

Die Lupe

Das Briefmarkenmagazin

2/2009

100 Jahre Pro Patria:
Sonderblock würdigt den
Einsatz für die Kultur

Alte Bäume: Neue
Sondermarken zeigen
Birke, Eiche und Weide

Europamarke:
«Helvetia» am Himmel
und ein Wettbewerb

Sondermarke zum grafischen Gewerbe

Von Gutenberg zum Internet

DIE POST 

Stiftung Pro Patria setzt sich heute vermehrt für Kulturelles ein

Im Jahr 2009 kann die Schweizerische Stiftung Pro Patria auf eine hundertjährige Tätigkeit zurückblicken. Für die Freunde der Philatelie sind Geschichte und Wirken des gemeinnützigen Werks durch Bundesfeierpostkarten und Sonderbriefmarken dokumentiert – die neuesten sind zum dritten und letzten Mal den «Kulturwegen Schweiz» gewidmet.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts nahm die Wohlfahrt im Bewusstsein unserer Gesellschaft zunehmend einen zentralen Platz ein. Es galt somit, geeignete öffentliche Einrichtungen und Hilfswerke zu schaffen. Im Jahr 1909 rief ein Kreis gemeinnützig gesinnter Persönlichkeiten um den St. Galler Kaufmann Albert Schuster das Schweizerische Bundesfeierkomitee ins Leben. 1991 ist der traditionsreiche Verein in die Schweizerische Stiftung Pro Patria überführt worden. Das Ziel der Organisation besteht seit ihrer Gründung darin, dem Nationalfeiertag einen tieferen Sinn zu verleihen

und mithilfe von Freiwilligen und unter Berufung auf die Solidarität der Bevölkerung Sammlungen zugunsten sozialer und kultureller Werke durchzuführen.

Mit der Post verbunden

Die gemeinnützige Organisation ist seit ihrer Gründung auf das Engste mit der Schweizerischen Post verbunden. Ohne deren Unterstützung hätte Pro Patria ihre Aufgabe kaum 100 Jahre lang erfolgreich erfüllen können. Der Schweizerische Bundesrat förderte die von den Initianten lancierte Idee einer Bundesfeierspende von der ersten Stunde an tatkräftig und

ebnete den Weg für die Zusammenarbeit mit der Post, die 1910 den Verkauf der von Schweizer Künstlern gestalteten Bundesfeierpostkarten mit Taxzuschlag und ab 1938 die Herausgabe von Sondermarken – gleichfalls mit Taxzuschlag – als Sammelmittel ermöglichte. 1923 wurde ein zweites, diesmal symbolisches Sammelmittel geschaffen: das 1.-August-Abzeichen.

«Einer für alle, alle für einen»

«Es soll jedem einzelnen, auch dem bescheidenen Bürger Gelegenheit gegeben werden, sein Scherflein beizutragen zu einer nationalen Gemeinnützigkeit am ersten August», schrieben die sowohl philanthropisch als auch patriotisch gesinnten Gründer. «Einer für alle, alle für einen» lautete die aus heutiger Sicht vielleicht pathetisch anmutende Parole aus den Anfängen der Bundesfeierspende. Die jährlichen Sammlungen, die anfänglich mit dem Bundesrat abgesprochen wurden, standen bis weit in

Fortsetzung auf Seite 10

ViaFrancigena:
Wie alt die Trittstufen oberhalb des Plan de Barasson am Grossen St. Bernhard wirklich sind, ist unbekannt. Vielleicht zogen hier schon die Römer durch.



CHF 0.85+0.40:
Historischer Fahrweg bei Liddes (VS)
Hospiz auf dem Grossen St. Bernhard,
Bourg-Saint-Pierre (VS)

ViaFrancigena: über die Alpen nach Rom

Gerade zum Erzbischof von Canterbury gewählt, musste Sigerich der Ernste die beschwerliche Reise nach Rom auf sich nehmen, um den päpstlichen Segen zu erhalten. Von seiner Rückreise im Jahr 990 stammt die älteste Beschreibung der ViaFrancigena. Die Route diente schon den Römern als Verbindung in den Norden. Im Mittelalter erlebte sie eine Renaissance als Handelsachse. Als der Papst ab 1300 Heilige Jahre ausrief, erlangte sie ihre Bedeutung als eine der wichtigsten Pilgerrouten Europas. Heute ist die ViaFrancigena ein «Grosser Kulturweg des Europarats».

Nach dem Weiler Pallazuit bei Liddes beginnt ein besonders eindrückliches Wegstück der ViaFrancigena. Der mittelalterliche Saumpfad wurde hier zu Beginn des 19. Jahrhunderts für Wagen passierbar gemacht. Dieser alte Fahrweg ist etwa zwei Meter breit und weist einen traditionellen Schotterbelag

sowie teilweise einen Grasstreifen auf. Auf beiden Seiten von kleinen Böschungen gesäumt, grenzen ihn Mauern von den Feldern ab. Der Grosse St. Bernhard verbindet das Wallis mit dem Aostatal. Das Hospiz auf dem Pass wurde der Legende nach um 1050 von Bernhard von Menthon, Erzdiakon von Aosta, und der Königin Irmingard von Burgund gegründet. Zweck der Einrichtung war es, Banditen zu vertreiben und den Passverkehr sicher zu machen. Zum Hospiz gehört eine Bernhardinerzucht. Das 1800 hier geborene Tier Barry trug wesentlich zum Mythos der Bernhardiner als Rettungshunde bei. Weiter zeugen die 1689 geweihte Kirche und ein Museum vom grossen spirituellen und historischen Reichtum dieses Ortes.

Sujet auf
Ersttagsumschlag

Sondermarken
mit Verkaufszuschlag
Pro Patria –
Kulturwege Schweiz

Verkauf

Philatelie:
ab 22.4.2009
bis 31.12.2009,
solange Vorrat
Poststellen:
ab 8.5.2009
bis 31.8.2009,
solange Vorrat

Gültig

unbeschränkt ab 8.5.2009

Druck

Offsetdruck, 4-farbig;
Bagel Security Print,
Düsseldorf, Deutschland

Formate

Wertzeichen: 33×28 mm
Bogen: 194×145 mm
(4 Reihen zu 5 Marken)

Papier

Briefmarkenpapier weiss,
mit optischem Aufheller,
matt gummiert, 110 gm²

Zählung

13¼; 12¼

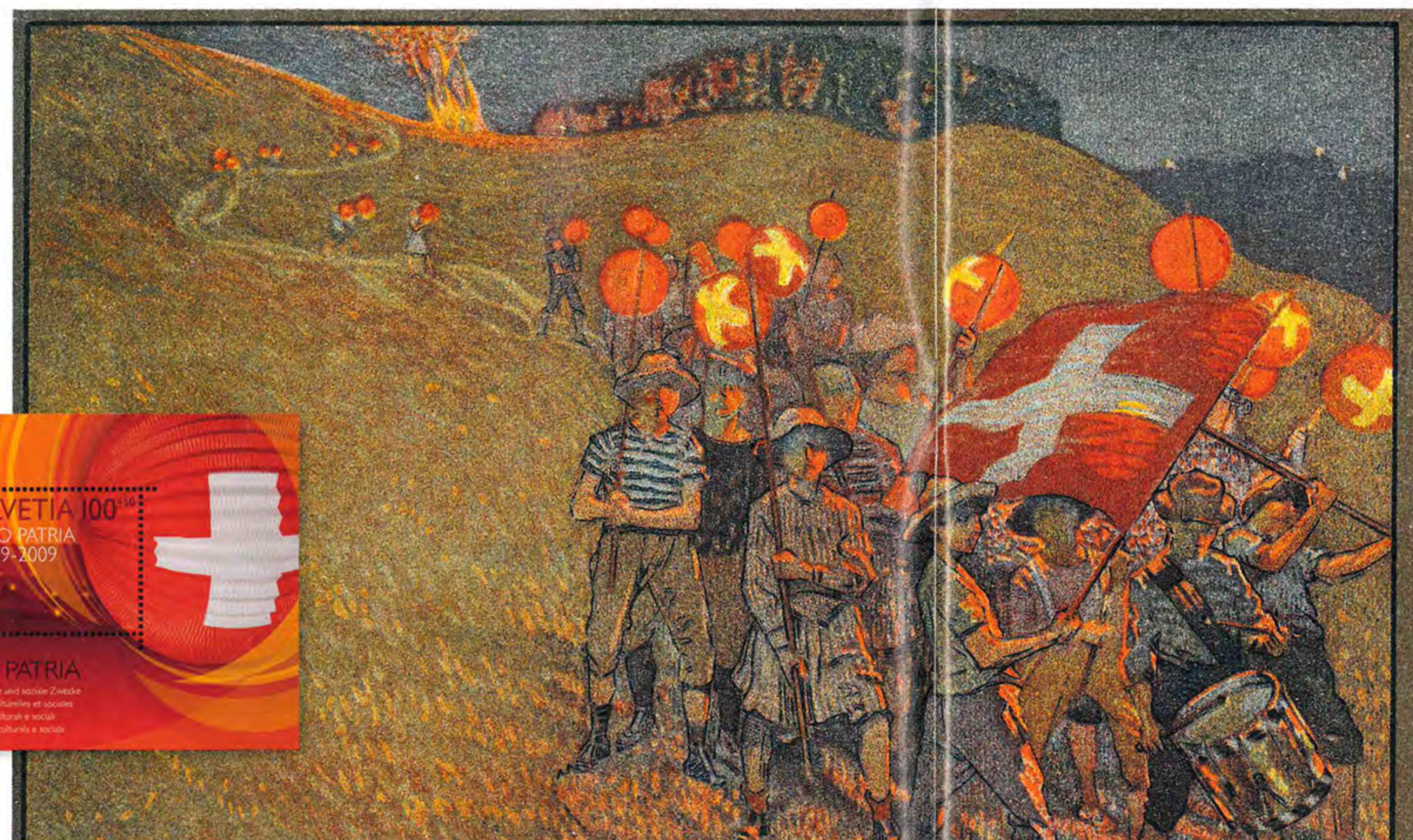
Gestaltung

Vito Noto, Cadro-Lugano

Ausgabestempel



Eine frühe Bundesfeierpostkarte, gestaltet von Burkhard Mangold (1873–1960), sowie der Sonderblock «100 Jahre Pro Patria» (nähere Angaben dazu auf Seite 10). Oben die erste Bundesfeiermarke von 1938.



ViaSalina (links): Der Hafen von Murten war ein wichtiger Landeplatz für die Berner Salztransporte.

ViaSpluga (Mitte): zwei Weggeneratio- nen am Splügenpass – vorne der Saumpfad, über den die ViaSpluga führt, hinten die 1818 bis 1822 erbaute Strasse, die sich in mehreren Kehren den Berg hinaufwindet.

ViaRhenana (rechts): Die Mittlere Brücke in Basel war einst weit herum der einzige feste Rheinübergang und verhalf der Stadt so zur wirtschaftli- chen Blüte. Die heu- tige Brücke wurde zu Beginn des letzten Jahrhunderts erbaut.



CHF 0.85+0.40: Karrgeleise bei Vuitebœuf (VD) Bertor in Murten (FR)

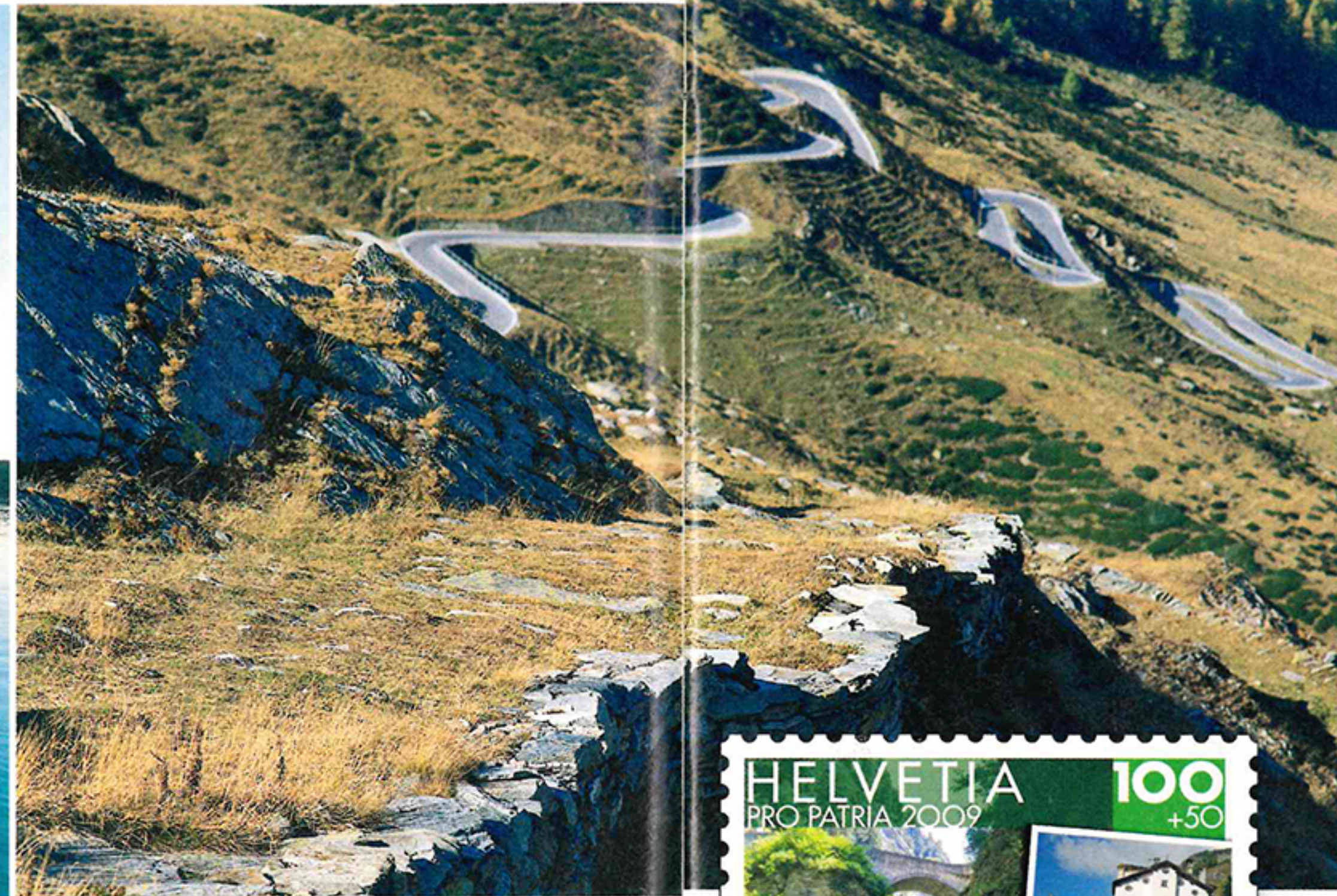
ViaSalina: auf den Spuren des weissen Goldes

«Auf Gold kann man verzichten, nicht aber auf Salz», schrieb schon der römische Staatsmann Cassiodor. Salz war einst ein wertvolles Gut, sein Besitz bedeutete Macht. Bis ins 19. Jahrhundert beschaffte sich die Republik Bern das «weisse Gold» aus den Salinen der Franche-Comté. Die «Salzstrasse» sicherte die Grundversorgung der Bevölkerung und füllte die Berner Staatskasse. Die ViaSalina verbindet die Unesco-Weltkulturstätten Bern und Arc-et-Senans (Frankreich). Selten hat die Verkehrsgeschichte so eindrückliche Spuren hinterlassen wie bei Vuitebœuf. Über mehrere hundert Meter haben sich im Kalkstein Geleise- spuren aus dem 14. bis 18. Jahrhundert erhalten. Sie dienten den Wagen, auf denen das Salz nach Yverdon gebracht wurde. Um sie beim Herunterfahren zu kontrollieren, wurden ihre Räder gehemmt oder blockiert. Die Rillen verhinderten ein Abkommen vom Weg. Stufenähnliche Einkerbungen zwischen den Rillen verschafften den Zugtieren Trittsicherheit. Die Karrgeleise wurden laufend unterhalten und erneuert. An manchen Stellen sind über zwei Dutzend Geleise- paare zu finden. Das Salz erreichte Murten von Yverdon auf dem Wasserweg über den Neuenburgersee und die Broye. Murten hat seinen Ursprung in der Römerzeit und verstand sich seit je als Hafen von Bern. 1159 wurde die Stadt von den Zähringern neu gegründet und später mit einer Befestigungsmauer umgeben. Teil davon war das Berner, das seine heutige Form 1778 nach dem Vorbild des Berner Zytgloggeturms erhielt. Von Murten wurde das Salz meist auf dem Landweg nach Bern transportiert.

Texte: Roman G. Schönauer, Generalsekretär Schweizerische Stiftung Pro Patria (Einleitung zu 100 Jahre Pro Patria) und Caroline Süess, ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte (Kommentare zu den Markensujets)
Fotos: Heinz Dieter Finck, Cornel Doswald (© ViaStoria)

Weitere Informationen sind unter folgender Adresse erhältlich:

Schweizerische Stiftung Pro Patria
Clausiusstrasse 45
8006 Zürich
Telefon 044 265 11 60
Fax 044 265 11 69
www.propatria.ch



CHF 1.00+0.50: Viamala, Zillis-Reischen (GR) Albertini-Haus, Splügen (GR)

ViaSpluga: Schrecken und Schönheit der Bergwelt

Schwankende Stege, enge Brücken, tiefe Schluchten: Der Saumpfad über den Splügenpass war berühmt-berüchtigt – und dies, obwohl er während Jahr- hundertern zu den wichtigsten und am besten aus- gebauten Transitwegen im Alpenraum zählte. Heute ist die ViaSpluga ohne Gefahr begehbar, aber nicht weniger eindrücklich: Landschaftliche Höhepunkte wie die Viamala wechseln sich ab mit kulturellen Attraktionen wie dem Passdorf Splügen. Die Viamala ist die berühmteste Schlucht der Via- Spluga. In bis zu 300 Meter Tiefe schlängelt sich der Hinterrhein durch den Fels. Jahrhundertlang sind die Anstrengungen, der Schlucht einen Weg abzurufen. Die ältesten Spuren früherer Verkehrswege sind Halbgalerien, die vielleicht von den Römern, vielleicht erst im Mittelalter in den Fels gehauen wurden. Erst der Bau zweier Brücken 1738/39 und die Verlegung des Wegs auf die rechte Talseite machten ein kom- fortables Reisen möglich. Für Postkutschen passierbar wurde die Viamala 1823. Reisende und der Warenverkehr haben Splügen geprägt wie kaum ein anderes Dorf in den Alpen. Vom Wohlstand der mächtigen Familie Schorsch- Albertini zeugen die beiden Bürgerhäuser bei der Brücke über den Sustenbach. Nachdem ein Brand das Dorf zerstört hatte, erbaute Commissari Christoffel von Schorsch die Häuser. Die Inschrift «C 1719 S» am unteren Haus erinnert daran. Hier wohnte Schorachs Schwiegersohn J. U. von Albertini. Das Gebäude ist ganz auf die Brücke ausgerichtet – kein Wunder, denn im Albertini-Haus wurden Waren umgeschlagen und gehandelt.



CHF 1.00+0.50: Basler Altstadt mit Münster (BS) Salzbohrtürme in Rheinfelden (AG)

ViaRhenana: eine Wasserstrasse im Ruhestand

Die ViaRhenana folgt dem Rhein durch vom Wasser geprägte Naturräume und verbindet vielgestaltige Kulturlandschaften. Im Mittelalter wurden an den Schlüsselstellen des historischen Wasserwegs Klöster und Städte gegründet. Heute sind sie Kulturzentren von europäischer Ausstrahlung. Auf und neben dem Wasser bestehen vielfältige Möglichkeiten, den einst bedeutenden Verkehrsweg zu erkunden: zu Fuss, mit dem Fahrrad, per Boot oder Schiff. Der Hochrhein war seit dem Mittelalter die meist- benutzte Wasserstrasse der Schweiz. Verbesserte Strassen und Fuhrwerke und schliesslich die mächtige Konkurrenz der Eisenbahn brachten im 19. Jahr- hundert die alte Hochrhein-Schiffahrt zum Ver- schwinden. Nördlich von Basel ist der Rhein nach wie vor Europas wichtigste Wasserstrasse. In den Rheinhäfen der Agglomeration Basel werden rund zehn Prozent der Güter des schweizerischen Aussen- handels umgeschlagen.

Der Rhein verhalf der Schweiz auch zum Salz. Es stammt vom urzeitlichen Trias-Meer und war von 1000 Meter dicken Gesteinsschichten bedeckt. Durch die Jahrtausende trug der Rhein das Gestein wieder ab und brachte das Salz in Reichweite des Menschen. Die Salzbohrtürme sind historische Wahrzeichen der Industrialisierung der Region. Die hölzernen Bohrhäuser schützten Bohrvorrichtungen, Pumpen und Antriebsmaschinen vor der Witterung. Die Salzbohrtürme Nr. 9 und 10 wurden von den Schwei- zer Rheinsalinen in den 1940er-Jahren bei Rheinfelden errichtet. Lange nach ihrer Stilllegung wurden sie kürzlich versetzt. Heute stehen sie wenige hundert Meter vom Rheinufer entfernt.

Markenheftchen

Ein auf Wunsch der Schweizerischen Stiftung Pro Patria hergestelltes Marken- heftchen enthält zehn gemischte Marken: sechs Marken mit dem Sujet «Via Francigena» zu CHF 0.85+0.40 und vier Marken mit dem Sujet «Via Rhenana» zu CHF 1.00+0.50. Das Markenheftchen kann für CHF 14.50 (inkl. CHF 1.00 für den Umschlag) bei der Schweizerischen Stiftung Pro Patria, Clausiusstrasse 45, 8006 Zürich, im PhilaShop (www.post.ch/philashop) und bei den Philatelieinstellen der Schweizerischen Post bezogen werden.

