



# Die CAF in Hermeskeil, Trier und Arzviller

Als um 07:30 Uhr am 14. September 2013 die letzten Teilnehmer im Birrfeld in den grossen Bus eingestiegen waren, konnte Peter Winkler die Mitglieder des CAF Swiss Wing und die Gäste des Fokker Teams offiziell zur diesjährigen Vereinsreise begrüssen. Eine abwechslungsreiche Auslandsreise stand uns bevor. In zügiger Fahrt ging es über Basel hinaus ins Elsass und dann Richtung Norden, vorbei an vielen Schlössern und Burgen auf allen Hügeln, in den deutschen Hunsrück zu unserem ersten Reiseziel: Der Flugausstellung L + P Junior in Hermeskeil.



Leider hatten wir kein «Flugwetter», ein fast stetiger leichter Regen sollte während dieser Reise unser Begleiter sein. Die Reise im Bus über die Autobahn zog sich hin und bei der letzten französischen Ausfahrt war der Automat am Zahlhäuschen auch noch der Meinung, dass die Karte unseres Busfahrers gestohlen war.

Als sich die Situation dann geklärt hatte, ging es noch einmal ein ganzes Stück weiter, bis um 13:20 Uhr endlich die Ausfahrt Hermeskeil erreicht war.

Die Spannung stieg, denn die Flugausstellung Hermeskeil, gelegen zwischen Trier und Idar-Oberstein, sollte laut Prospekt mit 112 ausgestellten Flugzeugen auf uns warten. Erstaunlicherweise ist diese grösste private Flugzeugsammlung in Deutschland gar nicht so bekannt, wie man eigentlich erwarten könnte, obwohl sie bereits 1973 von Leo

Junior gegründet wurde und mittlerweile eine Fläche von etwa 75'000 m<sup>2</sup> im Freien und noch einmal etwa 3600m<sup>2</sup> in Hallen belegt.

Die erste Überraschung, die uns erwartete war eine Concorde direkt im Eingangsbereich der Ausstellung. Nun, es war eigentlich keine Concorde, sondern ein äusserlich ziemlich

## Inhaltsverzeichnis

CAF in Hermeskeil	Seite	1
Aviatikbörse	Seite	5
Full-Reuenthal	Seite	6
Oberhalsi Oldtimer	Seite	8
Jahresendanlass	Seite	9
Neuausrichtung CAF	Seite	11
News / Veranstaltungen	Seite	12



Original getreuer Nachbau aus Metall und Holz, der dem Museum als Restaurant dient. Da wir um diese Zeit (und bei diesem Wetter) praktisch die einzigen Besucher waren, hatten wir die «Concorde» für uns alleine und wurden dort zuerst einmal gut bewirtet.

Danach bekamen wir eine kompetente Ausstellungsführung geboten. Zu-



erst wurden uns die verschiedenen Exponate in den Hallen nähergebracht. Gleich nach dem Eingang fanden sich eine North American F-100 Super Sabre, eine D.H. 100 Vampire und auch eine Lockheed F-104 Starfighter. EFW C-3605 und OV-10 Bronco fielen in der nächsten Halle neben verschiedenen russischen Flugzeugen und Helikoptern auf. Der Museumsführer gab seine fundierten Erklärungen zu einzelnen Ausstellungsstücken, so dass wir viel Neues erfahren konnten.

Nach dem Rundgang in den Hallen kam man ins riesige Freigelände hinaus. Was dort alles an Flugzeugen zu sehen ist, lässt jedem Besucher den Atem stocken. Es würde den Rahmen dieses Berichts bei weitem sprengen, die vielen Ausgestellten im einzelnen aufzulisten, aber ein paar ganz seltene Exponate wie die Convair F-102 Delta Dagger (eines von drei weltweit noch existierenden Flugzeugen dieses Typs), eine von insgesamt 54 gebauten Vickers VC-10, ein Riesenhubschrauber vom Typ Mil Mi-6, eine ebenfalls selten gewordene Nord 2501 Noratlas, eine De Havilland Comet und eine Lockheed Super Constellation sollen aber dennoch erwähnt werden.



*Keine Schönheit: Die Fairey Gannet mit ihren zwei typischen gegenläufigen Propellern.*

Das Wetter war uns alles andere als freundlich gesinnt, der Regen minderte den Genuss im Freigelände etwas. Der Hunsrück ist nicht gerade als «Sonnenstube» bekannt, das rauhe Wetter, das dort oft herrscht, bekommt den im Freigelände abgestellten Flugzeugen offensichtlich nicht gut, so dass bei vielen Exponaten Korrosionsschäden zu beobachten sind. Allerdings muss man sagen, dass die alten Flugzeuge, denen man den häufigen Gebrauch noch gut ansieht mit ihrem verwitterten Originalanstrich, oft authentischer wirken als wenn sie in den Zustand «besser als neu» restauriert worden wären.

Nach dem geführten Rundgang traten wir in eine weitere Halle ein, welche vorwiegend Flugzeugtriebwerke präsentiert. Vom uralten Kolbenmotor bis zum modernen Düsentriebwerk kann man sich ein sehr

gutes Bild darüber machen, wie sich die Flugzeugmotoren über 100 Jahre entwickelt haben. Auch hier sind wieder einige ganz seltene Stücke zu bestaunen, wie zum Beispiel ein russischer 42 Zylinder Reihensternmotor Swesda M-503, welcher allerdings nicht in Flugzeugen, sondern in Schnellbooten der Marine zum Einsatz kam.

Nebst dem Wetter muss noch ein weiterer negativer Punkt erwähnt werden: die deutschen Flugzeuge aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Die Heinkel He 111 im Freigelände ist nämlich gar keine Heinkel, sondern ein spanischer Lizenzbau CASA 2.111, welcher mit Rolls-Royce-Merlin anstatt mit Junkers-Motoren ausgerüstet wurde. Ebenfalls im falschen Kleid kommt die Junkers Ju 52 in der Halle daher, denn auch hier handelt es sich nicht um eine Junkers, sondern eben-



Eine CASA 2.111 «getarnt» als Heinkel He 111 – jedoch an ihren beiden RR Merlin-Motoren leicht zu erkennen.

Photo: Kuno Gross

falls um eine Spanierin aus dem Hause CASA. Die dritte Fehldeklaration ist die Messerschmitt Bf 109 in Fantasiefarben – hier handelt es sich um eine Nachkriegsversion aus Frankreich, eine Nord 1002 Pingouin mit einem Renault-Motor. Mindestens bei der CASA 2.111 ist es so, dass das Museum sie im Luftwaffenanstrich eingekauft hat, denn das Flugzeug kam zuletzt bei den Dreharbeiten zur «Battle of Britain» zum Einsatz. Dennoch, es ist eine recht weit verbreitete Unsitte, dass alte Flugzeuge zwanghaft auf «Deutsche Luftwaffe» getrimmt werden.

Um 17:45 Uhr traf man sich wieder in der «Concorde» und danach ging es mit dem Bus weiter bis nach «Kell am See», wo wir nach einem ausgezeichneten Nachtessen im Hotel «zur Post» auch übernachteten.

### Trier und das Schiffshebewerk Arzviller

Unser nächstes Ziel war die Stadt Trier, welche wir nach einer Fahrt durch das Weingebiet und entlang der Mosel um 09:00 Uhr erreichten. Auch hier kamen die Reisetilnehmer in den Genuss einer kompetenten Führung. Die erste Stunde wurden wir noch mit dem Bus herumgefahren und konnte

die Stadt vom bequemen Sitz aus erleben. Keltische Treverer, Römer, Porta Nigra, Napoleon, Preussen, Geburtsort von Karl Marx... die Stadt wäre durchaus einen eigenen Bericht wert. Nach der Rundfahrt machten wir uns auf, die Innenstadt zu Fuss zu erkunden. Wahrscheinlich ging alles zu schnell oder es war einfach zu viel auf einmal, was da an Informationen



auf die Reisenden zu kam. Auch wenn man nicht alles im Kopf behalten konnte, es war auf jeden Fall hoch interessant, wie sich der Kampf zwischen den weltlichen und den geistlichen Mächtigen in den von ihnen errichteten Bauwerken widerspiegelt und wie sich die verschiedenen Bischöfe, die in Trier herrschten, jeweils mit immer neuen Prunkbauten zu übertrumpfen versuchten.

Die zwei eingeplanten Stunden waren viel zu schnell vorbei. Um 11:15 Uhr sassen wir alle wieder im Bus und waren auf dem Weg zum letzten Ziel dieser Reise: dem Schiffshebewerk Arzviller. Arzviller liegt unge-



fähr 180 Kilometer südlich von Trier, etwas westlich von Strassburg: Wir erreichten es, nach einer kurzen Pause unterwegs, etwa um 14:00 Uhr. Mit dem in Europa einmaligen Schiffshebewerk (Schrägaufzug) von Saint-Louis / Arzviller am Rhein-Marne-Kanal können die Schiffe einen Höhenunterschied von 45 m überwinden, wodurch 17 Schleusen eingespart werden. Besser gesagt: bis vor kurzem konnten sie das..., Es kam nämlich zu einem Unfall, bei dem das Hebewerk schwer beschädigt wurde. Beim Einfahren in das Transportbecken des

Hebewerks rutschte am 4. Juli ein Touristenboot aus ungeklärten Gründen aus den Führungsschienen und klemmte fest. Dadurch konnten die Einfahrtstore des Beckens nicht mehr fest geschlossen werden. Grosse Mengen Wasser stürzten den Berg hinun-



Andrea, unsere Stadtführerin

ter. Das unterhalb gelegene Dörfchen Lützelburg wurde vorsichtshalber evakuiert. Bei dem Zwischenfall wurde zwar niemand verletzt, doch der technische Schaden konnte bisher nicht behoben werden.

Nun; auch wenn das Hebewerk derzeit nicht mehr funktionstüchtig ist wurde das äusserst eindruckliche Bauwerk eingehend besichtigt; bevor sich die Gruppe um 15:00 h wieder zum Bus begab der sich in Richtung Schweiz in Bewegung setzte. Um 17:20 h erreichten wir Basel und von dort war es dann nicht mehr allzu lange, bis die Reiseteilnehmer wieder zurück an ihrem Einsteigeort waren und sich nach zwei interessanten und eindrucklichen Tagen verabschieden konnten.

### Fazit und Dank

Eine sehr interessante und abwechslungsreiche Vereinsreise. Natürlich, das Wetter hätte besser sein können und es war schade, dass das Schiffshebewerk ausser Betrieb war. Aber das lag beides nicht in der Verantwortung von Peter Winkler und Hansjörg Engler, welche die Vereinsreise perfekt bis ins Detail organisiert und sehr interessante Ziele ausgesucht hatten. Die Stimmung und die Begeisterung der Reiseteilnehmer wurde auf jeden Fall vom Wetter nicht beeinträchtigt.

Ein Dank gebührt auch Leo, der den Bus der Firma Hesscar für uns chauffierte, Michael Biewer von der Flugausstellung L + P Junior, dem Team vom Hotel «Zur Post» in Kell am See und Andrea, die uns gekonnt durch die Stadt Trier führte.

Kuno Gross



*Autsch ... diese Pariserin wurde eingeklemmt...  
... und unten: fast alles war vorhanden*



**Erlebnisreisen für Fliegereibegeisterte!**  
**Für Kenner von Spezialisten mit Herzblut zusammengestellt.**

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:

**cosmos**  
 Tours Groups Incentives

Cosmos Tours, Mühladam 6, 3270 Aarberg, Tel. 032 392 75 80 / Fax 032 392 75 81  
 E-Mail: [info@cosmos-tours.ch](mailto:info@cosmos-tours.ch) / [www.cosmos-tours.ch](http://www.cosmos-tours.ch)



## report

### Aviatikbörse Bassersdorf

Wie jedes Jahr fand auch 2013 am letzten Novembersonntag, am Tag nach dem Jahresendanzug der CAF Swiss Wing, die Aviatikbörse in Bassersdorf in der grossen Sporthalle der bxa-Anlage statt.

An dem vom Verein Aviatikbörse Schweiz organisierten Anlass gab es alles, was mit Luftfahrt zu tun hat, zu kaufen, tauschen und verkaufen: Modelle, Bausätze, Zubehör, Bücher, Zeitschriften, Plakate, Postkarten, Briefmarken, Videos, DVD, Airline-Souvenirs, Flugpläne, Safety Cards, Bordausrüstung, Kleber, Pins, Uniformen, Streichhölzer, Kugelschreiber,

Feuerzeuge, Flugzeugteile, Instrumente, Geschirr, Manuals, Karten... und vor allem nach wie vor eine unglaubliche Menge an Swissair-Artikeln. Mehr als elf Jahre nachdem die Fluglinie den Betrieb eingestellt hat, gab es an der Aviatikbörse noch immer Stände, die Bordartikel der Swissair in grossen Mengen anboten. Allerdings kam der Eindruck auf, dass die wirklich interessanten Stücke schon lange weg sind – an der Aviatikbörse wurde vor allem Kaffeegeschirr angeboten.

Die Aviatikbörse wäre nicht die Aviatikbörse gewesen, wenn man da mittendrin nicht auch den Verkaufstand der CAF Swiss Wing mit Peter Winkler und Theo Arter gefunden hätte. Theo Arter hatte schon die Jahresendveranstaltung organisiert, fuhr dann gegen Mitternacht noch zum Lieferanten der Flugzeugmodelle, die verkauft werden sollten, und war am

Sonntag um 07:30 Uhr bereits mit dem Aufbau des CAF-Standes beschäftigt. Von 09:00 bis 16:00 Uhr war die Börse für die Besucher geöffnet – und diese kamen so zahlreich, dass es zeitweise zu einem Gedränge kam.

An manchen Ständen lief es gut, an anderen weniger; was wohl nicht zuletzt auch einen Zusammenhang mit den Preisvorstellungen der Verkäufer hatte. Jedoch ging es bei vielen gar nicht so sehr darum, möglichst nur zu verkaufen (oder zu kaufen), sondern man fand auch immer wieder Leute, die am gleichen Thema interessiert und zu einem netten Gespräch bereit waren, so dass auf der Aviatikbörse wohl sicher ebensoviele Informationen ausgetauscht wie Artikel verkauft wurden.

Kuno Gross



## report

### Internationales Militärfahrzeugtreffen 2013 in Full-Reuenthal

Ein paar ganz spezielle Programmpunkte des diesjährigen Anlasses gilt es zu erwähnen: Viele Panzer aus Europäischen Ländern wurden im Gelände vorgeführt. Passagierfahrten mit Schützenpanzern fuhren während den zwei Festtagen fast ohne Pause, eine sehr beliebte Attraktion der Tage beim Militärmuseum Full.

Neu im Museum ist der Brückenpanzer 68. Er wurde mehrmals mit sehr kompetenten Kommentaren vor grossem Publikum gezeigt. Man fragt sich, warum dieses sehr effiziente Gerät aus der Armee weg ins Museum geschickt wird.

Besucht doch die Webseite:  
[www.festungsmuseum.ch](http://www.festungsmuseum.ch)

Zu Gast war die Fliegerabwehr-Rekrutenschule aus Chur; je eine Batterie mit Stinger-Raketen, Rapiert mit Radar und Raketenwerfer und zwei Geschütze Oerlikon 35 mm mit einer Feuerleiteinheit. Die Rekruten fuhren am nächsten Tag in ihre «Verlegung» am Ende der RS.

Unsere Stinsy, in vier Einsätzen geflogen von Werner Meier, erhielt eine ganz neue Einsatzaufgabe: Stinsy war das Zielflugzeug für die Stinger- und Kanonenflab. Das Radar konnte nicht optimal eingesetzt werden, weil Gebäude, Bäume und der Gegenhang störend wirkten. So mussten die Kanoniere grosse Beweglichkeit zeigen und jeweils rasch auf manuelle Zielverfolgung schalten - sie haben die Aufgabe mit Bravour gelöst!

Erstmals war unsere Luftwaffe mit einem Superpuma zu Gast. In zwei Vor-

führungen wurde die Beweglichkeit dieses mittelschweren Transporthelikopters demonstriert.

Viele Werbe- und Verkaufsstände sorgten für Abwechslung und Unterhaltung für die Zuschauer. Unsere CAF-Standcrew hat einmal mehr aus der Poleposition agiert - Danke!

Und dann gab es noch Militärkäseschnitten und «Ghackets mit Hörnli und Öpfelmues».

Der Besucherstrom war enorm und das Wetter perfekt, so wie auch die Organisation des ganzen Anlasses.

Col Henry Saladin



*Unsere «stealth» Stinsy bereitete den jungen Kanonieren etwelche Probleme. Im Tiefflug fast keine Radarechos - Stoff und Alustreben lassen grüssen. Immer wieder verloren sie den Radarkontakt, was mit einem lautstarken Befehl - «manuelle Zielverfolgung» - übermittelt wurde. Diesen Befehl hörte man immer wieder. Für die Raketen war die Stinsy zu nahe, war ein Nuller und für die Stinsy gabs 100 Punkte.*



## report

### Oberhasli-Oldtimertag in Meiringen 28. September 2013

Am Samstagmorgen standen Ruedi Lang und ich schon um 8 Uhr auf dem nebligen Birrfeld. Chipmunk- und Piper L-4 Piloten waren mit der gleichen Flugidee auf dem Platz.

Um 10 Uhr kam Jean Voegelin mit acht Passagieren für den AN-2; der Vorraum wurde von den Flugwilligen nun gut ausgefüllt. Kurz vor 12 Uhr begab man sich zum Mittagessen. Der Nebel hatte sich leicht angehoben, aber jetzt kam eine leichte Bise auf, die Besserung wurde dadurch gestoppt.

Ruedi und ich spielten nach 13 Uhr Winkelried. Die Web-Kameras zeigten vom Kreuztrichter (Mitte Vierwaldstättersee) bis zum Zielort schönes Wetter. Auf 2100 Fuss (200 Meter / Grund) folgten wir der Reuss bis Rotkreuz, dann sahen wir hell über dem Vierwaldstättersee. Die Wartenden auf dem Birrfeld wurden von uns informiert, dass diese Route fliegbar sei.

In Meiringen angekommen, hörten wir, dass die Antonov nach kurzem Flug wieder umgedreht hatte, und die anderen zwei Flugzeuge schon wieder im Hangar versorgt seien. Piloten aus Buttwil, Speck, Lachen und aus der Ostschweiz konnten gar nicht erst starten.

So waren nur etwa 10 Kleinflugzeuge, dazu die blaue AN-2 und die JU-52, auf dem Platz. Einige hundert Besucher genossen den sonnigen Herbsttag im Haslital. Wir trafen Freunde aus früheren Zeiten und wurden von den Interessierten mit Fragen gelöchert.



*Meiringen, immer wieder ein schöner Anblick und eine traumhafte Naturkulisse*



Die obligate Bratwurst im Oberland ist halt schon speziell.

Der Rückflug war dann nicht mehr so schwierig, aber im Mittelland konnten wir immer noch nicht höher als 2500 Ft fliegen, um den Bodenkontakt nicht zu verlieren.

Ein anspruchsvoller Nachmittag mit toller Gastfreundschaft im Haslital war uns beschieden.

Col Henry Saladin



## Jahresend Anlass des CAF Swiss Wing 2013

Kältere Temperaturen, Schneefall bis in tiefe Lagen und die Einladung von Thomas Lutz und Theo Arter zum Jahresend Anlass der CAF deuten auf das bald bevorstehende Jahresende hin. Auch in diesem Jahr ist es erneut gelungen, den Mitgliedern einen attraktiven Einblick in die Schweizer Industrie zu geben. Exklusiv in diesem Jahr: die Besichtigung des Werkes der jura cement in Wildegg. Im Hotel Aarehof wurde das CAF-Jahr bei einem Apéro und anschliessendem Dinner würdig abgeschlossen.

Samstag, 23. November 2013: endlich war es soweit. Die interessierten Mitglieder der CAF besammelten sich um 16.00 Uhr auf dem Parkplatz vor dem Verwaltungsgebäude der jura cement-Werke an der Talstrasse 13 in Wildegg – bis auf zwei, die auf der Autobahn «überschossen» und ein ganzes Stück zurückfahren mussten. Wie sollte man auch Wildegg ohne Navi finden, wenn nicht mal amerikanische Piloten von Boeing mit Ihren Super Jumbo-Transporter den richtigen Flugplatz fanden? (Tageszeitungen vom 21. November 2013). Spass beiseite. Da der Schreiberling dieses Artikels eben einer der verspäteten war, gehe ich davon aus, dass die Gruppe durch den Werksleiter Markus Bolliger und Jürg Hitz willkommen geheissen und in zwei Gruppen aufgeteilt wurden. Unter fachkundiger Führung marschierte der eine Teil zum Info-Lokal, um Wissenswertes aus der Vergangenheit und Aktuelles der jura cement zu erfahren.

### Gründerzeit

Blicken wir ein bisschen in die Vergangenheit: 1882 gründete Friedrich Rudolf Zurlinden die Firma Zurlinden & Co. und errichtete in Aarau eine Zementfabrik mit fünf Schachtofen. Schon im Januar 1883 wurde der erste Portlandzement produziert, welcher

mit einer Seilbahn hoch über der Aare von der Fabrik zum Bahnhof transportiert wurde. Aufgrund des stark steigenden Zementverbrauchs sah sich Zurlinden getrieben und veranlasste den Bau einer zweiten Zementfabrik in Wildegg. Nach nur zweijähriger Bauzeit wurde die Fabrik 1890 in Betrieb genommen.

Weitere Pionierarbeit leistete Friedrich Rudolf Zurlinden auch im Brückenbau. So liess er ebenfalls 1890 die erste Eisenbetonbrücke erstellen, die den Wild-egger Fabrikkanal überspannte. Um Synergien optimal zu nutzen wurden 1897 die beiden Zementfabriken in Aarau und Wildegg in eine gemeinsame Aktiengesellschaft – die Jura-Cement-Fabriken – zusammengefasst. Seiner Sozialverantwortung bewusst, legte der Mäzen bereits zu Gründerzeiten den Grundstein und schuf eine fabriкеigene Krankenkasse, die mit Zuschüssen aus den Geschäftsergebnissen gespeist wurde. Doch das war nicht alles: Zurlinden schuf einen Arbeiterunterstützungsfond und baute firmeneigene Dienstwohnungen in Wildegg auf.

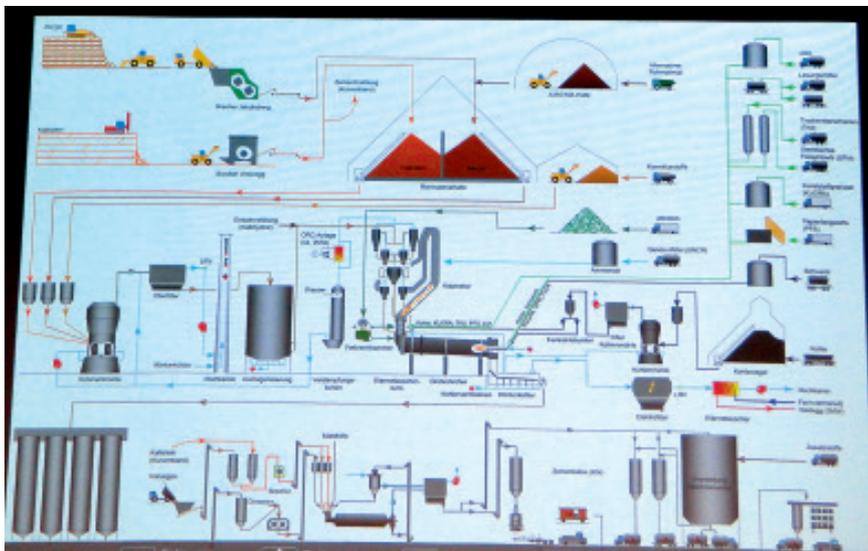
1929 wurde die Fabrik Wildegg auf das sogenannte «Nassverfahren» umgestellt, bei denen die Rohstoffe im



nassen Zustand vermahlen und gemischt wurden. Noch im selben Jahr wurde die Anlage ausgebaut. Mit der Erweiterung und der Inbetriebnahme des Ofen 1 steigerte sich die Produktion auf 160'000 Tonnen Zement. Während dieser Zeit wurde die Fabrik in Aarau stillgelegt. 1966 erfolgte die Inbetriebnahme des Werkes Corneaux mit einer zusätzlichen Kapazität von 300'000 Tonnen Zement. Dem stetig steigenden Verbrauch entsprechend, wurde 1986 der Bau und die Inbetriebnahme des aktuellen Ofen 5 mit einer Kapazität von 780'000 Tonnen veranlasst.

### Zement-Wissenschaften

Der von den Römern entwickelten



opus caementitium (opus = Werk, caementitium = Zuschlagstoff/Bruchstein), der auch als römischer Beton oder Kalkbeton bezeichnet wurde, bestand aus gebranntem Kalk, Wasser und Sand. Dieses Gemisch wurde weiterentwickelt, indem sie inerte Zuschlagstoffe, die hauptsächlich aus Resten von gebranntem Ziegelmateriale - später Ziegelmehl - bestanden, beigemischt haben. Zum einen wurde dadurch eine hohe Druckfestigkeit erreicht und zum andern besass dieser römische Beton die Eigenschaft, bei Temperaturänderungen keine Risse zu bilden. Zeitzeugen sind heute noch die bekannten Aquädukte und die mit einem Durchmesser von 43 Metern gebaute Kuppel des Pantheons in Rom.

Zement ist ein anorganischer und nicht metallischer Baustoff, der feingemahlen zu den Schüttgütern gehört. Aufgrund seiner Eigenschaften wird er in Zementwerken als Baustoff produziert und zum Anfertigen von Bauteilen und Bauwerken verwendet. Falls nötig werden als Korrekturmaterialien auch Quarzsand und eisenoxidhaltige Stoffe für eine bessere Sinterung beigemischt. Aufgrund der hohen Festigkeit und Dauerhaftigkeit ist Zement eines der wichtigsten Bindemittel. Mit einer Weltproduktion von 2.8 Milliarden Tonnen ist Zement der meist-

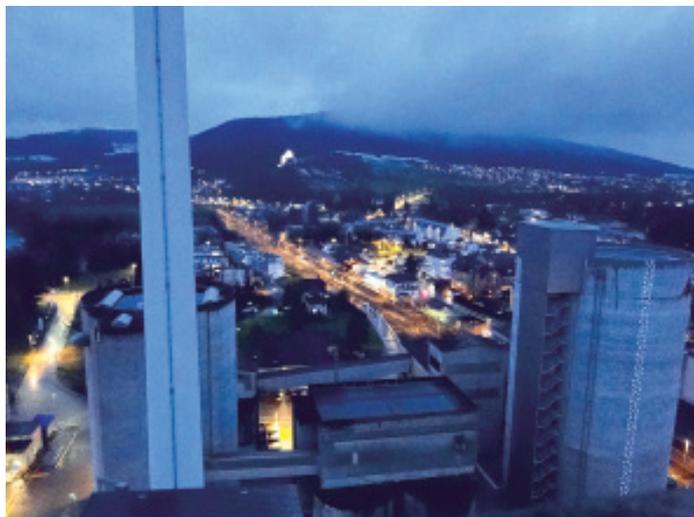
verbrauchte Werkstoff überhaupt. Herstellung von Zement Abbau von Mergel und Kalk, das Ganze in die Vorbrennkammer und den Drehofen – und schon hat man Zement. Halt, halt – so einfach geht das nicht!

Seit die jura cement in Wildeggen Zement herstellt, wird das Rohmaterial in den nahe gelegenen Steinbrüchen Jakobsberg (Abbau von Mergel) sowie Unter- und Oberegg (Abbau von Kalkstein) abgebaut. Bevor die abgetragenen grossen Brocken weiterverarbeitet werden können, müssen diese durch grosse Schaufelradbagger transportiert und in den Brechern Unteregg und Jakobsberg zerkleinert werden.

Die Aufbereitung der Rohstoffe geschieht – immer noch - fein nach Mergel und Kalkstein getrennt - in der Rohmaterialhalle, wo die Zementmahlung mittels Kugelmöhlen (Zertrümmerung der Zementrohstoffe durch Mahlkugeln) stattfindet. Von der nahegelegenen A.RO.MA-Halle



(nein, es handelt sich nicht um Aromastoffe, sondern um Alternatives Rohmaterial) werden diese Materialien dem Kalkstein und Mergel beigemischt. Nebenbei bemerkt ist A.RO.MA das wegweisende, ökologisch wirtschaftliche Entsorgungskonzept der HASTAG (Zürich) in Kooperation mit den jura cement-Fabriken Wildeggen. Durch das Recycling von belasteten mineralischen Baustoffen können Kalk und Mergel in der Zementproduktion teilweise ersetzt werden. Gleichzeitig wird der in der Schweiz eng begrenzte Deponieraum für mineralische Sonderabfälle entlastet. A.RO.MA ist eine Komplettlösung mit konkreten ökologischen und ökonomischen Vorteilen. So finden verschmutztes Aushubmaterial von chemisch belasteten Standorten, mineralische Bauabfälle wie Misch- und Betonabbruch, Back- und Kalk-



«Wildeggen by Night» und auf diesem Haufen habe ich meinen Reifen nicht gefunden...

sandsteine, Ziegel, Verputze oder Mischungen aus diesen Materialien, vermischtes Aushubmaterial mit mineralischen Bauabfällen eine erneute Verwendung. Von der Rohmaterialhalle gelangen Kalkstein, Mergel und Korrekturstoffe in die Rohmühle. Dort werden die Naturstoffe in der Rohmehlmühle erneut gemahlen und getrocknet. Im weiteren Prozessverlauf gelangt das noch heisse Material über einen Ofenfilter in ein riesiges Silo, indem es homogenisiert wird. Doch nun genug der Theorie! Während des folgenden Rundgangs konnten wir die weitere Zement-Herstellung live mitverfolgen.

Unsere beiden Guides Markus Bolliger und Jürg Hitz führten die zwei Gruppen auf verschiedenen Wegen durch die Fabrik. Dick eingepackt in warme Kleidung betraten wir den Aufzug, der uns ins 11. Stockwerk der Wärmetauscher-Türme – im Fachjargon WTT genannt – brachte. Doch dem war nicht genug. Über die offenen, engen Stahlrosttreppen gelangten wir weitere 5 Stockwerke nach oben. Geschafft: wir waren auf dem Dach der 75 Meter hohen WTT angekommen. Unsere Bemühungen sollten belohnt werden. «Was für eine fan-

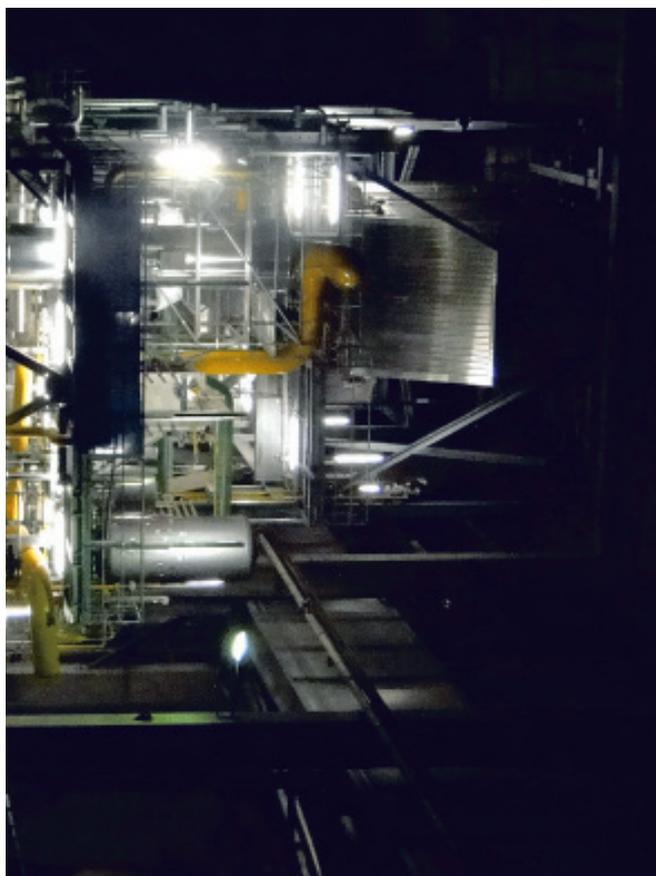


tastische Aussicht in alle vier Himmelsrichtungen!» so die Mehrheit der CAF-Mitglieder. Übertagt wurden wir nur noch vom 110 Meter hohen Hochkamin. Doch nun standen wir da und wussten nicht, was eigentlich in den WTTs passiert. Für den Fachmann erscheint die Antwort einfach: Bevor das Rohmehl im Drehrohrföfen gebrannt wird, wird es im Wärmetauscher-Turm in mehreren Kammern durch die heisse Ofenluft auf 900 °C erhitzt.

Das Vorwärmen verkürzt so die Verweilzeit im Drehrohrföfen und erhöht damit die Produktionskapazität. Ahaa! Vom WTT aus waren nun auch die Silos, in denen die Brennstoffe lagern, gut zu erkennen. Als Brennstoff kann mit Ausnahme von PVC (Chlorbildung) fast alles verbrannt werden – von alten Sportplatzbelägen bis hin zu Autoreifen. Mehr und mehr werden heutzutage alternative Brennstoffe wie Trockenklär-

schlamm, sterilisiertes Fleischmehl, Kunststoffgranulat und Papierfangstoffe eingesetzt.

Die aufkommende Kälte und der einsetzende Regen veranlassten uns, die Wärmetauscher-Türme zu verlassen. Auf dem Weg zum Kommandoraum erklärte uns Herr Bolliger, dass jura cement «just in time» produziert und die Füllungen der Silos gerade mal für ein Wochenende ausreichen würde. Im Kommandoraum angekommen



  
**Sunne Märt**  
**Bremgarten**

das konsumentenfreundliche

**Einkaufszentrum:**

-  25 Läden unter einem Dach
-  Jeden Morgen ab 08.00 Uhr geöffnet
-  Über Mittag immer geöffnet
-  Jeden Freitag Abendverkauf bis 20.00 Uhr
-  Immer genügend Parkplätze

**www.sunnemaert.ch**



staunten wir ab der hypermodernen Technik nicht schlecht. Auf riesigen Bildschirmen konnten sämtliche Anlagen durch einen Mann überwacht werden! Nur logisch, dass ihm weitere Schichtleiter zur Verfügung stehen, sollte irgendwo im Werk eine Störung auftreten und behoben werden müssen.

Vom Kommandoraum aus gelangte unsere Gruppe nach wenigen Schritten zum riesigen Drehrohrofen. Da musste etwas elementares passieren. Trotz unseres Aufenthaltes im Freien spürten wir fast wohlige Wärme, die von der Abstrahlung des Ofens stammte. Gespannt lauschten wir den Worten unseres Guides. Des Rätsels Lösung wurde schnell gelüftet: die rund 2000 Grad heisse Flamme im Drehrohrofen brennt das eigentliche Rohmehl. Durch die Hitze wird dieses Rohmehl bei 1450 Grad Celsius in einem chemischen Prozess zu Kalzium-Silikat-

Kristallen – nun Ofenmehl genannt – umgewandelt. Im Fachjargon spricht man hier von Zementklinker oder einfach nur Klinker. Kräftige Kühlventilatoren kühlen nun im Klinkenkühler den Klinker sehr schnell auf unter 100 Grad Celsius ab. Dabei wird das im Kalk gebundene Kohlendioxid freigesetzt. Die entstehenden graubraunen Granalien werden anschließend in einer Kugelmühle zusammen mit Gips oder Anhydrit zum fertigen Produkt, dem Zement, vermahlen.

Auf unserem Rundgang sind wir mittlerweile bei den grossen Klinkersilos angelangt, indem der gekühlte Klinker lagert, bevor er zu Zement verarbeitet wird. Dem ausgekühlten Klinker werden rund 5% Naturgips zugegeben und das Ganze wird in der Zementmühle zum eigentlichen Zementpulver vermahlen. Um die Eigenschaften des Zements für spezielle Anwendungen anzupassen, können

weitere Zusätze wie Flugasche beim Mahlprozess beigemischt werden.

Nach dem fast zweistündigen Rundgang wurden wir von jura cement noch mit Caps, Pins, Patches und Kugelschreibern versorgt. Als frisch gebackene «Zementfachleute» dislozierten wir nach der Verabschiedung zum Hotel Aarehof in Wildegg. Nach dem Apéro um 18.15 Uhr wurde uns zur Vorspeise ein Nüsslisalat mit Speck und Croutons gereicht. Excellent wie die Vorspeise, so das Hauptmenü! «Osso Bucco» mit frischen Kräutern, buntem Gemüse, serviert mit einem Weisswein-Risotto und dazu einen süffigen Primitivo Merlot aus Italien. Abgerundet wurde der Jahresend Anlass 2013 mit einem Panna Cotta-Dessert auf einem Fruchtsaucenspiegel. Der Anlass war wieder ein Erfolg in jeder Hinsicht!

Roger Steiner

## Die organisatorische Neuausrichtung der CAF USA wurde abgesegnet

Mittels des Mitglieder-Info-Flyers 4/13 ist über die Absicht der CAF, ihr Hauptquartier als neue National CAF Airbase in eine bevölkerungsreiche Agglomeration zu verlegen, informiert worden. Dazu müssen die Statuten geändert werden. Mittels einer Urabstimmung unter allen Mitgliedern sollte im Falle eines positiven Ausgangs der Abstimmung der General Staff (entspricht quasi dem Verwaltungsrat) ermächtigt werden, unter sechs bereits vorevaluierten möglichen Standorten den Geeignetsten auszuwählen.

Diese, von einer neutralen Stelle überwachte Abstimmung hat im vergangenen Herbst (Einsendeschluss für die Stimmzettel war der 12.11.13) stattgefunden, wobei die Statutenänderung die Zustimmung von 75% der Abstimmungsteilnehmer (und nicht aller der über 10'000 Mitglieder, wie in der Info fälschlicherweise angegeben) voraussetzt. Eingegangen sind 2'095 Stimmzettel, von denen 42 aus den verschiedensten Gründen ungültig waren. Dem Vorhaben zugestimmt haben 1'542, was 75.1% entspricht. Das Ergebnis war somit mehr als nur knapp.

### news

#### Nachdruck Pilot Training Manual for the L-5

Liebe CAF-Mitglieder  
Während man über die berühmten Jagdflugzeuge und Bomber des Zweiten Weltkrieges meist sehr viel weiss, kennt kaum jemand die vielseitigen und äusserst wichtigen Aufgaben, welche die Verbindungsflugzeuge, die sogenannten «L-Birds», zu bewältigen hatten. Auch die L-5 Sentinel des CAF Swiss Wing gehört in diese Kategorie von Flugzeugen. Als ich sie dieses Jahr beim «Convoy to Remember» in Birmenstorf ihre Runden drehen sah, nahm ich mir vor, endlich etwas mehr über dieses Flugzeug in Erfahrung zu bringen.

Ich hatte Glück und fand ein altes Handbuch mit dem Titel «Pilot Training Manual for the L-5», welches 1945 von der Army Airforce der USA

#### Mitfliegen in unserem Warbird «Stinsy»

##### Koordinator:

Henry Saladin 044 853 0533

##### Piloten:

Roger Burri 056 667 3843

Ruedi Lang 052 343 8153

Werner Meier 056 633 6181

Ferdi Nietlisbach 079 200 7260

Jost Schneeberger 031 911 8177

Max Schönenberger 044 858 2051

Marc Siegenthaler 079 628 9122

### 2014

22. März

06. Juni

28.-29. Juni

12.-13. Juli

12.-13. Juli

26. Juli

23. August

30.-31. August

06.-07. September

22. November

### Veranstaltungen / Reisen

Generalversammlung

D-Day Normandie

Oris Fly-In, Ambri Airbase

Fairford, Royal International Air Tattoo

Duxford, Fighter Collection

BBQ CAF Swiss Wing

Simmenshake, St. Stephan

Air 14, Payerne

Air 14, Payerne

Jahresendanlass

CAF SW

CAF SW

CAF SW

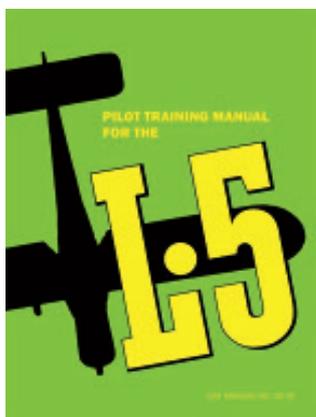
CAF SW

an die angehenden Piloten der L-5 Sentinel abgegeben wurde. Auf insgesamt 78 Seiten, welche sehr reich und eindrücklich illustriert sind, werden dem Leser das Flugzeug, seine Technik und seine Aufgaben nähergebracht. Selbst auf die Techniken, wie man mit der unbewaffneten L-5 einem feindlichen Jagdflugzeug entkommen kann, wird eingegangen.

Um nun möglichst vielen Interessierten die Gelegenheit zu geben, eben-

falls mehr über die L-5 Sentinel zu erfahren, wurde dieses Handbuch im Format 17x22 cm, schwarz-weiss und mit Softcover neu gedruckt und wird in Zukunft exklusiv am Verkaufstand des CAF Swiss Wing erhältlich sein. Zuvor haben aber die Vereinsmitglieder die Gelegenheit, das Buch zu einem reduzierten Preis an der Generalversammlung 2014 direkt zu beziehen.

Mit freundlichen Grüssen  
Kuno Gross



#### GESUCHT

Flieger- und andere Bücher mit militärischem Inhalt.

Werden abgeholt

#### Kontakte

Theo Arter: 079 356 70 24

Peter Winkler: 079 416 69 69

### CAF Swiss Wing

www.caf-swisswing.ch

Präsident: CAF Col Thomas Lutz  
Brunnenwies 53, 8132 Egg

Editor: CAF Col Werner Meier  
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

«Contact» ist das Publikationsorgan des Swiss Wing der CAF in Midland TX, USA

Druck: Knapp AG, 8918 Unterlunkhofen

### CAF Swiss Wing - Shop

**S** Stinsy-Wein Rotwein, Cabernet Sauvignon, California  
Weisswein, Chardonnay, France

Geniessen Sie diesen Stinsy-Wein an einem lauen Sommerabend und denken Sie daran: Mit jedem Schluck unterstützen sie den CAF Swiss Wing. Info über den Wein und Bestellformulare finden sie auf unserer Homepage oder rufen Sie mich einfach an. Diese 0.5 Liter Flasche eignet sich auch sehr gut als Geschenk für Flieger-Fans. Minimum-Bestellung: 6 Flaschen.

Werner Meier, Itenhard 47, 5620 Bremgarten  
werner.meier@caf-swisswing.ch

Viele weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: [www.caf-swisswing.ch](http://www.caf-swisswing.ch)

