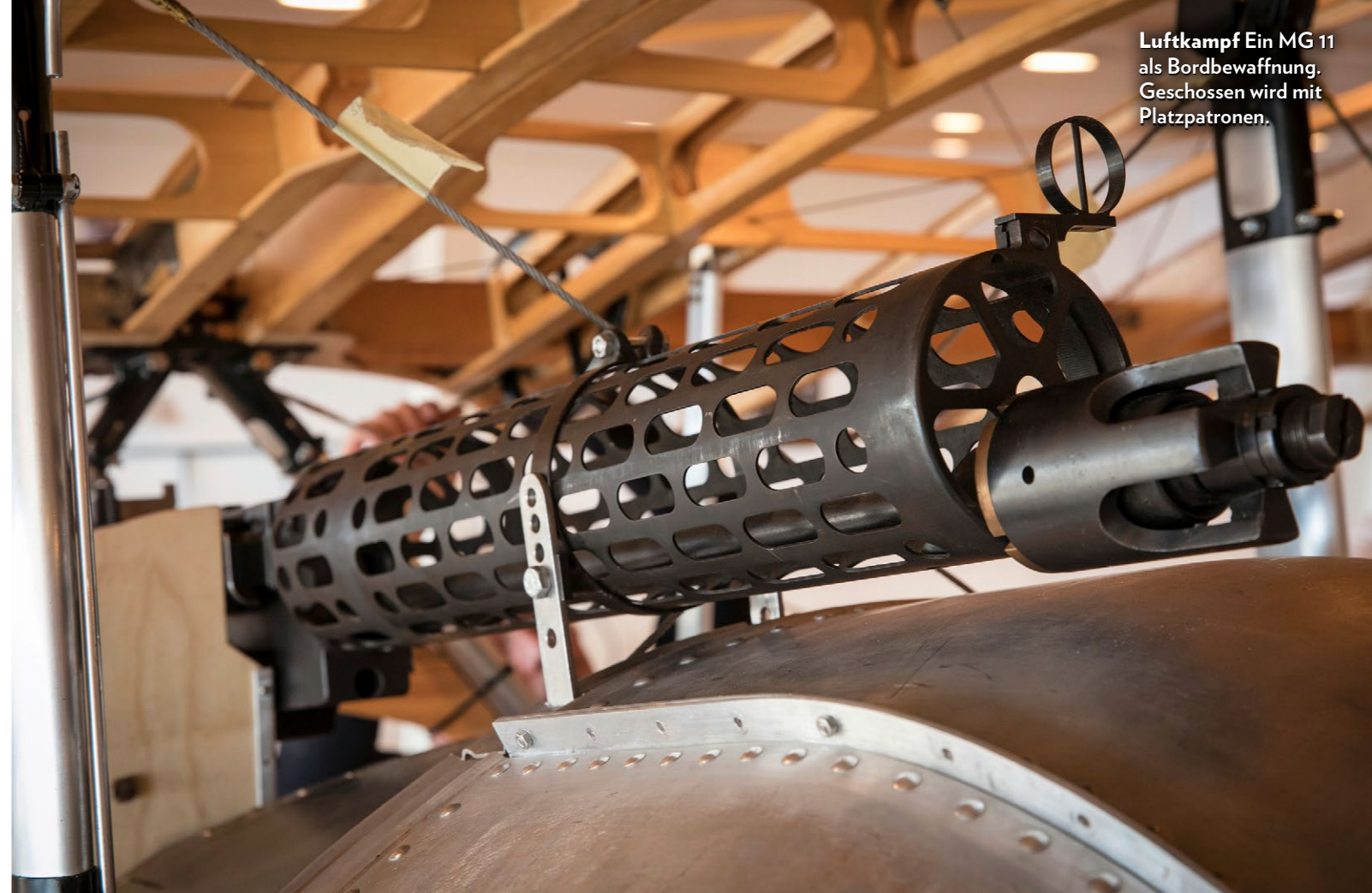
Die neue Nieuport soll am 7. Juli 2019 zu ihrem Erstflug starten. Auf den Tag genau 100 Jahre nach Biders Todessturz. Von Arx und Schaub finden das nicht morbide, betrachten das Datum auch nicht als schlechtes Omen. Man sehe es, wenn schon, als tiefe Verneigung vor Bider, dem Flugpionier.

Und dann ... nach 20 Jahren Bauzeit, werden die Bidermänner plötzlich fertig sein? Einfach nichts mehr zu tun haben?

In ein Luftloch stürzen?

Es gäbe da, verrät Kuno Schaub zögerlich, ein wunderschönes, altes Flugzeug. Die Santos-Dumont Demoiselle von 1907. Das erste in Kleinserie produzierte Leichtflugzeug der Welt. Komplette aus Bambus, sehr klein, sehr fragil – Demoiselle ist das französische Wort für Libelle. Dieses Apparäthen zu bauen – das wäre was. Allerdings sei es schwierig, den richtigen Bambus zu finden, geben Schaub und von Arx zu bedenken. Sowieso sei das ein aufwendiges Projekt, würde sie beide enorm fordern, keine einfache Sache, viele Probleme, könnte eine längere Sache werden, eine happige Herausforderung.

Ihre Demoiselle ist so gut wie in der Luft. ●



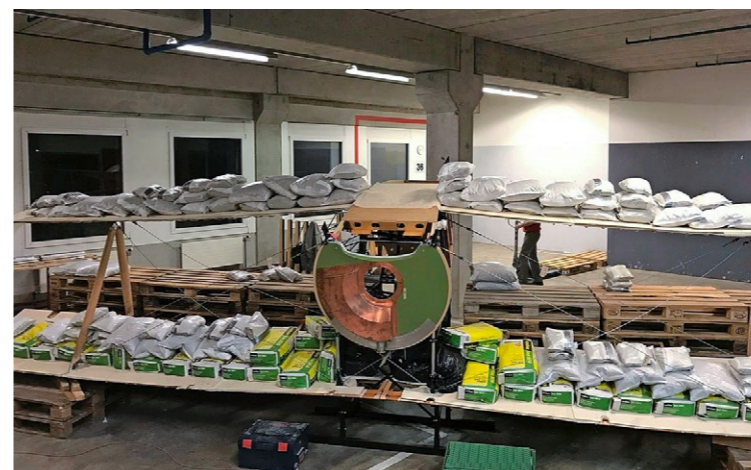
Luftkampf Ein MG 11 als Bordbewaffnung. Geschossen wird mit Platzpatronen.



Man zeigt sich Halbfertige Nieuport an der Airshow 2014 in Payerne VD.



Mit Nadel und starkem Faden Kuno beim Eintuchen des Seitenruders.



Belastungstest Zwei Tonnen Säcke Zement und Splitt auf den Flügeln.



Lehrstunde Isidor in Bider-Uniform erklärt Besuchern die Nieuport.

Fotos HO (4)