



TIMPO

Wildwestkutschen und -wagen: eine Betrachtung der Versionen



An dieser Stelle möchte ich mich bei Alfred Plath für die Informationen und Anregungen sowie bei Mig Bonnefoy für die Anregungen und Unterstützung bei der Übersetzung bedanken.

Rainer Maul

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	7
2. Jail Wagon (no. 276)	7
3. Travelling Doctor Wagon (no. 277).....	14
4. Chuckwagon (no. 273)	18
5. Buckboard (no. 272).....	24
6. Fire Service (no. 280).....	27
7. Stagecoach (no. 270)	31
8. Gepäckstücke	41
8.1 0.te Version der Gepäckstücke.....	44
8.2 1.te und 2.te Version der Gepäckstücke	45
8.3 3.te Version der Gepäckstücke.....	47
8.4 Farbnancen bei den Gepäckstücken	48
9. Covered Wagon (no. 271).....	48
10. 7th Cavalry Field Ambulance (no. 277).....	54
11. Surrey (no. 274) und Buggy (no. 275)	57
12. Overland Stagecoach (no. 444).....	61
13. Historical Gun Carriage.....	66
13.1 Bürgerkriegskanone.....	66
13.2 Protze	72
14. Zusammenfassung	74
15. Literatur	80
16. Abkürzungsverzeichnis	80
17. Abbildungen.....	80

Abbildungsverzeichnis

Jail Wagon

Abb. 02.01 Vorderachse der 2.ten (links) und 3.ten Version (rechts) des Jail Wagons im direkten Vergleich von der Unterseite.....	8
Abb. 02.02 Hinterachse der 2.ten (oben) und 3.ten (unten) Version des Jail Wagons im direkten Vergleich von der Seite.....	8

Abb. 02.03 Hinterachse der 2.ten (oben) und 3.ten (unten) Version des Jail Wagons im direkten Vergleich von der Unterseite.....	8
Abb. 02.04 Vorderachse der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Oberseite.....	9
Abb. 02.05 Halterung der Pferde übereinandergelegt 1.te Version (oben) und 2.te Version (unten).....	9
Abb. 02.06 Vorderachse der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Unterseite.....	10
Abb. 02.07 Hinterachse der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version im direkten Vergleich von der Seite.....	10
Abb. 02.08 Hinterachse der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version im direkten Vergleich von der Unterseite.....	11
Abb. 02.09 Räder der 1.ten Version (rechts) des Jail Wagons im direkten Vergleich mit rotbraunen Rädern der 2.ten Version (links).....	11
Abb. 02.10 Jail Wagon der 1.ten Version in unterschiedlichen Farben und farbigen Beschriftungen.....	12
Abb. 02.11 Vergleich der 3.ten Version des Jail Wagons mit der 7th Cavalry Field Ambulance.....	13
Abb. 02.12 Jail Wagons der 1.ten, 2.ten und 3.ten Version von vorne nach hinten	13

Travelling Doctor Wagon

Abb. 03.01 Travelling Doctor Wagon in der 1.ten (links) und 2.ten (rechts) Version.....	14
Abb. 03.02 Heckansicht des Travelling Doctor Wagons	15
Abb. 03.03 Heckansicht des Jail Wagons.....	15
Abb. 03.04 Unterseite vom Jail Wagon (vorne) und Travelling Doctor Wagon (hinten) aus der 2.ten Version.....	15
Abb. 03.05 Draufsicht in den Innenraum von Travelling Doctor Wagon (links) und Jail Wagon (rechts).....	16
Abb. 03.06 Seitenansicht mit unterschiedlichen gefärbten Beschriftungen der zweiten Version	16
Abb. 03.07 Vorderachse und Anspannung des Pferdes in der 2.ten (links) und 1.ten (rechts) Version.....	17
Abb. 03.08 Travelling Doctor Wagon mit gelbem und rotem Gehäuse.....	17

Chuckwagon

Abb. 04.01 Hinterachse der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version im direkten Vergleich von der Unterseite.....	18
Abb. 04.02 Hinterachse der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version im direkten Vergleich von der Seite.....	18
Abb. 04.03 Vorderachse der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Oberseite.....	19
Abb. 04.04 Vorderachse der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Unterseite.....	19
Abb. 04.05 Wanne der 1.ten (unten) und 2.ten Version (oben) seitlich von der Unterseite.....	20

Abb. 04.06 Wanne der 2.ten (links) und 1.ten Version (rechts) von der Unterseite an der Hinterachse.....	20
Abb. 04.07 Vorderachse der 1.ten (hinten (grau)) und 2.ten (vorne (schwarz)) Version im direkten Vergleich von der Seite	21
Abb. 04.08 Deichsel der 1.ten (oben) und 2.ten Version (unten) im direkten Vergleich von der Seite	21
Abb. 04.09 Sitzbank der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich	22
Abb. 04.10 Räder der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Seite	22
Abb. 04.11 Auflagegestell der Sitzbank vor der 2.ten (vorne) und 3.ten Version (hinten) im direkten Vergleich von der Seite	23
Abb. 04.12 1.te bis 3.te Version des Chuckwagons (von vorne nach hinten)	23

Buckboard

Abb. 05.01 Buckboard der 1.ten, 2.ten bis 3.ten Version (von hinten nach vorne) im direkten Vergleich.....	24
Abb. 05.02 Wanne der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) von der Unterseite an der Hinterachse.....	24
Abb. 05.03 Vergrößerung Vorderachse und Pins an der Seite von der 1.ten bis 3.ten Version (von hinten nach vorne) des Buckboards	25
Abb. 05.04 Auflagegestelle der Sitzbank von der 1.ten bis 3.ten Version (von hinten nach vorne) des Buckboards	25
Abb. 05.05 Wannunterseite des Buckboards mit „verschweißten“ Pins	26

Fire Service

Abb. 06.01 Fire Service 1.te bis 2.te Version (in zwei Ausführungen) von vorne nach hinten.....	27
Abb. 06.02 Vorderachse des Fahrwerks der 1.ten bis 2.ten Version (in zwei Ausführungen) von vorne nach hinten.....	28
Abb. 06.03 Unterseite des Fahrwerks der 1.ten und 2.ten Version.....	29
Abb. 06.04 Unterseiten der 1.ten und 2.ten Version des Chassis	30
Abb. 06.05 Sitz mit und ohne Loch für den zweiten Pin des Kutschers	30

Stagecoach

Abb. 07.01 Stagecoach 0.te (hinten) und 1.te Version (vorne) von der Seite	31
Abb. 07.02 Stagecoach 0.te (rechts) und 1.te Version (links) von vorne.....	32
Abb. 07.03 Türen der 0.ten (links) und 1.ten bzw. 2.ten Version (rechts)	33
Abb. 07.04 Gehäuse der 0.ten bzw. 1.ten Version im Vergleich mit der 2.ten und 3.ten Version.....	33
Abb. 07.05 Fahrwerk der 1.ten Version (links) und der 2.ten Version (rechts)	34
Abb. 07.06 Kutschbock der 0.ten bzw. 1.ten Version (links) im Vergleich mit der 2.ten Version (mittig und rechts)	34
Abb. 07.07 Räder der 0.ten bzw. 1.ten Version (oben) im Vergleich mit der 2.ten Version (unten)	35

Abb. 07.08 Stagecoach 2.te (vorne) und 3.te Version (hinten).....	35
Abb. 07.09 Stagecoach der 3.ten Version mit roten und schwarzen Anbauteilen	36
Abb. 07.10 Kutschbock der 2.ten Version (rechts) im Vergleich mit der 3.ten Version (links)	36
Abb. 07.11 Türen der 1.ten bzw. 2.ten (links) und 3.ten Version (rechts)	37
Abb. 07.12 linke Türen der 1.ten bzw. 2.ten (links) und 3.ten Version (rechts) von innen	37
Abb. 07.13 Dächer der Stagecoach der 0.ten Version (links) und 1.ten bzw. 2.ten Version (mittig) und 3.ten Version (rechts)	38
Abb. 07.14 Dächer der Stagecoach aus der 3.ten Version in schwarz und rot	38
Abb. 07.15 Reling der Stagecoach 0.ten bis 2.ten (unten) und 3.ten Version (oben) in schwarz.....	39
Abb. 07.16 Reling der Stagecoach von der 3.ten Version in rot und schwarz	39
Abb. 07.17 Stagecoaches von der 0.ten bis 3.ten Version.....	39
Abb. 07.18 Stagecoach der 0.ten Version mit bordeauxroten Anbauteilen.....	40
Abb. 07.19 Reling der Stagecoach aus transparent rotem Kunststoff.....	40

Gepäckstücke

Abb. 08.01 Frachtkisten Nummer 1 bis 4 von links nach rechts	41
Abb. 08.02 drei Koffer und Truhen Nummer 5 bis 7 von links nach rechts	42
Abb. 08.03 die zweite Form der Gepäckstücke von den unterschiedlichen Versionen.....	42
Abb. 08.04 Gepäckstücke in Dunkelgrün (neu) und Dunkelgrün (alt)	42
Abb. 08.05 Gepäckstücke in drei Versionen und unterschiedlichen Farben	43
Abb. 08.06 acht Farben der 0.ten Version	44
Abb. 08.07 acht Farben der 0.ten Version	44
Abb. 08.08 alle sieben Formen der Gepäckstücke der 0.ten Version in Rot	44
Abb. 08.09 fünf von 13 Farben der 0.ten Version von Gepäck und Satteldecken.....	45
Abb. 08.10 weitere vier von 13 Farben der 0.ten Version von Gepäck und Satteldecken.....	45
Abb. 08.11 letzten vier von 13 Farben der 0.ten Version von Gepäck und Satteldecken	45
Abb. 08.12 acht Farben der 1. und 2.ten Version von unten	46
Abb. 08.13 acht Farben der 1. und 2.ten Version von oben	46
Abb. 08.14 alle sieben Formen der Gepäckstücke der 1.ten und 2.ten Version in Dunkelgrün (neu) von unten.....	46
Abb. 08.15 alle sieben Formen der Gepäckstücke der 1.ten und 2.ten Version in Dunkelgrün (neu) von oben oder vorne	46
Abb. 08.16 vier Formen der 1.ten und 2.ten Version (jeweils links) und 3.ten Version (jeweils rechts).....	47
Abb. 08.17 zwei Formen der 1.ten und 2.ten Version (jeweils links) und 3.ten Version (jeweils rechts).....	47
Abb. 08.18 sechs Formen der 3.ten Version von vorne	47
Abb. 08.19 vier bekannte Farben der 3.ten Version für die kleine Frachtkiste (mit und ohne Beschläge)	48
Abb. 08.20 kleine Frachtkiste mit Beschlägen in verschiedenen Hellilalönen.....	48
Abb. 08.21 Koffer in verschiedenen Hellilalönen	48

Covered Wagon

Abb. 09.01 Covered Wagon 0.te bis 2.te Version von vorne (von links nach rechts)	49
Abb. 09.02 Wanne des Covered Wagon von der 0.ten bis zur 2.ten Version (von links nach rechts) in Draufsicht von unten.....	50
Abb. 09.03 Wanne des Covered Wagon von der 0.ten bis zur 1.ten Version (von links nach rechts) in Draufsicht von oben.....	50
Abb. 09.04 Sitzbank bzw. Kutschbock von der 0.ten bis zur 2.ten Version	50
Abb. 09.05 Plane der 0.ten bzw. 1.ten Version (links) im Vergleich zur 2.ten Version (rechts).....	51
Abb. 09.06 Plane der 0.ten bzw. 1.ten Version (links) und 2.ten Version (rechts) von hinten	51
Abb. 09.07 Wasserfässer in schwarz und schokoladenbraun (links) sowie rotbraune Fässer (rechts).....	52
Abb. 09.08 Wasserfässer mit Pin an der Seite (links) und Wasserfässer mit Pin in der Mitte (rechts)	52
Abb. 09.09 Wasserfass der 2.ten Version (links) und Wasserfässer der 0.ten und 1.ten Version (rechts davon)	52
Abb. 09.10 vier verschieden farbige Wannen und Fahrgestelle des Covered Wagon der 1.ten Version.....	53
Abb. 09.11 Covered Wagon der 1.ten Version mit Fahrgestell und Anbauteilen in Schwarz, Schokoladenbraun und tlw. in Grau	53
Abb. 09.12 Planen des Covered Wagon der 1.ten Version in Weiß und Grau.....	54
Abb. 09.13 Plane der 2.ten Version von Timpo und von TOYWAY	54

7th Cavalry Field Ambulance

Abb.10.01 die 7th Cavalry Field Ambulance von vorne	55
Abb.10.02 die 7th Cavalry Field Ambulance von hinten	56
Abb.10.03 die 7th Cavalry Field Ambulance im Vergleich zur 3.ten Version des Jail Wagons von hinten	56
Abb.10.04 zwei Chassis der 7th Cavalry Field Ambulance mit der Zahlen 1 und 2	57

Surrey und der Buggy

Abb. 11.01 Buggy und Surrey	58
Abb. 11.02 Chassis von Buggy und Surrey in Draufsicht (Buggy unten, Surrey oben).....	58
Abb. 11.03 Chassis vom Buggy von unten mit den Nummern 1 und 2	59
Abb. 11.04 Chassis vom Surrey von unten mit den Nummern 1 und 2	59
Abb. 11.05 Chassis vom Surrey von oben mit unterschiedlichen Maserungen (Nummer 1 links und Nummer 2 rechts).....	59
Abb. 11.06 Chassis vom Surrey und zweite Sitzreihe.....	60
Abb. 11.07 Buggy mit verschiedenfarbigen Chassis.....	60
Abb. 11.08 durch Sonneneinstrahlung tlw. ausgebleichtes Chassis vom Buggy	61

Overland Stagecoach

Abb. 12.01 Overland Stagecoach mit gelbem und rotem Gehäuse.....	62
--	----

Abb. 12.02 Deichsel der Overland Stagecoach (unten) im Vergleich mit Deichseln der 1.ten (oben) und 2. ten Version (Mitte).....	62
Abb. 12.03 vergrößerte Deichselenden	62
Abb. 12.04 Unterseite der Overland Stagecoach mit roten „Mutter“	63
Abb. 12.05 Unterseite der Overland Stagecoach ohne rote „Mutter“	63
Abb. 12.06 Türen der Overland Stagecoach in verschiedenen Rot- und Gelbtönen	64
Abb. 12.07 Dach der Overland Stagecoach in verschiedenen Gelbtönen	64
Abb. 12.08 zwei Overland Stagecoaches in unterschiedlichen Gelbtönen	65
Abb. 12.09 zwei Overland Stagecoaches in unterschiedlichen Rottönen	65

Historical Gun Carriage

Abb. 13.01 Bürgerkriegskanone der 1.ten Version in Braun und Schwarz.....	66
Abb. 13.02 Kanonenrohre mit rundem Verschluss in Braun und Schwarz.....	67
Abb. 13.03 Räder der 1.ten Version in Brauntönen und Schwarz	67
Abb. 13.04 Bürgerkriegskanone der 2.ten Version in Braun und Schwarz.....	68
Abb. 13.05 Vergleich der linken Seitenteile der Lafette der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version	68
Abb. 13.06 Vergleich der Räder der 2.ten Version (links) und 1.ten Version (rechts).....	68
Abb. 13.07 Vergleich des Verschlusses des Kanonenrohres von der 1.ten (oben) und 2.ten (unten)Version.....	69
Abb. 13.08 Vergleich der Ladestöcke der 1.ten Version (oben) und 2.ten Version (unten)	69
Abb. 13.09 TOYWAY Bürgerkriegskanone der 1.ten Version (links) und 2.ten Version (rechts).....	70
Abb. 13.10 TOYWAY Einzelteile des Bausatzes von der Bürgerkriegskanone (Bausatz).....	70
Abb. 13.11 Vergleich der Räder und Kanonenrohre von TOYWAY (links) und TIMPO (rechts).....	71
Abb. 13.12 Munition am Gussast.....	71
Abb. 13.13 Protze der 2.ten Version mit geöffnetem Munitionsfach	72
Abb. 13.14 Historical Gun Carriage in der 1.ten Version (hinten) und 2.ten Version (vorne)	72
Abb. 13.15 Protze der 2.ten Version mit geöffnetem Munitionsfach von schräg oben	73

Zusammenfassung

Abb. 14.01 Systematik der Versionen von Kutschen und Wagen	76
Abb. 14.02 Fahrgestell und Räder von zweispännigen Kutschen bzw. Wagen der 0.ten Version.....	77
Abb. 14.03 Fahrgestell und Räder von ein- und zweispännigen Kutschen bzw. Wagen der 1.ten und 2.ten Version.....	78
Abb. 14.04 Fahrgestelle und Räder von zweispännigen Kutschen bzw. Wagen der 2.ten bzw. 3.ten Version	79

TIMPO Wildwestkutschen und -wagen:
eine Betrachtung der Versionen
von Rainer Maul

1. Einleitung

Bei Sammlern der TIMPO Steckfiguren und des Zubehörs ist allgemein die Tatsache anerkannt, dass von den Kutschen und Wagen im Laufe der Jahre unterschiedliche Versionen hergestellt wurden. Bisher gibt es aber noch keine ausführliche Betrachtung und Beschreibung, in wie weit sich diese Versionen voneinander unterscheiden. Dies hat mich dazu veranlasst, die Kutschen und Wagen einmal genauer zu durchleuchten und ersichtliche Unterschiede zu beschreiben.

Dabei werden nur die Änderungen an Bauteilen der Kutschen von TIMPO TOY betrachtet und nicht die Fahrer, Fahrgäste oder Besatzungen. Durch Änderungen der Bauteile von Fahrern, Fahrgästen oder Besatzungen kann meines Erachtens nach die betreffende Version der Fahrzeuge mit a, b, c, usw. nochmals unterteilt werden. Diese weitergehende Auswertung der TIMPO Kutschen und Wagen würde aber diese Analyse inhaltlich sprengen. Weiterhin beziehen sich die zeitlichen Angaben und die Bezeichnungen (soweit vorhanden) auf Abbildungen in den Katalogen von TIMPO TOY. Dazu ist anzumerken, dass die Bezeichnungen in Deutsch nicht in allen Katalogen einheitlich sind. Das Ganze zielt darauf ab, dass jeder Leser diese Angaben an Hand von Katalogen oder Kopien der Kataloge nachvollziehen können sollte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in den Katalogen teilweise noch nicht die endgültigen Produkte, die nachher auf den Markt gebracht wurden, dargestellt sind. Produkte von TOYWAY werden zwar besprochen, sind aber ebenfalls nicht Teil der Untersuchung und Systematik.

Für diesen Check der unterschiedlichen Kutschen und Wagen habe ich die letzte Version des Jail Wagons als Startpunkt ausgewählt. Wie bereits Michael Maughan in seinem Buch "TIMPO MODEL TOYS, The A to Z of TIMPO (FOURTH EDITION)" beschreibt, wurde bei der letzten Version das einzelne Zugpferd durch ein Gespann aus zwei Pferden ersetzt. Durch diese spezielle Umgestaltung und weitere Änderungen an der Kutsche in dieser Version, ist dieser Jail Wagon eindeutig zuzuordnen und eignet sich damit außerordentlich gut als Beginn für die Recherche.

2. Jail Wagon (no. 276)

Betrachtet man den Jail Wagon (Gefängniswagen), können grundsätzlich drei Versionen an Hand von verschiedenen Merkmalen sehr einfach differenziert werden. Da die letzte Version mit einem Gespann aus zwei Pferden ausgestattet ist, hatte sie auch eine Deichsel. Vergleicht man das Fahrgestell der letzten Version mit der einspännigen Vorgängerausführung, erkennt man, dass bei beiden Ausführungen sowohl Vorderachse als auch die Hinterachse baugleich sind (vgl. Abb. 02.01 bis Abb. 02.03). Beim vorhergehenden Einspanner (2.te Version) wird in die beiden kleinen vorderen viereckigen Aussparungen der Vorderachse die Halterung für das Pferd eingesteckt. Dagegen wird bei der ersten Version die Halterung beweglich mit zwei kleinen Pins rechts und links vorne an der Vorderachse montiert (vgl. Abb. 02.04). Im Vergleich der Vorder- und Hinterachse zwischen der zweiten und ersten Version wird ersichtlich, dass sich diese Bauteile zwischen beiden Ausführungen schon augenscheinlich unterscheiden. Die Hinterachse der 1.ten Ausführung ist in der Gesamtbreite ca. 2mm schmäler als die der 2.ten Version (vgl. Abb. 02.07 und Abb. 02.08). Der Abstand der Löcher und Aussparung für die Treppe in der Hinterachse und damit deren Position einschließlich der Befestigungsstifte wurde

nur minimal verändert. Dies trifft bei der 2.ten Version der Hinterachse auch auf die kleinen Löcher neben den großen runden Öffnungen für die Pins zu. Daneben unterscheiden sich auch die Halterungen für die Pferde. Beim Übereinanderlegen der 1.ten Version auf die 2.te Version der Halterung erkennt man, dass die 2.te etwas länger ist (vgl. Abb. 02.05). Zusammengefasst können letztendlich drei Versionen der Fahrwerke für die Gefängniskutsche eindeutig identifiziert werden.



Abb. 02.01 Vorderachse der 2.ten (links) und 3.ten Version (rechts) des Jail Wagens im direkten Vergleich von der Unterseite



Abb. 02.02 Hinterachse der 2.ten (oben) und 3.ten (unten) Version des Jail Wagens im direkten Vergleich von der Seite



Abb. 02.03 Hinterachse der 2.ten (oben) und 3.ten (unten) Version des Jail Wagens im direkten Vergleich von der Unterseite

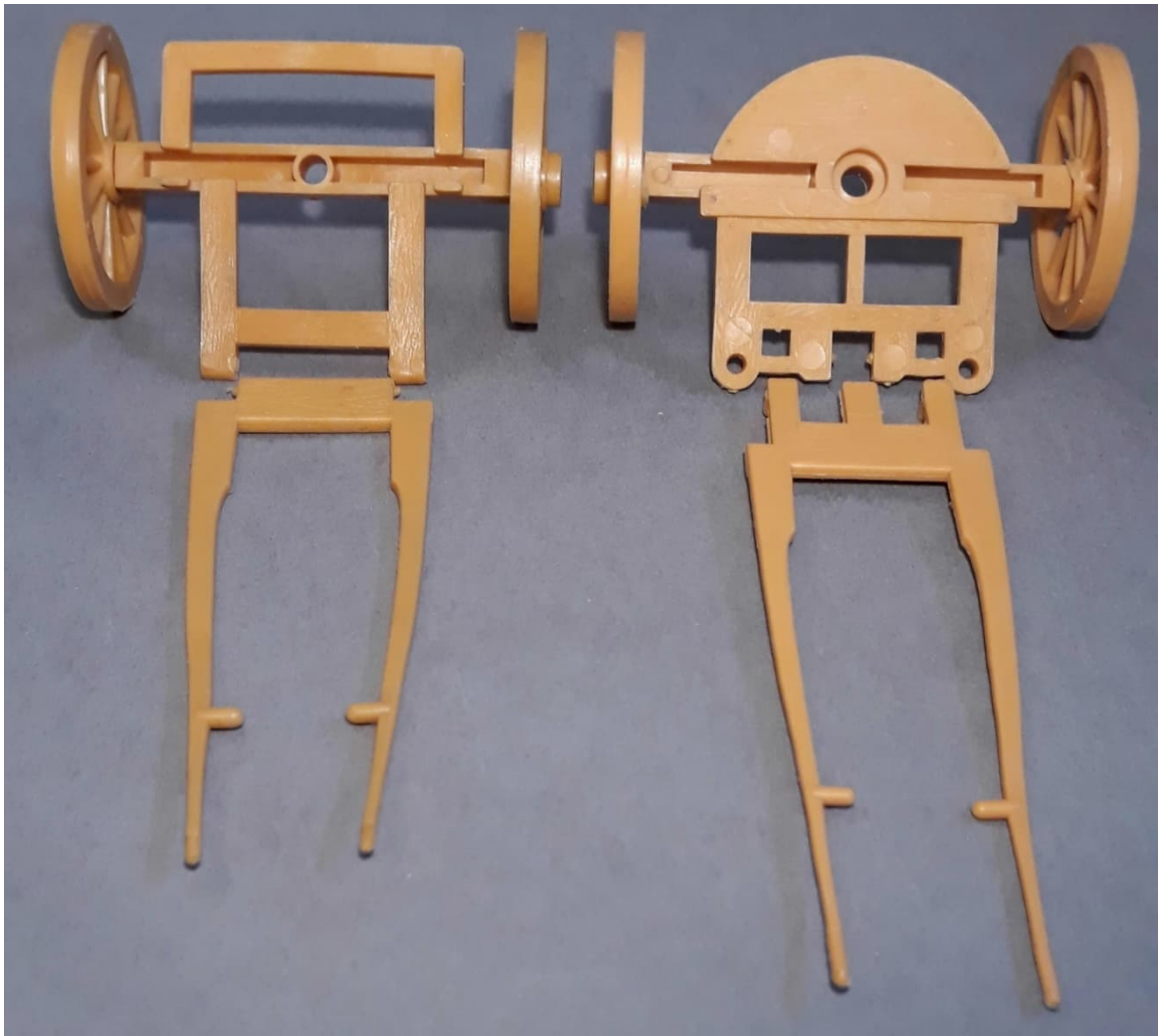


Abb. 02.04 Vorderachse der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Oberseite



Abb. 02.05 Halterung der Pferde übereinandergelegt 1.te Version (oben) und 2.te Version (unten)

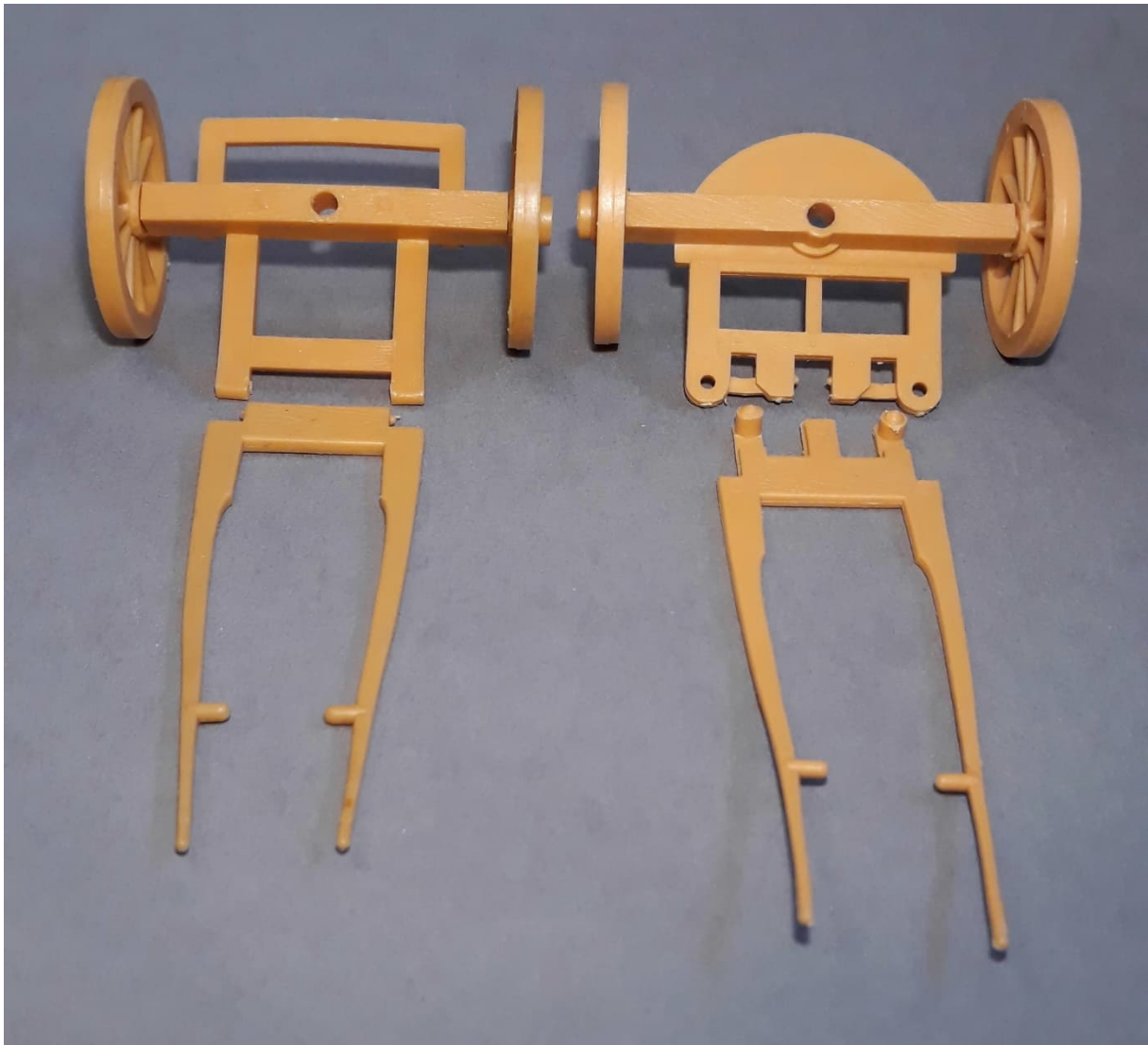


Abb. 02.06 Vorderachse der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Unterseite

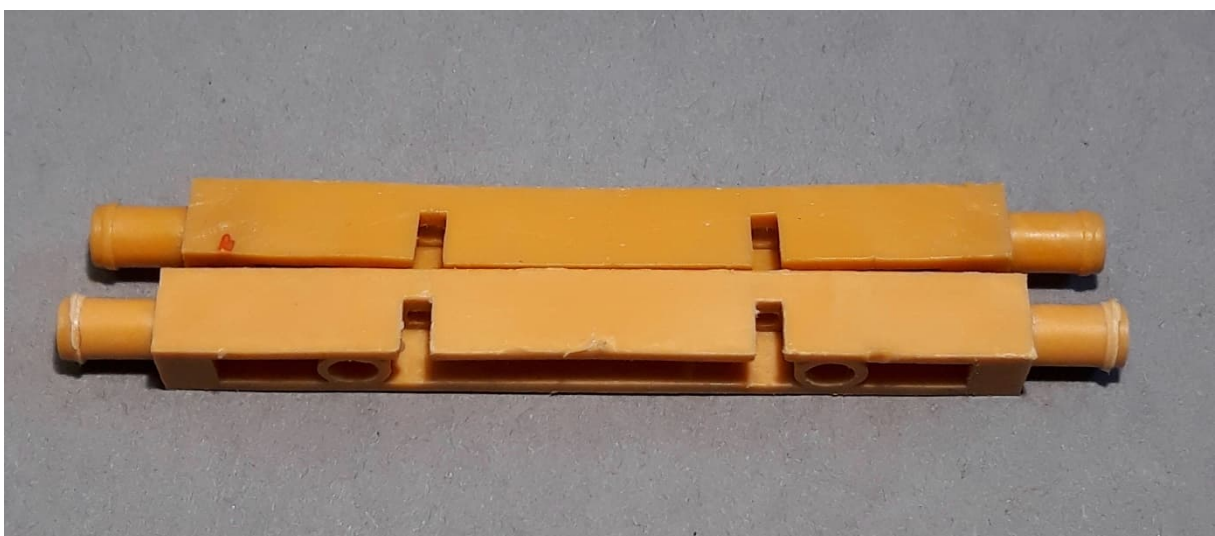


Abb. 02.07 Hinterachse der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version im direkten Vergleich von der Seite



Abb. 02.08 Hinterachse der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version im direkten Vergleich von der Unterseite



Abb. 02.09 Räder der 1.ten Version (rechts) des Jail Wagons im direkten Vergleich mit rot-braunen Rädern der 2.ten Version (links)

Sowohl bei der ersten als auch bei der zweiten Ausführung der Kutschen lassen sich das Fahrwerk und die Räder in den Farben Hellgelb, Beige und Grau finden. Dadurch können Kutschen der 2.ten Version mit einem hellgelben oder grauen Fahrwerk zu zweispännigen Kutschen umgebaut werden. Hierzu wird die Halterung des Pferdes durch eine Deichsel aus dem farblich passenden Kunststoff ersetzt. Des Weiteren sind die Räder der 1.ten Version schon mit den schmalen rotbraunen Rädern der zweiten Version identisch (vgl. Abb. 02.09). Von der ersten Version des Jail Wagons liegt mir eine ungewöhnliche Ausführung vor. Zum einen hat sie das Dach des Travelling Doctor Wagons und zum anderen wurde die seitliche Beschriftung in roter Farbe durchgeführt anstatt in dunkel (vgl. Abb. 02.10). Die Beschriftung in Rot ist meines Erachtens nach nicht so häufig anzutreffen.



Abb. 02.10 Jail Wagon der 1.ten Version in unterschiedlichen Farben und farbigen Beschriftungen

Die dritte Version des Jail Wagons unterscheidet sich von den vorhergehenden Ausführungen u.a. durch die beiden Löcher unter der Sitzbank des Kutschers an der Vorderwand des Wagens (vgl. Abb. 02.11). Dieses Bauteil wurde vor allem bei der 7th Cavalry Field Ambulance (no. 277) benötigt. Dort sind die Löcher für die Griffe der Trage nötig, damit diese komplett in die Kutsche passt und dort befestigt werden kann. Diese Vorderwand ist mir nur bei diesen Kutschen bisher in den Farben Schwarz und Weiß bekannt. Auch ist im Gehäuse des Jail Wagons der letzten Version ein einzelner Pin mehr vorhanden, als in der 1.ten und 2.ten Version dieser Kutsche (vgl. Kapitel 10. „7th Cavalry Field Ambulance (no. 277)“). Dieser Pin dient zur Befestigung der Trage in der Cavalry Field Ambulance (vgl. Abb. 03.05 und Abb. 10.03).

Die mir vorliegenden Jail Wagons der dritten Version weisen keine Bemalung der seitlichen Beschriftung des Gehäuses mehr auf. Grundsätzlich gibt es von den Gehäusen des Jail Wagons immer zwei Versionen, die mit den Ziffern 1 und 2 versehen sind (vgl. Abb. 03.05).



Abb. 02.11 Vergleich der 3.ten Version des Jail Wagons mit der 7th Cavalry Field Ambulance



Abb. 02.12 Jail Wagons der 1.ten, 2.ten und 3.ten Version von vorne nach hinten

3. Travelling Doctor Wagon (no. 277)

Neben dem Jail Wagon kam zeitgleich auch der Travelling Doctor Wagon (Arztwagen) auf den Markt. Beide Kutschen weisen eine identische Entwicklung von der 1.ten bis zur 2.ten Version auf. Leider wurde die „Doctor“ Thaddeus Tripp Kutsche nur bis 1974 in den Katalogen aufgeführt und später auch nicht wieder in das Programm aufgenommen.



Abb. 03.01 Travelling Doctor Wagon in der 1.ten (links) und 2.ten (rechts) Version

Auffällig zwischen dem Jail Wagon und dem Travelling Doctor Wagon ist, dass es bei beiden Kutschen eine große Anzahl von identischen Bauteilen gibt. Eines der auffälligen Bauteile ist das Gehäuse beider Kutschen, die sehr viele identische Merkmale aufweisen. Dazu gehören unter anderem:

- zwei Pins zur Befestigung der Kiste beim Travelling Doctor Wagon,
- Löcher an der hinteren Bodenkante für die Rückwand mit der Tür beim Jail Wagon,
- der kleine Balken, damit die Tür des Jail Wagon nicht nach innen aufgeht,
- am hinteren Ende der Seitenwände fast ganz oben auf jeder Seite ein Loch für die Rückwand beim Jail Wagon.

In den Abbildungen 03.02 und 03.03 sind der Travelling Doctor Wagon und der Jail Wagon ohne Rückwand bzw. Klappe dargestellt, um die oben angesprochenen Merkmale zu visualisieren.

Die Befestigungsstifte an der Unterseite beider Kutschen zum Anbau des Fahrwerks sind identisch angeordnet sowohl bei der ersten als auch bei der zweiten Version (vgl. Abb. 03.04). Erwähnenswert ist auch, dass es von beiden Kutschen jeweils Gehäuse gibt, die mit den Zahlen 1 und 2 innen am Boden gekennzeichnet sind (vgl. Abb. 03.05). Dies gilt ebenfalls für die roten Gehäuse des Travelling Doctor Wagons.



Abb. 03.02 Heckansicht des Travelling Doctor Wagens



Abb. 03.03 Heckansicht des Jail Wagens



Abb. 03.04 Unterseite vom Jail Wagon (vorne) und Travelling Doctor Wagon (hinten) aus der 2.ten Version

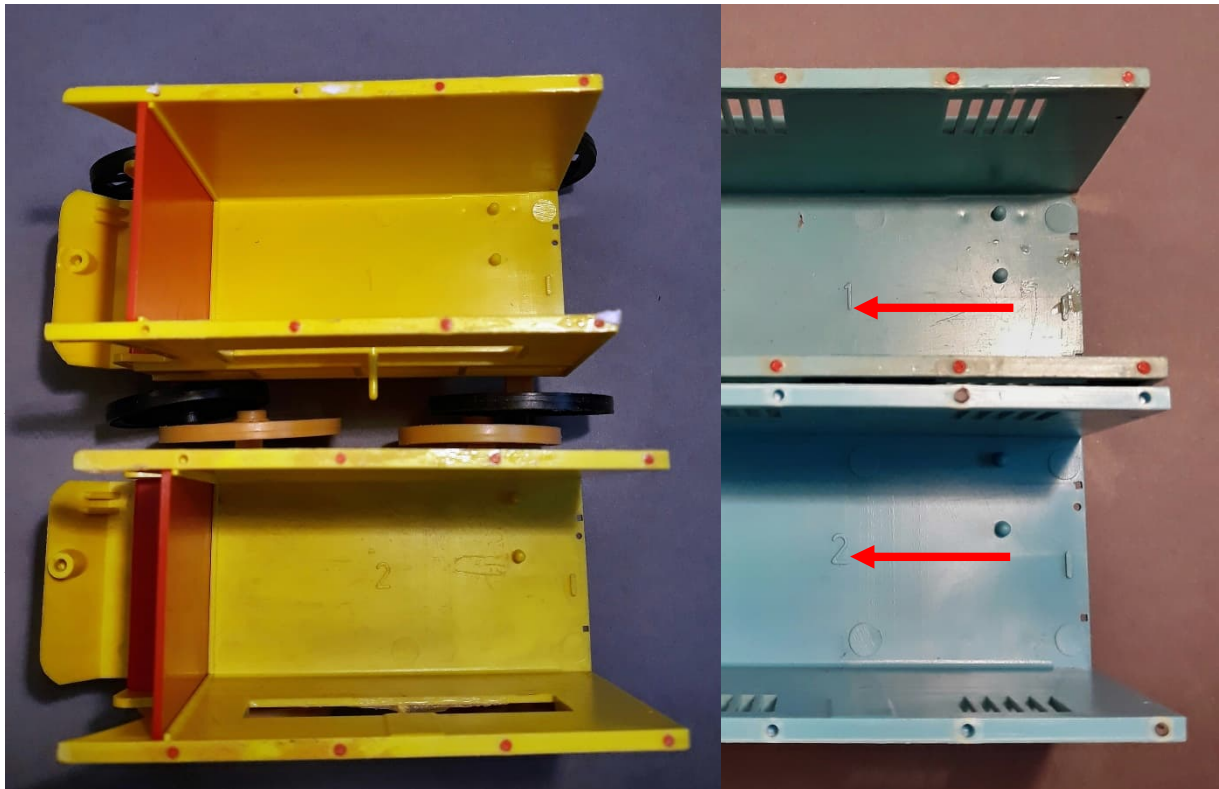


Abb. 03.05 Draufsicht in den Innenraum von Travelling Doctor Wagon (links) und Jail Wagon (rechts)

Zu den einspännigen Wagen ist noch zu erwähnen, dass die Darstellung der Holzmaserung bei den Gehäusen mit der Nummer 1 und 2 jeweils unterschiedlich ist. Des Weiteren ist bei der einen Version des Gehäuses der Zylinder zum Einstecken des Pins vom Fahrerfuß verkürzt (vgl. Abb. 03.07 und Abb. 03.06). Der verkleinerte Hohlzylinder ist auch bei den Gehäusen der Jail Wagons zu finden. Für alle Liebhaber des Details noch folgende Anmerkungen, dass es die Beschriftung des „Doctor“ Wagon sowohl in dunkler als auch in roter Farbe bei beiden Versionen gibt (vgl. Abb. 03.06).



Abb. 03.06 Seitenansicht mit unterschiedlichen gefärbten Beschriftungen der zweiten Version

Hinsichtlich der Fahrwerke und der Einspannung des Pferdes bei der 1.ten und 2.ten Version wird auf die Ausführungen zum Jail Wagon verwiesen, die auch für die Versionen des Travelling Doctor Wagon zutreffen. Ebenfalls kann man den Schlitz in der Sitzbank bei der zweiten Version (vgl. Abb. 03.07) erkennen, wie er schon bei der gleichen Version des Jail Wagon beschrieben wurde.



Abb. 03.07 Vorderachse und Anspannung des Pferdes in der 2.ten (links) und 1.ten (rechts) Version

Das rote Gehäuse des Travelling Doctor Wagon ist in meiner Sammlung bisher nur bei Kut-schen mit einem Fahrwerk und einem Gehäuse der 1.ten Version vorhanden. Die roten Gehäuse mit verkürztem Zylinder zum Einstecken des Pins vom Fahrerfuß gibt es gleichermaßen.



Abb. 03.08 Travelling Doctor Wagon mit gelbem und rotem Gehäuse

4. Chuckwagon (no. 273)

Werden die Erkenntnisse vom Jail Wagons auf den Chuckwagon (Proviantwagen) projiziert, können auch hier drei Versionen des Wagens identifiziert werden. Wie schon bei der vorherigen Recherche, können die 3.te und 2.te Version nur an Hand von Unterschieden an der Wanne differenziert werden. Beide Ausführungen sind entsprechend der Gefängniskutsche ebenfalls mit baugleichen Vorder- und Hinterachsen ausgestattet. Im Gegensatz dazu haben die Wagen der 1.ten Version eine sichtbar abweichende Vorder- und Hinterachse.

Die wesentlichen Unterschiede zwischen den Versionen sind an der Wanne, an der Sitzbank und an der Vorder- sowie Hinterachse zu erkennen. Zwischen der 1.ten und 2.ten Version wurde sowohl die Vorderachse als auch die Hinterachse überarbeitet (vgl. Abb. 04.01 bis Abb. 04.07).



Abb. 04.01 Hinterachse der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version im direkten Vergleich von der Unterseite



Abb. 04.02 Hinterachse der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version im direkten Vergleich von der Seite

Die Veränderung hatte zur Folge, dass die Befestigungsstifte auf der Unterseite der Wanne des Chuckwagons ebenfalls angepasst wurden. Die beiden Stifte für die Hinterachse wurden bei der 2.ten Version um ca. 8 mm weiter auseinander angegossen als bei der Vorgängerreihe (vgl. Abb. 04.06). Damit einher geht natürlich auch eine Überarbeitung der Hinterachse. Die Hinterachse der 2.ten Version ist identisch mit den Hinterachsen der anderen Kutschen und Wagen dieser Version. Der Befestigungsstift der Vorderachse wurde um einen Zylinder ergänzt, was bei der Vorderachse durch eine entsprechende Vertiefung auf der „Oberseite“ berücksichtigt wurde (vgl. Abb. 04.03). Dadurch konnte die baugleiche Vorderachse verwendet werden, wie bei allen anderen Fuhrwerken der 2.ten Version und nicht wie zuvor eine Einzelanfertigung für

eine bestimmte Gruppe von Kutschen- bzw. Wagen. Genauso wurde auch die Maserung, welche auf die Holzbauweise der Vorder- und Hinterachse hindeuten, geändert. Des Weiteren zeigen sich ebenfalls beim Vergleich der Wannen von der 1.ten und 2.ten Version erkennbare Unterschiede in der Färbung des Kunststoffes (vgl. Abb. 04.05).



Abb. 04.03 Vorderachse der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Oberseite

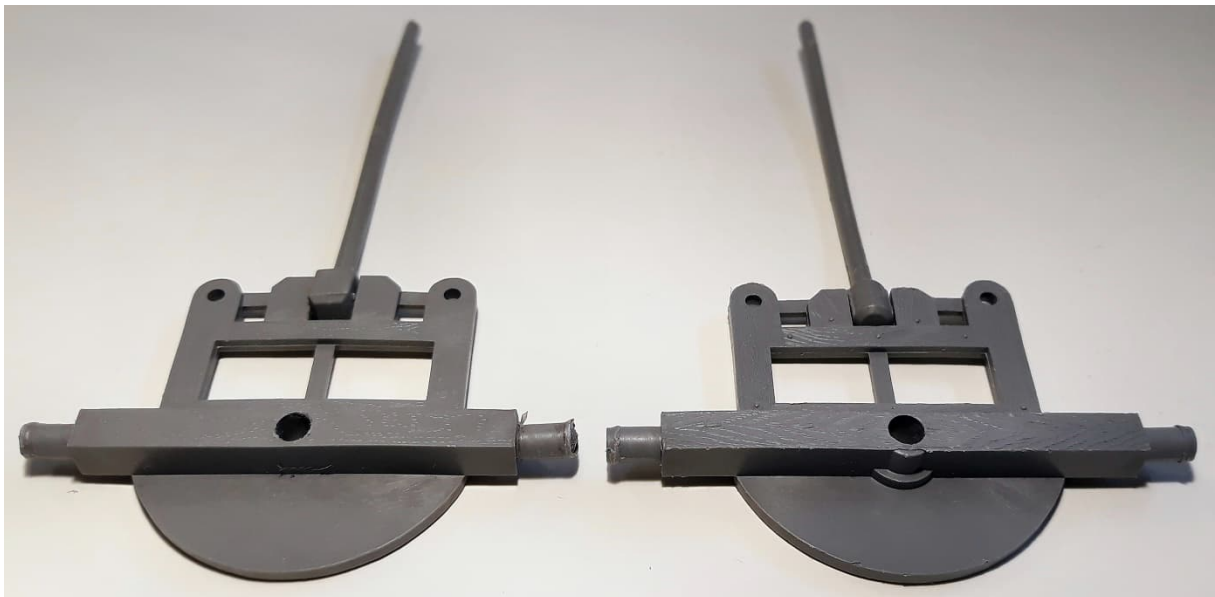


Abb. 04.04 Vorderachse der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Unterseite



Abb. 04.05 Wanne der 1.ten (unten) und 2.ten Version (oben) seitlich von der Unterseite

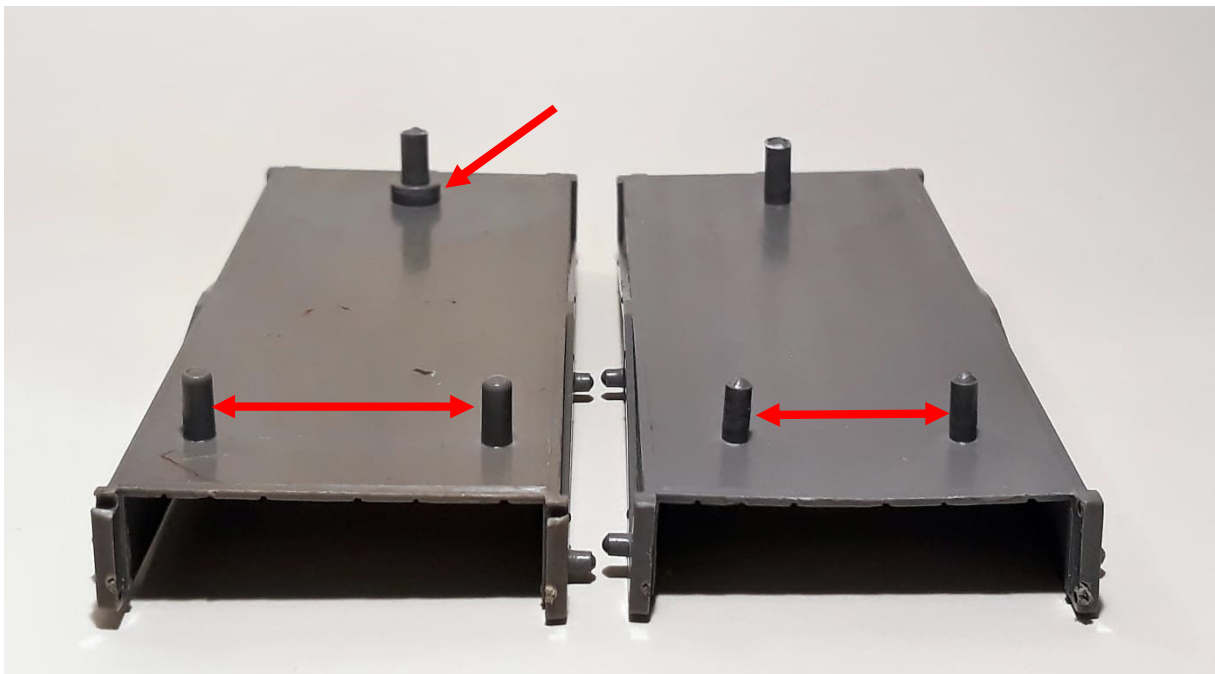


Abb. 04.06 Wanne der 2.ten (links) und 1.ten Version (rechts) von der Unterseite an der Hinterachse



Abb. 04.07 Vorderachse der 1.ten (hinten (grau)) und 2.ten (vorne (schwarz)) Version im direkten Vergleich von der Seite

Bei diesem Vergleich fällt nicht nur auf, dass die Vorderachsen der 1.ten Version etwas kleiner sind als die der 2.ten und der folgenden Version. Ferner wurde der Bereich, an dem die Deichsel eingesteckt wird, bei der 2.ten Version im Vergleich zur 1.ten Version verkürzt, was auch mit der Umgestaltung der Deichsel einhergeht (vgl. Abb. 04.07 und Abb. 04.08). Hatten u.a. die Chuckwagons der 1.ten Version noch ein viereckiges Deichselende, das an der Vorderachse eingesteckt wurde, so erhielten die nächsten Ausführungen ein zylindrisches Deichselende. Bei den Deichseln mit den walzenförmigen Enden war die Vertiefung zum Einstecken in die Pins von der Vorderachse annähernd auch an derselben Stelle wie bei den eckigen Deichselenden angebracht. Des Weiteren sind die Deichseln der 2.ten Version etwas länger als bei der 1.ten.



Abb. 04.08 Deichsel der 1.ten (oben) und 2.ten Version (unten) im direkten Vergleich von der Seite

Ebenso wurde von der 1.ten zur 2.ten Version in die Sitzbank ein Loch eingefügt, damit das neue Kutscherunterteil mit dem Pin am Gesäß einen besseren Halt hat (vgl. Abb. 04.09).



Abb. 04.09 Sitzbank der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich

Bei diesem Umbau haben auch die Räder der Kutsche eine Änderung erfahren. Zwischen der 1.ten und 2.ten Version gab es neben der Änderung der Breite, des Raddurchmessers und Oberflächengestaltung auch einen Wechsel des verwendeten Kunststoffes bei den Rädern. Hinsichtlich der Breite wurden die Wagenräder der 2.ten Version um ca. einen Millimeter schmäler als die der Vorgängerversion hergestellt (vgl. Abb. 04.09 und Abb. 04.10).

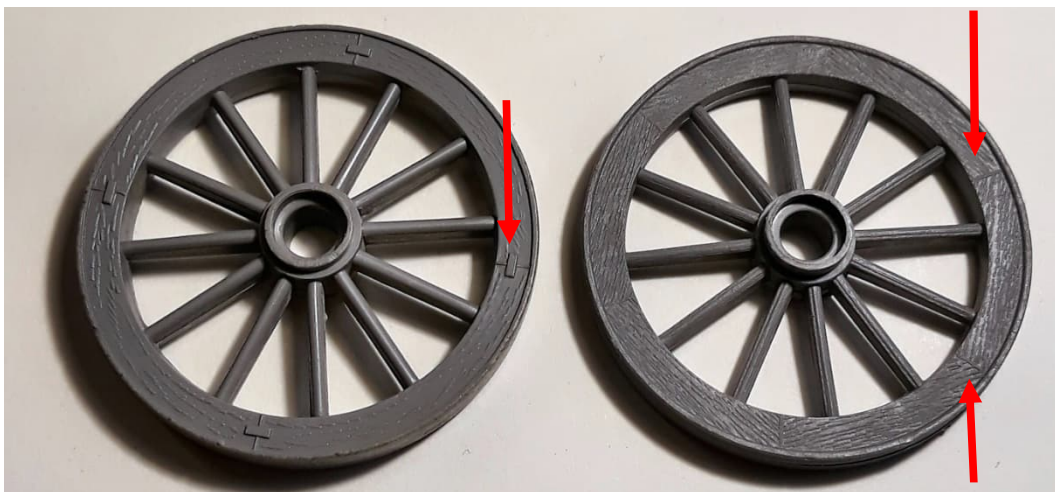


Abb. 04.10 Räder der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) im direkten Vergleich von der Seite

Die Räder der 1.ten Version wurden mit vier Radteilen dargestellt, von denen jedes mit den beiden benachbarten jeweils durch eine Klammer verbunden ist. Im Gegensatz dazu wurden die Räder der nachfolgenden Produktionsreihe mit sechs Radteilen dargestellt, die nicht mit einer Klammer verbunden waren. Ebenso ist der Raddurchmesser bei der 2.ten Version etwas kleiner als bei der 1.ten Version (vgl. Abb. 04.10).

Und zum Schluss gab es meines Erachtens nach noch von der 2.ten zur 3.ten Version eine kleinere Änderung am Auflagegestell der Sitzbank. Bei der letzten Version wird die Sitzbank durch zwei weitere Halter an einer bestimmten Stelle fixiert.



Abb. 04.11 Auflagegestell der Sitzbank vor der 2.ten (vorne) und 3.ten Version (hinten) im direkten Vergleich von der Seite



Abb. 04.12 1.te bis 3.te Version des Chuckwagons (von vorne nach hinten)

5. Buckboard (no. 272)

Der Buckboard (Pritschenwagen) stimmt in vielen Punkt mit den Erläuterungen zum Chuckwagon und der anderen betrachteten Kutschen überein. Der ausschlaggebende Unterschied ist, dass die Wanne der ersten Version des Buckboards an beiden Seiten keine Pins hatte (vgl. Abb. 05.03). Diese sind erst ab der darauffolgenden Version an die Wanne hinzugefügt worden. Produktionstechnisch war es sicherlich wirtschaftlicher, ein Bauteil bei mehreren Kutschen zu verwenden und für jede Kutsche bzw. Wagen möglichst wenige individuelle Teile herzustellen. So wurde ab der 2.ten Version die Wanne ohne Heckklappe und die Sitzbank sowohl für den Chuckwagon als auch für den Buckboard bei der Produktion verwendet. Was man auch sehr gut an der Sitzbank und dem Auflagegestell der Sitzbank bei der 2.ten und 3.ten Version erkennt (vgl. Abb. 05.04 und 04.11), da der Buckboard identische Überarbeitungen entsprechend dem Chuckwagon erfahren hat.



Abb. 05.01 Buckboard der 1.ten, 2.ten bis 3.ten Version (von hinten nach vorne) im direkten Vergleich

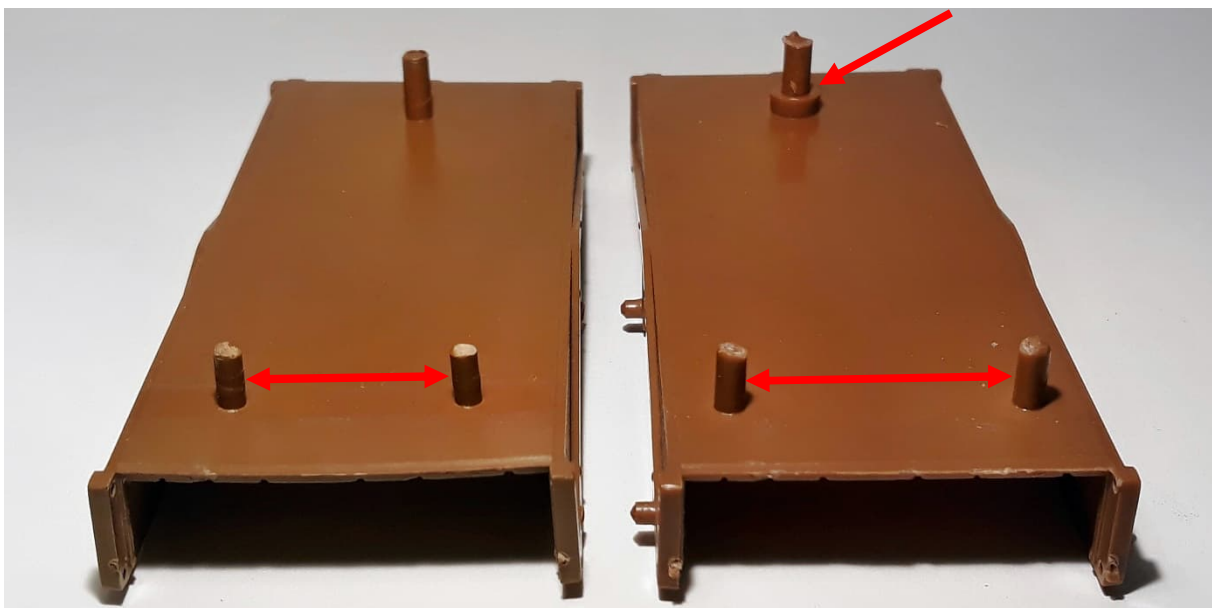


Abb. 05.02 Wanne der 1.ten (links) und 2.ten Version (rechts) von der Unterseite an der Hinterachse



Abb. 05.03 Vergrößerung Vorderachse und Pins an der Seite von der 1.ten bis 3.ten Version (von hinten nach vorne) des Buckboards



Abb. 05.04 Auflagegestelle der Sitzbank von der 1.ten bis 3.ten Version (von hinten nach vorne) des Buckboards

Auch beim Buckboard hat es beim Wechsel von der 1.ten zur 2.ten Version eine Anpassung der Befestigungsstifte für die Vorder- und Hinterachse gegeben (vgl. Abb. 05.02 und Abb. 04.06). Dadurch wurde auch wie beim Chuckwagon das Fahrgestell der 1.ten Version durch das der 2.ten Version ersetzt. Hinsichtlich der Änderungen am Fahrgestell, den Rädern und der Deichsel beim Buckboard wird auf die Beschreibungen beim Chuckwagon in Kapitel 4 zu diesen Bauteilen verwiesen.

In der Regel findet man in den „Round-Up“ Schachteln eine Explosionszeichnung, die zeigt, wie der Buckboard zusammengebaut wird. Auffällig dabei ist, dass die Vorderachse mit einem „Clip“ am Pin der Wannenunterseite befestigt werden sollte. Nach aktuellem Stand meiner Recherchen konnte ich bisher noch kein Exemplar eines Buckboards, sowohl lose als auch in einer Schachtel z.B. der „Round-Up“ Packung nachweisen, bei dem mit einem „Clip“ die Vorderachse am Pin der Wannenunterseite befestigt wurde.

Dank der Mitwirkung von Alfred Plath konnte er sowohl meine Recherche bestätigen als auch von einem Gespräch mit Norman Tooth berichten, indem sie sich auch über dieses Thema ausgetauscht haben. Die Informationen von Alfred Plath lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen: Bei TIMPO gab es einen Geschäftsbereich, der für die Qualitätskontrolle und Optimierung der Produktionsprozesse zuständig war. Eine Optimierungsabsicht in der Produktion war es, dass das Personal nicht mehr mit einem Lötkolben „verschweißt“, sondern mit einer Mutter oder Clip das Fahrgestell an der Kutschenunterseite befestigen sollte. Diese Art der Befestigung kam aber nur noch bei der Produktion der Overland Stagecoach zur Anwendung (vgl. Kapitel 12). Für die weiteren Kutschen und Wagen kam diese Optimierung nicht mehr zum Tragen, da zwischenzeitlich die Absatzzahlen drastisch zurückgegangen waren. Daher kam die Überlegung mit dem Clip, welcher auf der Explosionszeichnung abgebildet ist und im Zusammenhang mit der geplanten Optimierung der Fahrwerksbefestigung steht, nicht mehr zur Anwendung.

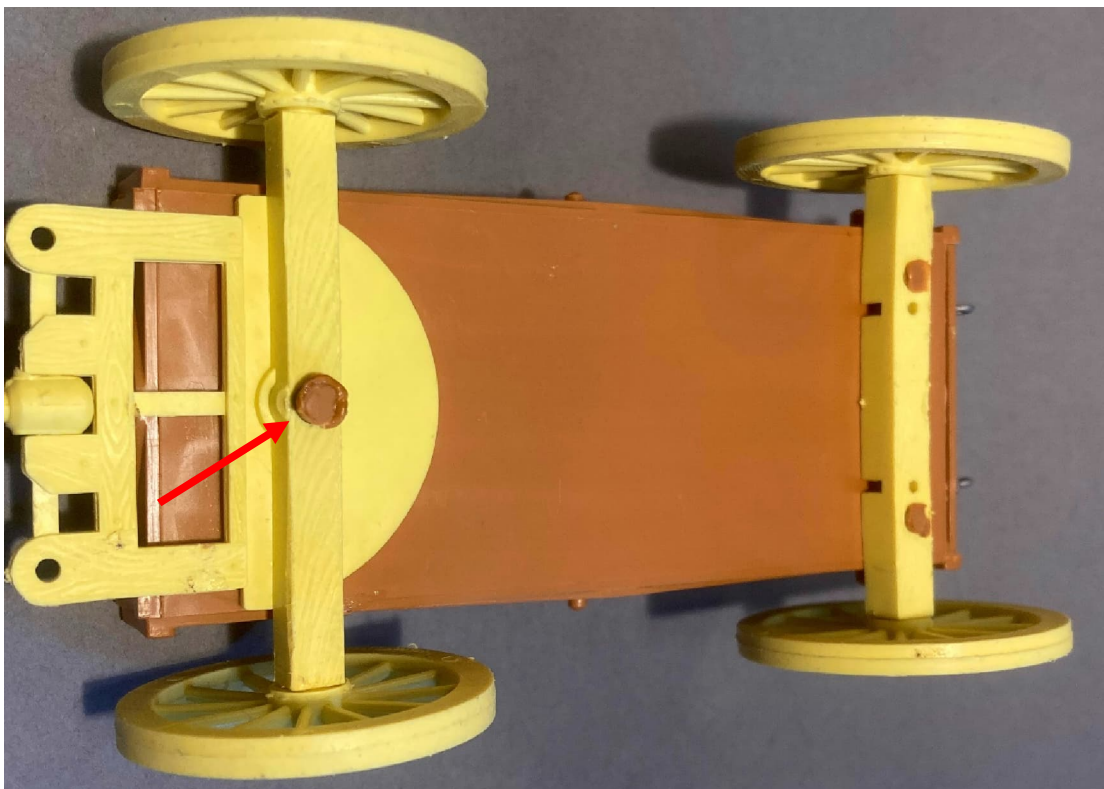


Abb. 05.05 Wannenunterseite des Buckboards mit „verschweißten“ Pins

6. Fire Service (no. 280)

Zu der Gruppe, die in der ersten Version mit den gleichen Fahrwerken wie der Chuckwagon und der Buckboard ausgestattet sind, kann auch der Fire Service (Feuerwehrwagen) dazugechnet werden. Im Gegensatz zu den ersten beiden Wagen erschien diese Kutsche erstmals 1971 im Katalog und nicht schon 1970.



Abb. 06.01 Fire Service 1.te bis 2.te Version (in zwei Ausführungen) von vorne nach hinten

Nach meinen Recherchen kann man den Fire Service in nur zwei Versionen unterteilen und nicht in drei Versionen wie beim Chuckwagon und Buckboard. Die Unterteilung bezieht sich auf die verwendeten unterschiedlichen Fahrwerke und einige bauliche Änderungen am Gehäuse.

Die Beschreibung der Fahrwerke der 1.ten und 2.ten Version für den Chuckwagon bzw. den Buckboard können eins zu eins auf die Fire Service Kutsche übertragen werden, mit der Einschränkung, dass bei diesen Kutschen meines Erachtens nach nur Fahrwerke in rot und schwarz verbaut wurden. Dabei ist in der Regel die erste Version mit roter Vorder- und Hinterachse ausgestattet, während die zweite Version sowohl mit rotem als auch mit schwarzem Fahrwerk gefunden werden kann. Des Weiteren bin ich auch der Auffassung, dass das schwarze Fahrwerk erst in den letzten Jahren der Produktion verbaut wurde, als man bereits bei der Herstellung Einsparungspotentiale ausschöpfte (vgl. Abb. 06.03) und keine roten Fahrwerke mehr herstellte.

Ebenfalls sind die Befestigungsstifte an der Hinterachse in zweierlei Hinsicht bearbeitet worden. Zum einen wurde der Durchmesser bei der zweiten Version etwas dicker und sie wurden wie bei den anderen Kutschen und Wagen weiter auseinander platziert (vgl. Abb. 06.04), damit das einheitliche Fahrwerk der 2.ten Version für Hinter- und Vorderachse verwendet werden konnte.



Abb. 06.02 Vorderachse des Fahrwerks der 1.ten bis 2.ten Version (in zwei Ausführungen)
von vorne nach hinten



Abb. 06.03 Unterseite des Fahrwerks der 1.ten und 2.ten Version

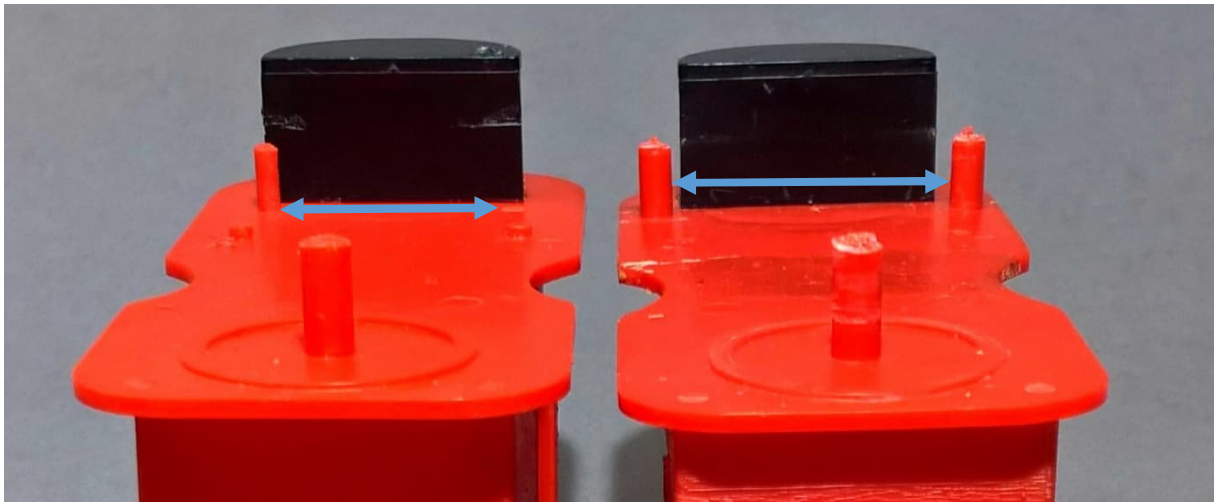


Abb. 06.04 Unterseiten der 1.ten und 2.ten Version des Chassis

Von der ersten zur zweiten Version habe ich noch eine Überarbeitung feststellen können. Dabei handelt es sich um das obligatorische Loch in der Sitzbank, damit das Kutscherunterteil mit einem Pin am Gesäß befestigt werden konnte (vgl. Abb. 06.05). Die Fire Service Kutsche hat in den Jahren ihrer Herstellung im Vergleich zu anderen Kutschen bzw. Wagen nur sehr wenige Überarbeitungen erfahren.

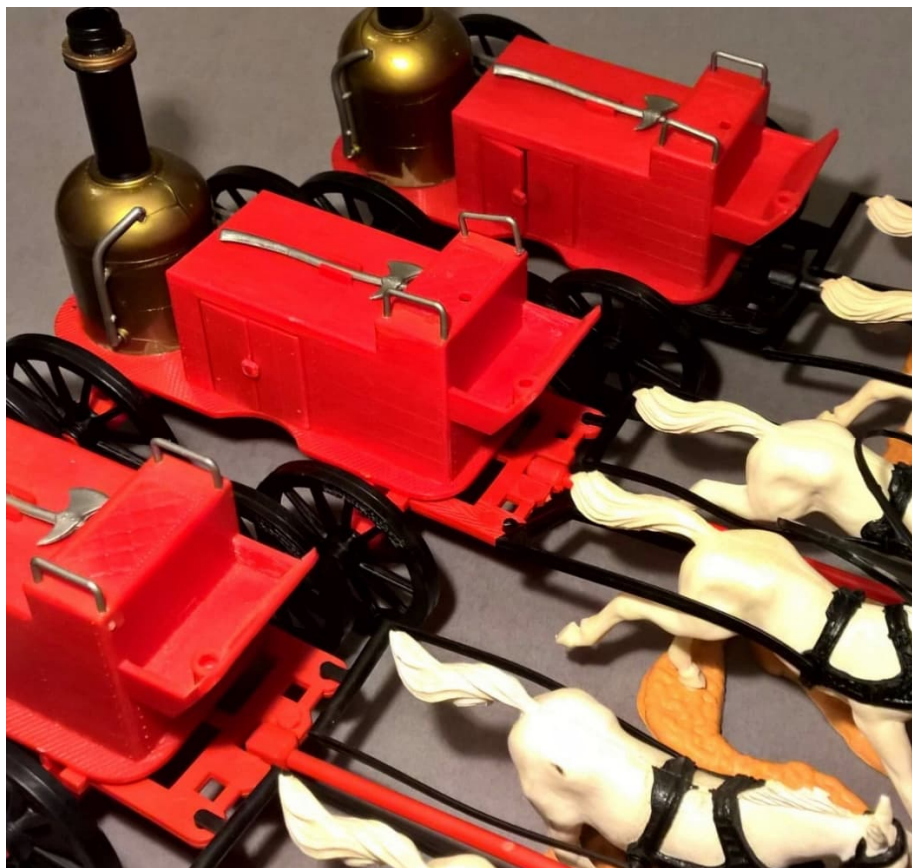


Abb. 06.05 Sitz mit und ohne Loch für den zweiten Pin des Kutschers

7. Stagecoach (no. 270)

Die Stagecoach (Postkutsche) gehört neben dem Covered Wagon zu den frühen Gespannen, die TIMPO schon für die einteiligen Plastikfiguren (vgl. TIMPO (SOLID) PLASTIC FIGURE CHECKLIST, PLASTIC WARRIOR, 2006) der Wildwest Serie erstellt hat. Diese Version der Kutschen wurde zuerst jeweils von einem einteiligen Kutscher gelenkt, die in unterschiedlicher Bemalung gefunden werden können.

Im Vergleich mit dem Jail Wagon können bei der Stagecoach meines Erachtens nach nicht nur drei, sondern vier Versionen identifiziert werden. Um aber die Reihenfolge der Versionen bei den Kutschen bzw. Wagen (einschließlich der Stagecoach) in eine einheitliche Systematik zu gruppieren, ist bei Einteilung der Postkutschen ein Trick notwendig. Die frühen Exemplare der Stagecoach sowohl mit einteiligen als auch später mit steckbaren Kutschern werden mit nullter Version (0.te Version) in die Reihenfolge eingeführt. Der Grund dafür sind zum einen die frühen Kutschpferde und zum anderen die damit verbundene Befestigung der Pferde am Querbalken der Deichsel. Ab der ersten sowie bei den weiteren Versionen sind die Deichsel und die beiden Kutschpferde mit Hilfe von drei Ringen miteinander verbunden und nicht mehr am Querbalken der Deichsel. Ebenfalls haben die Kutschpferde nach der nullten Version eine gemeinsame Bodenplatte, die sie miteinander verbindet (vgl. Abb. 07.01 und Abb. 07.02).



Abb. 07.01 Stagecoach 0.te (hinten) und 1.te Version (vorne) von der Seite

Ein weiterer Punkt ist, dass die 1.te Version der Stagecoach auf dem Dach Pins hatte, um die Gepäckstücke daran zu befestigen, was bei der Vorläuferversion nicht der Fall war (vgl. Abb. 07.02 und Abb. 07.18). Auch die Türen der Stagecoach wurden bei Übergang der Versionen 0.ten zur 1.ten Version geringfügig überarbeitet. Diese Unterschiede lassen sich sehr gut an der Stagecoach mit den dunkelgrünen Anbauteilen (1.te Version) im Vergleich zu der lindgrünen Stagecoach zeigen. Durch die beschriebenen Änderungen unterscheiden sich die frühen Exemplare im Wesentlichen von den nachfolgenden Versionen (vgl. Abb. 07.03).



Abb. 07.02 Stagecoach 0.te (rechts) und 1.te Version (links) von vorne

Durch die Anpassung an das einheitliche Fahrwerk mit den schmalere Rädern bei allen Kutschen der 2.ten Version, wurde wiederum eine Änderung der Befestigungsstifte am Boden des Kutschgehäuses erforderlich. Der Abstand zwischen den Pins wurde vergrößert, damit die überarbeitete Hinterachse verwendet werden konnte. Ebenfalls wurde für die neue einteilige Vorderachse der dazugehörige Pin überarbeitet (vgl. Abb. 07.04). Daneben wurden auch die Sockel der hinteren Befestigungsstifte verändert und drei „Streifen“ auf der Rückseite der Kutsche teilweise deutlich sichtbar herausgearbeitet.

Von Frank Heinzelmänn wurden im „SWOPPET SPECIAL“ (vgl. Frank Heinzelmänn, SWOPPET SPECIAL, 1998) mehrere dieser Änderungen an der Stagecoach als erstes beschrieben und dargestellt. Herr Heinzelmänn hat diese Änderungen ausführlich herausgearbeitet und erläutert. Diese Erkenntnisse aus seinen Erläuterungen zum Beispiel über die Befestigung der Achsen hat der Autor im nächsten Schritt aber nicht mehr auf die anderen Kutschen bzw. Wagen zu übertragen.



Abb. 07.03 Türen der 0.ten (links) und 1.ten bzw. 2.ten Version (rechts)

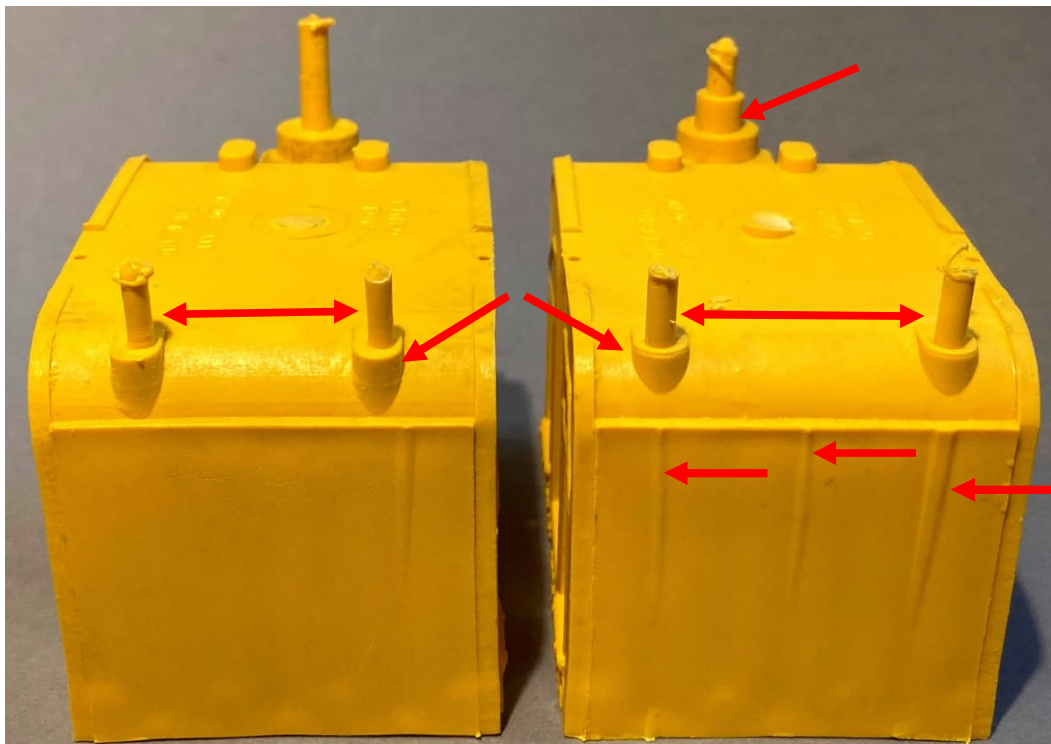


Abb. 07.04 Gehäuse der 0.ten bzw. 1.ten Version im Vergleich mit der 2.ten und 3.ten Version

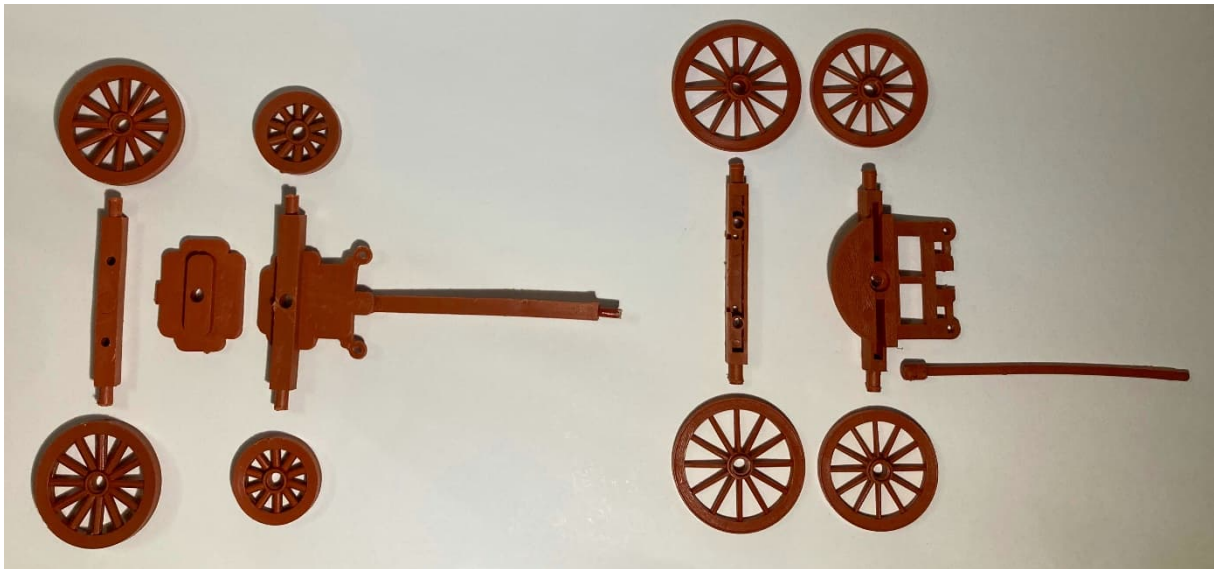


Abb. 07.05 Fahrwerk der 1.ten Version (links) und der 2.ten Version (rechts)

Ebenfalls wurden Umgestaltungen am Kutschbock vorgenommen. So wurde zum einen die Schriftgröße des Textes „U.S. MAIL“ an der Seite verkleinert und zum anderen in die Sitzbank ein Loch eingefügt. In diese Öffnung wurde der Pin am Unterteil des Kutschers zur stabileren Befestigung auf dem Kutschbock gesteckt. Auch sind nun an der Vorderseite des Kutschbockes eine bzw. zwei abgerundete Ausbuchtungen erkennbar (vgl. Abb. 07.06).

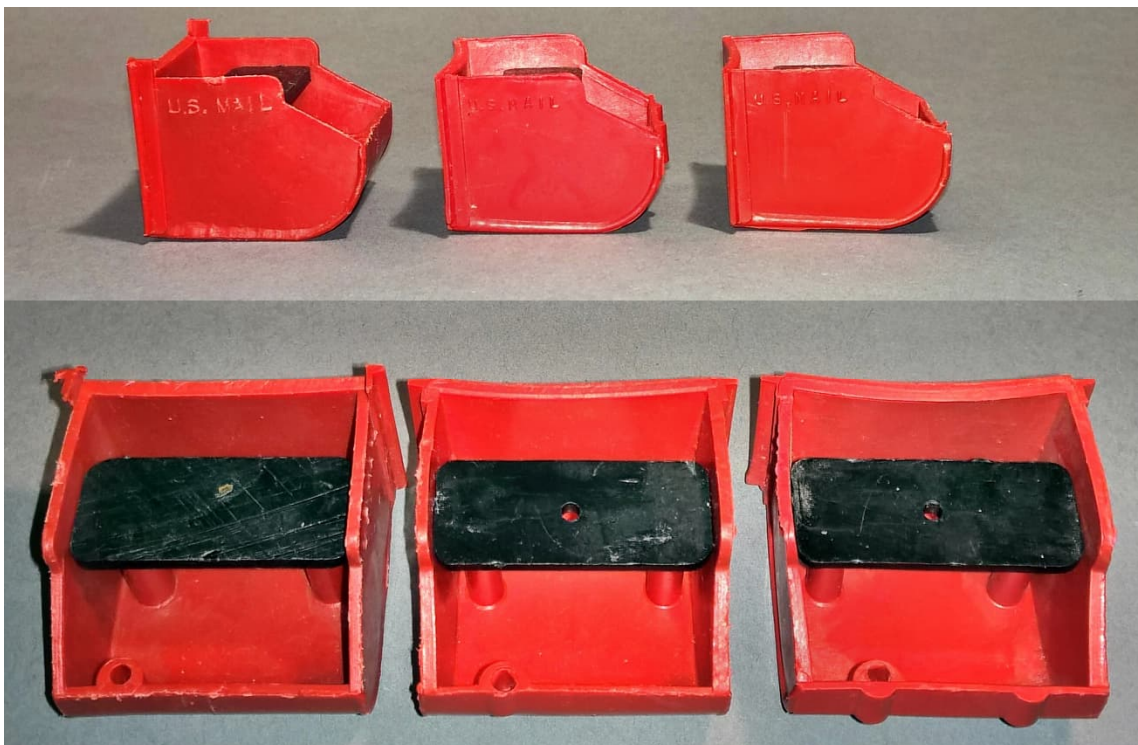


Abb. 07.06 Kutschbock der 0.ten bzw. 1.ten Version (links) im Vergleich mit der 2.ten Version (mittig und rechts)

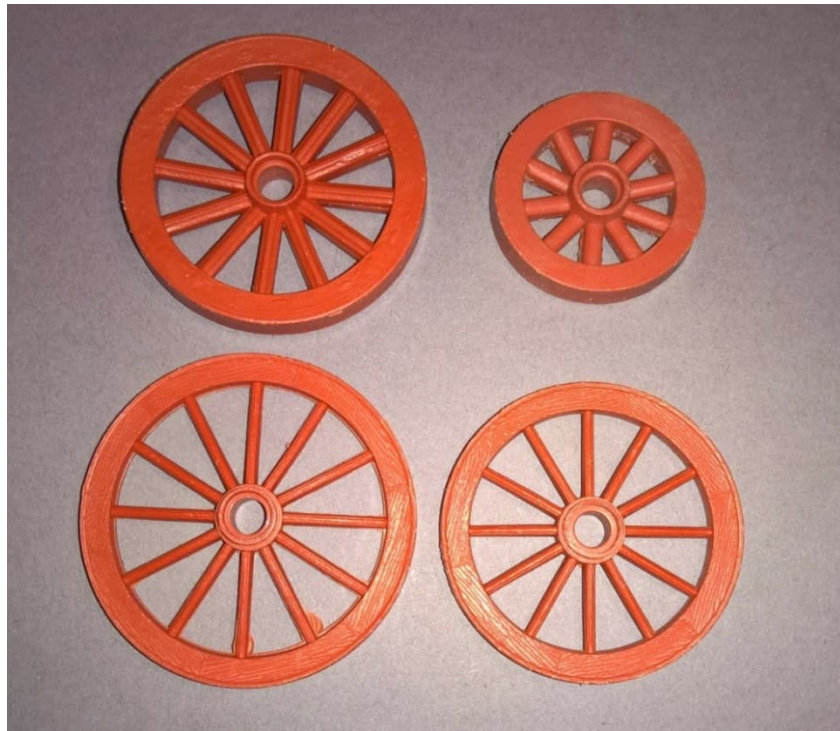


Abb. 07.07 Räder der 0.ten bzw. 1.ten Version (oben) im Vergleich mit der 2.ten Version (unten)

Beim letzten Umstieg von der 2.ten zur 3.ten Version sind meines Erachtens vier weitere Anpassungen an den Bauteilen der Stagecoach durchgeführt worden. Dazu wurde der Kutschbock nochmals überarbeitet, zum einen wurde die Beschriftung „U.S. MAIL“ an der Seite entfernt und die eine bzw. zwei abgerundeten Ausbuchtungen an der Vorderseite entfernt. Des Weiteren wurden auch die Türen der Kutsche nochmals überarbeitet (vgl. Abb. 07.10). Dies ist auf der Außenseite deutlich sichtbar, aber auch die Buchstaben L (Links) und R (Rechts) in der Türinnenseite wurden in einer größeren Schrift dargestellt als bei der Vorgängerversion (vgl. Abb. 07.11 und Abb. 07.12). Die Türen der 2.ten und 3.ten Version haben auch unterschiedliche Auswurfspuren an den Innenseiten (vgl. Abb. 07.12).



Abb. 07.08 Stagecoach 2.te (vorne) und 3.te Version (hinten)



Abb. 07.09 Stagecoach der 3.ten Version mit roten und schwarzen Anbauteilen



Abb. 07.10 Kutschbock der 2.ten Version (rechts) im Vergleich mit der 3.ten Version (links)



Abb. 07.11 Türen der 1.ten bzw. 2.ten (links) und 3.ten Version (rechts)

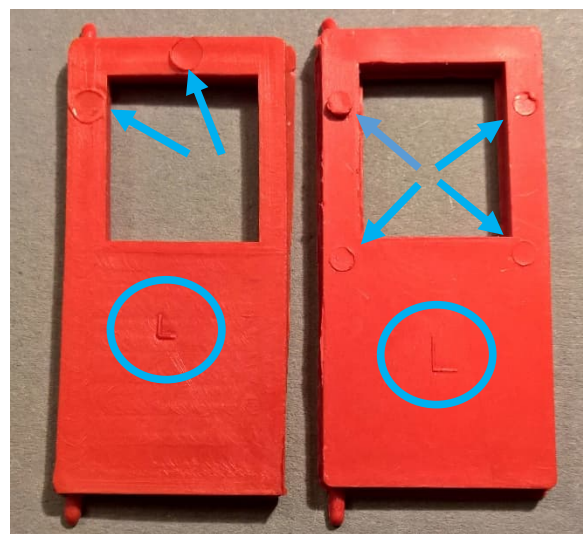


Abb. 07.12 linke Türen der 1.ten bzw. 2.ten (links) und 3.ten Version (rechts) von innen

Daneben sind das Kutschdach und die Reling beim Wechsel zur 3.ten Version verändert worden. Die Pins auf dem Dach wurden im Vergleich zur Vorgängerserie kleiner und dünner modelliert (vgl. Abb. 07.13). Diese Veränderung hatte automatisch Auswirkungen auf die Gepäckstücke, die ebenfalls mit schmalere Löchern hergestellt werden mussten. Die Reling am Dach wurde dahingehend verändert, dass bei den langen Teilen der Reling jeweils die verstärkte Strebe durch eine einfache ersetzt wurde sowie die Längsstreben bei der 3.ten Version abgerundeter erscheinen (vgl. Abb. 07.15).

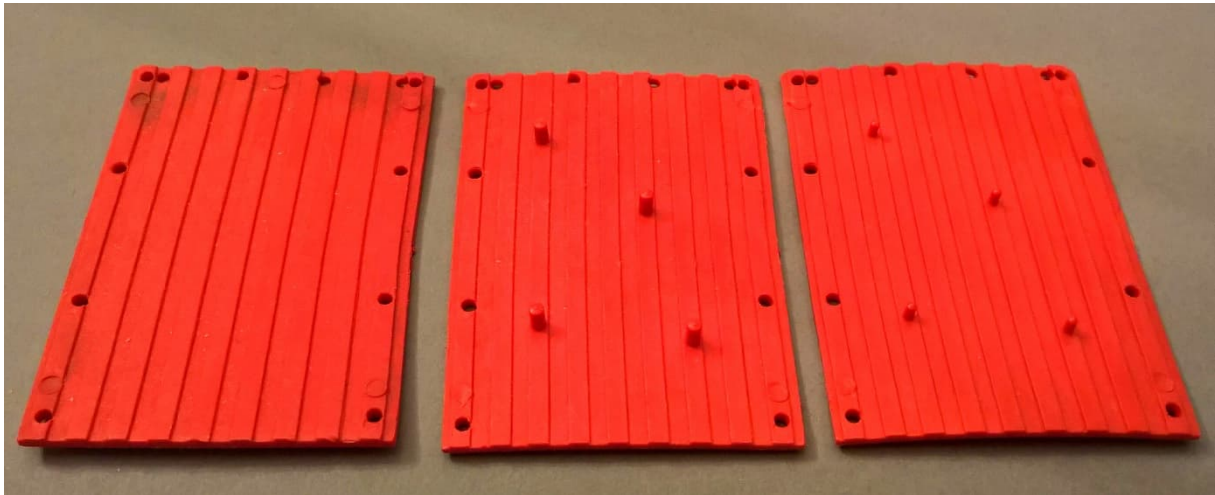


Abb. 07.13 Dächer der Stagecoach der 0.ten Version (links) und 1.ten bzw. 2.ten Version (mittig) und 3.ten Version (rechts)

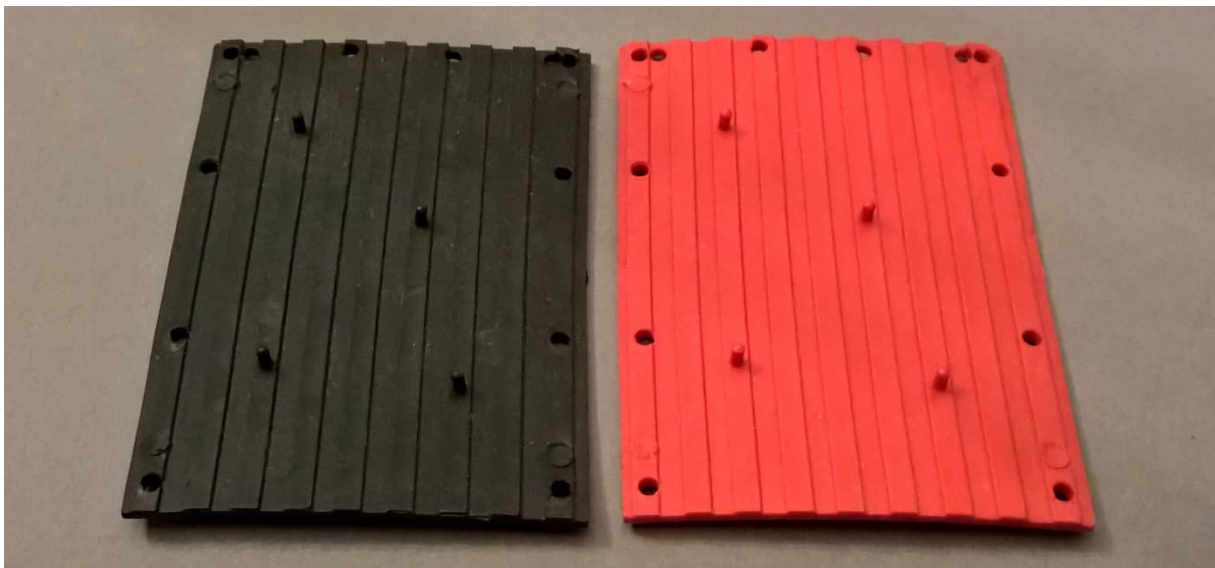


Abb. 07.14 Dächer der Stagecoach der 3.ten Version in schwarz und rot

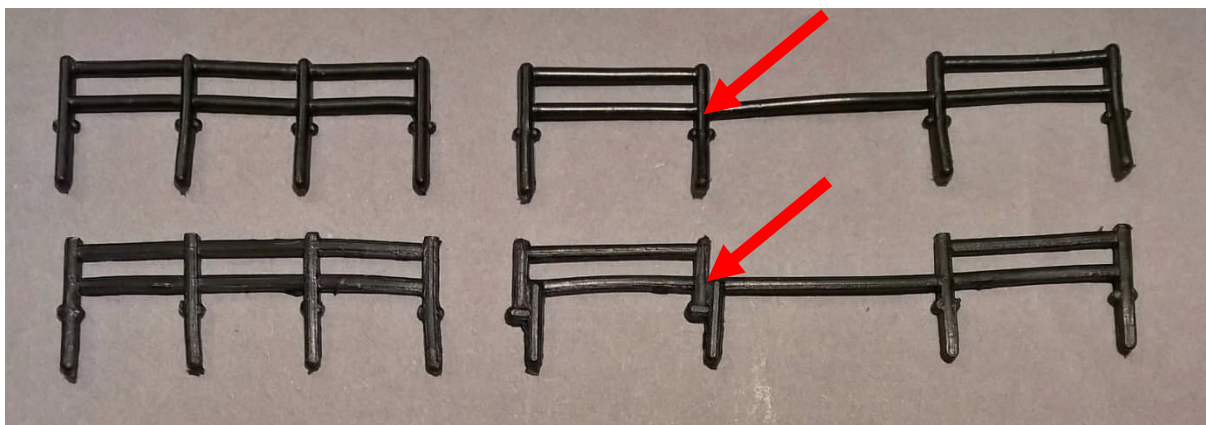


Abb. 07.15 Reling der Stagecoach 0.ten bis 2.ten (unten) und 3.ten Version (oben) in schwarz



Abb. 07.16 Reling der Stagecoach von der 3.ten Version in rot und schwarz

In meiner Sammlung befinden sich nur sehr wenige Anbauteile aus dieser Periode. Daher sind meines Erachtens nach die Anbauteile der 3.ten Version nicht sehr häufig zu finden, was mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die gesunkenen Absatzzahlen der Produkte von TIMPO in der Schlussphase der Firma zurückzuführen ist.



Abb. 07.17 Stagecoaches von der 0.ten bis 3.ten Version

Zum Schluss noch ein Tipp hinsichtlich seltener Anbauteile für die Stagecoach. Von der 0.ten Version der Stagecoach kann man die Anbauteile wie z.B. das Dach oder die Sitzbänke auch in Bordeauxrot finden (vgl. Abb. 07.18). Ebenfalls findet man die Reling der 0.ten bis 2.ten Version auch aus transparentem rotem Kunststoff (vgl. Abb. 07.19).



Abb. 07.18 Stagecoach der 0.ten Version mit bordeauxroten Anbauteilen

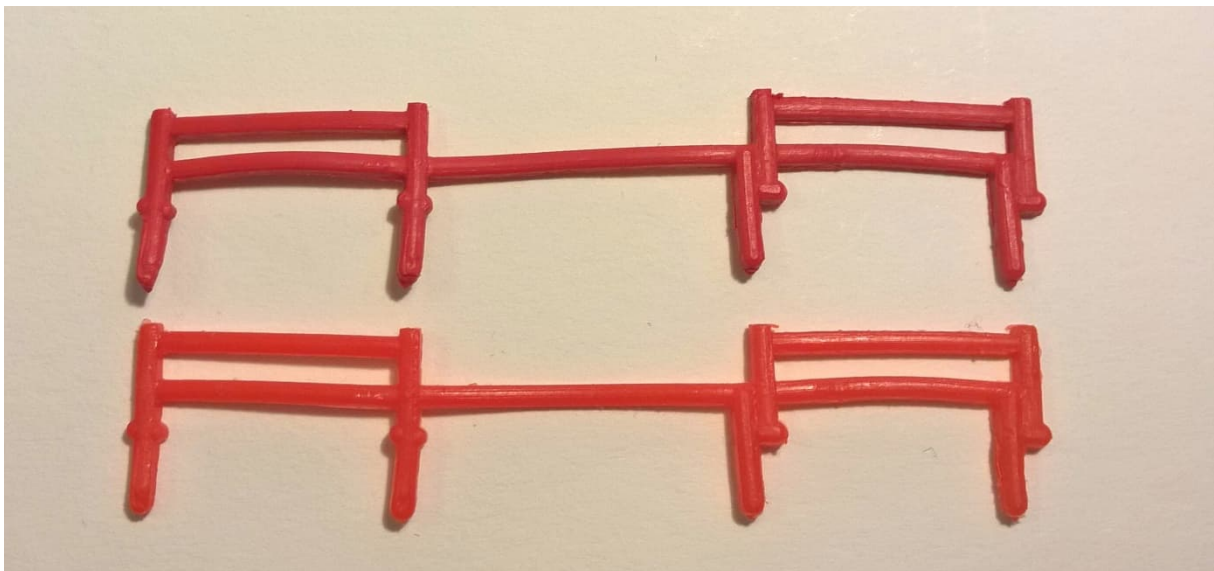


Abb. 07.19 Reling der Stagecoach aus transparent rotem Kunststoff

8. Gepäckstücke

Bei meiner Untersuchung der Stagecoach wurden auch die Kisten, Koffer und Truhen einbezogen, da diese über die Pins auf dem Dach direkten Bezug zur Kutsche haben. Insgesamt konnten von den Gepäckstücken sieben unterschiedliche Ausführungen in drei Versionen identifiziert werden. Die Bezeichnung der unterschiedlichen Versionen des Gepäcks wird analog zu den Versionen der Kutschen eingeführt, dadurch ist eine einfache Zuordnung zwischen Kutschen und Gepäck gegeben.

Die 0.te Version der Gepäckstücke wurde mit der 0.ten Version der Postkutsche (ohne Pins auf dem Dach) herausgebracht. Dieses Zubehör zu den Kutschen hatte auf Grund der fehlenden Pins auf dem Kutschendach dementsprechend auch keine Löcher im Boden. Die 1.te und 2.te Version des Gepäcks hatte auf der Unterseite jeweils ein Loch, um sie damit an den Pins der Postkutschendächer zu befestigen. Die 3.te Version der Frachtgüter hat ebenfalls jeweils ein Loch in den Böden der Kisten, Koffer und Truhen, um sie ebenfalls auf den Postkutschendächern anmontieren zu können. Aber zwischen den letzten beiden Versionen gibt es einen winzigen Unterschied. So unterscheidet sich die 3.te Version durch kleinere Löcher im Gepäckboden und damit natürlich auch die Postkutschendächer durch dünnere Pins, von der Vorgängerversion. Die Postkutschendächer mit den dünneren Pins liegen in meiner Sammlung standardmäßig in den zwei unterschiedlichen Farben Rot und Schwarz vor. Diese 3.te Version der Dächer und des Gepäcks ist wesentlich seltener zu finden als die anderen weitverbreiteten Versionen. Wenn bei der Montage das Frachtgut am Dach nicht richtig fest auf den Pins steckt oder das Gepäck nicht auf die Pins passt, sollten Sammler sich das Frachtgut bzw. das Postkutschendach etwas genauer ansehen.

Wie schon erwähnt lassen sich meines Erachtens nach die Gepäckstücke in sieben unterschiedliche Formen differenzieren. Im Einzelnen sind das:

1. große Frachtkiste mit Beschlägen
2. große Frachtkiste ohne Beschläge
3. kleine Frachtkiste mit Beschlägen
4. kleine Frachtkiste ohne Beschläge
5. Koffer
6. Truhe mit rundem Deckel
7. Truhe mit gekantetem Deckel



Abb. 08.01 Frachtkisten Nummer 1 bis 4 von links nach rechts



Abb. 08.02 drei Koffer und Truhen Nummer 5 bis 7 von links nach rechts

Bei einigen Teilen des Frachtguts konnten in allen Versionen jeweils in den gleichen Farben die verschiedenen Gepäckausführungen nachgewiesen werden. Bisher konnten vom Reisegepäckstücke (in den sieben unterschiedlichen Versionen) insgesamt siebzehn verschiedene Farben belegt (siehe Abb. 08.05).



Abb. 08.03 die zweite Form der Gepäckstücke von den unterschiedlichen Versionen

Die nachfolgende Aufzählung beinhaltet alle mir bekannten Farben. Bei den unterschiedlichen Versionen sind die Farben Rot, Gelb, Hellblau, Beige, Olive, Lindgrün, Dunkelblau, Dunkelgrün (alt), Dunkelgrün (neu), Dunkelbraun, Helllila, Dunkellila, Grau, Lachsfarben Weiß, Rotbraun, Hellgelb und Schwarz bekannt. Wie auch bei anderen Zubehöerteilen von TIMPO lassen sich ebenfalls bei den Gepäckstücken einige Farbnuancen finden. Bei den beiden dunkelgrünen Farbtönen handelt es sich meines Erachtens nach nicht um eine Farbnuance, sondern um unterschiedliche Kunststoffe, die vor 1969/70 bzw. danach von TIMPO verwendet wurden. Dieser Farbunterschied bei dunkelgrün lässt sich u.a. auch bei den Ritterschabracken, Kavallerieschabracken, Steckfedern der Indianer und Gepäckstücken belegen (vgl. Abb. 08.04).

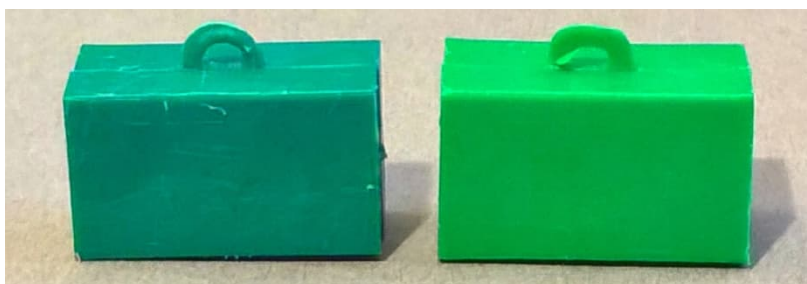


Abb. 08.04 Gepäckstücke in Dunkelgrün (neu) und Dunkelgrün (alt)

Neben dunkelgrün kann dieser Farbunterschied auch bei anderen Kunststofffarben belegt werden. Weitere Farbnuancen sind bei den Kunststofffarben Rot, Gelb, Helllila und Lindgrün feststellbar. Insgesamt konnten bisher 132 verschiedene Gepäckstücke in unterschiedlichen Farben, Formen und Versionen nachgewiesen werden, von denen sich 122 in meiner Sammlung befinden. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass sehr wahrscheinlich nicht jedes Gepäckstück in allen Versionen und Farben hergestellt wurde. Ein kleiner Teil der Gepäckstücke konnte nur mit Hilfe von Fotos aus dem Internet bzw. in anderen Sammlungen recherchiert werden. Dabei wird unterstellt, dass es sich bei diesen Gepäckstücken um Originale handelt. Alle Gepäckstücke, welche sich nicht in meiner Sammlung befinden, sind in der Tabelle farbig hervorgehoben.

		Gepäckstücke						
		große Frachtkiste mit Beschlägen	große Frachtkiste ohne Beschläge	kleine Frachtkiste mit Beschlägen	kleine Frachtkiste ohne Beschläge	Koffer	Truhe mit rundem Deckel	Truhe mit gekanteten Deckel
29.10.2023								
Rot	ohne Loch	x	x	x	x	x	x	x
	mit Loch groß	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	mit Loch klein							
Gelb	ohne Loch	x	x	x	x	x		x
	mit Loch groß	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	mit Loch klein		xxx		xxx	xxx		
Hellblau	ohne Loch	x	x	x	x	x	x	x
	mit Loch groß	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	mit Loch klein		xxx	xxx			xxx	
Beige	ohne Loch	x	x	x	x	x	x	x
	mit Loch groß				xx			
	mit Loch klein							
Dunkelgrün (neu)	ohne Loch							
	mit Loch groß	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	mit Loch klein	xxx		xxx		xxx	xxx	
Dunkelgrün (alt)	ohne Loch					x		
	mit Loch groß							
	mit Loch klein							
Dunkelbraun	ohne Loch			x	x			
	mit Loch groß	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	mit Loch klein							
Helllila	ohne Loch	x	x	x	x	x	x	x
	mit Loch groß	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	mit Loch klein		xxx		xxx			xxx
Grau	ohne Loch		x					
	mit Loch groß	xx	xx	xx		xx	xx	xx
	mit Loch klein							
Lachsfarben	ohne Loch	x		x		x		x
	mit Loch groß							
	mit Loch klein							
Olive	ohne Loch	x		x		x		x
	mit Loch groß							
	mit Loch klein							
Lindgrün	ohne Loch	x	x	x	x	x	x	x
	mit Loch groß		xx					
	mit Loch klein							
Dunkelblau	ohne Loch	x		x		x	x	
	mit Loch groß							
	mit Loch klein							
Dunkellila	ohne Loch	x		x	x	x	x	x
	mit Loch groß							
	mit Loch klein							
Weiß	ohne Loch		x	x				
	mit Loch groß							
	mit Loch klein							
Rotbraun	ohne Loch							x
	mit Loch groß							
	mit Loch klein							
Hellgelb	ohne Loch					x		
	mit Loch groß							
	mit Loch klein							
Schwarz	ohne Loch			x		x		
	mit Loch groß							
	mit Loch klein							

Abb. 08.05 Gepäckstücke in drei Versionen und unterschiedlichen Farben

Im Folgenden wird beschrieben, welche Farben und Gepäckstückformen in den verschiedenen Versionen bisher nachgewiesen werden konnten.

8.1 0.te Version der Gepäckstücke

Die 0.te Version zeichnet sich, wie bereits erwähnt, dadurch aus, dass das Frachtgut keine Löcher im Boden hat und es nur lose auf das Dach der Postkutsche gelegt wurde, wobei man bei diesen Frachtkisten zwischen Deckel und Boden nicht unterscheiden kann. Dieses einfache Beladen der Postkutsche mit den losen Gepäckstücken hatte aber zur Folge, dass das Ladegut beim Spielen oft abhanden kam. Die Folgen sind heute noch zu merken, weil die Gepäckstücke der 0.ten Version nicht so häufig zu finden sind, wie die in den darauffolgenden Versionen. Bei dieser Version konnten bisher 17 verschiedene Farben nachgewiesen werden.

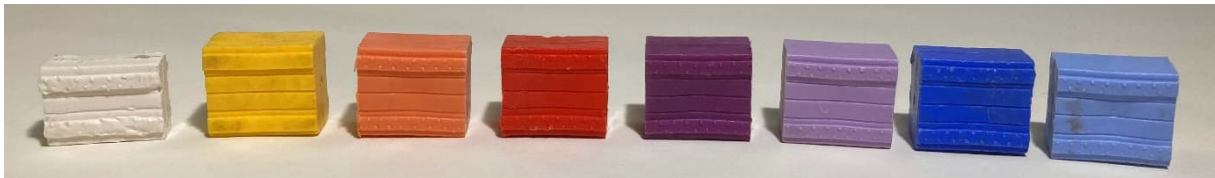


Abb. 08.06 acht Farben der 0.ten Version



Abb. 08.07 acht Farben der 0.ten Version

Im Einzelnen sind das die Farben Weiß, Gelb, Lachsfarben, Rot, Dunkellila, Helllila, Dunkelblau, Hellblau in Abbildung 08.06 sowie Dunkelbraun, Beige, Rotbraun, Dunkelgrün (alt), Lindgrün, Olive, Grau und Schwarz in der Abbildung 08.07 sowie Hellgelb ohne Abbildung. Des Weiteren konnten alle sieben unterschiedlichen Gepäckstückformen in den Farben Rot, Hellblau, Beige, Helllila und Lindgrün bisher nachgewiesen werden (vgl. Abb. 08.08).

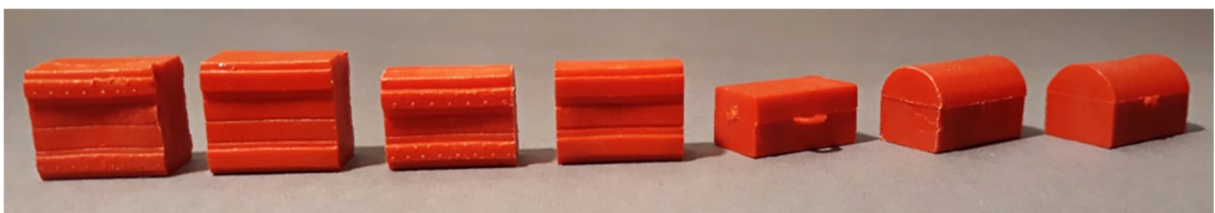


Abb. 08.08 alle sieben Formen der Gepäckstücke der 0.ten Version in Rot

Wie bereits erwähnt, kann man davon ausgehen, dass diese sieben verschiedenen Ausführungen des Frachtgutes nicht in allen bisher bekannten Farben hergestellt wurden. Bei den Farben Dunkelgrün (alt), Lachsfarben, Olive, Dunkelblau, Dunkellila, Weiß, Rotbraun und Schwarz konnte bisher nur eine Version des Reisegepäckes identifiziert werden. Dies könnte eventuell dafürsprechen, dass diese Farben zu unterschiedlichen Zeitpunkten in der Produktion standardmäßig zum Einsatz kamen. Durch diese unterschiedlichen Produktionszeiträume wurden eventuell auch weniger Gepäckstücke in vorher genannten Farben hergestellt.

Ein weiterer bemerkenswerter Aspekt ist, dass sich die verwendeten Farben der frühen Versionen von Satteldecken und Gepäckstücken nach derzeitigem Erkenntnisstand zu ca. 82 % überschneiden. Dies konnte durch 13 von 14 der Farben Gelb, Lachsfarben, Rot, Beige, Grau, Dunkelgrün (alt), Olive, Lindgrün, Rotbraun, Dunkellila, Helllila, Dunkelblau, Hellblau und Hellgelb (ohne Abbildung) belegt werden, welche bisher in meiner Sammlung vorhanden sind. Des Weiteren ist noch darauf hinzuweisen, dass mir bisher kein Gepäckstück der 0.ten Version in Grün (neu) bekannt ist.



Abb. 08.09 fünf von 13 Farben der 0.ten Version von Gepäck und Satteldecken

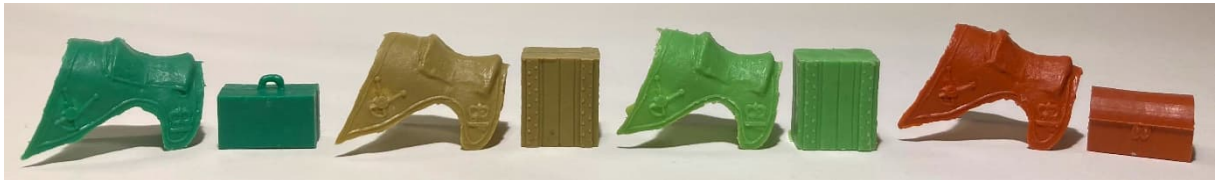


Abb. 08.10 weitere vier von 13 Farben der 0.ten Version von Gepäck und Satteldecken

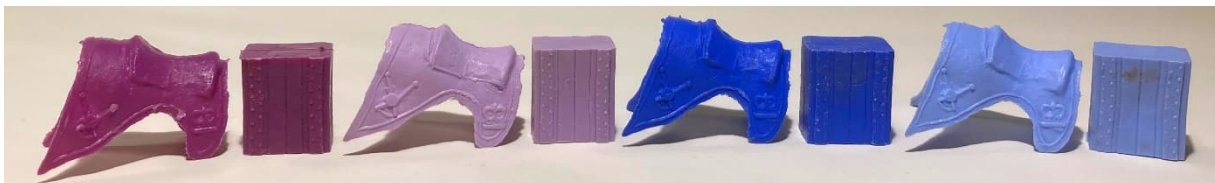


Abb. 08.11 letzten vier von 13 Farben der 0.ten Version von Gepäck und Satteldecken

8.2 1.te und 2.te Version der Gepäckstücke

Diese Version des Reisegepäcks lässt sich durch das Loch im Boden der Fracht gut erkennen. Mit diesen Löchern und den dazugehörigen Pins auf dem Postkutschendach wurde verhindert, dass die Frachtkisten, Koffer und Truhen bei wilden Verfolgungsjagden mit Banditen oder Indianern verloren gingen. Die Gepäckstücke dieser Version sind in der Regel sehr häufig zu finden. Daher kann hier sehr leicht verlorengegangene Ladung ersetzt werden. Die Gepäckstücke wurden bisher in den 9 Farben Rot, Gelb, Hellblau, Beige, Dunkelgrün (neu), Lindgrün (ohne Abbildung), Dunkelbraun, Helllila und Grau identifiziert.

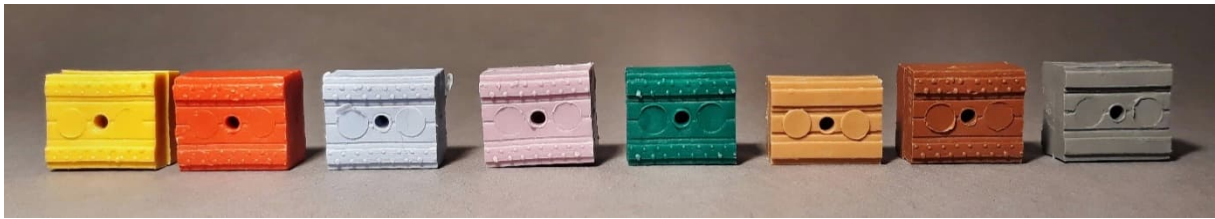


Abb. 08.12 acht Farben der 1. und 2.ten Version von unten



Abb. 08.13 acht Farben der 1. und 2.ten Version von oben

Auffällig ist, dass das Reisegepäck der 1. und 2.ten Version z.B. in Beige bislang nur sehr vereinzelt aufgetaucht ist. Ebenfalls konnten wie bei der 0.ten Version alle sieben unterschiedlichen Gepäckstückformen in den 6 Farben Rot, Gelb, Hellblau, Dunkelgrün (neu), Dunkelbraun und Helllila bereits belegt werden.



Abb. 08.14 alle sieben Formen der Gepäckstücke der 1.ten und 2.ten Version in Dunkelgrün (neu) von unten

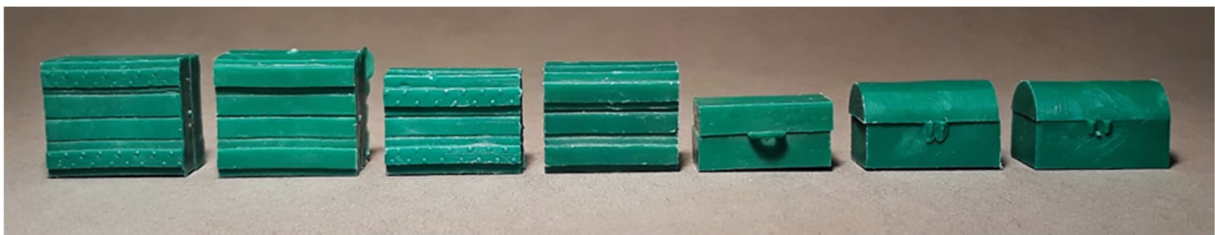


Abb. 08.15 alle sieben Formen der Gepäckstücke der 1.ten und 2.ten Version in Dunkelgrün (neu) von oben oder vorne

Bei dieser Version führt eine Gegenüberstellung der Satteldecken mit den Gepäckstücken derselben Version nicht zu vergleichbaren Ergebnissen wie im vorherigen Abschnitt.

8.3 3.te Version der Gepäckstücke

Diese Version der Reisegepäckstücke unterscheidet sich von der 1. und 2.ten Version nur dahingehend, dass die Löcher im Boden der Ladungsteile einen kleineren Durchmesser haben. Das Gleiche gilt auch für die Pins auf den dazugehörigen Postkutschendächern. Eine zeitliche Zuordnung dieses Gepäcks und den dazugehörigen Dächern kann man nur an Hand der Häufigkeit der Teile analog zur Einordnung der Stagecoach machen. Mit diesem Ansatz können meines Erachtens nach die Gepäckstücke mit den schmalen Löchern, welche wesentlich seltener zu finden sind, nach der 1. und 2.ten Version eingeordnet werden. Für diesen Gedankengang spricht auch, dass die bisher bekannten Farben der Gepäckstücke, bei der 3.ten Version nur noch einen Teil dieser Palette abdecken. Außerdem konnten bis jetzt noch keine Frachtstücke der 0.ten Version in dem Farbton dunkelgrün (neu) nachgewiesen werden. In Bezug auf alle drei Versionen liegen die Stücke der 3.ten Version in der kleinsten Anzahl vor. Bislang konnten nur 6 unterschiedliche Gepäckstückformen in vier Farben (vgl. Abb. 08.18) nachgewiesen werden.

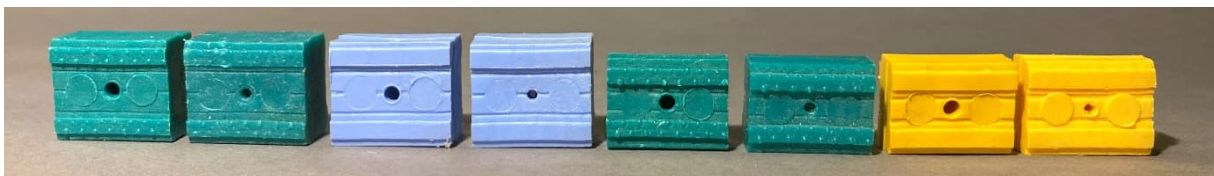


Abb. 08.16 vier Formen der 1.ten und 2.ten Version (jeweils links) und 3.ten Version (jeweils rechts)

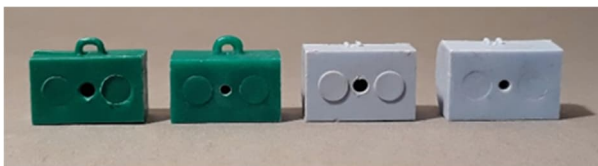


Abb. 08.17 zwei Formen der 1.ten und 2.ten Version (jeweils links) und 3.ten Version (jeweils rechts)



Abb. 08.18 sechs Formen der 3.ten Version von vorne

Das Frachtgut der letzten Version liegt in den Farben Gelb, Hellblau, Dunkelgrün (neu) und Helllila vor. Optisch konnten keine weiteren Unterschiede in der äußeren Erscheinungsform festgestellt werden.

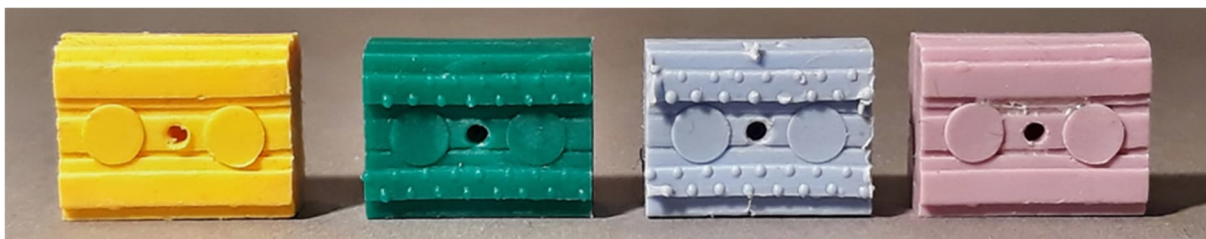


Abb. 08.19 vier bekannte Farben der 3.ten Version für die kleine Frachtkiste (mit und ohne Beschläge)

8.4 Farbnuancen bei den Gepäckstücken

Wie auch bei anderen Steckteilen von TIMPO, so findet man auch bei den Gepäck- und Frachtstücken Farbnuancen zwischen gleichen Zubehörteilen. In Abbildung 08.20 und Abbildung 08.21 werden zwei bzw. drei unterschiedliche Farbtöne von Helllila bei der kleinen Frachtkiste mit Beschlägen und dem Koffer vorgestellt. Dabei wird es nicht mehr eindeutig zu klären sein, wie bzw. warum diese Farbunterschiede entstanden sind oder ihren Weg in den Handel fanden.



Abb. 08.20 kleine Frachtkiste mit Beschlägen in verschiedenen Helllilatönen



Abb. 08.21 Koffer in verschiedenen Helllilatönen

9. Covered Wagon (no. 271)

Vom Covered Wagon (Planwagen) gibt es meines Erachtens nach drei Versionen. Das einzige Bauteil, das auf eine vierte Version hindeuten könnte, wären die Wasserfässer des Covered Wagon. Die Wasserfässer haben nach der 1.ten Version nochmals eine Änderung erfahren. Aber ob diese Änderung mit der Umstellung auf die 2.te Version oder erst später erfolgte, kann an Hand der Wagen nicht uneindeutig geklärt werden. Der Grund dafür ist, dass die Fässer sehr leicht umgesteckt werden können. Des Weiteren sind mir keine anderen Änderungen an den Fässern zwischen den letzten beiden Versionen aufgefallen. Auch beim Covered Wagon beginnt die Einteilung mit der 0.ten Version. Mit dieser Zählweise, wie bei der Stagecoach, werden alle zweispännigen Kutschen bzw. Wagen vor der 1.ten Version bezeichnet, bei denen die

beiden Zugpferde nicht auf einer Bodenplatte befestigt sind und die Deichsel mit einem Querbalken ausgestattet ist. Bei der nachfolgenden 1.ten Version werden, wie bei der Stagecoach, die beiden Pferde (rechts und links der Deichsel) jeweils mit einem der äußeren Ringe an einem Pin am Zaumzeug befestigt und mit dem mittleren Ring an der Deichsel. Ebenfalls sind ab dieser Version der Kutschen bzw. Wagen beide Zugpferde jeweils aus der 2.ten Version.



Abb. 09.01 Covered Wagon 0.te bis 2.te Version von vorne (von links nach rechts)

Für das Fahrwerk und die Räder des Covered Wagon treffen dieselben Feststellungen zu, wie sie bei der Stagecoach beschrieben wurden. Beide Kutschen haben bis auf die Längsstrebe, die durchgehend von der Hinterachse bis zur Lochplatte geht, ein identisches Fahrwerk. Die Lochplatte mit der runden Öffnung gehört auf den vorderen Steckpin und darauf kommt die Vorderachse. Bei der Stagecoach musste diese Längsstrebe vor dem Einbau entfernt werden, da das Gehäuse kürzer ist als die Wanne des Covered Wagon.

Die häufigsten Veränderungen von der 0.ten bis zur 2.ten Version erfuhr die Wanne des Covered Wagons. Beim Wechsel zu jeder der drei Versionen wurde die Wanne mehr oder weniger geringfügig angepasst.

Am Wannenboden wurden ab der 2.ten Version (wie bei anderen Kutschen) die Steckpins für die Hinterachse weiter auseinander sowie mit einem etwas größeren Durchmesser angebracht. Auch ist am vorderen Steckpin für die Vorderachse ab der 2.ten Version ein kleiner Zylinder für die neue Vorderachse hinzugefügt worden (vgl. Abb. 09.02).

Die Oberseite der Wanne des Covered Wagon hat dagegen bei allen drei Versionen Veränderungen erfahren. Bei der 0.ten Version sind die Pins zum Befestigen der Sitzbank ca. 3 cm von der Vorderwand der Wanne seitlich nach hinten versetzt. Bei der Einführung der 1.ten Version wurden diese Pins nach vorne verlegt zum Einstecken des 1.ten Typs vom Kutschbock. Ab dem Übergang zur 2.ten Version erfolgten hinsichtlich der Pins für den Kutschbock nochmals zwei Änderungen. Zum einen wurde der rechte Pin (von hinten gesehen) unauffällig weiter nach innen gerückt sowie beide Pins mit einer halbrunden Ausbuchtung verstärkt (vgl. Abb. 09.03).

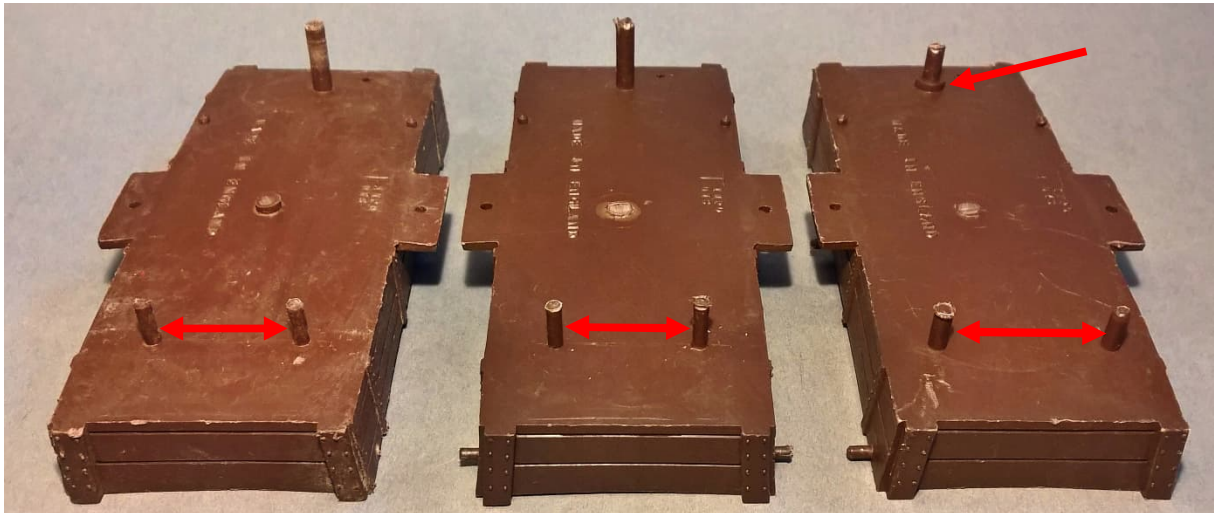


Abb. 09.02 Wanne des Covered Wagon von der 0.ten bis zur 2.ten Version (von links nach rechts) in Draufsicht von unten

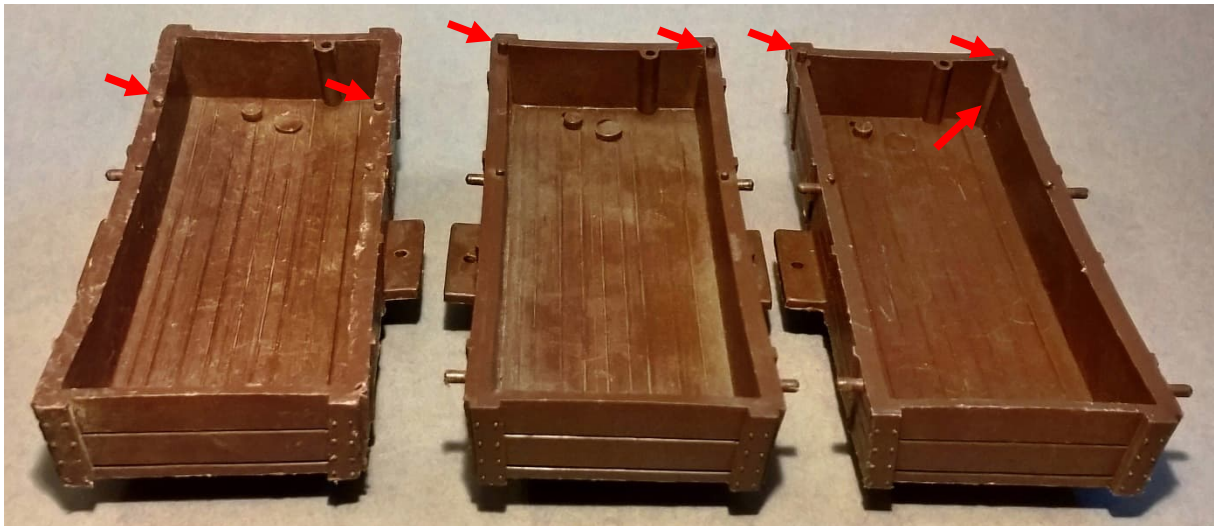


Abb. 09.03 Wanne des Covered Wagon von der 0.ten bis zur 2.ten Version (von links nach rechts) in Draufsicht von oben



Abb. 09.04 Sitzbank bzw. Kutschbock von der 0.ten bis zur 2.ten Version

In der Abbildung 09.04 sind die Sitzbank und die beiden Kutschböcke dargestellt. Im Bild lässt sich sehr gut die Entwicklung von einer Sitzbank zu einem optisch sehr schön ausgestalteten

Kutschbock nachverfolgen. Wie schon Frank Heinzelmann im SWOPPET SPECIAL 1/98 formuliert hat, wird in der TIMPO Palette der Kutschen und Wagen nicht nur vereinheitlicht, sondern auch punktuell die Detaillierungen verbessert.

Mit der Einführung des neuen Fahrwerks bei dem Covered Wagon wurden die eckigen Kanten der ersten Plane abgerundet und optisch weicher gestaltet. Die Öffnung auf der Rückseite des Covered Wagon ist bei der überarbeiteten Plane um einige Millimeter kleiner geworden (vgl. Abb. 09.06), als bei der Ursprungsversion. Ebenfalls wurde bei der 2.ten Version der Plane am hinteren Ende auf beiden Seiten eine Aussparung für die schmalen Wagenräder modelliert, damit die Räder nicht an der Plane schleifen (vgl. Abb. 09.05).



Abb. 09.05 Plane der 0.ten bzw. 1.ten Version (links) im Vergleich zur 2.ten Version (rechts)



Abb. 09.06 Plane der 0.ten bzw. 1.ten Version (links) und 2.ten Version (rechts) von hinten

Der Covered Wagon mit den schwarzen bzw. schokoladenbraunen Anbauteilen zählt zu der 1.ten Version dieser Kutschen. Damit sind die schwarzen und schokoladenbraunen Wasserfässer sehr gut in die Systematik der verschiedenen Versionen des Covered Wagon einzuordnen. Optisch konnte ich keinen Unterschied zwischen der 0.ten und der 1.ten Version an den Wasserfässern des Covered Wagon erkennen. Grundsätzlich ist im Hinblick auf die Zuordnung der

Wasserfässer zu einer Version festzuhalten, dass durch das einfache Umstecken der Fässer keine eindeutige Einteilung in Versionen möglich ist. Bisher können die Wasserfässer in den



Abb. 09.07 Wasserfässer in schwarz und schokoladenbraun (links) sowie rotbraune Fässer (rechts)



Abb. 09.08 Wasserfässer mit Pin an der Seite (links) und Wasserfässer mit Pin in der Mitte (rechts)

Farben Rotbraun, Schokoladenbraunen und Schwarz belegt werden. Dabei werden Farbnuancen oder Ausbleichungen bei der Anzahl von verschiedenen Farben der Fässer nicht berücksichtigt.



Abb. 09.09 Wasserfass der 2.ten Version (links) und Wasserfässer der 0.ten und 1.ten Version (rechts davon)

Auffällig ist, dass Wasserfässer der 1.ten Version, die etwas kleiner sind (vgl. Abb. 09.07 erstes und drittes Fass von links und Abb. 09.08 erstes und zweites Fass von links) den Pin etwas mehr seitlich haben, während es andere aus dieser Produktion gibt, bei denen der Pin in der Mitte sitzt. Meines Erachtens nach können nur die Wasserfässer der 2.ten Version des Covered Wagon durch die dünneren Ringe und über den geringfügigen größeren Höhenunterschied der Fässer (vgl. Abb. 09.09) dieser Version zugeordnet werden.

Weitere Besonderheiten bei diesen Kutschen sind in der Abbildung 09.10 dargestellt. Neben den drei verschiedenen Versionen der Wanne des Covered Wagons kann man die Wanne, das Fahrwerk und die Anbauteile auch noch in vier verschiedenen Kunststofffarben finden. Dabei kann bisher die schwarze Wanne nur bei der 0.ten Version, die rot- und schokoladenbraune Wanne nur bei der 1.ten Version und die dunkelbraune Wanne bei allen Versionen belegt werden.



Abb. 09.10 vier verschieden farbige Wannen und Fahrgestelle des Covered Wagon der 1.ten Version



Abb. 09.11 Covered Wagon der 1.ten Version mit Fahrgestell und Anbauteilen in Schwarz, Schokoladenbraun und tlw. in Grau

Des Weiteren gibt es neben der standardmäßig hellgelben Plane des Covered Wagon ebenfalls zwei weitere verschiedenfarbige Ausführungen in den Farben Weiß und Grau.



Abb. 09.12 Planen des Covered Wagon der 1.ten Version in Weiß und Grau

Der Covered Wagon ist die einzige Kutsche, die auch von TOYWAY auf den Markt gebracht und verkauft wurde. In Plastic Warrior Nummer 42 von 1994 wird der Covered Wagon von TOYWAY besprochen und mit einem schwarzweiß Foto präsentiert (vgl. Plastic Warrior Nummer 42, Seite 4 und 5). Ein offensichtlicher Unterschied ist die Färbung der Plane, die nicht wie bei TIMPO in Hellgelb ist, sondern in Beige.



Abb. 09.13 Plane der 2.ten Version von Timpo und von TOYWAY

10. 7th Cavalry Field Ambulance (no. 277)

Die 7th Cavalry Field Ambulance (Lazarettkutsche) wurde ab 1976 ins Programm von TIMPO aufgenommen. Diese Kutsche wurde unter derselben Nummer wie der nicht mehr produzierte Travelling Doctor Wagon im Katalog geführt. In dieser letzten Version der Kutschen wurden keine einspännigen, sondern nur noch zweispännige Fuhrwerke hergestellt und verkauft. Die Einstellung der Produktion des Travelling Doctor Wagons lag sicherlich nicht daran, dass es sich um eine einspännige Kutsche gehandelt hat, da auch der einspännige Jail Wagon auf zwei Pferde umgerüstet wurde.

Wie man in der Abbildung 02.11 erkennt, haben die 7th Cavalry Field Ambulance und die 3.te zweispännige Version des Jail Wagons teilweise gleiche Bauteile, wie zum Beispiel die Vorderwand des Gehäuses mit den beiden Löchern unter dem Kutschersitz. Diese Löcher sind aber nur bei der Field Ambulance notwendig, um die Verletztenträge mit ihren Griffen in der Kutsche zu verstauen (vgl. Kapitel 2). Dies ist meines Erachtens nach eindeutig ein Zeichen dafür, dass bei der Herstellung der einzelnen Kutschen bzw. Wagen die Verwendung von bereits vorhandenen Bauteilen eine hohe Priorität besaß.

Bei einer genaueren Betrachtung stellt man fest, dass neben dem einheitlichen Fahrwerk und der Vorderwand des Gehäuses noch weitere Übereinstimmungen vorliegen. Wie bei dem Travelling Doctor Wagon und dem einspännigen Jail Wagon, so gibt es auch vom Gehäuse 7th Cavalry Field Ambulance zwei Versionen, die entweder mit der Ziffer 1 oder 2 gekennzeichnet sind (vgl. Abb. 10.04). Des Weiteren sind auch die Pins auf dem Gehäuseboden des Jail Wagons (3.te Version) und der Field Ambulance identisch. Dabei ist der Pin zum Befestigen der Verletztenträge aus der Field Ambulance ebenfalls nur in dieser Version des Jail Wagons vorhanden, obwohl er dort keine Funktion hat (vgl. Abb. 10.02).

Ein weiterer bemerkenswerter Aspekt ist, dass sowohl im Gehäuse des Jail Wagons als auch der Field Ambulance hinten auf der rechten Seite zwei Pins sind (vgl. Abb. 10.03), die mit denen aus dem Travelling Doctor Wagon zur Befestigung der Kiste übereinstimmen (vgl. Abb. 03.02 und 03.03). Diese Tatsache lässt die Vermutung zu, dass bei der Überarbeitung der letzten Version des Jail Wagons und der Entwicklung der Field Ambulance, auch die Weiterproduktion bzw. die Überarbeitung des Travelling Doctor Wagons nicht von vorneherein ausgeschlossen wurde.



Abb.10.01 die 7th Cavalry Field Ambulance von vorne

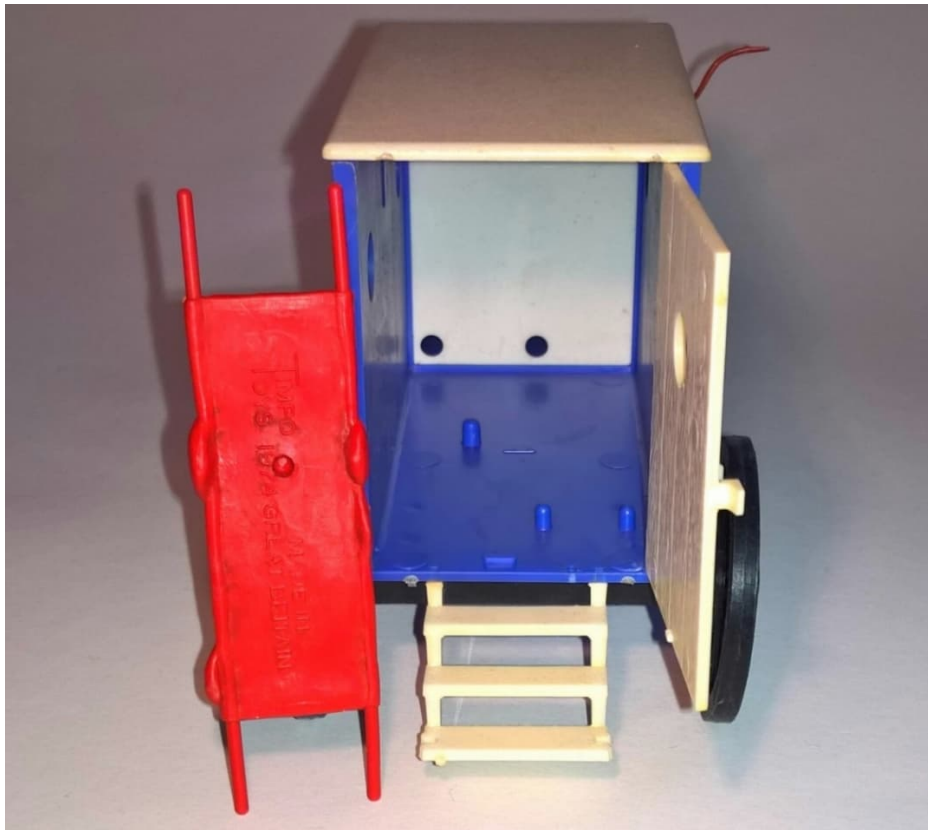


Abb.10.02 die 7th Cavalry Field Ambulance von hinten

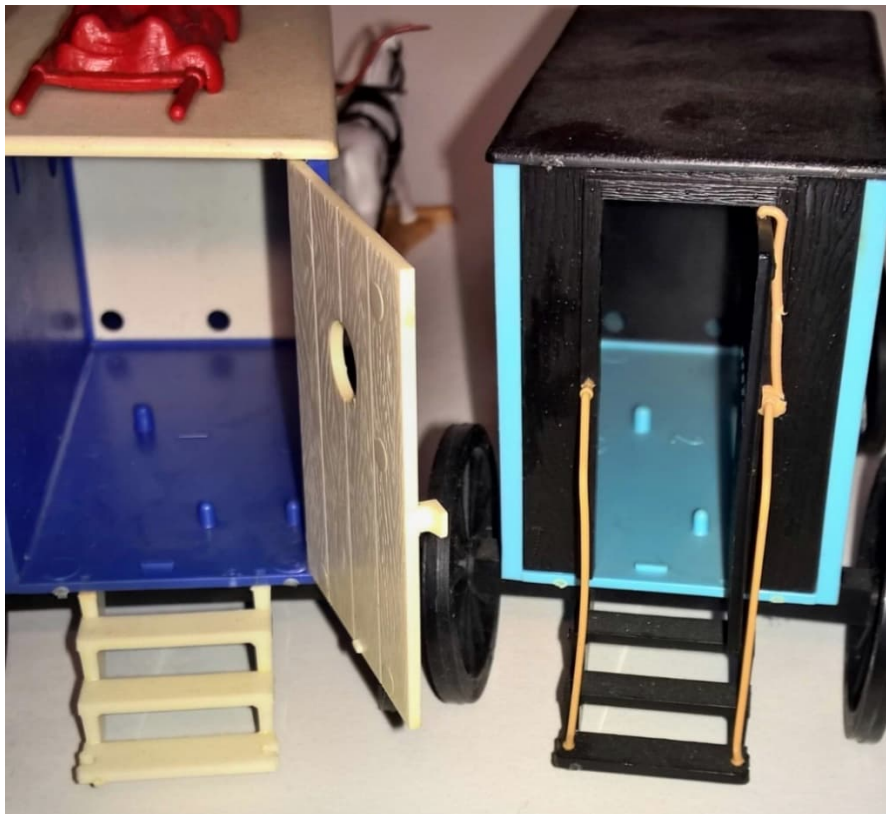


Abb.10.03 die 7th Cavalry Field Ambulance im Vergleich zur 3.ten Version des Jail Wagens von hinten

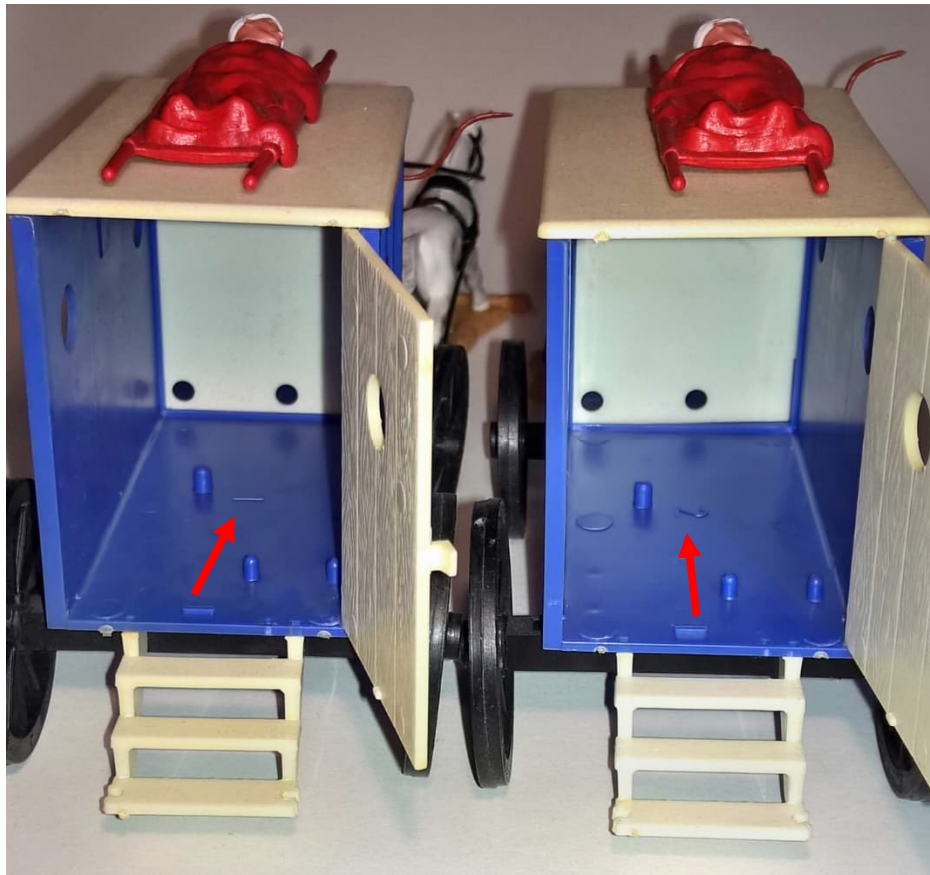


Abb.10.04 zwei Chassis der 7th Cavalry Field Ambulance mit den Zahlen 1 und 2

11. Surrey (no. 274) und Buggy (no. 275)

Der Surrey (vierrädiger Kutschwagen) und der Buggy (leichter Wagen) ergänzten die Kutschenreihe von TIMPO ab 1974 und waren bis zum Ende der Produktion im Programm. Es ist erstaunlich, dass für die Produktion dieser beiden Kutschen nur fünf neue Bauteile und die damit benötigten Formen geschaffen werden mussten. Die Kutschpferde, das Kutschpferdegeschirr und das Fahrwerk kommen aus der laufenden Produktion (2.te Version) für die anderen Kutschen bzw. Wagen. Das Gleiche gilt für das Kutscherunterteil und die Beifahrerin, welche schon in der Overland Stagecoach als Passagiere verwendet wurden. Die Ladung wurde aus Gepäckstücken von der Stagecoach und der Draisine zusammengestellt.

Zu den neuen Bauteilen gehört das Chassis, welches Grundlage für beide Kutschen war. Während der Buggy nur noch mit einem neuen Faltdach versehen wurde, wurde beim Surrey auf das Chassis ein drittes neues Bauteil aufgesetzt. Damit wurde eine zweite Sitzreihe geschaffen (vgl. Abb. 11.06). Beide Sitzreihen wurden mit einem Dach überspannt, das das vierte neue Bauteil darstellt. Das fünfte und letzte neue Bauteil für diese beiden Kutschen war der Oberkörper des Fahrers.

Mit der Entwicklung dieser fünf neuen Bauteile konnte TIMPO 1974 zwei neue Kutschen in sein Programm aufnehmen. Damit wurden die Kosten für den Entwicklungsaufwand im Vergleich zu den Gewinnen minimiert.



Abb. 11.01 Buggy und Surrey

Von beiden Kutschen gibt es meines Erachtens nach jeweils nur eine Version, was die Beschreibung sehr vereinfacht. Für das Fahrwerk wurde nur die 2.te Version dieser Bauteile verwendet. Vom Chassis gibt es wie bei anderen Kutschen und Wagen bereits bekannt ist, zwei verschiedene Versionen, die mit den Ziffern 1 und 2 unterschieden werden können (vgl. Abb. 11.03). Des Weiteren sind zum Beispiel auf der Ladefläche der beiden Chassis unterschiedliche Muster aufgebracht, die die Maserungen von Holz imitieren sollen (vgl. Abb. 11.05). Eine ähnliche Darstellung findet man auch bei den Planken auf dem Floß. Auch hier gibt es zwei gleiche Bauteile, die u.a. Nägel und Maserung der Holzplanken in unterschiedlichen Ausführungen aufweisen.



Abb. 11.02 Chassis von Buggy und Surrey in Draufsicht (Buggy unten, Surrey oben)

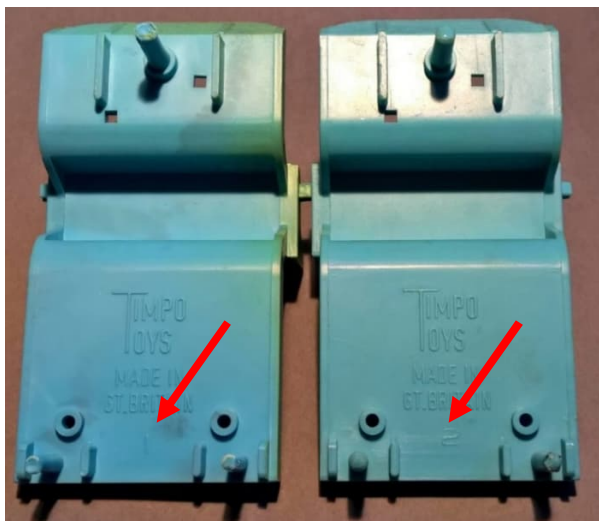


Abb. 11.03 Chassis vom Buggy von unten mit den Nummern 1 und 2

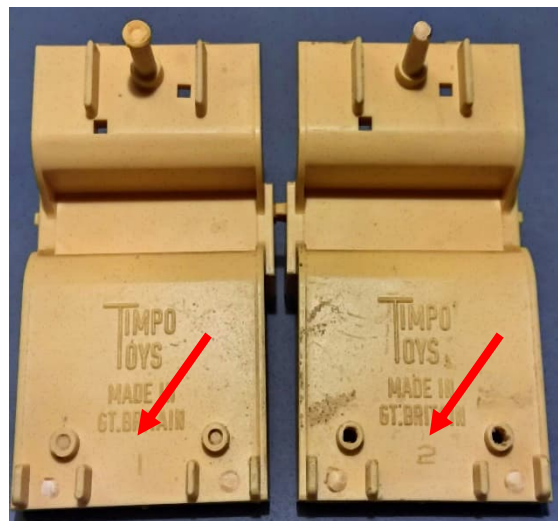


Abb. 11.04 Chassis vom Surrey von unten mit den Nummern 1 und 2

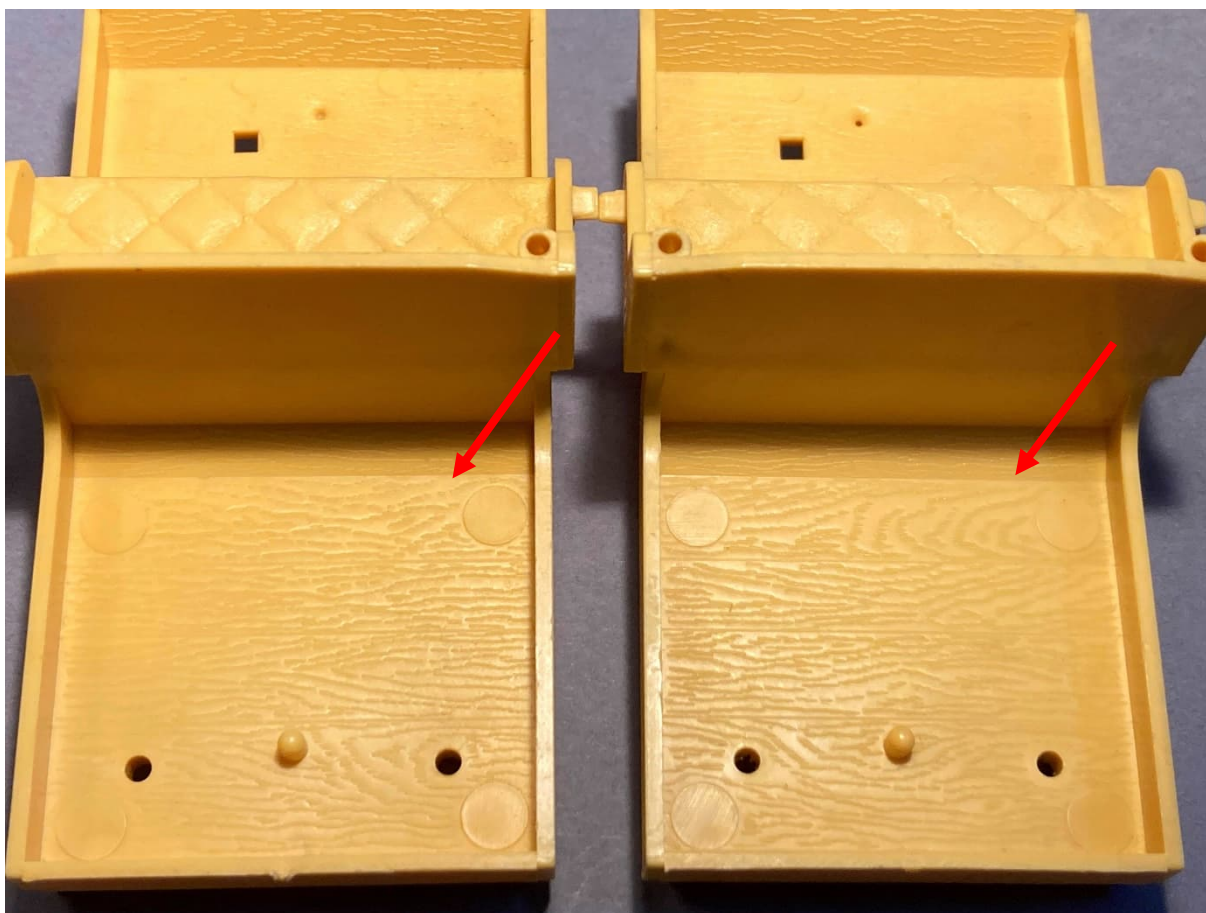


Abb. 11.05 Chassis vom Surrey von oben mit unterschiedlichen Maserungen (Nummer 1 links und Nummer 2 rechts)

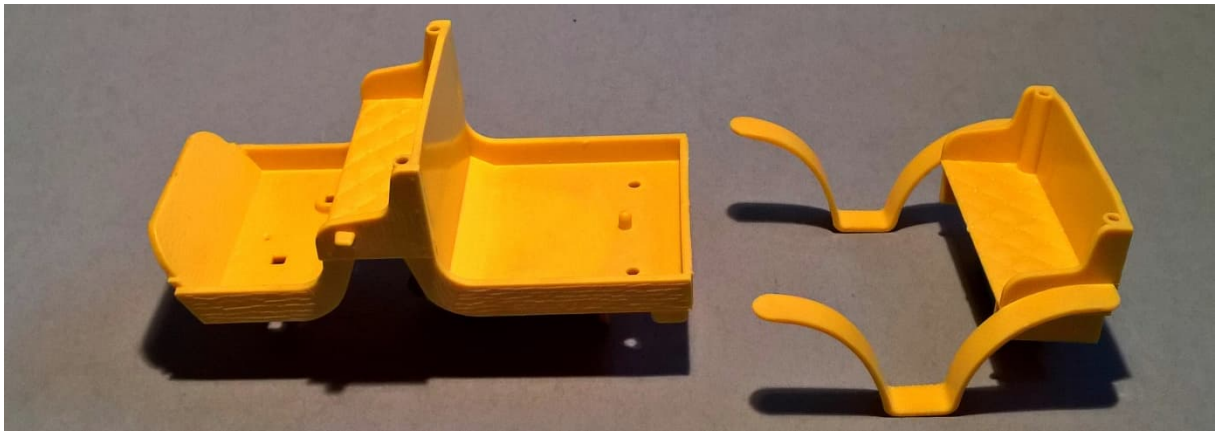


Abb. 11.06 Chassis vom Surrey und zweite Sitzreihe

Grundsätzlich unterscheiden sich die Chassis von Buggy und Surrey nur in der Farbe des verwendeten Kunststoffes. Das Chassis des Buggys wurde in der Regel aus hellblauem Hartplastik geformt, während der Surrey aus cremefarbigem Hartplastik besteht. Daher kann ohne viel Aufwand aus einem Surrey ein cremefarbener Buggy gebaut werden.

Auch hier eine Info zum Detail des Chassis des Buggys. Dieses Bauteil kann neben cremefarben auch in verschiedenen blauen bis blaugrauen Farbtönen gefunden werden.



Abb. 11.07 Buggy mit verschiedenfarbigen Chassis

Ein weiterer interessanter Aspekt des Chassis vom Buggy ist, dass wenn dieser hellblaue Kunststoff dem Sonnenlicht ausgesetzt ist, er sich verfärbt. Ein gutes Beispiel dafür ist das Chassis eines Buggys, der mit Fahrer und Beifahrerin sowie Gepäck dem Sonnenlicht ausgesetzt war.

Die Stellen, die nicht vom Sonnenlicht erreicht wurden, sind hellblau geblieben, während bestrahlte Flächen einen gelbgrünlichen Farbton angenommen haben (vgl. Abb. 11.08).

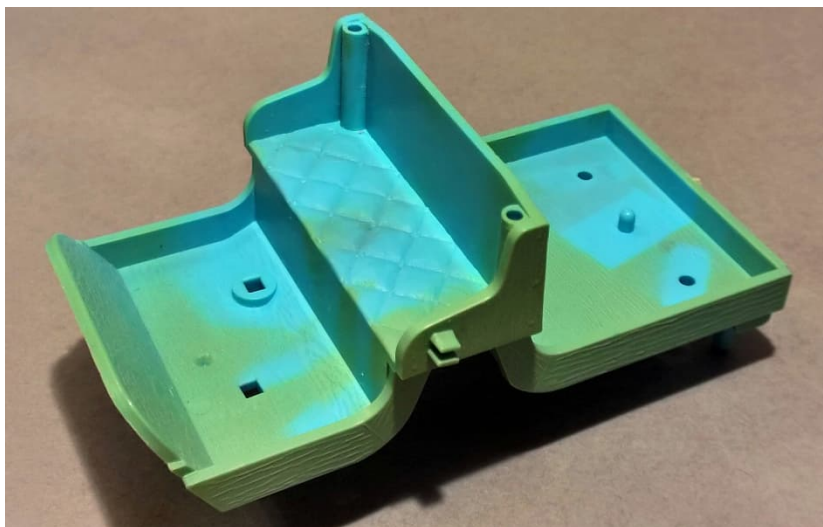


Abb. 11.08 durch Sonneneinstrahlung tlw. ausgebleichtes Chassis vom Buggy

Hinsichtlich des Pins für das mittlere Gepäckstück beim Buggy stellt sich mir die Frage, wurde der Pin bewusst nicht angepasst oder hat die Firma nicht mehr die Ressourcen, die Anpassung vorzunehmen? Sollte ein Sammler einen Buggy mit einem dünneren Pin besitzen, wäre eine Rückmeldung dazu sehr willkommen.

12. Overland Stagecoach (no. 444)

Im Katalog von 1972 wird das erste Mal eine Overland Stagecoach (Überland Postkutsche) präsentiert. Die dort abgebildeten Zügel entsprechen aber nicht denen, die mit der Kutsche ausgeliefert wurden. Ein weiterer interessanter Fakt ist, dass die Overland Stagecoach am Boden des Gehäuses keine Firmenkennzeichnung hat (vgl. Abb. 12.04 bzw. Abb. 12.05). Neben der Overland Stagecoach haben auch der Buckboard, der Chuckwagon und der Fire Service ebenfalls keine Herstellerkennzeichnung auf der Unterseite. Die restlichen Kutschen bzw. Wagen haben auf der Unterseite eine Firmenmarke, dass sie von TIMPO gefertigt wurden.

Neben der Overland Stagecoach ist der Historical Gun Carriage das einzige weitere Fuhrwerk von TIMPO, das werksseitig mit vier Zugpferden ausgestattet wurde, wobei sich die Fahrzeuge jedoch grundsätzlich in ihrem Aufbau unterscheiden. Nur diese beiden Fuhrwerke werden als Vierspänner in verschiedenen Verpackungstypen ohne weitere Zugaben von TIMPO solo angeboten.

Bei einer genaueren Betrachtung der Einzelteile des Fahrwerks fällt als erstes die Deichsel ins Auge, die anders ist als die Deichseln der anderen Kutschen bzw. Wagen. In der Abbildung 12.02 sind die verschiedenen Deichseln der 1.ten und 2.ten Version sowie die Deichsel der Overland Stagecoach dargestellt. Die nächste Abbildung (vgl. Abb. 12.03) zeigt eine Vergrößerung der Deichselenden mit den Löchern zur Befestigung an der Vorderachse. Auffällig ist, dass die Deichsel der Overland Stagecoach sehr ähnlich der Deichsel der zweiten Version des

Standardfahrwerks ist. Nur die Löcher zur Befestigung sind am Kopf der Deichsel etwas unterschiedlich platziert. Außerdem ist die Deichsel der Überlandpostkutsche aufgrund der Anspannung von vier Pferden ein kleines Stück länger.



Abb. 12.01 Overland Stagecoach mit gelbem und rotem Gehäuse



Abb. 12.02 Deichsel der Overland Stagecoach (unten) im Vergleich mit Deichseln der 1.ten (Mitte) und 2. ten Version (oben)



Abb. 12.03 vergrößerte Deichselenden

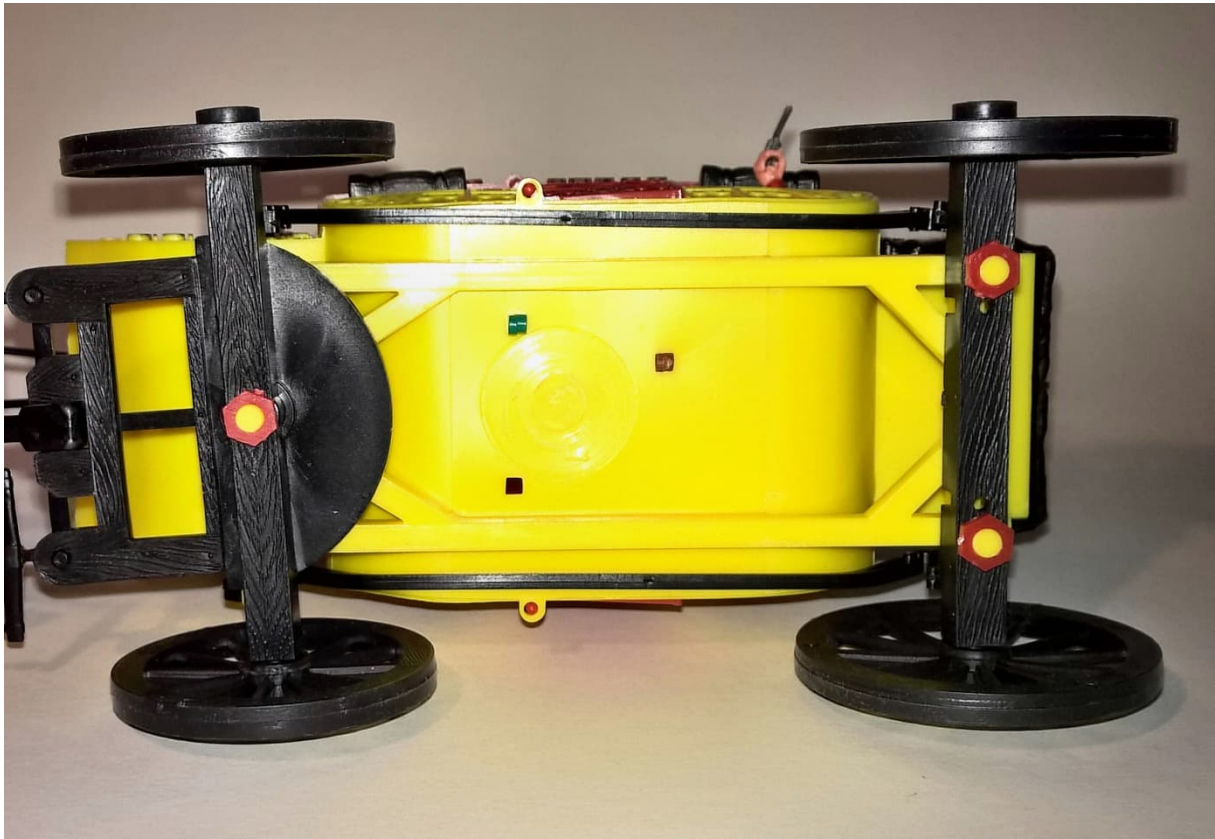


Abb. 12.04 Unterseite der Overland Stagecoach mit roten „Muttern“

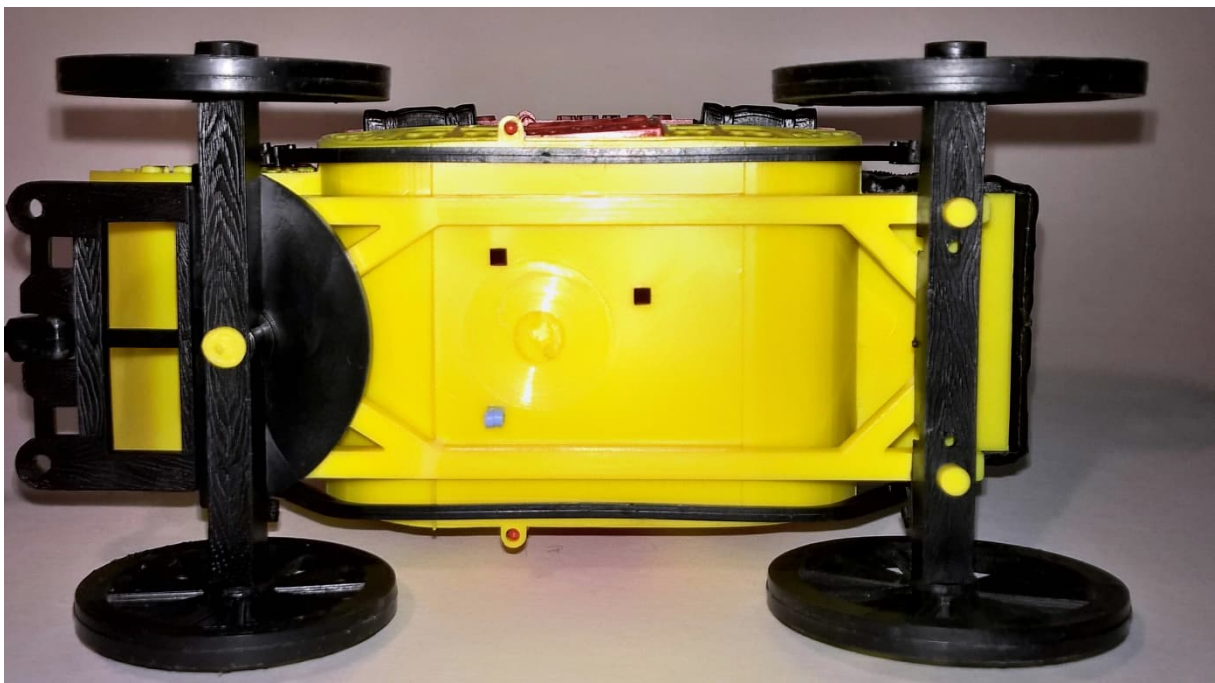


Abb. 12.05 Unterseite der Overland Stagecoach ohne rote „Muttern“

Stellt man mehrere Overland Stagecoaches aus gelbem oder rotem Kunststoff nebeneinander, kann es sein, dass bei den Kutschen in derselben Farbe, Unterschiede in den gefärbten Kunststoffen festgestellt werden können. Das betrifft sowohl die Anbauteile als auch die Kutschgehäuse selbst (vgl. Abb. 12.06, und Abb. 12.07 sowie Abb. 12.08 und Abb. 12.09).

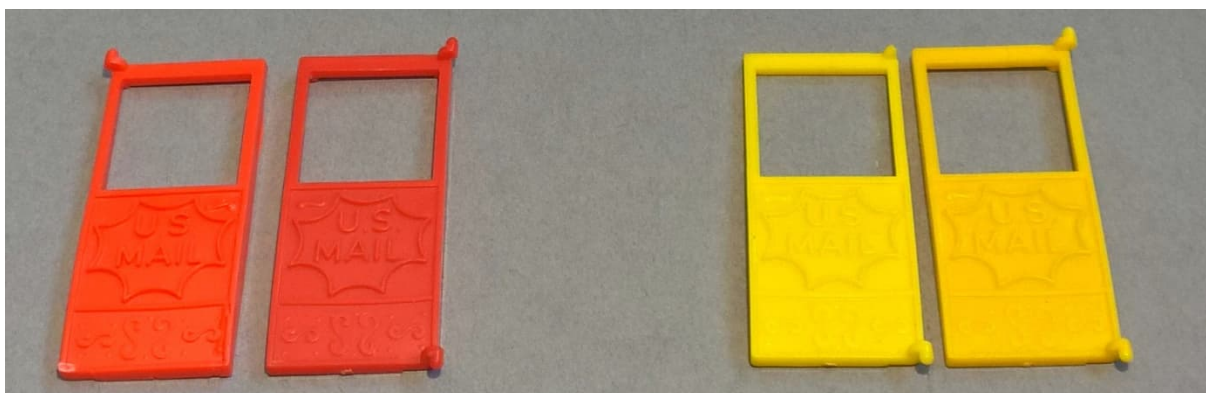


Abb. 12.06 Türen der Overland Stagecoach in verschiedenen Rot- und Gelbtönen

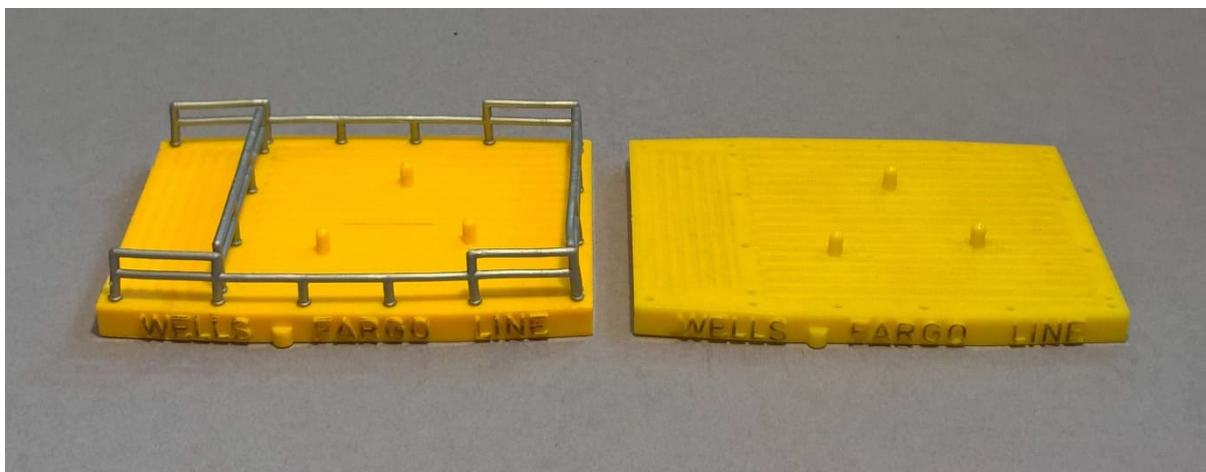


Abb. 12.07 Dach der Overland Stagecoach in verschiedenen Gelbtönen

Entsprechend zur Stagecoach hat auch die Überlandpostkutsche eine Reling auf dem Dach. Diese ist von ihrer Modellierung her sehr ähnlich wie die der Postkutsche. Sie wurde in den zwei Farben Silber und Schwarz (vgl. Abb. 12.08) produziert. Des Weiteren hat die Overland Stagecoach am Heck noch eine Ablage mit einer schwarzen Plane, unter der ebenfalls Gepäck verstaut werden kann.

Ein weiterer interessanter Punkt ist, dass die seitliche Beschriftung auf dem gelben Dach der Kutsche in den Farben Rot und Schwarz hervorgehoben wurde. Beim roten Dach ist mir die seitliche Beschriftung nur in dunkler Schrift bekannt.

Das verwendete Fahrwerk gehört zur zweiten Version. Damit ist die Overland Stagecoach meines Erachtens nach die erste Kutsche, welche mit diesem Typ des Fahrwerks (bereits 1972) ausgestattet wurde. Grundsätzlich gibt es von den Bauteilen der Overland Stagecoach jeweils nur eine Version. Eine Überarbeitung von Bauteilen der Kutsche konnte ich an Hand meiner

Exemplare nicht belegen. Im Zusammenhang mit den Pins für das Gepäck, stellt sich auch bei der Overland Stagecoach dieselbe Überlegung wie beim Buggy (vgl. Kapitel 11).



Abb. 12.08 zwei Overland Stagecoaches in unterschiedlichen Gelbtönen



Abb. 12.09 zwei Overland Stagecoaches in unterschiedlichen Rottönen

Einige Kutschen haben an der Unterseite „Muttern“ aus Kunststoff, die das Fahrwerk an der Kutsche befestigen (vgl. Abb. 12.03 und Abb. 12.04). Diese Muttern sind in der Regel bei den gelben Kutschen aus rotem Kunststoff und umgekehrt. Diese „Befestigung“ des Fahrwerks ist aber bei den anderen Kutschen und Wagen nicht zu finden. Meines Erachtens nach wurden diese „Muttern“ nur innerhalb eines kurzen Produktionszeitraums verwendet. Dadurch ist diese Ausführung der Overland Stagecoach auch nicht so oft anzutreffen. Entsprechend meiner Definition aus Kapitel 1 „werden nur die Änderungen an Bauteilen der Kutschen von TIMPO TOY betrachtet“, daher ist die Ausführung mit der „Mutter“ zur Befestigung des Fahrwerkes als eine eigene Version zu betrachten. Daraus folgt, dass es von der Overland Stagecoach zwei Versionen gibt. Mit Hinblick auf die Informationen von Alfred Plath wurde die Overland Stagecoach in der 1.ten Version zuerst ohne „Muttern“ angefertigt und dann die 2.te Version mit „Muttern“, aber nur noch für einen kurzen Zeitraum produziert (vgl. Kapitel 5). Ausschlaggebend dafür waren meiner Einschätzung nach unter anderem die zurückgehenden Absatzzahlen der Firma.

13. Historical Gun Carriage

Nach der Stagecoach (no. 270) und dem Covered Wagon (no. 271) kam auch sehr früh der Historical Gun Carriage (Historische Lafette und Protze) mit verschiedenen Mannschaften unter den Referenznummern 555, 777 und 999 auf den Markt. Grundsätzlich kann der Geschütz-zug in zwei Teile gegliedert werden. Von vorne beginnend sind dies die Protze und danach die amerikanische Bürgerkriegskanone (Lafette). Bei der Detailbetrachtung wird zuerst das Geschütz genauer betrachtet. Das Gespann und die Anschirrung selbst bleiben wie bei der Betrachtung der anderen Kutschen außen vor.

13.1 Bürgerkriegskanone

Von der mitgeführten amerikanischen Bürgerkriegskanone gibt es insgesamt drei Versionen, davon sind die 1.te und 2.te Ausführungen von TIMPO und die 3.te von TOYWAY. Außerdem gibt es meines Erachtens nach zwischen der 1.ten und 2.ten Version der Kanone von TIMPO eine Mischform, die aus Teilen von beiden Versionen bestehen kann.

1.te Version

Besondere Merkmale des Geschützes der 1.ten Version sind die fehlende Querstrebe zur Stabilisierung der Lafette (vgl. Abb. 13.05) und der runde Verschluss, der hinten auf dem Kanonenrohr befestigt ist und dieses abschließt. Den Verschluss und den Kunststoffstab für den Abschussmechanismus gibt es in den Farben braun und schwarz (vgl. Abb. 13.02). Des Weiteren verlaufen die Speichen der Räder in Richtung der Radnabe etwas nach innen (vgl. Abb. 13.01 und Abb. 13.04). Auf Grund dieser Räder hat die Feldkanone der 1.ten Version im Vergleich mit der zweiten Ausführung eine um ca. 6 mm breitere Spurweite. Diese Räder sind mir bisher in drei Brauntönen und Schwarz bekannt (vgl. Abb. 13.03). Diese Version der Bürgerkriegskanone ist bis 1973 in den Katalogen von TIMPO abgebildet.

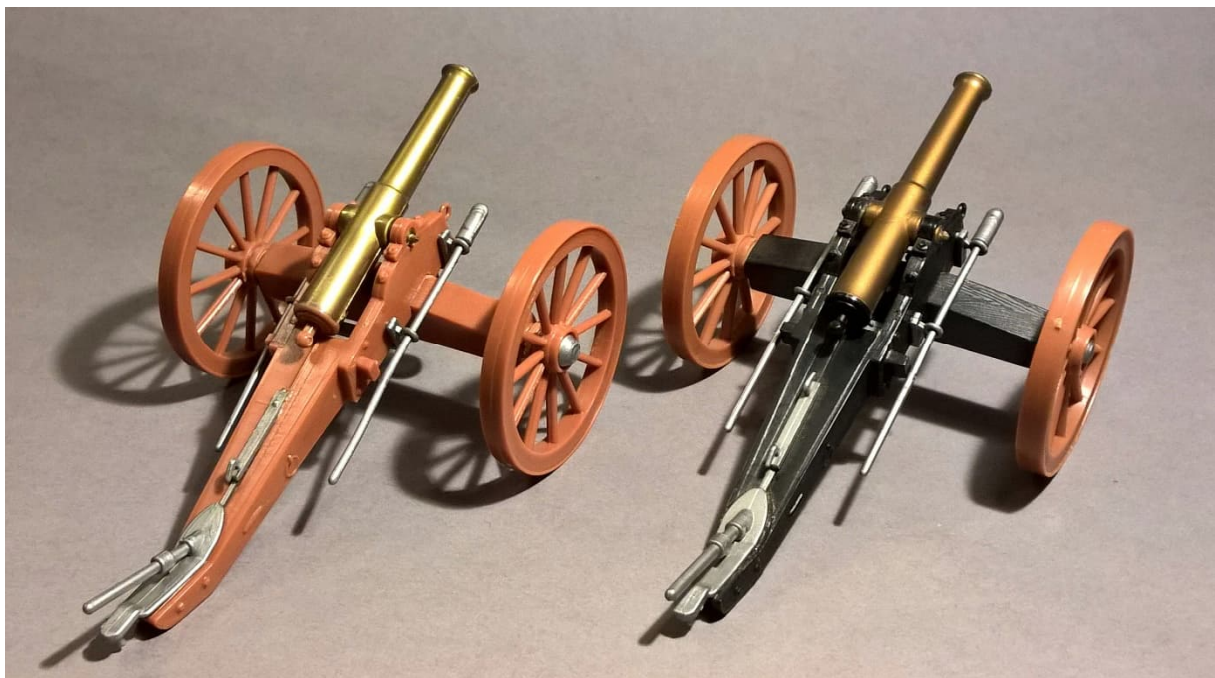


Abb. 13.01 Bürgerkriegskanone der 1.ten Version in Braun und Schwarz



Abb. 13.02 Kanonenrohre mit rundem Verschluss in Braun und Schwarz



Abb. 13.03 Räder der 1.ten Version in Brauntönen und Schwarz

2.te Version

Bei dieser Ausführung der Bürgerkriegskanone wurden das linke und rechte Bauteil für die Kanonenaufhängung jeweils um eine halbe Querstrebe ergänzt. Beim Zusammenfügen der beiden Seiten der Lafette wurde in das Loch des einen Seitenstückes der Pin des anderen Seitenstückes eingesteckt (vgl. Abb. 13.04). Ein weiterer Unterschied ist, dass die Seitenteile der Lafette ab dieser Version mit R1 bis 3 und L1 bis 3 an der Innenseite gekennzeichnet wurden. Weiterhin wurden meines Erachtens nach ab 1974 die Bürgerkriegskanonen mit Rädern aus der Produktion für die Kutschen bzw. Wagen ausgestattet. Dazu wurden die größeren Hinterräder aus der Kutschenserie verwendet. Ebenfalls hat zu diesem Zeitpunkt der Verschluss des Kanonenrohres eine Überarbeitung erfahren. Der neue Verschluss ummantelt nun das Kanonenrohr-ende. Auch diesen gibt es in den Farben Braun und Schwarz. Des Weiteren ist der Ladestock der 2.ten Version im Ganzen kleiner dimensioniert als bei der Vorgängerversion (vgl. Abb. 13.08), was optisch nicht sofort auffällt.



Abb. 13.04 Bürgerkriegskanone der 2.ten Version in Braun und Schwarz

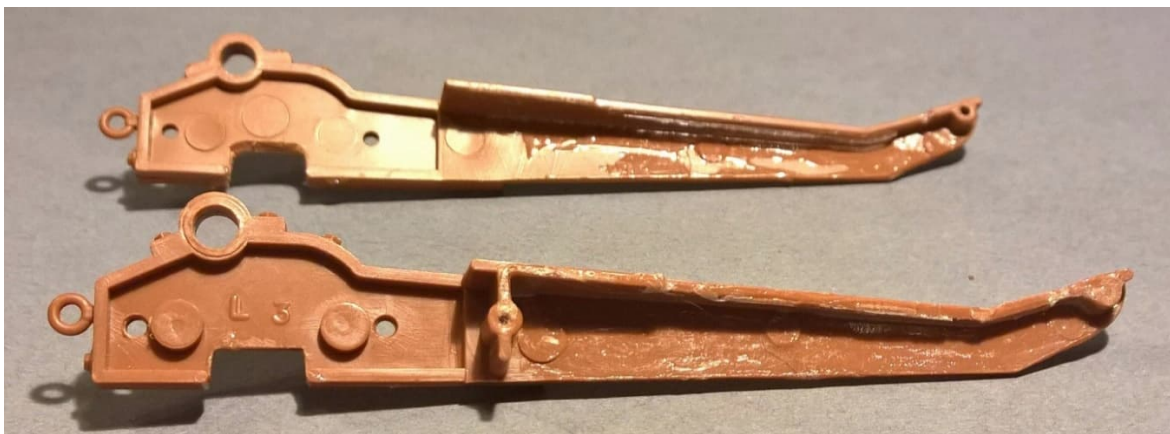


Abb. 13.05 Vergleich der linken Seitenteile der Lafette der 1.ten (oben) und 2.ten (unten) Version



Abb. 13.06 Vergleich der Räder der 2.ten Version (links) und 1.ten Version (rechts)



Abb. 13.07 Vergleich des Verschlusses des Kanonenrohres von der 1.ten (oben) und 2.ten (unten)Version



Abb. 13.08 Vergleich der Ladestöcke der 1.ten Version (oben) und 2.ten Version (unten)

3.te Version (TOYWAY)

Die Firma TOYWAY hat sowohl zusammengebaute als auch in Einzelteilen verpackte Bürgerkriegskanonen auf den Markt gebracht. Dabei wurden diese Produkte gänzlich mit von TOYWAY nachproduzierten Teilen hergestellt sowie anfangs wahrscheinlich auch noch teilweise mit originalen Teilen aus den Restbeständen von TIMPO. Betrachtet man die nachpro-

duzierten Einzelteile des Geschützes, so kann man augenscheinlich mehrere Unterschiede feststellen. Das Kanonenrohr von TOYWAY ist im Vergleich mit dem von TIMPO eher matt und nicht glänzend. Ebenfalls unterscheiden sich die Farbe des Kunststoffes (und auch der Kunststoff) der Räder von TOYWAY von denen von TIMPO deutlich. Eine weitere Abweichung ist der Verschluss des Kanonenrohres. War dieser bei TIMPO braun oder schwarz, ist er bei TOYWAY nun Silber. Außerdem ist noch zu erwähnen, dass beim Bausatz des Feldgeschützes auch der Verschluss der 1.ten Version in schwarz mitgeliefert wurde. Des Weiteren sind die Pins und Hohlzylinder für die Montage der Seitenteile der Lafette genauso wie bei den Geschützen der 2.ten Version von TIMPO (vgl. Abb. 13.09 und Abb. 13.05).

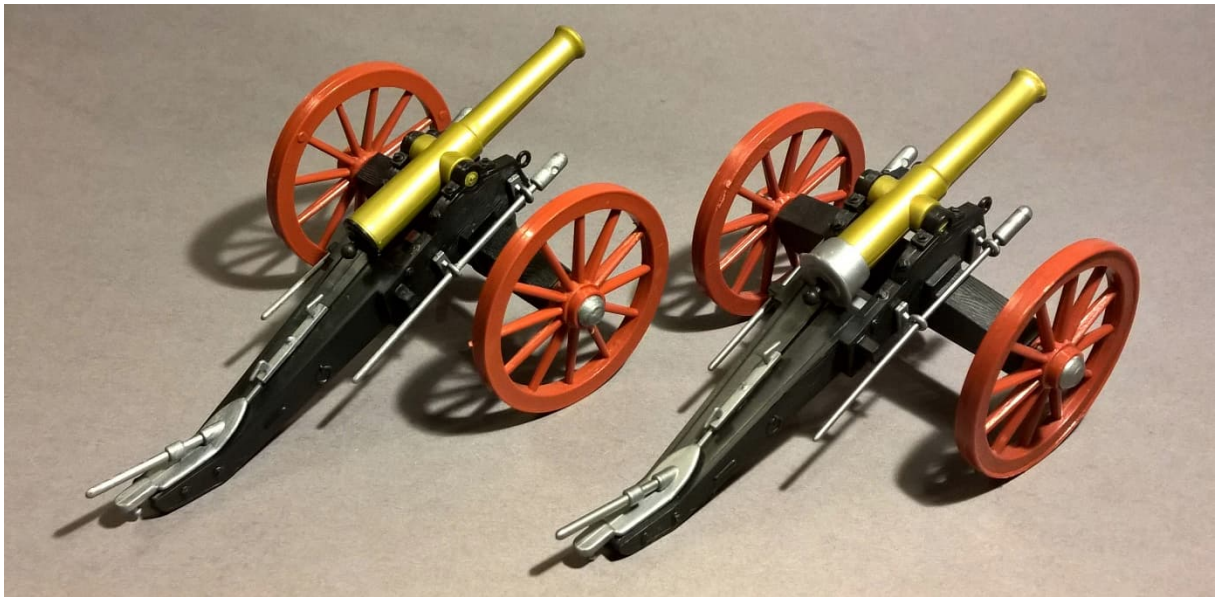


Abb. 13.09 TOYWAY Bürgerkriegskanone der 1.ten Version (links) und 2.ten Version (rechts)

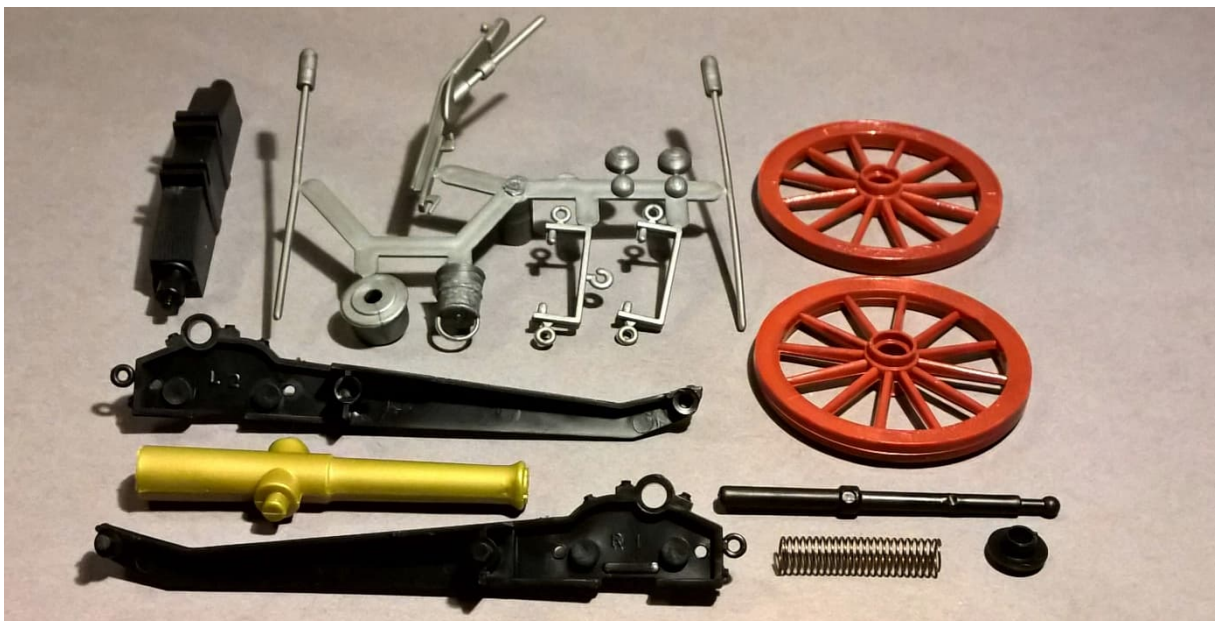


Abb. 13.10 TOYWAY Einzelteile des Bausatzes von der Bürgerkriegskanone (Bausatz)

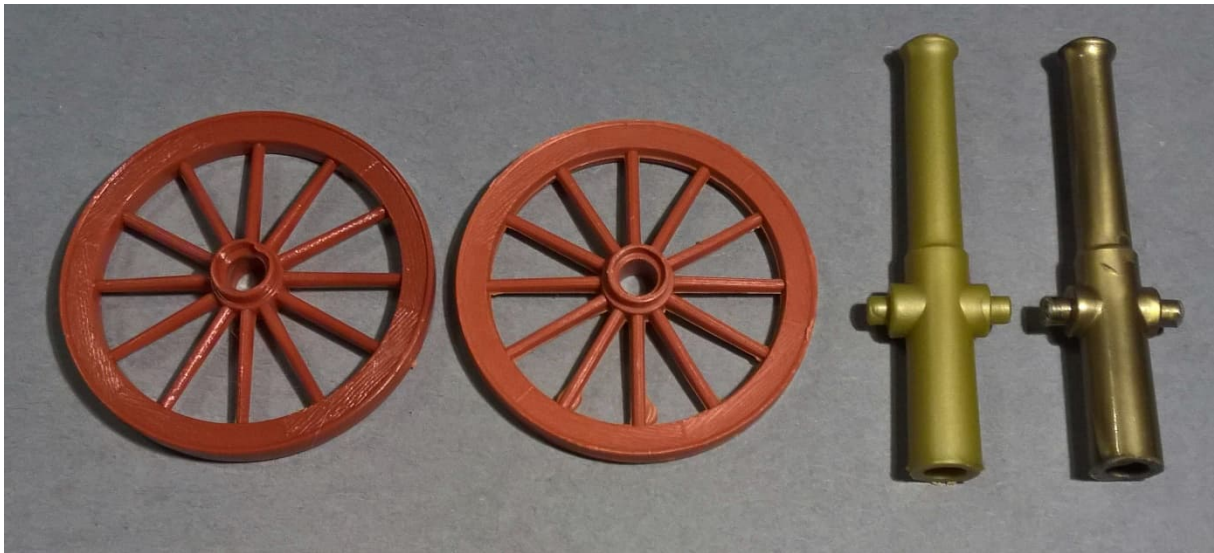


Abb. 13.11 Vergleich der Räder und Kanonenrohre von TOYWAY (links) und TIMPO (rechts)

Munition

Beim Historical Gun Carriage von TIMPO wurde standardmäßig im Kasten der Protze Munition für die Bürgerkriegskanone mitgeliefert. Dort befanden sich meines Erachtens nach 12 metallisch aussehende Geschosse. Die Munition war an zwei Gussästen mit jeweils sechs Geschossen hergestellt worden. An dieser Stelle noch der Hinweis, dass die dicken Köpfe der Ladestöcke von der kleineren 2.ten Version, bei kaputten Ladestöcken entfernt werden und dann als lose Munition angeboten werden.

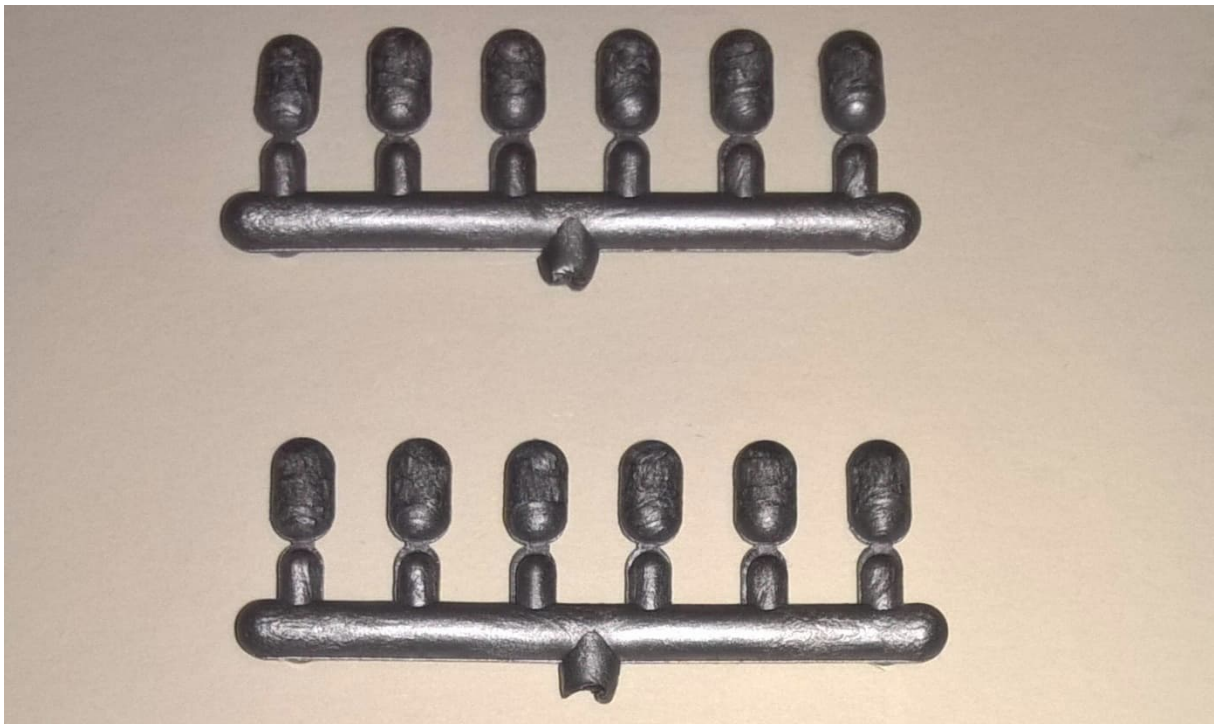


Abb. 13.12 Munition am Gussast

13.2 Protze

Das zweite Teilstück vom Historical Gun Carriage ist die Protze, auf der während der Fahrt ein Teil der Mannschaft sitzt. Die Deichsel wird über einen Pin vorne zwischen den Ringhalterungen zum Befestigen des Geschirrs mit der Protze verbunden. Dahinter sind zwei Querstreben, die als Fußstütze für die Besatzung dienen und in deren Zwischenraum die Zapfen der sitzenden Unterteile der Besatzung montiert werden können (vgl. Abb. 13.14). Das Munitionsfach dient mit dem Deckel für zwei Mitglieder der Crew des Geschützzuges als Sitzbank. Das Munitionsfach ist bei entfernter Mannschaft zu öffnen, ohne dass Schäden an der Protze hervorgerufen werden können. Am hinteren Ende der Protze ist eine „Kupplung“ mit einem Loch angebracht, an der das Geschütz angehängen wird. Die Protze wurde sowohl in der 1.ten Version als auch in der 2.ten Version in den beiden Farben braun und schwarz hergestellt. Die 1.te Version unterscheidet sich von der nachfolgenden Version wie das Feldgeschütz ebenfalls durch seine geänderten Räder (vgl. Abb. 13.06). Dadurch ist wie auch beim Geschütz die Spurweite der Protze der 1.ten Version um ca. 6mm breiter als die der nachfolgenden Version.



Abb. 13.13 Protze der 2.ten Version mit geöffnetem Munitionsfach



Abb. 13.14 Historical Gun Carriage in der 1.ten Version (hinten) und 2.ten Version (vorne)

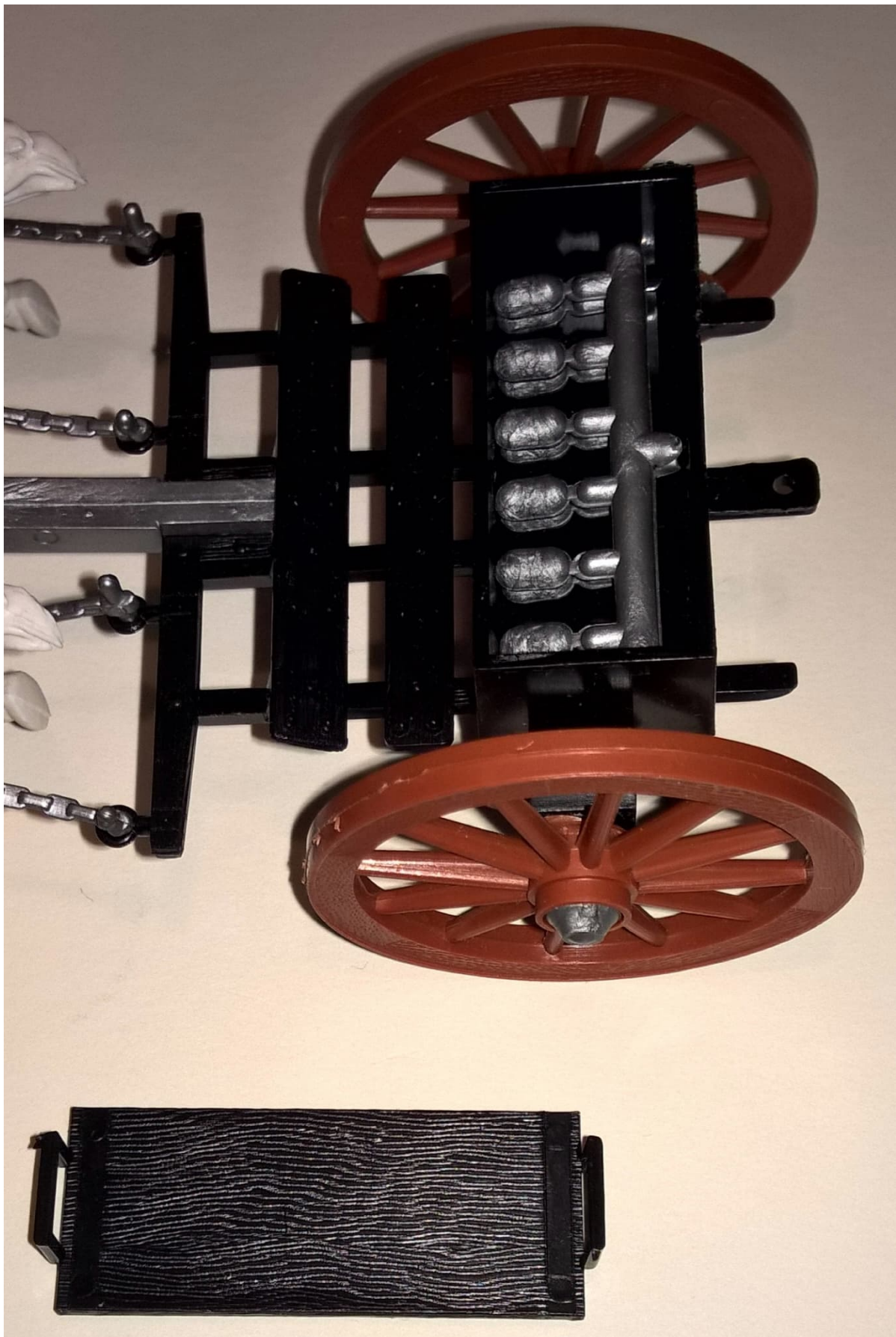


Abb. 13.15 Protze der 2.ten Version mit geöffnetem Munitionsfach von schräg oben

14. Zusammenfassung

Meines Erachtens nach können die Kutschen bzw. Wagen nach der ausführlichen Betrachtung grundsätzlich über ihre Fahrgestelle, Überarbeitungen und Anzahl der angespannten Pferde in die nachfolgende Systematik (vgl. Abb. 14.01) verschiedener Versionen eingeordnet werden. In Erweiterung meiner Definition aus Kapitel 1 werden gleiche Bauteile in unterschiedlichen Farben bzw. in unterschiedlicher Nummerierung bei einer Kutsche bzw. bei einem Wagen nicht als eigene Versionen gezählt.

In diese Unterteilung der Kutschen bzw. Wagen in verschiedene Versionen lässt sich sowohl die Overland Stagecoach als auch der Historical Gun Carriage nur punktuell einordnen. Ein Grund dafür ist, dass sowohl die Overland Stagecoach als auch der Historical Gun Carriage im Allgemeinen vierspännige Fahrzeuge waren und nur minimal überarbeitet bzw. geändert wurden.

Beim Historical Gun Carriage können zwei Versionen anhand von drei geänderten Bauteilen belegt werden, aber diese Anpassungen überschneiden sich nur in einem Bauteil (den Rädern) mit den Fahrgestellen der anderen Kutschen und Wagen. Daher lässt sich der Historical Gun Carriage nur über die Räder der Systematik für die anderen Kutschen zuordnen. Entsprechend dieser Zuordnung kann die 2.te Version des Historical Gun Carriage mit der Einführung des einheitlichen Fahrgestelles (einschließlich der einheitlichen Räder) aus der 2.ten Version der Ein- und Zweispänner gleichgesetzt werden.

Hinsichtlich der Overland Stagecoach konnte ich keine Weiterentwicklung in den einzelnen Bauteilen während des Produktionszeitraumes feststellen. Auch hier kann eine Zuordnung in die Systematik nur über die Vorder-, Hinterachse und Räder erfolgen. Meiner Untersuchung nach gibt es bei der Overland Stagecoach nur einen Punkt durch den man diese Kutschen in zwei Versionen unterteilen kann. Für einen eingeschränkten Produktionszeitraum vor dem Konkurs der Firma war an den Steckpins zur Befestigung der Vorder- und Hinterachse jeweils eine „sechseckige Mutter“ angebracht. Diese Muttern waren bei der Kutsche mit gelbem Gehäuse aus rotem Kunststoff und umgekehrt. Entsprechend meiner Definition am Anfang der Recherche bildet die Overland Stagecoach mit den "Muttern" die zweite Version. Vorher wurden die Enden der Steckpins durch Erhitzen mit Lötkolben flachgedrückt, um die Achsen zu befestigen, wie bei allen anderen Kutschen und Wagen. Diese Art der Befestigung des Fahrwerkes ist kennzeichnend für die Overland Stagecoach der ersten Version. Es ist durchaus möglich, dass das Fahrwerk der Overland Stagecoach als Vorlage für die Fahrwerke der anderen ein- und zweispännigen Kutschen bzw. Wagen diente, die alle in eine einheitliche 2.te Version überführt wurden. Ein Indiz dafür ist, dass es die Overland Stagecoach im Original nur mit diesem einheitlichen Fahrgestell für Ein- und Zweispänner gibt.

Nachdem die Ausreißer aus der Systematik als Erstes betrachtet worden sind, werden nun die Kutschen bzw. Wagen in der weiteren Zusammenfassung erörtert, die sich in die Systematik einreihen.

Bei der Stagecoach und dem Covered Wagon konnten jeweils insgesamt vier bzw. drei Versionen belegt werden. Damit sind die Stagecoach und der Covered Wagon zwei Fuhrwerke bei denen fast bzw. alle Bauteile eine Überarbeitung erfahren haben. Aufgrund dieser Anpassungen und Veränderungen gehören diese Kutsche bzw. Wagen zu den Fuhrwerken mit den meisten Ausführungen während einer Produktionszeit von über 20 Jahren. Nach meinen Erfahrungen ist dabei die 3.te und damit letzte Version am schwierigsten zu finden. Bei der Stagecoach

betrifft das vor allem das Dach mit den kleinen Pins (einschließlich der Gepäckstücke mit den kleinen Löchern) sowie die dazugehörige Reling für das Kutschendach. Die Umgestaltungen beim Covered Wagon sind ebenfalls umfangreich. Zum einen gibt es drei verschiedene Wannen und damit verbunden auch drei unterschiedliche Sitzbänke bzw. Kutschböcke. Des Weiteren wurden das Fahrgestell, die Plane sowie die Wasserfässer überarbeitet.

Aufgrund der weitgehend anfangs ähnlichen bzw. später gleichen Bauteile werden der Chuckwagon und der Buckboard zusammen betrachtet. Es konnten jeweils drei Versionen belegt werden. Beim Chuckwagon und beim Buckboard wurden neben dem Fahrwerk teilweise nur geringfügige Änderungen zwischen den Versionen vorgenommen, die kaum augenscheinlich wahrgenommen werden. Die Änderungen betreffen z.B. das Auflagegestell der Sitzbank oder das Loch in der Sitzbank für das veränderte Unterteil des Kutschers.

Vom Jail Wagon, dem Travelling Doctor Wagon und der 7th Cavalry Field Ambulance gibt es unterschiedlich viele Versionen, aber über einige ihrer Bauteile sind die verschiedenen Kutschen sehr eng miteinander verbunden. Vom Jail Wagon existieren drei Versionen. Dabei unterscheiden sich die 1.te und 2.te Version offenkundig von der 3.ten Version. Interessant dabei ist, dass die beiden Versionen des Travelling Doctor Wagons, was die Ausgestaltung des Innenraums des Gehäuses mit der Ausgestaltung des Innenraums der ersten beiden Versionen des Jail Wagon betrifft, weitgehend übereinstimmen. Des Weiteren ist die Ausgestaltung des Innenraums und der Vorderwand des Gehäuses bei der 3.ten Version des Jail Wagon identisch mit der einzigen Version der 7th Cavalry Field Ambulance. Nicht unerwähnt bleiben sollte auch, dass die zuletzt genannten Kutschen in der 3.ten Version jeweils von zwei Pferden gezogen wurden, während die 1.te und 2.te Version des Jail Wagons bzw. des Travelling Doctor Wagons nur einspännig waren. Ein weiterer Punkt, der diese Kutschen verbindet ist, dass es von jedem Gehäuse zwei Ausführungen gibt mit den Nummern 1 und 2.

Vom Fire Service wurden zwei Versionen hergestellt, die sich nur durch die Überarbeitungen am Fahrwerk, den Befestigungsstiften und am Loch für das angepasste Kutscherunterteil mit dem Pin am Gesäß unterscheiden. Weiter konnten keine Änderungen belegt werden.

Vom Surrey und Buggy gibt es jeweils nur eine Version, die nur mit dem Fahrgestell der 2.ten Version ausgeliefert worden ist. Hinsichtlich der hergestellten Bauteile haben die beiden Kutschen eine Besonderheit. Sie beruhen auf der gleichen Basis und unterscheiden sich nur durch einige verschiedene Anbauteile. Es konnten keine Überarbeitungen während des Herstellungszeitraumes an Bauteilen festgestellt werden. Ebenfalls gibt es hier von Chassis jeweils zwei Ausführungen, die mit den Nummern 1 und 2 gekennzeichnet sind. Dabei unterscheiden sich die Chassis der Nummer 1 und 2 aber auch in ihrer Maserung, die eine Holzoberfläche imitieren soll. Trotz dieser minimalen Abweichungen werden hier keine zwei Versionen vom Surrey und Buggy eingeführt.

0 te. Version (einteilige Figuren)

Zweispänner
dickes Fahrgestell



1 te. Version

Zweispänner
dickes Fahrgestell

1 te. Version
Zweispänner
dünnes Fahrgestell 1

1 te. Version
Einspänner
dünnes Fahrgestell 2

1 te. Version
Vierspänner
dünne Räder

1 te. Version
Vierspänner
einheitliches Fahrgestell
ohne "Muttern"



2 te. Version
Ein- und Zweispänner
einheitliches Fahrgestell

2 te. Version
Vierspänner
Räder des ein-
heitlichen Fahrgestelles

2 te. Version
Vierspänner
einheitliches Fahrgestell
mit "Muttern"



3 te. Version
nur Zweispänner
einheitliches Fahrgestell

Abb. 14.01 Systematik der Versionen von Kutschen und Wagen

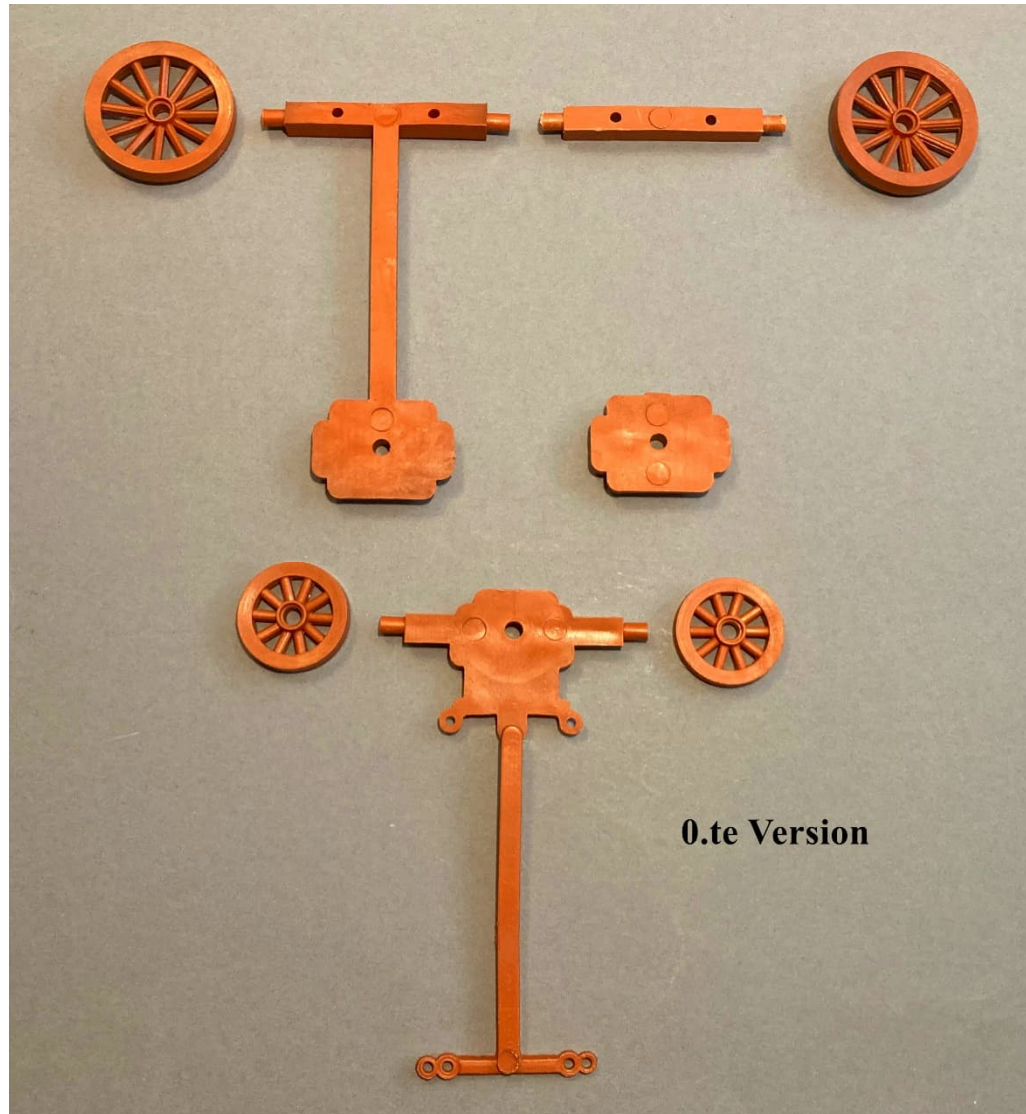


Abb. 14.02 Fahrgestell und Räder von zweispännigen Kutschen bzw. Wagen der 0.ten Version

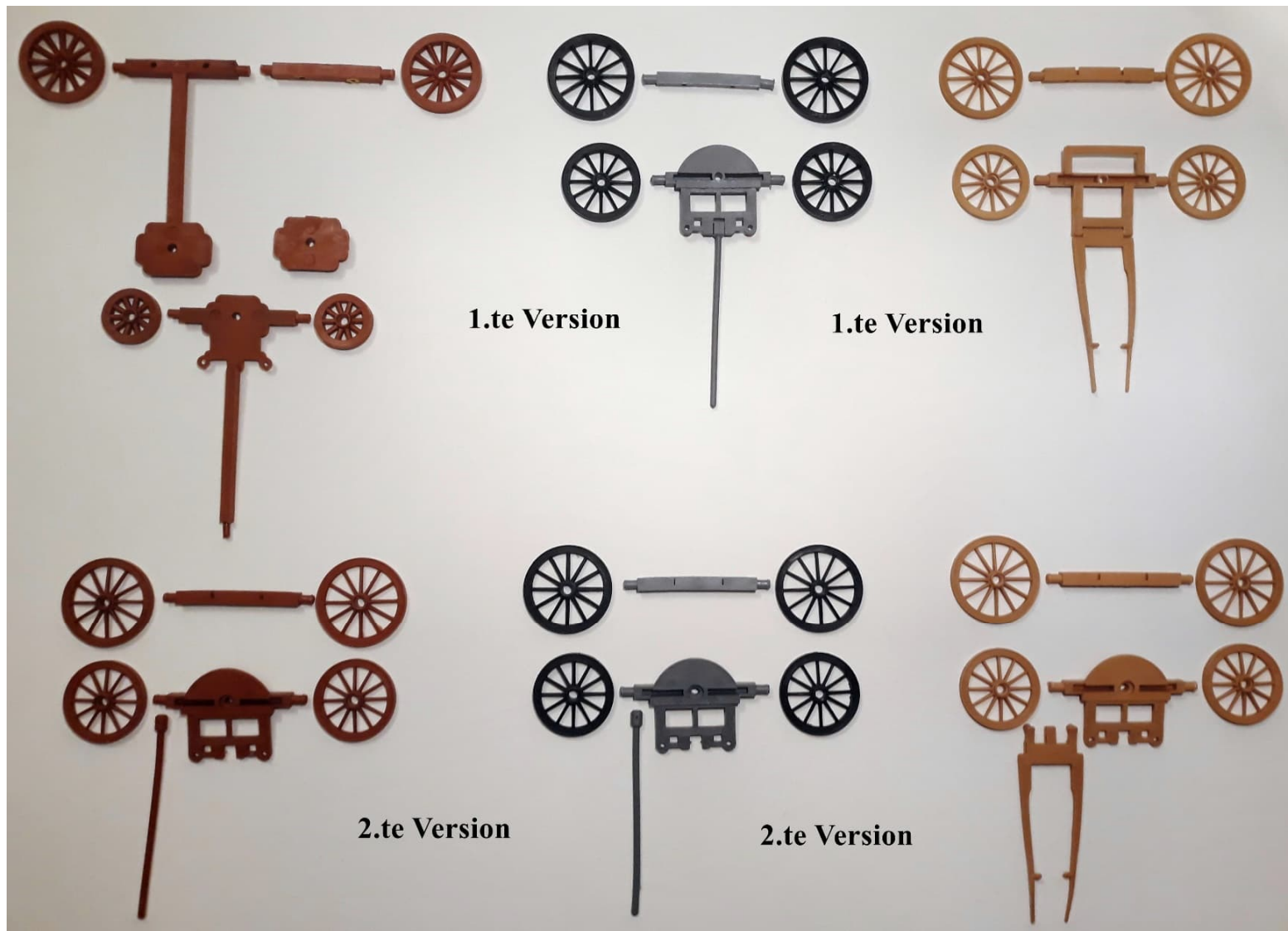


Abb. 14.03 Fahrgestell und Räder von ein- und zweispännigen Kutschen bzw. Wagen der 1.ten und 2.ten Version

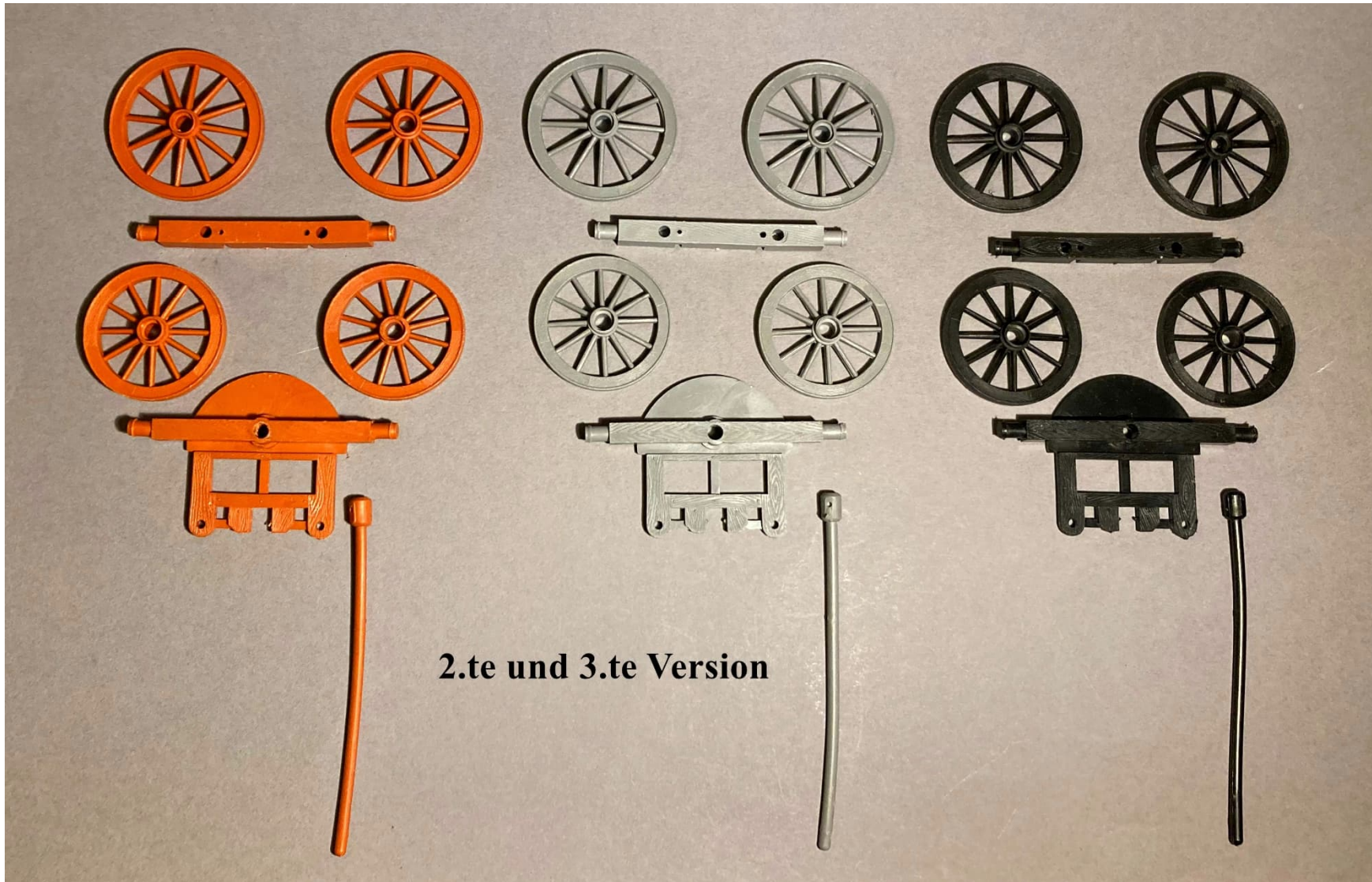


Abb. 14.04 Fahrgestelle und Räder von zweispännigen Kutschen bzw. Wagen der 2.ten bzw. 3.ten Version

15. Literatur

Die Literatur ist nach Autoren in alphabetischer Reihenfolge geordnet:

- Dittmann Andreas, Maul Rainer; Figuren Magazine Special 2002;
- Heinzelmann Frank; SWOPPETS SPECIAL Nr. 1/98;
- Lambrecht Thomas, Schmidt Dirk; Timpo Unbreakable Dreams 1959-1979, 2. Auflage 2022;
- Maughan Michael; The A to Z of TIMPO (FOURTH EDITION) 2020;
- Plath Alfred; TIMOP TOYS Ltd. Die goldenen Jahre einer schottischen Spielzeugfabrik, 1. Auflage 2005;
- PLASTIC WARRIOR, TIMPO Spezial
(Solid Plastic Figure (vgl. TIMPO (SOLID) PLASTIC FIGURE CHECKLIST, PLASTIC WARRIOR, 2006))
- PLASTIC WARRIOR, Nummer 42, TOY & HOBBY FAIR; Seite 4 und 5; 1994

16. Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
Ltd.	private limited company (Gesellschaft mit beschränkter Haftung)
mm	Millimeter
no.	Number
Nr.	Nummer
tlw.	teilweise
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
vgl.	Vergleiche
z.B.	zum Beispiel

17. Abbildungen

alle Abbildungen von Rainer Maul

