

Lot nr.: L253394

Country/Type: Rest of the world

World Collection, with over 15 numismatic covers with coins, in album.

Price: 35 eur

[[Go to the lot on www.sevenstamps.com](https://www.sevenstamps.com) ]



Foto nr.: 2



## 200. Geburtstag Wilhelm I. Erste Goldmünze des Deutschen Kaiserreiches

**Das Deutsche Kaiserreich wurde in der Zeit von 1871 bis 1918 von drei Kaisern regiert, die gleichzeitig Könige von Preußen aus dem Hause Hohenzollern waren. Der erste war Wilhelm I. Als er am 18. Januar 1871 in Versailles die Kaiserwürde annahm, war er bereits 74 Jahre alt.**

Bereits am 4. Dezember 1871 wurde das erste Reichsmünzengesetz erlassen, um die seit dem Wiener Münzvertrag von 1857 gültigen Vereinstaler und die anderen Landesmünzen durch eine einheitliche Währung zu ersetzen. Die alten Vereinstaler trugen jeweils das Wappen des Ausgabestaates. Auch im neuen Kaiserreich hatte jeder Teilstaat als Ausdruck sei-

ner Eigenständigkeit das Recht, eigene Münzen zu prägen. Allerdings mußten diese nun auf der Rückseite den Reichsadler mit dem Brustschild der preußischen Hohenzollern-Dynastie tragen. Die neue Währung wurde in Mark und Pfennig gerechnet. Das erste Reichsmünzengesetz «betreffend die Ausprägung der ersten Reichsgoldmünzen» legte fest, daß eine Mark aus 0,358 Gramm Feingold bestehen sollte. Dieser Goldstandard führte zum Begriff der «Goldwährung», obwohl natürlich auch Silbermünzen dazu gehörten. Geprägt wurden zuerst Goldmünzen zu zehn und zwanzig Mark, später kamen noch Fünf-Mark-Goldmünzen dazu.

Kaiser Wilhelm I. wäre am 22. März 1997 zweihundert Jahre alt geworden. Aus diesem Anlaß gab die Republik Sahara eine Silber-Gedenkmünze heraus, die nicht nur Kaiser Wilhelm I. ehrt, sondern auch die erste Goldmünze des Deutschen Kaiserreiches. In die attraktive Bi-Colour-Silbermünze ist in Feingold eine Reproduktion des ersten Zwanzig-Mark-Goldstückes eingearbeitet, wobei sowohl dessen Vorder- als auch die Rückseite sichtbar ist. Die Vorderseite zeigt ein Porträt Wilhelms I., auf der Rückseite prangt der vorgeschriebene Reichsadler mit dem preußischen Wappen als Brustschild.

Das gemeinsame Staatsbewußtsein der deutschsprachigen Königreiche und Fürstentümer führte nach den Befreiungskriegen gegen Napoleon anfangs des 19. Jahrhunderts zur Bildung des Deutschen Bundes. Die Schaffung eines deutschen Nationalstaates scheiterte vorerst an der Frage, ob Österreich beteiligt werden sollte. Als sich der Konflikt zwischen Österreich und Preußen um die Vorherrschaft im Deutschen Bund zuspitzte, wurde Otto von Bismarck 1862 zum Ministerpräsidenten und Außenminister Preußens bestellt. Dieser gründete 1867 ohne Österreich den Norddeutschen Bund und nach dem Sieg über Frankreich das Deutsche Kaiserreich. Zum ersten Kaiser wurde in einer feierlichen Zeremonie im Spiegelsaal zu Versailles Wilhelm I. von Preußen proklamiert. Zeit seines Lebens erschien ihm jedoch die preußische Krone wichtiger als die eines deutschen Kaisers. Er lebte in preußischer Tradition ohne großen Prunk und überließ Bismarck weitgehend die Staatsgeschäfte. Als er 1888 kurz vor seinem 91. Geburtstag starb, übernahm sein Sohn Friedrich III. die Kaiserkrone. Dieser verstarb aber bereits 99 Tage später, weshalb sein Sohn Wilhelm II. in diesem «Drei-Kaiser-Jahr» zum dritten und letzten deutschen Kaiser gekrönt wurde.



Foto nr.: 3

## 100 Jahre Schweizer Goldvreneli

**Am 12. April 1897 erschien das allererste «Goldvreneli», eine Goldmünze, die auch an ihrem 100. Geburtstag nichts von ihrem sprichwörtlichen Glanz eingebüßt hat. Dies ist unter anderem der Schweizerischen Nationalbank zu verdanken, die ihre Glanzstücke 1949 letztmals prägte.**

Insgesamt 29 Prägeauflagen des wohl bekanntesten «20er-Vreneli» zählt man im Katalog. Der erste Jahrgang 1897 liefert zwar erwartungsgemäß teurere Exemplare, der teuerste überhaupt ist er aber noch nicht. Neben dem Edelmetall spielt in diesem Bereich bekanntlich auch die Prägezahl eine bedeutende Rolle, und diese war 1926 mit nur 50 000 Stück am kleinsten.

Auch 1904, 1905 und 1906 zählen mit je 100 000 geprägten 20er-Goldvreneli zu den selteneren Jahrgängen, während das «Abschlußjahr» 1949 mit über 10 Millionen Exemplaren und vor allem die Variante «1935L» mit 20 Millionen Stück sehr viel häufiger anzutreffen sind. Allerdings muß man dazu wissen, daß der Jahrgang 1935L erst in den Jahren 1945, 1946 und 1947 nachträglich geprägt wurde; so verteilt sich die hohe Anzahl Exemplare auf mehrere Jahre. Die nachfolgenden letzten «echten» Jahrgänge tragen eine geänderte Randinschrift. Anstelle des früheren «DOMINUS PROVIDEBIT» liest man dort «AD LEGEM ANNI MCMXXXI».

Viele sehen im Goldvreneli lediglich eine Wertanlage oder ein hübsches Geschenk, bei dem das seltene Material im Vordergrund steht. Dem Sammler öffnet sich aber durch die unterschiedlich bewerteten Jahrgänge und Erhaltungsgrade ein überaus interessantes Betätigungsfeld. Außerdem gibt es nicht nur das «Geburtskind», das 20er-Vreneli, sondern eine ganze Familie von Schweizer Goldmünzen mit einem Frauenporträt. Den Anfang macht das mit 7 Jahrgängen geprägte 10er-Stück, das (seiner noch kleineren Auflage wegen) höher gehandelt wird als das 20er-Vreneli. Sehr imposant ist aber

auch das über 32 Gramm schwere 100-Franken-Vreneli, von dem es nur einen einzigen Jahrgang (1925) gibt. Als vierte und letzte Münze in diesem Bereich muß man schließlich auch die Vorläuferin des 20er-Vreneli erwähnen, die in den Jahren 1883 bis 1896 erschienene 20-Franken-Goldmünze mit dem Porträt der Helvetia. Ihr Bild zielt – nun jedoch in die andere Richtung blickend – noch immer die aktuellen 5-, 10- und 20-Rappen-Stücke.

Verständlicherweise wollte die Bevölkerung 1897 nach dem Erscheinen des ersten Vreneli-Jahrganges wissen, wer diese «neue» Frau auf den Münzen sei. Es ist indessen gar nicht so einfach, diese Frage zu beantworten. Man geht heute davon aus, daß es sich bei der dreifach Porträtierten um Rosa Tännler, eine junge Frau aus Oberhasli, handelt. Sicher ist aber, daß das beliebte Motiv 1885 aus einem vom Bundesrat veranlaßten Wettbewerb hervorging, zu dem insgesamt 21 Entwürfe eingereicht wurden. Der Neuenburger Medailleur Fritz Ulisse Landry gewann die Ausscheidung. Er mußte jedoch die erste Fassung seines die «Freiheit» symbolisierenden Frauenkopfes, den die Jury als zu jung, zu individuell und zu schwärmerisch eingestuft hatte, vor der Herstellung der Prägestempel nochmals überarbeiten...

*100 Jahre  
Schweizer  
Goldvreneli  
1897-1997*





Foto nr.: 4



# FERDINAND GRAF VON ZEPPELIN



## Ferdinand Graf von Zeppelin

### 80. Todestag

**Im März 1917 starb Ferdinand Graf von Zeppelin im Alter von 79 Jahren. Vierzig Jahre lang hat er an seinem Lebenswerk gearbeitet. Sein gesamtes Vermögen investierte er in die Idee des Luftschiffes. Am 2. Juli 1900 war das «LZ 1» startklar.**

Ferdinand Adolf August Heinrich Graf von Zeppelin wurde am 8. Juli 1838 in Konstanz geboren. Dort und im nahegelegenen Schloß Girsberg verbrachte er seine Jugend. 1854 trat er in die württembergische Armee ein und wurde 1862 zum Oberleutnant befördert. Ein Jahr später nahm er als Beobachter am amerikanischen Bürgerkrieg auf der Seite der

Nordstaaten teil. Dort hatte er Gelegenheit, einen ersten Ballonaufstieg miterleben. Nach dem Krieg von 1870/71, in welchem sich der Graf durch den spektakulären Ritt nach Schirlenhof hervorgetan hatte, diente er bei verschiedenen Kavallerie-Regimentern. In diese Zeit fiel auch seine erste Tagebucheintragung, die sich mit dem Problem eines Luftschiffs befasste. Zehn Jahre nach der Eheschließung mit Isabella von Wolff wurde 1879 seine Tochter Helene geboren. Sie sollte sein einziges Kind bleiben. Nach der Verabschiedung aus dem aktiven Militärdienst im Generalsrang begann sich Graf von Zeppelin intensiv mit dem Problem der Luftschiffahrt zu beschäftigen.

Im Gegensatz zu den bis dahin bereits bestehenden Prall-Luftschiffen, die sich als sehr instabil erwiesen, machte sich der Graf an die Konstruktion eines festen Metallgerippes, das die gasgefüllte Hülle in Form hielt. Das war eine Revolution im Luftschiffbau. Viele Konstrukteure griffen die Idee sofort auf und bauten ähnliche Starrluftschiffe. Die Anfangsschwierigkeiten schienen nun überwunden. Wegen ihrer ausgedehnten Oberfläche drohten den Luftschiffen jedoch zahlreiche Gefahren. Viele Konstruktionen scheiterten an Luftturbulenzen, die ein Flugzeug mit

Leichtigkeit überstanden hätte. Unfälle solcher Art waren natürlich jeweils ein gefundenes Fressen für die zahlreichen Gegner der Luftschiffahrt. Die schwebenden Giganten wurden jedoch über viele Jahrzehnte hinweg stetig weiterentwickelt. Und wieder war es Zeppelin, der neue Maßstäbe setzte. Seine Konstruktion sollte Fracht, Post und zwanzig Passagiere tragen können. Das war für die damalige Zeit ein äußerst kühner Plan. Aber gerade das scheinbar Unmögliche spornete den Grafen zu Höchstleistungen an.

Als im Jahre 1900 sein erstes Luftschiff bei Friedrichshafen am Bodensee fertiggestellt wurde, sprach man von einer technischen Meisterleistung. Zeppelins Werk erhielt die Bezeichnung «Luftschiff Zeppelin 1 - LZ 1». Die ersten Versuchsfahrten, leider nur mäßig erfolgreich, wurden stark kritisiert, man gab der Entwicklung der Luftfahrt nach wie vor keine große Chance. Deshalb blieb auch die erhoffte finanzielle Unterstützung aus Mitteln des Deutschen Reiches aus. Aufgrund der nun entstandenen wirtschaftlichen Probleme mußte Graf Zeppelin das Luftschiff sogar zerlegen und die Arbeiter entlassen. Die von ihm gegründete «Gesellschaft zur Förderung der Motorluftschiffahrt» löste sich ebenfalls auf. Nur sei-



Foto nr.: 5



## Spanisch-Brötli-Bahn

### 1. Bahnstrecke der Schweiz

**Mit 1,86 km Anteil an der Linie Strasbourg-Basel erhielt die Schweiz 1844 ihren «Bahnanschluß». Erst drei Jahre später konnte jedoch die erste ganz auf Schweizer Boden liegende Strecke Zürich-Baden eröffnet werden. Auf ihr verkehrte die legendäre «Spanisch-Brötli-Bahn», die unter anderem von der «Limmat» gezogen wurde.**

Genau diese historische Lok mit ihrer charakteristischen Holzbeplankung ist im Jubiläumsjahr 1997 landesweit an vielen Anlässen zu bestaunen. Allerdings handelt es sich bei der fauchenden Dame nicht um die Originallok aus den ersten Tagen der 1846 gegründeten Nordbahngesellschaft, welche die geplante Strecke Zürich-Basel mit der Linie Zürich-Baden begann, son-

dern um jenen Nachbau, der 1947 zum 100jährigen Bestehen der Schweizer Bahnen in Auftrag gegeben wurde. Die Konstrukteure dieser zweiten «Limmat» (sie ist auch auf der Sonderbriefmarke, im Ersttagsstempel und auf der Münze abgebildet) leisteten gute Arbeit – fast könnte man die sonst im Verkehrshaus Luzern stehende Lok für das Original halten...

Die «Spanisch-Brötli-Bahn» bestand jedoch nicht nur aus der «Limmat». An der Einweihungsfahrt vom 7. August 1847 kam der «Aare» die Ehre zu, den Zug mit den geladenen Gästen – unter anderem die Behörden der Kantone Zürich und Aargau – vom Zürcher Bahnhof aus in Bewegung zu setzen. Daß auch die beiden letzten Loks, «Reuß» und «Rhein», ihren Namen von einem Fluß bekamen, ist kein Zufall, liegen doch die vier Gewässer im Einzugsgebiet der «Spanisch-Brötli-Bahn». In diesem Zusammenhang erinnert man sich sogar an die allerersten Anfänge der Bahn im Aargau, wie sie Paul Fischer in seiner Zeitungsartikel-Serie beschrieb. Es soll, so Fischer, bereits in einem Brief vom Februar 1836 (!) davon die Rede gewesen sein, daß sich die drei miteinander verbundenen Flüsse Limmat, Aare und Rhein [die Reuß vervollständigt dieses Trio zum Quartett] bestens als Linienführung für

eine Bahn von Zürich nach Basel eignen würde. Dieser aus heutiger Sicht sehr vernünftige Vorstoß (er stammte von einem Lenzburger) wurde im Aargauer Kleinen Rat leider nicht einmal besprochen, und so erfolgte der entscheidende Impuls von Zürich aus, wo Martin Escher die erwähnte «Schweizerische Nordbahn» initiierte.

Auf Aargauer Boden kam indessen der älteste Bahnhof der Schweiz, nämlich jener in Baden, zu stehen, wie auf einer im 19. Jahrhundert entstandenen Postkarte stolz verkündet wurde. Zudem verdankte die Bahn – wenigstens indirekt – dieser Stadt auch ihren volkstümlichen Namen. Die aus Baden stammenden «Spanischbrötchen», ein überaus köstliches Gebäck aus Blätterteig, galten damals weit herum als Spezialität, waren aber nur in Baden selber ofenfrisch erhältlich. Der Segen der Bahn, zumindest aus kulinarischer Sicht, lag darin, daß die Zürcher Herrschaftshäuser nun viel einfacher und schneller an die begehrten «Brötchen» kamen. Sonst jedoch war der Betrieb dieser mit 4 Loks von Emil Kessler in Karlsruhe und 40 Wagen von Schmieder und Mayer (ebenfalls Karlsruhe) bestückten Bahn vorerst durch ihre isolierte Stellung nicht sehr gewinnbringend. Der Aufschwung kam erst nach dem Anschluß an die weiteren Linien.



Foto nr.: 6





Foto nr.: 7



**«The Big Handover»  
(die große Übergabe):  
So umschrieb die  
Zeitschrift «Time» das  
historische Ereignis,  
das mit diesem Numis-  
Brief gewürdigt wird.  
Am 30. Juni 1997  
endete vertragsgemäß  
die britische Herrschaft  
über die zu China  
zurückkehrende Kron-  
kolonie Hongkong.**

War es nun ein freudiges oder ein trauriges Ereignis? Auf diese häufig gestellte Frage wußten in der Millionenstadt Hongkong nur wenige eine eindeutige Antwort. Viel zu komplex sind die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Fäden, durch die Hongkong mit Großbritannien und dem Westen auf der einen Seite und mit China und dem Osten auf der anderen

Seite verbunden ist. Sicher war nur eines: In der historisch bedeutsamen Nacht vom 30. Juni auf den 1. Juli blickte die ganze Welt auf jenes kleine Staatsgebiet östlich des Perlfuß-Deltas, das mit einer fast unglaublichen Bevölkerungsdichte von rund 50 000 Menschen pro km<sup>2</sup> (in Kowloon) aufwartet und eines der bedeutendsten Wirtschaftszentren der Erde darstellt.

Schon Tage zuvor hatte Hongkong begonnen, sich auf den Höhepunkt der Festlichkeiten vorzubereiten. Immer häufiger wehten neben den Flaggen Hongkongs und Großbritanniens auch jene der Volksrepublik China. Nachdem am 30. Juni die britischen Hoheitszeichen feierlich eingeholt worden waren, übernahm die neue Fahngeneration endgültig die «Alleinherrschaft» über den Stadtstaat, der nun als Sonderwirtschaftszone geführt wird.

Am 30. Juni 1997 waren illustre Gäste aus aller Welt angereist, um die Übergabe persönlich zu erleben. Unter ihnen befand sich auch Prinz Charles von England, der ein letztes Mal im königlichen Rolls-Royce durch die engen Straßen chauffiert wurde. Aber nicht nur die Politiker und gekrönten Häupter interessierten sich brennend für Hongkong, auch die Philatelisten kamen in dieser so bedeutsamen Phase voll auf ihre Rechnung. Sowohl der 30. Juni (als

«Letzttag») als auch der 1. Juli (als «Ersttag») wurden von speziellen Markenausgaben begleitet und durch mehrere Sonderstempel postalisch dokumentiert. Der für diesen Numis-Brief verwendete Stempel zeigt zwei der für chinesische Gewässer charakteristischen Dschunken, während auf einer der beiden Briefmarken die weltbekannte Skyline der Hafenstadt abgebildet ist. Die einflußreiche Dame auf der anderen Marke dürfte allerdings in nächster Zeit keine weiteren Wertzeichen von Hongkong schmücken, obwohl sie bisher auf fast allen Ausgaben zu erkennen war.

Gänzlich vom Westen abkapseln wird sich Hongkong aber trotzdem nicht. Die Frage ist höchstens, wie weit China auf die Lage vor der Übernahme einwirkt. Im Prinzip könnte fast alles so weiterlaufen wie gewohnt, doch es gibt auch Zweifel. Laut «Time» sprachen sich 64 % für die Meinung aus, Hongkong werde weiterhin blühen, 16 % aber meldeten in der gleichen Umfrage ihre Bedenken an. Ob die Rückkehr zu China prinzipiell gut sei für Hongkong, beantworteten nur 10 % mit einem Nein. Mehr als die Hälfte meinten dagegen, daß Probleme wie Korruption, und Verbrechen sowie Einschränkungen der persönlichen Freiheit zunehmen würden. Ob das gigantische Feuerwerk, mit



Foto nr.: 8

## 125 Jahre Eisenbahn Fürstentum Liechtenstein

**Am 24. Oktober 1872 eröffnete die «Kaiserlich-Königliche private Vorarlberger Bahn» die erste Bahnstrecke in Liechtenstein. Die Bahn verbindet Feldkirch mit Buchs und bedient die Stationen Schaanwald, Nendeln und Schaan. Es ist bis heute die einzige Bahnstrecke im Fürstentum geblieben.**

Im Oktober 1872 konnte die Wiener Bevölkerung Kenntnis nehmen von einer «Kundmachung der Kaiserlich-Königlichen privaten Vorarlberger Bahn» über die Eröffnung des Betriebes auf den Strecken Lochau – Lindau und Feldkirch – Buchs. Am 24. Oktober 1872 sollen die vorgenannten Strecken dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Während ei-

niger Jahre hatten sich die Liechtensteiner in Verhandlungen mit dem privaten Bahnkonsortium in Wien um eine Eisenbahnverbindung über ihr Staatsgebiet bemüht, wobei für den schließlichen Erfolg wohl entscheidend gewesen sein dürfte, daß die fürstliche Regierung den Grundstückkauf für die Linie auf sich nahm. Die anfangs 1870 erteilte Konzession für 90 Jahre erlosch 1960, doch bemerkte dies niemand, so daß die Bahn bis 1977 ohne Konzession einfach weiterfuhr.

Man kann sich fragen, weshalb die eingangs erwähnte «Kundmachung» über die Eröffnung einer Bahnstrecke in Liechtenstein ausgerechnet der Wiener Bevölkerung zur Kenntnis gebracht wurde. Die Antwort liegt in der Tatsache, daß Liechtenstein ab 1852 mit Österreich in einer Zoll- und Währungsunion verbunden war und sich auch beim Bahnbau an das östliche Nachbarland hielt. Auch heute noch führen die Österreichischen Bundesbahnen den Betrieb der 8,9 Kilometer langen Eisenbahnstrecke durch das Fürstentum – als Abschnitt der Hauptstrecke Feldkirch in Österreich – Buchs/Schweiz. Durch die enge Verbundenheit mit Österreich erlebte Liechtenstein auch dessen wirtschaftlichen Zusammenbruch nach dem Ersten Weltkrieg mit. Das Fürstentum wandte

sich deshalb mehr und mehr der Schweiz zu, schloß 1921 mit ihr einen Postvertrag ab, übernahm den Schweizer Franken als Währung und ist mit ihr seit 1923 durch den wirtschaftlich bedeutsamen Zollvertrag verbunden. Nur bei den Briefmarken hat es seine Eigenständigkeit bewahrt.

1882 wurde die private Vorarlberger Bahn in den österreichischen Staatseisenbahnbetrieb übernommen, was auch für die achtzehn Kilometer lange Strecke Feldkirch – Buchs galt. Das Lokalaufkommen war sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr immer gering, da in Liechtenstein das Postauto das klassische Nahverkehrsmittel ist. Die Bahnverbindung entwickelte sich jedoch nach der Eröffnung der Arlbergbahn 1884 zu einer relativ wichtigen Transitstrecke Frankreich – Schweiz – Österreich – Osteuropa im internationalen Schnell- und Güterzugsverkehr.

Zum 100-Jahr-Jubiläum 1972 erhielt Liechtenstein von der Österreichischen Bundesbahn die auf der Briefmarke abgebildete Dampflokomotive geschenkt. Sie wurde von der «Gemeinschaft Resch» in Schaan liebevoll restauriert und kann dort immer noch bestaunt werden. Das Jubiläum 1997 wurde in einem eher bescheidenen Rahmen im September gefeiert.

## 125 Jahre Eisenbahn in Liechtenstein





Foto nr.: 9



## Weihnachten 1997

### Christbaumschmuck

**Im Historischen Museum Basel ist alter Christbaumschmuck in Hülle und Fülle zu bewundern, hergestellt sowohl aus Glas wie auch aus Dresdener Pappe. Die drei neuen Liechtensteiner Weihnachtsmarken zeigen kunstvollen gläsernen Baumschmuck aus einer wertvollen privaten Sammlung.**

Was doch alles neben weißen oder bunten Kerzen an den Zweigen eines Weihnachtsbaumes prangen kann! Während früher vor allem Naturalien wie Äpfel, Nüsse und Backwerk vorherrschten, ja selbst kleine Spielzeuge und Geschenkpäckchen am Baum zu entdecken waren, ist im neunzehnten und zwanzigsten Jahrhundert neben Massenware aus dem

Kaufhaus künstlerisch gefertigter Christbaumschmuck eindeutig in den Vordergrund getreten. Dieser ist auch ein beliebtes Objekt privaten Sammelns und sogar wissenschaftlicher Studien geworden. Exponate aus privaten Kollektionen von Christbaumschmuck können immer häufiger an Ausstellungen und in Museen bewundert werden.

Die so leicht zerbrechlichen Gebilde an den Christbäumen sind, wie Forschungen ergeben haben, als Nebenprodukte einer bereits bestehenden Glasindustrie entstanden. Die Gemeinde Lauscha im Thüringer Wald ist vielleicht der Geburtsort der Glasgebilde an den Weihnachtsbäumen. Da es sich dabei um kleinformatige Gegenstände handelt, für deren Herstellung weder viel Platz noch teure Produktionsmittel nötig waren, etablierte sich im Laufe der Zeit eine verbreitete Heimindustrie. In der Glashütte vorgefertigte Halbfabrikate konnten zuhause über der Glasbläserlampe zu Kugeln geblasen werden. Thüringer Händler belieferten in der Folge den Weltmarkt mit den Glaskugeln aus Lauscha. Später wurden die Herstellungstechniken auch andernorts weiterentwickelt und haben zu einer immer reicheren Formenvielfalt geführt. Doch nicht nur Glas diente in früheren Zeiten als Rohstoff

zur Herstellung von Christbaumschmuck, sondern auch die sogenannte Dresdener Pappe – geprägter und meist farbig bemalter Karton. Diese Produkte weisen gegenüber den gläsernen Gebilden einen wesentlichen Vorteil auf: sie sind nicht so leicht zerbrechlich.

In vielen Familien wird der Weihnachtsbaum immer etwa auf die gleiche Weise geschmückt, und selbst die Kinder übernehmen oft diesen traditionellen Stil. Andere gehen aber auch ganz neue Wege. Die Resultate solcher Experimente können dann entweder auf begeisterte Zustimmung oder vehemente Ablehnung stoßen. Für die einen kommen nur echte Kerzen in Frage, die anderen finden Gefallen an elektrischen oder an ganzen Lichterketten. Es gibt Christbäume, die schlicht in einem einzigen Farbton gehalten sind, andere können nicht farbenprächtiger genug sein. Figürchen aus Holz, Papier oder Salzteig, Stoffteddybären und -püppchen, Kordeln und Quasten, farbige Schleifen und Maschen, gedörrte Zitrusfruchtscheiben, mit Blattgold und -silber verzierte Kugeln und Sterne – was auch immer: der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt, und so kann jedermann Designer spielen, seinen ganz persönlichen Christbaum gestalten und sich daran erfreuen.



Foto nr.: 10





Foto nr.: 11





Foto nr.: 12





Foto nr.: 13





Foto nr.: 14

## 125 Jahre Vitznau-Rigi-Bahn

**125 Jahre ist es nun her: als erste Bergbahn Europas dampfte die Vitznau-Rigi-Bahn am 21. Mai 1871 bei ihrer Eröffnungsfahrt den steilen Berg hinauf. Sie wurde als eine der ersten Zahnradbahnen der Welt – geschoben unter anderem von der legendären «Lok 7» – bald eine Berühmtheit.**

Die Vitznau-Rigi-Bahn zählt nach wie vor zu den interessantesten Anziehungspunkten des Schweizer Tourismus. Nicht ganz «unschuldig» an ihrem Renommee dürfte die legendäre «Lok 7» sein, ist sie doch als einzige Dampf-Zahnradlok der Welt mit einem stehenden Kessel ausgerüstet! Diese zuverlässige alte Maschine wurde zur Feier des 125-Jahr-Jubiläums

von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur aus ihrem Dornröschenschlaf erweckt. Rechtzeitig zum Jubiläumsakt am 21. Mai 1996 stand sie der Bahn wieder zur Verfügung. Diese historische Lok, deren besondere Kesselform sogar auf der Europamarke von 1983 abgebildet ist, kann auf eine ereignisreiche Karriere zurückblicken. Die alte Dame ist mit ihren 123 Jahren eine Zeugin «der ersten Stunde». Kaum war sie fertiggestellt, erklimmte sie 1873 erstmals die Rigi. Bis 1937 tat sie ihren Dienst, doch auch später war an ein Ausruhen nicht zu denken. Schon nach zwei Jahren reiste sie 1939 nach Zürich, wo sie als Attraktion an der «Landi» gezeigt wurde. Danach befand sie sich wieder 20 Jahre lang «ausgemustert» in Vitznau, bis man sie 1959 ins Verkehrshaus Luzern überführte. Dort holte man sie nun also vor dem Jubiläum 1996 wieder heraus. Sie erhielt in Winterthur eine Generalrevision und kehrte anschließend (unter anderem per Schiff) nach Vitznau zurück – diesmal aber nicht als Denkmal, sondern wie einst als zuverlässige Arbeitskraft...

Daß diese Lok eine echte Berühmtheit darstellt, war leicht zu erkennen: Richard Kummrow, Direktor der SLM, kümmerte sich persönlich um sie, und am 21. Mai

1996 gab kein Geringerer als Bundesrat Kaspar Villiger das Startzeichen für ihre zweite Karriere. Das Entzücken der Gäste war spürbar, und die zum Jubiläum angebotenen Dampf-Nostalgiefahrten (bis Herbst 1996) dürften sich großer Beliebtheit erfreuen. Täglich verkehrt «Lok 7» zwischen Rigi Staffel und Rigi Kulm, und einzelne Fahrgäste können sogar auf der Strecke von Vitznau nach Rigi Staffel im Gepäckabteil der Lok befördert werden!

Der «Verein PRO LOK 7» beschrieb das revidierte Zugpferd (sowohl in mechanischer als auch in touristischer Hinsicht zu verstehen) als «Wunderwerk der Technik». Das Konzept des Zahnrad-Antriebes war damals äußerst innovativ. Erfunden hatte die bei der Vitznau-Rigi-Bahn verwendete Konstruktion Niklaus Riggensbach, der unter anderem die Werkstätte der Schweizerischen Centralbahn in Olten leitete. Er ging bei seinem Antrieb von einer Zahnstange aus, die zwischen beiden Schienen montiert ist (ebenfalls auf der Marke zu sehen). Diese Zahnstange – Riggensbach ließ sie 1863 in Paris patentieren – ähnelt einer kleinen Leiter aus Eisen. Das Zahnrad der Lok greift in ihre «Sprossen» und treibt den Zug den Berg hinauf. Hierbei werden die Wagen tatsächlich nicht wie üblich gezogen, sondern gestoßen.

**Vitznau-Rigi**



**125 Jahre erste Bergbahn Europas**





Foto nr.: 15

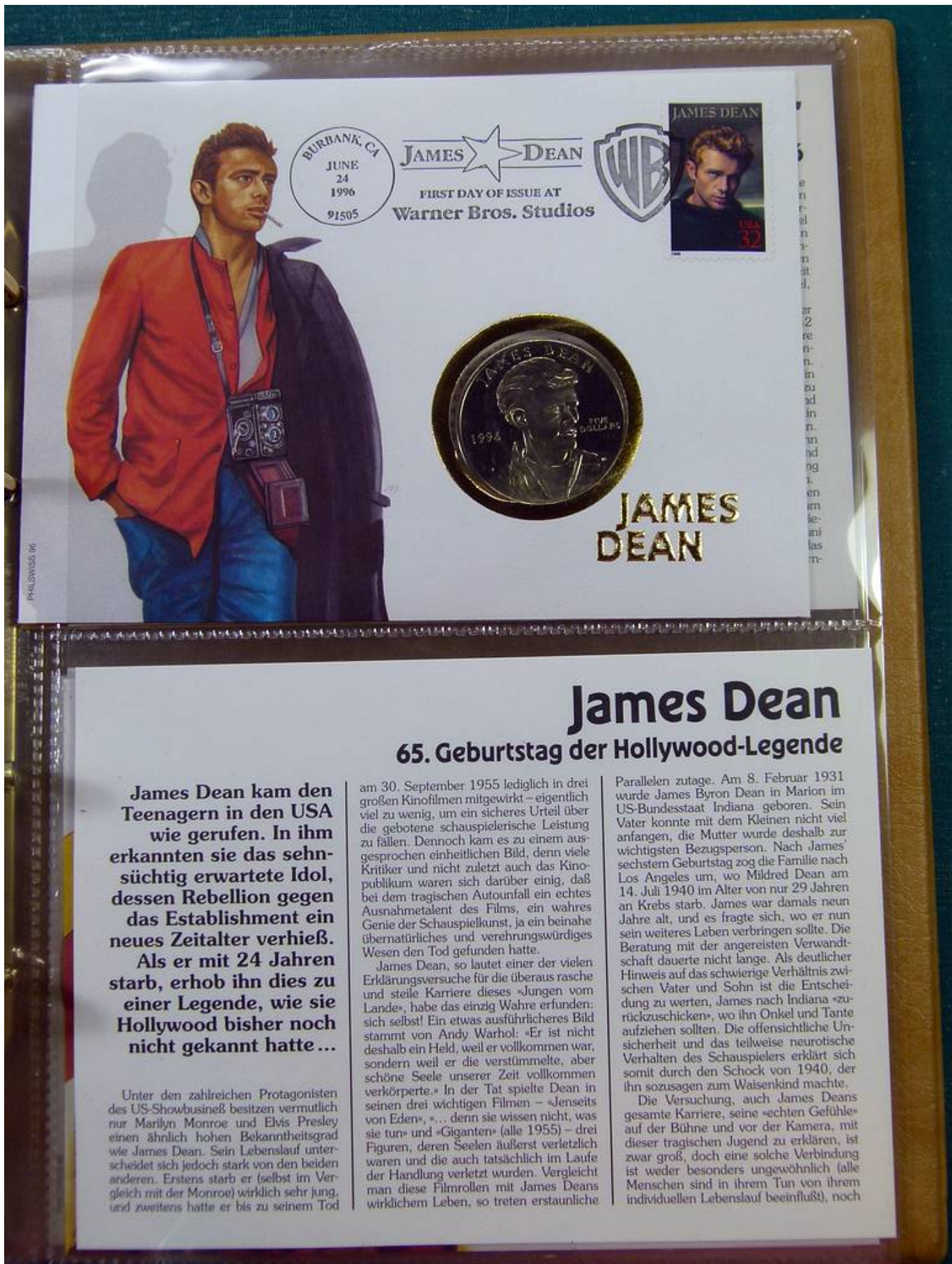




Foto nr.: 16

## Schweizerische Bundesfeier 1.-August-Taler 1996

**Viele Jahre hindurch stellte die Schweizer Post zur Bundesfeier am 1. August außer einem «Rütli»-Stempel auch Stempelmotive von Kantonshauptorten zur Verfügung. Weil aber diese Serie 1995 abgeschlossen wurde, folgte 1996 für die Philatelisten wieder ein reines «Rütli»-Jahr.**

Der PTT-Sonderstempel, der auf dem Numis-Brief deutlich zu erkennen ist, zeigt eine stilisierte Ansicht der Rütliwiese, der «Wiege der Schweiz». Zu diesem Motiv passend, werden auf dem Brief auch die Wappen der drei Urkantone Uri, Schwyz und Unterwalden dargestellt. Man kann sich die Szene gut vorstellen, die Friedrich Schiller in seinem Drama «Wilhelm Tell»

so lebendig geschildert hat. Noch immer ist die Rütliwiese, die offiziell der Schweizer Schuljugend gehört, ein beliebtes Ziel für Klassenausflüge. Außerdem pilgern speziell am 1. August auch die Briefmarkensammler auf das Rütli, um sich in der dort eingerichteten Sonderpoststelle den begehrten «Rütli»-Stempel zu besorgen. Besonders interessant war diese Aktion 1996, da die bisher zusätzlich erhältliche Reihe von 1.-August-Stempeln der Kantonshauptorte ein Jahr zuvor abgeschlossen wurde. Das Amtsblatt erklärte auch dieses Jahr alles genau: «Aus Anlaß der auf dem Rütli stattfindenden Bundesfeier wird am 1. August 1996 von 9.00 bis 16.45 eine Sonderpoststelle eingerichtet, die den hiernach abgebildeten Sonderdatumstempel verwenden wird. Das Stempelpild zeigt die Rütliwiese.»

Das Rütli weist auf die Gründung der Eidgenossenschaft im Jahre 1291 hin. Insofern stellt das Schweizerkreuz auf den Briefmarken, gebildet aus einem Viererblock der 1991 erschienenen Jubiläums-Ausgabe «700 Jahre Eidgenossenschaft», eine ideale Ergänzung dar. Etwas weniger weit zurück führt der 1.-August-Taler mit dem Bild «Bauernkrieg». Dieses Kapitel der Schweizer Geschichte ist zeitlich weit ausgedehnt. Bereits 1591, im 300. Jahr

der Eidgenossenschaft, verzeichnen die Chroniken einen Aufstand der Bauern in Basels Landgemeinden. Er wurde hervorgerufen durch eine von der Stadt Basel geforderte Konsumsteuer auf Wein, Korn und Fleisch. Im sogenannten «Rappenkrieg» wehrten sich die Landleute gegen die Herrschaft der Stadt. Unzufriedenheit kam übrigens damals nicht nur in Basel, sondern auch in Bern und Zürich auf.

Für weitere Steuer-Unruhen sorgte der neue Verteidigungsring, den Zürich 1642 plante. Die Bauern waren mit der auf ihre Kosten gehenden Finanzierung nicht einverstanden und griffen zu den Waffen. Ebenso erbost hatte man wenig früher in Bern auf eine Erhöhung der Steuern zu Verteidigungszwecken reagiert. Während dort vermittelt werden konnte, kam es in Zürich zu blutigen Auseinandersetzungen. Am 1. Oktober 1646 warfen 5000 Mann die Aufständischen im Wädenswiler und Knonaer Amt nieder. Zur Abschreckung wurden sieben Hinrichtungen vollzogen.

Schließlich eskalierten die Differenzen zwischen Stadt und Land. Es kam zum «Großen Bauernkrieg», der mit einer Niederlage der Bauern endete. Am 3. Juni 1653 gewann ein zürcherisches Heer das Gefecht bei Wohlenschwil – die Bauern-Erhebung war endgültig zerschlagen.





Foto nr.: 17



## Weihnachten 1996

### Evangelistensymbole

**Die Weihnachtsmarken des Fürstentums Liechtenstein zeigen die Evangelistensymbole, wie sie im berühmten Liber Viventium Fabariensis, einer Handschrift aus dem 9. Jahrhundert, von einem Mönch dargestellt worden sind. Das Werk stammt aus dem Kloster Pfäfers und befindet sich jetzt im Stiftsarchiv St. Gallen.**

Beim Liber Viventium Fabariensis handelt es sich um eines der vielseitigsten und interessantesten Manuskripte aus dem schweizerischen Mittelalter. Das Kloster Pfäfers, um 740 gegründet, war das be-

deutendste frühmittelalterliche Kulturzentrum im nördlichen Churrätien. In diesem Gebiet lagen auch das heutige Liechtenstein, die Hälfte des Kantons St. Gallen und das heutige Vorarlberg. Die um 810/820 entstandene Handschrift bezeugt den hohen Stand der schriftlichen Kultur in diesem Raum. Neben den vier Evangelistensymbolen befinden sich darin zahlreiche Seiten mit reich geschmückten Canonesbogen. Diese dienten ursprünglich der Aufnahme von Übersichten über die Parallelstellen in den Evangelien. Auf die Evangelistensymbole folgten für den Gottesdienst zu gebrauchende Texte und Auszüge aus den vier Evangelien. In einem zweiten Teil sind die Namen der verbrüdereten Gemeinschaften sowie der weltlichen und geistlichen Wohltäter des Klosters aufgelistet. Dadurch wurde die Schriftensammlung zum sogenannten Gedenk- und Verbrüderungsbuch. Aus dem 9. Jahrhundert sind auf der ganzen Welt nur gerade sieben derartige Handschriften erhalten geblieben, wobei die aus Pfäfers die am reichsten geschmückte ist. Die Farben sind bis heute in ihrer Leuchtkraft wunderbar erhalten geblieben. Der Schöpfer des Liber Viventium war tief in der künstlerischen Tradition jener Zeit verankert, in welcher sich klassische Strömungen der

mittelmeerischen Kunst mit keltischen Elementen vermischt. Der Künstlermönch hat die Tradition des Ausschmückens von Handschriften eigenständig zu einer neuen Synthese verwoben, so dass ein einzigartiges und beispielhaftes Buchwerk entstand. Als etwas Vergleichbares ist nur gerade das Remedius-Sakramentar aus dem Churer Skriptorium erhalten geblieben.

Darstellungen der Evangelistensymbole sind bereits seit dem 5. Jahrhundert in der spätantiken christlichen Kunst verwendet worden. Die Symbole stützen sich auf eine Vision des Propheten Ezechiel. Johannes erhielt den Adler als Symbol, Lukas den Stier, Markus den Löwen und Matthäus den Engel oder einen Menschen. Im Pfäferser Manuskript sind die Symbole geflügelt, während in anderen Handschriften die Evangelisten selbst geflügelt sind und von den Symbolen flankiert werden. Der Liber Viventium wurde von den Pfäferser Klosterbrüdern in hohen Ehren gehalten. Aus der Zeit zwischen dem 9. bis zum Ende des 14. Jahrhunderts sind wichtige Rechtsdokumente, aber auch Bibliotheks-, Schatz- und Reliquienverzeichnisse darin zu finden. Dadurch wurde die Handschrift zu einem der wichtigsten Dokumente zur Kloster-, Kirchen-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte des nordrätischen Raumes.



Foto nr.: 18

## PRO SPORT 1996

**Am 12. März 1996 erschien die vierte PRO-SPORT-Marke. Zehn Jahre sind es nun gerade her, seitdem diese Zuschlagsmarke für den Schweizer Sport erstmals herausgegeben wurde. Hinter der Idee stand der damalige Nationalrat und heutige Bundesrat Adolf Ogi.**

Mit einem Postulat, das heute nichts von seiner Aktualität eingebüßt hat, legte im September 1980 der damals erst seit neun Monaten amtierende Nationalrat Adolf Ogi den Grundstein für die PRO-SPORT-Marke. In seiner von 114 Parlamentarierinnen und Parlamentariern mitunterzeichneten Eingabe führte Ogi aus, daß der Sport als gesellschaftliches Phänomen und

als wesentlicher Teil sinnvoller Freizeitgestaltung sowie einer natürlichen Gesundheitsprophylaxe zusätzlich finanzielle Mittel benötigt. Auf Antrag des Bundesrates wurde das Postulat Ogi oppositionslos angenommen. Im Januar 1986 gaben die PTT-Betriebe die erste PRO-SPORT-Marke heraus. Als Vertriebspartner wurde per Vertrag der Schweizerische Landesverband für Sport (SLS) eingesetzt. Insgesamt erzielten die bisherigen drei PRO-SPORT-Marken von 1986, 1989 und 1992 einen Nettoerlös von zwei Millionen Franken. Die Briefmarke ist also zu einer wichtigen institutionalisierten Geldquelle für den Schweizer Sport geworden. Ihr ist es zu verdanken, daß der SLS in den vergangenen Jahren Förderungsprojekte – vor allem im Breitensport – unterstützen konnte, für die sonst keine finanziellen Mittel vorhanden gewesen wären.

Daß die PRO-SPORT-Marke ihren Weg zu den Abnehmern findet, ist vor allem Aufgabe der über 26 000 Schweizer Sportvereine. Dieses Konzept hat sich gut bewährt, nur bei der dritten, vom berühmten Jean Tinguely gestalteten Marke, waren Umsatzrückgänge zu verzeichnen. Ständig wachsende Anforderungen an die Sportvereine und die abnehmende Bereitschaft der Mitglieder zur Leistung ehren-

amtlicher Arbeit hatten auf den Absatz der Marke einen dämpfenden Einfluß. Für die PRO-SPORT-Marke hat der SLS ein neues Marketingkonzept entwickelt. Die Marke ist ganz auf das Eidgenössische Turnfest ausgerichtet. Dieser größte Breitensport-Anlaß des Jahres 1996 ist eine ausgezeichnete Plattform für eine erfolgreiche Marken-Distribution. So werden die über 6800 Vereine des Schweizerischen Turnverbandes bereits im Vorfeld des Festes PRO-SPORT-Marken verkaufen und sich damit einen Anteil an die Kosten der Festkarten finanzieren.

Die von Beni La Roche geschaffene Briefmarke symbolisiert mit den farbigen Bändern die Vielfalt und die Bewegung im Sport, insbesondere im Turnen. Zudem wurde das Logo des Turnfestes «Bern 96» integriert, dem letzten Eidg. Turnfest in diesem Jahrtausend. Bereits seit 1832 werden in der Schweiz in regelmäßigen Abständen Eidg. Turnfeste durchgeführt, in der letzten Zeit alle sechs Jahre. Erstmals wird 1996 in der Bundesstadt ein gemeinsames Fest von Turnerinnen und Turnern durchgeführt. Die beiden bisherigen traditionellen Turnfest-Wochenenden «Fest der Turnerinnen» und «Eidgenössisches Turnfest» für Männer vereinen sich zu einer gemeinsamen Turnfestwoche.



Pro-Sport-Marke 1996