

Die neue Bimetall-Münze aus Silber und Niob.

Diese neue Sondergedenkmünze in der interessanten Materialkombination von klassischem Silber mit dem relativ jungen Metall Niob ist bereits die vierte in der innovativen Bimetall-Technik. Der silberne Außenring umschließt die sogenannte „Pille“ – den aus Niob gefertigten inneren Kern der Münze. Beide Seiten der Münze sind mit einer erhöhten Randleiste umrahmt.



Die Aversseite der Münze zeigt zwei Lokomotiven, welche für die technische Entwicklung im Lokomotivbau von 1854 bis 2004 stehen. In der oberen Hälfte der Münze die „Taurus“, eine Universalhochleistungslokomotive aus der Reihe 1016. Darunter die erste brauchbare Gebirgslokomotive der Welt, eine vom k. u. k. technischen Rat Wilhelm Frh. v. Engerth konstruierte Stütztenderlokomotive. Der Text „Republik Österreich“ spannt sich im Bogen im oberen Teil der Münze, der Nennwert „25 Euro“ ist mittig am unteren Münzrand angebracht. Die Jahreszahl „2004“ ist unter der Engerth-Lokomotive zu lesen.

Die Münze teilt sich in einen silbernen Außenring und eine grüne Innenpille aus reinem Niob. Auf der Rückseite befindet sich im silbernen Ring links oben die Rundschrift „150 JAHRE“ und links unten – nach rechts verlaufend – „SEMMERINGBAHN“. Das Motiv zeigt eine Dampflokomotive (95.102), welche aus einem Tunnel kommend auf einem Viadukt die so genannte „Kalte Rinne“ überquert. Durch die perspektivische Darstellung dominiert die Lokomotive auf der Niob-Pille das Bild und erscheint wesentlich größer als der im Hintergrund liegende Tunnel und die Waldlandschaft.

Die Münze ist gesetzliches Zahlungsmittel in der Republik Österreich.

Die Bimetall-Münze der ganz besonderen Art.

Die Sondermünze „150 Jahre Semmeringbahn“ ist nicht nur wegen des Themas und der künstlerischen Qualität etwas Besonderes, sondern auch durch die ungewöhnliche Materialkombination: Silber und Niob – ein besonders widerstandsfähiges und hochwertiges Metall, welches für anspruchsvolle Legierungen z. B. auch in der Raumfahrt eingesetzt wird. Niob eröffnet völlig neue Gestaltungsmöglichkeiten: Durch eine Spezialbehandlung kann man Farbveränderungen an der Oberfläche des Münzmaterials erzielen – im Fall dieser Münze Grün.

- Ausgabetag:** 18. Februar 2004
- Entwurf:** Th. Pesendorfer/H. Andexlinger
- Nennwert:** € 25
- Gesamtdurchmesser:** 34 mm
- Ring:** 9g Ag (fein)
900 Tausendstel Silber
100 Tausendstel Kupfer
- Kern:** 7,15 g reines Niob
- Auflage:** max. 50.000 Stück
ausschließlich in der Sonderqualität „Handgehoben“



Zu jeder Münze der Sonderausführung „Handgehoben“ erhalten Sie kostenlos ein attraktives Etui sowie ein nummeriertes Echtheitszertifikat.



MÜNZE
ÖSTERREICH

WIR PRÄGEN ÖSTERREICH.

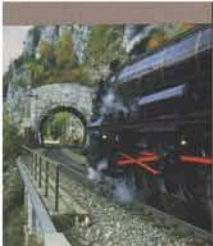


25-Euro-Bimetallmünze

Fotos: Imagno/Christian Schuhböck (cvjvision)

SEMMERINGBAHN

150 JAHRE



Erste Hochgebirgsbahn

Es ist eine Ironie der Geschichte, dass ausgerechnet zur Zeit des Biedermeier die Erfindung der Eisenbahn eine der größten technischen Revolutionen im Verkehrswesen brachte. Eines konnte die damalige Eisenbahn jedoch noch nicht – das Gebirge überwinden. Als die Südbahn noch „Kaiserlich königlich privilegierte Wien Raaber Eisenbahngesellschaft“ hieß, endeten die Gleise von Wien kommend in Gloggnitz, von Graz aus war in Mürzzuschlag Endstation. Den Semmering musste man per Pferdekutsche überqueren. Mit diesem Problem sah sich Carl Ghega, Hauptverantwortlicher für den Bahnbau der Monarchie, konfrontiert. Nach zahlreichen Studienreisen und genauer Erforschung des Semmering-Gebietes schloss Ghega 1844 die Planungsarbeiten ab. Aufgrund politischer Umstände und massiver Zweifel an der Machbarkeit lagen die Pläne vier Jahre in der Schublade. Erst die Revolution 1848 in Wien brachte den Baubeginn. Ab 1851 entwickelte Freiherr von Engerth die erste hochgebirgstaugliche Dampflokomotive. Die gesamte Semmering-Strecke mit ihren Tunneln und Viadukten wurde sozusagen „in Handarbeit“ erstellt, mit Schwarzpulver als Sprengmittel, Flaschenzügen und Hebeln als technische Hilfsmittel. 1854 war das Werk vollendet und die so wichtige direkte Linie von Wien zum Adriaafen Triest verwirklicht.



Fotos: Contrast (1), Imagno/Christian Schuhböck (3), Imagno/ÖrNB (1), ÖBB-Fotoserver (1)



Ballett der Blicke

So nannte man damals treffend die Fahrt mit der Semmeringbahn. Diese war nicht nur ein Triumph der Technik über die Natur, sondern durch die abwechslungsreichen Landschaftsbilder, die Tunnel und Viadukte ein neuer ästhetischer Reisegegnuss. Die herausragende technische Lösung eines physikalischen Problems sowie die dadurch entstandene neue Form einer Kulturlandschaft waren die Gründe für die UNESCO, die Semmeringbahn in die „Welterbe-Liste“ aufzunehmen.

Zahlen und Fakten

Auf einer Länge von knapp 42 km überwindet die Semmeringbahn 457 m Höhenunterschied. Die 895 m Seehöhe waren damals der höchste auf Schienen erreichbare Punkt der Welt. Die Strecke weist 16 Viadukte und 15 Tunnel auf, dazu über 100 steinerne Brücken. Da Ghega den Einsatz von Eisen und Stahl ablehnte, mussten 65 Mio. Ziegel und 80.000 händisch gemeißelte Steinquader herangeschafft werden. 3,5 Mio. m³ Erdreich wurden bewegt und 1,4 Mio. m³ Fels gesprengt. Bis zu 20.000 Menschen waren beschäftigt. 105 Jahre fuhren Dampflokomotiven über den Semmering, bis 1959 die Strecke elektrifiziert wurde.



Carl Ritter von Ghega

Carl Ghega wurde 1802 als Sohn eines österreichischen Marinebeamten in Venedig geboren. Bereits als Sechzehnjähriger erwarb er das Ingenieurdiplom, ein Jahr später das Doktorat der Mathematik. Er trat in den Staatsdienst ein und wirkte am Bau von Amtsgebäuden und Gebirgsstraßen mit. Nach Studienreisen ins Ausland wurde er 1836 mit der Errichtung der „Kaiser Ferdinands-Nordbahn“ beauftragt. 1842 wird Ghega nach Wien berufen, übernimmt die Gesamtplanung der zukünftigen Staatsbahnen und wird mit dem Bau der südlichen Staatsbahn Richtung Graz und Triest beauftragt. Das Hauptproblem dabei war die Überquerung des Semmerings. Für die Planung durchwanderte Ghega monatelang das gesamte Gebiet. Nach fünfjähriger Bauzeit wird die Semmeringbahn fertig gestellt, der erste planmäßige Personenzug fuhr am 17. Juli 1854. Der in den Ritterstand erhobene Ghega stirbt am 14. März 1860 in Wien.

