

Lotto no.: L261370

Nazione/Tipo: Europa

Collezione Europa, con buste numismatiche, mongolfiere FDC, su 2 raccoglitori.

Prezzo: 60 eur

[Vai al sito www.matirafil.com]



Foto nr.: 2



Foto nr.: 3



Foto nr.: 4



Foto nr.: 5



Foto nr.: 6



SPORT



Der Ball ist rund. (Herberger)

Fußball-WM Argentinien 1978

Mit einer großen Enttäuschung endete für die Nationalelf der Bundesrepublik Deutschland die 11. Fußball-Weltmeisterschaft in Argentinien. Als hochfavorisierter Titelverteidiger waren die bestbezahlten Fußballer Deutschlands unter der Leitung von Bundestrainer Helmut Schön in Buenos Aires angekommen, als Mannschaft mit nur einem Sieg (6:0 über Mexiko) mußte die Elf wieder die Heimreise antreten. Ausschlaggebend für das Scheitern in der zweiten Finalrunde war eine 2:3-Niederlage gegen den Erzrivalen Österreich. Zwei Minuten vor dem Schlußpfiff setzte Hans Krankl von Rapid Wien zum Schuß an, nachdem er nahe der Mittellinie seinem Bewacher Rolf Rüssmann entwischt war. Auch Deutschlands Nationaltorwart Sepp Maier hatte gegen Krankl nichts mehr zu bestellen. Für Österreich war das der erste Sieg gegen die großen Nachbarn seit 47 Jahren. Für Berti Vogts, Karl-Heinz Rummenigge und die anderen Spieler des Deutschen Fußball-Bundes bedeutete die Niederlage: keine Teilnahme am Spiel um Platz drei, 15000 Mark Extraprämie weg. Weltmeister wurde schließlich Argentinien, die holländische Nationalelf unterlag erneut im Finale und wurde Zweiter.



Foto nr.: 7



RAUMFAHRT



*Wem die Erde zu Füßen liegt,
dem raubt die Angst den Atem.
(Glenn)*

Raum- transporter

Mit dem Start des Raumtransporters „Columbia“ am 12. April 1981 machten die Amerikaner einen weiteren Schritt bei der Eroberung des Weltraums. Nach den ersten bemannten Raumflügen im Jahre 1961, der ersten Mondlandung am 21. Juli 1969 und vielen Versuchen mit unbemannten Satelliten bedeutete „Columbia“ den ersten konkreten Versuch, Raumfahrt für die Menschheit zu unmittelbarem Nutzen umzusetzen. Das wichtigste Merkmal des Raumtransporters ist die Möglichkeit, ihn mehrfach ins All zu

schießen und dabei maximal rund 30 Tonnen Nutzlast zu befördern. Sogar die ausgebrannten Feststoffraketen, die beim Start für den nötigen Schub sorgen, schweben an Fallschirmen zur Erde zurück und werden mehrfach verwendet.

Als Landepisten für den Raumtransporter benutzen Amerikas Weltraumspezialisten die riesigen ausgetrockneten Salzseen am Rande der Rocky Mountains. Dort landet der Raumtransporter ähnlich wie ein Flugzeug auf dem Flughafen mit einer Geschwindigkeit von etwa 370 Kilometern in der Stunde. Beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre treten an der Verkleidung der Tragflächen durch die Luftreibung

Temperaturen bis zu 1600 Grad Celsius auf. Deshalb wurden spezielle Isolationsmaterialien erforderlich, die auch dem mehrmaligen Auftreten solcher Temperaturen gewachsen sind. Die erste Besatzung der „Columbia“ waren die Amerikaner J. W. Young und Robert Crippen, die beim Testflug die Erde innerhalb von zwei Tagen 36mal umrundeten. Während des fünften Flugs der „Columbia“ waren zwei Wissenschaftler an Bord, die auch Versuche zur geschäftlichen Auswertung vornahmen. Ferner wurden zwei Nachrichtensatelliten ausgesetzt. Beim sechsten Flug der „Columbia“ (gestartet am 28. April 1983) war der erste bundesdeutsche Astronaut, der Stuttgarter Physiker Ulf Merbold, mit dabei. Im europäischen Spacelab wurden dabei rund 70 Experimente durchgeführt.

Foto nr.: 8



BLUMEN

*Wenn Du eine Rose schaust,
Sag, ich laß sie grüßen.
(Heine)*

Rosen

Die „Königin der Blumen“ ist mit über 200 Arten in der nördlichen gemäßigten und der subtropischen Klimazone der Erde beheimatet. Langjährige Zucht hat inzwischen Rosen aller Farben außer blau und mit angenehmen Duft hervorgebracht. Naturgeschichtlich stammen alle gezüchteten Rosenarten von der Wildrose ab, deren Früchte (Hagebutten) bereits die Pfahlbauern als Nahrung schätzten. Die Gartenrosen lernten Assyrer und Babylonier von den Persern, die Juden während der babylonischen Gefangenschaft kennen. Seit dem fünften bis siebten Jahrhundert vor Christus war die Rose bei den alten Griechen bekannt. Die Dichterin Sappho, der Geschichtsschreiber Herodot und der Dramatiker Aristophanes erwähnen sie in ihren Werken. Auch Homer und später die Römer Horaz und Cicero sprechen von Rosen. Die Blumen wurden bereits früh zur Herstellung von Duftwasser und Heilmitteln verwandt. In Mittel- und Nordeuropa machten die Benediktiner die Rosen bekannt.



Foto nr.: 9



POLITIK

*Die Augen der Welt sind auf euch gerichtet.
(Eisenhower am 6. Juni 1944)*

Dwight D. Eisenhower

In den fünfziger Jahren standen die Vereinigten Staaten im Zenit ihrer Macht als alleiniger Besitzer von Atomwaffen. Dwight D. Eisenhower hielt diese Macht als Präsident der Vereinigten Staaten von 1952 bis 1960 in Händen. Er war der mächtigste Mann der Erde.

Eisenhower stammte aus der Kleinstadt Denison in Texas und wurde Soldat. Er brachte es während des Zweiten Weltkriegs bis zum Oberbefehlshaber der alliierten Truppen in Europa und leitete die Landeunternehmen in Sizilien und in der Normandie, die die völlige Niederlage des Nazi-Regimes einleiteten. Am 8. Mai 1945 nahm Eisenhower die Kapitulation aller deutschen Truppen entgegen.

Im November 1952 und 1956 wurde Dwight D. Eisenhower als Kandidat der Republikanischen



Partei jeweils mit großen Mehrheiten zum Präsidenten der USA gewählt. Er verfolgte eine liberale Innenpolitik und setzte sich damit gegen den militanten Antikommunismus des Senators John R. McCarthy durch. 1957 leitete Eisenhower eine Reformgesetzgebung ein, die auch Farbigen volle Bürgerrechte zubilligen sollte. Außenpolitisch waren während Eisenhowers Präsidentschaft der Koreakrieg und die Treffen mit dem sowjetischen Parteichef Nikita S. Chruschtschow bedeutend.



Foto nr.: 10



MAJESTÄTEN

»Unmöglich« das ist kein Wort
der französischen Sprache.
(Napoleon)

Napoleon I.

Die Bedeutung von Napoleon für die europäische Geschichte an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert kann nicht hoch genug veranschlagt werden. Unter dem Einfluß Napoleons wurde die Ausgangslage für die weitere geschichtliche Entwicklung hergestellt. Das bedeutendste Ergebnis der Politik Napoleons für Deutschland war wohl der Reichsdeputationshauptschluß von 1803. Damit wurde mit einem Schlag das in über hundert Kleinstaaten zersplitterte „Heilige Römische Reich deutscher Nation“ aufgelöst. Damit war der Grundstein gelegt für die Entwicklung eines deutschen Nationalstaats. Napoleon wurde am 15. August 1769 als Napolione Buonaparte in Ajaccio auf Korsika geboren. Nach dem Willen des Vaters sollte er Offizier werden. Er besuchte zunächst die Militärschulen von Brienne und Paris. Sein militärisches Talent stellte er bei der Eroberung von

Toulon im Jahre 1793 unter Beweis. Am 9. März 1796 heiratete Napoleon Joséphine de Beauharnais. Das brachte ihm die von ihm angestrebte Anerkennung in den herrschenden Kreisen Frankreichs. Alleinherrscher über Frankreich wurde Napoleon am 13. Dezember 1799 mit der Ernennung zum ersten Konsul auf zehn Jahre. In der Innenpolitik war die Einführung einer straffen und zentralistischen Verwaltung für ihn entscheidend. Ab 1802 war Napoleon durch Volksabstimmung Konsul auf Lebenszeit, am 2. Dezember 1804 krönte er sich in Paris zum „Kaiser der Franzosen“.

Toulon im Jahre 1793 unter Beweis. Am 9. März 1796 heiratete Napoleon Joséphine de Beauharnais. Das brachte ihm die von ihm angestrebte Anerkennung in den herrschenden Kreisen Frankreichs. Alleinherrscher über Frankreich wurde Napoleon am 13. Dezember 1799 mit der Ernennung zum ersten Konsul auf zehn Jahre. In der Innenpolitik war die Einführung einer straffen und zentralistischen Verwaltung für ihn entscheidend. Ab 1802 war Napoleon durch Volksabstimmung Konsul auf Lebenszeit, am 2. Dezember 1804 krönte er sich in Paris zum „Kaiser der Franzosen“.



Foto nr.: 11



WILDTIERE



Bei Lichte betrachtet sind sie im Grund noch immer die alten Affen. (Kästner über die Menschheit)

Affen

Affen sind im wesentlichen in den tropischen und subtropischen Regionen der Erde verbreitet. In Europa kommen wildlebende Affen nur noch auf den Felsen von Gibraltar vor. Sie sind Allesfresser, ernähren sich aber überwiegend von Pflanzen. Affen leben meist auf Bäumen, ihre Ähnlichkeit mit dem Menschen ist bedingt durch große, nach vorne gerichtete Augen, die ein räumliches Sehen ermöglichen, und durch einen großen Hirnschädel. Das Gehirn selbst ist bei Menschenaffen am stärksten von allen Säugetieren ent-

wickelt. Durch die Fähigkeit, mit den Händen zu greifen, nehmen die Affen eine Spitzenstellung im gesamten Tierreich ein.

Im Körperbau haben sich aber noch viele primitive Merkmale erhalten, die auf die Abstammung von Insektenfressern hindeuten. Das Geruchsvermögen der Affen ist schwach, das Gehör sehr gut ausgebildet. Natürliche Feinde der Affen sind in Südamerika besonders große Raubkatzen, auf den Philippinen aber auch Raubvögel. Die beachtlichen geistigen Fähigkeiten der Affen zeigen sich durch ein vielfältiges Mienenspiel und durch stimmliche Äußerungen sowie durch große Lernfähigkeit. Bei Affen zeigen sich Anfänge von Werkzeuggebrauch und Werkzeugherstellung. Bei einigen frühen Kulturvölkern wurden Affen

hoch verehrt. In Ägypten galt der Pavian als personifizierter Mondgott Thoth. In Indien sind Affen bis heute unantastbar. Im Mittelalter galt die Darstellung eines Affen mit einem Spiegel in Europa als Symbol weltlicher Eitelkeit. Noch zu Michelangelos Zeit galt der Künstler als „Affe Gottes“, weil er in der Kunst Gottes Werk nachahmt. Die Griechen und Römer hielten Affen als Haustiere zur Belustigung. Mit der Eroberung Germaniens kamen römische Gaukler mit Affen auch auf deutsches Gebiet. Seit der Mitte des 17. Jahrhunderts gibt es in Holland wandernde Menagerien, aus denen um 1770 der Zirkus und zu Beginn des 19. Jahrhunderts der Zoologische Garten entstand. Affen waren stets bei solchen Unternehmen dabei.



Foto nr.: 12



RELIGION

*Die Malerei ist eine stumme Poesie
und die Poesie eine redende Malerei
(Plutarch)*

Madonnen

Einer der bedeutendsten Gemäldesammlungen Europas, der Alten Pinakothek in München, hat das kleine Scheichtum Manama eine Briefmarkenserie von sechs Werten gewidmet. Den Grundstock für die Alte Pinakothek legte Herzog Wilhelm IV. von Bayern. Der Herzog gab eine Reihe von Geschichtsgemälden im Jahre 1528 in Auftrag. Im Rahmen dieser Gemäldereihe fertigte Albrecht Altdorfer unter anderem eines seiner berühmtesten Werke, die „Alexanderschlacht“, die den Sieg des jungen Griechenkönigs über Darius, den Perserkönig, im Jahre 333 vor Christus bei Issus darstellt. Die „Alexanderschlacht“ gehört heute noch zu den bedeutendsten Schätzen der Alten Pinakothek. Die kunst sinnigen Herrscher Bayerns trugen im Laufe der Jahre weitere Meisterwerke zum Grundstock Wilhelm IV. bei: 1806 gelangten zahlreiche Werke niederländischer Maler aus Düsseldorf nach München, darunter der „trunkene Silen“ von Peter Paul Rubens.

Als Beispiel aus den Schätzen der Alten Pinakothek zeigt die Briefmarkenserie: „Mariä Verkündigung“ von Filippo Lippi (5 Dirham), „Madonna mit dem Kind“ von Palma dem Älteren (10 Dirham), „Mystische Verehrung durch die Heilige Katherina“ von Lorenzo Lotto (15 Dirham), „Der Herzog von Brabant“ von Boots dem Jüngeren (20 Dirham), „Die Anbetung des Kindes“ von Meersburg (25 Dirham) und „Der Altar von Santa Maria Novella in Florenz“ von Landaio (5 Riyal).



Foto nr.: 13



GEMÄLDE

*Wundervolle Märchenwelt,
Steig auf in der alten Pracht.
(Tieck)*

Miniaturen

Lackminiaturen aus dem kleinen russischen Örtchen Palech zeigt die Briefmarkenserie, die die sowjetische staatliche Postverwaltung

zum Jahreswechsel 1975/76 herausgebracht hat. Die Werke der Volkskunst, die aus Palech kommen, sind in der ganzen Sowjetunion berühmt und begehrt. Die Künstler von Palech haben sich 1924 zu einer Genossenschaft zusammenschlossen und verkaufen ihre Werke jetzt über eine eigene Organisation

Charakteristisch für die Lackminiaturen aus Palech sind die kleinen, aber besonders detailgenau ausgeführten Bilder auf schwarzem Grund. Auch zeichnen sich die Miniaturen durch eine reiche Ausstattung mit Ornamenten aus. Volkskunst aus Palech zielt vor allem Schatullen, Dosen und Zigarettenetuis.

Die Motive auf den Briefmarken zeigen:

„Dämon“ von Alexej Kotschupalov (Vier-Kopeken-Briefmarke), „Wassilissa, die Schöne“ von Iwan Wakurow (Sechs-

Kopeken-Briefmarke), „Schneewittchen“ von Tamara Subkowa (10-Kopeken-Briefmarke), „Sommer“ von Kalerija Kukulijewa (16-Kopeken-Briefmarke) und „Das goldene Fischlein“ von Iwan Wakurow (20-Kopeken-Briefmarke).

In Palech, das etwa 60 Kilometer südöstlich von Iwanowo liegt, werden auch Bühnenbilder und Wandgemälde gefertigt. Ein Museum gibt einen Einblick in die Arbeit der Künstler.



Foto nr.: 14

Automobil-Geschichte



Die französische Firma Salmson war in den zwanziger Jahren bekannt für ihre Sport- und Rennwagen. Anfang 1930 schaltete das Werk auf Personenwagen um. Dabei blieb man auch nach dem Kriege. 1950 verkauften sich noch über 1000 Salmsons, aber dann wurde es ruhiger um die Marke. 1956 wurde die Firma von Renault übernommen. An der 1948er-Nachkriegs-Auto-Show in London war auf dem Morris-Stand ein neuer Kleinwagen zu sehen: der Minor. Alex Issigonis hatte ihn entworfen, und er sollte das erste englische Auto sein, von dem mehr als eine Million Stück verkauft wurden. 1961 war es soweit.



Paraguay, Rennwagen aus der neueren Zeit: Tyrell, Lotus, McLaren, Brabham, Renault, Wolf, Bugatti, Porsche, Mercedes



1951 brachte Borgward als Konkurrenzprodukt zum Mercedes den Hansa 2400 auf den Markt. Aber die Firma schaffte den Durchbruch nicht. Der Wagen wies so viele technische Probleme auf, daß die Produktion 1955 wieder eingestellt werden mußte. Ganze 1032 Stück hatten einen Käufer gefunden. Seit 1913 hatte sich die kleine englische Firma Aston Martin mit der Herstellung von kleinen sportlichen

Wagen von hoher Qualität beschäftigt. Aber es blieb bei kleinen Stückzahlen. Erst als 1947 die David-Brown-Gruppe das Werk übernahm, ging es bergauf. Im September 1948 gelangte der Aston Martin DB1 (DB = David Brown) in den Verkauf. Ihm folgte 1950 eine verbesserte Ausführung, der DB2. Die Wagen hatten einen 2,6-Liter-Sechszylinder-Motor, der von W.O. Bentley für Lagonda entwickelt worden war.

Die Sportwagen von Aston Martin waren lange Zeit die beliebtesten, aber auch die teuersten Wagen für verwöhnte Herrensohnchen und gealterte Playboys.



Foto nr.: 15



Foto nr.: 16



Foto nr.: 17

Eisenbahn-Spezial-Belege



**Fünf Jahre sind
vergangen, seit der
französische TGV 100
zum ersten Mal
die Geschwindigkeit
von 380 km/h erreicht
hat. Aber warum
müssen Züge eigentlich
so schnell fahren?**

Aus Anlaß des großen Geschwindigkeitsrekords der französischen Eisenbahn, vor fünf Jahren, wurde dieser Jubiläumsbeleg herausgegeben.

Wer sich jedoch weniger mit den Hintergründen der immer schneller werdenden Züge im allgemeinen befaßt, wird glauben, daß die Geschwindigkeitsrekorde mehr dem Prestigegedanken einiger weniger Staaten gerecht werden. Erinnern die spektakulären Meldungen der Presse, losgelöst von den eigentlichen Hintergründen, doch

mehr an die fragwürdigen Rennerfolge bekannter Automobilfirmen.

Aber zum Glück ist dem nicht so. Der Leser mag sich vor Augen führen, welche ungeheuren technischen und finanziellen Aufwendungen erbracht werden müssen, bevor ein Stahlungetüm von 431 Tonnen Gewicht — soviel wiegt der TGV 100 (Train Grande Vitesse = Schnellfahrzeug) auf die respektable Geschwindigkeit von 380 km/h gebracht werden kann. Hier geht es wirklich nicht um den einmaligen, flüchtigen Erfolg dieser Leistung, sondern vielmehr um die Kontinuität, um den Dauereinsatz im hohen Geschwindigkeitsbereich. Und der Erfolg einer solchen Unternehmung berührt die Weiterentwicklung aller zur Eisenbahn gehörenden Details. Von der Schiene bis zum Signal, vom Antriebsaggregat bis zur Bremse. Alles wird infrage gestellt — alles muß neu überdacht und ausprobiert werden.

Warum aber der ganze Aufwand? Sind die heutigen Züge nicht ohnehin schon zu schnell?

Freilich stellt sich die Transportsituation der Eisenbahnen der einzelnen Länder in Europa im einzelnen unterschiedlich dar. Aber ein Problem haben

alle gemeinsam: alle stehen sie unter dem Konkurrenzdruck des Individualverkehrs sowie des Transportes zur Luft und zu Wasser. Sollen die Transportraten in naher Zukunft nicht noch weiter sinken und wollen die Bahnen nicht noch mehr veralten, müssen Sie investieren und sich neue Techniken zunutze machen.

Für die französische Bahn stellte sich das Problem wie folgt dar: Die frühere Hauptstrecke von Paris südostwärts nach Dijon und Lyon bis an die Riviera und die Schweiz verbindet rund 40% der gesamten französischen Bevölkerung. Seit 1960 war eine ständige Zunahme des Reise- und Güterverkehrs um 3 1/2% zu verzeichnen. Der Reiseverkehr wuchs um jährlich 4 1/2%.

Obwohl die Strecke lange, viergleisige Abschnitte hat, liegen dazwischen immer wieder zweigleisige Engpässe, die den Verkehr behindern, ihn sogar bis 1980 zum Erliegen gebracht hätten. Rund 45% der Kosten einer neuen Eisenbahnlinie wären für die Beseitigung der Eisenbahngänge aufzubringen. Somit war 1969 die Konzeption zur neuen Schnellbahn geboren, dessen Krönung schließlich die Rekordfahrt der TGV 100 war — am 26. Februar 1981.



PHILWISS 80

**Jubiläums-
Sonderstempel** TGV-Geschwindigkeits-
Weltrekord



Erinnerungs-Brief: Geschwindigkeits-Weltrekord am 26. 2. 1981 mit 380 km/h.

Foto nr.: 18

Adler

**Den Weg des Königs
der Lüfte auf
sämtliche Postkästen
der Bundesrepublik
Deutschland zu
verfolgen, führt weit
zurück ins Altertum.
Zum Symbol der
Gottheit wurde er schon
bei den Babyloniern,
wohl wegen seines
ruhig schwebenden
Fluges und seines
sprichwörtlich guten
Sehvermögens.**

Zu den Adlern gehören streng genommen nur jene grossen Raubvögel, die befiederte Beine, sog. «Hosen», haben. Als der Adler gilt uns der Stein- oder Goldadler, *Aquila chrysaetos* (chrysos – Gold), der auf der Pyrenäenhalbinsel, im französischen Zentralmassiv, in den Alpen, in Italien, auf allen grossen

Mittelmeerinseln, dem Balkan, den Karpaten, aber auch in Skandinavien, Finnland und Nordrussland vorkommt. In Mitteleuropa bewohnte er früher auch die Waldregionen der Ebenen, doch wurde er ins Hochgebirge abgedrängt. Etwas kleiner ist der Kaiseradler, der im Süden Spaniens und Portugals, in Südosteuropa, Ungarn und Südrussland lebt und die Nähe des Menschen besser erträgt. Nicht nur Sagen, auch Ammenmärchen sind über den grössten der fluchtüchtigen Vögel im Umlauf, vor allem die Grösse seiner Beutetiere betreffend. Auch bei Adlern kommen mehr Mäuse und Eichhörnchen auf den Tisch als richtiges Wildbret; Hasen und Murmeltiere dürften sein Festmahl ausmachen, denn trotz seiner Flügelspannweite von zwei Metern ist es absurd anzunehmen, der Vogel vermöchte Rehe und Lämmer in seinen Horst zu hieven. Schaden an Beutetier-Populationen kann er nicht anrichten, ein einziges Adlerpaar bejagt ein ausgedehntes Revier, das es niemals kahlfressen kann.

In vielen alten Kulturen wurde der Greifvogel zum Symbol oder Attribut der Gottheit. In Indien zog er den Sonnenwagen des Gottes Wischnu, bei den

Griechen wurde er zum Sinnbild für Zeus, den Göttervater. Dieser scheute sich denn auch nicht, in Gestalt des Adlers auf die Erde herabzukommen (in sehr unmoralischer Absicht übrigens), und die gleiche Sage geht über seinen Kollegen Odin aus dem nordisch-germanischen Himmel.

Die Perser und die Ptolemäer in Agypten wählten ihn zum Symbol der Königsmacht, zum Wappenflier, wenn man so will. Wie denn überhaupt Despoten, Eroberer und Unterdrücker sich – bezeichnenderweise – gerne in Verbindung mit Raubtieren darstellten: ihre Wahrzeichen sind Raubkatzen und -vögel, während Nutz- und Beutetiere – Stier, Widder, Hirsch – auf den Schilden, Siegeln und Münzen städtisch-bürgerlicher und bäuerlicher Gemeinschaften vorkommen.

Der römische Feldherr und Staatsmann Marius führte den Kampf gegen die in Italien eindringenden germanischen Stämme der Kimbern und Teutonen. Nach anfänglichen Misserfolgen entschloss er sich zu einer Reform des Heeres, und bei dieser Gelegenheit gab er seinen Legionen den Adler zum Feldzeichen: ein silberner Vogel, der mit



Foto nr.: 19

Die Schweiz im Goldrausch

Dröhnende Kuhglocken, schwingende Schweizerfahnen und Jubelgesänge bis tief in die Nacht. So haben die vielen Schweizer-Schlachtenbummler den Sieg von Pirmin Zurbriggen gefeiert. Mit seinem Abfahrtslauf an der Weltmeisterschaft in Bormio hat sich der sympathische Walliser zum neuen Nationalhelden der Schweiz gemacht.

Noch kurz vor der Weltmeisterschaft wollte niemand so recht an einen solchen Schweizer-Total-Triumph glauben. «Pirmin-National» erfuhr sich zwar zwei Siege in Kitzbühl, doch dann schien die nationale Katastrophe fast vorausprogrammiert zu sein. Eine Meniskus-Operation zerschmetterte alle Hoffnungen. Doch kurz vor der WM erhob sich Pirmin Zurbriggen vom Krankenbett, trainierte still und heimlich und meldete sich beim Trainer zurück. Von da an war er nicht zu bremsen. Im

Abfahrtsrennen in Bormio fuhr er wie die Nation es von ihm erwartete. Seine Fahrt, sagt er hinterher voller Freude, sei «absolut perfekt» gewesen.

Aber auch die anderen Schweizer Abfahrer wollten bei diesem Rennen nicht abseits stehen. Der Kampf in der Schweizer Nationalmannschaft war entbrannt. Doch Glück und Pech liegen nahe beieinander. Peter Müller bestätigte mit seinem zweiten Rang die Silbermedaille von Sarajevo, Franz Heinzer wurde zum zweiten Male an einer WM Abfahrts-Vierter.

Ausscheidungsrennen motivierten die Schweizer zu Spitzenleistungen. Die Österreicher, die ihre Plätze auf sicher hatten, enttäuschten. Nur Doug Lewis mit seinem dritten Platz verhinderte, daß die Schweizer den ganzen Medaillen-Satz nach Hause nahmen.

**SKI-WM
BORMIO '85**

Rangliste
Abfahrt Herren

GOLD	Pirmin Zurbriggen
SILBER	Peter Müller
BRONZE	Doug Lewis



Rangliste Abfahrt Herren

1. Pirmin Zurbriggen
2. Peter Müller
3. Doug Lewis

Rangliste Kombinations-Abfahrt Herren

1. Pirmin Zurbriggen
2. Peter Lüscher
3. Markus Wasmeier

Foto nr.: 20

MEXICO 86

Die Zwerge proben den Aufstand

Sie haben nichts zu verlieren, wenn sie sich auf den Weg zu einer Fußball-Weltmeisterschaft machen. Sie können nur gewinnen. Diese Unbekümmertheit hat schon viele Gegner überrascht und schließlich besiegt.

An einer Weltmeisterschaft sollen die besten Mannschaften der Welt teilnehmen. Das würde jedoch bedeuten, daß die Fußball-Entwicklungsländer nie an einer



Endrunde beteiligt wären. Um allen gerecht zu werden, legte man für die Endrunde in Mexico 1986 folgende Teilnehmer fest: 2 aus Nord/Mittelamerika – 2 aus Asien – 14 aus Europa – 4 aus Südamerika und 2 aus Afrika.

Bevor wir jedoch die «Kleinen» bei dieser Weltmeisterschaft beobachten, denken wir zurück an die vergangenen Final-Runden.

Beginnen müssen wir hier wohl bei der Weltmeisterschaft in England 1966. Die Spieler aus Nord-Korea, mit ihrem unkomplizierten Stil, waren die Über-



2 Werte von Algerien, einem der beiden afrikanischen Teilnehmer.

schung der Gruppe 4. Mit 3:3-Punkten wurden sie Gruppenzweiter, wobei sie sogar den Ex-Weltmeister Italien mit 1:0-Toren besiegten. Im Viertelfinale schieden sie nach einem dramatischen Spiel gegen Portugal aus.

1970, bei der Endrunde im Land der Azteken, spielten die Israelis zweimal Unentschieden



Jubelszene der koreanischen Nationalmannschaft nach dem Sieg gegen Italien bei der WM 1966.

KEYSTONE PRESS

Foto nr.: 21



Foto nr.: 22

UNO Wien 1/1981

»Fresko«

Am 27. September 1973 stiftete die bulgarische Regierung den Vereinten Nationen eine Kopie eines Freskos aus dem 13. Jahrhundert, das 1259 in der Kirche von Boyana, nahe bei Sofia, geschaffen wurde. Das Fresko zeigt einen Feudalherrn, den Würdenträger Kaloyan und seine Gemahlin Desislava. Kaloyan war ein Vetter des Zaren Konstantin-Asen von Tirnovo, dessen Porträt sich ebenfalls auf dem Wandgemälde in der Kirche befindet. Boyana besitzt einige der schönsten Fresken Europas, die je von Kirchenbaumeistern geschaffen wurden. Das blau-grün-goldene Fresko ist eine wunderschöne Reproduktion des Werkes eines Künstlers, der auf eine gewisse Art versuchte, den strengen byzantinischen Stil zu bewältigen, der zu jener Zeit für die kirchliche Kunst konventionell war.



Das Gemälde zeigt den Würdenträger Kaloyan in einem dunkelblauen Umhang, einem grünen Kleid, einem Diadem auf der Stirn und ein Modell der Kirche in seinen Händen haltend. Die schlanke Gestalt der Desislava ist mit einer grünen Tunika und einem goldenen Umhang bekleidet. Sie trägt eine kleine Haube, und ihr ovales Gesicht erscheint in weiss-rosa Farben.



»Fresko - 1981 Kunstserie«

OFFIZIELLER GENÈVE ERSTTAGSUMSCHLAG



Ersttags-Sammelblatt

Ausgabetag 15. 4. 1981

Edilison Unghit

Foto nr.: 23

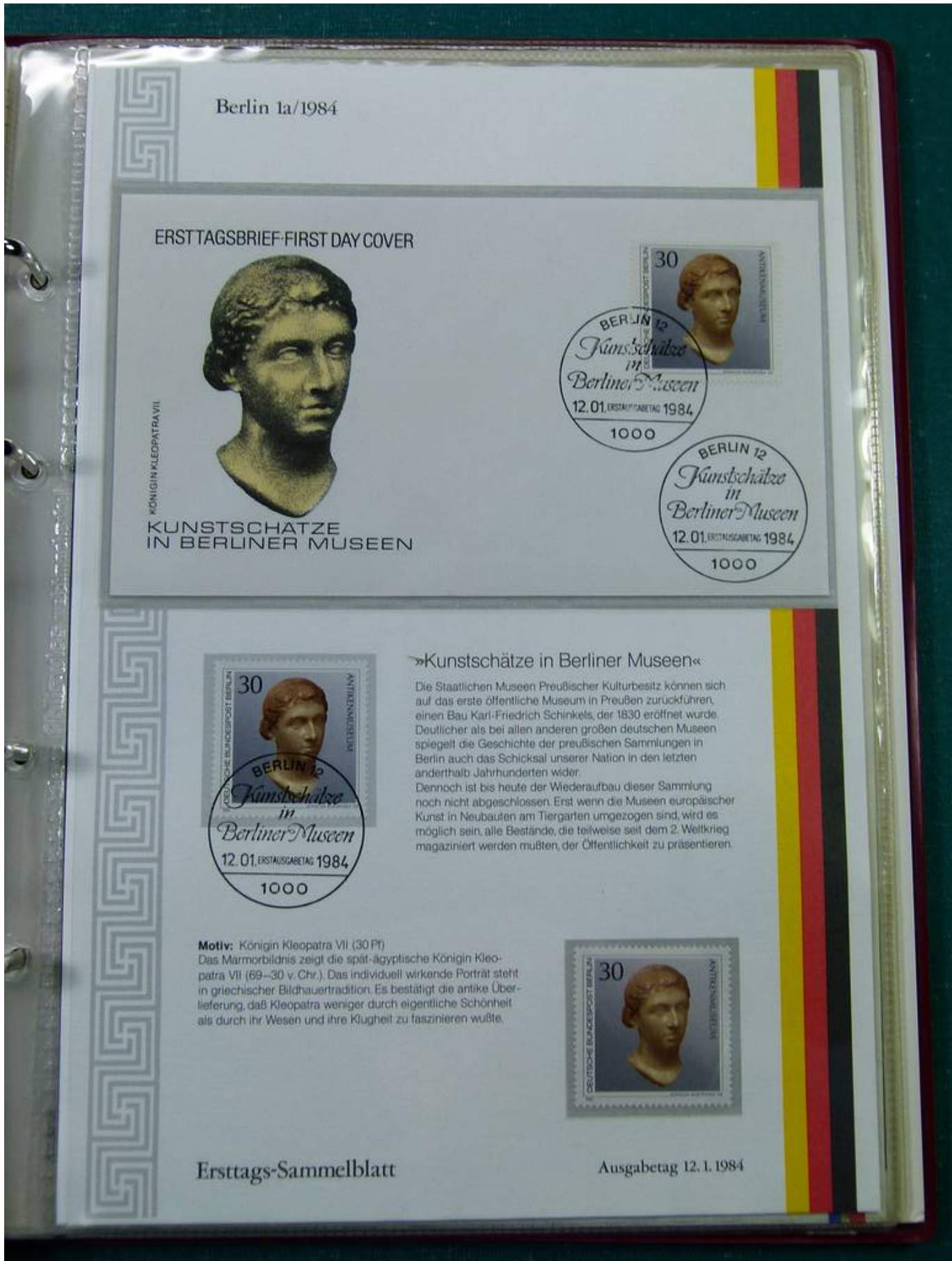


Foto nr.: 24

Fürstentum Liechtenstein
1/1982

»Europa CEPT 1982«

Die beiden vom bewährten Wiener Adalbert Pilch entworfenen Wertzeichen EUROPA CEPT 1982 halten – entsprechend dem Gemeinschaftsthema »Große Ereignisse aus der Geschichte« – zwei entscheidende Fakten aus der Vergangenheit Liechtensteins fest. Ein erstes Datum ist der 22. Juli 1396, wo in Prag König Wenzeslaus auf gnädiges Ersuchen der Grafen Hartmann und Heinrich von Vaduz in gehöriger Form erklärte, daß die Grafschaft Vaduz und die übrigen Herrschaften der beiden Grafen Reichslehen seien und er sie den beiden Herren nach

Ordnung des römischen Reiches weiter verleihe. Auf der Marke zu 80 Rappen ist dieser bald 600 Jahre zurückliegende Akt im Bilde festgehalten. Die Eigenschaft der Reichsunmittelbarkeit war – und hier liegt die entscheidende Bedeutung für das heutige Fürstentum Liechtenstein – allein dafür maßgebend, daß die Fürsten von Liechtenstein 1699 und 1712 die Herrschaften Schellenberg und Vaduz erwarben. Von der Unterdrückung und der Not der großen Mehrheit der Bauernbevölkerung
(Fortsetzung auf Blatt 2)



ERHEBUNG DER BAUERN 1525



Ersttags-Sammelblatt

Ausgabetag 8. 3. 1982

Foto nr.: 25



...raubte. Statt einer Frontscheibe sass hinter dem Armaturenbrett ein riesiger Treibstofftank.



musste, über dem Nordatlantik einem anderen Flugzeug zu begegnen.

Lindbergh hielt sein Flugzeug auf niedriger Höhe. Trotzdem hatte er gegen Vereisung anzukämpfen, kam unfreiwillig ins Trudeln und musste immer wieder die aufkommende Müdigkeit überwinden. Als er endlich am 21. Mai um 22.24 Uhr über dem Flugplatz Le Bourget in Paris auftauchte, war es Nacht. Eine unübersichtliche Menschenmenge drängte auf das Flugfeld, alle Strassen waren verstopft, nirgends schien eine Landung ohne Gefahr für Menschen gegeben. Als Lindbergh landete, war er genau 33 Stunden und 39 Minuten in der Luft gewesen und hatte bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 173 km/h nonstop 5810 Kilometer zurückgelegt.

Lindberghs Flug auf Briefmarken

Auf dieser Briefmarkenserie des mittelamerikanischen Landes Nicaragua, die im November 1977 herausgegeben wurde, wird an die 50 Jahre zurückliegende Atlantiküberquerung Lindberghs mit der Spirit of St. Louis erinnert.



Ausgereiftes Material

• Technisch möglich wurde die Atlantiküberquerung Lindberghs einerseits durch die Entwicklung des Whirlwind-Triebwerks der Firma Wright, dessen Zuverlässigkeit, spezifisches Leistungsgewicht und Sparsamkeit neue Dimensionen zu setzen vermochte. Der 237-PS-Neunzylinder-Sternmotor mit Zweiblatt-Propeller verfügte erstmals über eine störungsfreie Luftkühlung, die mit neuartig konstruierten Zylindern erreicht wurde, die die Wärme über Kühlrippen ableiteten.

Auch die Maschine selber, die Ryan-NYP, besass eine aussergewöhnliche Leistungsfähigkeit. Mit 14 Metern Spannweite und einem Leergewicht von 975,5 Kilo konnte sie 1700 Liter Kraftstoff aufnehmen, der 7000 Kilometer weit reichte. Die Nutzlast war also beträchtlich höher als das Leergewicht.

Foto nr.: 26

New York begrüßte Lindbergh mit einem Berg von 1700 Tonnen Konfetti und Papierschlangen




Die Spirit of St. Louis nach dem Atlantikflug einer Ehrenrunde über Paris.

Als Lindbergh Long Island hinter sich liess, mussten die Kameras zurückbleiben. Vom Flug über dem Atlantik gibt es keine Fotos, sondern lediglich zeichnerische Darstellungen, die auf diesen Briefmarken aus Nicaragua wiedergegeben sind.

Triumph und Tragödie

Unbeschreiblich war die Begeisterung bei der Ankunft Lindberghs in Paris. Sein Erfolg wirkte nach dem Schock, der das Verschwinden Nungessers und Colis in Frankreich ausgelöst hatte, wie ein Funke im Pulverfass. Der gutaussehende und bescheidene Junge mit dem sympathischen Lächeln eroberte im Sturm die Herzen der Franzosen. Besonders rührte sie ein Besuch, den Lindbergh der Mutter des tödlich verunglückten Nungesser machte.

Nach Paris bejubelten Brüssel und London den jungen Mann aus dem Mittleren Westen der USA, und gekrönte Häupter und Staatsmänner rühmten seine Tat.

Der amerikanische Präsident Calvin Coolidge beförderte Hauptmann Lindbergh zum Oberst der Reserve und liess ihn in einem amerikanischen Kreuzer nach Hause holen.

Besonders New York bereite Lindbergh einen triumphalen Empfang. Vier Tage lang dauerte das Fest zwischen den Wolkenkratzern, dessen Höhepunkt eine Parade auf dem Broadway war, während welcher 1700 Tonnen Konfetti und Luftschlangen auf Lindbergh und seine Begleiter hinunterregneten. Die *New York Times* widmete dem Helden die ersten 16 Seiten ihrer Ausgabe vom 14. Juni. Und am vierten Tag des Festes überreichte Raymond Orteig Lindbergh einen prächtigen handgeschriebenen Bankcheck über 25 000 Dollar – den 8 Jahre früher ausgesetzten Preis für die Atlantiküberquerung. Innerhalb von weiteren vier Wochen gelang es noch zwei weiteren Flugbesatzungen, den Atlantik zu bezwingen. Am 4. Juni starteten Clarence Chamberlin und Charles Levine mit der *Columbia*, einer Wright-Bellanca mit ebenfalls einem Whirlwind-Motor zu einem Flug, der sie bis 150 Kilometer vor Berlin führte. Und am 29. Juni startete auch Richard Byrd mit einer vier Mann starken Besatzung in der dreimotorigen Fokker *America* nach Frankreich.

Doch nur einer hatte es als erster und dann erst noch allein geschafft: ein Aussenseiter namens Charles Lindbergh.



Nocheinmal geriet Lindbergh im März 1932 in die Schlagzeilen, als sein 20 Monate alter Sohn Charles Augustus entführt und ermordet wurde.



Das Haus der Lindberghs in Hopewell (New Jersey), aus welchem das Kind über eine Leiter entführt wurde.

Foto nr.: 27

Um das Gewicht des Ballons zu verkleinern, verlangten Anderson und Abruzz

Double Eagle II



Erste Atlantiküberquerung
in einem Ballon
Start am 11. August in Presque Isle
(Maine/U.S.A.)
Landung am 17. August 1978
bei Miserey/Frankreich



Zum fünften Jahrestag der Landung
von Double Eagle II wurde
am 17. August 1983 in Miserey (Frankreich)
ein Sonderstempel verwendet.
Die Illustration des Sonderumschlages zeigt
den Ballon kurz vor der Landung
auf französischem Boden.



Ausgabe von
Djibouti
aus dem Jahre 1983



Ausgabe von
Gabon
aus dem Jahre 1983



Diese Blockausgabe von Laos vom 4. Mai 1983 zeigt neben dem Ballon
auch die Flugroute vom amerikanischen Bundesstaat Maine bis nach Miserey
westlich von Paris.

Foto nr.: 28



Foto nr.: 29



Foto nr.: 30



Foto nr.: 31



Foto nr.: 32



Foto nr.: 33

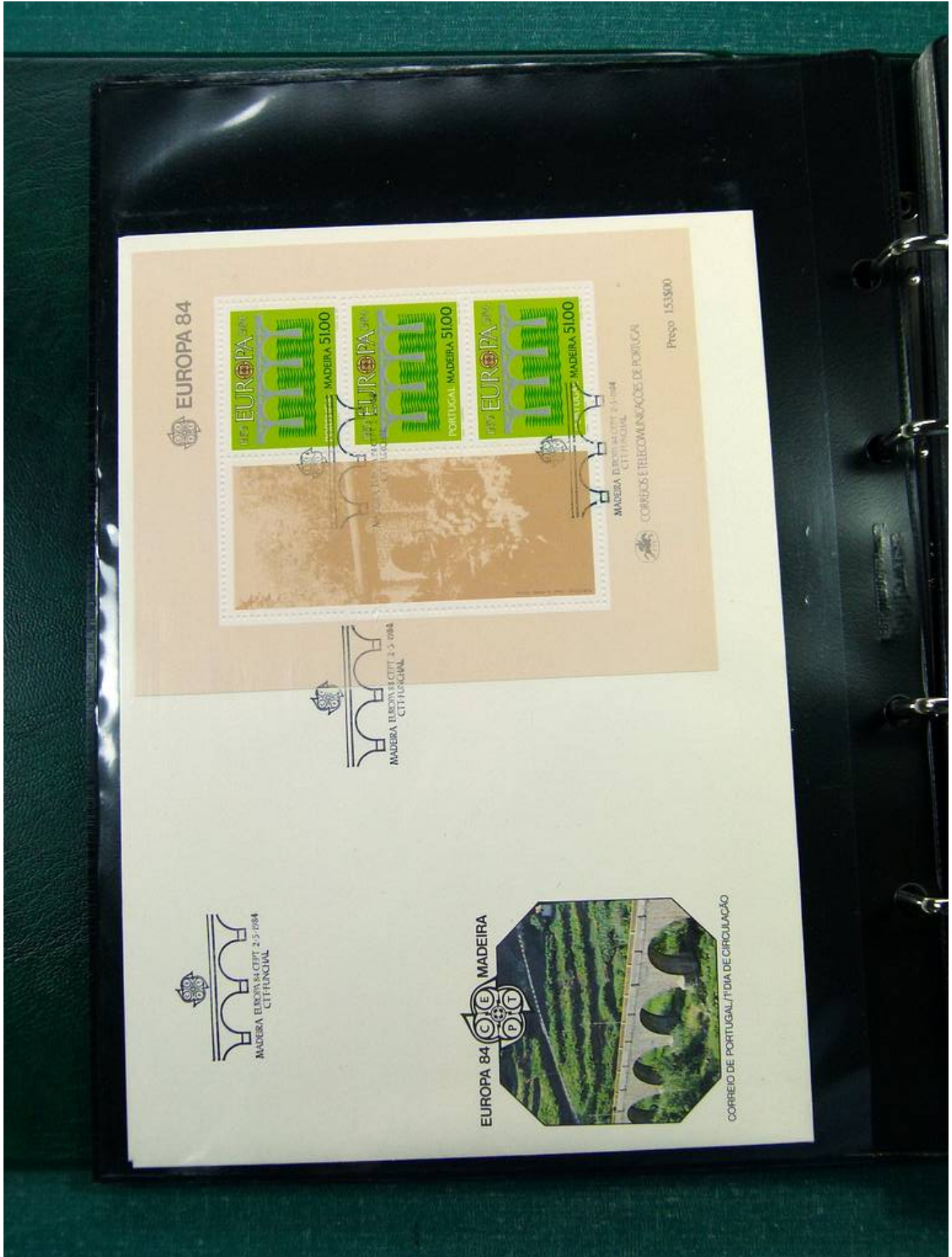


Foto nr.: 34

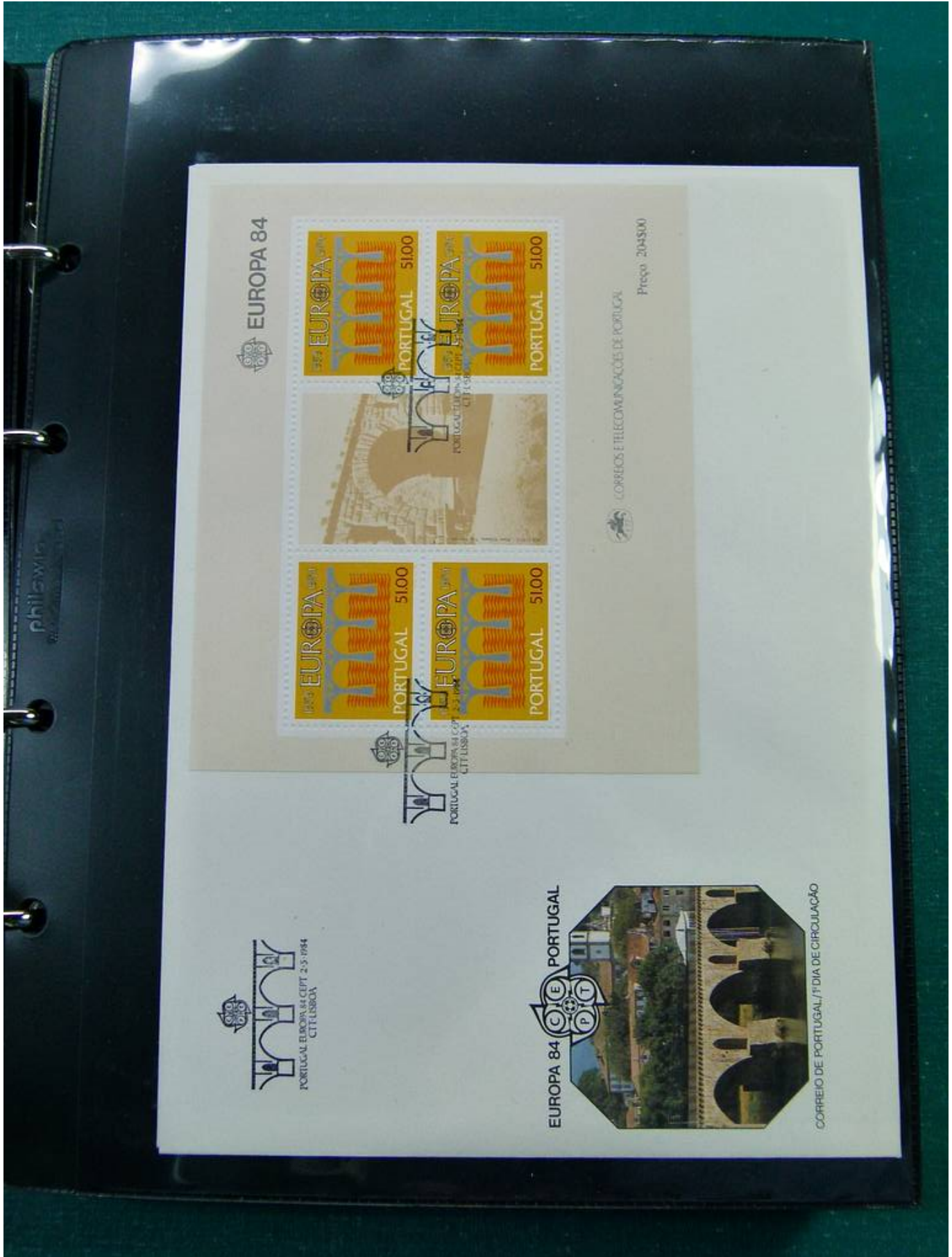


Foto nr.: 35



Foto nr.: 36



Foto nr.: 37



Foto nr.: 39

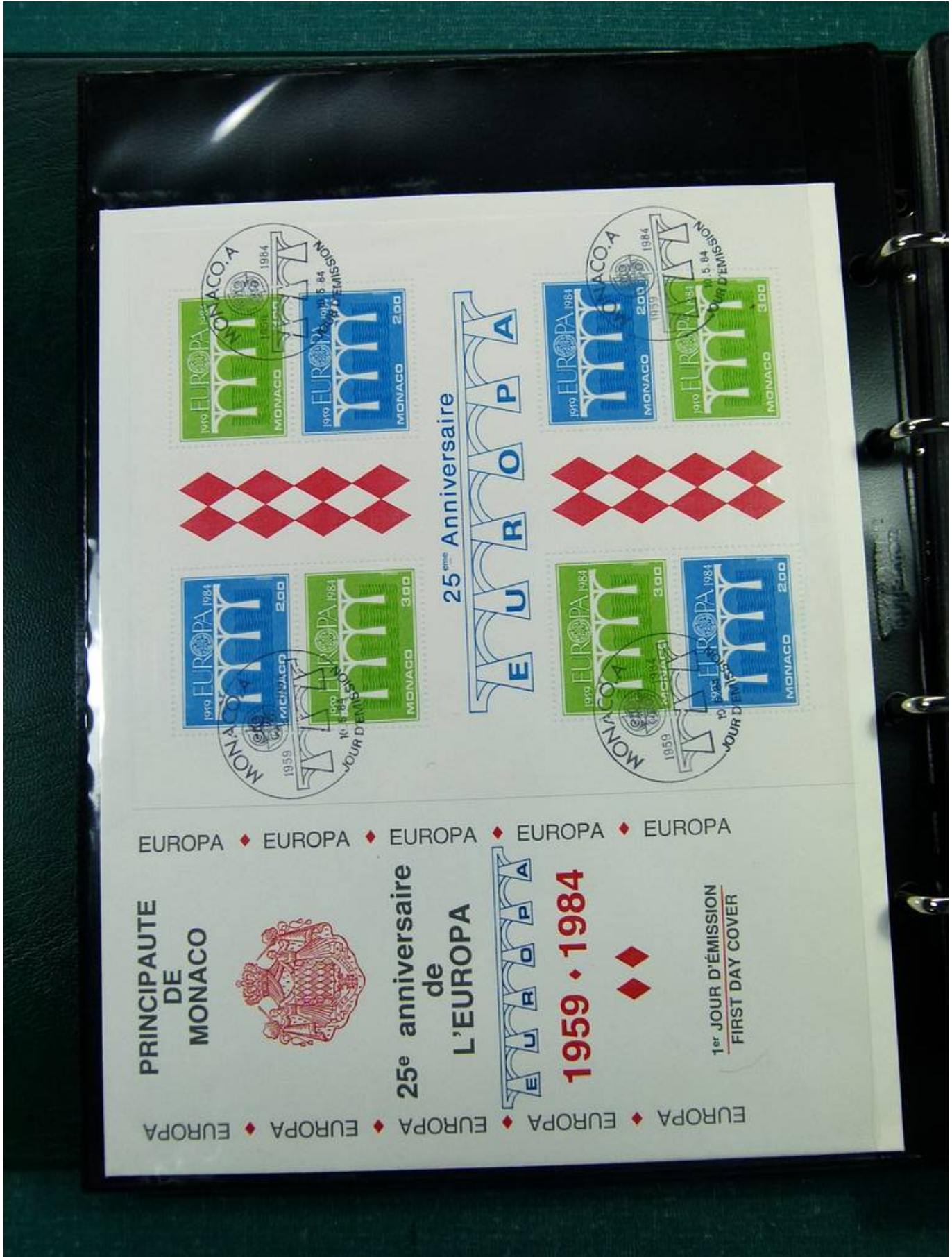


Foto nr.: 40



Foto nr.: 41



Foto nr.: 42

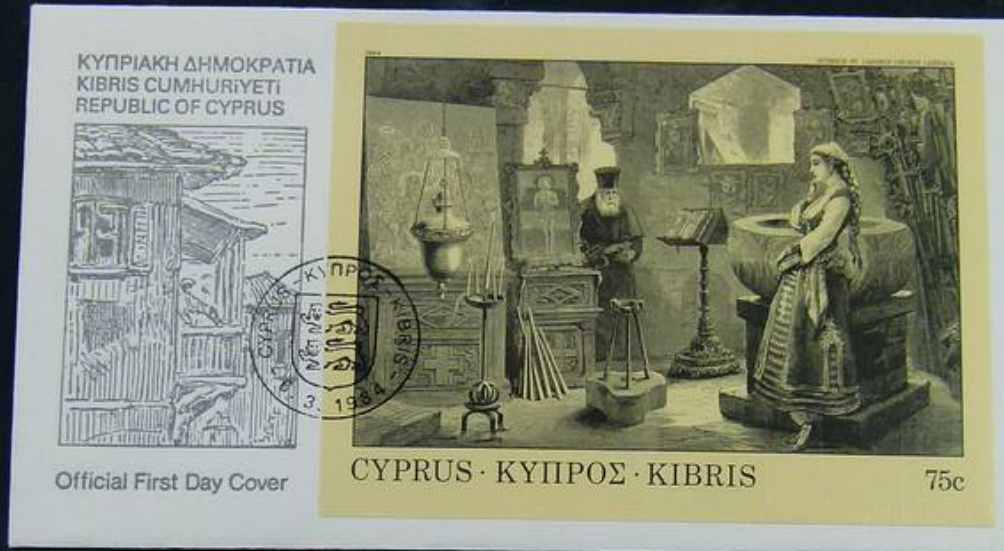


Foto nr.: 43



Foto nr.: 44



Foto nr.: 45

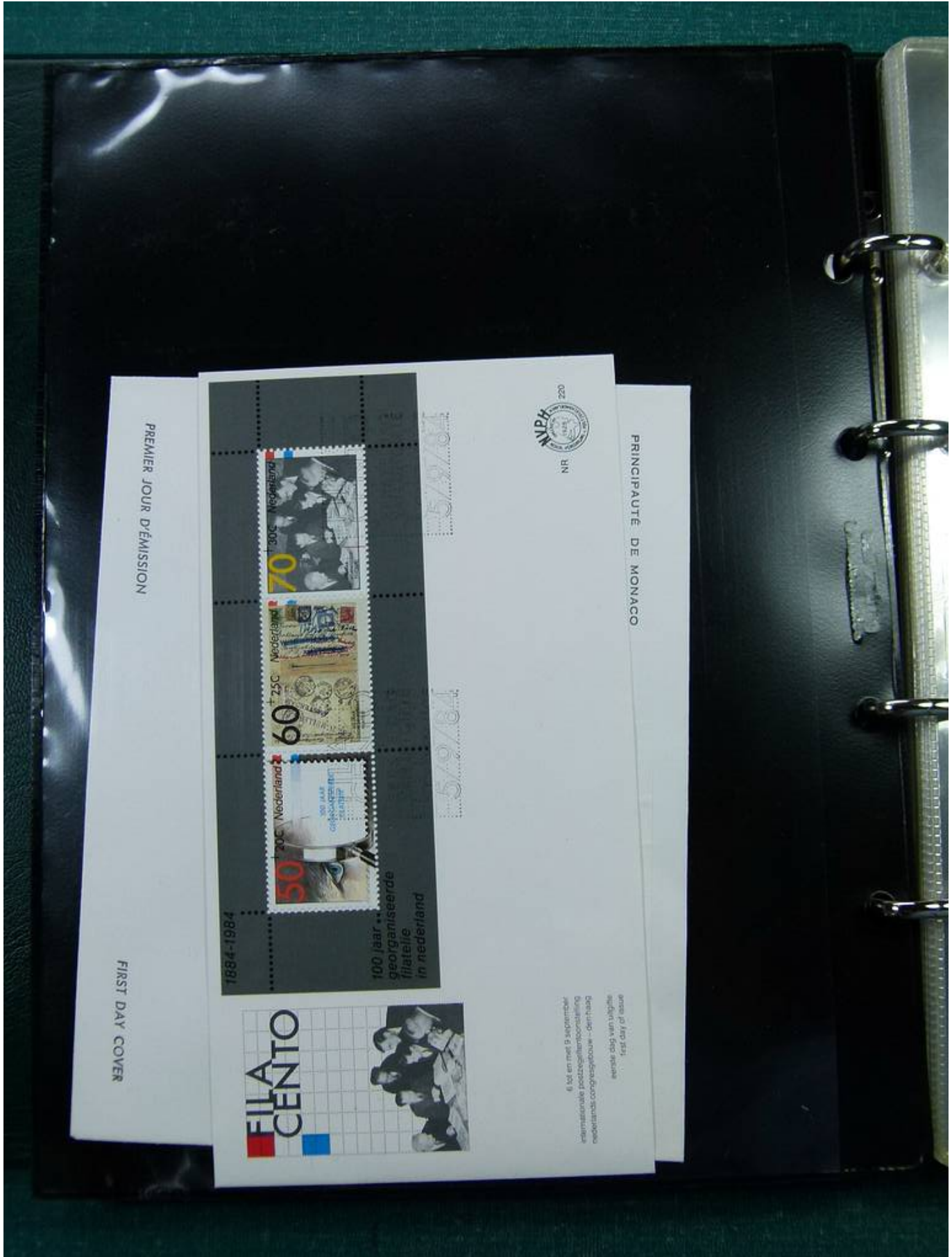


Foto nr.: 46



Foto nr.: 47



Foto nr.: 48



Foto nr.: 50



Foto nr.: 51



Foto nr.: 52



Foto nr.: 53



Foto nr.: 54



Foto nr.: 55



Foto nr.: 56



Foto nr.: 57



Foto nr.: 58

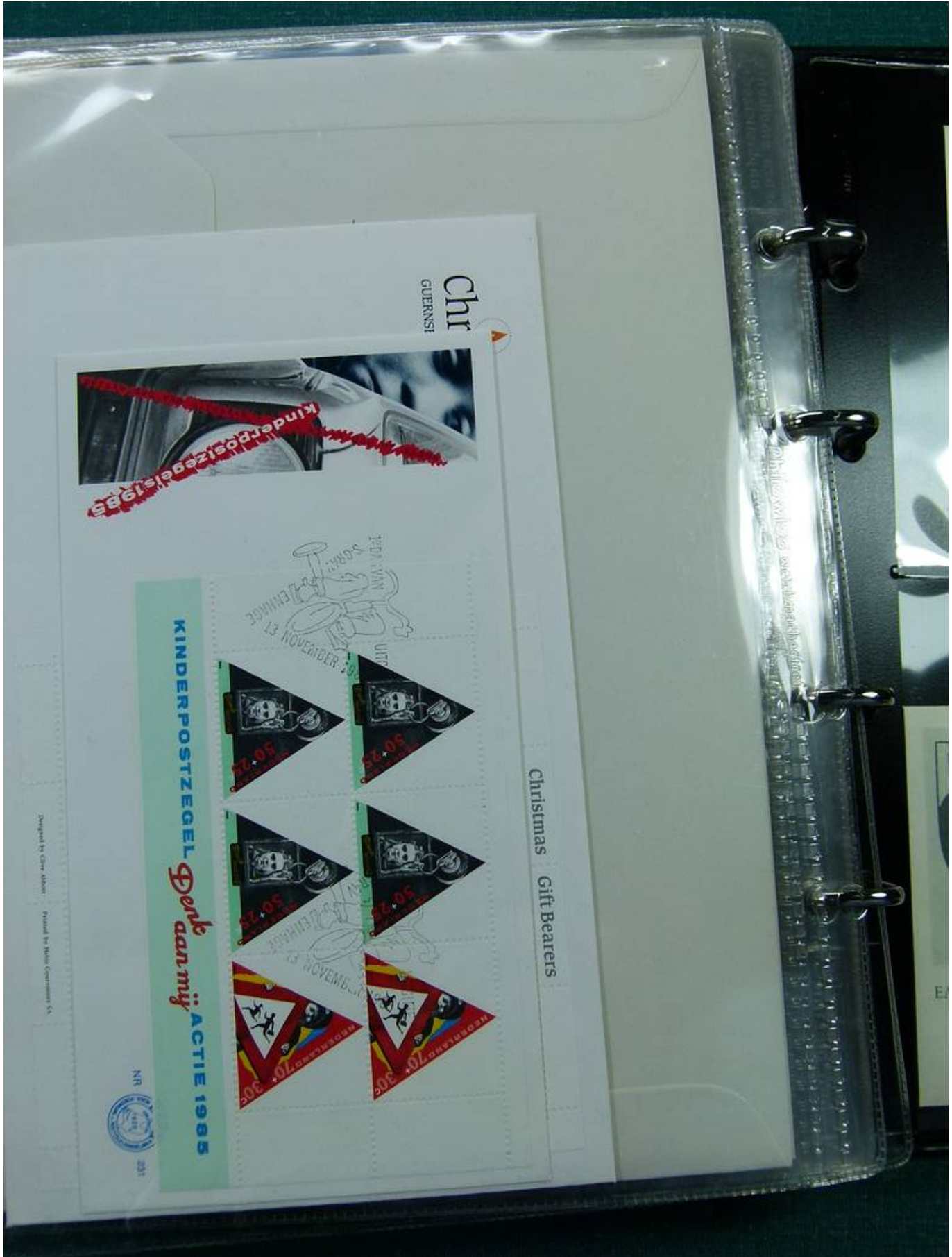


Foto nr.: 59

