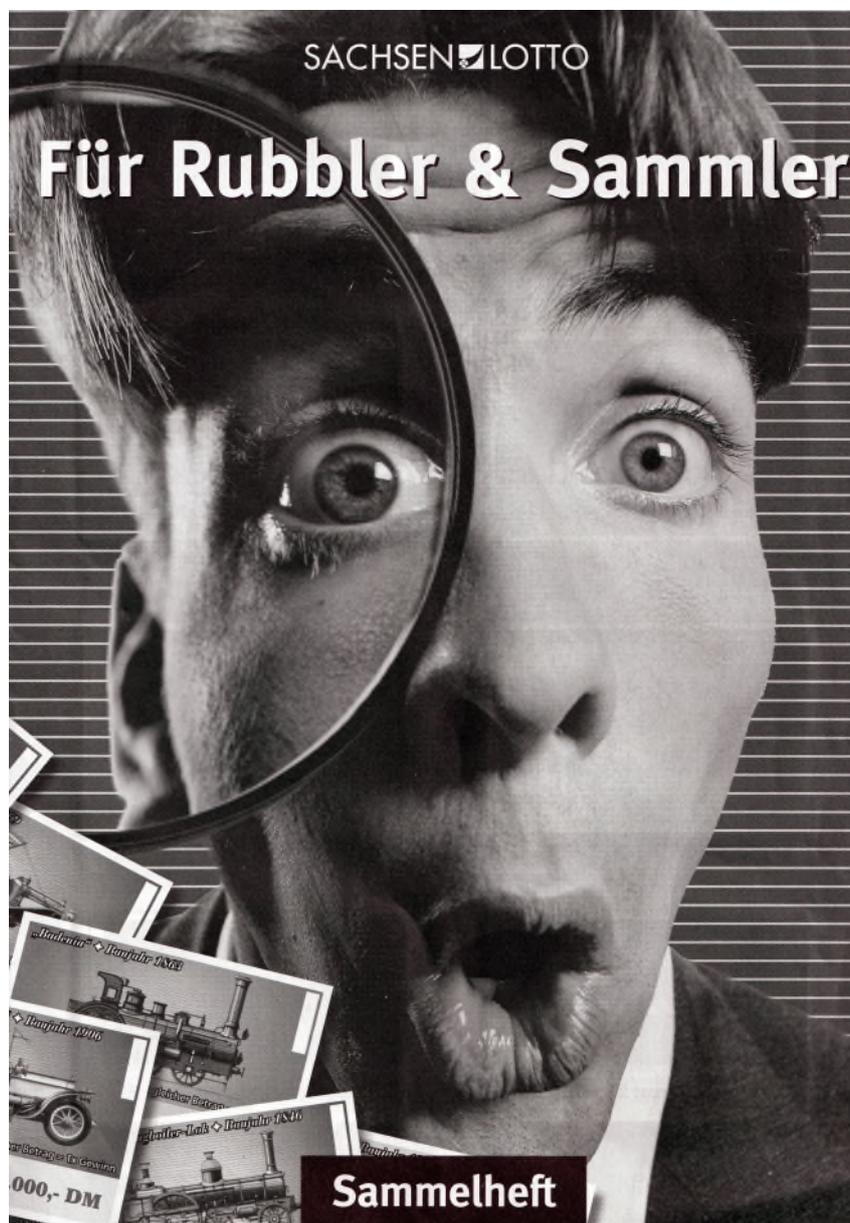
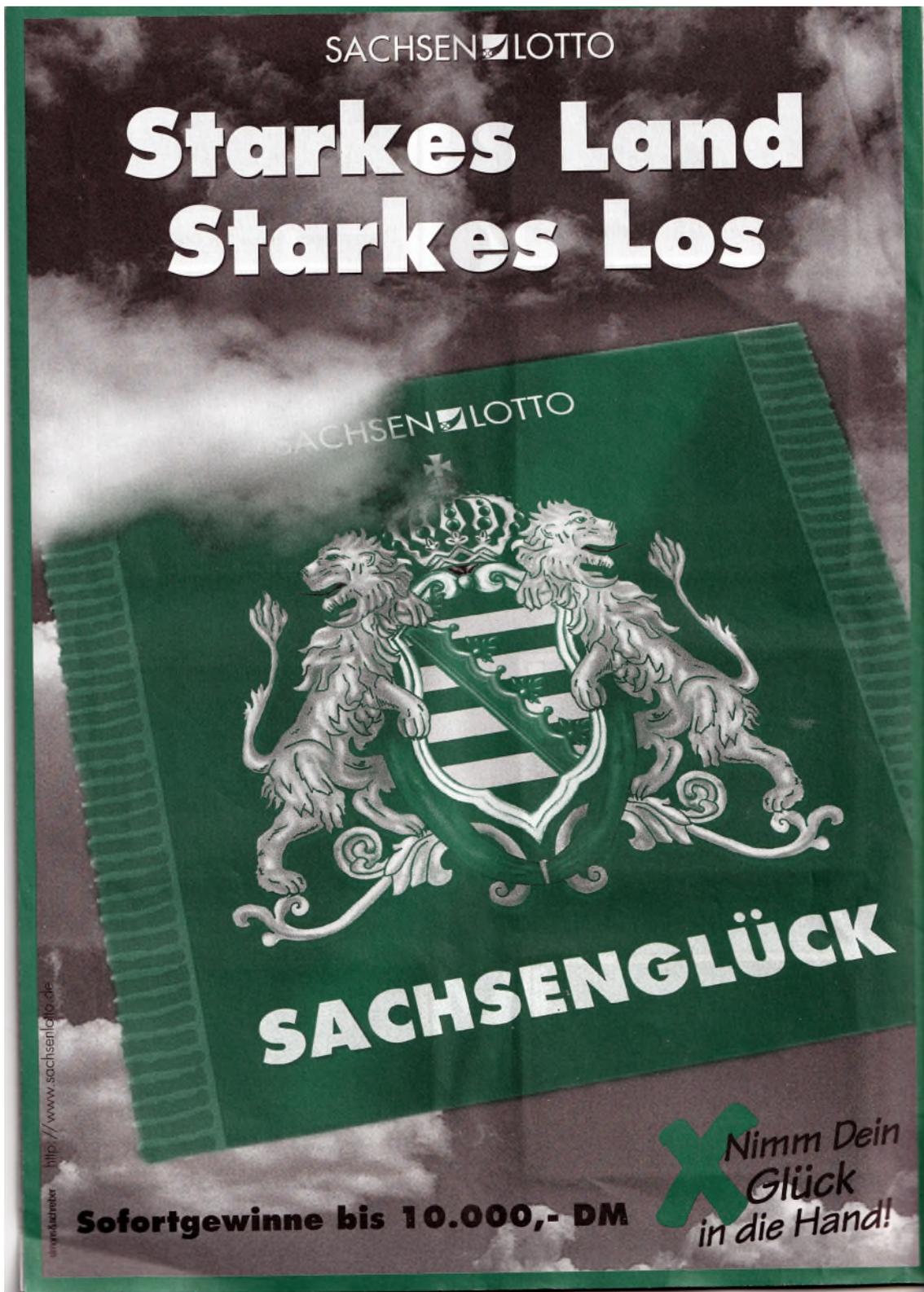


Eisenbahnen und Automobile im Lotto-Sammelheft

Was haben Fahrzeuge wie Eisenbahnen und Automobile mit Glücksspiel zu tun? Sie wurden einst als attraktive Bildmotive für Lose für „Rubbler & Sammler“ verwendet.

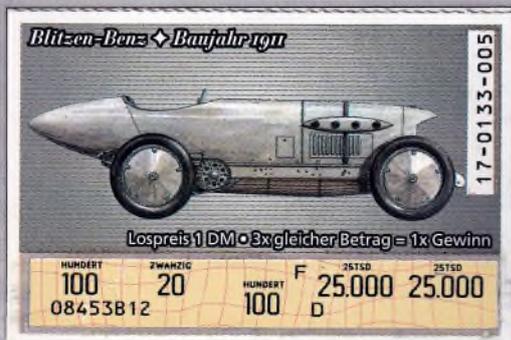


Sachsenlotto warb in den 1990er Jahren mit „Starkes Land - Starkes Los“ und gab ein eigenes Sammelheft für Lose heraus. Sofortgewinne bis 10.000 DM wurden in Aussicht gestellt. Man brauchte nur der Aufforderung zu folgen „Nimm dein Glück in die Hand!“



Das eigens angefragte „Service-Team Sachsenlotto“ in Leipzig konnte allerdings leider keinerlei Auskunft geben, wann dieses Sammelheft genau publiziert wurde. So bleibt es bei der Einschätzung „1990er“ Jahre.

Automobile



Blitzen-Benz, 4 Zyl., 200 PS, 1911
 Der Blitzen-Benz mit seinen 21,5 Liter Hubraum stellte die Weiterentwicklung des Grand-Prix-Modells von 1908 dar, das über einen Hubraum von 15 Litern verfügte. Die Leistung des Blitzen-Benz belegte eine Reihe von Geschwindigkeitsrekorden.



DIXI 5 12, 4 Zyl., 20 PS, 1904
 Um den Verkauf in Eisenach anzukurbeln war eine Neukonstruktion, verbunden mit einem neuen Markennamen, notwendig. Man entschied sich für DIXI, abgeleitet vom lateinischen dicere, was etwa soviel bedeutet wie „ich habe gesprochen“.



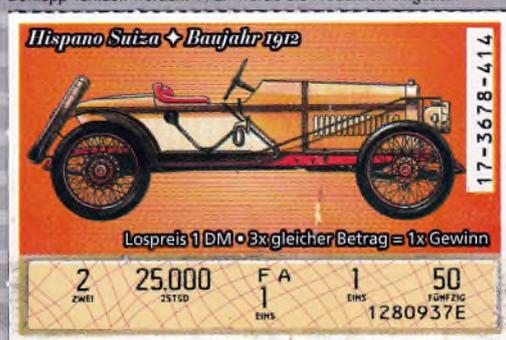
DIXI U35, 4 Zyl., 1907
 Fahrzeuge mit der Typenbezeichnung T 25, U 35 und S 15 waren Lkw-Typen mit Kardantrieb. Später wurden Aufbauten für Lieferwagen, Langholzwagen, Sprengwagen, Feuerspritzen, Kippwagen und Omnibusse entwickelt.



Dürkopp, 4 Zyl., 13 PS, 1914
 Das Bielefelder Unternehmen wurde 1898 gegründet. Ursprünglich wurden Fahrräder und Nähmaschinen hergestellt. Ab 1904 wurden 4-Zylinder-Automobile gebaut, die im Ausland unter der Marke Canello-Dürkopp verkauft wurden. 1927 wurde die Produktion eingestellt.



Ford, 6 Zyl., 40 PS, 1906
 Henry Ford gründete am 24. Juni 1903 seine Ford Motor Company. Sein erster großer Erfolg war das Modell N mit 4 Zylindern und 15 PS. Bekannt und reich wurde er mit „Automobilen für die großen Massen“. Sein T-Modell, das 16 Millionen mal verkauft wurde, machte ihn unsterblich.



Hispano-Suiza, 4 Zyl., 64 PS, 1912
 Der Hispano-Suiza (nach dem spanischen König Alfonso XIII. benannt), der aus einem erfolgreichen Rennwagen entwickelt wurde, spiegelte die Eigenschaften der windschlüpfrigen amerikanischen Spider wider, da er aus einem Rahmen mit einer ausgesprochen schmucklosen Karosserie bestand.



Lanchester, 2 Zyl., 6 PS, 1895
 Der Motor dieses ersten vierrädrigen englischen Automobils gehörte zu den modernsten seiner Zeit. Erstmals fand der berühmte Lanchester-Bürstenvergaser, der unterschiedliche Kraftstoffdichten berücksichtigte, Verwendung.



Lancia, 6 Zyl., 30 PS, 1911
 1906 gründete Vincenzo Lancia seine eigene Automobilfirma, fuhr aber bis 1908 noch erfolgreich Autorennen für Fiat. Bereits ein Jahr später musste die Produktion wegen eines Brandschadens vorübergehend eingestellt werden.



Lozier „Light Six“, 6 Zyl., 52 PS, 1911
 Die Firma Lozier begann mit der Produktion von Fahrrädern. Mit dem Bau einer Motorkutsche mit 3 Rädern erfolgten erste Versuche auf dem Automarkt im Jahr 1900. Die ersten Modelle vermitteln ein sehr sportliches Bild. 1917 erfolgte die Einstellung der Produktion.



Mercer 35J, 4 Zyl., 60 PS, 1914
 Die amerikanische Firma Mercer begann im Jahr 1906 mit der Autoproduktion. 1914 erhielten die Typen M und O, wahrscheinlich als erste Automobile, elektrische Beleuchtungsanlagen und Starter. Das bekannteste Modell war der „Mercer 35 J Raceabout“.



Opel, 4 Zyl., 18 PS, 1907
 Die Einführung einer neuen Hubraumsteuer veranlasste die Firma Opel, den Typ 20/24 PS mit vier Zylindern umzukonstruieren und unter der neuen Bezeichnung 18/30 PS neu in den Markt einzuführen. Technische Neuerung war die sogenannte Baggerelung.



Opel, 4 Zyl., 60 PS, 1908
 Die sportlichen Erfolge führten zu einem Aufschwung, der für das Ansehen des Hauses Opel überaus günstig war und zu einer Steigerung von Produktion und Umsatz führte. Es setzte eine rege konstruktive Tätigkeit ein und gerade 1908 erschienen zahlreiche neue Opel-Modelle.



Opel Doktorwagen, 4 Zyl., 8 PS, 1909
 Die Tendenz zum kleinen Wagen tritt ab 1908 auch bei Opel ganz klar in den Vordergrund. In diesem Jahr erscheinen drei Modelle leichter Wagen, u.a. der 4-Zylinder-Typ mit 8 PS. Der mit Dreiganggetriebe kardangetriebene Wagen wurde als „Doktorwagen“ berühmt, weil er vorwiegend von Landärzten genutzt wurde.



Opel Rennwagen, 4 Zyl., 110 PS, 1913
 Der Rennwagen der Firma Opel mit seinen außenliegenden Auspuffröhren hatte eine Schneckenlenkung und Kardanantrieb. Er erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h.

Packard ♦ Baujahr 1909



Lospreis 1 DM • 3x gleicher Betrag = 1x Gewinn

FÜNFHUNDERT	ZWANZIG	ZWEI	ZWEIFÜNFZIG	HUNDERT
500	20	2	25.000	100
8327F754	E			

17-3591-002

Packard, 4 Zyl., 40 PS, 1909
 Im Jahre 1904 wurde das erste, vom französischen Ingenieur Charles Schmidt entwickelte 4-Zylinder-Modell gebaut. Als erster Packard erhielt das Modell einen Kühler mit Blendrahmen mit vertikalen Seiten und gebogener Haube.

Pathfinder ♦ Baujahr 1918



Lospreis 1 DM • 3x gleicher Betrag = 1x Gewinn

ZWEIFÜNFZIG	ZWEIFÜNFZIG	EIN	FÜNFZIG	ZWANZIG
25.000	25.000	50	50	20
28150	28150	FÜNFZIG	FÜNFZIG	ZWANZIG
				259F6825

17-3587-152

Pathfinder, 12 Zyl., 70 PS, 1918
 Die Produktion der Marke Pathfinder, zu deutsch Pfadfinder begann im Jahre 1911 in Indianapolis. Automobile dieser Firma zeichneten sich durch eine bootsförmige Roadster-Karosserie aus. Bereits 1918 wurde die Produktion wieder eingestellt.

Renault ♦ Baujahr 1906



Lospreis 1 DM • 3x gleicher Betrag = 1x Gewinn

ZEHN	ZWEI	ZWEI	FÜNFHUNDERT	ZWANZIG
10	2	2	500	20
	B			
				897335F0

17-3620-010

Renault, 4 Zyl., 35 PS, 1906
 Von Anfang an hatte jeder Renault Kardanantrieb und einen obersten Getriebeegang mit einer 1:1-Übersetzung. Dieses System wurde sogar patentiert. Bereits 1905 arbeiteten bei Renault 800 Personen. Die Jahresproduktion lag bei 1200 Fahrzeugen.

Renault ♦ Baujahr 1908



Lospreis 1 DM • 3x gleicher Betrag = 1x Gewinn

FÜNFZIG	500	FÜNFZIG	FÜNFHUNDERT	FÜNF
50	500	50	500	5
FÜNFZIG	FÜNFHUNDERT	FÜNFZIG	FÜNFHUNDERT	FÜNF
			D C	322E5632

17-0056-462

Renault, 6 Zyl., 50 PS, 1908
 Dieses Automobil war das erste 6-Zylinder-Modell von Renault und hatte 9,5 Liter Hubraum. Mit einem Programm verwirrender Vielfalt von Modellen, gehörte die französische Marke zu Beginn des ersten Weltkrieges zu den führenden europäischen Automobilherstellern.

Renault ♦ Baujahr 1906



Lospreis 1 DM • 3x gleicher Betrag = 1x Gewinn

FÜNFHUNDERT	EINS	ZWEI	ZWEIFÜNFZIG	FÜNFZIG
500	1	2	25.000	5.000
5780B688	F			

17-3636-423

Renault, 4 Zyl., 20 PS, 1906
 Der wirtschaftliche Erfolg von Renault kam in großem Maße auch durch die zahlreichen Teilnahmen an Wettrennen. So gingen beispielsweise nach dem Gruppensieg des Renault-Teams in der Voiturette-Klasse des Rennens Paris-Toulouse im Jahre 1900 exakt 300 Bestellungen ein.

Renault Rennwagen ♦ Baujahr 1902



Lospreis 1 DM • 3x gleicher Betrag = 1x Gewinn

FÜNFZIG	FÜNFZIG	EIN	ZWEIFÜNFZIG	ZWEIFÜNFZIG
50	50	5	25.000	25.000
01C33059		FÜNF		

17-3592-078

Renault-Rennwagen, 2 Zyl., 30 PS, 1902
 1898 baute Louis Renault mit 21 Jahren sein erstes Auto. Als technische Neuheit verwendete er einen De-Dion-Motor, der über die Getriebewelle direkt mit der Hinterachse verbunden war. 1904 umfasste das Programm bereits 5 Modelle.

Rolls-Royce „Silver Ghost“ ♦ Baujahr 1906



Lospreis 1 DM • 3x gleicher Betrag = 1x Gewinn

ZWANZIG	ZEHN	EIN	ZWEIFÜNFZIG	ZWEIFÜNFZIG
20	10	20	25.000	25.000
	F	ZWANZIG		
				871464E1

18-0744-411

Rolls-Royce „Silver-Ghost“, 6 Zyl., 48 PS, 1906
 Obwohl die technische Konzeption nicht zukunftsweisend war, bestach das Modell durch typische handwerkliche Sorgfalt, die schon immer alle Rolls-Royce-Automobile ausgezeichnet hat. Der „Silver Ghost“ erreichte eine große Popularität und begründete die Legende dieser Marke.

American Underslung ♦ Baujahr 1910



Lospreis 1 DM • 3x gleicher Betrag = 1x Gewinn

EINS	TAUSEND	ZWEI	TAUSEND	EINS
1	1.000	2	1.000	1
				168F8725

18-1881-199

American Underslung, 4 Zyl., 50 PS, 1910
 Im Jahre 1906 entwarf Harry C. Stutz für die American Motor Carcompany das abgebildete Auto. Das Modell hatte einen ungewöhnlich tiefen Schwerpunkt weil die Längsholme des Rahmens unterhalb der Achse verliefen, was dem Auto zu seinem Markennamen verhalf.

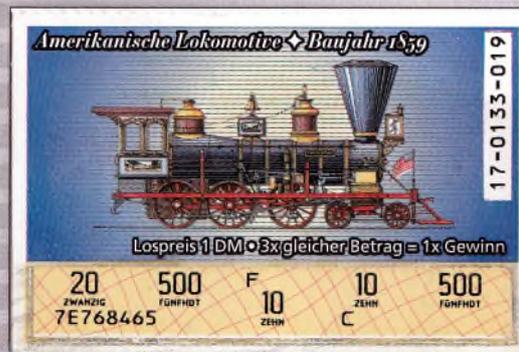
Auch 22 Bilder historischer Lokomotiven aus aller Welt folgen:

Eisenbahnen



Typische US-amerikanische E-Lok der Pennsylvania-Eisenbahn

Sie setzten eine Schnellzuglokomotive mit zwölf Motoren ein. Ihre Höchstgeschwindigkeit lag bei 145 km/h.



Amerikanische Güter- und Personenzuglokomotive (1859)

Sie besaßen wesentlich größere Leistung als europäische Lokomotiven, eben durch die Terrainverhältnisse aber auch durch die weiten Strecken aufgrund der räumlichen Trennung.



US-amerikanische Streckenlokomotive der Baltimore and Ohio-Eisenbahn

Sie wurde 1935 von General Motors gebaut und später als Doppelleinheit eingesetzt. Sie überboten somit die Leistung der Dampflokomotiven.



2A-Lokomotive „Badenia“

Wurde 1863 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe gebaut und von der Badischen Staatsbahn im Schnellzugdienst eingesetzt.



Deutscher Dieseltriebwagen der zwanziger Jahre

Er wurde 1913 in den Dienst der sächsischen Staatsbahnen gestellt. Diese Dieseltriebwagen bewährten sich vor allem auf Nebenstrecken.



Englische Stromlinienlokomotive „Mallard“

Zur Verminderung des Luftwiderstandes bei hohen Fahrgeschwindigkeiten erhielten sie eine Stromlinienverkleidung. Sie überbot 1938 mit 202,7 km/h die Baureihe 05.

Leider fehlt ausgerechnet bei den Eisenbahnen das farbige Bild der Turbinenlokomotive von Krupp. Die Nachbeschaffung dürfte äußerst schwierig sein. Sie wäre ein Glücksfall, bei dem das Lotto-Unternehmen nicht helfen kann.



Französische Streckenlokomotive der dreißiger Jahre
 Sie wurden 1938 für den Schnellzugdienst in Betrieb genommen. Sie waren mit Unterbrechung während des Krieges bis 1957 erfolgreich im Einsatz.



Deutsche Höchstdrucklok der Bauart Löffler-Schwartzkopf
 Sie wurde 1928/29 von der Firma Schwartzkopf gebaut. Die Versuche mit der Schwartzkopf-Lokomotive wurden nach zwei Jahren eingestellt.



Kohlenstaublokomotive nach System Stug
 Nach dem Ende des ersten Weltkrieges begannen AEG und Stug (Studiengesellschaft) mit den Entwicklungsarbeiten. Diese Lokomotiven waren bis Anfang der vierziger Jahre im Einsatz.



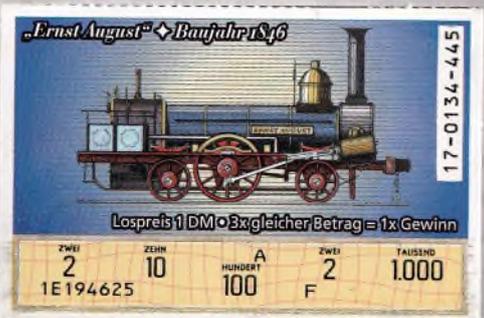
Turbinenlokomotive von Krupp
 Eine Versuchslokomotive, die 1923 von Krupp gebaut wurde. Sie stand bis 1941 im Dienst und hatte eine Geschwindigkeit von 120 km/h.



Crampton-Lokomotive „Liverpool“ (1848)
 Das auffallendste Merkmal war die Verlegung der Treibachse mit überdimensionalen Rädern. Sie erhöhten aber auch die Schnelligkeit der Lokomotiven. Allerdings konnten sie nur leichte Züge ziehen.



Vierachsige, zweigekuppelte Personenzuglokomotive D4 der preußischen Staatsbahnen mit Drehgestell (ab 1890)
 Diese leistungsstärkeren Maschinen fassten die Laufachse in einem Drehgestell zusammen. In Deutschland wurden sie seit Anfang der 1890-er Jahre gebaut.



1A1-Lokomotive „Ernst August“ der Firma Egestorff (1846)
 Egestorff- eine der drei größten deutschen Lokomotivfabriken. Dies ist eine dreiachsige Maschine die bis in die sechziger Jahre hin dominierte.



Preussische 281-Schnellzuglokomotive, Gattung S9 (1907)
 Hier wurde besonderer Wert auf Betriebssicherheit gelegt. Sie wurden in bisher ungewohnt hohen Stückzahlen gebaut.



Preußische 1B-Schnellzuglokomotive, Gattung 51 (1885)
Nachfolger der 1A Maschinen. Diese „Normallokomotiven, vom preußischen Normenausschuss in der Folgezeit weiterentwickelt, waren für den Reisezugdienst die später so genannte P2 und für den Güterzugdienst die G3.



Preußische Güterzuglokomotive G 8
In der Zeit von 1913 bis 1921 wurden 5260 derartige Lokomotiven ausgeliefert. Davon 150 an Schweden, Rumänien und Polen. Sie hatte somit internationalen Maßstab.



Preußische G 3-Güterzuglokomotive G 3
Nach den sogenannten Normalien (Ministerialerlass vom 15.3.1875) erbaut. Einige dieser Lokomotiven verfügten über eine Funkenflugschutzeinrichtung.



Preußische Personenzuglokomotive P 8
Erste Exemplare wurden bereits 1906 gebaut und dann 1923 mit verschiedenen Veränderungen weiter gebaut, im Ausland sogar bis 1931. Insgesamt wurden etwa 3800 Lokomotiven dieser Bauart ausgeliefert.



In der Sowjetunion gebaute Streckenlokomotive
Ab 1933 wurden sie ausschließlich in der Sowjetunion gebaut. Sie wurden praktisch in allen Bereichen des Eisenbahnverkehrs eingesetzt.



Stephenson-Longboiler-Lokomotive (1846)
Der Kessel dieser „Longboiler“-Maschine hatte eine Länge von 4,26 m (statt 2,44m). Da auch diese Veränderung noch nicht voll befriedigte, baute er ab 1846 eine vierte Achse ein.



In Deutschland gebaute Streckenlokomotive für die Sowjetunion
Sie entstand 1924 unter Leitung und Mitwirkung des sowjetischen fachvertreters Prof. Lomonossow bei der Hohenzollern AG für Lokomotivbau.



Turbinenlokomotive von Zoelly
Ein neuer Weg in der Wärmewirtschaft der Lokomotiven. Sie wurde von der Firma Krupp nach dem Prinzip des Schweizer Forschers Zoelly weiterentwickelt.

Lotto spielen

Lotto als Losspiel ist eine Lotterie, somit ein Glücksspiel, bei dem der Spieler gegen einen finanziellen Einsatz auf das Ziehen vorher getippter Zahlen aus einer begrenzten Zahlenmenge setzt und sich einen Gewinn erhofft.

Der Philosoph Samuel von Pufendorf (1632–1694) definierte den Begriff „Lotto“ als ein Mittel, das die Erzielung eines Gewinnes verspricht, *„indem jemand aus einem Gefäß, darinnen eine Anzahl beschriebener und unbeschriebener Zettel ist, für Geld einen oder mehrere Zettel herauszuziehen darf, und dasjenige, was auf dem Zettel beschrieben, für sich bekommt.“* Er verglich die Lotterie mit einer Kollekte *„da man mit Manier von den Leuten das Geld bekommt, welches sie sonst entweder gar nicht, oder wenn man ihnen eins auferlegt, nur mit Murren und Ungedult gegeben hätten.“* Er sah aber auch die Nachteile, die mit diesen Praktiken verbunden sein können. Aus reiner Gewinnsucht veranstaltete Lotterien lehnte er ab.

Als praktisches Mittel zur Geldbeschaffung entdeckt wurde das Lotto von den Genuesen im 15. Jahrhundert. Ursprünglich diente das Los dazu, um jährlich die Ratsmitglieder neu zu bestimmen. Die Genueser schrieben zu diesem Zweck neunzig Namen auf Zettel und zogen verdeckt fünf aus diesen neunzig. Aus der Bestimmung des neuen Stadtrates entwickelte sich ein reger Wettbetrieb, aus dem sich später das Lotto entwickelte, in dem die Namen durch Zahlen ersetzt wurden, das erste „5 aus 90“. Als erster, der dieses Zahlenlotto privat als reines Glücksspiel anbot, ist der Genuese Benedetto Gentile überliefert. Schon damals fanden sich viele begeisterte Lottospieler und sorgten für hohe Umsätze. Da dieses einfache Geschäftsprinzip große Gewinne für den Veranstalter einbrachte, ging das Recht, Lotterien zu veranstalten, auf die jeweiligen Herrscher oder Regierungen über. An den Königs- und Fürstenhöfen war es eine schöne Einnahmequelle. Auch heute noch ist diese Regelung weltweit üblich. An private Betreiber werden höchstens Konzessionen für Lotterien vergeben.

Der Losverkauf für die erste in England durchgeführte Lotterie begann am 11. Januar 1569 bei der Westtür der St Paul's Cathedral in London. Der Erlös sollte dazu dienen, Geld für öffentliche Aufträge wie etwa den Hafenausbau oder Brückenbauten zu mobilisieren.

Sachsenlotto

Eine staatliche Lotto-Gesellschaft gibt es in Sachsen dank August dem Starken schon seit 1713. In seiner heutigen Form ist **Sachsenlotto** im Oktober 1990 aus

den Lotto-Bezirksverwaltungen Chemnitz, Dresden und Leipzig entstanden. Seitdem sorgt das Unternehmen als staatlich beauftragte Lotto-Gesellschaft für ein verantwortungsvolles Angebot an Lotterien in Sachsen. Das Unternehmen ist vom Freistaat Sachsen mit der Durchführung der Staatslotterien und Sportwetten beauftragt. Der Sitz der Gesellschaft ist in Leipzig. Sachsenlotto erwirtschaftete 2014 einen Umsatz von 184,4 Mio. €.

Die erwirtschafteten Gewinne setzt der Freistaat Sachsen zugunsten aller Sachsen in den Bereichen Suchtprävention, Sport, Kultur, Umwelt, Jugend und Wohlfahrtspflege ein. Die Sächsische Lotto-GmbH beschäftigt ca. 120 Mitarbeiter in der Lotto-Zentrale und seinen drei Außenstellen ("Bezirksdirektionen"). In den ca. 1.250 Lotto-Annahmestellen sind ca. 4.000 Mitarbeiter beschäftigt.

Lotterien sind keine Erfindung der Neuzeit. Bereits vor über 300 Jahren führte August der Starke eine staatliche Lotterie ein, weitere Lotterien gab es schon in den Städten. Leipzig organisierte beispielsweise Glückstöpfe und andere Lotterien, deren Erlöse unter anderem für den Bau von Waisenhäusern genutzt wurden. Auch heute werden die Lottogelder in Sachsen gemeinnützig eingesetzt und kommen so der Allgemeinheit zugute.

Im Jahr 1726 wurde in Dresden zur Beförderung des Baues der Kirche unserer Lieben Frauen eine Lotterie veranstaltet. In vier Klassen wurden 48.000 Lose ausgeschrieben. Zwanzig Prozent der Einnahmen kamen dem Bau der Frauenkirche zugute. Dieses Verfahren war nicht ungewöhnlich, denn vor und nach dem Siebenjährigen Krieg waren viele deutsche Städte in Finanznöten. Lotterien sollten helfen, Geld für gemeinnützige Zwecke und besondere Projekte – wie den Bau der Frauenkirche – zu sammeln.

Der Bau des Völkerschlachtdenkmals wurde maßgeblich durch Lotterien der Königlich Sächsischen Regierung finanziert, um die Baukosten von mehr als sechs Millionen Goldmark aufzubringen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Lotteriespiel in Deutschland neu organisiert. In der DDR entwickelte sich 1952 nach der Auflösung der Bundesländer ein eigenes Lotteriewesen. Bärenlotterie, Sporttoto und Fußballtoto wurden etabliert. Ab März 1957 übertrug das Fernsehen der DDR die Ziehungen öffentlichkeitswirksam inklusive anwesendem Ziehungsleiter und Notar. Der Vertrieb der Lotteriescheine erfolgte über Annahmestellen. In Sachsen gab es 1964 ein flächendeckendes Vertriebsnetz. 1972 startete dann das Tele-Lotto 5 aus 35.

Anfang 1990 wurde der volkseigene Lottobetrieb der DDR umgewandelt und die Sächsische Lotto-GmbH gegründet. Nach dem Zusammenschluss der Lotto-Bezirksverwaltungen Chemnitz, Dresden und Leipzig zur Sächsischen Lotto-GmbH trat die neu gegründete Gesellschaft dem Blockvertrag der Bundesländer bei, der die Teilnahme an den Spielarten des Deutschen Lotto- und Totoblocks regelt.

Eisenbahn und Lotto



Auch der Bahnbau wurde einst zum Lotterie-Spiel: Spekulanten und Spieler kamen auf ihren Nervenkitzel und ihre Kosten. So wurde im "Eichstätter Intelligenzblatt" in den 1840-er Jahren mehrmals eine Verlosung ausgeschrieben, und zwar die Anleihe-Lotterie der Großherzoglich-Badischen Staatseisenbahn. Hauptgewinn war die für die damalige Zeit astronomische Summe von 50.000 Gulden.

(vgl. Donaukurier: Die Pollenfelder wollten einst einen Bahnhof, vom 30.01.2009).

©P. Dr. Daniel Hörnemann