

im Film

- 95** Strom und Öl | Konkurrenz ohne Kohle und Kessel
- 96** Dampfloks heute auf 1000 mm | Harz
- 97** Dampfloks heute auf 900 und 750 mm | Moli und Rasender Roland
- 98** Dampfloks heute auf 750 mm | Sachsen
- 99** Am Tropf des Ehrenamts | Die Dampfloks leben!
- 100** Kran und Walze | Dampfende Verwandtschaft
- 101** Leidenschaft ganz persönlich | Lebensthema Dampfloks

Literaturverzeichnis

Bildnachweis

Impressum

Vorwort

Über Wesen, Funktionsweise, Unterscheidungsmerkmale, Bedeutung und Einsatz der weltweit vielleicht halben Million Dampflokomotiven in 220 Jahren in einem einzigen Büchlein angemessen Auskunft zu geben, ist eine Aufgabe nicht der Sammlung von Material, sondern seiner schmerzhaften Begrenzung. Diese Aufgabe übernimmt vorliegend ein Autor, der in 40 Berufsjahren als Lehrer und Richter sowohl die kompromisslose Erforschung des Details als auch die Vermittlung des radikal gestrafften Überblicks geübt hat. Und auf das Thema

bezogen: Basis dieses Buches ist bei mir nicht der schnelle Griff ins Internet, sondern eine systematische Beschäftigung mit Dampflokomotiven über inzwischen 55 Jahre mit dem Niederschlag von gut und gerne 50 Regalmetern Literatur und einer nicht mehr zählbaren Menge von Fotos und Dateien. Kein Zweifel: Die Epoche der Dampflokomotive ist am Ende des Zeitalters der Nutzung fossiler Brennstoffe unwiderruflich ein Stück Vergangenheit. Eine Botschaft sei aber allen Erläuterungen vorangestellt: Sie war nicht – wie es museale Reste von Dampftrieb manchmal erscheinen lassen – eine liebenswerte Kuriosität der »guten alten Zeit«, sondern eine zentrale Triebkraft des Industriezeitalters. Schnellzüge von 12 oder 14 Wagen mit Geschwindigkeiten von 90 bis 130 Stundenkilometern und 1500 Tonnen schwere Güterzüge mit 60 bis 90 Stundenkilometern

über Berg und Tal zu fahren, das würde auf dem heutigen Mobilitätsmarkt nicht mehr genügen, aber es hatte mit einer Idylle im Sinne von »Blumen pflücken während der Fahrt verboten!« wirklich nichts zu tun. Wir müssen über den längst vollzogenen Abschied von der zwischen 1840 und 1975 so unerhört dominierenden Maschine nicht weinen, wir sollten aber ihre Konstrukteure, ihre Lokführer, ihre Heizer und alle anderen an ihr und mit ihr arbeitenden Menschen nicht belächeln.

