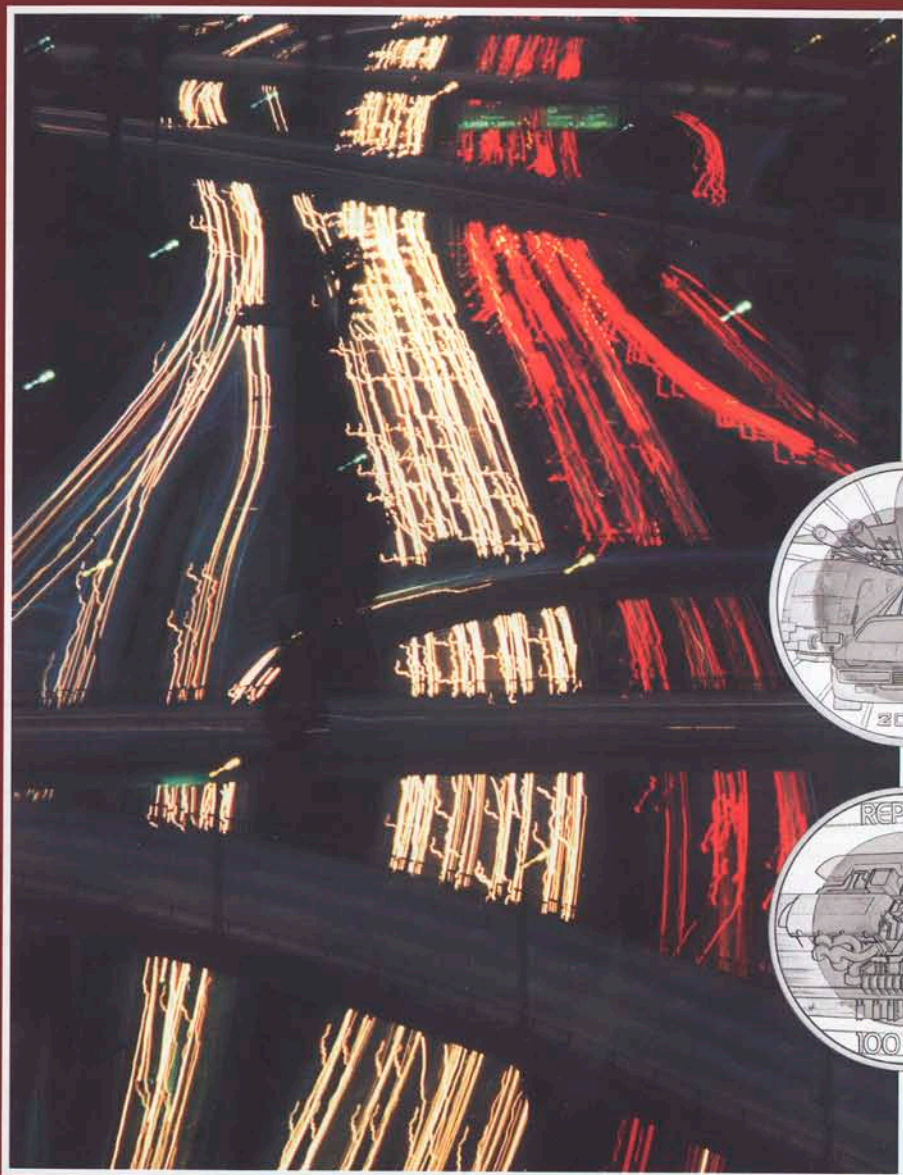


DIE MÜNZE

12. Jahrgang

1. Ausgabe

Jan./Feb. 2001



Mobilität
2001

MOBILITÄT MIT VERANTWORTUNG

Die Zukunft des Automobils in Europa

MÜNZE ÖSTERREICH

Abschied vom Schilling

MEDAILLEN

Europa-Medaillen



MÜNZE
ÖSTER
REICH

WIR PRÄGEN ÖSTERREICH.

Inhalt

Editorial	2	Abschied vom Schilling	8
Veranstaltungstipps/-rückblick	3	Münzgeschichte und Münzgeschichten	9
Mobilität 2001: Mobilität mit Verantwortung	4	Europa-Medaille	10/11

EDITORIAL

MOBILITÄT

Ermutigt durch die freundliche Aufnahme, die der Silber-Titan-Sondergedenkmünze „Millennium 2000 – Communications“ durch das in- und ausländische Sammlerpublikum zuteil wurde, hat sich die MÜNZE ÖSTERREICH entschlossen, auch die erste Münze des heurigen Jahres in dieser Bimetall-Ausstattung herauszubringen und sie einem Thema zu widmen, das uns auf dem Weg in das dritte Jahrtausend in besonderem Maße begleitet: Mobilität.

Von allen Ausprägungsformen, in denen uns dieser Begriff heute begegnet, haben wir die konkreteste und gleichzeitig wahrscheinlich umstrittenste Form gewählt, um Mobilität darzustellen: nämlich jene der motorgetriebenen Verkehrsmittel. Nicht unumstritten deshalb, weil wir mit der theoretischen Möglichkeit fast grenzenloser und immer schneller werdender Fortbewegung auch Begriffe wie etwa Stress, Stau, Sicherheitsrisiko und Umweltbelastung verbinden. Wenn wir Münzen aber auch als Zeitdokumente verstehen – was sie seit ihrem Entstehen im siebenten vorchristlichen Jahrhundert stets waren und was sie auch noch immer sind –, so scheint das die Wahl sowohl des Themas als auch der Darstellung gerade wegen dieser Widersprüchlichkeit durchaus zu rechtfertigen. Darüber hinaus sind die Entwicklung und die Fertigung von Motoren, Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten seit dem Beginn der Motorisierung besondere Schwerpunkte innovativer und erfolgreicher österreichischer Ingenieur- und Unternehmerleis-

tungen. (Die Titelgeschichte auf Seite 4 liefert dafür eine Reihe sehr interessanter Beispiele.)



In Bezug auf Mobilität ist die MÜNZE ÖSTERREICH in diesem Jahr auch in anderer Form gefordert: Die Herstellung von Euro-Münzen läuft derzeit auf Hochtouren. Jede der sieben Prägeautomaten produziert im Durchschnitt 700 Münzen pro Minute, täglich werden etwa drei Millionen Münzen fertiggestellt. Solche Mengen zu bewegen, erfordert naturgemäß ein wesentlich höheres Maß an Motorenkraft, Transportmitteln und Logistik, als dies zu Zeiten der auf Seite 9 dieses Heftes erwähnten mittelalterlichen Münzknechte nötig und verfügbar war. Ein kräftiger Münzer konnte damals mit seiner „Prägemaschine“ (Hammer, Amboss und Muskelkraft) wohl kaum viel mehr als 500 Münzen am Tag schlagen.

Die erforderlichen Logistik- und Transportleistungen, um die Münzplättchen dann verfügbar zu haben, wenn sie in den Prägemaschinen benötigt werden, und um die Münzen Anfang Jänner 2002 dort zu haben, wo sie hingehören (nämlich in die Ladenkassen und in die Geldbörsen), wären ohne den heutigen Stand der Motorisierung sowie der Verkehrs- und sonstigen Infrastruktur nicht vorstellbar. Mobilität ist also ganz besonders gefragt. Und das gilt natürlich auch noch für den Rücktransport der Schilling-Umlaufmünzen bis hin zu deren Wiederverwertung als Metallschrott.

Auf dem „Weg vom Schilling zum Euro“ wird es aber nicht nur um den Transport von Münzen gehen, auch Information wird zu transportieren sein – vor allem darüber, dass durch die Einführung des Euro-Bargeldes der Wert gesammelter Münzen eigentlich überhaupt nicht (jedenfalls nicht negativ) beeinflusst wird. Informationen darüber wie auf Seite 3 werden auch in dieser Zeitschrift – aber nicht nur dort – im heurigen Jahr regelmäßig zu finden sein.

Dietmar Spranz
Generaldirektor
MÜNZE ÖSTERREICH

WAS? WANN? WO?

Ausstellung „Das Heilige Römische Reich“ vom 13. Februar bis 29. Juni 2001, Am Heumarkt 1, 1030 Wien.

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 9 bis 16 Uhr, Mittwoch bis 18 Uhr Tel. 01/717 15-355.

Markante Beispiele sollen das komplexe Thema greifbar und sichtbar machen. So werden die „Goldene Bulle“ von 1356 und das „Privilegium maius“ aus dem Jahr 1359 zu sehen sein.

Die „Goldene Bulle“ ist das Grundgesetz Kaiser Karls IV., das die Kaiserwahl durch die Kurfürsten regelte. Da Österreich kein Kurfürstentum war, ließ Rudolf IV. das „Privilegium maius“ fälschen, das den Habsburgern Sonderrechte einräumte. Diese historische Besonderheit wird seit Jahrzehnten zum ersten Mal öffentlich gezeigt werden.

Sie können auf diese Ausstellung heute schon gespannt sein – am besten gleich den Termin vormerken!

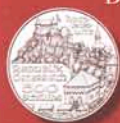
World Money Fair Basel vom 2. bis 4. Februar 2001 im Kongresszentrum der Messe Basel. Die bedeutende traditionsreiche Messe versammelt internationale Aussteller und bietet vielfältige Informationsmöglichkeiten. Das Ausstellungsprogramm der MÜNZE ÖSTERREICH ist seit den Anfängen der Messe fixer Bestandteil der großen Münzenbörse. In diesem Jahr wird das Hauptereignis am MÜNZE ÖSTERREICH-Stand die neue Silber-Titan-Münze „Mobilität“ sein.

Numismata Berlin am 18. und 19. November 2000 im Messegelände am Funkturm: Schon zum zweiten Mal wurde diese Messe abgehalten, deren Planung in Zusammenarbeit mit dem Berufsverband des Deutschen Münzfachhandels in den Händen von Erich Modes liegt. Dieser Messefachmann hat sich bereits als Veranstalter der gleichnamigen Messe in München verdient gemacht. Gegenüber dem Vorjahr waren diesmal in Berlin mehr als dreimal so viele Besucher zu verzeichnen. Vor allem der eintrittsfreie Sonntag wurde vom Publikum überaus rege genutzt. Die MÜNZE ÖSTERREICH, als einzige Prägestätte von Anfang an dabei, hatte diesmal bereits „Gesellschaft“: So waren die deutschen Münzprägestalten unter Führung der Berliner Münze sowie die Münze der Ukraine und Russlands vertreten. Am Stand der MÜNZE ÖSTERREICH war bereits die goldene Sondergedenkmünze „Heidentor Carnuntum“ zu sehen. Großes Interesse galt auch den Medaillen, vor allem der österreichischen EMC Europa-Medaille, die Sigmund Freud bzw. seinem Buch „Die Traumdeutung“ gewidmet ist. Wie jedes Jahr fand auch diesmal die attraktive Kalendermedaille viele Bewunderer.

Pressekonferenz zur Präsentation der ersten Goldmünze der Sondergedenkmünzen-Serie „Kunstschätze Österreichs“ in der Aula der MÜNZE ÖSTERREICH am 21. November 2000: Generaldirektor Spranz stellte Journalisten und anderen geladenen Gästen die 1000-Schilling-Münze in Gold „Heidentor Carnuntum“ vor. Er ging darauf ein, dass

das Millenniumsjahr 2000 Anlass zum Start von drei Münzprogrammen bot, wobei die „Kunstschätze Österreichs“ sowohl als eigenständige Serie als auch als Ergänzung zu „Österreich im Wandel der Zeit“ gesehen werden kann. Dietmar Spranz bezeichnete das Jahr 2000 als „idealen Zeitpunkt für einen Serienbeginn“, denn die Münzen der ersten beiden Jahre gehören der Schilling-Währung an, die nächsten beiden haben ihren Nennwert in Euro. „Damit ist sowohl der organische Übergang als auch die Beständigkeit gegeben“, so Spranz. Als Referent war Heidentor-Experte Univ.-Prof. Dr. Werner Jobst zur Pressekonferenz geladen. Seine überaus interessanten Ausführungen waren für die Zuhörer weitgehend „Neuland“. So war zu erfahren, dass das Heidentor das einzige Denkmal Österreichs ist, das mit der Technik des römischen Betons errichtet wurde. Die 1997 notwendig gewordenen Restaurierungsarbeiten führten zu einer Freilegung des Fundaments, auf das man – nach den Worten des Professors – „ein Hochhaus bauen könnte“. In Bauweise und auch in den Abmessungen entspricht das Heidentor dem Janus Quadrifrons in Rom. Auf Grund der Grabungs- und Forschungsarbeiten konnten viele Geheimnisse des Triumphbogens in Carnuntum gelüftet werden. So steht nun u. a. die Entstehungszeit zwischen den Jahren 354 und 361 n. Chr. eindeutig fest. Darüber hinaus gab Prof. Jobst viel Wissenswertes preis, das erst in seinem kommenden Buch eingehend behandelt wird. Im Anschluss wurde ihm vom MÜNZE-Chef Dietmar Spranz die erste Heidentor-Münze überreicht, bei deren Gestaltung man auch großen Wert auf den Rat dieses maßgebenden Experten gelegt hatte. ●

JEDE SCHILLING-MÜNZE BEHÄLT IHREN WERT – FÜR ALLE ZEITEN



Die meisten wissen es längst – aus dieser Zeitschrift oder aus anderen Quellen –, aber man kann es nicht oft genug sagen: Auch in Zeiten des Euro behält jede heutige Schilling-Münze ihren Nominalwert. Auch noch nach Jahrzehnten. Das gilt vom 1-Groschen-Stück bis zu den 500-Schilling-Münzen und für alle anderen.

Wann immer Sie wollen, können Sie Ihre Schilling-Münzen gegen Euro umtauschen.

Bei Einführung des Euro-Bargeldes gibt es kein Zeitlimit zum Umtausch der Schilling-Münzen und -Banknoten. Mit dem Euro wird der Schilling zur historischen Währung. Deshalb empfiehlt es sich, alle Schilling-Münzen aufzubewahren, die Ihnen besonders am Herzen liegen.



IMPRESSUM

Medieninhaber, Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich:

MÜNZE ÖSTERREICH, Am Heumarkt 1, 1030 Wien

Tel. 01/717 15-0, www.austrian-mint.at

E-Mail: marketing@austrian-mint.at

Redaktion: GRILL & THOMPSON, Muthgasse 109, 1190 Wien.

Wissenschaftliche Beratung:

Kunsthistorisches Museum Wien – Münzkabinett.

Text: GRILL & THOMPSON.

Grafische Gestaltung: GRILL & THOMPSON.

Hersteller: Leykam Druck,

Universitätsbuchdruckerei GesmbH, Werk Gutenberg

„DIE MÜNZE“ ist eine Kundenzeitschrift der MÜNZE ÖSTERREICH.

Erscheinungsweise: 5x jährlich.

Fotos: wenn nicht anders angegeben – MÜNZE ÖSTERREICH.

Titelfoto: Mauritius.

Mobilität mit Verantwortung

Die Zukunft des Automobils in Europa

Von Dipl.-Ing. Otto Kelch

© Tony Stone



Sich schneller und müheloser fortbewegen zu wollen, als es ihm mit den von der Natur mitgegebenen Mitteln möglich ist, liegt anscheinend in der Natur des Menschen. Das zeigt nicht zuletzt auch der in den letzten Jahren zu beobach-

© Tony Stone



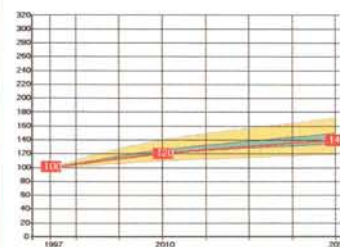
tende Trend zu neuen Fortbewegungsmitteln, wie Inlineskatern, Skateboards, Snakeboards und Cityrollern – wobei es kaum Grenzen zwischen den Geräten für Sport und Spaß und solchen für das Zurücklegen täglich notwendiger Wege gibt. Das Automobil hat jedoch in seiner knapp über hundert Jahre zählenden Geschichte unser Leben von Grund auf verändert und unsere Mobilität neu definiert. „Nicht zum Vorteil der Menschheit und unseres Planeten“, werden die Gegner des Autos nicht müde zu sagen. Dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen auf umweltverträgliche und sichere Weise zu entsprechen wird daher die große politische Herausforderung des eben begonnenen 21. Jahrhunderts sein.

Das Automobil ist Ursache und Folge unseres Wohlstands

Das Auto leistet einen enormen Beitrag zum wirtschaftlichen Wohlstand der EU. Der Jahresumsatz der europäischen Kfz-

Branche beträgt etwa 230 Milliarden Euro. Sie bietet Arbeitsplätze für über 1,6 Millionen Beschäftigte, und weitere 14 Millionen EU-Bürger hängen wirtschaftlich direkt oder indirekt von der Automobilbranche ab. Für ihr Auto zahlen die Kraftfahrer in der EU jährlich Steuern in der Höhe von über 220 Milliarden Euro – in einigen europäischen Ländern betrug die Erhöhung der Kfz-Steuern mehr als das Doppelte der Inflationsrate! Das Anziehen

Die Prognose - Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs



Quelle: ÖAMTC AKADEMIE, 1999

© ÖAMTC

der Steuerschraube, die Erhöhung des Benzinpreises und die Erhöhung von Straßenbenützungsgebühren können das Fahrverhalten nur bedingt bremsen. Zu sehr bestimmt das Auto unsere modernen Lebensumstände. Ein weiterer wichtiger Faktor – siehe die eingangs gemachte Erwähnung bezüglich lustbetonter Fortbewegung – ist nach wie vor der trotz Verkehrsstau und Parkplatznot offensichtlich noch immer vorhandene Spaß an der automobilen Fortbewegung.

Die aktuelle Diskussion um die externen Kosten des Kfz-Verkehrs ist nicht nur ungerecht, sondern auch unrealistisch. Neben den durch Verkehrsunfälle und Emissionen verursachten Kosten muss auch der Nutzen des Autos für die Gesellschaft berücksichtigt werden. Das Auto ermöglicht wirtschaftliche Flexibilität und hilft uns, den Anforderungen der Arbeitswelt gerecht zu werden. Das Auto ist in ländlichen Gebieten, die von den Hauptstrecken des öffentlichen Verkehrs abgeschnitten sind, die Lebensader. Für viele behinderte und ältere Mitbürger kann das Auto den Unterschied zwischen Mobilität und Isolation ausmachen. Für viele Frauen, die immer noch die Hauptlast bei der Kindererziehung tragen, ermöglicht es, Familie und Arbeit oder die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu vereinigen. Das Auto öffnete Grenzen und brachte die Völker und Kulturen einander näher. Jedes Jahr fahren über 100 Millionen Europäer mit dem Auto auf Geschäfts- oder Urlaubsreise ins europäische Ausland. Das Auto ist das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel in der EU und wird für acht von zehn Fahrten benutzt. Das Auto wird daher seine vorrangige Rolle im Modal-Split (der prozentuellen Aufteilung der Verkehrsleistung auf die einzelnen Verkehrsträger) auch weiterhin behaupten.

Die Delphi-Studie „Zukunft der Mobilität“ der ÖAMTC-Akademie

Es überrascht daher auch nicht weiter, dass die jüngste Delphi-Studie der ÖAMTC-Akademie zum Thema „Zukunft der Mobilität“, in der die Einschätzung von rund 200 international renommierten Experten aus den Bereichen Technik, Wirtschaft, Verkehrs- und Transportwesen, Umwelt, Raumplanung, Soziologie und Politik in mehreren Befragungsrunden systematisch herausdestilliert wurde, für die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs für den Zeitraum zwischen 1997 und 2010 eine Zunahme von 20 Prozent und



© Tony Stone

für den Zeitraum von 1997 bis 2030 eine Zunahme von 40 Prozent prognostiziert. Für die Zunahme der Verkehrsleistung des öffentlichen Personenverkehrs erwarten die befragten Experten bis zum Jahr 2010 lediglich eine Steigerung um 15 Prozent, bis zum Jahr 2030 allerdings eine solche um 40 Prozent. Die größten Zuwächse der Verkehrsleistungen erwarten die Experten im Flugverkehr (bis 2010 um 40 Prozent und bis 2030 um 70 Prozent gegenüber 1997) und im Straßengüterverkehr (bis 2010 um 40 Prozent und bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 1997).

Ziele verantwortungsbewusster Verkehrspolitik: Verbrauchs- und Schadstoffreduktion bei größtmöglicher Sicherheit

Dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung auf umweltverträgliche und gerechte Weise bei größtmöglicher Sicherheit zu entsprechen wird eine der großen politischen Herausforderungen der kommenden Jahre sein.

Die EU braucht sich dabei des bisher Geleisteten durchaus nicht zu schämen. Die 1998 verabschiedeten EU-Richtlinien für die Limitierung schädlicher Abgasbestandteile und die Qualität von Kraftstoffen sowie die ebenfalls bereits seit 1998 gültigen strengsten Crashtest-Normen der Welt für Front- und Seitenaufprall können als Grundlage für künftige Schritte dienen. Aufgrund der neuen strengen Normen für 2005 wird der Abgasausstoß von Neuwagen nur mehr ein Hundertstel eines heute zehn Jahre alten Autos betragen. Lediglich beim Verbrauch ist noch keine verbindliche Regelung zustande gekommen, der Verband der europäischen Kfz-Hersteller hat sich jedoch im Rahmen einer freiwilligen Vereinbarung zu einer 25-prozentigen

Verbrauchsreduzierung innerhalb von zehn Jahren verpflichtet.

Es hat wenig Sinn, strenge Normen für Neufahrzeuge festzulegen, wenn es dann zehn Jahre oder noch länger dauert, bis sich diese Maßnahmen im täglichen Verkehr niederschlagen. Die Markteinführung verbrauchs- und abgasärmerer sowie sichererer Fahrzeuge muss durch entsprechende Begleitmaßnahmen wie EU-weite freiwillige Verschrottungs- und Förderungsmodelle beschleunigt werden. Ein Weg wäre die Gewährung großzügiger steuerlicher Anreize für die neuesten, saubersten und sichersten Pkw, die bereits jetzt künftige Normen – etwa die Abgasnormen für 2005 – erfüllen.

Nutzung alternativer Treibstoffe und alternativer Antriebssysteme

Die Industrie erprobt eine Vielzahl von alternativen Kraftstoffen und alternativen Antriebskonzepten, die den Bemühungen um Erhöhung der Umweltverträglichkeit neue Impulse geben können: alternative Kraftstoffe für den Betrieb von Verbrennungskraftmaschinen (Biokraftstoffe, Wasserstoff, Erdgas, Flüssiggas), alternative Antriebsmotoren wie z. B. der Elektromotor, die Brennstoffzelle zur Erzeugung von elektrischer Energie an Bord und alternative Antriebskonzepte wie z. B. Hybridkonzepte oder Fahrzeuge mit weiter-



© ÖAMTC

entwickeltem Antriebsmanagement (Start-Stop-Automatik, Schwungnutzautomatik etc.). In der Großserie kommt noch keine dieser Alternativen zur Anwendung. Diese neuen Lösungen können zwar einen Quantensprung in der Umweltentlastung darstellen, sie müssen aber – abgesehen von der Grundvoraussetzung, dass sie ökologisch sinnvoll sind und der ökologische Nutzen in einer vertretbaren Relation zu den Kosten steht – technisch ausgereift und zuverlässig sein, sie dürfen keine zusätzlichen Sicherheitsrisiken in sich bergen, sie müssen flächendeckend verfügbar und verwendbar sein.

Weiters müssen sie über ein flächendeckendes Service- und Reparaturnetz verfügen. Für den Alltagsbetrieb eines Kraftfahrzeugs sind aus der Sicht

des Konsumenten auch noch ein einfacher und rascher Tankvorgang oder Ladevorgang, eine einfache Handhabung des Fahrzeugs im Betrieb und vorausschaubare

allerdings noch die politischen Rahmenbedingungen. Es fehlen ein Zeitplan und ein Mengengerüst, die Einführungsstrategie, es fehlt die Vorgabe, ob vorrangig giftige Schadstoffe oder CO₂ reduziert werden soll, und es fehlen Förderungsrichtlinien sowohl für die Hersteller als auch für die Konsumenten.



Kosten beim Betrieb des Fahrzeugs von Bedeutung. Zur Einführung der genannten Alternativen auf dem Markt fehlen derzeit

**Optimierung der Infrastruktur
Straße und Verknüpfung von
Individualverkehr und
öffentlichem Verkehr: Telematik**

Als weitere wichtige Voraussetzung für die künftige Mobilität muss auch sichergestellt werden, dass das Verkehrsmittel, das uns im vergangenen Jahrhundert die Mobilität ermöglicht hat, nicht durch immer stärkere Überlastung der Infrastruktur sich selbst und die Mobilität behindert.

Die technische Entwicklung der Infrastruktur muss mit der technischen Entwicklung des Autos Schritt halten. Dabei wird die Telematik eine wichtige Rolle spielen. Satellitenortung und Telematik werden Europas Autofahrern helfen, den Stau zu besiegen. Viele Automobilklubs

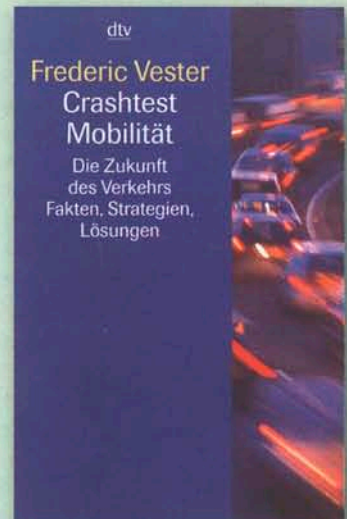
BUCHTIPP

Crashtest Mobilität

In diesem Taschenbuch für einen breiten Leserkreis betrachtet der Autor das Thema Mobilität ebenso kritisch wie differenziert, unterbreitet dabei aber viele Vorschläge für Problemlösungen. Es handelt sich nicht um unrealistische Utopien, sondern um Strategien, die durchaus machbar sind. Unter anderem beschäftigt er sich im Teil 1 – „Wie wir den Verkehr ändern müssen“ – mit Tele-Leitsystemen sowie mit dem Verhältnis von Straße zu Schiene und zeigt, wie die Straße zum „Lagerplatz“ wurde. Im Teil 2 – „Wie sich das Fahrzeug ändern muss“ – reicht der Bogen vom Tempolimit als Mittel zur freien Fahrt bis zu neuen Autobauformen und Materialien über Treibstoffe der Zukunft und Elektromotoren bis zu Verkehrsverbundsystemen. Eine hochinteressante Fülle von Analysen und Lösungsansätzen bietet sich vor allem dem geplagten Autofahrer.

Der Verfasser, Prof. Dr. Dr. hc. Frederic Vester, bisher schon bei Insidern mit einem Standardwerk bekannt, ist Mitglied des Club of Rome und wurde vielfach ausgezeichnet. Wer an der neuen Münze „Mobilität“ seine Freude hat, wird sich auch für dieses preisgünstige Buch interessieren. Auch als Geschenk empfehlenswert!

Frederic Vester
CRASHTEST MOBILITÄT
Die Zukunft des Verkehrs/Fakten, Strategien, Lösungen
Deutscher Taschenbuch Verlag, München
öS 218,-





der AIT und FIA arbeiten bereits mit führenden Telekommunikationsunternehmen zusammen, um zuverlässige Telematik-Systeme zu entwickeln, die Staus verhindern, Autofahrern aktuelle Verkehrsinformationen liefern und eine dauerhafte Lösung

zur effektiven Nutzung des vorhandenen Infrastrukturangebots bieten. Dazu gehören effektive Parkleitsysteme ebenso wie Informationen über die kombinierte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und dem eigenen Auto.

Quellenangaben:

ÖAMTC Akademie: „Zukunft der Mobilität – Das Verkehrsleistungs-Delphi“; Alliance Internationale de Tourisme (AIT) und Fédération Internationale de l'Automobile: „Europa in Bewegung – Zukunftssichernde Mobilität im neuen Jahrhundert“.

Zur Person des Autors:

Dipl.-Ing. Otto Kelch, Jahrgang 1939, Maschinenbau-Studium in Wien, Assistent am Institut für Verbrennungskraftmaschinen der TH Wien, Entwicklungsingenieur bei Semperit, seit 1973 Cheftechniker des ÖAMTC, ab 1995 Leiter des Bereiches Interessenvertretung des ÖAMTC, von 1994 bis 1999 Präsident der Technischen Kommission der AIT & FIA.

SONDERGEDENKMÜNZE „MOBILITÄT“

Das ist die zweite Münze in der ungewöhnlichen Bimetall-Kombination Silber-Titan. Der Titan-Kern weist gleichzeitig im Hinblick auf die Münzmotive auf die Bedeutung von Titan im Motorenbau hin. Der Ring, der den Kern umschließt, ist aus Silber. Mobilität ist eines der wichtigsten Merkmale unserer Zeit. Deshalb werden auf dieser Münze bedeutende moderne Fortbewegungsmittel gezeigt.

Der Avers, von Thomas Pesendorfer gestaltet, zeigt im wahrsten Sinn des Wortes die Triebkraft der Mobilität von heute und erinnert gleichzeitig an die herausragenden Leistungen Österreichs bei der Entwicklung von Motoren.

Im Titan-Kern der Münze ist ein V8-Motor zu sehen, der von einem weltbekannten Grazer Unternehmen konstruiert wurde. Wir sehen den Motor sozusagen „in Fahrt von links nach rechts“ – so sehr vermittelt die Abbildung Kraft und Dynamik. Auch der Ring, der sich zur rechten Hälfte hin aufbaut, unterstreicht diesen Drive. So kommen gleichzeitig die Worte REPUBLIK ÖSTERREICH und 100 SCHILLING besonders gut zur Geltung.

Der Revers, dessen Münzbild Andreas Zanaschka entworfen hat, widmet sich modernen Transport- und Fortbewegungsmitteln selbst, denn als Vorlage wurden Verkehrsmittel gewählt, in denen durch Fertigung oder Zulieferung Know-how und Technik „Made in Austria“ stecken. Was kommt da in voller Fahrt bzw. in rasantem Flug auf uns zu? Für die Bahn links stand die Hochleistungslokomotive „Taurus“ der ÖBB aus dem Montagewerk Linz Pate.

Vorbild für den schweren Laster rechts ist ein 40-Tonnen-Sattelzug des Nutzfahrzeugbaus Steyr. Der Jet darüber und der spritzige Sportwagen im unteren Teil der Gruppe symbolisieren die Bedeutung der österreichischen Zulieferindustrie für Kraftfahrzeug- und Flugzeugbau. Insgesamt ergibt sich damit ein überaus reales Bild unserer Zeit, von der wichtigen Jahreszahl 2001 unten in der Mitte trefflich ergänzt.



Ausgabetag: 24. Jänner 2001

Entwurf: Th. Pesendorfer/A. Zanaschka

Nennwert: öS 100,-

Gesamtdurchmesser: 34 mm

Ring: 9 g (fein)

900 Tausendteile Silber

100 Tausendteile Kupfer

Kern: 3,75 g reines Titan

Auflage: 50.000 Stück ausschließlich in der Sonderqualität „Polierte Platte“

Empfohlener Erstausgabepreis:

öS 429,- (inkl. 10 % MwSt.)

DIE MÜNZE ERHALTEN SIE IN ATTRAKTIVER VERPACKUNG MIT ECHTHEITZERTIFIKAT (SERIENNUMMER UND DETAILIERTE KENNDATEN).

ABSCHIED VOM SCHILLING

Folge 1: Bevor der Schilling kam



in dieser Zeit von 0,57 auf 5.615 Kronen, der von einem Liter Milch von 0,80 auf 5.050 Kronen. Um ordentlich einkaufen zu können, brauchte man buchstäblich einen Koffer oder noch besser einen Schubkarren voll Geld. Die Leute kauften, was ihnen gerade in die Hände kam – ob sie es brauchten oder nicht –, weil die Krone von Stunde zu Stunde an Wert verlor.

Für Ausländer war Österreich in dieser Zeit ein Billigparadies ohnegleichen. Durchschnittstouristen aus Amerika und Westeuropa konnten sich mit ihren harten Währungen die teuersten Luxushotels leisten. Eine unangenehme Begleitscheinung war hier der „Sauftourismus“ aus Nachbarländern. Für das Geld, das man in Bayern für ein Bier brauchte, konnte man in Österreich viele Krügel „hinunterspülen“.

Das erinnert uns doch an etwas: Heute fahren Österreicher schnell einmal in östliche Nachbarstaaten, um sich's bei wohlfeilen Getränken und Speisen gut gehen zu lassen. Dabei ist der Geldwertunterschied nicht annähernd so groß wie damals.

Eine neue Währung muss her!

Die Notenpressen arbeiteten vor 1925 auf Hochtouren. Die Höhe der Zahlen auf den Geldscheinen wurde größer und größer, stieg ins Unermessliche. Das höchste Nominale auf einer im Umlauf befindlichen Kronen-Banknote war die Zahl 500.000. Im Juli 1924



wurde sogar die Eine-Million-Kronen-Note gedruckt. Sie gelangte allerdings in dieser Form nicht mehr in Umlauf, spielte jedoch nach der Einführung des Schillings im Jahr 1925 noch eine höchst interessante Rolle. Darüber und wie es zum Schilling kam, auch wie sich der Übergang von der Krone zum Schilling in Münzen und Banknoten spiegelte, wird in der nächsten Folge – mit teilweise verblüffenden Beispielen – berichtet.

Auch wenn wir uns der Tatsache noch nicht so recht bewusst sind: Seit 1. Jänner 1999 heißt unsere Währung Euro. Sie existiert allerdings nur als sogenanntes „Buchgeld“. Ab Jänner 2002 wird der Euro jedoch auch zum Bargeld in Münzen und Scheinen. Während in der MÜNZE ÖSTERREICH schon eifrig Euros und Cents geprägt werden, ist es Zeit, vom Schilling langsam Abschied zu nehmen. Wir wollen das mit einer Artikelfolge tun, die Ihnen zeigt, wie es zum Schilling kam, welche Besonderheiten, Probleme und Kuriositäten es gab und was sonst noch zur Geschichte des Schillings erwähnenswert ist.

Die Krone der Inflation

Bekanntlich wurde der „alte Schilling“ schon nach dem Ersten Weltkrieg eingeführt. Davor gab es die Krone, die allerdings in ihren letzten Lebensjahren einer

Hyperinflation ausgesetzt war. Als Grund dafür muss man u. a. die Aufteilung der Habsburgermonarchie in mehrere Staaten sehen. Von den 53 Millionen Einwohnern blieben in „Restösterreich“ rund sieben Millionen übrig. Man war von Rohstoffen und Handelsverbindungen abgeschnitten. Die Umstellung von der Kriegswirtschaft auf die Friedenswirtschaft brachte große Schwierigkeiten mit sich. Von 1914 bis 1918 nahm der Geldumlauf von 3,4 auf 42,6 Mrd. Kronen zu, 1922 waren es gar 193 Mrd. Kronen. Die Lebenshaltungskosten machten das 14.000fache der Vorkriegszeit aus – einfach unvorstellbar!

Ein Wiener Tagelöhner konnte 1910 für seinen Wochenlohn von 18 Kronen 58,1 kg Brot kaufen. 1920 entsprach der Wochenlohn von 622 Kronen 1,3 kg Brot. Kostete ein Kilo Fleisch 1918 noch 7,20 Kronen, musste man dafür 1924 31.600 Kronen hinlegen. Der Preis von Brot stieg



MÜNZE ÖSTERREICH
SHOP

Am Heumarkt 1, 1030 Wien • Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 9 bis 16 Uhr,
Mittwoch bis 18 Uhr • Tel. 01/717 15-355

MÜNZGESCHICHTE UND MÜNZGESCHICHTEN

Folge 4: Münzberufe im Mittelalter

Münzmeister und Wardein waren – wie schon berichtet – die verantwortlichen Führungskräfte in einer Prägestätte früherer Zeiten. Unter ihnen arbeiteten die verschiedensten Fachleute. Da gab es Eisenschneider und Schmiede, Schlosser, Tiegelwärter, Münzschneider, Münzsreiber und schließlich die Münzer, die im Mittelalter auch Münzknechte genannt wurden. Für die Hammer-Amboss-Prägung war der Unterstempel in einem Holzpflock fixiert. Darauf legte man den Schrötling. Man setzte dann den Oberstempel an und schlug mit dem Hammer darauf. So entstand die Prägung.

Vielfältiges Münzpersonal

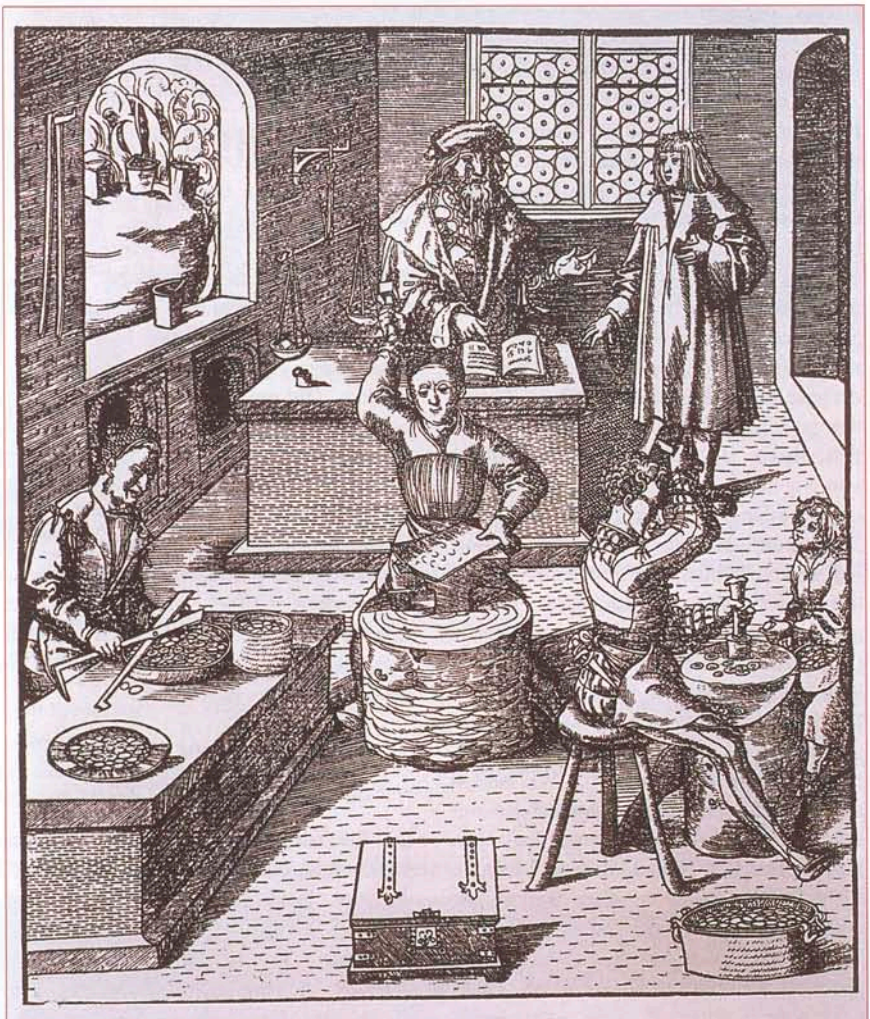
Bis es zur Prägung kam, war eine Fülle von Handwerksleuten beschäftigt. Der Eisenschmied bzw. Eisengraber stellte die Stempel her. Der Gießer sorgte für die richtige Metallmischung und goss die Zaine. Diese Metallstreifen musste der Zainmeister auf die Dicke der Münzen herunterhämmern. (Heute geschieht das – viel exakter – durch Walzen.) Der Schrotmeister nahm die sogenannte „Behemschere“ zur Hand, um Schrötlinge herzustellen, die möglichst genau dem Gewicht der späteren Münzen entsprachen. Der Setzmeister war mit dem Prägen befasst und hatte darauf zu achten, dass keine Münzen mit Doppelschlag das Haus verließen. Damals konnte man nicht das exakte Gewicht und auch nicht die absolute Feinheit einer Münze garantieren. Man behalf sich beim Gewicht dadurch, dass eine bestimmte Anzahl von Münzen einem bestimmten Gewicht entsprechen musste. Die Versuchung unter den Arbeitern war groß, sich entsprechend schwere Stücke für den eigenen Gebrauch zu reservieren. Natürlich war das streng verboten.

Drakonische Strafen

Die Münzerei konnte für jeden, der sich nicht streng an die gültigen Regeln hielt, sehr gefährlich werden. Denn die Strafen waren äußerst hart; man riskierte unter Umständen sogar das Leben. Wer ohne Berechtigung Gold oder Silber „brannte“,

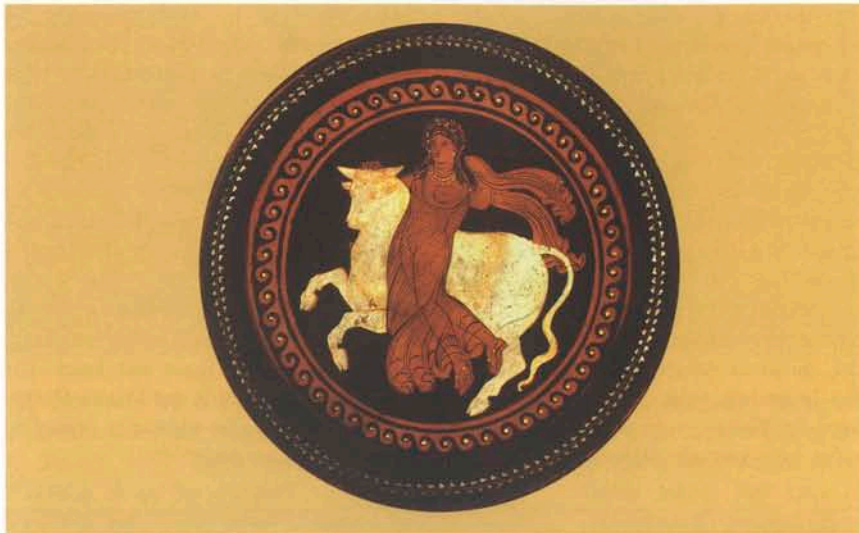
konnte seinen Daumen verlieren. Ein offensichtlich unredlicher Münzversucher (so nannte man die Münzprüfer) war 1444 „von seiner Schuld wegen, leibs vnd guts vervalen...“ und wurde kurzerhand „...mit dem Fewr gericht“, wie es in einem zeitgenössischen Zeugnis heißt. Entsprechend groß waren die Vorsichtsmaßnahmen, um es gar nicht zu Betrügereien kommen zu lassen. So gab es speziell den sogenannten „Eisenhüter“. Er hatte die Prägeeisen zu verwahren. Morgens übergab er sie dem Setzmeister und holte sie sich abends wieder, um sie an sicherem Ort zu verwahren. Ein besonders gutes Bild – im wahrsten Sinn des Wortes – von den alten Münzberufen gibt uns ein Holzschnitt, der den

Besuch Kaiser Maximilians I. in einer Münzstätte zeigt. Im Hintergrund unterhält sich der Herrscher mit dem Münzmeister. Links werden die Schmelztiegel im Ofen erhitzt. In der Mitte schlägt der Zainmeister auf einen Zain ein, links daneben arbeitet der Schrotmeister mit der Behemschere, und rechts werden die Münzen geprägt. Vorne präsentieren sich die kostbaren Produkte, also die Münzen, in einem Behälter, daneben eine verschlossene Kasse. Die Münzarbeiter hatten übrigens neben dem anteilmäßigen Lohn auch Anspruch auf Speis und Trank. Die heutige Werkküche in der MÜNZE ÖSTERREICH hatte man also sozusagen schon damals vorweggenommen. ●



Österreichs Glanzstück in der Europa-Medaillen-Serie:

FREUD, DIE TRAUMDEUTUNG – EUROPA UND DER STIER



Was haben Sigmund Freud, Karl der Große, Shakespeare und Karl V. gemeinsam? Die Kehrseite der Medaille bzw. das Thema auf dieser Medailenrückseite. Was sich wie ein verwirrendes Rätsel liest, ist schnell erklärt. Wie schon berichtet, bringen sechs internationale Prägestätten erstmals im European Medal Club (EMC) eine gesamteuropäische Silbermedaillen-Serie heraus. Inzwischen sind noch weitere Länder mit von der Partie. Auf der Vorderseite dieser Medaillen wird ein Thema des jeweiligen Herausgeberlandes behandelt, also z. B. „100 Jahre Traumdeutung von Sigmund Freud“, die Rückseite aber ist bei allen Medaillen der Legende von Europa und dem Stier gewidmet – natürlich in unterschiedlicher künstlerischer Interpretation. Ein vergleichbares Projekt gab es noch nicht: eine europäische Gemeinschaftsserie von Medaillen mit so hohem künstlerischem Rang. Da in jedem Land als erste Ausgabe die Medaille dieses Landes erscheint, ist bei uns die Österreich-Medaille die Nummer 1. Wir wollen uns deshalb hier etwas eingehender mit dem historischen bzw. mythologischen Hintergrund der Themen unserer Medaille beschäftigen. Zunächst aber werfen wir noch einmal einen Blick auf die Medaille selbst. Ernst sieht uns der große europäische Gelehrte durch seine Brille an. Vertikal stehen einander links die Worte

SIGMUND FREUD und TRAUMDEUTUNG gegenüber, rechts – ebenfalls vertikal – die bedeutsame Jahreszahl 2000. Verbindendes Element der Vorder- und Rückseite ist ein Quadrat hinter dem jeweiligen Hauptmotiv. Ein kraftvoller, wuchtiger Stier sprengt sozusagen dieses Quadrat auf der zweiten Seite. Die sagenumwobene Europa liegt – eng an ihn geschmiegt – auf seinem Rücken. Die um die Szene drapierten, vertikal und horizontal angeordneten Worte ergeben die Aussage: EINHEIT IN VIELFALT EUROPA. Das große Kunstwerk auf kleiner Fläche stammt von Herbert Wähler, Jahrgang 1961. Der Graveur der MÜNZE ÖSTERREICH hat viele preisgekrönte Werke – sowohl Münzen als auch Medaillen – geschaffen.

Wissenschaft und Mythologie auf einer Medaille

Das für Österreich gewählte Thema ist also Freud und sein Buch „Die Traumdeutung“, das vor hundert Jahren erschienen ist. Sigmund Freud (1856–1939) ist der Begründer der Psychoanalyse und der Tiefenpsychologie. Seine Bedeutung liegt vor allem in der Weiterentwicklung der

vorangegangenen Psychologie, wobei er das Unbewusste in die Forschung einbezog. Seine Lehre hat inzwischen weltweit Einfluss auf die verschiedensten psychotherapeutischen Behandlungen. Ende Dezember 1899 beendete er sein Werk „Die Traumdeutung“. Es erschien mit der Jahreszahl 1900 auf dem Titelblatt. Der Traum ist Hauptbestandteil seiner tiefenpsychologischen Theorie. Für Freud verschafft der Traum unbewussten Wünschen Ausdruck. Die Interpretation des Traums ist wichtig, um das Unbewusste des Menschen zu verstehen. Die Nachfrage hielt sich bei Erscheinen des Werkes in Grenzen. Erst 1908 war die erste Auflage mit 600 Stück komplett verkauft. Es wurde jedoch zum Standardwerk, das andere Psychologen beeinflusst und zur Weiterentwicklung angeregt hat. Wie ein Traum scheint uns heute auch die Sage von Zeus und Europa.

Europa war die Tochter von Agenor, König von Tyros und Sohn des Meeresherrn Poseidon. Göttervater Zeus verliebte sich in sie und verwandelte sich, um sie zu gewinnen, in einen Stier. Am Strand brachte er sie dazu, auf seinen Rücken zu steigen.

Dann entführte er seine liebliche Last nach Kreta. Die Liebe war

– wie bei Zeus nicht anders zu erwarten – nicht

rein platonisch, und

so stellte sich Nachwuchs ein

... Wie kam es nun dazu,

dass unser Erdteil heute Europa heißt? Schon im Altertum

wurde der Name der mythologischen Europa mit dem Erdteil verbunden. Zunächst allerdings bezeichnete man nur das mittlere Griechenland so. Später gab es in Mazedonien und Thrakien „Europa“ als Orts- und Gebietsbezeichnung. Von Herodot schließlich kennt man die Erdteile Asien, Europa und Libyen, worunter Afrika zu verstehen war. Amerika und Australien hatten ja damals noch lange keinen Platz auf der Landkarte.



WIE GEHT ES MIT DEN EUROPA-MEDAILLEN WEITER?

Es werden nun regelmäßig weitere Silbermedaillen erscheinen. Welche länderspezifischen Themen haben unsere europäischen Partner dieses Projekts für ihre Medaillen gewählt?

Belgien: Hier ist das Motiv Kaiser Karl V., dessen 500. Geburtstag 2000 – u. a. mit der großen Ausstellung in Wien – feierlich begangen wurde. Die eindrucksvolle Gestaltung stammt von Jan-Alfons Keustermans, Jahrgang 1940. Die markante strenge Linie setzt sich auch in der Gestaltung der Europa-Sage fort.



Deutschland (Münze Hamburg): Im Jahr 800 wurde Karl der Große im Petersdom in Rom zum Kaiser gekrönt. Voriges Jahr jährte sich dieses Ereignis zum 1200. Mal. Der Graveur Bodo Broschat, geboren 1959, stellt dementsprechend den bedeutenden Kaiser des Mittelalters auf der deutschen Medaille in den Mittelpunkt. Erinnert die Darstellung an mittelalterliche Kunst, so ist auch Europa holzschnittartig auf dem Stier abgebildet. Europa-Sterne verweisen in unsere Zeit.



Finnland: Im Jahr 2000 beging Helsinki den 450. Jahrestag. Bildhauer und Medailleur Reijo Paavilainen, geboren 1946, zeigt charakteristische Gebäude Helsinkis: das Olympische Stadion, die Kathedrale und die Finlandia-Halle. Im Hintergrund König Gustav Wasa, der Gründer Helsinkis. Die Elemente sind collageartig angeordnet. Für das Europa-Thema im gleichen Stil wurde eine nahezu abstrakte Lösung gewählt.



Merkmale aller EMC-Medaillen

Durchmesser: 38,61 mm

Gewicht: mind. 1,5 oz

Material: Ag 925

Auflage: 10.000 Stk. je Medaille (in der Randschrift fortlaufend nummeriert)

Tiefe Reliefprägung mit Glanzeffekten

Preis je Medaille: öS 825,- (inkl. 10 % MwSt.)

Großbritannien: Die British Royal Mint feiert auf ihrer Medaille den größten Dichter des Landes – und wahrscheinlich Europas: William Shakespeare. Der Medailleur Philip Nathan hat dafür eine Szene aus dem „Sommertraum“ ausgewählt, die wie die Szene von Europa und dem Stier ein weibliches Wesen einem Tier-Mann gegenüberstellt. Der erotische Hintergrund beider Szenen kommt in der kraftvollen Gestaltung zum Ausdruck.

Italien: Carmela Colaneri, Jahrgang 1963, Schöpferin zahlreicher italienischer Münzen, hat das Jubiläumsjahr 2000 an sich zum italienischen Thema gewählt, zumal dieses Jahr auch das Heilige Jahr der katholischen Kirche ist. Die Künstlerin bringt das Thema mit römischen Impressionen zum Ausdruck. Das Europa-Motiv wirkt hier zart und traumhaft.

Die übrigen Motive stehen noch nicht fest.

Für Liebhaber dieser traditionsreichen Form der Kleinkunstwerke bietet sich mit dieser Serie eine einmalige Gelegenheit. Die Österreich-Medaille ist für den Kenner sozusagen „Pflicht“, die ganze Serie darüber hinaus ein europäischer Kunstschatz. Sichern Sie sich Ihre Exemplare!

Vertrieb: MÜNZE ÖSTERREICH Tel. +43(0)1/717 15-428 (Fr. Leitner) und Schoeller Münzhandel +43(0)1/533 36 06 (Hr. Schmid)

WAS STECKT HINTER DEN MÜNZMOTIVEN?

12. Teil – Die Seite für die jungen und jüngsten Sammler – und alle, die es werden wollen

Heute wollen wir euch erst einmal darauf aufmerksam machen, dass man die österreichischen 20-Schilling-Münzen nicht übersehen sollte, wenn man sich als Sammler für kulturell wertvolle und interessante Bauwerke interessiert. Damit bieten sich leicht erschwingliche Stücke mit hübschen Motiven an.

Historische Bauten auf 20-Schilling-Münzen

Auf den 20er mit Burg Hochosterwitz aus dem Jahr 1983 wurde schon hingewiesen, als heuer die Silbergedenkmünze mit der Burg vorgestellt wurde. Auch das 20-Schilling-Stück aus dem darauffolgenden Jahr zeigt ein historisches Bauwerk: Schloss Grafenegg in Niederösterreich. Es ist ein Renaissance-Wasserschloss aus dem 16. Jahrhundert. Allerdings wurde es 1840–73 vom Wiener Dombaumeister Leopold Ernst umgebaut. Und der historische Stil, in welchem das erfolgte, ist nicht jedermanns Sache. 1990 ist auf dem 20er der Martinsturm in Bregenz zu sehen. Der Turm steht auf romanischem Fundament und wurde wahrscheinlich im 14. Jahrhundert gebaut. Die Kuppel in jetziger Gestalt entstand 1701. 1994 hat die MÜNZE ÖSTERREICH eine 20-Schilling-

Prägung sozusagen in eigener Sache herausgegeben. Die Wiener Münze war damals 800 Jahre alt und zeigte aus diesem Grund ihr traditionsreiches Gebäude Am Heumarkt in Wien. Die Erbauung wurde 1834 von Kaiser Franz I. befohlen. Im Münzhaus sind bis auf den heutigen Tag Fabrikationsstätten untergebracht. Wenn ihr einmal am Stadtpark vorbeikommt, werft einen Blick auf das imponierende Gebäude gegenüber in der Hauszeile. 1995 hieß das 20er-Motto „1000 Jahre Krems“. Zu sehen sind Pulverturm, Piaristenkirche und Steiner Tor. Die gotische Piaristenkirche wurde in Abschnitten von 1475 bis 1515 gebaut. Der Pulverturm stammt aus dem Jahr 1744. Das Steiner Tor entstand schon 1480. Der barocke Aufbau kam 1754 dazu. Das Steiner Tor mit den gotischen Rundtürmen ist eines der vier Stadttore und das Wahrzeichen von Krems – für viele die schönste Stadt Niederösterreichs. Die 20-Schilling-Münze 1997 war dem Jubiläum „850 Jahre Dom zu St. Stephan“ gewidmet. Der Wiener Stephansdom wurde in der Zeitschrift DIE MÜNZE natürlich schon mehrfach behandelt, unter anderem in der Titelgeschichte „Dem Steinmetz über die Schulter geschaut“ im September/Oktober-Heft 4/1997. So weit die Bauwerke auf unseren 20ern.

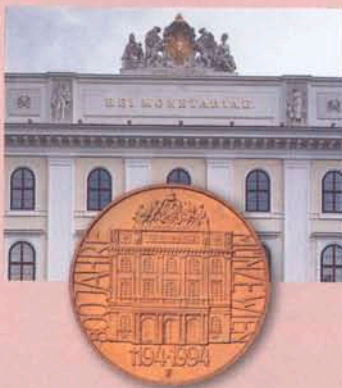
Der 25er mit dem Belvedere

Den Eingang zum Belvedere mit Blick auf das Schloss können wir auf einer 25-Schilling-Silbermünze aus dem Jahr 1968 entdecken. Der offizielle Anlass war die „300. Wiederkehr der Geburt des Baumeisters Lukas von Hildebrandt“. Der barocke Prachtbau entstand bekanntlich als Sommerschloss von Prinz Eugen. Es besteht aus dem Oberen und dem Unteren Belvedere, das 1714 bis 1716 gebaut wurde. Erst 1720 bis 1723 entstand der obere Schlossbereich. Dieser Repräsentationsteil diente vor allem glanzvollen Empfängen und Festen. Die Dachgestaltung des Oberen Belvederes erinnert an die Form von türkischen Zelten und damit an die Kämpfe Prinz Eugens gegen die Türken.

Der Architekt Hildebrandt sparte nicht mit prunkvoller Ausstattung und hat mit diesem einzigartigen historischen Bau sein Hauptwerk geschaffen. Das Belvedere zählt zu den bedeutendsten Barockbauten des 18. Jahrhunderts.

Im einem der nächsten Hefte geht es um großartige kirchliche Bauten, die in künstlerisch wertvoller Gestaltung auf Silbermünzen dargestellt sind.

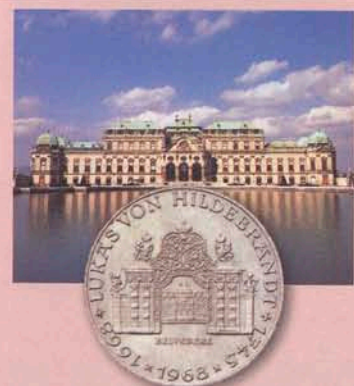
JUNIOR COLLECTOR • 12. TEIL



20-Schilling-Münze „800 Jahre Münze Wien“



20-Schilling-Münze „850 Jahre Dom zu St. Stephan“



25-Schilling-Silbermünze „300. Wiederkehr der Geburt des Baumeisters Lukas v. Hildebrandt“