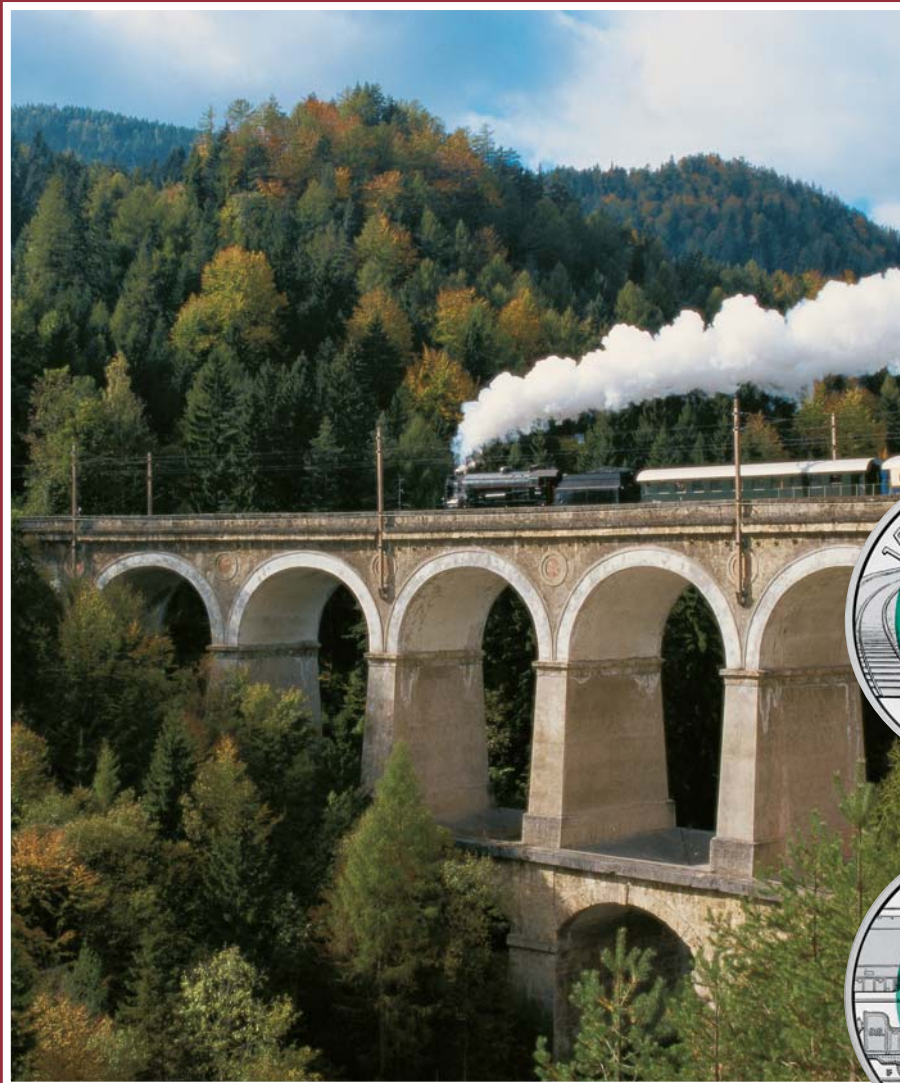


DIE MÜNZE

15. Jahrgang

1. Ausgabe

Jän./Feb. 2004



*Semmeringbahn:
Viadukt über die
Kalte Rinne*



150 JAHRE SEMMERINGBAHN

- *25-Euro-Bimetallmünze*

AKTUELLES

- *Die Erweiterung der Europäischen Union*
- *Maria-Theresien-Taler – Teil 3*



MÜNZE
ÖSTER
REICH

WIR PRÄGEN ÖSTERREICH.

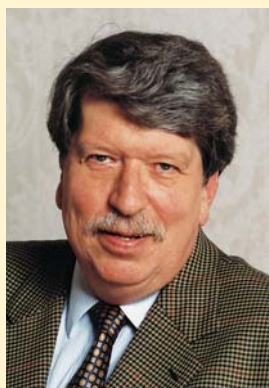
Inhalt

Editorial	2	EU-Erweiterung 2004	12
Gastkommentar	5	Maria-Theresien-Taler – Teil 3	14
Die Semmeringbahn	6	MÜNZE ÖSTERREICH-SHOP	15
Münzgeschichte und Münzgeschichten	11	Junior Collector, Teil 11	16

EDITORIAL

Kooperationen

Die Münzausgabe, der die Titelgeschichte dieses Heftes gewidmet ist, ist wieder ein Ergebnis der seit einiger Zeit bestehenden Zusammenarbeit mit der Tiroler Firma Metallwerke Plansee AG. Es ist das Know-how dieses Unternehmens, das es ermöglicht, dem Metall Niob bestimmte Farben zu verleihen, und dies jeweils mit einem ganz bestimmten, auch bei späteren Produktionen wiederum erzielbaren Farbton. Bei der „Semmeringbahn“, die ja in die grüne Steiermark führt, wurde bewusst eine grüne Farbe für den Niob-Teil gewählt. Und die Techniker von Plansee haben die Aufgabenstellung auch diesmal bravourös gelöst. Eine bestimmte – nämlich die für die Farbgebung wichtigste – Phase der vorbereitenden Materialbearbeitung erfolgt übrigens in einer steirischen Betriebsstätte des Tiroler Unternehmens; „es grünt so grün“ ist in diesem Fall vielleicht auch deshalb so besonders gut gelungen.



werden, so wie Österreich, dem Anlass der EU-Erweiterung 2004 eine Gedenkmünze widmen. Die Nennwerte, technischen Merkmale, Ausgabemengen und Preise für diese Münzen entsprechen den in den einzelnen Ländern jeweils üblichen Ausgabegewohnheiten und sind daher unterschiedlich. Belgien, Holland, Frankreich, Portugal, Spanien und Österreich haben aber auf den zu diesem Anlass im Laufe des ersten Halbjahres erscheinenden Silbermünzen ein kleines Emblem angebracht, das diese Münzen als Bestandteil einer gemeinsamen Idee ausweist. Für Sammler, die alle sechs Münzen dieser Serie erwerben wollen, wird der Münzhandel besondere Sets und Abonnements

Eine andere Art von Kooperation gibt es bei der Münzausgabe zu Jahresbeginn: Die im Mai in Kraft tretende Erweiterung der Europäischen Union ist ein Ereignis, das zwar zunächst noch keine Erweiterung des Euro-Raumes bringt. Wie schon einige der bisherigen EU-Länder werden aber auch die neuen Beitrittsländer in Bezug auf die Wirtschafts- und Währungsunion den Status von „Pre-Ins“ haben, also künftiger Teilnehmer am Euro-System. Damit ist auch schon der jetzige Schritt der Erweiterung ein solcher in die Richtung einer künftigen beachtlichen Vergrößerung jenes Gebietes, in dem unser gemeinsames Geld verwendet wird.

vorbereiten, die auch in den MÜNZE ÖSTERREICH-SHOPS in Wien und Innsbruck Bestandteil des Angebots sein werden.

Apropos Innsbruck: Der im November offiziell in Betrieb gegangene Shop (Bericht auf Seite 4) ist ein Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen der Oesterreichischen Nationalbank, der MÜNZE ÖSTERREICH und der ebenfalls zu unserer Unternehmensgruppe gehörenden Schoeller Münzhandel GmbH. Deren Einbindung ermöglicht es, durch ein Komplettangebot an österreichischen und ausländischen Münzprodukten sowie durch die Möglichkeit, Münzen auch zu Marktpreisen anzukaufen, eine Dienstleistungspalette anzubieten, die ganz besonders für die Bedürfnisse des Tiroler Sammlermarktes maßgeschneidert ist.

Eine Würdigung dieses Erweiterungsschrittes von berufener Seite findet sich im Gastkommentar auf Seite 5. Der Autor, Dr. Wolfgang Duchatczek, Vizegouverneur der Oesterreichischen Nationalbank, hat, wie an dieser Stelle ebenfalls berichtenswert erscheint, seit kurzem den Vorsitz im Aufsichtsrat der MÜNZE ÖSTERREICH inne. Der bisherige, langjährige Präsident Adolf Wala bleibt diesem Gremium allerdings weiterhin als Mitglied und damit dem Unternehmen als wertvoller Ratgeber erhalten.

Die drei Beispiele zeigen, dass eine immer stärkere Verflechtung in allen Bereichen der Wirtschaft sogar für Unternehmungen, die so stark im Traditionellen verhaftet sind wie Münzstätten, immer wieder neue Herausforderungen auf dem Gebiet der Technik, der Produktentwicklung und des Vertriebs mit sich bringt. Und dass Kooperationen verschiedenster Art eine der möglichen Antworten darauf sein können.

Nicht alle, aber immerhin mehr als die Hälfte der an der Wirtschafts- und Währungsunion teilnehmenden EU-Mitgliedsstaaten

Dietmar Spranz
Generaldirektor MÜNZE ÖSTERREICH

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, Text, Grafische Gestaltung:** GRILL & THOMPSON, Muthgasse 109, 1190 Wien. **Wissenschaftliche Beratung:** Kunsthistorisches Museum Wien – Münzkabinett. **Hersteller:** Druckerei Ferdinand Berger & Söhne GesmbH. „DIE MÜNZE“ ist eine Kundenzeitschrift der MÜNZE ÖSTERREICH. **Erscheinungsweise:** 5x jährlich. **Fotos:** wenn nicht anders angegeben – MÜNZE ÖSTERREICH. **Titelfoto:** Imagno/Austrian Archives. Alle Preisangaben mit Vorbehalt.

VERANSTALTUNGSTIPPS



© ImagnoAustrian Archives

Ausstellung „Joseph Haydn“ vom 17. Februar bis 23. Juli 2004 im Ausstellungsraum der MÜNZE ÖSTERREICH, Am Heumarkt 1 in Wien 3: Welches andere Land hat so viele unsterbliche Musikgrößen hervorgebracht wie Österreich? Ein Großer unter den Größten ist Joseph Haydn, dem die nächste Ausstellung im MÜNZE-Haus am Heumarkt gewidmet ist. Raritäten und Besonderheiten maßgebender Kulturstätten Österreichs werden zu einer einmaligen, übersichtlichen Historienschau über den großen Komponisten und seine Zeit zusammengestellt und anschaulich präsentiert. Eine kompakte, höchst interessante Ausstellung erwartet Sie. Eintritt und Katalog sind frei.

VERANSTALTUNGSRÜCKBLICK

Eröffnung der Sonderausstellung „Die moderne Medaille in Österreich – Ferdinand Welz und seine Schule“

Am 24. Oktober 2003 im Kunsthistorischen Museum: Am „ersten Winterabend“ der Witterung nach wurde die Ausstellung in Anwesenheit des 88-jährigen Bildhauers und Medaillen-Großmeisters Prof. Ferdinand Welz eröffnet. Neben ihm sind in der Ausstellung, die bis 31. Mai 2004 zu sehen ist, etliche seiner Schüler vertreten. Thomas Pesendorfer und Herbert Wähler von der MÜNZE ÖSTERREICH gehören dieser Schule nicht an, sind aber ebenfalls Impulsgeber der modernen Medaille. Dementsprechend dürfen Werke von ihnen in der Ausstellung nicht fehlen. In der Begrüßungsansprache würdigte Univ.-Prof. Dr. Günther Dembski, Direktor des Münzkabinetts im KHM, den Künstler Welz als den „Vater der modernen Medaille“. Der Gestalter der Ausstellung, Dr. Heinz Winter, Kustos der Medailiensammlung, skizzierte den Lebensweg, der Ferdinand Welz bis nach Schweden zu langer erfolgreicher Tätigkeit führte. Davon zeugen dort berühmte Großplastiken. 1955 wurde der Bildhauer und

Graveur als Lehrer an die Akademie der Bildenden Künste berufen. Welz ist Staatspreisträger für Medaillenkunst. Generaldirektor Dietmar Spranz von der MÜNZE ÖSTERREICH sprach in seiner Rede hinsichtlich des Geehrten vom „Verwurzelte sein in der Plastik“ und wies darauf hin, dass Ferdinand Welz auch kürzere Zeit Chefgraveur



Die Ausstellung wurde unter Anwesenheit des Medaillen-Großmeisters Prof. Ferdinand Welz (2. v. re.) eröffnet.

im damaligen Hauptmünzamt war. Mit der Wachauerin auf der 10-Schilling-Münze, dem Edelweiß auf dem 1-Schilling-Stück und dem Bindenschild der 50 Groschen stammen von ihm laut Spranz die „meistverbreiteten Kunstwerke Österreichs“. Der MÜNZE-Chef sieht in der Ausstellung einen Schritt, um zu zeigen, „wie schön Medailenkunst wirklich sein kann“.

Bitte eintreten!

Münze Hall mit neuen Öffnungszeiten

Seit 1. November 2003 gibt es für die Münze Hall bzw. das Münzmuseum auf Burg Hasegg in Hall in Tirol neue Öffnungszeiten, und zwar:

November bis März
Dienstag bis Samstag 10 – 17 Uhr
(Sonntag und Montag geschlossen)

April bis Oktober
Dienstag bis Sonntag 10 – 17 Uhr
(Montag geschlossen)

Die Münze Hall spürt der Vergangenheit nach, in der Geld bare Münze bedeutete. Hier, an der Geburtsstätte des Talers, sind Prägemaschinen bis zurück ins 15. Jahrhundert zu sehen, darunter die einzige Walzenprägemaschine der Welt. So genannte Audio-Guides in vielen verschiedenen Sprachen führen die Besucher durch das Haus. In Deutsch gibt es sogar eine eigene Kinderführung. Sie haben auch die Möglichkeit zur eigenhändigen Münzprägung. Ein Besuch lohnt sich auf jeden Fall!

20-Euro-Münze „Nachkriegszeit“

Weit über die heimischen Grenzen bekannt

Die 20-Euro-Münze „Nachkriegszeit“ mit den „Vier im Jeep“ auf der einen Seite hat weit über die heimischen Grenzen hinaus Anklang gefunden. Auch in England wurde eine Gruppe britischer Veteranen der 105 Provost Company der Royal Military Police – eine Einheit, die in den 50er-Jahren als Militärpolizei in Österreich stationiert war – auf die neue Sonderprägung aufmerksam. Fast 50 Jahre nach der Militärzeit in Österreich finden die einstigen Soldaten nach wie vor zu ihrem jährlichen Treffen zusammen. Daneben bestehen zahlreiche persönliche Kontakte – nicht nur unter den Veteranen selbst, auch zu Freunden in Österreich. Etwa auch zu früheren Kollegen, denen es bei uns so gefiel, dass sie sich hier niederließen. Und so ging im vergangenen September aus dem steirischen Knittelfeld die Nach-



Don Bastow (li.) und der Vorsitzende W. A. Taylor (re.) mit der 20-Euro-Münze „Nachkriegszeit“ aus Österreich.

richt Richtung England, in Österreich gäbe es eine Silbermünze zum Thema „Nachkriegszeit“, die auch die „Vier im Jeep“

und damit britische Soldaten aus dieser Zeit zeige. Im November 2003 stand das Jahrestreffen der Veteranengruppe am Programm, wo man das neue Sammlerstück „Made in Austria“ stolz präsentierte. Ebenso freute man sich über die umfassenden Berichte im Magazin „DIE MÜNZE“. Don Bastow, er kam als 18-Jähriger nach Österreich und schrieb später ein Buch über diese Zeit, bedankte sich in einem Brief an die MÜNZE ÖSTERREICH mit den Worten: „Sie und Ihr Land haben bestimmt viele ‚alte‘ Soldaten sehr glücklich gemacht.“ Ein Exemplar der

neuen Münze wird im Museum der Royal Military Police in Chichester an der Südküste Englands zu sehen sein.

Eröffnung des neuen MÜNZE ÖSTERREICH-SHOPS

MÜNZE ÖSTERREICH in Innsbruck

Eröffnung des MÜNZE ÖSTERREICH-SHOPS Innsbruck im Kassensaal in der Geschäftsstelle der Oesterreichischen Nationalbank Innsbruck, Adamgasse 2, am 6. November 2003: Direktor Mag. Dr. Günther Federer, Leiter der OeNB Innsbruck, drückte in der Begrü-

ßungsansprache seine Freude darüber aus, dass der Innsbrucker MÜNZE ÖSTERREICH-SHOP seine Heimat in der Nationalbank gefunden hat. Der Shop wird vom Schoeller-Münzhandel, einem Konzernunternehmen der MÜNZE ÖSTERREICH, geführt, einer „Enkelin“ der MÜNZE, wie General-

direktor Dietmar Spranz in seiner Rede sagte. Der MÜNZE-Chef hob die Bedeutung der neuen Einrichtung hervor, die wesentlich dazu beiträgt, verstärkt Münzen im Westen Österreichs, besonders in Innsbruck, anzubieten. Dabei wird vor allem auch darauf Wert gelegt, den Banken mit Rat und Tat zur Verfügung zu stehen. Ing. Elmar Schmid, Geschäftsführer des Schoeller-Münzhandels, stellte vor allem die breite Produktpalette des neuen Shops vor. Das Münzprogramm geht über das Spektrum österreichischer Prägungen hinaus und erfasst genauso ausländische Münzen sowie praktisch alles, was der Schoeller-Münzhandel zu bieten hat – bis zu Schmuck, Münzuhren etc. Dieses reichhaltige Programm soll weiter ausgebaut werden. Die Innsbrucker Bürgermeisterin Hilde Zach nahm die Eröffnung des MÜNZE ÖSTERREICH-SHOPS vor. Sie spannte in ihrer Ansprache einen weiten historischen Bogen von der Münzstätte Hall bis ins heutige Innsbruck und zeigte sich befriedigt darüber, dass mit dem Shop die Numismatik in Innsbruck neuerlich an Bedeutung gewonnen hat. Es ist zu wünschen, dass von dem breiten Angebot im Shop reichlich Gebrauch gemacht wird.



Mag. Dr. Günther Federer (Leiter OeNB Innsbruck), Generaldirektor Dietmar Spranz, Innsbrucks Bürgermeisterin Hilde Zach und Elmar Schmid (Geschäftsführer Schoeller-Münzhandel)

Österreich und die EU-Osterweiterung

Ab 1. Mai 2004 wird die Europäische Union 25 Mitgliedsstaaten zählen. Mit dem Beitritt von Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, der Slowakischen Republik, Slowenien, der Tschechischen Republik, Ungarn und Zypern rückt das historische Vorhaben der Einigung unseres Kontinents mit dem Ziel der Sicherstellung von Frieden, Stabilität und Demokratie in Europa entscheidend näher.



Mag. Dr. Wolfgang Duchatzek

Die Eingliederung dieser Länder in die EU ist die logische Konsequenz aus den bereits bestehenden wirtschaftlichen Verflechtungen. Laut einer Studie des Meinungsforschungsinstituts OGM machen bereits zwei Drittel der Unternehmen unserer Nachbarländer Geschäfte mit der EU. Österreich ist nach Deutschland der wichtigste Markt. Vor allem Handel und Tourismus haben den EU-Beitritt bereits vorweggenommen. In den Städten der Grenzregionen stößt man auf eine ähnli-

che Konzentration von Einkaufszentren und Supermärkten wie innerhalb der heutigen EU-Staaten. Aktuelle Studien sind sich einig, dass die Auswirkungen des Beitritts auf das Wirtschaftswachstum der EU langfristig in Summe positiv sein werden. Bislang haben Großstädte und Ballungsräume auf beiden Seiten der Grenzen von der Ostöffnung am meisten profitiert, dieser Trend wird sich mit der EU-Erweiterung fortsetzen. Seit Anfang der 90er-Jahre investieren zahlreiche österreichische Unternehmen erfolgreich in den Industrie- und Dienstleistungssektor der heutigen EU-Beitrittsländer. Laut einer Wifo-Studie (Stankovsky und Palme, 1999) wurden in Österreich rund 120.000 Arbeitsplätze durch die Ostinvestitionen geschaffen. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs haben vor allem österreichische Bankinstitute rasch den strategischen Vorteil der geografischen Nähe genutzt und den Ausbau des Ostmarktes stark forciert. Neben der Raiffeisen Zentralbank zählen heute die ERSTE Bank und die Bank Austria zu den Marktführern in Zentral- und Osteuropa. Die Euro-Einführung brachte eine weitere Intensivierung der grenzüberschreitenden Aktivitäten in Europa. Da das Bankgeschäft in Zentral- und Osteuropa überaus rentabel ist und großer Nachholbedarf herrscht, ist mit einer weiteren Fortsetzung der Expansion zu rechnen. Generell wird erwartet, dass die Erweiterung den bestehenden Toch-



tergesellschaften und Niederlassungen österreichischer Unternehmen zusätzliche Impulse verleihen sowie die künftige Ertragsituation verbessern wird. Chancen für Unternehmen ergeben sich aufgrund der Marktgröße sowie der mittelfristig dynamischen Wachstumsaussichten. Auch sinkende Transaktionskosten im bilateralen Wirtschaftsverkehr (Verringerung von Transportkosten, Wegfall der Zollabfertigungen und Arbeitnehmerfreizügigkeit nach Ablauf der Übergangsfristen) können sich positiv für die österreichischen Unternehmen auswirken.

Die Potenziale zur weiteren Vertiefung der Wirtschaftsbeziehungen sind aber noch lange nicht voll ausgeschöpft. Zu denken ist unter anderem an notwendige Investitionen im Umweltbereich oder an die Weiterentwicklung der Infrastruktur. Hier erhalten die Beitrittsländer Unterstützung von Seiten der EU.

Für die Beitrittsländer bedeuten ausländische Investitionen die Möglichkeit zum Aufbau neuer Wirtschaftszweige, eine Steigerung der Produktivität sowie eine schrittweise Anpassung des Realeinkommens an westeuropäische Verhältnisse. Die mit der EU-Erweiterung verbundene Mobilität, bessere Ausbildungschancen und die Möglichkeit des Länder übergreifenden Erfahrungsaustauschs werden die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Europa weiter stärken.

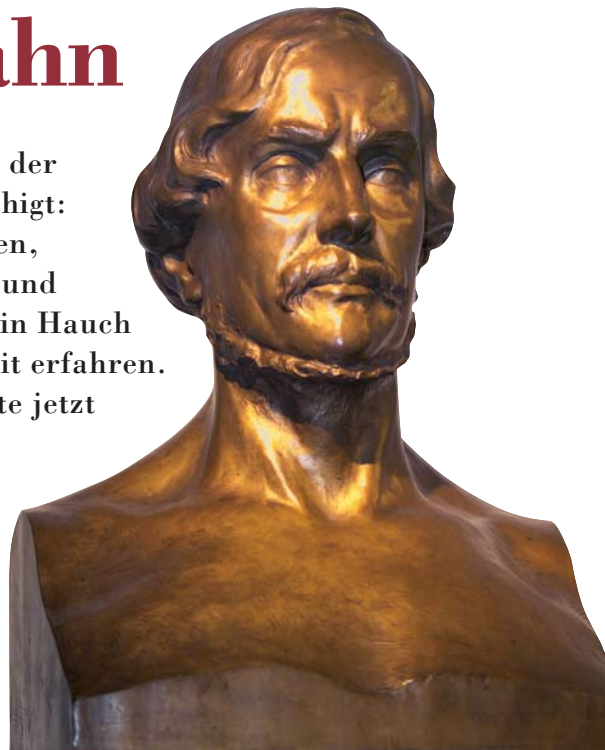
Die Oesterreichische Nationalbank steht bereits seit längerem in engem Kontakt mit den Notenbanken der Beitrittsländer und heißt diese herzlich in der Europäischen Union willkommen! Wir freuen uns darauf, die neuen EU-Mitglieder auch weiterhin, besonders im Hinblick auf die Euro-Einführung, tatkräftig zu unterstützen.

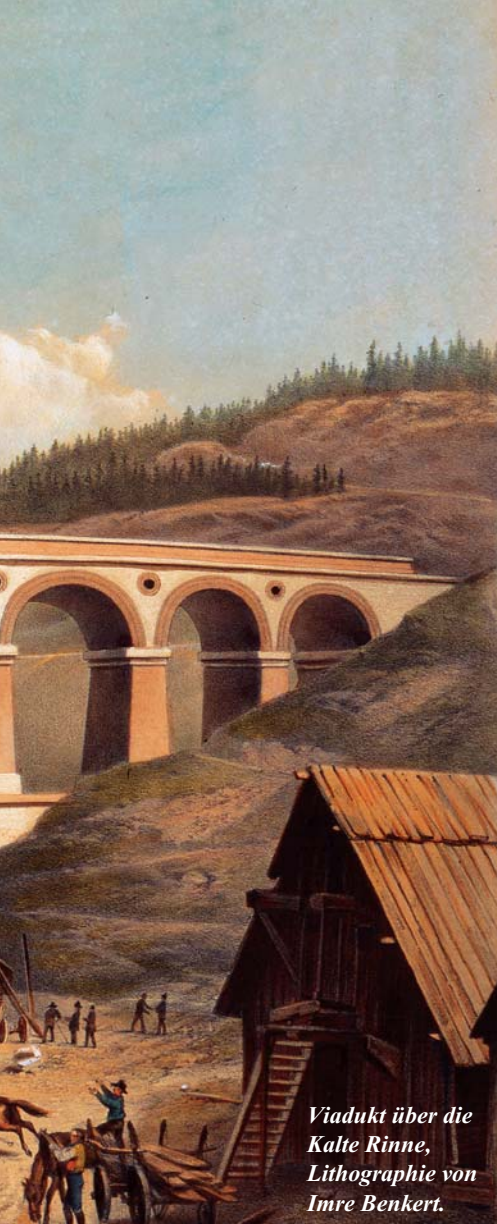


Die Semmeringbahn

„Gegen Ende der vierziger Jahre wurden die Bewohner der Waldheimat durch eine seltsame Wahrnehmung beunruhigt: In den Lüften hörte man dumpfe Schläge, ohne zu wissen, weshalb und woher. Manchmal war es wie ein Dröhnen und Brummen, dann wieder wehte aus dem Waldschachen ein Hauch eines Widerhalls ... Und endlich haben wir die Neuigkeit erfahren. Vom Semmering käme es herüber. Dort wollten die Leute jetzt ein Loch schießen durch den Berg, um die Eisenbahn durchzuziehen.“

*Carl von Ghega,
Büste im Technischen Museum Wien.*





Viadukt über die Kalte Rinne, Lithographie von Imre Benkert.

Mit diesen Worten beginnt Peter Rosegger seine Festbetrachtung Anlässlich der 50-Jahr-Feier der Semmeringbahn aus der beschaulichen Sicht des Waldbauernbuben.

Die Realität jedoch sah ganz anders aus. Man schrieb das Jahr 1848, in allen Provinzen der Habsburger-Monarchie gärte es. In der Reichshauptstadt brach die Märzrevolution aus, die dem restriktiven Metternich-Regime ein Ende machen sollte. Durch diese dramatischen Ereignisse ergab sich eine für die Entwicklung des altösterreichischen Eisenbahnwesens entscheidende Situation: Um den Unmut der Arbeiterschaft zu „kanalisieren“, stimmte die Regierung endlich – nach jahrelangen hitzigen Debatten über die Machbarkeit eines Bahnbaues über den Semmering – der Inangriffnahme des ausständigen Bindeglieds der Magistrale Wien – Triest zu. Am 7. August 1848 wurden die Arbeiten aufgenommen, und die neue Großbaustelle im Abschnitt Gloggnitz-Payerbach

bot gleich zu Beginn etwa 5.000 Arbeitern, deren Zahl nach Ende der Oktoberkämpfe auf rund 20.000 anwuchs, Beschäftigung.

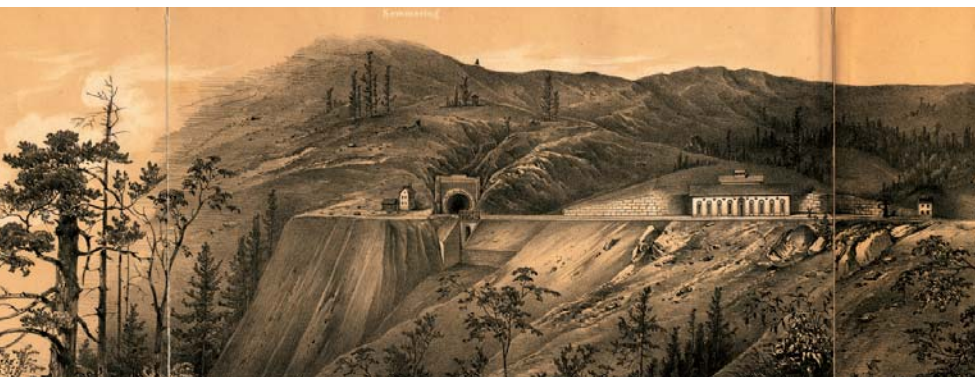
Doch blenden wir zurück: Die Donaumonarchie hat sehr früh die aus England stammende Innovation des schienengebundenen Transportsystems „Eisenbahn“ übernommen. Am 1. August 1832 wurde auf der Pferdeisenbahn Linz – Budweis, der ersten öffentlichen Eisenbahn des europäischen Festlandes, der Verkehr aufgenommen. Am 23. November 1837 folgte das erste Teilstück der bereits dampfbetriebenen Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Wien über die späteren mährischen Industriezentren mit dem galizischen Krakau verbinden sollte. Treibende Kraft dieses für die damalige Zeit kühnen Projekts war Franz Xaver Riepl, Professor für Mineralogie am Polytechnischen Institut in Wien und Visionär des Eisenbahnwesens, der die Kohle, Grundlage der aufkeimenden Industrialisierung, aus dem Ostrauer Kohlenrevier ins Zentrum des Reiches befördern lassen wollte. Sein unheimlich weitblickendes Konzept aus den Jahren 1829/30 sah eine Eisenbahn von Brody an der nordöstlichen Reichsgrenze bis nach Triest, dem wichtigsten Seehafen der Monarchie, vor. Durch die Anbindung von Triest, ab 1836 Sitz des Österreichisch-Ungarischen Lloyds, sollten sich Vorteile für den innerösterreichischen Handel ergeben, daneben besaß die Linie für das Militär eine wichtige strategische Bedeutung.

Das Projekt stieß auf wenig Begeisterung, und Kaiser Franz I., Neuerungen ohnehin nicht zugetan und durch die Probleme beim Bau der Pferdeisenbahn in seiner ablehnenden Haltung bestätigt, verwehrte dem Ansuchen des von Riepl zur Finanzierung des Vorhabens gewonnenen Bankiers Salomon von Rothschild um ein Privilegium zum Bau des nördlichen Astes seine Zustimmung. Mit Amtsantritt von Kaiser Ferdinand, der dem neuen Verkehrsmittel aufgeschlossen gegenüberstand, änderte sich die Situation, und am 4. März 1836 wurde das Privilegium für fünfzig Jahre und damit die Baubewilligung für die später als Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezeichneten Linie mit folgenden Bedingungen erteilt: Fertigstellung der ersten Meile der Bahn (= 7,59 km) innerhalb von zwei, der gesamten Strecke samt Nebenlinien innerhalb von zehn Jahren (später auf zwanzig Jahre erstreckt). Aus wirtschaftlichen Gründen beschloss man, zunächst die Verbindung Wien – Lundenburg und von dort die Abzweigung nach Brünn fertig zu stellen. Als Bauleiter auf dem Streckenabschnitt Lundenburg (Breclav) – Brünn (Brno) kam ein tüchtiger

Ingenieur aus Venedig zum Einsatz: Carl Ghega, dessen wichtige Rolle im heimischen Eisenbahnbau damit ihren Anfang nahm.

Ghega wurde am 10. Jänner 1802 in Venedig als Sohn eines technischen Beamten der k. k. Kriegsmarine am dortigen Seearsenal geboren und erwarb an der Universität Padua mit 16 Jahren den Ingenieurtitel und ein Jahr später das Doktorat der Mathematik. Neben diesem Studium besuchte er in Venedig auch die Kunstakademie, um sich mit Fragen der Architektur zu befassen – noch heute zeugen seine harmonisch in die Landschaft eingefügten Kunstbauten von seinem geschulten ästhetischen Formgefühl. Nach seinem Studium trat er in den Dienst der staatlichen Baudirektion von Lombardo-Venetien, wo er erste Erfahrungen im Straßenbau sammelte. Dort arbeitete er erstmals mit Ermenegildo Francesconi zusammen, der später Bauleiter der Nordbahn und ab 1841 Generaldirektor der Österreichischen Staatseisenbahnen wurde. In den folgenden Jahren war Ghega in Norditalien mit der Planung und Bauausführung von Straßenbauten befasst, in den Jahren 1836 bis 1840 wurde er auf Fürsprache des nunmehrigen Bauleiters Francesconi mit Planungsarbeiten für den Nordbahn-Streckenabschnitt nach Brünn beauftragt. Zur Vorbereitung auf sein neues Tätigkeitsfeld lud ihn das Bankhaus Rothschild ein, mit Francesconi auf einer Studienreise durch Deutschland, Belgien und England die neuesten Entwicklungen des Eisenbahnwesens kennen zu lernen. Dabei trafen sie in Newcastle mit George Stephenson, dem legendären Wegbereiter dieses neuen Verkehrsmittels und Initiator der Dampfeisenbahn, zusammen. Bereits beim anschließenden Bau des ihm zugeteilten Bauloses bewies Ghega seine Fähigkeiten an der Errichtung des gemauerten Viadukts bei Brünn, mit 72 Bögen und 637 m Länge eines der größten Eisenbahnviadukte der damaligen Zeit. Nach weiteren Projektierungsarbeiten, darunter der Verbindung der Nordbahn mit Prag, kehrte Ghega 1840 in den Staatsdienst zurück und war mit dem Bau von Gebirgsstraßen in Tirol befasst. Die dabei gemachten Erfahrungen erwiesen sich beim Bau der Semmeringbahn als besonders wertvoll.

Inzwischen hatte der Staat die enorme wirtschaftliche und strategische Bedeutung der Eisenbahn erkannt und 1841 beschlossen, wichtige Linien auf Staatskosten zu errichten – die erste Staatsbahnperiode wurde eingeleitet und Francesconi zum Generaldirektor für Staatseisenbahnbau ernannt. Auf dessen Vorschlag kehrte Ghega nach Wien ▶



Fotos © Technisches Museum Wien

Nördliches Tunnelportal bei der Station Semmering.

zurück und wurde mit dem Bau der südlichen Staatsbahn von Mürzzuschlag nach Graz und weiter bis Triest beauftragt, deren erstes Teilstück bis Graz im Herbst 1844 von Erzherzog Johann, einem leidenschaftlichen Befürworter einer Nord-Süd-Bahnverbindung, eröffnet wurde. Auch bei dieser Aufgabe begann Ghega seine Tätigkeit mit einer Studienreise, die ihn nach England und in die Vereinigten Staaten von Amerika führte, wo er vor allem die neigungsreichen Strecken der Baltimore-Ohio-Eisenbahn studierte, deren dem Gelände angepasste Trassierung sich entscheidend von den englischen Bauprinzipien dieser Zeit unterschied. Dort war man lange Zeit überzeugt, dass mit Lokomotiven Steigungsstrecken nicht zu überwinden seien, und setzte den Lokomotivbetrieb nur auf horizontalen Gleislagen ein, während über die Steigungen die Fahrzeuge mit stationären Seilzuganlagen befördert wurden. Seine Erfahrungen in Amerika bestärkten Ghega im Gegensatz dazu aber in der Überzeugung, dass Gebirgsstrecken mit Lokomotiven bewältigt werden könnten – glänzend bestätigt durch seinen Erfolg mit der Semmeringbahn.

Während dieser ersten Schaffensperiode Ghegas waren von privater Seite weitere entscheidende Initiativen zur Realisierung von Riepls Konzept einer Nord-Süd-Magistrale gesetzt worden: Simon Georg von Sina, Chef des größten Bankhauses in Ungarn, Großgrundbesitzer und Inhaber des ungarischen

Tabak- und Brückenmonopols, hatte knapp nach der Nordbahn im Jahre 1836 ein Privileg zum Bau einer Eisenbahn mit der Linienführung Wien – Bruck – Raab (Győr) sowie Wien – Wiener Neustadt – Ödenburg (Sopron) – Raab mit einer südlichen Verlängerung bis Gloggnitz erhalten. Die Route war wohl geplant: Ungarisches Getreide und Schlachtvieh konnten auf diesem Weg nach Wien transportiert werden. Während der Bau der östlichen Linie wegen eines ungarischen Konkurrenzprojekts nur bis Bruck vorangeht, konnte von der später als Wien-Gloggnitzer Bahn bezeichneten Gesellschaft der Betrieb auf der südlichen Strecke am 5. Mai 1842 aufgenommen werden. Der Erfolg übertraf alle Erwartungen: Im ersten Jahr reisten 1,3 Millionen Fahrgäste mit der Bahn, an Sonn- und Feiertagen mussten Sonderzüge eingesetzt werden. Zu diesem Ansturm mag auch der erste Eisenbahntunnel der Monarchie bei Gumpoldskirchen beigetragen haben, der später als „Buserlertunnel“ populär wurde. Bei einer Länge von 165 m dürfte allerdings die Zeit für derartige außertarifmäßige Vergnügungen sehr knapp gewesen sein.

Dem Durchbruch nach Süden stand nun nur noch die Überwindung des östlichsten Ausläufers der Alpen entgegen. Riepls Konzept sah unter Umgehung der Alpen eine Streckenführung über Ungarn vor, wodurch die aufstrebende Eisenindustrie der Obersteiermark nicht an diese wichtige Transportroute zum Meer angebunden worden wäre. Diese Umgehung der Steiermark rief Erzherzog Johann

auf den Plan, auf dessen Veranlassung ab 1837 eingehende Trassenstudien für eine Verbindung von Gloggnitz nach Triest erstellt wurden, was schließlich zum Bau der bereits erwähnten südlichen Staatsbahn und der damit zusammenhängenden Entscheidung führte, den Lückenschluss von Gloggnitz nach Mürzzuschlag über das Gebirge herzustellen.

1842 erhielt Carl Ghega, damals schon mit den Planungen zur südlichen Staatsbahn befasst, den Auftrag, mit der „Ausmittlung“ einer Eisenbahn über den Semmering zu beginnen. Bestärkt von seinen Erfahrungen in Amerika, war er überzeugt, das Gebirge mit einer normalen Eisenbahn – im Reibungsbetrieb – überwinden zu können. Dabei sah er sich bei der Trassierung vor die Aufgabe gestellt, das schwierige Gelände durch Ausfahren von Seitentälern zu bewältigen, um die später mit 25 % festgelegte Maximalsteigung der Strecke einhalten zu können. Diese Streckenführung erforderte zahlreiche Kunstbauten, die der Bahn heute neben der reizvollen Landschaft ihr besonderes Gepräge geben.

Die von Ghega vertretene Meinung war keineswegs Allgemeingut seiner Fachkollegen. Im Gegenteil, man war sich nicht einig darüber, welches Transportsystem für eine Gebirgseisenbahn geeignet wäre. Die Ideen reichten vom Pferdebetrieb über Seilzuganlagen, die in England noch im Einsatz waren, und der Errichtung von Spitzkehren, heute noch bei südamerikanischen Bahnen – etwa der Andenbahn – eingesetzt, bis zur Verwendung von Zahnradlokomotiven. Auch ein eher utopischer Vorschlag einer atmosphärischen Bahn, bei der die Fahrzeuge durch einen in einer Röhre laufenden und von Unterdruck betriebenen Kolben gezogen werden sollten, wurde in Betracht gezogen.

Ghegas Projekt für die Semmeringbahn war schließlich am 31. Jänner 1844 fertig, und er legte es seinem Vorgesetzten Francesconi vor. Die nach wie vor vorhandenen Zweifel an der Realisierbarkeit und die Hoffnung, dass die Fortschritte im Lokomotivbau die

Lösung des Problems erleichtern würden, führten dazu, dass vorerst keine Entscheidung getroffen und der Bau nicht in Angriff genommen wurde. Die geschilderten Ereignisse des Jahres 1848 brachten schließlich den Durchbruch, und Ghega, der sein Projekt in den Jahren 1846/47 zur später ausgeführten Trasse überarbeitet hatte, wurde mit der Umsetzung seiner



Engerth-Lokomotive „Kapellen“, Modell im Technischen Museum Wien.



„Labung“ vor der gefährvollen Reise.
Station Payerbach/Reichenau um 1900.

Planung beauftragt. Der Baubeschluss für den Abschnitt ab Gloggnitz erfolgte nach den Jahren des Zögerns so kurzfristig, dass die rund 5.000 Arbeiter anfangs täglich von Wien zur Baustelle geführt werden mussten und die kommissionelle Begehung der Strecke mit zweimonatiger Verspätung nachgeholt werden musste.

Ghegas Position im Staatsbahnwesen hatte sich inzwischen entscheidend verändert. 1848 wurde er zum Generalinspektor und Sektionsrat befördert und war für alle Bahnbauten südlich der Donau zuständig. Er hatte zwar die Oberleitung des Semmeringbahnbaues über, daneben war er aber auch mit zahlreichen anderen Bauvorhaben, etwa dem Weiterbau der südlichen Staatsbahn Richtung Laibach und Triest, befasst. Es wurde daher eine örtliche Bauleitung in Schottwien eingerichtet, wo fähige Ingenieure wie Casimir Pilarski und Erwin Lihotzky mit allen Fragen der Bauausführung betraut waren und Ghega vertreten konnten.

Im Oktober 1848 flammten in Wien die Unruhen wieder auf, und die Schienen der Gloggnitzer Bahn wurden an mehreren Stellen aus dem Gleiskörper gerissen, der Wiener Bahnhof von den Revolutionsgarden besetzt. Damit kam auch der Bau am Semmering zum Erliegen, erst im Winter 1848/49 kamen die Bauarbeiten schleppend wieder in Gang. In dieser Zeit begannen die zahlreichen Anfeindungen gegen Ghegas Projekt. Im Reichstag musste sogar ein Ausschuss zur Untersuchung der „Verschleuderung von Staatsgeldern für ein unmögliches Experiment“ einberufen werden. Mit der Abdankung von Kaiser Ferdinand zugunsten seines Neffen Franz Joseph beruhigte sich die Situation, und der Bau ging voran. Die gesamte Strecke wurde in 14 Baulose eingeteilt und an verschiedene Unternehmer zur Bauausführung übergeben, wodurch die Arbeiten an den Abschnitten zeitgleich erfolgen konnten. Für die bis zu 20.000 Arbeiter



Arbeiterkolonne bei der Steinbearbeitung, Lithographie von Imre Benkert.

entstanden Lagerstädte, in denen unter schlimmen hygienischen Bedingungen auch die Familien der Arbeiter untergebracht waren. Eine Cholera- und Typhusepidemie forderte aus Mangel an ärztlicher Versorgung zahlreiche Opfer, aus Furcht vor den Seuchen flohen im Sommer 1850 etwa 1.200 Arbeiter, die nur schwer zu ersetzen waren. Wegen der zahlreichen Todesfälle wurde im Auftrag der Kaiserinmutter 1851 im Adlitzgraben ein Notkirchlein errichtet.

Zwei Jahrzehnte später setzte Ferdinand von Saar in seiner Novelle *Die Steinklopfer* (1874) dem Leben und Schicksal der Semmering-Arbeiter ein eindrucksvolles literarisches Denkmal.

Ghega hielt unbeirrt an seinem Projekt fest, und von den Bautrupps wurden trotz der gewaltigen Schwierigkeiten wahre Pionierleistungen vollbracht, so etwa beim Bau des damals längsten Tunnels Europas, dem 1.428 m langen Scheiteltunnel. Um die Tunnelröhre voranzutreiben, wurden sechs vertikale und drei schräge Schächte abgeteuft, um zur Tunnelachse zu gelangen und von dort den Vortrieb in beide Richtungen voranzutreiben. In mühsamer Handarbeit bei Tag und

Nacht kämpfte man gegen die schwierige geologische Gebirgsstruktur und den gewaltigen Wasserandrang, der den äußersten Einsatz forderte. Nachdem am Semmering insgesamt 2 Mio. m³ Erde und Gestein bewegt sowie 1,4 Mio. m³ Fels gesprengt worden waren, konnte am 12. Oktober 1853 die letzte Gleislücke geschlossen werden. Damit war die Bahn vorerst eingleisig befahrbar. Zehn Tage später erfolgte die erste Fahrt über die gesamte Strecke mit der Lokomotive *Lavant* der südlichen Staatsbahn. Nachdem die speziell für die Semmeringbahn gebauten Lokomotiven Anfang November geliefert wurden, konnte ein provisorischer Betrieb eingerichtet werden – ab nun verkehrten täglich bis zu acht Güterzüge. Die abschließenden Arbeiten, das Legen des zweiten Gleises und die Errichtung der Stationsgebäude und Wärterhäuser sowie der Signalanlagen dauerten noch bis zum Frühjahr des nächsten Jahres. Im April 1854 besuchte Kaiser Franz Joseph das erstmalig – von einem Jagdausflug nach Mürzzuschlag kommend – die fertig gestellte Bahn, im Mai erfolgte ein zweiter Besuch des Kaisers, diesmal in Begleitung seiner drei Wochen vorher angetrauten Gemahlin Elisabeth. Am 17. Juli 1854 wurde die Semmeringbahn als erste Hochgebirgsbahn der Welt – auf „Allerhöchste Entschließung“ des Kaisers ohne Feierlichkeiten (!) – dem Betrieb übergeben.

In einer Abhandlung über diese heimische Ikone der Ingenieurskunst darf ein wichtiges technik- und eisenbahngeschichtliches Ereignis nicht fehlen: Wie bereits erwähnt, hegte man massive Zweifel an der Eignung von Lokomotiven für einen Gebirgsbahnbetrieb. Durch die seit Baubeginn einsetzenden Anfeindungen verunsichert, schlug Ghega der Staatsbahndirektion vor, einen „Lokomotiv-Wettbewerb“ am Semmering abzuhalten. Dieser wurde im März 1850 in mehreren europäischen Zeitungen ausgeschrieben – „um nun die Verbesserung der Lokomotive und die Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit zu fördern ...“ und eine Konstruktion zu finden, die dem dauerhaften Betrieb auf der Semmeringbahn mit den großen und langen Steigungen und den engen Krümmungen gewachsen sein sollte. Bis zum 31. Juli 1851 trafen vier Lokomotiven in Payerbach ein: die *Bavaria* der Maschinenfabrik Maffei in München, die *Wiener Neustadt* der Firma Günther in Wiener Neustadt, die *Seraing* der belgischen Fabrik Cockerill und die *Vindobona* der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Bahn in Wien. Im August 1851 begannen die über mehrere Wochen reichenden Wettfahrten, und schließlich wurde die Ba- ▶

varia zur Siegerin erklärt. Wohl hatten alle Lokomotiven die geforderten Mindestleistungen weit überboten, trotzdem hatte keine Konstruktion wirklich überzeugt. Aufbauend auf den Ergebnissen der Preisfahrten entwickelte Wilhelm von Engerth im Auftrag der Staatsbahndirektion einen Lokomotivtyp, der später unter der Bezeichnung Engerth-Lokomotive legendär werden sollte und in vielen Ländern auf Gebirgsstrecken zum Einsatz kam. Kurz nach der Betriebsaufnahme der Semmeringbahn im Herbst 1853 trafen die ersten beiden Lokomotiven dieser 26 Stück umfassenden Serie in Payerbach ein, darunter die *Kapellen*, die leider nicht im Original erhalten geblieben ist, da-

für aber im Technischen Museum Wien in Form eines prachtvollen Modells. Nach dem Semmering-Eisenbahnbau wandte sich Ghega der Fertigstellung des letzten Teilstücks der Südbahn nach Laibach zu, und ab 27. Juli 1857 war die Verbindung Wien – Triest durchgehend befahrbar. Am 14. März 1860 starb Carl Ritter von Ghega, der 1851 in den Ritterstand erhoben worden war, an den Folgen einer Lungentuberkulose in Wien. Die Semmeringbahn wurde in der Folge zu einem Stück österreichischer Identität, nicht zuletzt aus dem Grund, dass sie – im Gegensatz zum Schicksal tragisch gescheiterter Erfinder – zu den wenigen großen Siegen des 19. Jahrhunderts gehört.

In den Jahren 1900 und 1904 wurde die Semmeringbahn als Meilenstein österreichischer Technik bei den Weltausstellungen präsentiert. Zu besonderen Jahrestagen, so etwa 1904 und 1929, fanden aufwändige Jubiläen statt, gefeiert mit Feuerwerk, Festumzügen, Ausstellungen und Volkswandertagen. 1997 wurde die Strecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag unter Denkmalschutz gestellt, und ab dem Jahr 1999 findet sich die Semmeringbahn als erste Eisenbahn der Welt in der Welterbe-Liste der UNESCO.

**Hofrat Dipl.-Ing. Heinz Knauer,
Seit 1980 im Technischen Museum Wien
als Leiter der Abteilung Eisenbahnwesen
mit Expositur Strasshof.**

25-EURO-BIMETALLMÜNZE

„150 JAHRE SEMMERINGBAHN“ IN SILBER UND NIOB

Diese Prägung ist wieder eine technische Spezialität der MÜNZE ÖSTERREICH: eine Bimetall-Münze mit einem Kern (Fachausdruck: Pille) aus Niob. Dieses besondere Material, das auch in der Raumfahrt verwendet wird, kommt von der Firma Plansee in Reutte/Tirol. Es ermöglicht eine völlig neuartige Farbgebung. Bisher war man beim Färben von Münzen auf Drucktechnik oder Emallieren angewiesen. Bei Niob dagegen lässt sich das Material selbst umfärben. Durch Lichtbrechung entstehen so genannte Interferenzfarben, und zwar bei dieser Münze die Farbe Grün.

Ebenso ungewöhnlich wie das Material ist das Thema, dem sich die neue Münze widmet: 1848 bis 1854 wurde von Carl Ritter von Ghega die Semmeringbahn erbaut, die erste vollspurige Bergbahn Europas, bis heute ein Vorbild für Gebirgsbahnen in aller Welt. Die Semmeringstrecke umfasst eine Vielzahl von Tunnels und – teilweise zweistöckigen – Viadukten. Zur Bewältigung der extremen Höhenunterschiede waren nicht nur geniale Planung und Bautechnik erforderlich, sondern auch neu entwickelte Lokomotiven.

Dementsprechend zeigt der von Thomas Pesendorfer gestaltete Avers die modernsten Loks von damals und heute, die von links über den Silberring der Münze ins Niob-Zentrum fahren. Unten sehen wir die Maschine aus den Pioniertagen, die unter der Leitung des Technischen Rats Freiherr Wilhelm von Engerth entwickelte Stütztenderlokomotive, die im Herbst 1853 geliefert wurde. Gewichtsverlagerungen und technische Besonderheiten machten dieses Modell als erstes der Welt so bergtauglich, dass dieses „Kraftwerk“ 140 Tonnen problemlos über den Semmering bringen konnte. Darüber schiebt sich oben die „Taurus“, eine Universalhochleistungsmaschine aus der Reihe 1016, die von Siemens Österreich seit Jänner 2000 geliefert wird. Mit einer Leistung von 6.400 kW erreicht der „Ferrari auf Schienen“ mit Güterzügen von über 1.600 Tonnen bis zu 120 km/h. Die Schrift REPUBLIK ÖSTERREICH oben und 25 EURO unten umkreist im Silberring die Lokomotiven. Klein steht unten im Niob-Teil die Jahreszahl 2004.

Der Revers stammt von Helmut Andexlinger. Er vermittelt eindrucksvoll ein Bild von der Semmeringbahn inmitten der herausfordernden und zugleich idyllischen Landschaft. Über ein Viadukt kommend, legt sich ein Zug vergangener Tage in eine Kurve und fährt im Vordergrund – und zwar im Niob-Teil – knapp am Betrachter vorbei. Ein zweites unbefahrenes Gleis schmiegt sich links in das Rund des Silberrings. An Hand des Viadukts wird die kühne Architektur deutlich. Berg und Wald des Semmering ziehen sich über Niob-Kern und äußeren Silberring, in dem die Worte 150 JAHRE (oben) und SEMMERINGBAHN (unten) aufscheinen.



Ausgabetag: 18. Februar 2004
Entwurf: Th. Pesendorfer/
H. Andexlinger
Ring: 900 Ag
Feingewicht: 9g Ag
Innteil: Niob
Durchmesser: 34 mm
Nominale: € 25,-
Auflage: max. 50.000
ausschließlich in der Qualität
„Handgehoben“

Empfohlener
Erstausgabepreis: € 37,90 (inkl. 10 % MwSt.)



Die Münze erhalten Sie in attraktiver Verpackung mit Echtheitszertifikat; sie ist gesetzliches Zahlungsmittel in der Republik Österreich.



Münzgeschichte und Münzgeschichten

GELD „AUF DIE GOLDWAAGE LEGEN“

Für uns ist es das Selbstverständlichste von der Welt, dass zwei Münzen mit demselben Nennwert auch tatsächlich dasselbe wert sind. Ein Euro ist also genau so viel wert wie ein anderer. Jeder Dollar hat denselben Wert usw. Bei Münzen früherer Zeiten, in denen der Metallwert mit dem Nennwert identisch sein sollte, war das allerdings oft nicht der Fall. Zwar hatten auch früher die Münzer besonders genaue Goldwaagen. (Daher stammt ja auch der Ausdruck „etwas auf die Goldwaage legen“ = etwas besonders genau nehmen.)

Aber man konnte das Vormaterial nicht so genau auf die richtige Dicke schmieden oder walzen und die einzelnen Münzen nicht so genau ausschneiden, dass jede Münze exakt das vorgesehene Gewicht erreichte. Außerdem gab es unterschiedliche Abnutzungsgrade, und darüber hinaus feilten Gauner oft die Münzränder ab und sammelten den Goldstaub. Deshalb war

bei einem Kauf das Gewicht einer Geldmenge wichtig, und Waagen spielten nicht nur bei der Geldherstellung, sondern auch im Handel eine große Rolle.

Die Waage – immer dabei

Der so genannte Münzfuß bestimmte das Gewicht und die Zusammensetzung der Münzen (also z. B. den Feingehalt), aber auch die Zahl der Münzen, die aus einem bestimmten Gewicht zu prägen waren. So gab es in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts den 9-Taler-Fuß, die Anzahl der Taler, die auf eine feine Mark entfielen. Denn neben den Gewichtseinheiten Pfund und Kilogramm gab es auch die Mark, ursprünglich ebenfalls ein Gewicht – allerdings je nach Gegend jeweils ein anderes. So hatte noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Kölner Mark 233,856 Gramm, die Mark in Wien aber 280,668. Schon sehr früh war der reisende Kaufmann deshalb mit einer Waage ausgestattet.

Eine solche Waage erlaubte ihm auch, das Passiergewicht einer Kurantmünze festzustellen. Unter Passiergewicht verstand man das noch erlaubte Mindestgewicht.

Die Klappwaage zum Mitnehmen

Die Waagen, die Kaufleute früherer Zeiten zuhause in ihrem Geschäft hatten, waren sperrige, Platz raubende Apparate. Deshalb entstanden schon Ende des 9. Jahrhunderts Klappwaagen für den reisenden Kaufmann. Die Waagebalken hatten Scharniere. So konnte man sie zusammenklappen und das gute Stück Raum sparend transportieren. Bis ins 13. Jahrhundert hatte man solche Klappwaagen. Sie waren allerdings durch den Klappmechanismus doch nicht absolut genau.

Allmählich wurde der Handel mit anderen Ländern wieder vom Kontor aus abgewickelt, und der Kaufmann war nicht mehr ständig selbst „auf Achse“. Außerdem gab es in vielen Ländern professionelle Geldwechsler. Deshalb verlor die Reisewaage an Bedeutung, und man bediente sich zu Hause im Geschäft mehr und mehr Präzisions-Balkenwaagen. Zu einer solchen Waage gehörten bis zu fünfzig Gewichtstücke. Ab Anfang des 18. Jahrhunderts wurden Gewichte mit den genauen Passiergewichten erzeugt. Den Münzstücken standen also in der Regel entsprechende Gewichtstücke gegenüber. Seit der Nominalwert einer Münze nichts mehr mit dem Materialwert zu tun hat, sind die Kontrollwaagen überflüssig – bzw. zu Museumsstücken – geworden. Für Sammler antiker Münzen gibt es moderne Taschenwaagen. Es eignen sich aber auch Labor- oder Apothekerwaagen. ●



ČESKA REPUBLIKA



EESTI



ΚΥΠΡΟΣ



LATVIJA



LIETUVA



MAGYARORSZÁG



MALTA



POLSKA



SLOVENIJA



SLOVENSKA REPUBLIKA

Sternstunde im EU-Sternenrund:

Die Erweiterung der Europäischen Union

Am 1. Mai 2004 wird es so weit sein: Die EU wird dann statt 15 Mitgliedsländer 25 Staaten vereinen. Die Neuen sind Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Ungarn, Slowakei, Slowenien sowie die zwei Inselstaaten Zypern und Malta.

Am 13. Dezember 2002 hatten die Regierungschefs der EU-Mitgliedsstaaten die Verhandlungen über den EU-Beitritt mit den zehn Kandidatenländern abgeschlossen. Vom Europäischen Rat in Kopenhagen wurde die Aufnahme Zyperns unabhängig von der Lösung der Zypernfrage beschlossen. So lange es keine politische Lösung gibt, bleibt der Nordteil der Insel davon ausgenommen. Als Ziel des Beitritts von Rumänien und Bulgarien gilt das Jahr 2007. Dafür sind nicht nur in diesen Ländern Anstrengungen notwendig, um die erforderlichen Kriterien zu erfüllen, es ist auch EU-Hilfe zur Heranführung an die Gemeinschaft erforderlich. Erleichtert wird das durch einen detaillierten Verhandlungsfahrplan. Für die Türkei heißt es noch „Bitte warten!“. Im Dezember 2004 wird geprüft, wie es in der Türkei mit dem politischen Kriterium der EU, z. B. hinsichtlich der Rechtsstaatlichkeit und der Menschenrechte, steht. Bei einem positiven Ergebnis werden dann Beitrittsverhandlungen aufgenommen.

Historischer Tag am Fuß der Akropolis

Auf historischem europäischen Boden, nämlich in Athen, wurden am 16. April 2003 die Beitrittsverträge der zehn neuen EU-Mitgliedsländer unterzeichnet. Der griechische Ministerpräsident und damalige EU-Ratsvorsitzende sprach zu Recht von einem „historischen Tag“. Zwar gab es auch vorher immer wieder Beitritte – z. B. von Österreich, Schweden und Finnland im Jahr 1995, doch zum erstenmal sind ehemalige sozialistische (oder – je nach Sprachregelung – kommunistische) Staaten, und zwar in großer Überzahl, unter den Neuankömmlingen. Das verlangte nicht nur von den Beitrittsländern hinsichtlich der wirtschaftlichen und politischen Weichenstellungen gewaltige Anstrengungen, sondern ist auch für die EU eine besondere Herausforderung.

Strenge Kriterien

Die Maßstäbe, die ein EU-Mitgliedsland erfüllen muss, weichen gehörig von der Gesetzgebung und vor allem von der Praxis des „realen Sozialismus“ ab. Drei Punkte sind unabdingbar für ein EU-Land:

- Das politische Kriterium: Stabilität und Rechtsstaatlichkeit, Beachtung der Menschenrechte und Schutz von Minderheiten.
- Das wirtschaftliche Kriterium: Eine funktionierende Marktwirtschaft, die auch dem harten Wettbewerb innerhalb der EU gewachsen ist.
- Das so genannte „Acquis-Kriterium“: Die Forderung, sich Verpflichtungen und Ziele der EU zu Eigen zu machen und die Regeln der EU zu übernehmen.

Bei diesen drei Kriterien gab es vor allem bei den ehemals sozialistischen Ländern einiges an Nachholbedarf. Die EU wiederum hat sich auf eine weitaus größere Gemeinschaft einzustellen. 2004 erweitert sich der europäische Binnenmarkt um 23 Prozent. Die Bevölkerung wird von 378 Millionen auf ca. 453 Millionen Menschen anwachsen. Das Bruttoinlandsprodukt wird aber nur um knapp 5 Prozent steigen. Das durchschnittliche Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in den Beitrittsländern macht nur 46 Prozent vom Mittelwert der jetzigen 15 EU-Länder aus. Das heißt: Es besteht finanzieller Nachholbedarf. So gibt es (bereits) für die mittel- und osteuropäischen Länder von 2000 bis 2006 jährlich 3,12 Mrd. Euro an finanzieller Hilfe. Zypern und Malta erhalten für die Jahre 2000 bis 2004 ca. 95 Mio. Euro. Das Finanzielle ist das eine, das Politische und Administrative das andere. Eine EU mit 25 Mitgliedern – und später mehr – braucht zum Teil andere Voraussetzungen. So wurden vom Europäischen Rat in Nizza (2000) u. a. eine Ausweitung des Mehrheitsprinzips bei EU-Ratsentscheidungen sowie eine neue Regelung der Stimmengewichtung im

Rat, der Sitze im Europäischen Parlament und der Zusammensetzung der Europäischen Kommission beschlossen.

Vorteile und Problem der Erweiterung

Man rechnet in Österreich – und auch in Deutschland – nach der Erweiterung mit einem Wachstum von 0,5 Prozent des BIP pro Kopf. Österreichs Nachbarn wie Tschechien und Ungarn haben sich in den letzten Jahren zu wichtigen Wirtschaftspartnern der EU entwickelt. Die Verschiebung der Außengrenzen nach Osten erleichtert die Bekämpfung illegaler Einwanderung und organisierter Kri-



minalität. Mehr Wohlstand in den neuen EU-Ländern bringt noch bessere Handelsbeziehungen. Die Umweltstandards im Osten müssen erhöht werden. Das wird sich auch bei uns auswirken. Als Problem werden in Österreich billige Arbeitskräfte aus dem Ausland angesehen. Dem will man mit einer Übergangsfrist von maximal sieben Jahren bis zur endgültigen Liberalisierung entgegenreten.

Alles in allem ist die Erweiterung eine große Chance für Frieden, Stabilität und Wohlstand in Europa. Österreich als wichtiger Handelspartner der mittel- und osteuropäischen Staaten rückt vom Rand ins Zentrum der EU und wird sicher zu den Gewinnern der Erweiterung zählen. ●

NEUE 5-EURO-SILBERMÜNZE „EU-ERWEITERUNG 2004“

In der nun schon bekannten, unverwechselbaren neuneckigen Form erscheint am 28. Jänner 2004 die 5-Euro-Silbermünze „EU-Erweiterung 2004“. Die Sammlermünze in der Gestaltung von Thomas Pesendorfer dokumentiert den historischen Anlass der EU-Erweiterung um zehn Mitgliedsländer, davon acht so genannte „ehemalige Oststaaten“. Vier bzw. fünf dieser Länder (Tschechien, Slowakei, Slowenien, Ungarn und ein Teil Polens) waren durch Jahrhunderte – nicht zuletzt durch die gemeinsame Kultur – mit Österreich verbunden. Nun kommt es – auch offiziell – zu neuer Gemeinsamkeit.

Das Thema wird sachlich, dabei durchaus künstlerisch eindrucksvoll dargestellt. Links oben zieht sich der Schriftbogen hin: EU-ERWEITERUNG 2004. Links befindet sich das Zeichen für die Europa-Serie (s. u.). Die Sterne unten stehen für die EU-Sterne. Als Hauptbild sehen wir den Ausschnitt einer Europa-Landkarte. Die zehn Beitrittsländer sind dunkel gehalten und tragen stolz je eine Fahne, die sie als neues EU-Mitglied ausweist. Die Ländernamen, die im unteren Teil der Münze aufscheinen, bilden einen breiten fünfzeiligen konkaven Bogen. Sie werden in der Landessprache genannt und sind dem Originalnamen entsprechend alphabetisch gereiht. Die Namen bedeuten: Tschechische Republik, Estland, Zypern, Lettland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Slowenien, Slowakei.

Der Österreich-Bezug ist durch die von Helmut Andexlinger stammende übliche Nominalseite dieser Münzart gegeben. Die neun Bundesländerwappen reihen sich um den Nennwert 5. Als Rundschrift ist zu lesen: REPUBLIK ÖSTERREICH – EURO. Erfahrungsgemäß ist die Nachfrage für die „neuneckigen Silberlinge“ unter Sammlern und Münzliebhabern sehr groß. Das bedeutende historische Ereignis könnte die Nachfrage weiter anheizen. Denken Sie daran und bestellen oder besorgen Sie sich Ihr(e) Exemplar(e) zeitgerecht.



- Ausgabetag: 28. Jänner 2004
- Entwurf: Th. Pesendorfer/H. Andexlinger
- Nominale: € 5,-
- Feinheit: 800/1000
- Feingewicht: 8g Ag
- Durchmesser: 28,5 mm
- Auflage: „Handgehoben“ 125.000 Stück, davon 100.000 Stück im Blister
- „Normalprägung“ 275.000 Stück
- Empfohlener Erstausgabepreis „Handgehoben“ € 8,25 (inkl. 10 % MwSt.)

Dieses Zeichen kennzeichnet diese 5-Euro-Münze als Teil einer Europa-Serie von sechs europäischen Ländern.

Die Bestellkarte für die 5-Euro-Münze in „handgehobener“ Qualität und attraktiver Verpackung finden Sie in der Heftmitte.

Die Münze ist Zahlungsmittel in der Republik Österreich. Erhältlich in allen Banken, Sparkassen, im Münzhandel sowie im MÜNZE ÖSTERREICH-SHOP Wien und Innsbruck.



Der Maria-Theresien-Taler

Serie in 3 Teilen von Kerry R. J. Tattersall

Teil 3 – Eine Münze wird zur Legende

Bis Ende des 19. Jahrhunderts wurden Münzstempel händisch geschnitten. Dadurch konnten sich über die Jahre bei einigen Ausgaben kleine „Fehler“ oder Abweichungen einschleichen. Wir haben bereits gesehen, dass die frühen Wiener Prägungen des Maria-Theresien-Talers auf der Adlerseite die Initialen der Wiener Münzbeamten trugen („I.C.-F.A.“ statt „S.F.“ in Günzburg). Die wichtigsten Merkmale zur Unterscheidung früherer Nachprägungen sind die Anzahl der Perlen im Diadem der Kaiserin (üblicherweise waren es sieben oder acht, oft

fünf oder sechs, manchmal sogar neun) oder die Brosche (meist war sie oval mit neun Rauten, manchmal war sie eher rund, manchmal ohne jegliche Raute; eine Prager Version hatte sogar elf Rauten!). Ein noch häufigeres Merkmal sind Variationen in den Schwanzfedern des Adlers. Auch die Form des österreichischen Bindenschildes konnte sich ändern. Unterschiede in den Prägungen des 20. Jahrhunderts, als die Stempel schon maschinell gefertigt wurden, sind eher unter den „unerlaubten“ Auslandsprägungen zu finden. Da die Prägestätten in London und Paris während des Krieges keine Originalstempel aus Wien erhielten, mussten sie ihr Werkzeug nach unterschiedlichen Vorlagen herstellen.

Für zusätzliche Verwirrung sorgt, dass der Maria-Theresien-Taler im Ausland oft mit einem Gegenstempel versehen wurde. Dabei schlug man in die geprägte Münze ein zusätzliches kleineres Zeichen ein. Diese Zeichen waren häufig Steuermarken, die beweisen sollten, dass der Taler legal importiert und korrekt versteuert wurde. Manchmal brachten sie auch zum Ausdruck, dass in einem bestimmten Gebiet nur solche gekennzeichnete Taler zulässig waren.

Solche Gegenstempel reichten von portugiesischen Kronen und Initialen über arabische bzw. türkische Schriftzüge bis zu chinesischen Markenzeichen. In unserer Zeit lässt man für Gesellschaften zu besonderen Anlässen oder Jubiläen eigene Gegenstempel anfertigen. Der Taler wurde im Mittleren Osten oder Nordafrika nicht nur zum Zahlen verwendet. Man verarbeitete ihn auch zu Schmuck aller Art. Arabische Frauen trugen ihren Taler-Schmuck nicht aus Modegründen, sondern als Ausdruck ihres Wertes. Dieser Silberschmuck ist Teil ihrer finanziellen Absicherung, sollte in ihrem Eheleben etwas schief gehen. Keine andere Münze der Welt kann annähernd auf eine solch fantastische Geschichte wie der Maria-Theresien-Taler 1780 aus Günzburg zurückblicken. Er ist und bleibt dank seiner Beliebtheit sowohl ein Aushängeschild der MÜNZE ÖSTERREICH wie auch ein Aushängeschild Österreichs. Es lohnt sich, den Maria-Theresien-Taler 1780 zu besitzen und sich mit seiner Geschichte zu beschäftigen. Der Maria-Theresien-Taler ist eine Münze, auf die Österreich stolz sein kann!



Avers: Die Anzahl der Perlen im Diadem und die Form der Brosche unterscheiden sich von früheren Nachprägungen.



Revers: Die frühen Wiener Prägungen auf der Adlerseite trugen die Initialen der Wiener Münzbeamten „I.C.-F.A.“ statt „S.F.“ in Günzburg. Ein noch häufigeres Merkmal sind Variationen in den Schwanzfedern des Adlers.

Besorgen Sie sich jetzt noch Ihre „Kalendermedaille 2004“ mit der Jahresregentin Venus – als Symbol der Liebe

Jetzt ist noch die richtige Zeit für dieses
originelle Geschenk – privat, aber auch für
Geschäftsfreunde, die sich gern an die
schönen Seiten des Lebens erinnern lassen.
Übersichtlicher Kalenderteil.

Silber (900/1000) in Blisterverpackung € **22,00** (inkl. 10 % MwSt.)

Vergoldet (24 Karat) € **26,40** (inkl. 10 % MwSt.)

Gold (750/1000) € **390,00** (inkl. 20 % MwSt.)



NEU: 5-Euro-Silbermünze „EU-Erweiterung 2004“ aus Anlass des Beitritts der zehn neuen EU-Mitglieder

Die historische Stunde in Silber geprägt.
Ein besonderes Erinnerungsstück – das sicher
auch in der Wirtschaft als kleine gelungene
Aufmerksamkeit gut ankommt.

Preis – „handgehobene“
Qualität in attraktiver Verpackung € **8,25** (inkl. 10 % MwSt.)



MÜNZE ÖSTERREICH-SHOP Wien,
Am Heumarkt 1, 1030 Wien,
Tel. +43(0)1/717 15, DW 355

Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag 9–16 Uhr,
Mittwoch 9–18 Uhr

MÜNZE ÖSTERREICH-SHOP Innsbruck,
Adamgasse 2, 6020 Innsbruck,
Tel. +43(0)512/56 00 46, DW 62 u. 63

Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag 8–12 und 13–15 Uhr,
Mittwoch bis 18 Uhr.



In der Not

Seit jeher erfordern Krisensituationen besondere, meist ungewöhnliche Maßnahmen. Auch das Geld war und ist solchen unterworfen, und die Lösungen können recht unterschiedlich aussehen. Meistens litt die Münzherstellung an Materialmangel. Für die Erzeugung von Gold- oder Silbermünzen, ja manchmal auch für solche aus Kupferlegierungen gab es kein oder viel zu wenig entsprechendes Material. Der Zahlungsverkehr musste aber trotzdem funktionieren, und so suchte man praktikable Lösungen. Dass dabei die verschiedensten Metalle und ab dem 17. Jahrhundert auch Papier zum Einsatz kam, versteht sich von selbst.

Schon in der Antike gab es Notmünzen

So wurden etwa in Athen erstmals nach Beendigung des Peloponnesischen Krieges (404 v. Chr.) anstelle von Silbermünzen solche aus Kupfer ausgegeben.

In der römischen Kaiserzeit finden wir des Öfteren Notlösungen. Auch an der Nordgrenze des bis an die Donau reichenden Imperium Romanum gab es nach den

Markomannenkriegen, also ab etwa 170 n. Chr., gegossene und geprägte Notmünzen aus extrem schlechten Legierungen, die das hier kursierende und für den täglichen Gebrauch benötigte Kleingeld ersetzen sollten.

Guss-Limesfalsa werden die meist sehr flau nach Abdrücken von gebrauchten Originalmünzen gegossenen Stücke genannt. (Limes war die römische Reichsgrenze bzw. das durch Wehrbauten

gesicherte Grenzgebiet.) Subferrate Limesfalsa sind solche, die über einem Eisenkern eine dünne Bronzehaut aufweisen und mit eigenen Stempeln geprägt worden waren.

Während die eben erwähnten Stücke im Handel relativ leicht und günstig erhältlich sind, ist eine andere Art Notgeld heute für manche Sammler ein schwer erreichbarer Traum: die Prägungen Wiens aus der Zeit der ersten

Türkenbelagerung. Auch damals, im Jahre 1529, litt die Bevölkerung an Geldmangel. Mit schnell produzierten Notmünzen versuchten Stadt und Herrscher die Situation halbwegs zu bereinigen. Diese Münzen sind allerdings aus gutem Silber und kursierten daher auch nach der Belagerung außerhalb der Stadt. Sie und Goldabschläge jener „Belagerungsmünzen“ dienten König Ferdinand aber auch als Propaganda im Reich zur Selbstdarstellung als Retter des Abendlandes vor der türkischen Invasion.

Während die eben erwähnten Stücke im Handel relativ leicht und günstig erhältlich sind, ist eine andere Art Notgeld heute für manche Sammler ein schwer erreichbarer Traum: die Prägungen Wiens aus der Zeit der ersten

Türkenbelagerung. Auch damals, im Jahre 1529, litt die Bevölkerung an Geldmangel. Mit schnell produzierten Notmünzen versuchten Stadt und Herrscher die Situation halbwegs zu bereinigen. Diese Münzen sind allerdings aus gutem Silber und kursierten daher auch nach der Belagerung außerhalb der Stadt. Sie und Goldabschläge jener „Belagerungsmünzen“ dienten König Ferdinand aber auch als Propaganda im Reich zur Selbstdarstellung als Retter des Abendlandes vor der türkischen Invasion.



Türkenbelagerung – Kippe, Wien 1529



Limesfalsum (Guss) aus der römischen Kaiserzeit (Faustina II.)

gesessenen Stücke genannt. (Limes war die römische Reichsgrenze bzw. das durch Wehrbauten

Notgeld nach dem 1. Weltkrieg: 50 Heller der Marktgemeinde Herzogenburg



10-Schilling-Schein der Alliierten Militärbehörde

Das 20. Jahrhundert

Aus dem 20. Jahrhundert seien Beispiele für die Heranziehung von Papiergeld zur Problemlösung genannt: Nach dem Ersten Weltkrieg war es den Gemeinden erlaubt, kleine Werte in Papier und mit eigener Nennung herauszugeben, um so einerseits die Not an kleinen Münzwerten zu verringern, zum anderen auch gewisse Einkünfte aus den Serien dieses Notgelds, die meist in Sammlerhänden landeten, zu erhalten. Gut vorbereitet war die

Besetzung Österreichs nach der Niederschlagung des „Tausendjährigen“ Deutschen Reiches durch die alliierten Truppen. Sie gaben –

noch vor Wiederherstellung des österreichischen Staatswesens – als Übergangslösung Papiergeld mit dem Aufdruck der Herausgeberin „Alliierte Militärbehörde“, aber schon in Schilling-Werten, heraus. Das neue Österreich, die Zweite Republik, verfügte für den Zahlungsverkehr schließlich über staatseigene Banknoten und Münzen.

Die große Not der ersten Nachkriegsjahre spiegelt sich aber in der Wahl des Münzmetalls für die ersten Münzen in den Schilling-Werten 1, 2, und 5 wider: Sie wurden in Aluminium ausgegeben.



1-Schilling-Münze aus Aluminium, 1946