

essanterweise ging es dann Schlag auf Schlag weiter. Mindestens wöchentlich erhielt ich via E-Mail Zuschriften über neu entdeckte Dampfloks, aus Japan und den USA Anfragen zu den exotischsten Dampfloktiteln und viele viele Bilder. Nach dem Klären der jeweiligen Bildrechte - Bilder Dritter akzeptierte ich nicht - war es dann ein Leichtes, die Lokdatenbank um eine Bilderkomponente zu ergänzen.

Monatelang funktionierte das Web prächtig, die Zugriffszahlen waren sehr in Ordnung und es gab eine gute Interaktion mit den Lesern. Aber irgendwann war mir das nicht genug. Aus den gesammelten Daten sollte etwas Dauerhaftes werden, etwas für jede Zielgruppe, für jedes Alter, also ein Buch.

Wenn ein Informatiker ein Buch herstellen will, das auf Tabellendaten einer Datenbank beruht, werden die Einzelinformationen natürlich weder abgetippt noch über die Windows-Zwischenablage hinüber kopiert. Mir war sehr wichtig, auch während der Entstehungsphase des Buches laufend Änderungen an den Daten ohne Doppelerfassung vornehmen zu können. Daher musste das Buchdokument irgendwie dynamisch mit der Datenbank verbunden werden.

Auch wollte ich die mehr als 500 Tabellen mit Lokomotivlebensläufen keinesfalls händisch im Manuskript erstellen und bearbeiten und suchte nach einer Automatisierungsmöglichkeit.

Der gewählte Weg war, die Tabellenlayouts mit der Access-Applikation zu generieren und als fertig gelayoutetes HTML-Dokument in einer Transferdatei abzuspeichern. Die HTML-Dokumente wurden dann als externe

```
{ INCLUDETEXT "C:\bahn\blfor.html" c HTML \* MERGEFORMAT }
```

Referenz vom Word-Dokument aus angesprochen. Mit diesem Kunstgriff konnten die Buchdaten und zahlreiche Auswertungen ohne großen Aufwand ins Manuskript geholt werden.

Erheblichen Forschungsaufwand verlangte die Fragestellung, ob und wie die CSS-Stylesheets der HTML-Datei mit den Word-Formatvorlagen zusammenarbeiten konnten. Die mir vorliegenden Dokumentationen sagten darüber praktisch nichts aus, das Layout-

verhalten musste praktisch für jedes Format-element separat analysiert werden.

Nachdem sich große Teile des Inhaltes datenbankunterstützt vereinfachen ließen, wollte ich auch versuchen, ein Buch mit Mitteln der Datenbankmöglichkeiten qualitativ zu verbessern. Die Idee war, dem Leser Querverweise - "Details siehe Seite xxx" - anzubieten. Bei konventionell hergestellten Büchern sind derartige Querverweise sehr aufwändig und sehr fehleranfällig. Müssen doch die Referenzen händisch gesetzt werden und unterliegen leicht der Tippfehlerwahrscheinlichkeit.

```
<h3 style="page-break-after:avoid;">
  <a name=zz001>KFNB 'Ajax'</a>
</h3>
```

Bei meinem Konzept war es einfacher: Jedes Lokomotivtabellenblatt in der HTML-Transferdatei erhielt von meiner Datenbankapplikation einen Anker verpasst, der in das Überschriften-Tag jedes Lok-Abschnittes in der Transferdatei eingerechnet wurde.

```
{ REF zz001\h \* MERGEFORMAT }, → p. { PAGEREF zz001\h }
```

Ein derartiger Anker kann im Word-Dokument für zweierlei Zweck genutzt werden. Das Feld { REF zz001\h * MERGEFORMAT } setzt den Lokomotivnamen ein, das Feld { PAGEREF zz001\h } fügt automatisch die Seitenreferenz in den Text. In der Druckansicht erscheint diese Zeile als KFNB 'Ajax', → p. 75

Das Buch erhielt über die Transferdatei etwa 540 Lokomotivtabellenblätter mit jeweils einem Anker. Üblicherweise zeigen zwei bis drei Referenzen auf einzelne Tabellenblätter, daher konnten mit dieser Technologie weit über 1.000 Seitenverweise fehlerfrei eingerechnet werden.

Das sich das Konzept mit der Transferdatei über alle Erwartungen hinaus bewährt hatte, erweiterte ich die Buchidee Zug um Zug immer weiter: Aus der Datenbank rechnete ich immer weitere Transferdateien die vom Word-Manuskript referenziert wurden. So etwa Autoren- und Fotografenverzeichnisse oder Auswertungen nach Lokomotivherstellern. Auf die Gefahr mich zu wiederholen: Keine dieser Tabellen oder Listen in meinem Buch wurden auch nur ansatzweise händisch bearbeitet. Sie stammen durchwegs und automatisiert aus meiner Datenbank.

Da viele im Text besprochenen Dampflokmotiven nicht in Österreich, sondern als Folge der politischen Veränderungen der letzten 150 Jahre in der Tschechischen Republik, in Ungarn und manchen anderen Staaten aufbewahrt werden, war es eine interessante Herausforderung, die betreffenden Ortsnamen korrekt abzubilden. Eisenbahnhistoriker verwenden in der Fachliteratur heute meist Ortsnamen in der heutigen Schreibweise und setzen nur zum historischen Verständnis frühere, meist deutschsprachige Ortsnamen in Klammer, als Fußnote oder in einem gesonderten Register hinzu.

Ich hatte mich dafür entschieden, die heutigen Schreibweisen bereits in der Datenbank in den entsprechenden nationalen Sonderzeichen zu verspeichern. Da die verwendete Datenbankversion Access 2000 dafür keine geeignete Möglichkeit anbot, wählte ich die Option, die Ortsnamen in HTML-Kodierung in der Datenbank einzutragen. Das sah zwar eigenartig aus - siehe etwa České Velenice - zeigt aber im Word-Dokument, wiederum nach Einlinken der HTML-Transferdatei die erwünschte und korrekte Darstellung České Velenice.

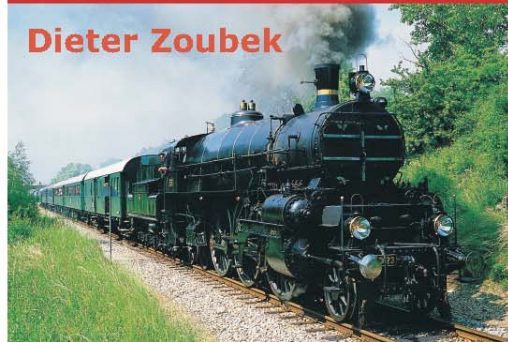
Die weiteren Schritte waren rein vom technischen Aspekt her Kleinigkeiten. Das fertig korrekturgelesene Word-Dokument wurde mit einem Apple-Druckertreiber als Postscript-Datei auf die Festplatte abgespeichert und mit dem Acrobat-Distiller in ein Pdf-Dokument umgewandelt. Dieses war mit der Drucker als Zielmedium vereinbart worden.

Überraschend kam es dennoch zu Problemen: Der Druckerei schienen die von mir verwendeten Windows-Standard-Fonts "nicht schön genug", man empfahl mir die Verwendung von qualitativeren Typ2-Fonts. Dass die Einbettung dieser Fonts den Umbruch veränderten, war an sich kein Problem. Wie oben erwähnt rechneten sich alle Seitenreferenzen automatisch nach.

Richtig ärgerlich war aber, dass die betreffenden neuen Fonts einige tschechische und rumänische Sonderzeichen nicht unterstützten und dafür nur hässliche schwarze Knödel anzeigten. Hier musste ich nachbessern und schweren Herzens die Sonderzeichen händisch entfernen.

Erhaltene Dampflokomotiven in und aus Österreich

Dieter Zoubek



Preserved Austrian Steam Locos

D. Zoubek: Erhaltene Dampfloks Österreich Preserved Austrian Steam Locos, 400 Seiten

Deutsch / Englisch, EUR 34,90, ISBN 3-200-00174-7

Das Buch bietet erstmals eine komplette Übersicht aller erhaltenen Dampfloks in Österreich und aller erhaltenen Dampfloks österreichischer Geschichte weltweit. Insgesamt werden über 550 Dampflokomotiven behandelt, etwa 400 davon werden mit Bild dokumentiert. Bei 95 % der Bilder handelt es sich um Erstveröffentlichungen. Einige Lokomotiven werden in diesem Buch erstmals erwähnt - so etwa zwei in Istrien entdeckte bisher unbekannte Dampfloks der k.u.k. Kriegsmarine.



.. überall wo es Bücher gibt ..

Onlinebestellung:
www.dampflok.at/buch

Sammelbestellungen für Vereine: Anfragen an dieter.zoubek@gmx.at

