

Berner Modellbautreff



Modellbau Informationsblatt Nr. 8, Februar 2016

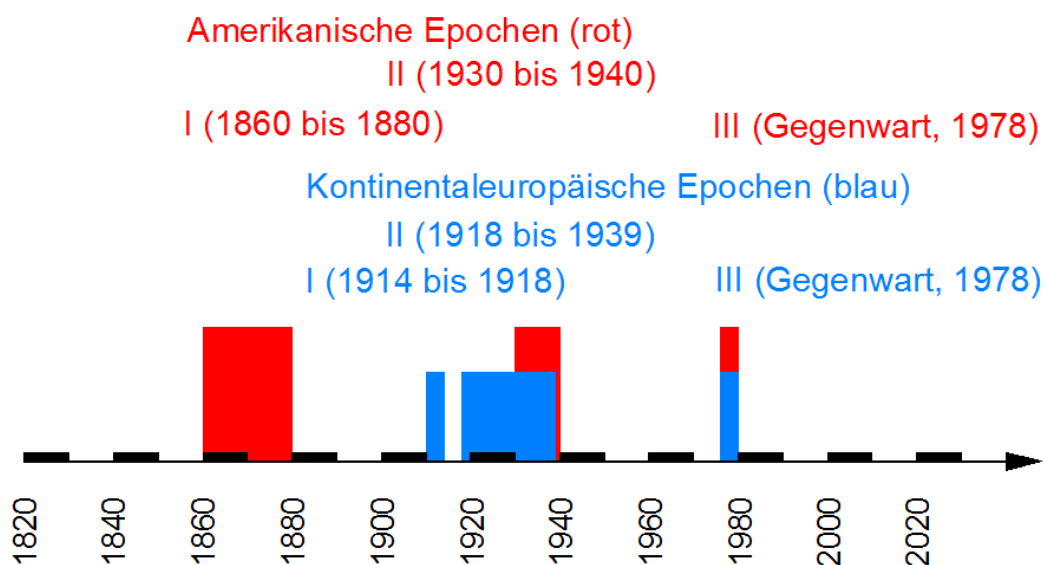
Epochen-Denken

Inhaltsverzeichnis

- Ursprung des Epochen-Denkens
- Warum kein «Epochen-Denken»? , Artikel aus EA 1978/9

Ursprung des Epochen-Denkens

Umfangreiche Recherchen einzelner Modelleisenbahner aus dem Netzwerk des Berner Modellbautreffs in älteren Modelleisenbahn-Zeitschriften haben zum Auffinden des Ursprung der Modelleisenbahn Epochen-Denkens in Kontinentaleuropa geführt. Der Ursprung der heutigen Modelleisenbahn Epochen liegt in einer gemeinsamen Pressemitteilung von Journalisten von Modelleisenbahn-Zeitschriften im Jahre 1978.



Skizze Epochen-Denken der Journalisten von FERPRESSE 1978

Die Journalisten betrachteten dabei die amerikanischen Modelleisenbahnanlagen und stellten fest, dass sich die Modelleisenbahner meist nach einer von drei zeitlich eingegrenzten Epochen richteten, die auf das damalige Produktionsprogramm der Modelleisenbahn-Industrie abgestimmt war. Diese Betrachtungsweise übertrugen die Journalisten dann auf die Kontinentaleuropäischen Verhältnisse.

Im Verlaufe der Zeit führten dieser Presseartikel, zusammen mit der Publikation weiterer Gedankenansätze namhafter Modelleisenbahner zum Thema, zu den heutigen Empfehlungen NEM 800 und folgende der Normen Europäischen Modelleisenbahner (NEM) die vom Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) herausgegeben werden.

Nur langsam, aber sicher etablierte sich dieses Epochen-Denken auch bei den Modelleisenbahner. Wobei die Kataloge der Modelleisenbahn-Industrie und Händler zur zeitlichen Einordnung ihrer Produkte meist die Epochen-Bezeichnung in Kombination mit einer Jahreszahl eine Vorreiterrolle übernahmen.

Warum kein «Epochen-Denken»? , Artikel aus EA 1978/9

Artikel aus der Zeitschrift Eisenbahn Amateur (EA) des Verbandes Schweizerischer Eisenbahn-Amateure (SVEA) vom September 1978, Seiten 326 und 327. Der Artikel der nicht namentlich gekennzeichnet ist, wird hier in Zitatform in der Originalversion wiedergegeben.

Im Jahre 1965 schlossen sich anlässlich des MOROP-Kongresses, der Jahresversammlung des «Modellbahn-Verbandes Europa», auch Redaktoren und Mitarbeiter der in Kontinentaleuropa erscheinenden Fachzeitschriften für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner zur «Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung FERPRESS» zusammen. Die Vereinigung entstand aus einer losen Interessengemeinschaft, die bereits 1960 in Salzburg gebildet wurde.

Im Modellbaubereich zählte zu den FERPRESS-Zielen auch eine enge Zusammenarbeit mit der einschlägigen Industrie. Anlässlich eines kürzlichen Gespräches einiger FERPRESS-Redaktoren wurde die Idee aufgenommen, daß durch gemeinsam erarbeitete Stellungnahmen zu bestimmten Themen den Herstellern Anregung gegeben werden sollte, in welcher Richtung eine Weiterentwicklung ihrer Erzeugnisse wünschenswert sei.

Der folgende Beitrag ist das erste Ergebnis dieser internationalen Diskussion, er erscheint gleichzeitig in allen mit der FERPRESS zusammenarbeitenden Zeitschriften.

Der Eisenbahnfreund, der sich hier in Europa für die farbenprächtigen Modelle nach nordamerikanischem Vorbild interessiert, wird feststellen, daß das Angebot an rollendem Material sich nahezu auf die großen Epochen des amerikanischen Eisenbahnwesens zurückführen läßt. Betrachtet man deswegen amerikanische Modellbahnanlagen, so fallen sie gewöhnlich in eine der drei folgenden Epochen:

1. 1860 bis 1880: grob gesprochen die Zeit des «Civil War», des Bürgerkrieges, die Zeit der Eroberung des Wilden Westens und der Erschließung der Eisenbahnverbindungen quer durch die USA.
2. 1930 bis 1940: der Höhepunkt des Dampflokbaus, die Zeit der mächtigen transkontinentalen Passagierzüge, weitgehend noch ohne «Air Conditioning» und ohne Nirosta-Kasten.
3. «Gegenwart»: Güterzüge, gezogen durch moderne schwere Diesellok, doppelstöckige Nahverkehrswagen, letzte «Silverliner» im Langstrecken-Reiseverkehr kennzeichnen hier das Bild der Modellanlagen.

Ist diese Unterscheidung nun zufällig oder gesteuert? Die Bürgerkriegsepoche reizte durch die Skurrilität der Fahrzeuge und durch die einfachen Bahnanlagen nahezu von selbst zur häufigen Benutzung als Motiv der gewöhnlich platzbeschränkten Modellanlagen. Kleine Lok, kurze Züge – und dann noch farbenprächtig bemalt – stießen zudem auch bei den «Nicht-Modellbauern» auf lebhaftes Kaufinteresse und gaben deshalb der Industrie Anstoss zur Entwicklung entsprechender Modelle.

Auch in den USA ist die Dampftraktion am Aussterben, und das Interesse, die große «Dampflok-Ära» auch im Modell festzuhalten, ist weitverbreitet. Daß es reizvoll ist, auch die Gegenwart im Modell nachzubilden, bedarf keiner besonderen Erklärung. Daß hier ein ausreichendes Angebot der Hersteller vorhanden ist bleibt selbstverständlich.

Warum gibt es ähnliches nicht auch in Europa – oder besser gesagt: kann man ähnliches nicht auch bei uns erreichen? Die Modellbahnhersteller wetteifern zurzeit von Jahr zu Jahr in einer immer vorbildgetreueren Gestaltung ihrer Erzeugnisse. Immer mehr Fahrzeuge neuester Bauart kommen auf den Markt, und bald ist das Angebot an Vorbildern aus Europa erschöpft. Auf der anderen Seite macht die Normung und Austauschbarkeit der einzelnen Fabrikate immer weitere Fortschritte. Warum kann es beispielsweise nicht statt vier Ae 6/6-Modellen in der gleichen Spurweite einmal eine ebenso verkaufswirksame Nachbildung eines anderen und vielleicht schon nicht mehr existierenden Vorbildes sein?

Wir kommen auch bei der Modellbahn dahin, daß sich das Schwergewicht des Interesses auf die Eisenbahnen der Vergangenheit richten wird, denn die Bahn der Gegenwart und der Zukunft wird von Jahr zu Jahr uniformer und damit für den Modellbahner auch uninteressanter. Um die kommende Entwicklung in die richtigen Bahnen lenken zu können, schlagen deshalb die FERPRESS-Mitglieder der einschlägigen europäischen Industrie ebenfalls eine Aufgliederung ihrer Produktion nach drei Epochen vor:

1. Die Zeit am Vorabend des Ersten Weltkrieges. Hier war Europa noch durch die Vielzahl der Länderbahnen und der großen Privatbahnnetze gekennzeichnet. Damals waren auch die Eisenbahnanlagen noch recht einfach, die Elektrifikation beschränkte sich auf kleine Nebenbahnen, Züge und Wagen waren kurz und farbenprächtig. Eine Reihe von internationalen Luxuszügen, wie der alte «Orient-Expreß», verbreiten ein besonderes Flair. Die Jahre von 1910 bis 1914 sind also zur Nachbildung auf der Modellbahn besonders gut geeignet.

2. Eine andere interessante Epoche ist die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen, also die Jahre von 1918 bis 1939. Sie ist einerseits gekennzeichnet durch die Blütezeit der Dampftraktion, andererseits durch die zunehmende Elektrifikation und den Anfang der Dieseltraktion. In Europa bildeten sich die großen Staatsbahnnetze, die zu einem rationalisierten und modernisierten Fahrzeugpark führten. Der Personenwagenpark wird durch den Vierachser in schwerer Bauart geprägt.

3. Die letzte der drei vorgeschlagenen Epochen sollte natürlich auch bei uns der Nachbildung der Eisenbahn von heute gelten. Moderne elektrische Maschinen und Diesellok in Leichtbauart beherrschen auch hier das Feld.

Unsere Leser werden sich fragen, warum denn eine Beschränkung auf so eng begrenzte Epochen? Die Antwort bleibt einfach, denn nur so kann erreicht werden, daß nicht nur das rollende Material, sondern auch das Zubehör, wie Signale, Bahnhofgebäude und alle Beschriftungen unter sich und zueinander passend sind. Die Modellbahn-Fachzeitschriften werden künftig bei der Veröffentlichung von Plänen diese vorgeschlagenen Epochen-Einteilung berücksichtigen, und an die Industrie ergeht schon heute die Anregung, daß bei den Katalogen der nächsten Jahre der Beschriftung und Farbgebung der Modelle durch Beisetzen einer römischen I, II oder III bei der Katalognummer Rechnung getragen wird. Wenn auch die Umstellung nicht von heute auf morgen möglich und teilweise auch mit Kosten verbunden ist, so ist der ERPRESS-Vorschlag doch langfristig auch für die Fabrikanten interessant. Lange wird es nämlich nicht mehr dauern, bis die Typenrationalisierung beim Vorbild die Modellauswahl so schwierig werden läßt, daß in die Vergangenheit zurückgegriffen werden muß. Wenn dann aber wild durcheinander produziert wird, werden die Käufer kaum mitziehen. Passen jedoch Lok und Wagen sowie Zubehör zueinander, wird das Interesse auch an Modellen nach vergangenen Vorbildern groß sein.

Dieser Beitrag wird auch in den folgenden in der FERPRESS zusammenarbeitenden europäischen Fachzeitschriften veröffentlicht: «Allt am hobby» (Schweden), «Eisenbahner» (Österreich), «Faller-Modellbau-Magazin» (Bundesrepublik Deutschland), «Hamburger Blätter» (Bundesrepublik Deutschland), «Loco Revue» (Frankreich), «De Modelbouwer» (Holland), «Moderne Eisenbahn» (Bundesrepublik Deutschland), «Der Modelleisenbahner» (DDR), «Rail miniatur flash» (Frankreich), «Skarvjärnet» (Schweden), «VdEF-Mitteilungen» (Bundesrepublik Deutschland) und «Via libre» (Spanien).

Herausgeber des **Modellbau Informationsblatt** ist der **Berner Modellbautreff**. Das Informationsblatt erscheint jeweils sporadisch zu bestimmten Themen oder Anlässen. Der Anlass zur Herausgabe der 8. Ausgabe sind Fragen zum Thema der Modelleisenbahn-Epochen. Viel Angaben im Internet widersprechen sich und meist unbelegt. Auf der Suche nach dem Ursprung des Epochen-Denkens wurde im Februar 2016 ein interessanter Artikel zum Thema aus dem Jahre 1978 gefunden, bei dem es Sinn macht diesen in Zitatform wiederzugeben.

Der Berner Modellbautreff ist ein Treff für Modelleisenbahner zum Thema Fahrzeugbau und Heimanlagebau. Unter dem persönlichen Ziel entsprechende Fahrzeugmodelle und Heimanlagen zu bauen und die Treffs mitzugestalten kann jedermann an diesen Treffs teilnehmen. Die Treffs finden derzeit bei einem der jeweiligen Teilnehmer statt.

Weitere Informationen finden sich im Internet unter <http://MODELLBAUTREFF.jimdo.com>