

Zu diesem Buch

Wer kennt sie noch, die Haubenlastwagen, die vor 30 bis 40 Jahren zum alltäglichen Erscheinungsbild unserer Straßen gehörten? Angefangen bei den Schwerlastwagen wie Büssing 8000, MAN F 8, Mercedes-Benz L 6600 oder dem legendären Krupp Titan, die, besonders im Fernverkehr, nicht nur die Rastplätze der Autobahnen und die Speditionshöfe bevölkerten, sondern ebensohäufig als unermüdliche Arbeitspferde im Baugewerbe vertreten waren. Im letztgenannten Aufgabenbereich machten sich auch die Firmen Faun und Kaebler einen Namen. Die Mittelklasse wurde in den fünfziger Jahren eindeutig von den Mercedes-Benz-Typen L 3500 / L 311 beherrscht. Die Konkurrenz, allen voran Magirus-Deutz mit den Rundhauber-Typen, und Henschel versuchte mitzuhalten, kam aber stückzahlmäßig nicht an Mercedes-Benz heran. Auf dem Markt der leichten Lastkraftwagen des Nahverkehrs dominierten der Opel Blitz 1,75 t, Borgward mit den B 1500 / B 2500-Typen und Hanomag mit dem bekannten L 28. Mitte der fünfziger Jahre erschien als ernstzunehmender Mitbewerber dieser Klasse Mercedes-Benz mit dem Typ L 319. Nur zögernd tauchten etwa zur gleichen Zeit die ersten Frontlenkermodelle auf, die – durch neue Maß- und Gewichtsvorschriften des Gesetzgebers begünstigt – schon ab ca. 1960, zumindest im Fernverkehr, eindeutig die Oberhand gewonnen hatten. Fahrzeuge aus der Kriegszeit waren damals noch in genügender Zahl zu beobachten. Diese zwar robusten, aber technisch überholten Modelle wurden fast überall bei sich bietender Gelegenheit ausgesondert und durch Nachkriegskonstruktionen ersetzt.

Heute ist von dieser Vielfalt nichts mehr übrig geblieben und an ihre Stelle ist die Gleichförmigkeit im Lastwagenbau getreten. Ganz davon abgesehen, daß viele ehemals bedeutende Lastwagenhersteller vom Markt verschwunden sind, geht die Eintönigkeit so weit, daß man manche Typen in Extremfällen nur durch die verschiedenartigen Schriftzüge am Fahrerhaus unterscheiden kann. Man muß heute froh sein, wenn man ausnahmsweise und ganz vereinzelt mal ein Fahrzeug aus den sechziger Jahren zu Gesicht bekommt. Fast jeder alte Lastwagen wurde verschrottet und kaum jemand dachte bis vor kurzem daran, historisch wertvolle Nutzfahrzeuge zu erhalten. Zu den Ausnahmen gehören die Feuerwehren, bei denen noch am ehesten derart rare Objekte erhalten sind. In Einzelfällen stehen selbst heute noch Löschfahrzeuge aus den fünfziger Jahren im Einsatz, was für die Dauerhaftigkeit der Konstruktion spricht.

Ende der siebziger Jahre trat ein Sinneswandel ein, denn immer mehr Menschen begannen sich für alte Nutzfahrzeuge zu interessieren, leider erst zu einer Zeit, als die meisten Lastkraftwagen dieser Epoche – besonders im Fernverkehr – schon nicht mehr vorhanden waren. In der Zukunft sorgte eine steigende Zahl von restaurierungsfreudigen Sammlern, die diese Objekte erwarben und in aufwendiger und liebevoller Arbeit wieder fahrbereit herrichteten, um damit beispielsweise auf Sternfahrten und Fahrzeugtreffen zu erscheinen, für den Erhalt so mancher Rarität, denn trotz allem hatten einige Lastwagen – und sei es auf Schrottplätzen – bis in die heutige Zeit überlebt. Oftmals gehörte sehr viel Mut dazu, diese vielfach total heruntergekommenen Objekte zu erwerben und zu restaurieren. Der Informationsaustausch der Sammler untereinander trägt sehr dazu bei, daß auch aus dem Ausland – hier ist besonders die DDR zu nennen – sehr viele Stücke »sichergestellt« werden konnten, die teilweise noch der Restaurierung harren. In den nächsten Jahren ist hier noch einiges zu erwarten.

Alte Lastwagen fanden – ebenso wie Dampflokomotiven und andere Bereiche der nostalgischen Technik – eigentlich schon immer mein Interesse. Aber vom bloßen Interesse und Schauen war es ein weiter Weg bis zu der Idee, die Fahrzeuge auch zu fotografieren. Leider entschloß ich mich erst Anfang 1980 dazu, alle noch erreichbaren Nutzfahrzeuge systematisch im Bilde festzuhalten. Heute bedauere ich es, nicht schon früher damit begonnen zu haben. Aber alltäglich erscheinende Dinge müssen wohl immer erst selten werden, bevor sie uns richtig bewußt werden und ins Auge fallen.

Schon bald stellte ich fest, daß ich das Fotografieren nicht allein dem Zufall zu überlassen brauchte, sondern daß man seinem Glück auch ein wenig nachhelfen konnte, wenn man sich intensiv nach diesen Objekten umhörte und allen Standorthinweisen konsequent nachging.

Um ein Fahrzeug aufnehmen zu können, muß man zunächst Kenntnis von dessen Standort haben. Alles andere – Fototermin vereinbaren und hinfahren – ist dann »nur« noch Nebensache. An diese Informationen zu gelangen, bedurfte vor allem der Hinweise aus dem Freundes- und Bekanntenkreis, die in jedem Fall schriftlich festgehalten wurden. So sprach sich mein Hobby herum. Allen Hinweisen gehe ich mit Beharrlichkeit nach und lasse mich auch durch Enttäuschungen nicht entmutigen. Nicht selten ist die Information überholt, das Fahrzeug nicht mehr aufzufinden. Auch kann man

nicht immer sofort, allein schon wegen der oft großen Entfernungen, dorthin fahren. Aber auch wenn manche Standorte zunächst etwas abgelegen zu sein scheinen, meist kommt man doch mal auf der Durchreise in die Gegend oder man erhält weitere Hinweise, die eine Reise in das Gebiet lohnend machen.

An dieser Stelle möchte ich hervorheben, daß es mir darauf ankommt, die Fahrzeuge – möglichst vor einem geeigneten Hintergrund – selbst aufzunehmen. Das bedeutete aber auch, daß ich zu allen Standorten selbst hinfahren mußte. Die Reiserouten werden sorgfältig ausgearbeitet, damit möglichst viele der gesuchten Objekte auf die Platte gebannt werden können. So ist es nicht verwunderlich, wenn ich inzwischen bereits mehr als 140 000 Kilometer auf der Suche nach alten Nutzfahrzeugen zurückgelegt habe. Bei einigen Großtouren legte ich in 14 Tagen bis zu 7 500 Kilometer zurück! Über 4 000 verschiedene Wagen habe ich bis heute in mein Archiv aufgenommen, darunter befinden sich rund 3 000 Feuerwehrfahrzeuge, die bei mehr als 1 600 Wehren abgelichtet wurden. Neben einer großen Anzahl von Privatfirmen und Sammlern wurden auch viele Nutzfahrzeugtreffen besucht, um die begehrten Stücke im Bilde festzuhalten. Heute ist dies praktisch die einzige Möglichkeit, um ältere Lastwagen überhaupt noch zu Gesicht zu bekommen.

Bevor es überhaupt zu einem Foto kommen kann, sind die vielfältigsten Schwierigkeiten zu meistern. Viele Fahrzeuge müssen erst mit Batterien versehen werden, können nur nach geschoben werden oder sie befinden sich total zugestellt im hintersten Teil einer Halle oder eines Schuppens, der ausgeräumt werden muß, bevor sich das gute Stück der Kamera präsentieren kann. Fehlfahrten sind dabei nicht zu vermeiden, manchmal gelingt es erst nach Jahren, ein Fahrzeug aufzunehmen, weil sich immer wieder Hindernisse entgegenstellten. Ohne das Verständnis und Entgegenkommen der Fahrzeugbesitzer hätte so manches seltene Stück nicht in diesem Bildband präsentiert werden können.

Für diesen Farbbildband habe ich die schönsten Aufnahmen aus meinem Archiv ausgewählt. Dieser Band soll nicht als Katalog oder Typenbuch verstanden werden, sondern als »Bilderbuch«, das die Schönheit alter Lastkraftwagen – hervorragend unterstützt durch die farbige Bildwiedergabe – zum Ausdruck bringen will. In zwangloser Reihenfolge werden typische und bemerkenswerte ältere Lastwagen vorgestellt. Jedes Fahrzeug wird in einer ganzseitigen Farbaufnahme gezeigt und mit einem ausführlichen Text erläutert.