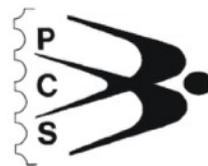


Ausgabe 1/2018



PHILATELIE

UND

LUFTPOST



125 Jahre Schynige Platte-Bahn / Wengernalpbahn.
Ausgabe vom 01. März 2018

Gemeinschaftsausgabe 1/2018
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischen Aerophilatelisten-Verein SAV



WIEDERAUFNAHME DER FLUGLINIE

PEKING - ZÜRICH



Philatelisten-Club Swissair
Postlagernd
8060 Zürich - Flughafen
Schweiz

07. Juni 2017 Peking - Zürich
Wiedereröffnung durch China Airlines mit Airbus A330
Erste Landung in Genf des Bombardier CS300 der Swiss
14. Juni 2017



Erste Landung
Bombardier CS300

Philatelisten-Club Swissair
Poste restante
1215 Genf-Flughafen

Inhaltsverzeichnis

Redaktionsschluss	Seite 3
Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 6
Liebe Mitglieder Peter Beer, Rolf Rötheli	Seite 7
PCS- und SAV-, sowie andere interessante Daten	Seite 8
Fliegetod am Irchel Walter Kalt	Seite 9
Campini-Caproni C.C.2 Walter Kalt	Seite 13
Schliessung der Postfiliale Dübendorf 2 Flugfeld Peter Beer	Seite 19
Humor	Seite 22
Geschichte und Aufbau meiner Heimatsammlung „Wynental“ Jürg Roth	Seite 23
Zweiter Weltkrieg. Kamikaze-Pilot. Walter Kalt	Seite 38
Der besondere Beleg. Schreiben von Walter Mittelholzer Fredy Rosenast	Seite 45

**Redaktionsschluss für das Heft 2/2018
ist der 01. September 2018
Gerne erwarte ich Ihren Beitrag
Senden Sie diesen an: kawa@vtxmail.ch
oder an Walter Kalt, Opfikonerstrasse 3, 8302 Bassersdorf**



Ihre Vorteile:

Große Auswahl

- Jede Woche mehrere Hundert neue Lose!
- Mehr als 20.000 Lose aus allen Sammelgebieten der Aerophilatelie mit allen Spezialteilen im Angebot

Suchfunktionen

- Einfache Stichwortsuche (Begriff eingeben)
- Erweiterte Suche mit speziellen Filtern
- Logische Gliederung und Struktur der Angebote

Übersichtliche Darstellung

- Jedes Los ist abgebildet (Vorschau- und Großbild)
- Aussagestarke Beschreibungen
- Schnelle Funktionen zum Blättern und Bestellen

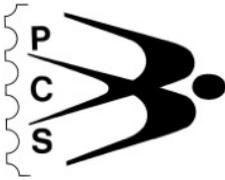
Spezialauktionen mit gedruckten Katalogen finden auch künftig für ausgefallene Einzelstücke und Sammlungen der Aerophilatelie statt. Fordern Sie Ihr persönliches Exemplar kostenlos an!

Sammeln mit Niveau!

AEROPHILATELIE
JOHANNES E. PALMER

Falkenweg 3
D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg
Tel. +49 (0)7302 92 38 56 · Fax +49 (0)7302 92 38 57
Mobil: +49 (0)177 73 56 289
www.aerophil.de · Mail mail@aerophil.de





Philatelisten-Club Swissair **Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche**

Präsident, Mitgliederdienst, Aktionen

Peter Beer Birchwilerstrasse 7 8303 Bassersdorf
Tel. 044 860 89 48
E-Mail: peterbeer@gmx.ch

Vizepräsident, EDV Informationsverwaltung

Peter Ehrat Chliweg 20 8424 Embrach
Tel. 044 865 20 61
E-Mail: pehrat@gmx.ch

Ehrenpräsident

Albert Rusterholz Hofwiesenstrasse 262 8050 Zürich
Tel. 044 312 49 82
E-Mail: arusterh@bluewin.ch

Protokoll

Iris Erne Blattenstrasse 12 8603 Schwerzenbach
Tel. 044 825 19 15
E-Mail: iris.erne@bluemail.ch

Finanzen

Liechti Werner Postfach 742 2501 Biel/Bienne
Tel. 032/365 90 80
E-Mail: liechti.werner@bluewin.ch

Korrespondenz, Neuheitendienst, Nachversand

Lise Däppen Kasernenstrasse 24 8180 Bülach
Tel. 044 860 27 73
E-Mail: baslertuebli@yahoo.com

Grafik, Philatelie und Luftpost, Homepage, Versand

Walter Kalt Opfikonerstrasse 3 8303 Bassersdorf
Tel. 044 837 15 60
E-Mail: kawa@vtxmail.ch

Clubabende

Marcel Waespi Chappelistrasse 13 8604 Hegnau
Tel. 044 945 38 81
E-Mail marcel.waespi@sunrise.ch

Vereinsadresse: Philatelisten-Club Swissair Postfach 8058 Zürich
www.philclub-swissair.ch

Druck: Kopierbüro Schmidt, www.kopierschmidt.de, anbot@kopierschmidt.de



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV ab GV 2017

**Präsident
Tage der Aerophilatelie,
Webmaster:**

Rolf Rötheli, Sihlwaldstr. 9, 8135 Langnau am Albis
Tel: 079 230 93 89
Email: rolf.roetheli@gmail.com

**Vizepräsident und Leiter
Katalogkommission:**

René Koller, Engelstrasse 3, 8004 Zürich
Tel: 044 241 77 88
Email: r.koller@gmx.net

**Sekretär und
Katalogstelle:**

Jürg Tschumper, Im Langacher 15, 8606 Greifensee
Tel: 044 940 78 74
Email: jtsch@gmx.ch

Finanzen:

Edi Schwarz, Im Gräfli 8, Postfach 256, 8808 Pfäffikon
Tel: 079 605 55 13
Email: eduard.schwarz@gmx.net

Rundsendedienst:

Alex Berg, Appitalstrasse 24, 8804 Au
Tel: 044 781 11 87
Email: alex.berg@hispeed.ch

Neuheitendienst:

vakant

Auktionator:

Benno Flury, Ibikon 12, 6343 Rotkreuz
Tel: 076 378 72 27
Email: sav.auktionen@gmail.com

Weitere Funktionen:

Ehrenpräsident:

Tony A. Roth, Haldenstrasse 13, 8302 Kloten
Tel: 044 814 11 68
Email: tony.roth@swissonline.ch

Delegierter FISA:

Peter Beer, Birchwilerstr. 7, 8303 Bassersdorf
Tel: 079 517 46 92
Email: peterbeer@gmx.ch

Vereinsadresse: Rolf Rötheli, Präsident SAV, Sihlwaldstr. 9, CH-8135 Langnau
www.sav-aerophilatelie.ch

Liebe Mitglieder des SAV und PCS

Es ist viel passiert in der europäischen Luftfahrt! Das „grösste“ Ereignis war wohl das Grounding und die Auflösung der Air Berlin. Es knisterte zwar schon über eine längere Zeit im Gebälk dieser Airline. Zu lange hat man darauf vertraut, dass die 300 Millionen Euro aus den Emiraten jedes Jahr in die Kasse fliessen und so das erwirtschaftete Defizit decken. Nun ist der grösste Geldgeber ausgestiegen und plötzlich ging gar nichts mehr. Aus Schweizer Sicht macht wohl am meisten betroffen, dass die Balair resp. Belair, welche vor ein paar Jahren von Air Berlin übernommen worden ist, nun wohl auch endgültig verschwinden wird! Grosser Profiteur dieses Konkurses ist einmal mehr die Lufthansa, welche den grössten Teil der Flotte übernommen hat. Aber auch Easy Jet konnte 25 Flugzeuge ersteigern und noch wichtiger, die Verkehrsrechte ab dem Flughafen Berlin Tegel! Und so fliegt nun Easy Jet in direkter Konkurrenz zu SWISS ab Tegel nach Zürich und zurück. Die Kundschaft freut es, die Preise werden nochmals billiger!

Dieses Jahr feiert der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt „Aero Suisse“ sein 50-Jahr-Jubiläum und die Stiftung Pro Aero ihren 80-jährigen Geburtstag. Grund genug für das Verkehrshaus der Schweiz, der Fliegerei eine Sonderausstellung zu widmen. Schauen Sie mal wieder vorbei im VHS, zum Beispiel an den „Air and Space Days“ vom 12. bis 14. Oktober 2018!

Die Tage der Aerophilatelie finden dieses Jahr vom 16.-17. Juni 2018 statt. Organisiert werden sie durch den Glarner Philatelistenclub. An diesen zwei Tagen können Sie in der Lintharena in Näfels eine Ausstellung sowie verschiedene Händler besuchen.

Beim SAV ist immer noch die Stelle des Neuheiten-Obmannes vakant. Wenn Sie Interesse oder Fragen dazu haben, melden Sie sich doch bei Rolf Rötheli!

Wir wünschen Ihnen gute Gesundheit und nehmen Sie sich Zeit für Ihr Hobby! Gestalten Sie unser Vereinsorgan interessant und senden Sie Ihren Artikel an unseren Redaktor Walter Kalt!

Ihre Präsidenten Peter Beer und Rolf Rötheli

PCS-Clubabend Daten im Restaurant Landhus in Zürich-Seebach,
2018 Jeweils ab 19.00 UHR

05. März	07. April (GV)	07. Mai Vortrag (siehe Kasten)
04. Juni	02. Juli	03. Sept. 01. Okt.
05. Nov.	03. Dez. Chlausabend	

GV 2018

Treffpunkt Samstag, den 7. April 2018 um 09.30 Uhr, Zürich-Flughafen
beim Busterminal 30.

Weitere Informationen folgen mit der Einladung zur GV.

Jeder Aerophilatelist hat sicher schon mal einen Brief in der Hand gehabt, auf dem ein O.A.T -Stempel angebracht war. Was es genau mit dieser Abkürzung auf sich hat, wird uns Roland Herzog an unserem Clubabend vom **7. Mai 2018** mit seinem **Vortrag "O.A.T und AV2 auf Briefen"** genauer erklären. Ein spannendes Thema und ein "Muss" für jeden Aerophilatelisten!

Daten vom SAV im Restaurant Werdguet, Zürich-Wiedikon

Handbuch-Vernissage: 07. März 2018

Generalversammlung: 22. April 2018

Herbstversammlung: 11. November 2018

Mittwoch-Höcks 2018: 14. März 11. April 09. Mai 13. Juni

11. Juli 08. Aug. 12. Sep. 10. Okt. 14. Nov. 12. Dez.

Weitere Daten:

Tage der Aerophilatelie: 16./17. Juni 2018 in der Lintharena Näfels

Der GWP lädt zum Vortrag ein, 06. April 2018.

Das vielseitig interessierte Mitglied, von der Gesellschaft der Weltall-Philatelisten GWP Rico Mettler, uns bekannt von seinem ZeroG-Vortrag, liess es sich nicht nehmen die Sonnenfinsternis vom 21.8.2017 in den USA vor Ort zu erleben. Seine Reise hatte sich gelohnt da die Finsternis um ein Vielfaches spektakulärer als diejenige von 1999 in Europa war, gemäss Rico "absolut perfekt". Dies wird uns Rico mit zahlreichen eindrücklichen Bildern und Videos beweisen und uns einstimmen in die nächsten perfekten Finsternisse die man gesehen haben muss.

Die Mitglieder des PCS und SAV sind recht herzlich eingeladen!

Treffpunkt Restaurant Landhus in Seebach, Beginn um 19.00 Uhr.

Fliegetod am Ircchel

Bei Teufen ZH stürzten 1945 am gleichen Tag zwei französische Jagdflieger ab. Nun soll am Absturzort ans Unglück erinnert werden.

Ein Spickel Wald, umgrenzt von drei Feldwegen. Baumstrünke, Äste, Gestrüpp, irgendwo im Laub liegt ein umgekippter Hochsitz. An diesem Ort, weit hinten im Junkerental bei Teufen ZH, stürzte am 16. Juli 1945 ein französisches Militärflugzeug vom Typ **Bell P-39 Airacobra** in den Wald. Praktisch zeitgleich prallte nur rund 400 Meter entfernt ein zweites französisches Jagdflugzeug desselben Typs in den waldigen Steilhang des Ircchels. Beide Piloten kamen ums Leben.



Bell P-39 Airacobra
der Luftstreitkräfte des Freien Frankreichs

«Ja, hier ist der Flieger damals runtergekommen», sagt Stefan Rohner, Forstwart aus Teufen. Spuren der damaligen Abstürze seien allerdings keine mehr sichtbar. Weder gebe es eine in den Wald geschlagene Schneise noch Rindennarben an Baumstämmen. «Das ist zu lange her. Die Bäume stehen nicht mehr, zudem wurden im nachhinein Waldwege gebaut», sagt der 62-Jährige.

Den genauen Absturzort wenige Meter neben dem Feldweg kennt Rohner von Erzählungen älterer Dorfbewohner. Und von einem Hobbyarchäologen, der vor ein paar Jahren in dem Waldspickel mit einem Metalldetektor nach Trümmern suchte. Der Mann wurde fündig und grub diverse Metallteile aus dem Waldboden. Eines der Fundstücke schenkte er Rohner – den Teil einer Patrone aus dem Bordgeschütz.

«Ta Salomé»: Foto in Brieftasche

«Die Maschine des Patrouillenführers, eines Premier Lieutenant, hatte sich tief in den nassen Waldboden gebohrt», schrieb der Journalist Max Korthals (1922-2003) 1997 in einem Beitrag für die NZZ. Er war als junger Soldat am Unglücksort für die Sicherung der Absturzstelle und die Bergung der Opfer mitverantwortlich. «Bei Nacht, Nebel und Nässe barg eine private

Baufirma die Trümmer, und der Trichter füllte sich allmählich mit Benzin und Regenwasser. Da sich bei der amerikanischen Airacobra der Führersitz vor dem Motor befand, war der Körper des Piloten der letzte Fund.»



Auch die U.S. Armee setzte die Bell P-39 Airacobra für den Luftkampf ein.

Zum Doppelabsturz gab es damals ausser einem dünnen amtlichen Communiqué der Abteilung Presse und Funkspruch kein grosses Aufheben. Korthals: «Es galt noch Geheimhaltung, und Presseleute am Unfallort waren undenkbar, ebenso nachträgliche Recherchen der Medien über Gründe und Verantwortungen.»

Ein Erlebnis hatte sich ihm besonders eingepägt: «In der seltsamerweise trocken gebliebenen Brieftasche des Piloten fand sich zwischen den Dienstpapieren, aus denen hervorging, dass er bis kurz vorher seine Dienste in (dem sonnigen?) Algerien geleistet hatte, das Foto eines schwarzäugigen Mädchens; Rückseite <Ta Salomé>.»

Gemäss Akten aus dem Bundesarchiv waren die beiden Flugzeuge in den tief hängenden Wolken kollidiert und danach abgestürzt. Bei den Toten handelte es sich um den 25-jährigen François de Laurens und den 27-jährigen François Delvolvé. «Sie kamen rheinaufwärts und hatten zuvor mit ihrem Tiefflug die Eglisauer aufgeschreckt», notierte Korthals. Der Wolkenplafond lag tief, ihn unterfliegen zu wollen sei äusserst riskant gewesen. Laut dem Aviatikkenner benützten die französischen Piloten auf ihren Flügen oft den Rhein als Navigationshilfe. Seit der Installation der französischen Besatzungsarmee in Süddeutschland im Mai 1945 hätten die Schweizer Behörden dies auch dort toleriert, wo der Rhein kein Grenzfluss ist.

Das Rätsel um die toten Piloten

Offenkundig unterschätzten die Piloten die Flussbiegung bei der Tössegg: «Mit einer Richtungsänderung um 310 Grad befindet sich hier ja, mit Ausnahme des Rheinauer Mänders, die kräftigste Rheinbiegung zwischen Graubünden und der Nordsee», schrieb Korthals. Er erinnerte an einen ähnlichen Flugzeugabsturz ganz in der Nähe: Rund zwei Kilometer entfernt, am Rhinsberg bei Eglisau, verunglückte 1947 ein weiterer französischer



Pilot tödlich. Er befand sich auf dem Flug ins Elsass und orientierte sich ebenfalls am Rheinlauf.

Die Beisetzung der Verunglückten von Teufen fand einige Tage später im Friedhof Nordheim in Zürich statt, wie Korthals festhielt. Auch in einem im Bundesarchiv erhaltenen Brief des Chefs der Fliegertruppen heisst es, französische Offiziere seien damals in die Schweiz geflogen worden, um an der Beisetzung teilzunehmen. In der offiziellen

Mitteilung der Armee zum Absturz wird die Überführung der Leichen in den Friedhof Nordheim ebenfalls erwähnt.

Allerdings: Die Gräber der beiden Piloten sucht man dort vergebens. Und es ist unklar, ob ihre sterblichen Überreste wirklich in Zürich begraben oder nicht doch nach Frankreich zurückgebracht wurden. «In den Registern im Archiv des Friedhofs Nordheim finden sich keine Hinweise auf die Beisetzung der beiden Piloten», sagt Bruno Bekowies, stellvertretender Leiter des Zürcher Bestattungs- und Friedhofamts. Womöglich wurde das Begräbnis in den Unterlagen aber auch nicht vermerkt oder die Dokumente sind nicht mehr vorhanden.

Kontroverse um Schadenersatz

Der Doppelabsturz von Teufen beschäftigte die Bundesbehörden noch längere Zeit. Dabei ging es um die Frage, wer die Kosten von 2300 Franken für die Bergung der Wracks übernimmt und ob die Schweiz von Frankreich Schadenersatz fordern sollte. Im Bundesarchiv findet sich ein Schriftwechsel zwischen dem Militärdepartement und dem Politischen Departement.



«Die Maschine des Patrouillenführers, eines Premier Lieutenant, hatte sich tief in den nassen Waldboden gebohrt», notierte ein Augenzeuge, der an der Bergung beteiligt war.
Bild: www.warbird.ch

«Der Kommandant der Flieger- und Flabtruppen, Herr Oberstdivisionär Rihner, habe sich persönlich dieses Falles angenommen und seinerzeit verfügt, es sei von einer Geltendmachung von Schadenersatz gegen Frankreich mit Rücksicht auf die <courtoisie internationale> zu verzichten», heisst es in einem Schreiben vom August 1947. Zur Begründung habe Rihner darauf aufmerksam gemacht, er sei von Herrn General Delattre de Tassigny zusammen mit andern schweizerischen Offizieren in äusserst zuvorkommender Weise empfangen worden. Unter diesen Umständen habe er es «nicht für korrekt gehalten», eine Wiedergutmachung für den Absturz der beiden Flugzeuge zu verlangen.

Das kam nicht überall gut an. Das Militärdepartement werde gegenüber Herrn Oberstdivisionär Rihner zum Ausdruck bringen, «dass dieses eigenmächtige Vorgehen unstatthaft gewesen sei», heisst es in einem weiteren Brief. Schliesslich zogen das Militär- und das Aussendepartement einen Schlussstrich und segneten das Vorgehen Rihners nachträglich ab. «Wir betrachten diese Sache als erledigt», teilten sie ihm mit.

Eine Wegmarke als Erinnerung

Laut Oliver Müller, Gemeindepräsident von Freienstein-Teufen, prüft der Gemeinderat nun, am Unglücksort am Waldrand einen Hinweis anzubringen. In welcher Form dies geschehen soll, sei noch offen. Vorstellen kann er sich eine Wegmarke, einen Stein mit einem kurzen Hinweis. Auch in der Gemeindechronik auf der Website der Gemeinde soll künftig auf das Unglück hingewiesen werden. «Das gehört zur Geschichte unserer Gemeinde, das dürfte den einen oder anderen interessieren», sagt Müller. Auf dem Rhinsberg bei Eglisau gibt es bereits seit Jahren einen Gedenkstein für den verunglückten Piloten.

Als fremde Bomber auf die Schweiz stürzten

Der Doppel-Absturz bei Teufen ZH war nicht der einzige Absturz eines ausländischer Flugzeuge in der Schweiz während der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Laut dem St. Galler Historiker Dani Egger gab es zwischen 1939 und 1945 mindestens 56 Abstürze fremder Flugzeuge in der Schweiz, dazu kamen 185 Landungen oder Notlandungen.

Walter Kalt

Tages-Anzeiger Erstellt: 04.12.2017

Quelle: www.tagesanzeiger.ch/zuerich/region/fliegertod-am-irchel/story/18560925

Campini-Caproni C.C.2

Der zweite Jet der Welt. Neues Rekordflugzeug für Italien.

Am 27. August 1940, auf den Tag genau ein Jahr nach dem Jungfernflug der **Heinkel He 178**, startete die strahlgetriebene **Campini-Caproni C.C.2** zu ihrem Erstflug. Dabei kam aber keine Turbine zum Einsatz, sondern ein Kolbenmotor.



Henkel He 178
links



Campini-Caproni C.C.2
rechts

Mit viel Tamtam feierte Italiens Diktator Benito Mussolini den Erfolg der Campini-Caproni C.C.2. Die Maschine galt bis zum Bekanntwerden des Erfolges der Heinkel He 178 als erstes Düsenflugzeug der Welt. Italiens Regime hatte die Entwicklung trotz vieler Verspätungen massiv gefördert. Der ungewöhnliche Entwurf ging auf die Ideen von Secondo Campini zurück. Der in Bologna geborene Ingenieur hatte sich schon früh mit Antriebstechniken beschäftigt und meldete bereits am 20. Januar 1931 ein Patent für einen Strahlantrieb an. Dabei ging er von der Idee aus, angesaugte Luft mechanisch zu verdichten. Die resultierende Erwärmung und anschließende Ausdehnung sorgt für einen Rückstoss und damit für Schub. Allerdings setzte er zur Verdichtung unter anderem mangels geeigneter Werkstoffe auf Kolbenmotoren und nicht auf Turbinen, was sich als Sackgasse erweisen sollte.

Noch im Jahr 1931 gründete Campini mit VENAR eine eigene Firma (Velivoli e Natanti a Reazione, strahlgetriebene Flugzeuge und Boote). Der erste Auftrag kam im Mai 1931 von der italienischen Marine, für die Campini einen entsprechenden Bootsantrieb bauen sollte. Da er nicht über eine eigene Werkstatt verfügte, suchte er sich einen Partner und fand ihn in dem Unternehmen Costruzioni Meccaniche Riva. Das Boot wurde von einem Flugmotor Isotta Fraschini Asso 200 angetrieben, bei dem aus zwei jeweils seitlich über der Wasseroberfläche am Bootskörper befestigten Düsen unter Hochdruck Wasser ausströmte. Bei Tests in Venedig erreichte das Boot eine Geschwindigkeit von 28 Knoten. Ein Folgeauftrag blieb jedoch aus.

Mehr Glück hatte Campini im Luftfahrtbereich. Er hatte seine Antriebsidee auch dem italienischen Luftfahrtministerium vorgeschlagen. Die Luftstreitkräfte hofften auf ein schnelles Flugzeug, das in grosse Höhen vorstossen konnte, und erteilten am 5. Februar 1934 den Auftrag zum Bau eines Testrumpfs und zweier kompletter Flugzeuge. Diese sollten für die damals stattliche Summe von 4,5 Millionen Lire bis Ende 1936 fertiggestellt werden. Auch hier musste sich der Ingenieur Hilfe suchen, und er tat sich mit dem Flugzeugbauer Gianni Caproni zusammen. Schon bald begannen die Arbeiten bei Aeroplani Caproni in Taliedo bei Mailand in der Nähe des heutigen Flughafens Linate. Windkanalversuche mit Modellen halfen bei der endgültigen Festlegung des Entwurfs.



Sonderstempel vom 29. November 1991 mit Campini-Caproni C.C.2

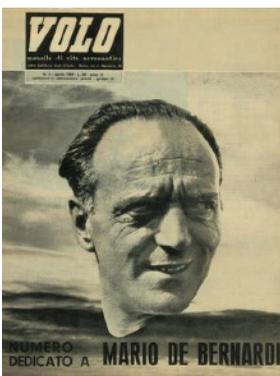
Abgesehen vom exotischen Antriebskonzept entschieden sich Campini und Caproni für eine recht konventionelle Auslegung. Der wie die Tragflächen aus Metall bestehende Rumpf besass eine röhrenartige Form und einen Luftenlauf am Bug von 0,84 Metern Durchmesser. Der Pilot und ein Beobachter waren hintereinander untergebracht. Als Motor forderte Campini von der Regia Aeronautica einen Zwölfzylindermotor Isotta Fraschini Asso XIR, der sich zu diesem Zeitpunkt erst in der Erprobung befand. Daher musste er sich mit einem Asso 750R mit 18 Zylindern begnügen. Die ersten Experimente mit dem Testrumpf lieferten allerdings keine zufriedenstellenden Ergebnisse. Auch die Konstruktion der Flugzeuge nahm mehr Zeit in Anspruch als vorgesehen. Der Terminplan war nicht zu halten, und gleichzeitig überstiegen die Kosten das vorgesehene Budget.

Campini musste daher die Regierung um eine Verlängerung der Frist und um zusätzliche Geldmittel bitten. Tatsächlich bekam er 16 Prozent mehr Geld und zwei Jahre mehr Zeit.

Im Oktober 1937 überarbeitete er den Entwurf, indem er den Rumpf etwas verlängerte und den Lufteinlauf auf 0,72 Meter verkleinerte. Als Motor kam nun ein Asso L121 mit einem grossen, kreisförmigen Kühler zum Einsatz, der einen drei- statt zweistufigen Verdichter antrieb. Dieser ähnelte im weitesten Sinne drei hintereinander geschalteten Luftschauben mit jeweils zwölf Schaufeln, ihre maximale Drehzahl betrug 18000 Umdrehungen pro Minute. Dazwischen waren Leitschaufeln angeordnet. Der von Motorabgasen erhitzte Luftstrom wurde unter der Kabine zur Schubdüse geführt, in der sich ein geschossförmiger Kegel befand. Dieser liess sich hydraulisch nach vorne oder hinten verschieben, um den Querschnitt der Düse zu verändern. Bei kleinstem Durchmesser erzielte das System den maximalen Schub von rund 7,4 Kilonewton. Ein Teil der Luft floss vorher in eine doppelwandige Struktur zur Kühlung des hinteren Rumpfes. Als erstes Flugzeug besass die C.C.2 einen Nachbrenner zur Schubsteigerung. Vor der Schubdüse befanden sich ringförmig angeordnete Brenner, die Kraftstoff einspritzten und entzündeten.

Durch die vielen Änderungen verdreifachte sich jedoch die Leermasse. Zudem reichte die Fristverlängerung nicht aus. Es dauerte noch bis Mitte 1940, bis die erste Campini flugbereit war. Daher wurde der Heinkel He 178 die Ehre zuteil, am 27. August 1939 den ersten jetgetriebenen Flug durchzuführen. Erst Ende Juni 1940 begannen dagegen die Bodenläufe des italienischen Flugzeugs. Schliesslich liess Caproni die zweite Maschine

(Seriennummer 4850, spätere militärische Kennung MM.488) per Strassentransport nach Linate bringen. Dort führte **Mario de Bernardi** am 8. August 1940 erste Rollversuche durch. Der damals nicht nur in Italien berühmte Pilot hatte zuvor mehrere Geschwindigkeitsweltrekorde aufgestellt und die Schneider Trophy gewonnen. Am 27. August hob er schliesslich zu einem zehnminütigen Flug ab, bei dem er eine Höhe von 700 Metern erreichte. Dabei offenbarte sich eine Buglastigkeit der C.C.2, die eine Änderung des Anstellwinkels des Höhenleitwerks notwendig machte. Der vertraglich vorgeschriebene offizielle Erstflug fand am 6. September 1940 statt. Danach kam es zu einer Zwangspause, da sich de Bernardi



Pilot Mario de Bernardi auf der Titelseite von Volo

bei einem Sturz in seinem Hotel die Ferse gebrochen hatte und er der einzige Pilot für die Campini war.

Erst am 11. April 1941 konnte die Flugerprobung weitergehen, diesmal mit dem ersten Flugzeug (Seriennummer 4849, militärische Kennung MM.487). Das zweite Exemplar blieb zu Bodenversuchen in Mailand und flog insgesamt nur zwei Mal. Obwohl Motorprobleme immer wieder für Verzögerungen sorgten, sollte di Bernardi die Campini zum Flugtestzentrum in Guidonia bei Rom überführen. Nach einigen längeren Flügen zur Ermittlung des Treibstoffverbrauchs war es am 30.

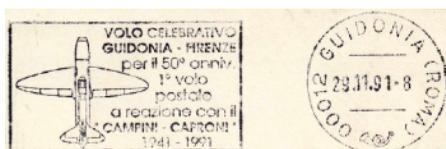
November 1941 so weit: Nach zwei Stunden und elf Minuten landete er in Guidonia. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 217,15 km/h, der Verbrauch 675 Liter. Diktator Mussolini schlachtete den Erfolg für seine Propaganda weidlich aus. Wenig erfolgreich verlief dagegen in der Realität die militärische Erprobung. Das Flugzeug mit dem auch „Motorjet“ genannten Antrieb blieb die meiste Zeit am Boden. Bei einem Flug am 9. April 1942 überhitzte der Kühler, und di Bernardi musste notlanden, obwohl sich das linke Hauptfahrwerk nicht ausfahren liess. Die Mechaniker konnten die Schäden der Bruchlandung aber innerhalb von zwei Monaten beheben, so dass di Bernardi am 10. Juni 1942 wieder starten konnte. Bei diesem Flug erreichte er die höchste bis dahin mit der Campini erzielte Geschwindigkeit von 292 km/h. Insgesamt waren die Flugleistungen aufgrund der geringen Antriebskraft mehr als enttäuschend. Der letzte von nur 22 Flügen fand am 27. August 1942 statt.



Campini-Caproni C.C.2

Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs wurde die eingelagerte Maschine stark beschädigt. Mitte 1944 entdeckten alliierte Truppen das Wrack des Flugzeugs in Guidonia und brachten es zur Untersuchung ins britische Farnborough. Die Überreste endeten auf dem Schrottplatz. Die zweite Maschine überstand den Krieg in Mailand und ist heute im

italienischen Luftwaffenmuseum in Vigna di Valle, Latium, zu besichtigen. Der Testrumpf existiert noch im Wissenschafts- und Technikmuseum in



Werbeflagge mit Campini-Caproni C.C.2

Mailand. Campini hatte viele weitere Entwürfe auf Lager, wie einen dreimotorigen Bomber oder einen Jäger, bei dem der deutsche DB605-Motor zum Einsatz kommen sollte. Sie blieben aber allesamt auf dem Reissbrett.



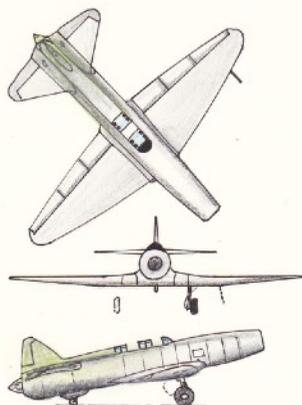
Ganzsache: Aufgedruckte Briefmarke zu 800 Lira mit der Abbildung der Campini-Caproni C.C.2



Walter Kalt
 Quelle: FLUG REVUE und www.klassiker-der-luftfahrt.de

ITALIEN

1945 - 1958



Die **Campini-Caproni C.C.2** (oft als „**Campini-Caproni N.1**“ bezeichnet) ist ein luftansaugendes, thermojetgetriebenes Flugzeug, das in Italien gebaut wurde. Der Erstflug war am 27. August 1940. Die C.C.2 war das zweite strahlgetriebene Flugzeug der Welt.

Es wurde eine Anzahl von vorher sorgfältig geplanten Demonstrationsflügen durchgeführt, darunter einer über 270 km von Taliedo nach Guidonia Montecelio bei Rom mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 209 km/h. Der zweite Prototyp (MM488) flog am 30. April 1941, dessen erster offizieller Flug fand am 30. November 1941 statt, als Mario De Bernardi und der Ingenieur Giovanni Pedace in der hinteren Kanzel vom Flughafen Milano Linate bis Guidonia flogen und dabei 475 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 217 km/h zurücklegten. Ein drittes Exemplar wurde ohne Triebwerk fertiggestellt.

Sammelblatt Offene-Klasse Handzeichnung und Text
3 Seitenansicht der Campini-Caproni C.C.2

Schliessung der Postfiliale Dübendorf 2 Flugfeld.

Der Geheimtipp für schöne Stempel mit Flugzeugmotiv war (neben dem Flughafen Zürich) die Poststelle Dübendorf 2 an der Kunklerstrasse 15, nahe dem Militär-Flugplatz Dübendorf. Nun ist die Filiale Geschichte und der Stempel gehört der Vergangenheit an. Grund dafür ist der Aus- resp. Umbau der Postfiliale Dübendorf 1, welcher 2 Jahre gedauert hat. Diese wurde am Montag, den 13. November 2017 wieder eröffnet. Die Filiale Dübendorf 2 Flugfeld, die während der Bauarbeiten als provisorischer Ersatz für die Filiale Dübendorf 1 diente, war noch bis Freitag, 10. November 2017, geöffnet.



Der Kreisstempel zeigt die Abbildung einer Blériot IX-b, abgestempelt am 10.11.2017 um 18.00 Uhr, dem Datum des letzten Verwendungstages.

Überhaupt gab es viele Stempel, welche in Dübendorf verwendet wurden. Neben diesem regulären Flughafen-Datumstempel kamen verschiedene Sonderstempel zum Einsatz, so z.B. für die Luftpost- und Briefmarkenausstellung vom 11.-12.10.1941 oder die Pionier-Luftpost- und Raketenflugpost-Ausstellung vom 21.09. bis 06.10.1946. Natürlich gab es viele Flugmeetings in Dübendorf, das Erste am 24./25. 09.1949, dann am 01./02.09.1951 oder am 26./27.05.1956. Auch die Flugmeisterschaften vom 24.06.1972 bekamen einen Sonderstempel. Weiter wurden 1990, 2000, 2002 und 2008 die Tage der Aerophilatelie in Dübendorf durchgeführt.



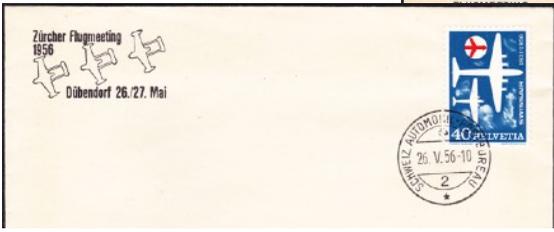
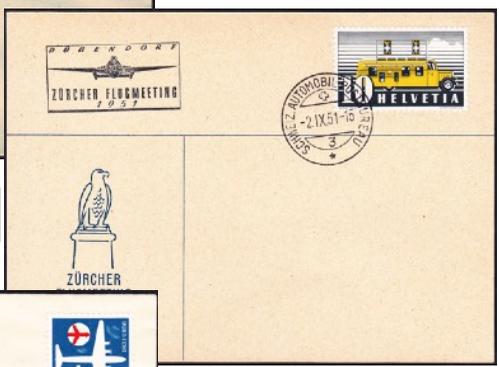
Luftpost- und Briefmarken-
ausstellung 11.-12.10.1941

Pionier-Luftpost- und Raketen-
Flugpost-Ausstellung
vom 21.09. bis 06.10.1946



Flugmeetings 24./25. 09.1949

Flugmeetings 01./02.09.1951



Flugmeetings 26./27.05.1956



1985 feierte der Flugplatz Dübendorf sein 75-jähriges Bestehen. Auch auf das Fliegermuseum wurde ab 1988 mit einem Werbeflaggen-Stempel aufmerksam gemacht. Daneben gibt es noch viele Stempel zu anderen Anlässen. Eigentlich ein interessantes Gebiet, um ein Exponat zu erstellen! Der Beleg wird übrigens im Abonnement geliefert. Ansonsten können sie ihn beim Nachversand bestellen.



Peter Beer

Nachtrag der Redaktion zum Artikel Schliessung der Postfiliale Dübendorf

Natürlich wollte auch ich diesen schönen Letzttag-Stempel mit der Blériot auf meinen selbstkreierten Belegen haben. Leider hatte ich nicht richtig mit der Stempelstelle in Lyss kommuniziert, ich hatte vergessen zu erwähnen dass ich den Letzttag Werbestempel haben möchte, so wurde der normale Tagesstempel abgeschlagen. So schlimm wie ich es am Anfang empfunden hatte, ist es nun nicht mehr. Nach richtigem hinschauen, durfte ich feststellen, dass dieser Stempel mit dem Text FLUGFELD auch in meine Luftfahrt-Sammlung passt. Walter Kalt



Wenn man keine Briefmarken zur Verfügung hat, geht das auch ???

Herr und Frau Bahrendorf schreiben Briefe an die Verwandten. Plötzlich richtet er sich auf dem Stuhl auf und macht komische Schluckgeräusche. "Ist was, Liebling?" fragt Frau Bahrendorf. "Ach, ich hatte es eben auf der Zunge - jetzt ist es weg", murmelt er. "Denk nicht dran, plötzlich hast du es wieder", rät sie. "Das glaube ich nicht", widerspricht Herr Bahrendorf. "Es war die Briefmarke."

Geschichte und Aufbau meiner Heimatsammlung „Wynental“ Teil 4 – Schluss von Jürg Roth

Im letzten Teil meiner Abhandlung stelle ich Ihnen die beiden Ortschaften **Oberkulm** und **Unterkulm** (KULM) vor.



Poststelle Oberkulm:

1835 Eröffnung einer Postablage unter kantonaler Verwaltung Aarau 1864
Ab 1. Oktober rechnungspflichtige Ablage

Standort der Poststelle:

Die erste Postablage befand sich beim Dorfeingang im Restaurant Rössli. Nach der Uebernahme des Postdienstes durch Rudolf Hunziker 1878, richtete dieser das Postlokal in dem ihm gehörenden Hause des Restaurant Post ein.

Botendienste:

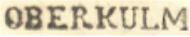
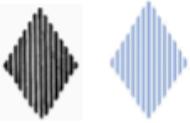
Ablagehalter Ries versah die tägliche Spediton und Bestellungen im Dorfe und Umgebung. Die Berghöfe, wie z. B. Tütental wurden Sonntags, Dienstags, Donnerstags und Samstags bedient. Ab 1. Juli 1864 wurden tägliche Bestellungen im ganzen Gemeindebezirk vorgenommen.

Abstempelungen und Entwertungen:

Aus der Vorphilzeit kennen wir 2 unterschiedliche Langstempel, die von der Ablage Oberkulm verwendet wurden. Der grosse Stempel Wi 2267 ist bis heute nur in rot bekannt und kommt selten vor. Der kleinere Stempel, Wi 2268 ist häufiger und kommt in roter und schwarzer Farbe vor. Letztgenannter Stempel wurde bis in die Markenzeit hinein verwendet.

Ab 1. Oktober 1850 bis zur Einführung der Rechnungspflicht am 1. Oktober 1864 wurde auf allen Belegen der schwarze Balkenstempel abgeschlagen. Bis zum Erhalt eines Datumsstempels benutzte der Ablagehalter zur Entwertung der Strubel- und Sitzende Helvetia-Frankaturen den **Balkenstempel**. Die meisten Briefe liefen über Aarau und wurden dort vorschriftsgemäss mit dem Durchgangsstempel Aarau nachentwertet. Ausnahmen bestätigen die Regel.

Verwendungszeit & Verwendungszweck der Vorphilastempel und Balkenstempel:

Stempelform (Abbildung ca. 90% Original)	Verwendungszweck	Farbe	Verwendet von – bis
 6½ x 5 x 41 mm	Abgangsstempel der Postablage mit Pt.	rot	Juni 1836 – März 1839
 6½ x 5 x 38 mm	Abgangsstempel der Postablage ohne Pt.	rot	Sep. 1837 – Feb. 1841
 4 x 32½ mm	Von der Postablage als Abgangsstempel verwendet	rot	Apr. 1839 – Mörz 1846
	Von der Postablage als Abgangs- und Entwertungstempel verwendet	schwarz	März 1847 – Juli 1870
 15-linige eidg. Raute 20 x 32 mm	Rautenstempel zur Entwertung der Rayon und Strubel Marken. Da Oberkulm noch nicht rechnungspflichtige Ablage war, wurden diese in Aarau angebracht.	schwarz	Aug. 1851 - Mai 1857
		blau	März 1852 – Dez. 1856

Portofreier Amtsbrief



29. Januar 1838. Oberkulm nach Lenzburg. Amtliches Schulschreiben von Lehrer Recco an den Herrn Bezirksschulrat Ringier in Lenzburg. Der Stempel ist relativ selten zu finden in dieser Qualität.

Handschriftliche Tintenentwertung



24. Januar 1851. Oberkulm nach Suhr. Porto für einfachen Brief im ersten Briefkreis. Daneben Abschlag des Vorphila-Stabstempel, der noch bis im Juli 1870 vom Ablagehalter verwendet wurde. Oberkulm war noch keine rechnungspflichtige Ablage und deshalb war kein Rauten-Stempel zur Entwertung vorhanden.

Buntfrankatur, Entwertung durch Transitpostbüro Aarau



18. März 1852. Oberkulm nach Scherz. Brieffachnahme der ersten Gewichtsstufe über zwei Wegstunden. Brieffach und Nachnahme-Gebühr je 10 Rp. Da Oberkulm noch nicht rechnungs-pflichtig war und kein Rautenstempel vorhanden war, wurden die Marken vom Postbüro Aarau im Transit entwertet.

Entwertung mit Ablagestempel



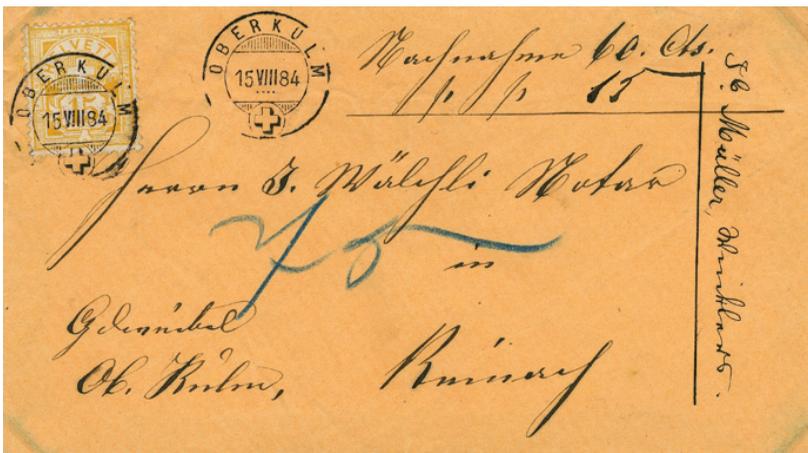
19. April 1861. Oberkulm nach Basel. 15 Rp Porto für einfachen Brief über 10 Wegstunden Distanz. (1 Wegstunde = 4.8 km). Der Ablagehalter hat die Entwertung mit dem Balkenstempel vorgenommen, was vom Transitpostamt Aarau offensichtlich toleriert wurde.

Nachentwertung durch Transitpostbüro Aarau



28. Juni 1864. Oberkulm nach Fahrwangen. Briefnachnahme der ersten Gewichtsstufe über zwei Wegstunden. Briefftaxe 10 Rp plus NN-Gebühr 10 Rp. Die Entwertung der Marke rechts unten mit dem Balkenstempel wurde vom Transitpostbüro offensichtlich als ungenügend empfunden und mit dem Datumsstempel Aarau nachentwertet.

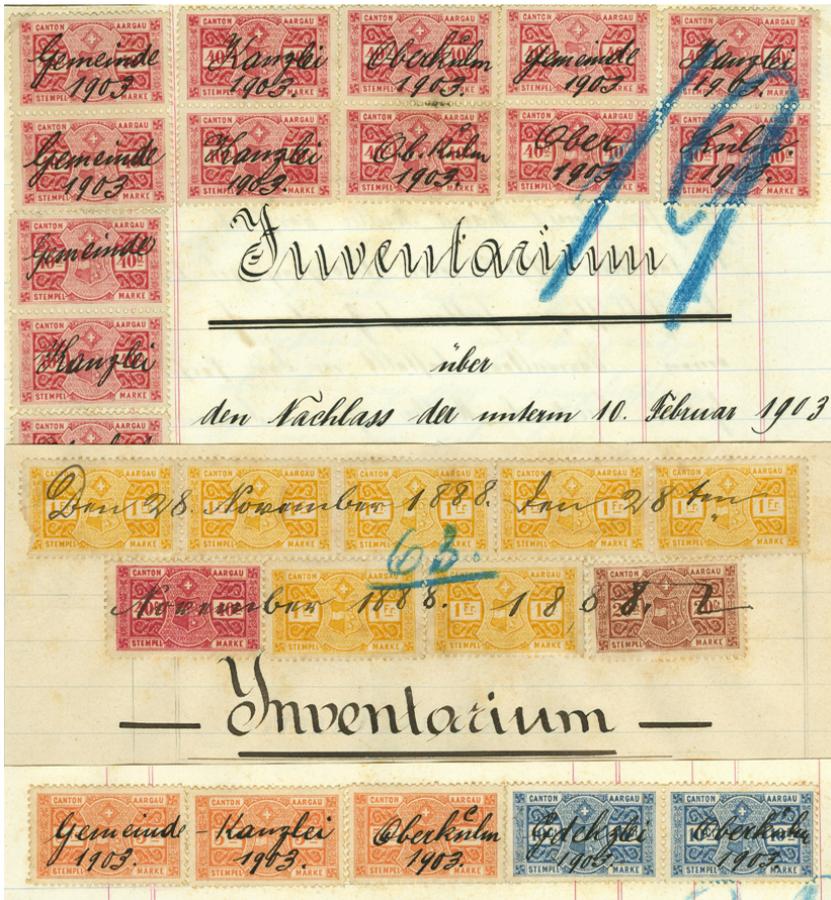
Briefnachnahme im Lokalrayon



15. August 1884. Oberkulm nach Reinach. 5 Rp Briefftaxe plus 10 Rp Nachnahme-Gebühr ergibt das korrekte Porto von 15 Rp gemäss Tarif vom 1.9.1876.

Fiskalmarken 1888 & 1903,
von der Gemeindekanzlei für Inventarien verwendet.

Handschriftliche Tintenentwertungen durch Gemeindekanzlei



Beim Ableben eines Gemeindebürgers musste die Gemeinde ein Inventar der Hinterlassenschaft erheben. Die Vollständigkeit und Richtigkeit der Inventur mussten 2 Mitglieder des Gemeinderates mit Ihrer Unterschrift bezeugen. Das Erstellen eines Inventars war gebührenpflichtig. Dabei bestimmte der Wert der Hinterlassenschaft die Höhe der erhobenen Gebühr. Diese wurde dann mit Fiskalmarken gedeckt.

Folgende Gemeindeverwaltungstätigkeiten waren gebührenpflichtig und wurden mit Fiskalmarken abgegolten: Erteilen von Vollmachten, Erstellen von Schuldanerkennungen und Auszüge aus Fertigungsprotokollen, Eintragen von Pfandbriefen und Hypotheken etc.

Poststelle Kulm (Unterkulm):

1835 Eröffnung einer Postablage unter kantonaler Verwaltung Aarau.
Vermutlich bestand schon vorher eine Ablage. Sie konnte bis heute jedoch nicht einwandfrei nachgewiesen werden.

1850 Einstufung zu einem Büro.

Standort der Poststelle:

Die erste Postablage befand sich im Restaurant Bären an der Hauptstrasse, gegenüber der Kirche. Ablagehalter Spirgi amtegte zugleich als Pintenschenk.

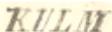
Botendienste:

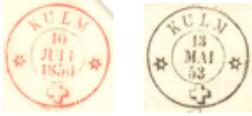
Bis 1876 tägliche Zustellungen in der Gemeinde. Ab 1876 drei Mal tägliche Bestellungen in Unterkulm sowie einmal tägliche Leerung im Wannenhof.

Abstempelungen und Entwertungen:

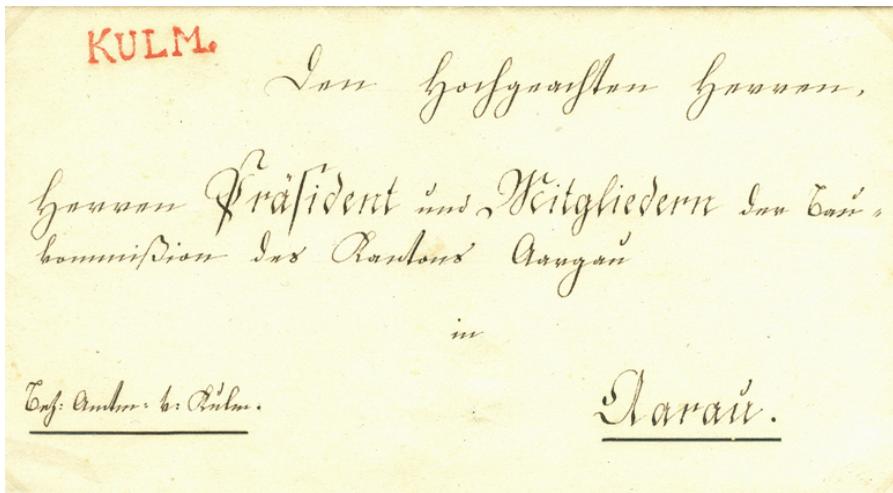
Unterkulm verwendete bis 1866 für die Stempel die Ortsbezeichnung KULM. Für die Entwertung der Marken wurde zu Beginn die breite 11-linige Aargauer-Raute verwendet. Der Posthalter benutzte dafür als Stempelfarbe ausschliesslich eine rote Mischung.

Verwendungszeit & Verwendungszweck der Vorphila-, Rauten- und Balkenstempel sowie des ersten Datumstempels:

Stempelform (Abbildung ca. 90% Original)		Verwendungszweck	Farbe	Verwendet von – bis
 8/4 x 50 mm		Von der Transitpoststelle Aarau als Postroutenstempel angebracht	rot & braun-rot	1819 – 1835
 7 x 5 x 24 mm		Abgangsstempel der Postablage mit Pt.	rot	Apr. 1835 – Dez. 1844
 8 x 5 x 24 mm		Abgangsstempel der Postablage ohne Pt.	rot	Dez. 1837 - Nov. 1839
 4 x 20 mm	 4 x 20 mm	Abgangsstempel der Postablage	rot	Feb. 1845 – Mai 1850
		Vom Postbüro als Valorenstempel verwendet	schwarz	Juli 1852 – Okt. 1853

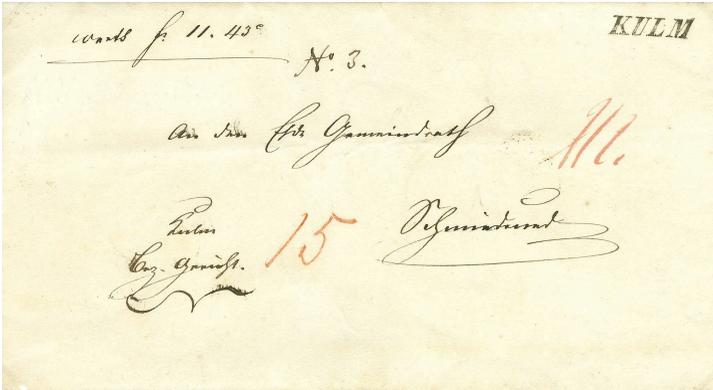
 <p>Ø 22 mm</p>	<p>Erster Datumsstempel des Postbüros</p>	rot	Juni 1850 – Dez. 1851
		schwarz	Jan. 1852 – Dez. 1866
		blau	11. Feb. 1855
 <p>11-linige Aargauer Raute, 20x20 mm</p>	<p>Entwertungsstempel des Postbüros</p>	rot	1. Oktober 1850 – August 1851
 <p>15-linige eidg. Raute 21 x 34 mm</p>	<p>Entwertungsstempel des Postbüros</p>	rot	Aug. 1851 - Dez. 1852
		schwarz	Aug. 1851 – Mai 1857

Erster Ablagestempel von 1835 – 1844 in Gebrauch



25. April 1835 – Frühdatum. Portofreier Amtsbrief von Unterkulm nach Aarau.

Ablagestempel als Valorenstempel verwendet



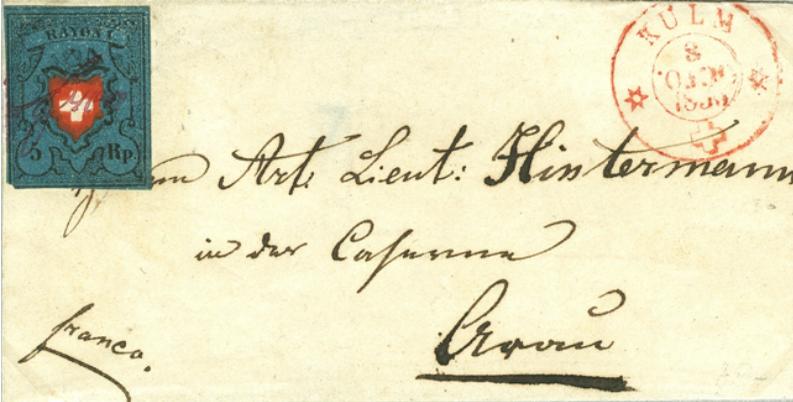
13. Juli 1852. Unterkulm nach Schmiedrue. Wertbrief des Bezirksgerichts Kulm an den Gemeinderat Schmiedrue. Inhalt Fr. 11.43 Geldzuspruch für die Schul- und Armengutverwaltung. Der Empfänger hatte 15Rp für Brieffaxe, Einschreibgebühr und Wertaxe zu bezahlen. Der Kursivstempel in schwarz wurde nur für Valorensendungen gebraucht.

Unfrankierter Brief vom Empfänger refüsiert und wieder neu aufgegeben.



4. März 1851. Kulm nach Gebensdorf. Der Brief wurde zuerst unfrankiert spediert und der Empfänger hätte 3 Kreuzer bezahlen sollen. Dieser refüsierte den Brief, siehe Vermerk „unfrankierte Briefe werden nicht angenommen“. In Kulm wurde er am 8. März wieder aufgegeben und mit 7½ Rp richtig frankiert (Porto für 2. Gewichtsstufe im ersten Rayon). - Seltene Frankaturkombination.

Brief der 1. Gewichtsstufe im ersten Briefkreis (<48 km)
Frühdatum, handschriftliche Tintenentwertung



8. Oktober 1850 (Frühdatum). Kulm nach Aarau. Seltene handschriftliche violette Tintenentwertung „frco“ (franco). Vermutlich war der Rautenstempel noch nicht verfügbar. Beachte Datumsstempel mit verkehrt eingesetztem Monat.

Brief-Nachnahme der 1. Gewichtsstufe im 1. Briefkreis (<48 km)
Entwertung mit der 11-linigen Aargauer-Raute von Kulm



29. Dezember 1850. Kulm nach Zofingen. Portoerklärung: Brieftaxe 5Rp plus Nachnahmegebühr 10Rp. (1% von $9.50 = 0.095$, gerundet auf 0.10). Frankaturen mit Dreier-Streifen 15II auf Brief sind selten.

Brief-Nachnahme der **1. Gewichtsstufe** im 1. Briefkreis (<48 km)
 Datumsstempel mit verkehrt eingesetztem Monat



24. Oktober 1850 - Frühdatum. Kulm nach Birwil. 5Rp Brieffaxe plus 5Rp Nachnahmegebühr.

Brief-Nachnahme, **2. Gewichtsstufe** im 1. Briefkreis (<9,6 km)
 Frankatur 2 Paare Rayon 17II als 4er-Block geklebt



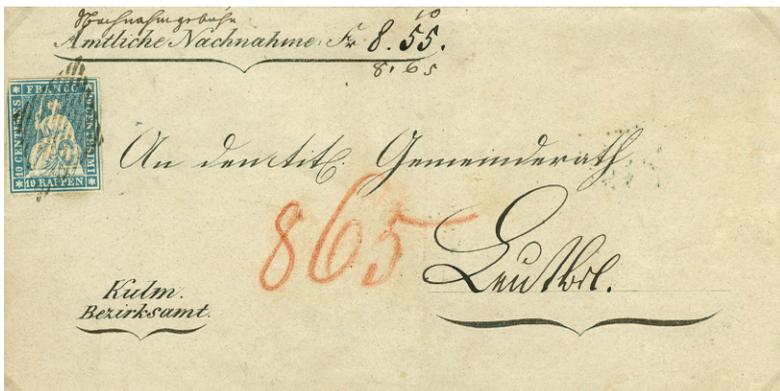
14.02.1853. Kulm - Seengen. Portoerklärung: 10 Rp Brieffaxe + 10 Rp Nachnahmegebühr.

Brief-Nachnahme, **3. Gewichtsstufe** im 1. Briefkreis (<9,6 km)



29.11.1855. Kulm – Seon. Portoerklärung: 15 Rp Brieffaxe + 10 Rp Nachnahmegebühr.

Amtliche Nachnahme im 1. Distanzrayon (<9,6 km)



14.12.1854. Kulm – Leutwil. Amtsbriefe waren von der Brieffaxe befreit und der Absender hatte nur die Einschreibgebühr von 10 Rp zu bezahlen. Solche Briefe sind nicht häufig.

Postkarten-Nachnahme – Fahrposttarif nicht angewendet



26. März 1879. Unterkulm nach Schmiedrued. Refüsierte Postkarten-Nachnahme. Briefftaxe 5Rp plus Nachnahmegebühr 50Rp. Da Nachnahmebetrag über Fr.50.- hätte der Fahrposttarif angewendet werden müssen, d.h. 20Rp Taxe an Stelle von 5Rp. Die fehlenden 15Rp wurden offensichtlich toleriert. Die Nachnahme wurde vom Empfänger refüsiert und an den Absender retourniert. Dafür musste der Absender 20Rp – mit Rötel vermerkt – bezahlen, gemäss Fahrpost-Speditionsvorschriften für den internen Verkehr. - Seltener Beleg.

Tüblibrief der ersten Gewichtsstufe nach Deutschland gem. Tarif 1.7.1875



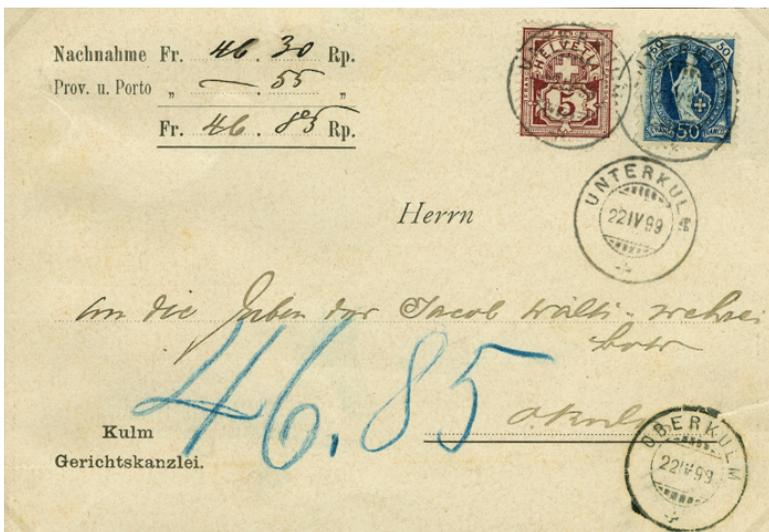
12. Januar 1881. Unterkulm – Karlsruhe. Briefftaxe 25Rp für Auslandsbrief bis 15 Gr. Gewicht.

Eingeschriebene Gerichtsvorladung ausserhalb Lokalrayon (>10 km)
gemäss Tarif 1.12.1891. Entwertung mit Aushilfsstempel.



04. Februar 1892. Unterkuhl nach Beromünster (LU). Brieffaxe 10Rp, Chargé-Gebühr 10Rp plus Rückscheingebühr 20Rp. Entwertung mit seltenem Aushilfsstempel.

Mischfrankatur – höchst mögliche NN-Provision für Briefposttarif



22. Juni 1899. Unterkuhl nach Oberkuhl. Nachnahmekarte bis 250 Gr. im Lokalrayon. Brieffaxe 5Rp plus Nachnahmeprovision 50Rp. Höchstmögliche Provision von 50Rp ($10\% \text{ von Fr. } 46.85 = 4.685 \text{ Rp gerundet } 50 \text{ Rp}$) bei Anwendung des Briefposttarif.

Doppelt verwendeter Empfangsschein für Gerichtsakte
im Lokalrayon (<10 km)



09. Januar 1904. Unterkulm nach Lenzburg. Brieffaxe 5Rp plus Chargé-Gebühr 10Rp und Rückscheingebühr 20Rp. Schein retourniert da Empfänger unbekannt. Der Schein wurde am 12. Januar neu aufgegeben und wieder mit 35Rp nachfrankiert. Empfang gleichentags, vom richtigen Adressaten quittiert. Ungewöhnliches Dokument.

Mit diesem Bericht beschliesse ich meine Exkursion in die Postgeschichte des Wynentals. Ich hoffe, dass ich Ihnen einen interessanten Einblick in diese v.a. auch philatelistisch spannende Zeitperiode geben konnte.

Für Fragen oder Anmerkungen können Sie mich gerne kontaktieren unter roth.juerg@hispeed.ch

Jürg Roth



Zweiter Weltkrieg

Kamikaze-Pilot. "Ich stürzte bis zum Geht-nicht-mehr"

Erst schrieb er einen Abschiedsbrief, dann stieg er in sein Flugzeug: Erich Kreul sollte sich als Selbstmordbomber der Luftwaffe auf eine Brücke stürzen und sein Leben opfern. Hier schildert der Todespilot den wahnwitzigen Versuch, die Russen noch zu stoppen - und wie er ihn überlebte.



U.S. Bomber, Boeing B-17 Flying Fortress,
über Deutschland



Russische Soldaten in einer
Kampfszene.

Die Amerikaner hatten den Rhein überquert, die Russen setzten zum Sturm auf Berlin an: Hitlers "Tausendjähriges Reich" lag längst am Boden - doch die Wehrmachtsführung befahl im April 1945 immer mörderischere Einsätze. Erstmals setzten die Deutschen nun sogenannte "SO"-Männer ("Selbstopfer") ein. Pläne dazu hatte es schon ab 1943 gegeben, doch selbst Hitler war skeptisch geblieben. Jetzt sollten die Kamikaze-Flieger ihre mit Sprengstoff oder Bomben beladenen Flugzeuge vom Typ Messerschmitt Bf 109 und Junkers Ju 88 und Ju 87 gegen insgesamt 32 Oder-Brücken lenken, um den Vormarsch der Russen doch noch zu stoppen.

Der erfahrene Jagdflieger Erich Kreul schrieb einen Abschiedsbrief an seine Frau, stieg in seine Messerschmitt 109 und hob ab, bereit sich samt Bombe und Maschine in den Tod zu stürzen. Wie es zu seinem wahnwitzigen Einsatz kam - und warum er seinen letzten Flug überlebte, schrieb der Pilot nach dem Krieg detailliert nieder. "Spiegel Online" hat den heute 90-Jährigen in Dortmund besucht und seine Aufzeichnungen gesichtet.

"Im Januar 1945 überschlugen sich die Ereignisse. Die Russen brachen mit vereinzelt Trupps Richtung Oder durch, und wir wurden zu Tiefangriffen eingesetzt. Es war sehr schwierig. Man wusste

manchmal nicht, wer Freund und Feind war. Ende Januar sollten wir mit zwei Schwärmen im Raum südlich der Stadt Schneidemühl (heute Pila in Polen) auf Truppenansammlungen Tiefangriffe fliegen. Es war ein schwarzer Tag. Hauptmann Bosch, Oberfeldwebel Hope und Unteroffizier Kuckuck wurden brennend abgeschossen.



Junkers Ju 87 Stuka (Sturzkampfflieger)

Zwei Tage später, es war noch dunkel, schossen Panzer auf unseren Flugplatz. Wir bekamen den Befehl, über die Oder zu verlegen. In Jena machten wir Quartier. Nach ein paar Tagen bekamen wir den Befehl, dass

wir nach München-Riem weiter sollten. In München-Riem tauchten ein paar Offiziere auf, die Freiwillige für Rammjäger suchten. Wir meldeten uns. Unsere Personalien wurden aufgenommen, und wir sollten auf Abbruch warten."

Tödlicher Angriff auf München

Was Erich Kreul so nüchtern beschreibt, war die Vorstufe zum Selbstmord-Kommando: 1945 suchte die Luftwaffe nach Piloten für einen Einsatz, bei dem es kaum Überlebenschancen gab. Per Rammstoss sollten sich deutsche Jagdflieger ungebremst auf alliierte Bomber stürzen und sie mit einem gezielten Crash vom Himmel holen. Ganze feindliche Verbände sollten so vernichtet werden. In den Sekunden vor dem Zusammenstoss sollten die Piloten aus ihrer Maschine aussteigen und sich per Fallschirm retten.



U.S. Bomberverbände, Boeing B-17 Flying Fortress

Auf dem geheimen Schulungslehrgang "Elbe" wurden im März 1945 mehrere hundert Freiwillige ideologisch und psychologisch für diesen Einsatz gedrillt. Erich Kreul war nicht unter ihnen - es hatten sich mehr Freiwillige gemeldet, als es Plätze gab. In München-Riem erlebte er unterdessen genau die Angriffe der alliierten Bomberverbände, die die Rammjäger eigentlich stoppen sollten.

"Ende März, wir hatten gerade zu Mittag gegessen und waren in der Unterkunft, hörten wir im Radio: Kampfverband über Wasserburg (gut 50 Kilometer östlich von München). Dann hörten wir schon das Brummen und liefen nach draussen. Ich rannte mit zwei Mann in 90 Grad weg vom Platz über den Zaun. Da fielen schon die ersten Brocken. Wir lagen im Dreck. Als es ruhig war, lief ich weiter. Vor mir lag Unteroffizier Kuhlmann; er blieb liegen und ich sah, dass ihm die halbe Gesichtshälfte fehlte."

Der Angriff war schnell vorbei. München-Riem war ein Trümmerhaufen. Von unseren Besatzungen war fast nichts mehr da. Man konnte nur noch vermuten, was zu wem gehörte. Von Feldwebel Wagner fand ich nur ein Stück Lederjacke."

"Dreh nicht durch!"

Nach dem verheerenden Angriff wollte Erich Kreul wieder zurück zu seiner alten Einheit, dem Jagdgeschwader Udet, benannt nach dem legendären Fliegerhelden Ernst Udet aus dem Ersten Weltkrieg.



**SST. ZUM 70. TODES-
TAG ERNST UDET
ZURÜCKGEZOGEN**

Ernst Udet
26.04.1896 - 17.11.1941

wur während des Ersten Weltkriegs Jagdflieger in der Fliegertruppe des Deutschen Heeres. Nach Manfred von Richthofen erzielte er die zweithöchste Zahl von Abschüssen unter den deutschen Jagdpiloten.



Deutsche Post 75
MARKE INDIVIDUELL



10117



Udet U-12 Flamingo



Fokker D.VII



Fokker Dr. 1



Albatros D.III



ZURÜCKGEZOGEN

Walter Kalt
Opfikerstrasse 3
CH - 8303 Bassersdorf
Switzerland

Die Deutsche Post hat den geplanten Sonderstempel vom 17.11.2011 anlässlich 70. Todestag von Ernst Udet zurückgezogen.

Ein Vorbild für Kreul, der ein leidenschaftlicher Flieger war, jahrelang den Nachwuchs ausbildete, nach eigenen Angaben sieben gegnerische Maschinen abschoss - und dreimal selbst abgeschossen wurde. Nach der Attacke auf München-Riem kam er über Umwege nach Pasewalk in Vorpommern, wo er auf einige alte Freunde traf. Gemeinsam betranken sie sich mit Cognac und spielten Skat. Doch die ruhigen Tage währten nur bis zu einem Appell Mitte April.

"Es waren 15 junge Flugzeugführer, frisch von der Schule, anwesend. So gegen 9 Uhr kam Major Langer zum Gefechtsstand. Die Stimmung war wie bei einer Beerdigung. Langer hielt eine Ansprache. Was er sagte, war nicht gerade schön. Er sprach die Jungen an, dass sie auf der Schule einen schönen Job gehabt hätten. Jetzt käme die Stunde der Bewährung, wozu sie sich freiwillig melden könnten. Was sie tun sollten, sagte er nicht. Es wurde nur von einem 'Sonderkommando' gesprochen.

Da nicht gleich jemand die Hand hob, wurde er in seinen Forderungen heftiger. Ich meldete mich zu Wort und sagte, dass ich mich in München-Riem zu den Rammjägern gemeldet hätte. Langer sagte, das wäre dasselbe. Zwei Oberfähnriche meldeten sich und mein Freund, der Unteroffizier Kleemann. Wir bekamen Maschinen zugeteilt und den Auftrag, nach Jüterbog-Waldlager zu fliegen.

Am 17. April war um 17.30 Uhr der Alarm. Wir hatten uns an diesem Nachmittag so richtig einen zur Brust genommen. Da wurden zehn Namen aufgerufen und uns mitgeteilt, dass unsere Maschinen mit 'Sonderbomben' beladen seien. Wir bekamen einen schriftlichen Auftrag mit Luftaufnahmen von unseren Angriffszielen. Bei mir war es die Ponton-Brücke von Kalenzig bei Küstrin. Es war ein Auftrag mit Selbstaufopferung, der verlangt wurde! Nach dem Krieg bewunderte ich den Unteroffizier Kleemann, der damals laut weinte und sagte, das könne er nicht. Ich sagte zu ihm: 'Dreh nicht durch!'"

Wenn der Sensemann kommt

Während Kleemann zusammenbrach und seinen Einsatz verweigerte, machte Kreul mit. Warum, konnte der heute 90-Jährige den wenigen Journalisten, die ihn nach 1945 danach fragten, nie richtig erklären. Vielleicht aus Pflichtgefühl, aus Fatalismus, vielleicht sah er keinen Ausweg mehr oder hatte Angst - aber wovor, wenn man sowieso sterben soll? "Selbstaufopferung - das war doch völlig idiotisch, irrsinnig", sagt er noch heute dazu mit lauter Stimme.

Doch damals dachte er nicht nach. Es blieb auch kaum Zeit. Die Todespiloten sollten in einer Stunde starten. Von der dreiviertel Flasche Cognac noch benebelt, schrieb Kreul ein paar magere Abschiedszeilen an seine Frau in Magdeburg, die gerade erst eine Tochter zur Welt gebracht hatte. Schliesslich gab er Kleemann noch Geld, Papiere und ein paar persönliche Dinge mit der Bitte, sie später bei seinen Eltern in Dortmund abzugeben.

Dann stimmten seine Kameraden noch ein makaberer Abschiedslied an, das Kreul noch Jahrzehnte nach dem Krieg auswendig zitieren konnte:

"Und kommt da der harte Sensemann / und holt Dich zur allerletzten Fahrt / Da seh' ich mir die Welt noch einmal an und tröste mich auf eigene Art / Die Klampfe nehm' ich von der Wand und lass die Trauer sein / und zieh in mein mir unbekanntes Land / mit zick und zack und klick und klack hinein".

Dann stieg er in seine Messerschmitt 109, beladen mit der tödlichen Fracht.

"Die Bombe war weg, und ich lebte"

"Wir starteten im Abstand von 80 bis 100 Metern. Als ich startete, flog vor mir eine Maschine auseinander. Ich kam noch gerade links vorbei. Ich ging gleich auf Ostkurs. Zwei Me 109 flogen neben mir. Ich ging auf Höhe 6000. Die Gedanken überschlugen sich. Ich war mir nicht im Klaren, was nun werden sollte. Erst als ich das Ziel vor Augen hatte, war alles klar: Du schmeisst die Bombe, und wenn du durchkommst, fängst du ab und fliegst wieder nach Hause.



Messerschmitt Me 109

Die Brücke, die ich angreifen sollte, war voll besetzt. Der Angriff der Russen rollte gen Westen. Ich stürzte bis zum Geht-nicht-mehr, löste aus und fing ab. Im Tiefstflug bin ich über die Brücke weggerauscht. Ich ging wieder auf Höhe. Alles war heile und ich war ok. Ich wusste nicht, ob ich etwas getroffen hatte. Die Bombe war weg, und ich lebte. Aber was sollte nun werden? Was würde passieren, wenn ich wieder zurückkehrte? Ich hätte sagen können,

mich verfranst zu haben. Aber der Auftrag, den ich noch unter meiner Jacke hatte, lautete anders. Ich flog an Jüterbog vorbei. Ich dachte, flieg nach Magdeburg, da wohnt meine Frau mit meiner kleinen Tochter. Ich war mit meinen Gedanken so durcheinander, als in der Gegend vom Harz die rote Lampe anging - der Sprit. Es fing an zu dämmern. Ich warf die Kabine ab und stieg aus. Ich muss mit dem rechten Schuh irgendwo hängengeblieben sein und riss mir die Sohle bis zum Absatz auf."

Dreitägige Odyssee

Leicht am Fuss verletzt kam Kreul in einer kleinen Siedlung aus Einfamilienhäusern herunter. Aber er lebte. In allerletzter Sekunde war ihm der ganze Irrsinn der Aktion klargeworden. Nein, sein Leben wollte er für dieses Regime nicht wegwerfen!

Einheimische warnten den verhinderten Selbstmordattentäter, in der Gegend wimmelte es bereits von Amerikanern. Der 25-Jährige versteckte sich in einer Scheune. Ein Gärtner versorgte ihn mit Stampfkartoffeln, Spinat und Spiegeleiern. Dann zog der Pilot im Schutze der Dunkelheit weiter Richtung Westen, immer querfeldein. Nach dreitägiger Odyssee wurde er von US-Soldaten geschnappt und in das Gefangenenlager in Hildesheim gebracht.

Was er damals nicht wissen konnte: Die wahnwitzige Selbstmordattacke auf die Oder-Brücken endete als völliger Fehlschlag: Vom 16. bis 19. April waren insgesamt 39 Todespiloten gestartet, um die Oder-Brücken zu zerstören. Einige wurden schon im Anflug von der russischen Flak abgeschossen, andere verfehlten ihr Ziel in der Hektik. Zwar wurden tatsächlich 17 Oder-Brücken zerstört. Doch die Rote Armee hielt das kaum auf. Nach wenigen Tagen waren alle Brücken wieder repariert.

Kreuls Eltern erreichten die persönlichen Gegenstände ihres Sohnes nie, weil der Befehlsverweigerer Kleemann den Krieg nicht überlebte - wann und wo er starb, ist unklar. Kreuls Frau in Magdeburg hingegen wurde offiziell vom Tod ihres Mannes benachrichtigt.

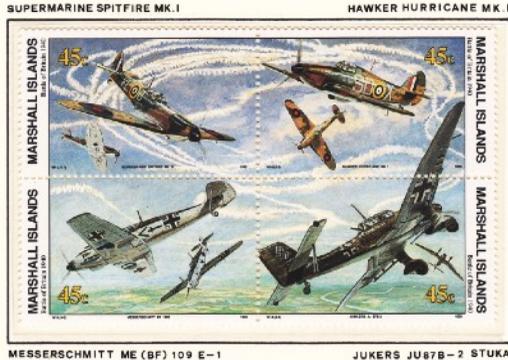
Erst Monate nach Kriegsende später erfuhr sie, dass er noch lebte.

Walter Kalt

Quelle: <http://www.spiegel.de/einestages/kamikaze-pilot-a-950107.html>

MARSHALL INSELN

1990



DIE **MESSERSCHMITT 109:**
SELBST 35'000 REICHTEN
NICHT ZUM SIEG.

NACH IHREM ERSCHEINEN IM
JAHR 1935 WAR DIE MESSER-
SCHMITT **Bf109**, SPAETER
ME 109 GENANNT, FUENF JAHRE
LANG DAS BESTE JAGTFLUG-
ZEUG DER WELT. SIE WURDE ZU
EINER ZEIT ENTWORFEN, ALS
DIE DENKWEISE VIELER FLUGZEUG-
BAUER NOCH AUF DOPPEL-
DECKER KONZENTRIERT WAR. SIE
BRACHTE SOMIT DEUTSCHLAND
AN DIE SPITZE DER MILITAERLUFT-
FAHRT UND WURDE ZUM
EIGENTLICHEN VORLAUEFER ALLER
MODERNEN JAGTFLUGZEUGE,
DIE AUS DEM ZWEITEN WELTKRIEG
HERVORGINGEN. DIE **ME 109**
WAR EINER DER GROSSEN JAEGER
DES ZWEITEN WELTKRIEGS.
SIE WAR AN ALLEN EUROPAEISCH-
AFRIKANISCHEN FRONTEN IM
EINSATZ, UND IHRE GEGENWART
GAB DAS SIGNAL ZU EINEM
WETTSTREIT UM UEBERLEGENHEIT
IN DER LUFT. IHR HAUPTSAECH-
TLICHER UND EIGENTLICH WICHTIG-
STER GEGNER WAR DIE BRITISCHE
SUPERMARINE SPITFIRE.

Sammelblatt Offene-Klasse Handzeichnung und Text über die Messerschmitt Me 109 Briefmarken: Oben links: Wahrscheinlich hat kein Militärflugzeug jemals einen solchen Ruhm erlangt wie die Supermarine Spitfire. Dieser britische Jäger war zweifellos eines der besten und vielseitigsten Flugzeug.

Oben rechts: Hawker Hurricane war der erste, der mit acht Maschinengewehren bewaffnet-, und der erste der schneller als 480 Km/h war.

Unten links: Nach ihrem Erscheinen im Jahr 1935 war die Messerschmitt Bf109 später Me 109 genannt, fünf Jahre lang das beste Jagdflugzeug der Welt.

Unten rechts: Junkers Ju87 / Stuka bei der Luftschlacht hatte der klobige, viel zu langsame Bomber keine Chancen.

Der besondere Beleg Schriftstücke von Walter Mittelholzer

wie er den Passagieren die Rundflüge schmackhaft gemacht hat.

Meine Damen und Herren!

Sie werden mich sicherlich nicht der Unbescheidenheit bezichtigen, wenn ich mir nach meinen verschiedensten Auslandflügen, die mich über Länder der Mitternachtssonne sowie über die tropischen Gegenden Afrikas geführt haben, anmasse, ein vergleichendes Urteil über die Schönheit und Reize einer Luftroute zu fällen.

Kein Land der Welt kann sich rühmen, auf so engem Raum wie die Schweiz so viele Naturschönheiten aufzuweisen. Wohl fehlt uns die rauschende Grösse und Allmacht des Meeres, doch dank der Luftschiffahrt sind wir in wenigen Stunden über den Alpenwall an seinen blauen Gestaden! Und so ist denn auch ein Flug über unsere Berge und lieblichen Täler ein Erlebnis, das seinesgleichen in der Welt nicht hat. Bei ruhigem und klaren Wetter trägt Sie unsere Flugzeuge absolut sicher und ohne jedwelche Beschwerden über die stolzen und höchsten Zinnen und Zacken; Ihr Auge schwelgt in nie gesehener und kaum geahnter Pracht.

Ein Alpenflug ist zugleich auch ein Höhenflug Ihrer Seele und reich beglückt von den Schönheiten der Natur werden Sie mit neuer Schaffensfreude in den Alltag steigen.

Hunderte von Glücklichen haben wir ohne Unfall allein über das Matterhorn geführt; auch Sie werden nicht zögern, sich dafür zu melden.

Signatur Walter Mittelholzer

Originalschreiben Seite 48

Fredy Rosenast



Walter Mittelholzer und die
Dornier DO-B Merkur



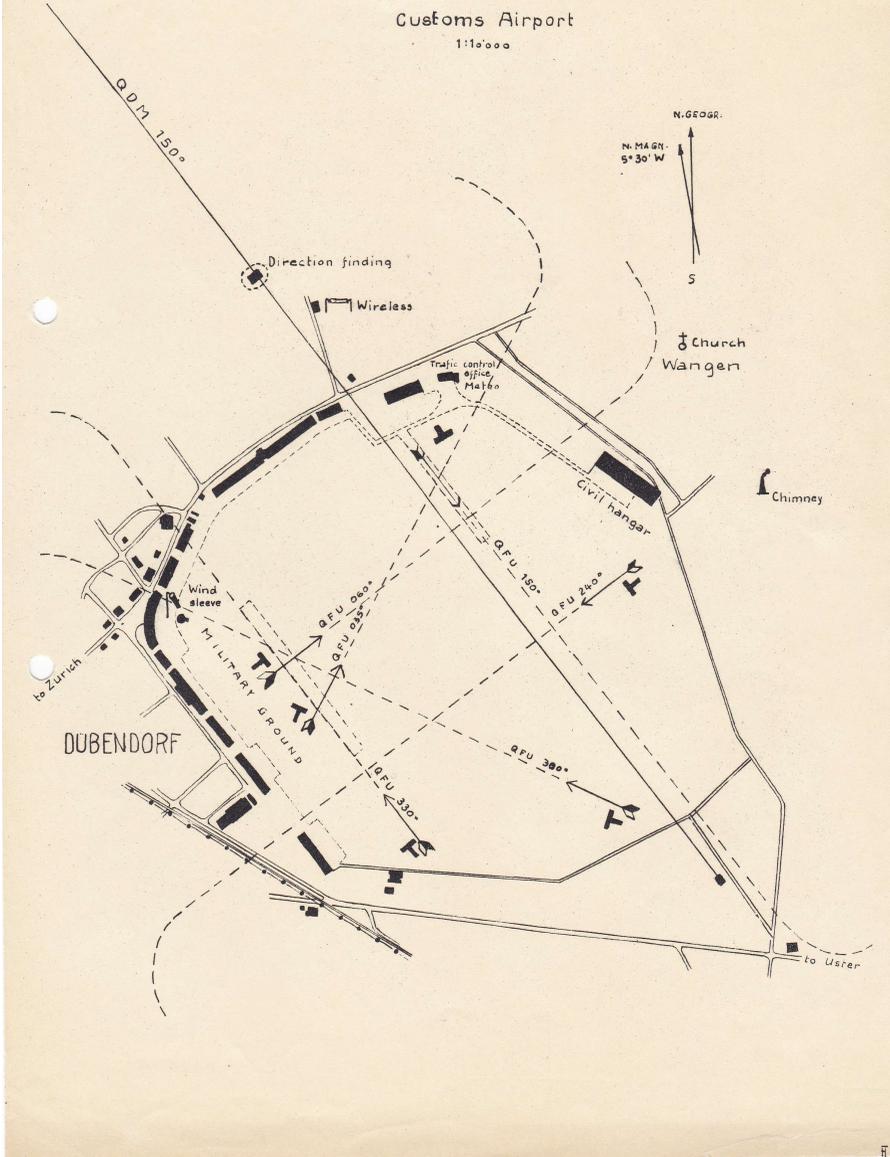
Nach einem herrlichen 1½stündigen Fluge über die Alpen umkreist das Dornier-Flugzeug das Matterhorn, den gewaltigsten Berg der Welt.

Nach einem herrlichen 1 1/2stündigen Fluge über die Alpen umkreist das Dornier-Flugzeug das Matterhorn, den gewaltigsten Berg der Welt.

Zürich=Dübendorf

Customs Airport

1:10'000



Mein Damen - & Herrn!

Sie werden mich sicherlich nicht der Unbe-
scheidtheit beschuldigen, wenn ich mich nach meinen verehr-
testen Auslandsflügen, die mich über die Länder der
Mittelmeerzone sowie über die tropischen Gegenden Afrikas
geführt haben, unnahe, ein vergleichendes Urteil über
die Schönheit und Reize einer Luftstrasse zu fällen.

Kein Land der Welt kann sich rühmen,
auf so engem Raum wie die Schweiz, so viele Naturschönhei-
ten aufzuweisen. Wohl füllt uns die räumliche Größe
und Allmacht des Meeres, doch dank der Luftschiffahrt
sind wir in wenigen Stunden über den Alpenwall an
seiner Hänen Gestaden! Und so ist denn auch
ein Flug über unsere Berge und lieblichen Täler ein
Verlebnis, das seinesgleichen in der Welt nicht hat.
Bei ruhigen und klarem Wetter trägt Sie unser Flug
sowie absolut sicher und ohne jedwede Benutzen
über die höchsten und höchsten Gipfel mit Fackeln; die
Berge schmelzt im niegeschehen und kaum geahnter
Pracht.

Ein Alpenflug ist zugleich auch ein
Hilfsflug der Seele und reich gesegnet von den
Schönheiten der Täler werden Sie mit neuer
Schwärmerei in den Alltag steigen.

Hundert von Glücklichen haben wir
ohne Unfall allein über das Ballhorn geführt; auch
Sie werden nicht zögern, sich dafür zu melden

Walter Mittelholzer