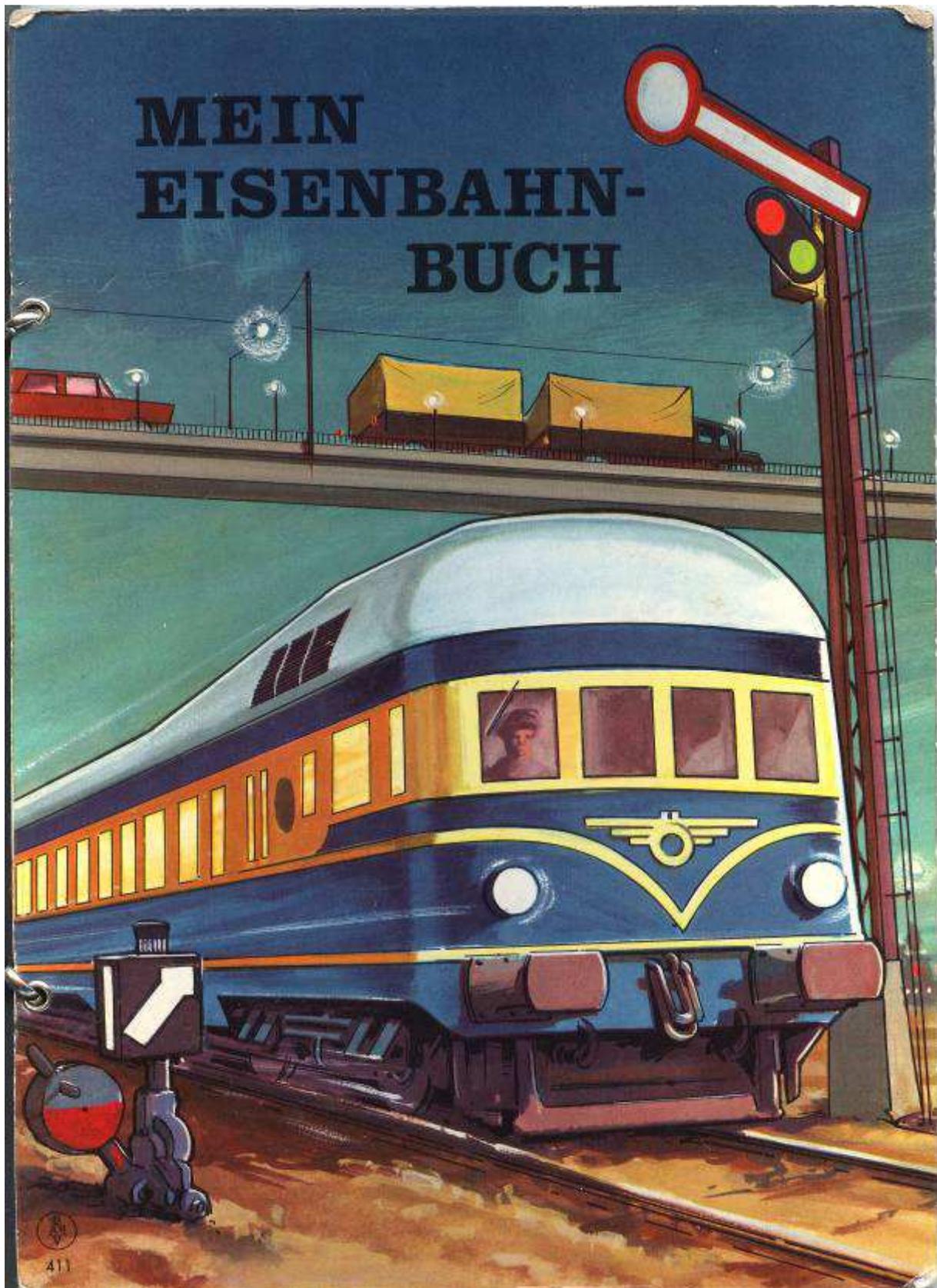


Mein Eisenbahn-Buch (JBJ Verlag)

Die Abkürzung JBJ steht für den Wiener Verlag Julius Breitschopf jun. Unter Nr. 411 wurde um 1964 ein 28x20 cm großes und 300 g schweres Bilderbuch mit vier illustrierten Kartonbögen mit Ringbindung produziert. 1947 erschien der erste Kinder- und Jugendbuch-Verlagskatalog im Breitschopf Verlag Wien. Dies war der Beginn einer rasanten, dynamischen Entwicklung im gesamten deutschen Sprachraum. Ab 1954 wurde der Verlag in Deutschland durch die MÜKO-Münchner Kommissionsbuchhandlung vertreten. Im Jahr 1965 wurde die Bilderbuchpalette erheblich erweitert. Seit 1947 lesen Kinder Breitschopf Bücher. Die Beliebtheit und der Erfolg beim Publikum und im Buchhandel ziehen sich wie ein roter Faden durch eine erfolgreiche Verlagsgeschichte. Die Themengebiete des Verlages tragen den Veränderungen des Marktes Rechnung und umfassen ein vielfältiges Familienprogramm, das vom Bilderbuch bis zum interessanten Kochbuch und Ratgeber einen Bogen von den Kindern bis zu den Eltern spannt. Der Verlag ist unter anderem spezialisiert auf Auftragswerke und Sonderproduktionen.

Das fünfzig Jahre alte Bilderbuch zeigt einen Querschnitt der damals in Betrieb befindlichen Dampf-, Diesel- und Elektrotriebfahrzeuge der Österreichischen Bundesbahnen.



ÖBB 5145 / 5045 „Blauer Blitz“

Als **Blauer Blitz** wurden die Schnellzug-Diesellokomotiven der Reihe 5045 und 5145 der ÖBB bezeichnet. Zwischen 1952 und 1956 wurden von der

Firma Simmering-Graz-Pauker in Wien 12 Exemplare der Type 5045 gebaut. Vier weitere Einheiten aus einem geplatzten Exportauftrag für Jugoslawien wurden später als 5145 von den ÖBB übernommen. Eingesetzt wurden sie vorerst in erster Linie im internationalen und nationalen Schnellzugverkehr, wobei sie besonders als Triebwagenschnellzug (TS) Venezia zwischen Wien und Venedig und als Triebwagenschnellzug (Vindobona) Wien - Praha - Berlin Bekanntheit erlangten. Viele Jahre fuhren sie auch die Schnellverbindungen zwischen Wien und Villach sowie zwischen Wien und Graz. Da im Laufe der Jahre immer mehr Hauptstrecken elektrifiziert wurden, fanden die Triebwagen mehr und mehr im Regionalverkehr Verwendung, zuletzt in den 1990er-Jahren im niederösterreichischen Weinviertel. 1997 wurden die letzten 5145 aus dem Plandienst ausgeschieden. Mehrere Fahrzeuge sind in Museen erhalten geblieben.

Dieser Triebwagen ist auch auf der zweiten Seite des Bilderbuches zu sehen.



WER LUST UND ZEIT HAT UND AUCH GELD,
DER FAHRE IN DIE WEITE WELT.

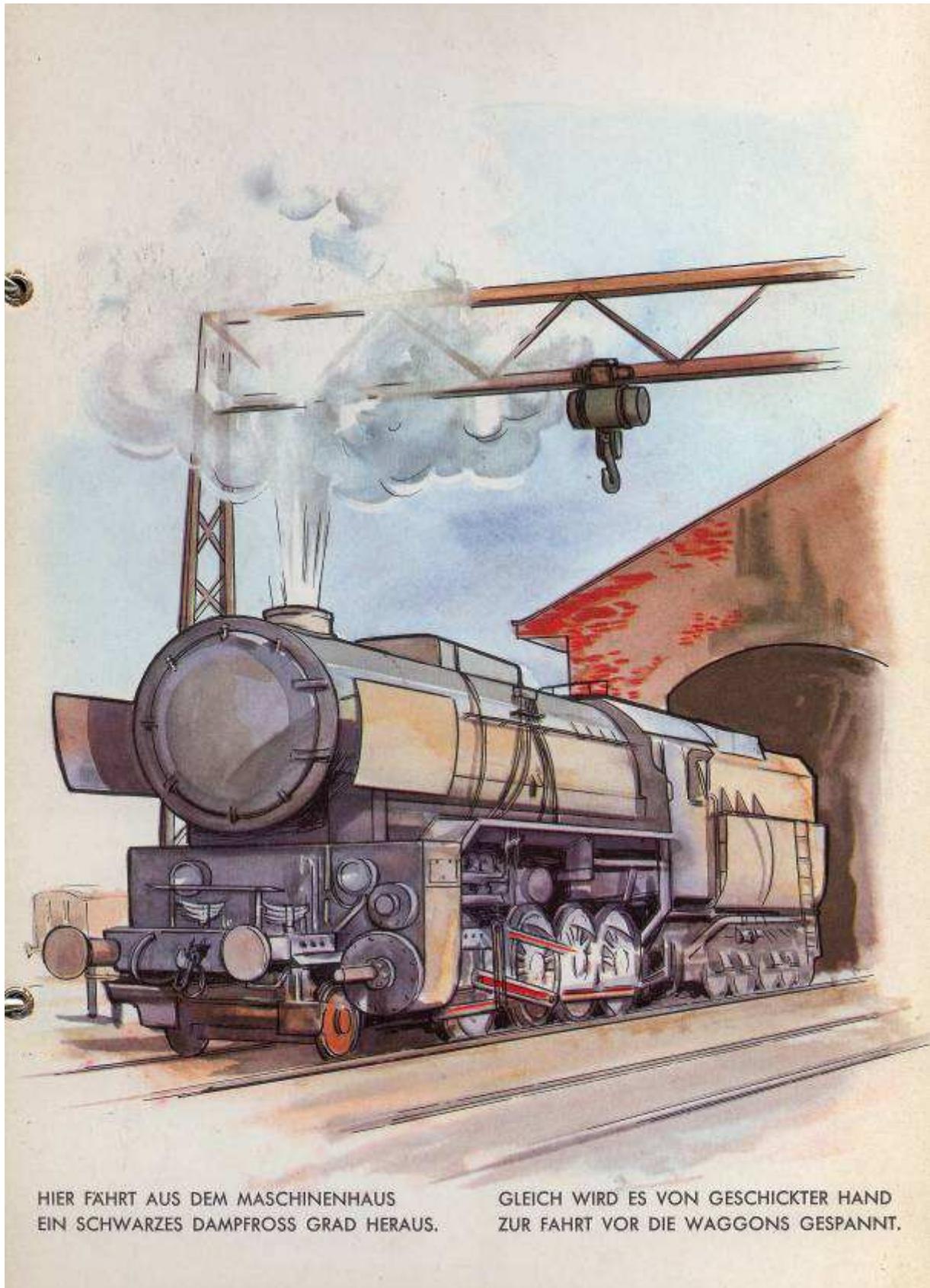
HIER STEHT EIN SCHNELLZUG, BLAU UND FEIN,
DER LADT ZUR FERIE NREISE EIN.

ZU JEDER ZEIT, IM WINTER GAR
IST EINE BAHNFAHRT WUNDERBAR.
RASCH BRINGT SIE UNS AN ORT UND STELL'.
AUF BRETTTELN GING ES NICHT SO SCHNELL.

DR-Baureihe E 94, DB-Baureihe 194, DR-Baureihe 254, ÖBB Reihe 1020

Von dieser starken Lok wurden zwischen 1940 und 1956 von den Lokfabriken AEG, SSW, Krauss Maffei, Krupp, Henschel und WLF 197 als

E94 und 3 als ÖBB 1020 gebaut. Ausgemustert wurden sie 1988 (DB), 1991 (DR) und 1995 (ÖBB). Die Co'Co'-Lokomotive trug bei der DB ab 1968 die Gattungsnummer 194 ab 1968, bei der DR ab 1970 254 und bei den ÖBB 1020. Die schwere sechsachsige Reichsbahn-Güterzuglok, auch KEL (Kriegsellok) 2 genannt, mit dem Spitznamen „Deutsches Krokodil“ bewältigte auch jahrzehntelang schwierige Rampenstrecken wie die Geislinger Steige, die Spessarttrampe, die Frankenwaldbahn, die Arlbergbahn und die Tauernbahn. Die Loks mit 90 km/h Höchstgeschwindigkeit waren in der Lage, Güterzüge mit 2.000 Tonnen in der Ebene mit 85 km/h, 1600 Tonnen über 10 Promille Steigung mit 40 km/h, 1000 Tonnen über 16 Promille mit 50 km/h und 600 Tonnen über 25 Promille mit 50 km/h zu ziehen. Die 254er trugen bei der DR den Spitznamen »Eisenschwein«. Etliche Maschinen blieben museal erhalten oder werden sogar von Privatbahnen weiter genutzt.

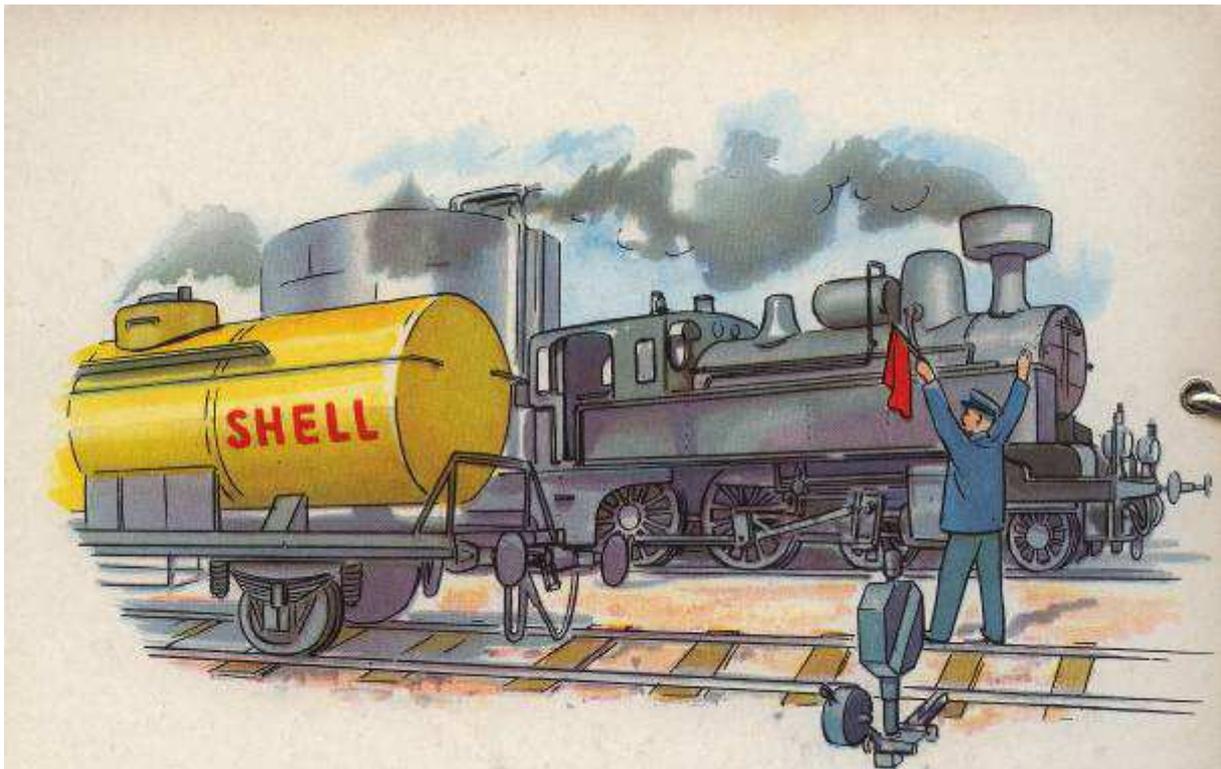


DR-Baureihe 42

Zwischen 1943 und 1949 wurden 1061 Maschinen der schweren 1'Eh2-Güterzuglok gebaut. Ihre Ausmusterung erfolgte bei der DB bis 1962, bei

der DR bis 1969 und bei den ÖBB bis 1968. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 80 km/h, ihre indizierte Leistung: 1.325 kW. Die Baureihe 42 wurde als Kriegslokomotive KDL 3 für die Deutsche Reichsbahn angeschafft durch das Ministerium für Bewaffnung und Munition. Sie waren für schwere Güterzüge vorgesehen, die mit der DR-Baureihe 52, der leichteren KDL 1, nicht wirtschaftlich befördert werden konnten. Sie erreichte längst nicht die Stückzahl der Baureihe 52. Dennoch war sie in der Zeit nach dem Krieg in vielen Ländern Mittel- und Osteuropas eine wichtige Stütze bei der Beförderung von Güterzügen.

In Österreich verblieben nach dem Krieg Lokomotiven bis zu 103 Exemplare. 1947 zählten die wiedererstandenen ÖBB 67 Lokomotiven. Davon waren 16 Maschinen schrottreif. Sie wurden durch neu gebaute Lokomotiven der Wiener Lokfabrik Floridsdorf ersetzt, die bis 1949 noch 72 Lokomotiven der Baureihe 42 produzierte. Die übrigen Lokomotiven der WLF nahmen die ÖBB nicht ab, weil die Elektrifizierung des Bahnnetzes Vorrang hatte und die Dampflokomotiven so als entbehrlich angesehen wurden. Nach dem Krieg wurden die Frostschutzvorrichtungen entfernt und die Tender zu Kabinentendern umgebaut. Auch wurden einzelne Lokomotiven versuchsweise mit Mischvorwärmern ausgerüstet. Manche Lokomotiven wurden zeitweise mit Ölzusatzfeuerung versehen oder sogar auf Ölhauptfeuerung umgebaut, weil Kohle für Dampflokomotiven in Österreich knapp war. Eingesetzt wurden die Kriegslokomotiven hauptsächlich auf der Semmeringbahn. Nicht selten führten sie mit Vorspannlokomotive der gleichen Baureihe Güterzüge auf dieser Strecke. Wenn notwendig, schob eine weitere 42er nach. Die ÖBB war mit den schweren Kriegslokomotiven sehr zufrieden, trotzdem wurden sie wegen der fortschreitenden Elektrifizierung zunehmend außer Dienst gestellt. Die ÖBB gaben 1955 an die MÁV (Ungarische Staatsbahn) 25 nicht mehr benötigte Maschinen ab. 1963 waren nur noch die nach dem Krieg gebauten 16 Maschinen vorhanden. 1968 wurde die letzte Lokomotive aus dem Bestand der ÖBB gestrichen. Doch bereits 1966 wurde die 42 2708 als Museumslokomotive vorgesehen.

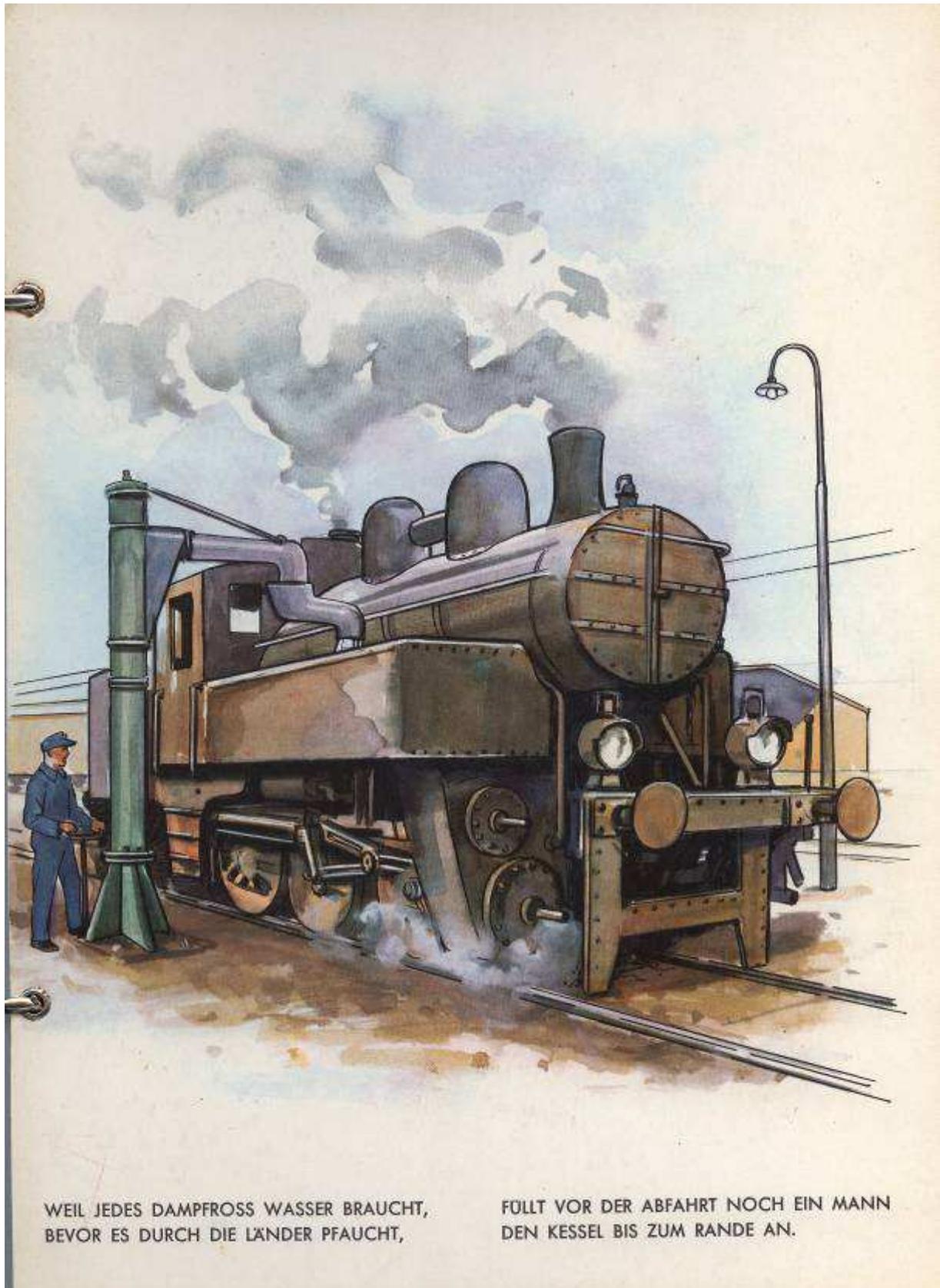


SEHT, WIE DER MANN SEIN FAHNLEIN SCHWINGT! EIN LASTZUG KAM, DEM DEUTET ER:
 WEM ER WOHL GAR SO EIFRIG WINKT? FAHR NOCH EIN STÜCKCHEN, BIS HIERHER!

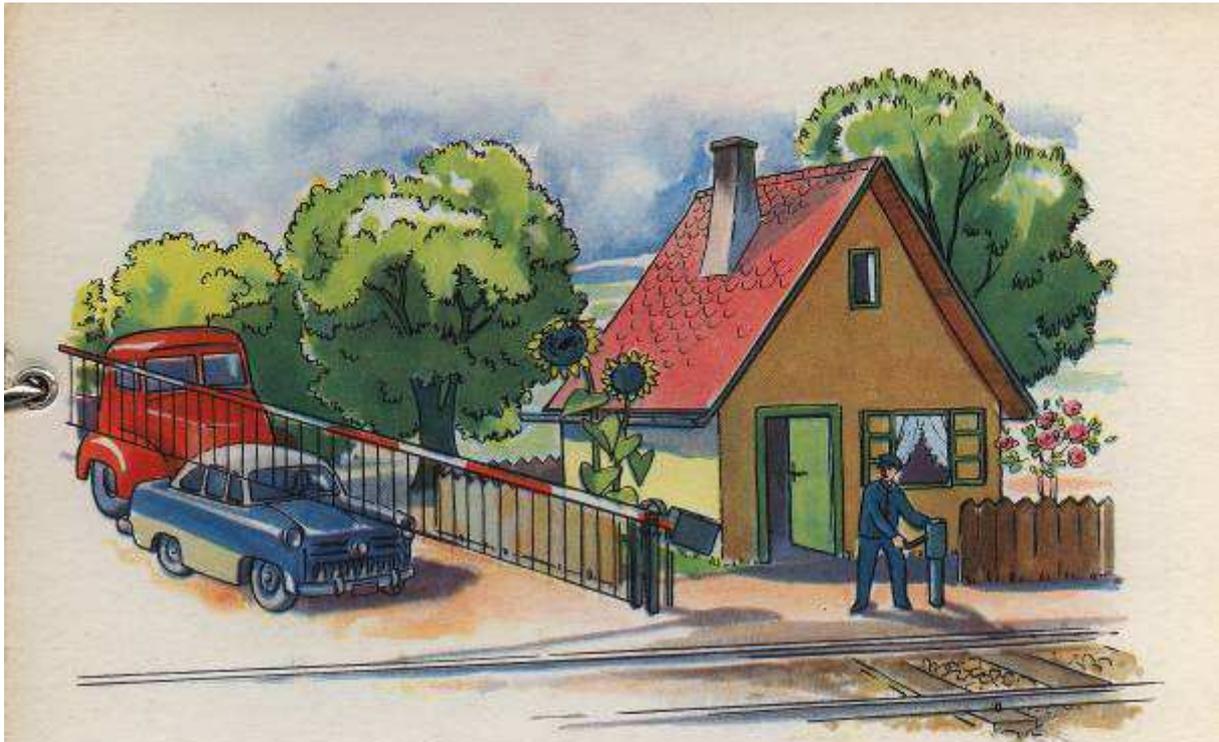


DER LASTZUG FUHR DIE GANZE NACHT. WAS HAT ER ALLES MITGEBRACHT?
 HIER SEHT IHR'S: AUTOS, BAUHOZ UND GEFOLLTE FASSER, GROSS UND RUND.

Welche Tenderlok mit Kobelschornstein mag hier dem Illustrator Modell gestanden haben?



Auch dieses Dampfroß mit geteilter Rauchkammertür und Verbunddom sucht sein Vorbild.



DER SCHRANKENWARTER TAG UND NACHT
IN SEINEM KLEINEN HÄUSCHEN WACHT.

SOOFT EIN ZUG KOMMT, MACHT IM NU
DER BRAVE MANN DEN SCHRANKEN ZU.



NICHTS SCHÖN'RES GIBT'S, ALS DANN UND WANN
ZU FAHREN MIT DER EISENBahn.

WER LUST UND ZEIT HAT UND AUCH GELD,
DER REISE IN DIE WEITE WELT!

BBÖ 1170 / ÖBB 1045 / MBS 1045

Mitte der zwanziger Jahre benötigten die Österreichischen Bundesbahnen (Kurzbezeichnung bis 1938: BBÖ) für die traktionstechnisch schwierige

Mittenwaldbahn mit ihren Höchststeigungen von mehr als 36 Promille und die im Jahre 1925 elektrifizierte Strecke Attnang-Puchheim - Stainach-Irdning (Salzkammergutbahn) möglichst universell einsetzbare Lokomotiven. Die Entscheidung fiel auf eine vierachsige Drehgestellokomotive mit Einzelachsantrieb, die die Reihenbezeichnung 1170 erhielt. Die bis dahin üblichen Stangenantriebe wurden hier ebenso aufgegeben, wie die Bauart mit großen, im Maschinenraum untergebrachten Motoren. Es entstand eine sehr gedrungene Lokomotivreihe der Bauart Bo'Bo'. Von den Lokfabriken ELIN/Wien, Wr. Neustadt & Floridsdorf wurden zwischen 1927 und 1929 die Elloks mit einer Höchstgeschwindigkeit 60 km/h und einer Stundenleistung von 1140 kW / 40 km/h gebaut. Die ersten zehn waren für die Salzkammergutbahn gedacht, die restlichen vier für die Mittenwaldbahn. Die Leistung der kleinen Maschinen war beachtlich, so zogen sie Güterzüge mit bis zu 1 km Länge. Die Deutsche Reichsbahn bezeichnete die Reihe ab 1938 als E 45. Zwei Fahrzeuge wurden während des Zweiten Weltkriegs so stark beschädigt, daß sie ausgemustert werden mußten. 1980 wurden die 1045.01, 03 und 06 an die Montafonerbahn (MBS) verkauft, wo die ersteren beiden bis 2009 im Betrieb standen. Die Ausmusterung bei den ÖBB erfolgte bis 1994.

Die letzte Seite des Bilderbuchs zeigt lediglich das Hersteller-Logo JBJ.

Sachdienliche Hinweise zur Klärung der Identität der Tenderlokomotiven sind sehr erwünscht...

Vgl. <http://www.breitschopf-verlag.com> und wikipedia.

©P. Dr. Daniel Hörnemann