

Zündende Züge - ein Sondergebiet der Phillumenie

Die Eisenbahn auf Streichholzschachtel-Etiketten - ein Aspekt der Phillumenie

„Philatelie“ ist klar: Liebe zur Briefmarke, aber „**Phillumenie**“ = nie gehört! Die Frage ließ sich jedoch klären. Als „Phillumenisten“ bezeichnet man Sammler von Zündholzschachteln und -etiketten. Solche Sammler sind viel seltener als die Philatelisten, dabei ist Sammelobjekt viel älter als die Briefmarke. In Deutschland organisieren sich die Sammler in der PhG (Phillumenistische Gesellschaft e.V.). Ein Streichholz, Zündholz oder veraltet Schwefelholz ist ein Stäbchen zum Entfachen eines Feuers. Es besteht aus einem Schaft aus Holz, Pappe oder Papier mit einem Zündkopf an dessen Ende. Durch Reiben des Zündkopfes an einer Reibfläche entzündet sich dieser und bringt das Streichholz zum Brennen. Schwefelhölzer werden seit mindestens 2.000 Jahren als Anzündhilfe verwendet.

Die ersten praktisch einsetzbaren **Zündhölzer** kamen Anfang des 19. Jahrhunderts auf den Markt. In der Anfangsphase waren sie unzuverlässig, explosionsträchtig und enthielten sehr giftige Stoffe, insbesondere weißen Phosphor. Um 1826 erfand der englische Apotheker John Walker das erste echte Streichholz mit Reibungszündung. Das neue Zündprinzip wurde mit den Lucifer-Streichhölzern der breiteren Öffentlichkeit bekannt. 1832 erfand Jakob Friedrich Kammerer Phosphorzündhölzer mit Zündkopf aus Kaliumchlorat und giftigem weißem Phosphor, die an beliebigen Flächen entzündet werden konnten. Seit den 1850er Jahren bis heute sind die Sicherheitszündhölzer in Gebrauch. Um 1844 entwickelte der schwedische Chemiker Gustaf Erik Pasch das Sicherheitsstreichholz. Der schwedische Kaufmann Carl Frans Lundström verhalf dem Sicherheitsstreichholz ab 1855 zum Erfolg und schuf die Grundlage für die dominierende schwedische Zündholzindustrie. Der schwedische Unternehmer Ivar Kreuger gründete den Konzern STAB, heute Swedish Match, mit dem Ziel, ein weltweites Zündwarenmonopol zu errichten, das in Deutschland ab 1930 gesetzlich garantiert war. Die Streichholzproduktion erreichte um 1958 ihren Höhepunkt, in den USA wurden etwa 40 Milliarden Streichhölzer pro Jahr produziert wurden, ein Großteil davon als Werbeartikel. Sie wurden geliefert in Streichholzschachteln bzw. als Streichholzbriefchen, die rasch mit attraktiven Etiketten versehen wurden und daher als sammelwürdig galten.

Streichholz-Schachteln

Streichholzschachteln bestehen aus einer Lade und einer passenden Hülse mit ein oder zwei seitlichen Reibflächen. Sie bestanden früher aus Holzspan, werden aber heute meist aus Pappe gefertigt. Neben den üblichen quaderförmigen Schachteln gibt es auch solche in Form eines dreiseitigen Prismas oder Sonderformen für Werbezwecke. Zur Aufbewahrung in der Hosentasche gab es passende Metallhülsen, die seitlich im Bereich der Reibfläche Aussparungen besaßen. Dekorative Halterungen, die man auf den Tisch stellen konnte und die eine Schachtel leicht geöffnet aufnehmen, waren als Rauchzubehör verbreitet.

Streichholzbriefchen

In Streichholzbriefchen, auch Streichholzheftchen genannt, sind die Streichhölzer in einem Holz- oder Pappkamm vereint. Die Streichhölzer können einzeln abgebrochen oder herausgerissen werden. Sie sind durch ein kleines Kartonheftchen mit Reibfläche geschützt. Sie dienen als Werbeträger und als Feuerquelle in Not- und Feldraktionen.

Zündwarenmonopol

Ein Zündwarenmonopol ist ein rechtliches Monopol mit dem Zweck, den Staat an den Gewinnen aus dem Verkauf von Zündhölzern zu beteiligen. Herstellung, Handel und Vertrieb durch andere werden untersagt und per Gesetz neu geregelt, z. B. durch die Vergabe von Konzessionen. Im Unterschied zur Zündwarensteuer, die denselben Zweck verfolgt, aber einen freien Zündholzmarkt weiter ermöglicht, greift das Monopol mit Geboten und Verboten ein und schafft den Markt im Ergebnis ab.

Das Zündwarenmonopol war ein rechtliches Monopol mit dem Zweck, den Staat an den Gewinnen aus dem Verkauf von Zündhölzern zu beteiligen. Herstellung, Handel und Vertrieb durch andere wurden untersagt und per Gesetz neu geregelt. In Deutschland entstand ein Monopol 1930 auf Betreiben des schwedischen Industriellen Ivar Kreuger, der an Deutschland und andere Länder im Austausch hohe Kredite zu günstigen Bedingungen vergab. Kreugers Unternehmen kontrollierte Anfang der 1930er Jahre durch Monopole, Firmenbeteiligungen und Kartellabsprachen bis zu 75 % der weltweiten Streichholzproduktion. Diese internationale Marktbeherrschung wird allgemein als schwedisches Zündwarenmonopol bezeichnet.

Das Zündwarenmonopol in Deutschland geht zurück auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, denen sich die Weimarer Republik in der beginnenden Weltwirtschaftskrise ausgesetzt sah. Das Deutsche Reich war damals zusätzlich geschwächt durch die Reparationszahlungen aufgrund des Ersten Weltkrieges. Da die Kreditaufnahmemöglichkeit beschränkt war, waren Anleihen oder ähnliche Maßnahmen legitime Finanzierungsinstrumente.

Die Reichsregierung einigte sich 1929 mit Kreuger auf eine Anleihe in Höhe von 125 Millionen US-Dollar. Die Handhabung des Monopols wurde der 1926 gegründeten Deutsche-Zündholz-Verkaufs-Aktiengesellschaft, ab 1930 Deutsche Zündwaren-Monopolgesellschaft, DZMG, übertragen. Aufgrund dieses Gesetzes durften von da an Streichhölzer im Deutschen Reich nur von der DZMG vertrieben werden. Die Abgabe an die Öffentlichkeit wurde preisgebunden festgesetzt. Die von der DZMG erwirtschafteten Beträge wurden zur Rückzahlung der Anleihe in Raten sowie zur Begleichung der fälligen Zinsen verwendet. Die noch verbliebenen Gewinne wurden regelmäßig an den Staat abgeführt.

Auch in der Bundesrepublik Deutschland durften Zündwaren nur von der dafür gegründeten Deutschen Zündwaren-Monopolgesellschaft vertrieben werden; das Zündwarenmonopolgesetz galt weiter. Die Markennamen der Monopolgesellschaft waren auch nach dem Zweiten Weltkrieg „Welthölzer“ und „Haushaltsware“. Der Deutsche Bundestag beschloss am 27. August 1982 das Gesetz zur Abschaffung des Zündwarenmonopols. Damit wurde das Deutsche Zündwarenmonopol mit Wirkung zum 16. Januar 1983 abgeschafft. Die Liquidation der Deutschen Zündwaren-Monopolgesellschaft wurde Ende 1985 abgeschlossen. Nach der Abschaffung des Zündwarenmonopols fielen die Preise für Zündwaren um ein Drittel. Der staatlich geregelte Verkauf warf vormals ansehnliche Gewinne in Höhe von bis zu 17 Mio. DM jährlich für das Bundesfinanzministerium ab, die ab den 1970er Jahren mit dem Aufkommen der Einweg-Feuerzeuge bis zum Anfang der 1980er Jahre kontinuierlich zurückgingen.

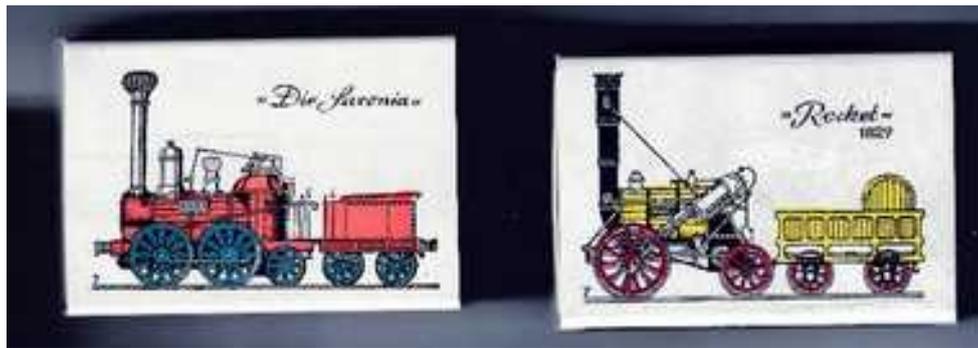
Die DDR erkannte die Wirkungen aus dem Zündwarenmonopol des Deutschen Reiches nicht an, Zahlungen erfolgten nicht. Das Zündwarenmonopolgesetz ist auf dem Gebiet der DDR spätestens mit dem Einigungsvertrag außer Kraft getreten.



10 Schachteln „Sicherheits-Zündhölzer“ (imprägniert, glühen nicht nach) gab es als **Haushaltware** der Deutschen Zündwaren-Monopolgesellschaft für einen Kleinverkaufspreis von insgesamt 30 Pfennig. Offene Schachtel **Welt-Hölzer**.

Nach der Aufhebung des Zündwarenmonopols konnte endlich jeder seine eigenen Hölzer mit eigenen Etiketten produzieren, bis dahin dominierten die WELT-Zündhölzer den deutschen Markt. Rasch begannen Einzelhändler und Supermärkte mit der Werbung auf Zündholzetiketten. Hotels, Gaststätten, Restaurants, Discos und auch die Bahn machten damit auf sich aufmerksam. Die Streichholzschachteln zierten Motive vom Sport, Tierkreiszeichen, Städte der ehemaligen deutschen Ostgebiete, Landschaften, politisch Botschaften, Persönlichkeiten aus Kultur, Kunst und Geschichte, Politikerköpfe, Oldtimer, Wappen, Fahnen, Weltraumbilder, Witze, Mühlen, Erfinder, Comics und Spiele. Die farbigen Motive dienten als Kaufanreiz für die damit beworbenen Produkte. Da die Etiketten nur schwer ohne Beschädigung von den Schachteln abzulösen sind, wurden die Miniposter auch von den Herstellerfirmen als reine Drucke angeboten. Ansprechende Zündholzetiketten werden immer weniger angeboten. Die Streichholzschachtel befindet sich auf dem Rückzug gegenüber den (Einweg-)Feuerzeugen.

Streichholz-Schachteln mit historischen Lokomotiven



Die Lokomotive **SAXONIA** der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE) war die erste funktionstüchtige in Deutschland gebaute Dampflokomotive. Sie wurde 1838 in Übigau bei Dresden gebaut und war bis 1849 im Einsatz. Zum 150. Jubiläum der Eröffnung der ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden im Jahr 1989 wurde in Eigenleistung verschiedener Dienststellen der Deutschen Reichsbahn ein betriebsfähiger Nachbau erstellt, der heute im Verkehrsmuseum Dresden museal präsentiert wird.

Hersteller:	Maschinenbauanstalt Übigau, Dresden
Baujahr:	1838
Ausmusterung:	bis 1849
Bauart:	B1 n2
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	8730 mm
Fester Radstand:	3048 mm
Dienstmasse:	15 t
Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Indizierte Leistung:	40 kW
Treibraddurchmesser:	1524 mm
Laufraddurchmesser:	990 mm
Zylinderanzahl:	2
Zylinderdurchmesser:	279 mm
Kolbenhub:	406 mm
Kesselüberdruck:	4,2 atü
Anzahl der Heizrohre:	88
Heizrohlänge:	2120 mm
Rostfläche:	0,56 m ²
Verdampfungsheizfläche:	24,2 m ²
Lokbremse:	Bandbremse

The Rocket („Die Rakete“) war eine frühe Dampflokomotive, die im Jahr 1829 von George und Robert Stephenson für das Rennen von Rainhill gebaut wurde, das zur Ermittlung einer geeigneten Lokomotive für die Liverpool and Manchester Railway ausgeschrieben wurde. Die Stephensons bauten die Rocket für die Teilnahme am Lokomotivrennen, das vom 6. Oktober 1829 bis am 14. Oktober 1829 durchgeführt wurde. Sie gewannen dieses auch, denn die Rocket war die einzige der fünf teilnehmenden Lokomotiven, die sowohl die geforderte Mindestgeschwindigkeit erreichte als auch während der ganzen Versuchszeit keinen technischen Defekt erlitt. Stephenson erhielt neben dem Preisgeld des Wettbewerbs auch den Auftrag zur Lieferung von vorerst vier nahezu baugleichen Lokomotiven: der Nr. 2 Arrow, Nr. 3 Wildfire (später umbenannt in Meteor), der Nr. 4 Dart und der Nr. 5 Comet. Weitere Lieferungen folgten, so dass die Liverpool and Manchester Railway bis 1834 von Stephenson 34 Lokomotiven erhalten hatte.

Nach Erzählungen soll Rocket ihren Namen als Antwort der Stephensons auf einen gehässigen Artikel in der von John Murray Verlag herausgegebenen Quarterly Review erhalten haben. Die politische Zeitschrift schrieb sinngemäß, dass sich „die Leute eher mit einer Rakete zum Mond schießen ließen“ würden, als sich ausgerechnet dieser verrückten Erfindung anvertrauen würden. Hintergrund waren die häufigen schweren Unfälle stationärer Dampfmaschinen. Um 1830 empfanden viele, selbst hochgebildete Leute die Idee, eine Kutsche mit einer kleinen Dampfmaschine anzutreiben, als verrückt und gefährlich.

Bereits am Eröffnungstag der Liverpool and Manchester Railway, dem 15. September 1830, war die Rocket an einem der ersten tödlichen Unfälle der Eisenbahngeschichte beteiligt. Der Parlamentsabgeordnete William Huskisson wurde durch eine Unachtsamkeit von der Lokomotive erfasst und tödlich verletzt. Zwischen 1836 und 1840 war die Rocket auf der Brampton Railway im Einsatz.

Nummerierung:	1-5
Anzahl:	5
Hersteller:	Robert Stephenson & Co., Newcastle
Baujahr(e):	1829
Ausmusterung:	1840
Bauart:	A1 n2
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge:	6,56 m / 3,85 m (mit / ohne Tender)
Dienstmasse:	4,2 t / 4 tons, 3 cwt

Dienstmasse mit Tender:	7,4 t
Höchstgeschwindigkeit:	47 km/h
Traktionsleistung:	21 PS
Treibraddurchmesser:	1422 mm (4 ft 8 in)
Laufraddurchmesser:	830 mm
Zylinderanzahl:	2
Zylinderdurchmesser:	203 mm
Kolbenhub:	432 mm
Kessellänge:	1830 mm
Kesselüberdruck:	3,5 bar
Anzahl der Heizrohre:	25 Flammrohre aus Kupfer mit 3 Zoll Durchmesser
Rostfläche:	0,56 m ²
Rohrheizfläche:	12,8 m ²
Zugheizung:	nicht vorhanden
Kupplungstyp:	Stoßbalken aus Holz mit Zughaken (nur hinten am Tender)

Streichholz-Schachtel der MITROPA



Die **MITROPA** - ursprünglich MITROPA Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft, erst ab 1994 offiziell MITROPA AG - war ein deutsches Unternehmen zum Betrieb von Schlafwagen und Speisewagen sowie zum Betrieb von Bahnhofsgaststätten und Autobahnraststätten. Die Kurzform bzw. Wortmarke MITROPA ist aus der ursprünglichen Firma MITteleuROPäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft abgeleitet.

Gegründet wurde das Unternehmen 1916 während des Ersten Weltkriegs unter Beteiligung verschiedener Banken und Eisenbahngesellschaften der damaligen Mittelmächte. Es sollte die weitgehende Monopolstellung der französisch kontrollierten Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) beim Betrieb von Schlaf- und Speisewagen sowie Luxuszügen brechen. Infolge des Versailler Vertrags erhielt die CIWL ihre Vorkriegsrechte zurück und die MITROPA musste sich abgesehen von wenigen Ausnahmen auf den Schlaf- und Speisewagenbetrieb im Deutschen Reich beschränken. In den 1920er-Jahren gingen die Unternehmensanteile fast vollständig auf die Deutsche Reichsbahn über.

Nach 1945 wurde die MITROPA zwischen Ost und West aufgeteilt. In der Bundesrepublik gründete die Deutsche Bundesbahn (DB) als Reichsbahn-

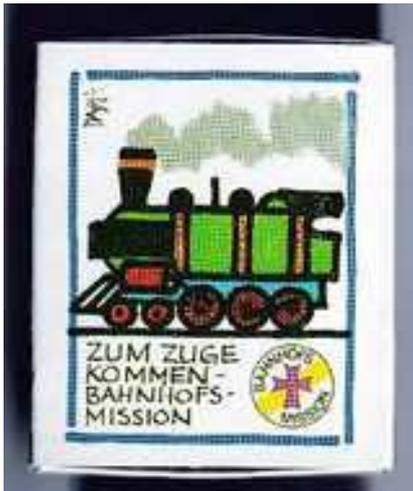
Rechtsnachfolgerin die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG). In der DDR führte die Deutsche Reichsbahn (DR) die MITROPA weiter. Sie erweiterte im Laufe der Jahre ihr Tätigkeitsfeld erheblich, unter anderem durch den Betrieb der Bahnhofsgaststätten und der Autobahnraststätten an den dortigen Autobahnen. Nach der deutschen Wiedervereinigung fusionierte die Deutsche Bahn AG, in der DB und DR aufgegangen waren, 1994 beide Unternehmen zur MITROPA AG. 2002 musste die MITROPA den Schlaf- und Speisewagenbetrieb in den Zügen der DB AG an die DB Fernverkehr abgeben. Im Jahr 2004 wurde die MITROPA verkauft. Seit dem Jahr 2006 firmiert der Rest der Gesellschaft als SSP Deutschland GmbH.

Zum Dienstgebrauch: Sicherheits-Zündhölzer der Deutschen Bundesbahn



Vom Bleistift bis zum Toilettenpapier, von Seifenstücken bis zu Handtüchern wurde bei der Deutschen Bundesbahn alles deutlich als „unverkäuflich“ gekennzeichnet und rein für den Dienstgebrauch reserviert, so auch die Sicherheits-Zündhölzer als „Haushaltsware der Deutschen Zündwaren-Monopolgesellschaft“.

Streichholz-Schachtel der Bahnmissionsmission



Zum Zuge kommen - Bahnmissionsmission

Die **Bahnmissionsmission** (Bahnhofsozialdienst in Österreich) ist eine christliche Hilfsorganisation mit kostenlosen Anlaufstellen auf 105 Bahnhöfen in Deutschland. Weitere Bahnhofsozialdienste bestehen in Frankreich, der Schweiz, im Vereinigten Königreich und weiteren Ländern Europas. Die Bahnmissionsmissionen in Deutschland bieten ihre Hilfe durch Rat und Tat grundsätzlich jedem Menschen anonym und kostenlos an und dies auch zu Tageszeiten, an denen andere soziale Hilfen nicht verfügbar sind. Das Hilfsangebot ist niederschwellig, für seine Nutzung sind weder bestimmte persönliche Voraussetzungen noch bestimmte Problemlagen erforderlich. Religiös motivierte Seelsorge steht nicht im Vordergrund, sondern eher praktische Handreichungen ungeachtet der eigenen Weltanschauung; gleichwohl sind Kreuz und Bibel durchaus in einer Bahnmissionsmission zu finden. Das Hilfsangebot variiert sehr stark und reicht meist von kleineren Hilfen (Pflaster, Fahrplanauskünfte, Hilfe beim Ausfüllen von Antragsformularen, Kaffee) über Reisehilfen (für Blinde, ältere Menschen, Kranke und Behinderte, Menschen mit Kinderwagen, alleinreisende Kinder) bis hin zu verweisenden sozialen Hilfen (Vermittlung in Therapieeinrichtungen, Vermittlung an die zuständigen Ämter und Behörden, Vermittlung einer Unterkunft). Darüber hinaus werden praktische Hilfen angeboten, mitunter auch mehrsprachig, zu den Einrichtungen des jeweiligen Bahnhofes wie Fundbüro, Schließfächer usw.. Die Bahnmissionsmission ruft außerdem den Notarzt bzw. die Polizei, wenn die Situation es erforderlich macht. Unterstützt werden zudem Menschen in Notlagen, z. B. Verletzte, Bestohlene, aber auch Menschen, die sich ausruhen müssen, ein Kind wickeln oder stillen möchten, ihre Kleidung wechseln müssen oder keine andere Möglichkeit haben zu telefonieren.

Zündholzschachtel mit der 2'B-Dampflokomotive Nr. 1414



„Lok 1414“ (auch Lok Vierzehn vierzehn) ist eine ab 1948 publizierte Kinderbuchreihe des österreichischen Autors Friedrich Feld, die ab 1959 in Deutschland auch auf Hörspiel-Schallplatten erschien, ferner als Buch „1414 geht auf Urlaub“, illustriert von Rolf Rettich. Eine erste Hörspielversion „Lok 1414 auf Urlaub“ wurde bereits 1949 im Hessischen Rundfunk im Kinderfunk gesendet. Regie führte Wilhelm Semmelroth.

Als Hörspiele ab den 1950er/60er Jahren auf 17-cm-Schallplatten erstveröffentlicht wurden: Lok 1414

- ... geht auf Urlaub
- ... hat Geburtstag
- ... im wilden Westen
- ... lernt zaubern
- ... tritt im Zirkus auf
- ... und das wildgewordene Nashorn
- ... und das Wunderkind
- ... und der fliegende Teppich
- ... und der grüne Autobus
- ... und die Geistermühle
- ... und die Schatzhöhle

Zündholzschachtel mit Schotterplaniermaschine (Österreich)



Die Wiener Bauunternehmung Schmidt & Metzger war spezialisiert auf Oberbauarbeiten für Eisenbahnen.

Zündholzschachtel des Hotels Nordbahn Wien



Das Austria Classic Hotel Wien befindet sich in der Praterstraße im 2. Wiener Gemeindebezirk Leopoldstadt. Es ist Mitglied der Gruppe Austria Classic Hotels und trug bis 1. Jänner 2008 den Namen **Hotel Nordbahn**. Ursprünglich diente das 1808 fertiggestellte Gebäude Zum schwarzen Tor auf der Praterstraße Nr. 72 (bis 1862 Jägerzeile), als Wohnhaus für Peter Danhauser und verfügte nur über zwei Stockwerke. 1838, ein Jahr nach der Eröffnung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (der ersten Dampfeisenbahn Österreichs) und des ersten Bahnhofsgebäudes des k.k. Nordbahnhofs (heute Bahnhof Wien Praterstern) in der Nordbahnstraße, erhielt das Gebäude ein weiteres Stockwerk und wurde als Hotel Nordbahn eröffnet.

Nach dem 3. Juli 1866, in der letzten Phase nach der Niederlage Österreichs und Sachsens gegen die Truppen Preußens im Deutschen Krieg in der Schlacht bei Königgrätz, versammelten sich die Reste der geschlagenen Nordarmee in den Schanzen von Floridsdorf. Im „Hotel Nordbahn“ an der Praterstraße war das Oberkommando der glücklosen Armee bis zu deren Auflösung etabliert.

Zwischen 1944 und 1945 wird das Gebäude im Zweiten Weltkrieg teilweise schwer beschädigt und bleibt nach Kriegsende bis 1955 unter sowjetischer Verwaltung. Anlässlich der bevorstehenden Eröffnung des neuen Bahnhofs Wien Praterstern (vorher Bahnhof Wien Nord, davor Bahnhof Praterstern, urspr. k.k. Nordbahnhof) unterzog sich auch das Hotel Nordbahn im 170. Jahr seines Bestehens einem Rebranding und trägt seit 1. Jänner 2008 den Namen Austria Classic Hotel Wien.

Streichholzschachtel der DEVK-Versicherungen



Die DEVK Versicherungen (historisch von **„Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse“**) ist ein deutscher Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit. Bundesweit hat die DEVK rund 4 Millionen Kunden mit über 15,5 Millionen Risiken in allen Versicherungssparten. Nach der Anzahl der Verträge ist die DEVK Deutschlands viertgrößter Hausrat- sowie fünftgrößter Pkw- und siebtgrößter Haftpflichtversicherer. Die Zentrale befindet sich in Köln. Deutschlandweit gibt es ca. 1200 Geschäftsstellen und 7500 Mitarbeiter im Innen- und Außendienst. Seit ihrer Gründung vor 135 Jahren sind die Muttergesellschaften des Konzerns Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit.

Die Entstehung der DEVK geht einerseits auf die am 1. April 1886 von Eisenbahnern gegründete Selbsthilfeeinrichtung „Sterbekasse der Beamten und Arbeiter im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau“ zurück. Andererseits wurde im Jahr 1889 der „Brandversicherungs-Verein Preußischer Staatseisenbahn-Beamten“ in Berlin gegründet. 1951 entstanden daraus der „DEVK Deutsche Eisenbahnversicherung Lebensversicherungsverein a. G.“ und 1953 die „Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse“. In den 1970er Jahren öffnete sich das Unternehmen für Privatkunden, um die Basis für weiteres Wachstum zu schaffen. Bis heute ist die DEVK betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn sowie eine anerkannte Selbsthilfeeinrichtung des Bundeseisenbahnvermögens.

Die DEVK bietet Versicherungs- und Vorsorgeprodukte in den Bereichen Fahrzeuge, Reise, Rechtsschutz, Haftpflicht, Haus und Wohnen, Krankenversicherung, Geld und Finanzen, Leben, Altersvorsorge, Berufsunfähigkeitsvorsorge und Unfallversicherung an.

Streichholzschachtel der VEB Zündwarenwerke Riesa 1989



Zum 150jährigen Jubiläum der ersten deutschen **Ferneisenbahnstrecke Leipzig-Dresden** fertigte der VEB Zündwarenwerke Riesa 1989 eine Schachtelserie.



„Saxonia“ mit Personen- und Güterwagen der LDE

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE) war eine private Eisenbahngesellschaft in Sachsen. Sie betrieb unter anderem die 1839 eröffnete erste deutsche Ferneisenbahn zwischen Leipzig und Dresden. Am 1. Juli 1876 wurde die Gesellschaft verstaatlicht und ging in den Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen auf. Die Streichholzschachteln dienen als Verpackung und zum Transport von Streichhölzern. Sie werden zu beiden kurzen Seiten geöffnet, um Pappschuber mit Streichhölzern aufzuschieben. Die Längsseiten mit Reibfläche dienen zur Zündung der Streichhölzer. Aufdruck: "Zündwaren". Das „R“-Logo steht für "VEB Zündwarenwerke Riesa".

Bereits seit 1923 wurden Zündwaren in Riesa produziert. Das Unternehmen VEB Zündwarenwerke Riesa entstand 1979 durch die Zusammenlegung des 1975 aus den Konsum-Zündwarenwerken Riesa hervorgegangenen VEB Zündwarenwerks Riesa mit dem VEB Zündholzwerk Coswig (Anhalt). 1991 wurde die Produktion eingestellt und der Betrieb liquidiert.

Schweizerischer Zündholzbrief mit klassischer Ellok der SBB



Ein schweizerischer Zündholzbrief (unbekannter Hersteller) zeigt die Lok Ae 4/7 11022, 1927.

Die Ae 4/7 ist eine Universallokomotive der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit Buchli-Antrieb. Dank des von Jakob Buchli entworfenen Antriebs war sie eine der langlebigsten Elektro-Lokomotiven. Sie zog während sieben Jahrzehnten, von den 1920er bis in die 1990er Jahre, Personen- und Güterzüge der Schweiz. Etliche Maschinen sind als historische Fahrzeuge oder bei privaten Eigentümern erhalten geblieben.

Nummerierung:	10901-11027
Anzahl:	127
Hersteller:	SLM Winterthur, BBC Baden, MFO Zürich, SAAS Genève
Baujahre:	1927-1934
Ausmusterung:	1994-1996
Achsformel:	2'Do'1'
Länge über Puffer:	16'760 mm
Höhe:	3800 mm
Breite:	2950 mm
Dienstmasse:	118-123 t
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Dauerleistung:	2300 kW (3120 PS)
Antrieb:	Buchli-Antrieb

Eisenbahn-Streichholz-Schachteln der A&O

Die Abkürzung „A&O“ steht für die Vorläuferorganisation der Markant Handels- und Industriewaren-Vermittlungs AG, der heutigen Marke nah&frisch.

Die Markant AG nahm im schweizerischen Pfäffikon am 1. Januar 1988 den Geschäftsbetrieb auf. Sie ging aus der Handelskette A&O, einer freiwilligen Kooperation von zwanzig Lebensmittelgroßhandlungen hervor. 1996 wurde das Unternehmen in eine Stiftung nach Schweizer Recht umgewandelt. Etwa zur gleichen Zeit wurden die kleinen A&O-Geschäfte zu Ihre Kette umfirmiert.

Die A&O-Handelskette war eine freiwillige Kooperation von 20 Lebensmittelgroßhandlungen, die 1953 gegründet wurde. In der Folgezeit schlossen sich viele Einzelhandelsgeschäfte dieser Kette an und warben mit dem Markenzeichen A & O. Die Supermärkte mit diesem Markenzeichen wurde zu einem der erfolgreichsten Supermarktkonzepte in den Dörfern und Städten der Bundesrepublik Deutschland. 1996 wurde das Unternehmen in eine Stiftung nach Schweizer Recht umgewandelt. Seitdem wurden die A&O-Geschäfte zu Ihre Kette umfirmiert oder schlossen sich einer anderen Kooperation an. In Österreich entstand die Marke Nah&Frisch. 1997 gründete Atakan Olcaysu den A&O Lieferservice, der sich 2017 mit der Firma Getränke Hoffmann in Berlin zusammenschloss.

A&O 36 gab vor 1972 12 Stück Zündholzschachteln mit Lokomotiven heraus:

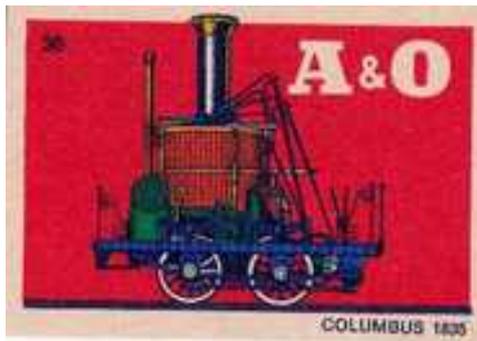


Gotha 1855

Die Lokomotivfabrik August Borsig, Berlin lieferte in den Jahren 1846/47 insgesamt 7 Dampflokomotiven der Bauart 1A1 n2 an die Thüringische Eisenbahn (ThE) für die zu diesem Zeitpunkt noch im Bau befindliche Thüringer Eisenbahnstrecke von Halle (Saale) nach Gerstungen. Darunter am 12. November 1846 die Lokomotive mit dem Namen „GOTHA“. Diese Lokomotive war bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1865 im Personen- und Güterverkehr der Thüringischen Eisenbahn im Einsatz.



Atlantic-Schnellzuglokomotive 1898 [2'B1']



Columbus 1835

Die „Columbus“ war eine Schlepptenderlokomotive der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE). Die Lokomotive kam auf Empfehlung des sächsischen Konsuls in den USA zur LDE. Ähnliche Lokomotiven hatten sich dort bei der Baltimore & Ohio Railroad bewährt (vgl. Tom Thumb). Gebaut wurde sie 1835 von Gillingham & Winans in Baltimore/USA. In den Geschäftsberichten der LDE wird die Lokomotive später als unzuverlässig und unbrauchbar bezeichnet. Mehrere Versuche, die Lokomotive an den Hersteller zurückzugeben, scheiterten. 1842 wurde die Lokomotive beim Kauf der PEGASUS bei der Sächsischen Maschinenbau-Compagnie in Chemnitz in Zahlung gegeben. Ihr weiterer Verbleib ist unbekannt.



Drache 1848

Die „Drache“ war die erste bei Henschel in Kassel gebaute Lokomotive. Sie wurde 1848 fertiggestellt. Die Dampflokomotive der Achsfolge 2 B mit einem dreiachsigen, schon 1847 gebauten Schlepptender erhielt folglich die Fabriknummer „1“. An der

Konstruktion entscheidend beteiligt war der englische Ingenieur James Brook, den Carl Anton Henschel drei Jahre zuvor eingestellt hatte.



Saxonia 1838



Beuth 1844

Die von August Borsig 1844 konstruierte Lokomotive BEUTH mit Werknummer 24 gilt als die erste eigenständig in Deutschland entwickelte Dampflokomotive. Vorher baute Borsig Lokomotiven nach amerikanischen Vorbildern nach. Die Lok gewann ein Wettrennen gegen ein Modell von Stephenson mit etwa zehn Minuten Vorsprung und galt für die folgenden zehn Jahre als Prototyp schneller deutscher Lokomotivkonstruktionen. Eine angetriebene Achse und zwei Laufachsen sowie ein Stehkessel sorgten für vergleichsweise hohe Geschwindigkeiten. Sie bekam ihren Namen nach dem Leiter der preußischen Gewerbeakademie Christian Peter Wilhelm Beuth, der August Borsig prophezeit hatte, dass aus ihm nie etwas werden würde. Ein Nachbau der Lok ist heute im Deutschen Technikmuseum Berlin ausgestellt.



1'A1'-Personenzuglok 1869



Crampton 1853 (Druckfehler auf dem Etikett!)

Die **Crampton**-Lokomotive hat nur eine Treibachse hinter dem Kessel mit großen Rädern von bis zu 2,15 m Durchmesser. Sie wurde 1843 von Thomas Russell Crampton entwickelt. Er wollte damit die Nachteile der von Stephenson entwickelten Longboiler-Lokomotiven vermeiden. Diese hatten durch den langen Kessel auf einem Laufwerk mit kurzem Achsstand große überhängende Massen und damit vor allem bei höheren Geschwindigkeiten schlechte Laufeigenschaften, die auch zu Entgleisungen führten. Bei der Bauart Crampton konnten trotz der tiefen Lage des Langkessels große Treibräder für hohe Geschwindigkeiten verwendet werden. Die besonders tiefe Kessellage wurde damals irrtümlich als wichtig für eine hohe Laufruhe und Laufgüte der Maschine angesehen. Diese Auffassung wurde insbesondere durch die Konstruktionen von Karl Gölsdorf mit besonders hoher Kessellage widerlegt. Dass die Crampton-Lokomotiven tatsächlich wesentlich laufruhiger waren als die Longboiler-Maschinen, lag an der insgesamt besseren Massenverteilung mit nur geringen überhängenden Massen, was dazu beitrug, dass sich die irrige Meinung von der tiefen Kessellage sehr hartnäckig hielt. Die Crampton-Lokomotiven erreichten für die damalige Zeit sensationelle 120 km/h.



Kopernikus 1864

Die Hessische Ludwigsbahn (HLB) war mit insgesamt 697 Kilometer Streckenlänge eine der größten deutschen Privatbahnen. Am 1. April 1897 wurde die HLB verstaatlicht und dadurch Teil der Preußisch-Hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft.



1'A-Tenderlokomotive 1880, preußische Omnibus-Lok



Jaxt 1845

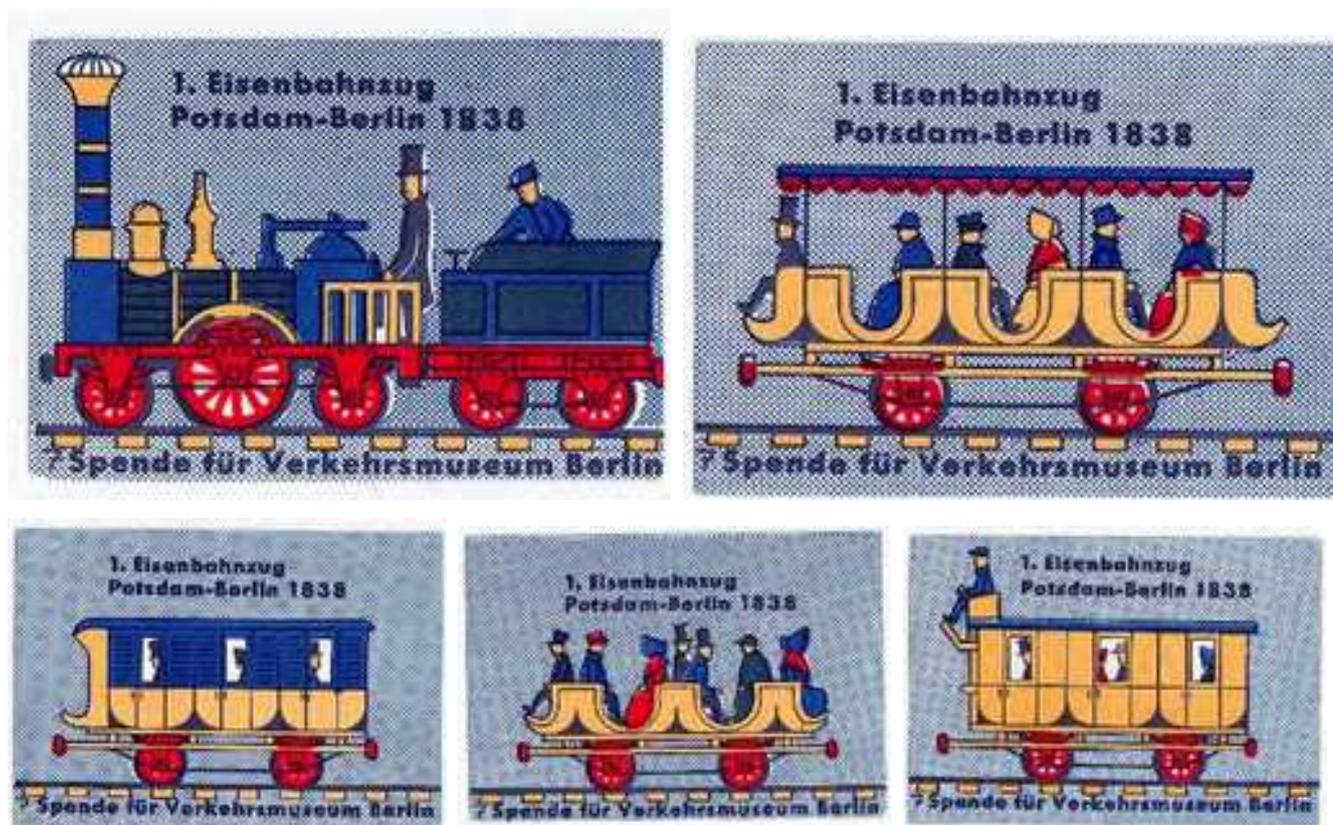
Die Lokomotive "Jaxt" der Württembergischen Staatsbahn wurde von Baldwin, Philadelphia, 1845 erbaut.



Adler 1835.

Spende für Verkehrsmuseum Berlin: 1. Eisenbahnzug Potsdam-Berlin 1838

(vor 1972). 5 Stück



Am 25.10.1960 fand die Gründungsversammlung der "Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums in Berlin e.V." statt. Am 09.07.1966 entschloß sich die Gesellschaft, den Namen "Berliner Verkehrsausstellung" in "Verkehrsmuseum Berlin" zu ändern. Am 15.01.1978 beschloß der Senat die Errichtung eines Museums für Verkehr und Technik mit Standort auf dem Anhalter Güterbahnhof. Am 11.07.1978 wurde der Wert der vorhandenen Objekte des Vereins auf etwa 15 Millionen Deutsche Mark eingeschätzt. Ein neuer Standort für das zukünftige Museum für Verkehr und Technik auf dem Gelände des Anhalter Güterbahnhofs bietet sich an. Im April 1979 zog der "Verein Verkehrsmuseum" in das Gebäude Trebbiner Straße 9 mit seiner Geschäftsstelle, der Bibliothek, den Dokumentationsgegenständen und ersten Ausstellungstücken um. Am 17.11.1979 wurde Lok 01 173 nach Berlin überführt. Betrieb, Ausstellungsobjekte, Bibliothek und Dokumentationsmaterialien gingen 1982 vom "Förderverein des Museums für Verkehr und Technik" auf die Anstalt "Museum für Verkehr und Technik" an das Museum über. Am 01.09.1996 wurde das "Museum für Verkehr und Technik" in "Deutsches Technikmuseum Berlin" umbenannt.

Deutsche Bundesbahn - Zündholzetiketten von 1962/63

Die Deutsche Bundesbahn gab auf Zündholzschachteln Verkleinerungen ihrer künstlerisch gestalteten Werbeplakate wieder.

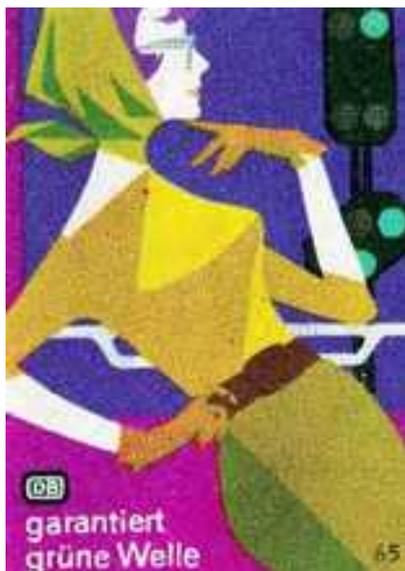
Mit Pfiff per Bahn [V200].



Eins ist sicher - die Bahn [TEE].



DB -garantiert grüne Welle. (1962/63)



DB - Man fährt mit der Bahn

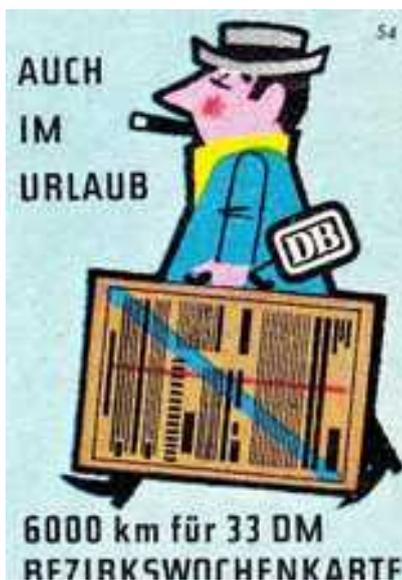


Zündholzetiketten Serie DB 1 von 1960

„TEE Im Zuge der Zeit. Deutsche Bundesbahn“



„Auch im Urlaub. 6000 km für 33 DM Bezirkswochenkarte“



Streichholz-Schachtel der BZAL



„BZAL“ ist die Abkürzung für „Bundesbahn Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren“, heute „Bahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren“: „Im Dienst 0,0 Promille“.

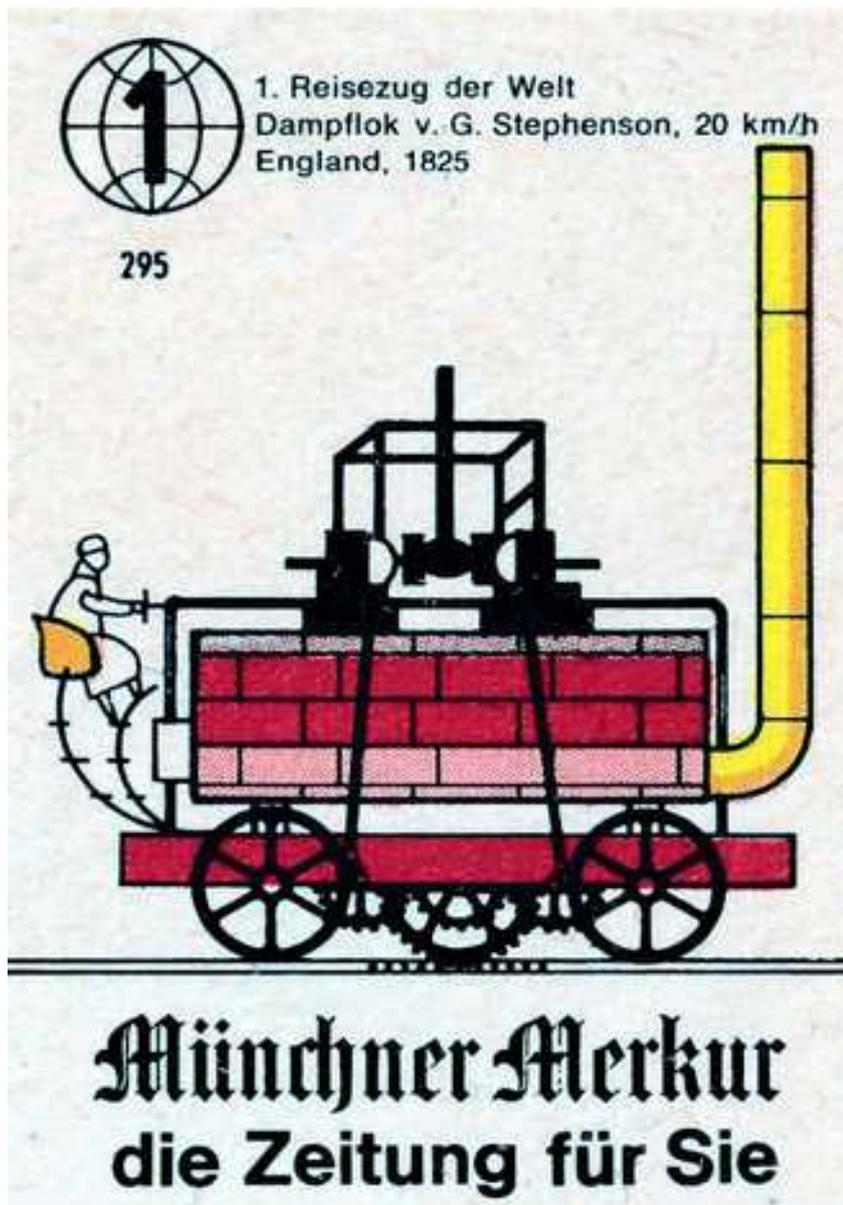
Das umgekippte Weinglas weist deutlich darauf hin, in Ausübung des Eisenbahndienstes auf jeglichen Genuß von Alkoholika zu verzichten. Die BZAL gehört zu den anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen des Bundes-Eisenbahn-Vermögens (BEV) und dient der Suchtprävention im Unternehmen DB. Die Bahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren (BZAL) ist Teil der Stiftung BSW Bahn-Sozial-Werk. Neben Flyern und Medienmappen gibt die BZAL das regelmäßige Magazin „Null Promille“ heraus und pflegt den Internetauftritt unter dem Motto „Suchtprävention ist unsere Aufgabe“. Der neue Aufklärungsfilm der BZAL, „CRASH“, zeigt die Geschichte des 17jährigen Auszubildenden Max (gespielt von Wilson Gonzalez Ochsenknecht) von den ersten Kontakten zum Alkohol bis zum großen Absturz.

Münchener Merkur – die Zeitung für Sie (1965)

Der „Münchner Merkur“ war 1946 nach der Süddeutschen Zeitung die zweite zugelassene Zeitung in München. 1968 wurde als Ableger die Boulevardzeitung tz auf den Markt gebracht.

Als Eigenwerbung brachte der Merkur 1965 die Serie 295 auf Zündholzetiketten mit Lokomotiven auf den Markt.

1. Reisezug der Welt. Dampflok von G. Stephenson, 20 km/h, England 1825.



2. Ungewöhnlichster Triebwagen der Welt: Schienenzeppelin von F. Kruckenberg, 230 km/h, Deutschland 1931.



3. Neueste Schnellzug-Dampflok der Welt: P36, Linie Moskau-Leningrad, UdSSR 1960.



4. Schnellstes Schienenfahrzeug der Welt: E-Lok BB9004, 331 km/h, Frankreich 1954.



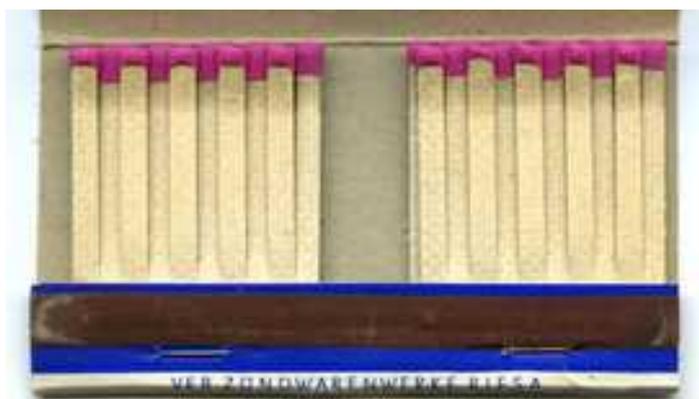
5. Stärkste Diesellok-Einheit der Welt: ML 4000 C'C', 4000 PS, 110km/h, USA (Southern Pacific)/Deutschland 1964.



©P. Dr. Daniel Hörnemann

Streichholzbrief des VEB Förderwagen und Beschlagteile

Die Fa. Volks-Eigener-Betrieb Förderwagen und Beschlagteile Mühlhausen wurde 1948 gegründet und bestand bis zur politischen Wende 1990. Der VEB Zündwarenwerke Riesa gab diese Briefchen heraus.



(Slg. Dr. Matthias Lentz)

Tschechoslowakische Unfallverhütungsbilder auf Zündholzschachteln



ČSD-Werbeabbildungen

Die Československé státní dráhy (Tschechoslowakische Staatsbahnen) war die Staatsbahn in der einstigen Tschechoslowakei.



Jubiläumszündholzetiketten zur Hundertjahrfeier 1859-1959 der Maschinenfabrik Škoda mit Sitz in Pilsen (Plzeň) in Böhmen

Škoda produzierte Waffen, Automobile, Nukleartechnik und war involviert in Lebensmittel-, Tabak-, Automobil- und Flugzeugindustrie. Škoda baute in aller Welt Zuckerfabriken, Mühlen, Brauereien, Kraftwerke, Bergwerke oder Schlachthöfe auf.

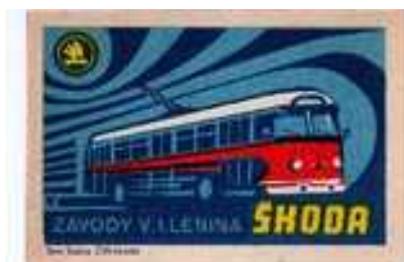


Lokomotivbau bei Škoda

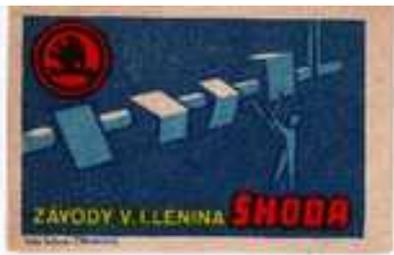
Die erste gebaute Lokomotive (Fabriknummer 1/1920) entstammt der österreichischen Reihe 270 und zählt zum Sammlungsbestand des Technischen Nationalmuseums in Prag. Die zuletzt als 434.1100 bezeichnete Lokomotive wird in Tschechien mehrmals jährlich für besondere Veranstaltungen eingesetzt. Mit der 534.0 wurde 1923 eine Eigenentwicklung vorgestellt. 1926 folgte die 387.0 als moderne Schnellzuglok. Aber auch Lokomotiven in Breit- und Schmalspur wurden gebaut und bis Kolumbien, Indien und China geliefert. Ab 1927 wurden auch Triebwagen gebaut. Ebenfalls ab 1927 stellte Škoda Elektrolokomotiven her. Die ČSD E 424.001 und E 424.002 waren hier die ersten Lokomotiven. Obwohl das Werk im April 1945 durch Bombenangriffe zerstört worden war, wurden ab Juni 1945 wieder Lokomotiven repariert und im Dezember 1945 verließ die erste Neubaurok das Werk. 1958 wurde der Dampflokbau nach 3247 gebauten Lokomotiven eingestellt. Nach 1945 war Škoda als Lieferant der Elektrolokomotiven vorgesehen, die für das Elektrifizierungsprogramm in der Tschechoslowakei benötigt wurden. Wurden 1953 für den Bau der ČSD-Baureihe E 499.0 noch Lizenzen Schweizer Hersteller benutzt, fand der Elektrolokomotivbau bei Škoda rasch einen eigenständigen Weg. Die 1974 vorgestellten Lokomotiven der ČSD-Baureihe ES 499.0 waren seinerzeit die stärksten Zweisystemlokomotiven der Welt. Im gleichen Jahr begann der Bau der

Schnellfahrlokomotiven der SŽD-Baureihe 4C200, mit der 1984 in der Sowjetunion der planmäßige Reisezugverkehr mit 200 km/h aufgenommen werden konnte. 1987 stellte Škoda mit der Baureihe 169 den Prototyp einer Lokomotive mit Drehstromantrieb vor. Lokomotiven von Škoda wurden in die Sowjetunion, Bulgarien und Polen exportiert.

In der Gegenwart produziert der heutige Konzern Škoda Transportation die Mehrsystemlokomotive des Typs 109 E. Das tschechische Eisenbahnverkehrsunternehmen České dráhy erhielt ab 2009 20 Lokomotiven dieses Typs als Reihe 380 für den grenzüberschreitenden Einsatz, die ZSSK 2013 zwei Lokomotiven (ZSSK-Baureihe 381). Seit 2005 gehört der Eisenbahn- und Triebwagen-Hersteller Vagonka Studénka zur Škoda-Holding. 2013 gaben die Deutsche Bahn und Škoda bekannt, dass ab Dezember 2016 auf den Bahnstrecken München–Treuchtlingen und Nürnberg–Ingolstadt sechs Škoda-Doppelstockzüge einschließlich der Systemlok des Typs 109E zum Einsatz kommen werden.



O-Bus und Elektrolok der Škoda



Diesel-elektrische Lok T698 von 1958



Dampflok von 1845

Pferdebahn von Budweis nach Linz



Tschechoslowakische Unfallverhütungsbilder auf Zündholzschachteln



©P. Dr. Daniel Hörnemann