

stufen: Die Trainman-Modelle sind gegenüber den Atlas-Master-Modellen günstiger, aber auch etwas einfacher ausgeführt.

Selbstverständlich werden auf dem Markt auch Modelle aus Messing angeboten. Die abnehmende Nachfrage liess in den letzten Jahren bei Occasion-Modellen die Preise sinken, sodass bisweilen für relativ wenig Geld hochwertige Modelle erwerbar sind.

Eine kleinere Gruppe von Modellbahnhern setzt sich mit dem Massstab auseinander. Zur Spurweite passt streng genommen nur die 45-fache Verkleinerung des Vorbilds. Bei den Proto48-Freunden werden Lokomotiven wie Wagen umgespurt. Erst dann stimmt das Verhältnis von Gleis und Fahrzeug. Mit der Detaillierung nimmt man es sehr genau, sodass, wie im Internet zu sehen ist, Modelle entstehen, bei denen man Mühe hat, sie überhaupt als solche zu erkennen.

Gerade das Internet ermöglicht heute Zugang zu Informationen über das Vorbild wie auch über das Modell. Besonders faszinieren dabei fantastische Anlagen, die vor allem über Youtube weltweite Verbreitung finden. Natürlich lassen sich neben Fahrzeugen auch Zubehör- und Bauteile über das Internet ordern.

Der Boxcar

Bei dem Thema Eisenbahnen in Nordamerika denkt man meist an gigantisch grosse, schwere und starke Lokomotiven. Bei den Reisezügen sind es die Fernzüge mit klang-

vollen Namen, in denen besonders in der Vergangenheit der Kontinent in stromlinienförmigen Reisezugwagen komfortabel durchquert werden konnte.

Bevor die kilometerlangen Doppelstock-Containerzüge aufkamen, repräsentierte vor allem der Boxcar den typisch amerikanischen Güterwagen. Der ganze nordamerikanische Kontinent wurde mit ihnen versorgt. Hineingepackt wurden Fässer, Säcke, Kisten und sperrige Güter. Zwar hat der Boxcar an Bedeutung verloren, dennoch ist er bis heute unverzichtbar. Zum Beispiel Lebensmittel, Fertigprodukte und sogar Autos erreichen mit ihm, sicher geschützt vor Sonne, Regen und Schmutz, ihr Ziel. Kaum überschaubar ist die Vielfalt der Boxcars, die durch den nordamerikanischen Kontinent rollten und rollen. Die Bauarten unterscheiden sich in Herkunft, Material, Massen, Formen, Türen, Drehgestellen, Funktionen...

Für eine erste Übersicht empfiehlt sich hier der Artikel von Dr. Peter Roth zum Thema Boxcar im Eisenbahn-Kurier Special «Modellbahnen der Welt - Nordamerika Teil 3».

Jürg Lütscher, Verfasser der Convention-Infos, hat sich in «Freight Info No. 4» unter anderem mit der Geschichte des Boxcars auseinandergesetzt. Die unten ersichtliche Epocheneinteilung orientiert sich daran.

Epochen

Die grobe Zuordnung eines Boxcars zu einer Zeitepoche oder einem Zeitraum eines

Einsatzes kann anhand einiger überschaubarer Kriterien erfolgen.

Aufbauten

Ganz alte Fahrzeuge haben noch einen hölzernen Aufbau. Allerdings kamen diese nur bis in die 60er zum Einsatz.

Bremseinrichtung

In den Anfängen musste ein Zug durch Bremser gebremst werden. Die Wagen hatten an einem Dachende ein horizontal angeordnetes Bremsserrad. Ab 1893 war die Druckluftbremse Vorschrift. Das Bremssrad wurde in der Vertikalen montiert. Ab den 60er- und 70er-Jahren war ein manuelles Bremsen in den Humpyards (Rangierbahnhöfe mit Ablaufbergen) nicht mehr notwendig, sodass die Montage des Bremssrades deutlich weiter unten erfolgen konnte. Entsprechend wurden nun die Aufstiegsleitern gekürzt.

Werbewirksame Beschriftungen

Vor allem zwischen den Jahren 1930 und 1960 nutzten viele Bahngesellschaften diese Wagen gerne, um mit Farbe und Schrift und auch mit Slogans auf sich aufmerksam zu machen.

Dachstege

Ab dem Jahr 1964 waren an neu zu bauenden Wagen Dachstege verboten. Vorhandene Fahrzeuge bekamen schlussendlich eine Frist von 20 Jahren, innerhalb der die Dachstege abmontiert werden mussten.

Epoch	Jahre	Länge (Fuss)	Bauart Kasten	Bauart Drehgestell	Dachsteg
Pionierzeit	1840–1860	25–30	Holz	Fox Pedestral	–
Expansionszeit	1860–1890	27–32	Holz	Archbar	Holz
Konsolidierung	1890–1910	35–45	Holz	Andrews	Holz
Standardisierung	1910–1928	40–50	Stahl	Bettendorf	Holz
Depressionsjahre	1928–1938	40–50	Stahl	Bettendorf	Riffblech
Kriegsjahre	1939–1945	40–52	Holz	Bettendorf	Holz
Nachkriegsjahre	1946–1958	40–75	Stahl	Bettendorf	Riffblech
Neuorientierung	1958–1975	50–80	Stahl	Roller Bearing	–
Aufschwungjahre	Ab 1975	50–80	Stahl, Aluminium	Roller Bearing	–
Sieben Class-1-Bahngesellschaften durch Zusammenschlüsse	In den 90ern		Stahl, Aluminium	Roller Bearing	–