



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift

Ausgabe 6

Mai 2010

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite 2
Rätsel um die späten Panzer gelöst!	Seite 3
Der Ford P5 – von Wiking und von Märklin	Seite 6
Im Paradies für Spielwarenfans	Seite 12
Machen Wiking-Modelle dick?	Seite 13
Porta Westfalica 2010	Seite 16
Stammtische	Seite 19
Baufahrzeuge – Die Geschichte der N-Modelle	Seite 20
Fahrschule auf Schwedisch – Kör bilen bättre	Seite 22
Impressum	Seite 26



Editorial

Die Ausgabe 6 der Online-Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes liegt nun vor uns, und wir scheinen so langsam einen für uns praktikablen Erscheinungsrhythmus zu finden: Alle drei Monate jeweils im Februar, Mai, August und November. Natürlich soll es jeweils der 1. des Monats sein, doch garantieren wollen wir das lieber nicht – es können immer Probleme technischer oder persönlicher Art entstehen, die das pünktliche Erscheinen verhindern. Leider ist die berufliche Beanspruchung des Einzelnen in letzter Zeit immer weiter angestiegen, sodass ein „Freizeitvergnügen“ wie das Erstellen dieser Zeitschrift gelegentlich hinter anderen Dingen zurückstehen muss. Das betrifft sowohl diejenigen, die die Endredaktion vornehmen, wie die Autoren, ohne deren Texte und Fotos die Seiten leer blieben.

Letzteres ist auch der Grund, warum bei dieser Ausgabe **Rudis Neuheitenschau** leider entfallen muss. In der nächsten Ausgabe wird sie jedoch wieder enthalten sein. Versprochen!

Nach wie vor sind es mehr als 1000 Downloads bei jeder Ausgabe – und das heißt auf jeden Fall: Wir machen weiter! Weiter oben war von einem Freizeitvergnügen die Rede, und das ist es tatsächlich – mit der Betonung auf *Vergnügen*!

Was haben wir diesmal zu bieten? **Botho G. Wagner** ergänzt seine umfassende Überblicksdarstellung der Wiking-Landmodelle in 1:200 um neue Erkenntnisse zu den späten Panzer-Modellen. **Holger Hausmann** berichtet über den **Ford P 5**, der sowohl im Wiking- als auch im Märklin-Programm zu finden war. **Götz Blum** tritt ein in eines der letzten **Paradiese für Spielwarenfans**. **Kerstin Gerlach** stellt sich der Frage: **Machen Wiking Modelle dick?** Einen Bericht über das Sammlertreffen **Porta Westfalica 2010** steuert **Axel Brandt** bei. Die Geschichte der N-Modelle beleuchtet **Lutz Fänger** an dem Teilaspekt der **Baufahrzeuge**. Über eine **Fahrschule auf Schwedisch** in Form eines Buches berichtet schließlich **Michael Broer**.

Noch immer ist die Idee einer Rubrik **Leserbriefe** nicht vom Tisch. Bisher scheitert die Einrichtung dieser Rubrik jedoch daran, dass die Anzahl der Rückmeldungen auf unsere Zeitschrift nach wie vor sehr gering ist. Dabei sind wir durchaus offen für kritische Anmerkungen und Ergänzungen zu unseren Artikeln und Themen. Wir wollen hier nicht lamentieren, zumal die Anzahl der Downloads nach wie vor eine deutliche – und positive – Sprache spricht. Dennoch würden wir natürlich gern den Dialog mit den Lesern verstärken. Daher hier noch einmal die Adresse, unter der wir per Mail gern Anregungen, Kritik (und natürlich auch Lob) entgegen nehmen:

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

In diesem Sinne:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Rätsel um die späten Panzer gelöst!

Wiking 1:200 Landmodelle – Neue Erkenntnisse: Wiking baute Formen – aber andere später auch ...

von Botho G. Wagner

Die Wiking-Landmodelle im Maßstab 1:200 sind die Urahnen der heutigen Wiking-Modelle. Ihre Entwicklung begann schon Mitte der dreißiger Jahre und endete Mitte April 1945 unter dem Beschuss Berlins – etwa drei Wochen vor der deutschen Kapitulation wurden also bei Wiking noch Panzer-Urmodelle gebaut! Gerade um diese doch erstaunliche Feststellung rankt sich das letzte große Geheimnis dieser Serie: Wer hat die Formen der späten Wiking-Kettenfahrzeuge eigentlich gebaut?

Konnte denn Wiking überhaupt noch Formen bauen, nach den späten Kedzierski-Holzmustern, die bekanntlich zum Teil erst fertig gestellt worden sind, als die Rote Armee schon am Berliner Stadtrand stand. Wenn Wiking also diese Formen nicht mehr selbst bauen konnte, wer hat sie dann später gebaut? Diese Modelle existieren nämlich in Metall und/oder Kunststoff! In Walsdorffs „Ära“ und „Erbe“ sind fast alle Modelle auf Fotos zu sehen, die in der bekannten Wiking-Liste, mit dem Titel „in Arbeit befindlich“, aus dem Jahr 1944 mit Zeichnungen abgebildet sind. Woher also kommen diese Modelle?

Der Autor bekam bei seiner Suche Hilfe aus dem Forum „Der Wikingtreffpunkt“ und dann brachten Gespräche mit einem besonderen Kenner der (Nach-)Peltzer- und Dr.-Grope-Ära, aber auch des weiteren und späteren Umfelds, Klarheit in Sachen Formen-Hersteller.

Will man die Sache vereinfachen, gilt nach diesen Erkenntnissen folgende Faustregel:

- 1. Kettenfahrzeuge, die es am Markt heute auch als Kunststoff-Modelle gibt, entstammen Formen aus dem Hause Wiking, die noch tatsächlich in den letzten Kriegsmonaten entstanden sind.**
- 2. Kettenfahrzeuge, die es am Markt nur als Metallmodelle gibt, stammen aus später privat nachgebauten Formen,**
- 3. Die Firma Dr. Grope hat in Lizenz nur aus Wiking-Formen Panzer aus der so genannten „44er Panzerliste“ gefertigt.**

Nun im Detail:

In dieser „44er Panzerliste“ sind 15 Kettenfahrzeuge abgebildet. Davon wurden noch für sechs Modelle bei Wiking selbst mit EB (=EigenBau) gekennzeichnete Formen gebaut, die zum Teil noch heute zum Bestand zählen.

Die Formen für weitere neun Modelle (sieben davon aus der 44er Liste) entstanden in den neunziger Jahren in privater Regie und wohl ohne Wiking-Segen. Dazu wird hier später noch berichtet. Nur zwei Fahrzeuge dieser Liste wurden damals nicht realisiert, nämlich der Panzerspähwagen „Puma“ und das Sturmgeschütz H 40. Von beiden Fahrzeugen kennt man nur Skizzen. Weiter existiert noch ein Holzmodell des US-Panzerjägers M10, das bei Walsdorff und Schönfeldt gezeigt wird.

Jetzt zurück zu den Originalformen von Wiking, die später Grope einsetzte. Das sind:

- 201* Jagdpanzer 39
- 202 Jagdpanther
- 203 Tiger I

302 Churchill (Metallguss fraglich)

304 T34

305 Sherman

(*Nummern nach Breyel/Haevecker-Katalog, so auch bei anderen Nennungen in diesem Bericht.)

Alle diese Modelle existieren als Spritzlinge aus beiden Werkstoffen, aus Kunststoff oder Metall. Probespritzungen gab es zweifellos bei Wiking selbst und somit auch fertige Modelle. Zur Fertigung in etwas größerer Menge (mit noch unbekannte Stückzahl) kam es erst später bei Dr. Grope in Kiel.

Jetzt zu den Modellen, die es **nur** in Metallguss gibt. Zu den sieben Modellen aus der 44er Liste kommen noch zwei weitere Modelle, nämlich der russische Panzer BT7V und der britische Cromwell, die nicht in dieser Liste aufgeführt sind. Woher also stammen diese Formen und Modelle? Nach intensiven Gesprächen mit Kennern der Berliner und Kieler Szene ergibt sich heute folgendes Bild:

Ein Interessent konnte bei Wiking in den Zeiten, als nach Fritz Peltzers Tod die Firma auf eine Übernahme wartete, mehrere Holz-Urmodelle erwerben, die den Skizzen in der 44er Liste entsprechen, dazu wohl auch Flugzeuge und Schiffsmodelle. Diese hatte Modellbaumeister Kedzierski noch zu sehr später Kriegszeit gebaut. In der Endzeit des Dritten Reiches konnten aber dazu bei Wiking keine Formen mehr gefertigt werden. Diese Holzmodelle erwarb später ein Sammler vom Erstkäufer und übergab diese einem weiteren Fachmann, der schon die Grope-Fertigung kannte, mit dem Auftrag, Formen dazu herstellen zu lassen. Dieses Projekt wurde realisiert. So kam es zur Nachfertigung folgender Modelle aus der 44er Liste, plus BT7V und Cromwell:

251 Jagdpanzer 38,

252 Panther,

253 Tiger II,

255 leichter Schützenpanzer,

256 mittlerer Schützenpanzer,

351 Cromwell*,

353 BT7V (Varianten vielleicht früher?)

354 KW85,

355 Sturmgeschütz T34.

(* Das Urmodell für den Cromwell-Panzer fertigte Kedzierski laut Arbeitszettel, abgebildet bei Walsdorff, am 14. April 1945 – da war der Beschuss durch die Rote Armee auch bei Wiking schon zu hören. Eine eigentlich schier unglaubliche Geschichte – aber wahr!)

Nochmals das Merkmal für den Sammler: Diese Modelle gibt es **nur** aus Metall, nicht also auch aus Kunststoff! Es sollen pro Form etwa 20 bis 30 Modelle ausgeformt worden sein. Diese Modelle sind teils in Sammlungen gebunden, teils aber auch am Markt. Über den Verbleib der Formen ist im Moment nichts zu erfahren, was sich demnächst aber ändern könnte.

Ob es sich hier noch um „echte“ Wiking-Modelle handelt, muss jeder Sammler für sich selbst entscheiden. Es sind keine Wiking-Originale und im eigentlichen Sinn auch keine Replikat, denn es gab keine Serienmodelle. Es sind aber Abformungen von Handmustern, einst hergestellt in Berlin bei Wiking und hier ist ein Anknüpfungspunkt zu finden. In diesem Bericht geht es um Klarheit in Sachen Formenherstellung und nicht um die Bewertung der Modelle.

Die Herkunft der späten Wiking-Panzer ist somit weitestgehend geklärt. Einige wenige Retuschen in der Aussage sind noch möglich. Dieser Bericht spiegelt den Kenntnisstand des Autors vom April 2010, allerdings ohne Gewähr.

Der Autor bedankt sich für hilfreiche Informationen bei den Herren Ralf Abramzik, Martin Böhne, Eberhard Breyel, Holger Hausmann, Norbert Hoop, Thomas Hübner und Manfred Schütt.

Wer sich für das Wiking-Thema 1:200 Landmodelle weiter interessiert, sollte sich unbedingt den Breyel/Haevecker-Katalog beschaffen –man braucht ihn dann einfach! In den drei voran gegangenen WSN Internet-Zeitschriften findet man eine dreiteilige Story zu diesem Thema und weitere Literaturhinweise.

Botho G. Wagner (email: bothowagner@aol.com)



(Foto: Axel Brandt)

Der Ford P5

von Wiking als 20 M und von Märklin als 17 M

von Holger Hausmann (Text und Fotos)

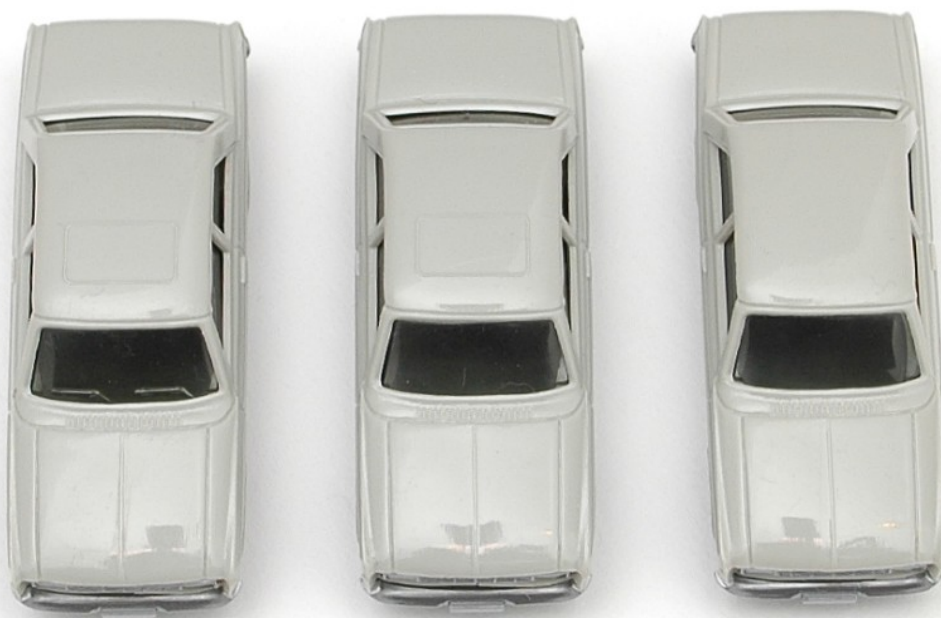


In diesem Beitrag möchte ich ein Automodell beschreiben, welches mir aufgrund seines Vorbildes seit meiner Kindheit sehr am Herzen liegt. Warum kann ich gar nicht mehr so genau sagen. Ich glaube, es war der Kühlergrill oder die Radzierblenden beim Original, die mich als Kind so begeistert haben.



Ein Vorbildfahrzeug, aufgenommen beim Oldtimertreff in Burscheid-Hilgen im Juni 2005

Das Wiking-Modell in seinen drei Versionen



Von oben betrachtet:

Die verschiedenen Versionen des Wiking-Modells mit Schiebedach und mit Scheibenwischern sowie vorderen Ausstellfenstern (hier nicht sichtbar) als letzte Variante, nur mit Schiebedach als zweite Version, danach „ohne“ in der ersten Ausführung.



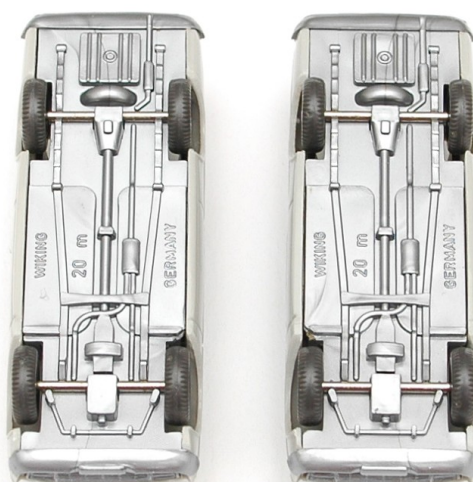
Bauen wir uns ein "Pflaumen-Auto":

Ganz links die Verglasung mit Positionierungshilfen, gehalten wird die Verglasung durch die Stege des Bodenteiles. Danach folgt die Karosserie (mit bereits eingeklebtem Kühlergrill) und

der Ziffer "1" unter der Motorhaube. Es gibt, soweit bekannt, keine Karosserien mit der Ziffer "2". Dies führt auch Hans-Peter Maerker so in seiner 1988 erschienen Wiking-Chronik aus. Trotzdem sprechen Wiking-Unterlagen von einer Form mit zwei Nestern. Möglicherweise ein Hinweis für das sehr zeitige Herausnehmen des Modells nach zwei Jahren aus dem Lieferprogramm? Hierzu würde auch die Angabe "unvollständig" zu der Karosserie aus den Wiking-Unterlagen passen. Interessant ist auch die Verdickung im Bereich des Kofferraumes innen auf der linken Seite bei umgedrehter Karosserie von vorne gesehen. Hier fällt mir eine Parallele zum VW K 70 auf, ob dies für einen Formenbau aus dem Hause Renner spricht, kann ich jedoch nicht sagen. Danach finden wir das Bodenteil, welches mit dem Kühlergrill jeweils zweifach in einer Form vorhanden ist. Wir erkennen die Ziffer "2" vor dem hinteren Befestigungszapfen für die Karosserie. Des Weiteren ist der Anspritzpunkt im – in der Draufsicht – linken Teil des vorderen Radkastens zu sehen. Schlussendlich noch die zwei Radsatzpaare.

Die zwei Bodenteile:

Anspritzpunkte der beiden Bodenteile im vorderen Radkasten gegenüberliegend, Bodenteil mit Ziffer "2" links, mit Ziffer "1" rechts im Bild. Beachte auch die Fließnaht in der hinteren Stoßstange sowie vor dem Motorblock!



Der Vergleich zwischen Wiking und Märklin



Ansicht schräg von vorne: links Wiking, rechts Märklin

Kühler voraus:

links Märklin, rechts Wiking



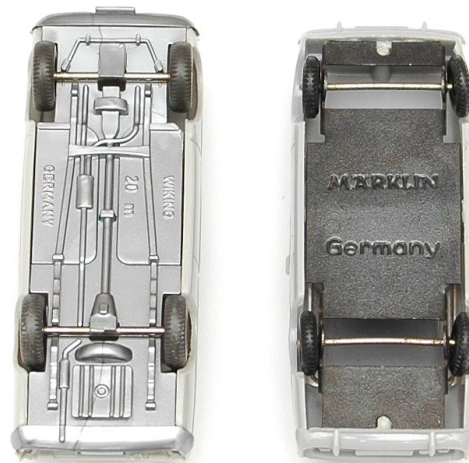
Zeigt mir eure Rücken:

links Märklin, rechts Wiking



Unter den Boden geschaut:

links Wiking, rechts Märklin (mit Blechboden und "schlabberigen" Achsen)



Das Modell des Ford P5 von Märklin als Ladegut



Märklin 4504 – ca. 1972



Märklin 4613 – ca. 1967



Märklin 4613 – ca. 1976

Mein Fazit

Nun, wer baute den "besseren" Ford P5? Ich gebe zu, dass meine Antwort für einen Wiking-Sammler fast ketzerisch ist. Aber mir gefällt die Märklin-Umsetzung bedeutend besser, auch wenn das Auto keinen exakten Geradeauslauf aufweist, eine Verglasung, die ich mir eher als Toilettenfenster als in einem Auto vorstellen kann. Aber Märklin hat die Karosserie so gestaltet, dass man erkennen kann, welches Vorbild wiedergegeben werden sollte. Die Frage

an Wiking zur damaligen Zeit sei nachträglich gestellt: Was sollte das sein? Dieses habe ich mich auch gefragt, als ich das Modell zum ersten Mal erblickte. Aber 20 M ich mag Dich trotzdem, vielleicht sogar wegen Deiner merkwürdigen Umsetzung!

Technische Daten des Wiking-Modells

Katalogjahre: 1967-68

Artikelnummer: 20m

Farbe: nur achatgrau, Bodenteil silbern

Ausführung: komplett aus Kunststoff mit vernickelten Stahlachsen, Räder mit gesilberter Riffelkappe alten Typs, Verglasung leicht getönt, keine Einrichtung

Formänderung: anfangs ohne, später mit Schiebedach, zuletzt mit Schiebedach- und Scheibenwischern

Die Angaben in der nachfolgenden Tabelle wurden [Wiking-Unterlagen](#) entnommen und um **eigene Angaben** ergänzt.

Wiking- Formen-Nr.	Nummer nach Gelbem Katalog	Typangabe Autor	Typangabe Wiking	Details Autor	Anspritz- punkt des Spritzlinges	Teile in der Form	Form- Material	einsetzbar auf Maschine	Modelle bzw. Modellteile in einer Form
316	0204 /01-03	Ford Taunus 20 M (P5), Bodent. + Kühlergr.	Ford 20 M Bodent. + Kühlergr.	Asp. lks. u. rts.	zentral	4	Stahl	EB	2 x Bodenteil + 2 x Kühler- grill
314	0204 /01-03	Ford Taunus 20 M (P5), Karosserie	Ford 20 M (Karosse, unvollst.)	1 ut. Mh.	zentral	2	Stahl	EB	1 x Karosserie + 1 x [?] (unvollst.)
315	0204 /01-03	Ford Taunus 20 M (P5), Vergl.	Glaseins. 20 M (Ford)		tellerförmig	4	Stahl	AR	4 x Ver- glasung

Technische Daten des Märklin-Modells

Katalogjahre: 1967-71 (4504 grau), 1967-71 (4613 4 x grau), 1972-76 (4504 weiß), 1972-77 (4613 je 1 x gelb und orange sowie 2 x weiß)

Artikelnummern: 4504, 4613 (als Ladegut)

Farben: grau, weiß, orange, gelb (als Ladegut auf den entsprechenden Märklin-Waggons)

Ausführung: Kunststoffoberteil, Bodenteil geschwärztes Blech, vernickelte Drahtachsen mit grobstolligen schwarzen Rädern, Verglasung milchig wellig, keine Einrichtung

Formänderung: spätere Modelle weisen auf den Innenseiten der Karosserie im Türbereich zwei Haltenasen auf, um die Verglasung zu stützen.

Im Paradies für Spielwarenfans

von Götz Blum (Text und Fotos)

Man sollte es kaum glauben, aber es gibt sie noch, die nicht museal genutzten Spielwarengeschäfte alter Prägung.

Über mehrere Treppen und durch verschiedene Verkaufsräume mit Seilerwaren, Puppen und Teddybären vorbei kommt der interessierte Sammler zum Modellbaubereich. Spätestens hier ist man in den 60-er/70-er Jahren angekommen. Das geübte Auge entdeckt Pappkartons mit Aufschriften Vollmer, Kibri, Märklin, Pola usw.

Es sieht ein Pappflugboot und einen Zeppelin von der Decke hängen, augenfällig ist die beleuchtete FLEISCHMANN Werbung. In den Thekenauslagen sind Preiserschachteln und Kartons von NOCH. Schuco-Schachteln liegen einträchtig neben CARRERA Rennautos, das Chaos hat für das sehende Auge System.



Linker Hand in der Glasvitrine sieht man Wiking Verpackungen und die früher verwendeten Videohüllen. Die letzte Bestellung ist so Mitte/Ende der 90-Jahre nach Berlin gegangen. Der Ladeninhaber beteuerte steif und fest, keine Wiking-Modelle vergangener Jahrzehnte mehr zu besitzen. Und wenn er meine Frage bejaht hätte, hätte ich fast Skrupel gehabt, die aus diesem authentischen Ambiente heraus zu holen. „Zum Glück“ kam ich nicht in Entscheidungsnot!



Im Eingangsbereich, der über ausgetretenes Linoleum führt, stehen Auslagen mit allerlei Spielen, Plüschtieren, Püppchen und Kalender. Die Schubladen hinter dem Tresen enthalten Bürsten, Lappen, Bohnerwachs und was man sonst noch für den Frühjahrsputz benötigte.

Von modernen Zeiten künden nur der PC mit „einer Art Inventarprogramm“ und die elektronische Kasse. Fast ertappt man sich, dies zu bedauern und stattdessen lieber eine alte Anker-Addiermaschine zu ersehnen, vielleicht noch mit Handkurbel?



Aber der Laden ist Realität, hier im Schwäbischen, und jeden Dienstagvormittag und Donnerstagnachmittag für Kunden geöffnet.

Unglaublich? Nein, wahr!

Machen Wiking-Modelle dick?

versucht Kerstin Gerlach zu ermitteln

Neulich traf ich eine Freundin, die ich seit einiger Zeit nicht gesehen hatte. Sie sah gut aus ... vielleicht ein bisschen *zu* gut, denn sie hatte sich in der Zwischenzeit leichte Pausbäckchen, die Andeutung eines Doppelkinns und einen respektablen Rettungsring um die Hüften zugelegt.

Nach einigen Sätzen auf der Straße beschlossen wir, unser Wiedersehen in einem nahe gelegenen Café zu feiern. Während ich eine Tasse Pfefferminztee und ein Stück Käsekuchen bestellte (und mir angesichts der mir gegenüberstehenden gewichtigen Mahnung vornahm, als Ausgleich das Abendessen ausfallen zu lassen und stattdessen ein paar Bahnen schwimmen zu gehen), orderte sie mit energischer Stimme ein Stück Frankfurter Kranz, ein Stück Streusel-Kirschkuchen mit Sahne („Mein Arzt hat gesagt, ich soll mehr Obst essen.“) und einen großen Cappuccino mit Sahnehaube.

Im Verlauf des angeregten Gesprächs erfuhr ich etwas, das mich in höchstem Maße beunruhigte: „Du, ich glaube, Sammeln macht dick!“ Zur Erklärung sei an dieser Stelle vermerkt, dass nicht etwa sie sammelt, sondern ihr Ehemann. Diesen Umstand konnte ich natürlich nicht einfach so hinnehmen, sondern bat um eine genauere Erklärung. Daraufhin erzählte sie mir:

„Ach weißt Du, ich finde es ja schon schön, dass der Paul ein Hobby hat. Soll er doch ruhig Streichholzschachteln sammeln. Manche sind wirklich nett anzusehen, und ich habe immer Streichhölzer im Haus, wo ich doch Duftkerzen so gerne mag. Das darfst Du ihm aber auf gar keine Fall erzählen, wo doch die Schachteln nach seiner Meinung unbedingt unbenutzt sein müssen, um ihren Wert nicht zu verlieren! Täglich kommen kleine Pakete mit neuen Schachteln an; den Briefträger und den Boten von UPS duzt der Paul jetzt schon, weil sie sich täglich sehen...“

Mein Tee dampfte unberührt in der Tasse, und das Stück Käsekuchen schwebte auf der Gabel vor meinem Mund, als ich sie mit einem Räuspern vorsichtig zum für mich interessanten Thema zurückführte.

„Dick machen, ach ja! Schau mich doch an. Das ist alles Pauls Schuld! Seit er sich mit großer Begeisterung diesem Hobby widmet, hat er für nichts anderes mehr Zeit. Auch für mein Essen nicht. Da plane ich Gerichte, setze mich der Drängelei im Supermarkt aus, schleppe die Einkäufe nach Hause, stehe stundenlang in der Küche und dann kommt er wortlos ins Esszimmer, schnappt sich seinen Teller samt Besteck, murmelt „Keine Zeit.“ und verschwindet wieder nach nebenan, um dort mit der linken Hand die Gabel zwischen Mund und Teller hin- und herwandern zu lassen und mit der rechten Hand die Maus zu bedienen, um Gebote in Ebay für neue Streichholzschachteln abzugeben. Dieses Spiel hat sich mehrfach wiederholt, und vor zwei Tagen hat er sogar unbemerkt Zwiebeln gegessen, die er eigentlich gar nicht mag.

Also habe ich mir überlegt, dass ich mir die ganze Mühe sparen und einfach Essen beim Pizzadienst bestellen kann. Das funktioniert auch prima. Sobald es an der Tür klingelt, kommt mein Mann in die Küche, nimmt die ihm zugewiesene Pappschachtel und geht wieder. Ich bestellte mein Essen jetzt natürlich auch, für eine Person kochen ist ja viel zu aufwändig. Köstlich, diese Pizza! Zur Abwechslung mal leckere Nudeln mit Tomaten-Sahnesauce - ich soll auch viel Gemüse essen, sagt mein Arzt -, und als Nachtisch ein Häppchen Tiramisu.

Sogar gekühlten Wein liefern die aus. Damit mache ich es mir dann vor dem Fernseher gemütlich und sehe meine Lieblings-Talkshows. Inzwischen duze ich mich mit dem Lieferjungen vom Pizzaservice, schließlich will ich ja auch meine sozialen Kontakte erweitern.“

Ihre Stimme nahm einen weinerlichen Ton an, als sie fortfuhr:

„Das ist alles irgendwie so ungerecht, denn Paul nimmt dabei kein Gramm zu! Er öffnet die Pakete, wühlt sich durch die Styroporflocken, entstaubt die Streichholzschachteln, verpackt sie in zuvor zusammengesteckten Blistern, versieht sie mit einer Registriernummer, macht ein Photo, trägt sie in eine Excel-Tabelle ein, schreibt seinen Sammlerkollegen eine Email und berichtet davon, legt sie in die Vitrine und scheint dabei die ganzen verflixten Pizza-Kalorien zu verbrauchen, während ich täglich zunehme. Meinst Du, ich sollte auch etwas sammeln?“

Ich rührte gedankenverloren in meinem kalten Tee, das Zuckerpäckchen lag unberührt auf der Untertasse. Dann schob ich energisch den Teller mit dem nur zur Hälfte gegessen Kuchenstück von mir und erwiderte:

„Ich bin mir nicht sicher. Sammeln bezeichnet die systematische Suche, Beschaffung und Aufbewahrung von Dingen oder Informationen. Dabei gibt es den systematischen Sammler, der Objekte eines bestimmten eingegrenzten Gebiets, z.B. einer Region, Epoche, Gattung bzw. Thematik oder Produkte eines Herstellers möglichst vollständig besitzen will, und den eher unsystematischen Sammler, der nur die Dinge sammelt, die ihm gefallen oder die ihn an etwas erinnern. Auf besonderes Interesse stoßen bei Sammlern natürlich Raritäten; aus diesem Grund werden beliebte Sammelobjekte teilweise schon bei der Produktion künstlich verknappt.

Sammlerprofile zeigen, dass am Anfang häufig ein Zufall stand. Durch Geschenke, Erbschaft u. a. wird das Interesse an weiterem Erwerb geweckt, dabei spielen ästhetische Gesichtspunkte besonders häufig eine Rolle. Die erste Sammlung wird sehr oft durch weitere Sammlungen erweitert; der ersten Sammlung bleibt der Sammler aber fast immer treu, oft sein Leben lang. Eine große Zahl von Sammlern strebt ehrgeizig nach Wissen über ihre Gegenstände und versucht über Ausstellungen und Publikationen ihre Kenntnisse und Erkenntnisse weiterzutragen. Viele Sammler organisieren sich in Vereinen. Auch Tauschbörsen werden veranstaltet, wo die Sammler miteinander Kontakt aufnehmen können und Sammlerstücke austauschen oder kaufen. In beliebten Sammelgebieten können Händler damit ihren Lebensunterhalt verdienen, und viele Objekte werden auch aus kommerziellem Interesse eigens für Sammler in limitierten Auflagen mit Sammlerzertifikat hergestellt. Einige besonders begehrte Hersteller organisieren eigene Sammlerklubs mit Sonderangeboten.

Sammeln bedeutet auswählen. Kritische Auswahl setzt entsprechende Fachkenntnisse voraus. Mit dem Umfang der Sammlung wächst das Spezialwissen des Sammlers. Fundquellen für Sammler sind oft Auktionen, Flohmärkte, Antiquitätenläden oder Antiquariate und zunehmend Online-Angebote. Das Internet hat besondere Bedeutung für Sammler sehr exotischer Dinge, die sich so einfach und schnell weltweit austauschen können. Seltenheit, Beliebtheit und Erhaltungsgrad bestimmen den Preis. Meinst Du wirklich, das wäre etwas für Dich?"

Sie starrte mich mit offenem Mund an, besaß aber die Geistesgegenwart, bei dieser Gelegenheit den letzten Bissen des Kirschkuchens mit dem Cappuccino herunterzuspülen. Ihre mit Sahne benetzte Oberlippe zitterte leicht, als sie antwortete:

„Ach so. Vielleicht mache ich lieber einen Nordic-Walking-Kurs.“

Ich nickte, und wir trennten uns mit den üblichen Beteuerungen, bis zum nächsten Wiedersehen nicht mehr so viel Zeit verstreichen zu lassen.

Als ich später im Schwimmbad meine Bahnen zog, wurde mir klar, dass Sammeln nur dann nicht dick macht, wenn man sich dieser Tätigkeit mit großer Hingabe widmet und dabei sehr viel Disziplin beweist. Das gilt vor allem für den sogenannten Co- oder Nebensammler, umgangssprachlich auch Ehefrau/Lebensgefährtin genannt.

Am nächsten Tag kaufte ich mir einen neuen Badeanzug zur Bekräftigung meiner guten Vorsätze und versenkte unsere Speisekarte vom Pizza-Lieferdienst ganz tief unten in der Altpapier-Tonne.



Porta Westfalica 2010

von Axel Brandt (Text und Fotos)



Porta Westfalica – hier, wo die Weser den Berg in Wiehen- und Wesergebirge trennt, fand vom 6. bis 7. März 2010 das nunmehr dritte Treffen der Wiking-Sammler im *Porta Berghotel* statt. Trotz Schnee und spiegelglatten Straßen war den Enthusiasten kein Weg zu weit und zu strapaziös, um sich mit anderen Sammlern zu treffen und über ihr geliebtes Hobby zu fachsimpeln. Dafür kamen sie mit ihren Modellen aus allen Teilen der Republik ins ostwestfälische Porta Westfalica.

Nach und nach trudelten alle Teilnehmer ein und begannen, nach einem kurzen „Hallo“ und den ersten Gesprächen, mit dem Aufbau ihrer mitgebrachten Schätze. Man traf alte Bekannte und sah neue Gesichter in der Runde. Aber wie bisher bei allen Treffen herrschte von der ersten Minute an eine tolle und harmonische Stimmung.

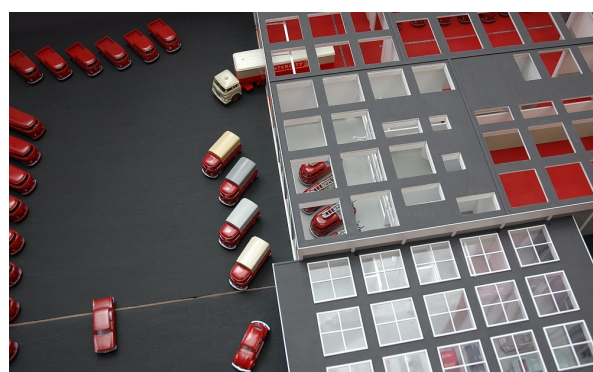
Beim ersten Rundblick wurde klar, die komplette Bandbreite der WIKING-Welt war wieder vertreten, mal groß mal klein.

Einige Teilnehmer meldeten schon im Voraus ihren Platzbedarf an, so dass man gespannt sein konnte, was sie zeigen würden. Der „Rastplatz Unter den Eichen“ an der „Autobahn 101“ stellte dann mit 3 x 1 m das größte Diorama des Treffens dar. Ausgeschmückt mit vielen unzähligen Bäumen, Hecken und WIKING-Modellen.



Weiter ging es mit einem Flugplatz bestückt mit Ju-52-Modellen, einem Autokino mit Käfern, einem Drahtachser-Diorama nur mit lackierten Modellen, einer ersten Verkehrsschule über eine Maschinenfabrik für Stapler, einem Mercedes-Autohaus, einem Verladeschuppen mit 1:50-Modellen bis hin zu einem 1970er Katalog in 3D. Aber lassen wir einige Bilder sprechen.





Für das „kleine pathologische Gutachten“ des HS 100-Betonmischers konnte man sich hier ein Bild von den beiden Modellen in Korallenrot und Blassbraun machen. Beide Modelle wurden zerlegt und genauestens untersucht, ehe „Dr. Kneule“ dann in der Woche darauf das Gutachten veröffentlichte.

Völlig zwanglos standen die Modelle der Teilnehmer auf den Tischen und Dioramen und konnten von allen Seiten genauestens bestaunt und begutachtet werden. Für ein Wochenende wurde vieles ausgeblendet und das verbindende Hobby stand im Mittelpunkt und war die Nummer 1. Nicht nur ein ehemaliger WIKING-Mitarbeiter konnte begrüßt werden, sondern auch eine langjährige Kundin der Firma WIKING, Frau Klein, aus Wuppertal. Auch sie scheute mit ihren über 80 Jahren nicht den Weg nach Porta Westfalica und konnte einige tolle Geschichten über ihren Laden und WIKING erzählen. Der jüngste Teilnehmer, gerade einmal 14 Jahre, verblüffte die „alten WIKING-Hasen“ wenn es um Zubehör wie Figuren, Motorradfahrer oder Radfahrer ging. Viel zu schnell verging die Zeit und das Abendessen wartete. Danach ging es dann noch einmal zurück zu den Modellen, ehe man nahezu um Mitternacht noch obligatorisch in der Hotelbar einkehrte.

Für einige wenige wurde es nur eine kurze Nacht, so krabbelten sie auch mit etwas müden Augen am anderen Morgen aus ihren Betten.

Nach einem ausgiebigen Frühstück begab man sich wieder zurück zum Ort des Geschehens. Mit dem einfallenden Morgenlicht hatte der Raum seine ganz eigene Wirkung und die Modelle erschienen in einem völlig neuen Licht. Langsam nahte aber die Zeit des Abschieds. Die ersten Teilnehmer verstauten ihre Modelle sicher in Kisten, Schachteln und Kartons. Die weitgereisten Sammler aus dem Süden des Landes machten sich zuerst auf den Heimweg und nach einiger Zeit war der Raum wieder nur ein Tagungsraum, wie jeder andere auch. Aber für ein Wochenende war er mal wieder zum Spielplatz großer Jungs geworden.

Im letzten Jahr wurde passend zu einem Diorama Tassen mit dem Aufdruck „WIMO-Sip“ präsentiert. Diesmal gab es welche mit dem „Milch-Symbol“, wie es vom Borgward Verkaufswagen bekannt ist. Wie beim Modell so auch bei den Tassen, einmal mit weißer und einmal mit blauer Milchkanne. Irgendwie schon eine kleine Tradition.



Bei Interesse bitte Mail an: info@die-wikingsammler.de

Tradition ist nicht das Bewahren der Asche, sondern die Weitergabe des Feuers.

Somit wird es auch im nächsten Jahr wieder ein Treffen geben. Und wieder werden sich die Sammler auf den Weg machen, um Freunde und Gleichgesinnte zu treffen. Fernab von allem Alltagsstress und der schnelllebigen Zeit. Einfach mal abschalten und in eine andere Welt eintauchen.

Ich freue mich drauf!



Wiking-Stammtische

Stammtisch Hannover - Hildesheim

Kontakt:

Lutz Fänger

Mail: lutz.faenger@wiking-hildesheim.de



Stammtisch Unna

Kontakt:

Michael Broer

Mail: redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de



Stammtisch Saar-Pfalz

Kontakt:

Michael Reichardt

Mail: ReichardtMichael@online.de

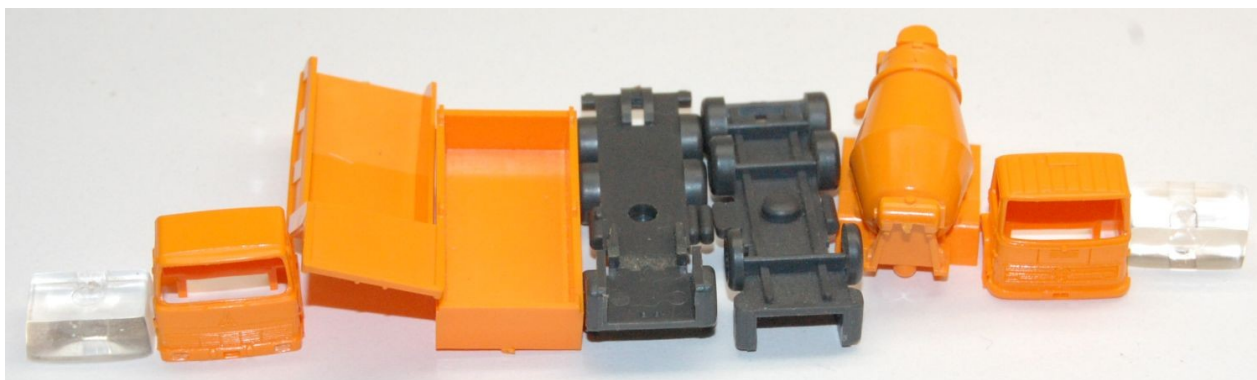
Wer in der nächsten Ausgabe der **WSN-Zeitschrift** Informationen zu weiteren Wiking-Stammtischen an dieser Stelle genannt wissen möchte, schicke die Meldungen bitte an redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de.

Baufahrzeuge

Die Geschichte der N-Modelle

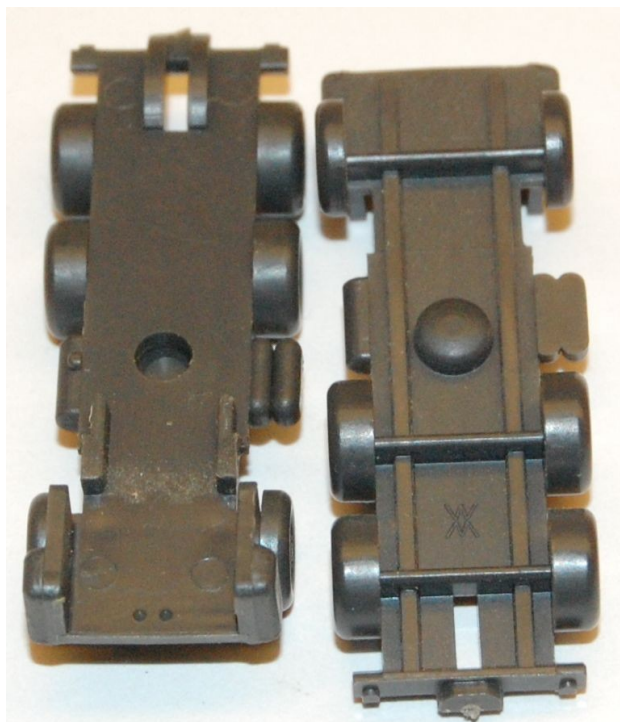
von Lutz Fänger (Text und Fotos)

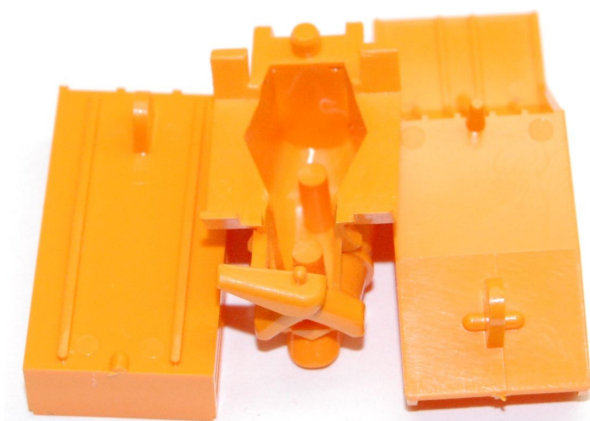
Der Formenbau bei Wiking zeichnete sich mit Einführung der ersten N-Modelle in der bis dahin gewohnt bekannten Weise weiter hervorragend aus. Auch hier galt von Anfang an: Das Wesentliche zeigen, nicht das Detail. Das gilt auch für die nachstehende Auswahl der Formteile zu einzelnen Baufahrzeugen.



Insbesondere bei den Baufahrzeugen kann man die Modulbauweise, die bei N-Modellen zur Anwendung kommt, gut erkennen.

Das 3-achsige Fahrgestell mit seinen glatten Rädern wurde sowohl für den Betonmischer, den Muldenkipper und auch den Pritschenkipper verwendet.





Die Fahrerhauskabinen des MB 1317 und des Magirus 100 D7 kamen noch bei weiteren Modellen zur Verwendung:

- LKW-Pritsche,
- LKW-Kasten und
- Sattelaufleger.

Da die Modelle bis 1988 nur gesteckt waren, war ein Umbau leicht möglich und Farbenvielfalt gegeben. Jeder konnte sich seinen eigenen Fuhrpark leicht selbst zusammenstellen. Bei den orange-gelben Ausführungen der Baufahrzeuge gab es hierzu insgesamt sechs Varianten. Ab 1989 wurden die Fahrerhäuser verklebt; ab 1993 auch der Betonmischer Aufbau.

„Baufahrzeuge“ - bis heute ausgelieferte Packungen

N45 / 9045	1975-1989	Magirus / Mercedes Pritschenkipper Muldenkipper und Betonmischer in orangegelb und weiterer Farbnuancen
N46 / 9046	1977-1982	Magirus / Mercedes Pritschenkipper in orangegelb und weiterer Farbnuancen
945	1989-1993	Magirus Pritschenkipper Kabine rot, Pritsche silbergrau / Mercedes Betonmischer Kabine, rot Aufbau silbergrau
945 01	1993-1995	Magirus Pritschenkipper / Mercedes Betonmischer in senfgelb bzw. braungelb.
945 02	1995-1999	Magirus Pritschenkipper / Mercedes Betonmischer in gelbgrün mit rotem Türaufdruck "WIMO BAU"
945 04	1999-2004	Magirus Pritschenkipper / Mercedes Betonmischer in lichtblau
945 05	2004-2006	Magirus Betonmischer / Mercedes Pritschenkipper in cremebeige
945 06	2006-2008	Magirus Betonmischer / Mercedes Pritschenkipper in verkehrsrot
0945 07	2008-2009	Magirus Betonmischer / Mercedes Pritschenkipper in perlweiß

Bis 1999 waren die Fahrgestelle hell anthrazitgrau mit Farbnuancen und hatten die Bodenprägung „WM“; seit 1999 haben die Fahrgestelle die Bodenprägung „WIKING GERMANY“ und sind – auch hier mit leichten Farbunterschieden – anthrazitgrau.

In dieser Übersicht sind nicht die Modelle erfasst, die in Sonderpackungen oder als Ladegut bei verschiedenen Herstellern ausgeliefert wurden.

Fahrschule auf Schwedisch – Kör bilen bättre

Schweden, Linksverkehr, Rennfahrer, Wiking und ein kleines Buch

von Michael Broer



Kör bilen bättre – Besser Auto fahren oder auch *Fahr besser Auto*: So heißt ein kleines Buch, das im Jahre 1957 in Schweden im Forum-Verlag in Stockholm erschien und die Verkehrssicherheit zum Thema hat.

Auf knapp 90 Seiten mit insgesamt 127 Schwarzweiß-Fotografien werden hier Szenen aus dem Straßenverkehr und Fahrsituationen dargestellt, gegliedert in die Kapitel Stadtverkehr, Überlandverkehr, Kurventechnik, Fahren in der Dunkelheit, Unfälle, Fahren im Winter und Fahrtraining.

Was das nun alles mit Wiking-Modellen zu tun hat? Nun, eine ganze Menge: Alle Straßenverkehrsszenen sind mit Wiking-Modellen dargestellt! Selten, wirklich ganz selten, hat sich unverschämter Weise ein Lego-Modell in die Szenerie geschlichen, aber dies ist tatsächlich nur sehr wenigen gelungen und sollte uns an dieser Stelle nicht wirklich stören!

Wer als Wiking-Sammler einen ersten noch flüchtigen Blick in dieses kleine Buch wirft, wird denken, dass hier viele frühe verglaste Modelle versammelt wurden. Auf den zweiten Blick jedoch wird er vereinzelt Modelle entdecken, die er zuvor noch nie gesehen hat – zumindest nicht in ihrer verglasten Form. Spätestens jetzt sollte man einen dritten, vor allem genaueren Blick riskieren und sich gleichzeitig das Erscheinungsjahr 1957 vor Augen halten. Tatsächlich handelt es sich nämlich um unverglaste Modelle, deren Fenster man – ganz im Sinne Friedrich Peltzers – geschwärzt hat. So entsteht die perfekte Illusion einer verglasten Modellauto-Welt.



Parkering i dubbla led är en styggelse, och naturligtvis är det inte heller tillåtet.

„Parken in zweiter Reihe erschwert die Durchfahrt, und darum ist dieses nicht zulässig.“

Für den Autofahrer keine wirklich neue Erkenntnis, doch warum parken die Fahrzeuge alle gegen die Fahrtrichtung? Sehr richtig – in Schweden herrscht im Jahr 1957 noch der Linksverkehr, und damit parken die Fahrzeuge durchaus korrekt.

Der Linksverkehr beschert uns auch die nachfolgende, für unsere heutige Sichtweise seltsam anmutende Szene:



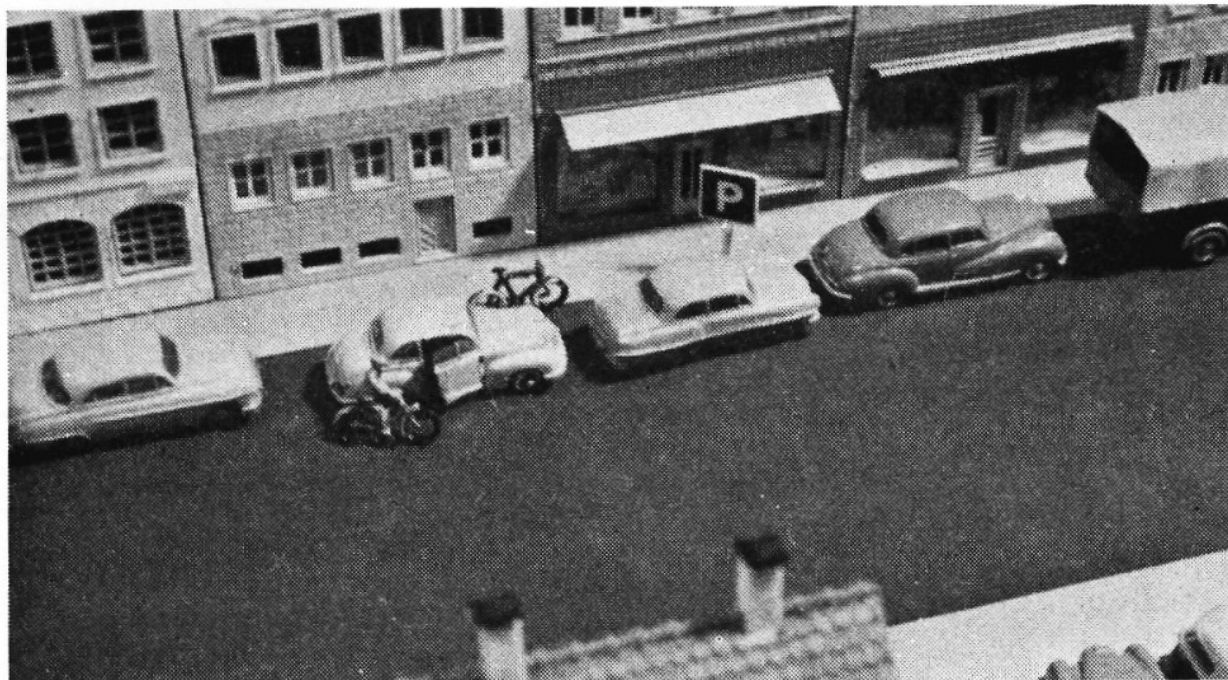
En frukost i det gröna kan vara väldigt trevlig, men troligen fick inte de här frukostätarna någon större matro, så som de parkerat bilen.

„Ein Frühstück im Grünen kann sehr gemütlich sein, aber vermutlich kamen diese Frühstücksfreunde nicht in den Genuss eines Mahls, und zwar wegen der Art und Weise, wie sie ihr Auto parkten.“

Offensichtlich berechnete das Fahren eines Mercedes-Benz auch in Schweden zum Übertreten der Straßenverkehrsordnung – um an dieser Stelle ein natürlich völlig aus der Luft gegriffenes Klischee zu bedienen. So geht es wirklich nicht, liebe Frühstücksfreunde!

Aber auch der Fahrer des Krupp Titan muss natürlich ob seines waghalsigen Manövers gerügt werden, das den Setra – zum Glück offensichtlich unbesetzt – in den Graben zu treiben droht. Ob es wohl noch einmal gut gegangen ist?

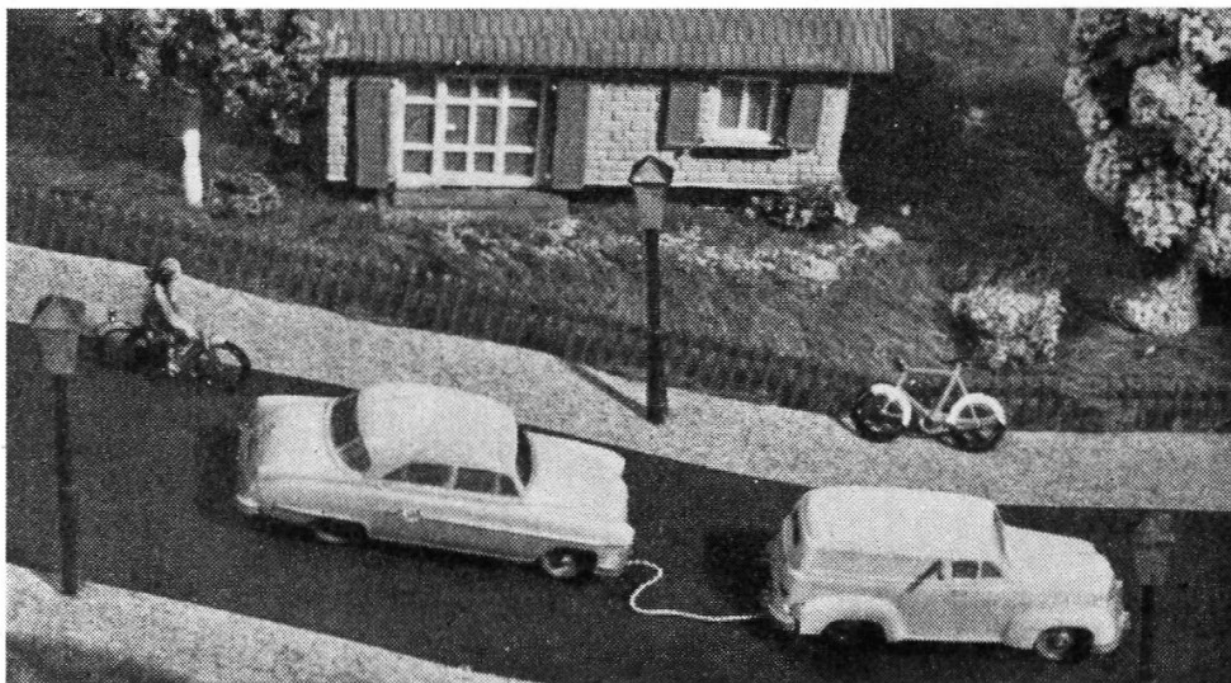
Nachfolgend zeige ich weitere Fotos aus dem Buch. Sie belegen, dass nicht nur die Fahrzeug-Modelle von Wiking stammen, sondern auch auf das recht umfangreiche Zubehör wie Straßenlaternen zurückgegriffen wurde. Wer aufmerksam hinschaut, wird überdies feststellen, dass es scheinbar schon bei den unverglasten Modellen „High-Tech-Modelle“ gab, deren Türen man öffnen konnte. Oder sollten diese Modelle manipuliert worden sein? Auf die Übersetzung der schwedischen Kommentare verzichte ich gern und überlasse diese mühsame Arbeit dem geneigten Leser.



Se noga till att bildörren inte slängs upp vårdslöst vare sig av er själv eller passagerare. Passageraren kan ställas till ansvar om liv eller egendom skadas, då han vårdslöst öppnat bildörren utan att se sig om. Föraren är dock skyldig att hålla uppsikt över passagerarnas handlingar.



Nu är bilen tankad, vindrutan avtvättad och oljan kontrollerad. Föraren har bråttom att komma iväg, men stoppskylten vid utfarten på körbanan beaktar han ändå.



Föraren i det bogserade fordonet måste med mjuk, jämn bromsning se till, att linan hela tiden hålls sträckt för att undvika onödiga ryck. Föraren i den dragande bilen bör köra på låg växel och undvika att slira med kopplingen.

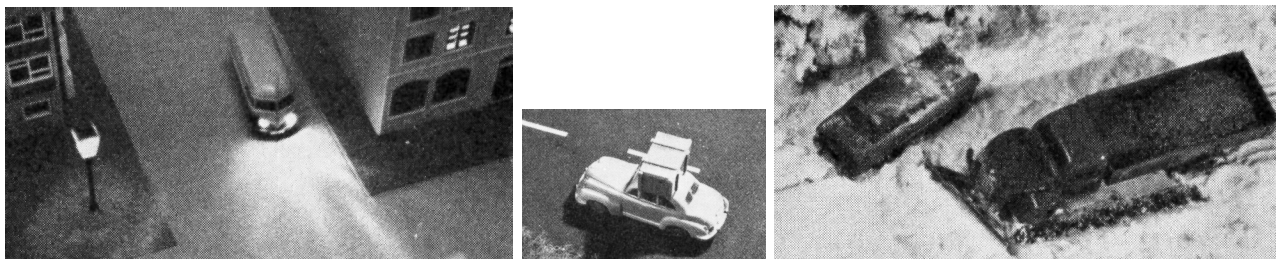
Zu den Autoren:

Carl Gunnar Hammarlund (1921 – 2006) zeichnet für den Text verantwortlich. Er ist ein bekannter schwedischer Rallyefahrer, der Jahre lang in Schweden als praktisch unbesiegbar gilt. Er gewinnt die berühmte „Mitternachtsrallye“ 1954, ist 1955 und 1956 schwedischer Meister, immer auf einem Porsche 356. Ab 1956 fährt er einen Porsche Carrera und gewinnt damit praktisch jedes Meisterschafts-Rennen, an dem er teilnimmt, bis zum Jahre 1962, in dem er vom Motorsport Abschied nimmt. In dieser ganzen Zeit gewinnt er ein einziges Mal *nicht* – weil sein Wagen mit Motorschaden liegen bleibt.

„Ce-Ge“ Hammarlund – wie er von seinen Fans genannt wird – fährt selten Rennen im Ausland. 1956 tritt er u. a. einmal auf der Avus in Berlin an – und gewinnt.

Bekannt wird er außerdem einem breiteren Publikum außerhalb der Rallye-Freunde durch eine Radiosendung im schwedischen Rundfunk, die 1956 startet und mit ihm als Moderator bis 1973 zum ständigen Programm gehört. Es ist eine Sendung für Autofahrer, eine damals völlig neue Zielgruppe. Neben Auto und Autofahren geht es vor allem auch um das Thema Verkehrssicherheit. Im Jahre 1973 wird er Vorsitzender des NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande), etwa vergleichbar mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat. Dieses Amt hat er bis 1987 inne und wird in dieser Zeit ein auch international anerkannter Fachmann auf diesem Gebiet. So ist er u. a. Vortragender bei einer Daimler-Benz-Tagung zum Thema Verkehrssicherheit im Jahre 1986 in Fellbach bei Stuttgart.

Bemerkenswert ist, dass *Kör bilen bättre* jedoch noch zu seiner aktiven Zeit als Rennfahrer und Radiomoderator entsteht.



Iva Maasing (geb. 1930) steuert sämtliche Fotos bei. Er stammt ursprünglich aus Estland und flieht 1939 mit seiner Familie vor den einrückenden Truppen der Sowjetunion nach Schweden, wo er in späteren Jahren zu einem der bekanntesten Motor-Journalisten wird. Er schreibt mehrere Bücher über die Automarke Volvo, die noch heute bei den Oldtimer-Fans dieser Marke zu den Standardwerken gehören, wie z. B. *Mein Buckel-Volvo*, *Mein Volvo Amazon* und *Mein Volvo PV 544*, die sämtlich in deutscher Übersetzung erschienen und noch heute lieferbar sind. Themen sind hier neben Fahrtechnik, Pflegetipps, Reparaturanleitungen und Zubehör auch immer Fragen der Verkehrssicherheit.

Zu guter Letzt: Wie erhält man Kenntnis von einem solchen Buch?

Durch Zufall! In diesem Fall waren es Fotos, die auf einem Wiking-Stammtisch in Essen entstanden und die ich im Internet bewundern konnte. Vom Betrachten der nicht immer sehr deutlichen Fotos bis zur Auslösung des sammlertypischen „Muss-ich-haben“-Impulses war es nicht weit. So setzte ich – erfolglos – einige Hebel in Bewegung, um ein Exemplar dieses Buches in meinen Besitz zu bekommen.

Mein besonderer Dank gilt an dieser Stelle Ing-Mari Petterson, die das vermutlich weltweit letzte verfügbare Exemplar (?) in einem Antiquariat in Nord-Schweden auftrieb und es mir im Jahr 2009 zum Geburtstag schenkte, als ich bereits die Hoffnung aufgegeben hatte, es jemals in die Hände zu bekommen.

Die Fotos des Essener Stammtisches belegen allerdings, dass es ja immerhin noch ein zweites Exemplar dieses kleinen Werkes in Deutschland geben muss.

Bibliographische Angaben und Fotonachweis:

Carl Gunnar Hammarlund, Iva Maasing: *Kör bilen bättre*. Stockholm: Bokförlaget Forum AB, 1957

Impressum

Die kostenlose Online-Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerks wird herausgegeben vom

Wiking Sammler Netzwerk

Redaktion: Michael Broer, Michael Weber

V.i.S.d.P.: Michael Broer, Bergstraße 10 B, 59427 Unna

Email: redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

An dieser Ausgabe haben - in alphabetischer Reihenfolge - auf vielfältige Art und Weise mitgewirkt:

Hansjörg Baumann
Götz Blum
Axel Brandt
Michael Broer
Lutz Fänger
Kerstin Gerlach
Holger Hausmann
Botho G. Wagner
Michael Weber

Keine Haftung für unaufgefordert eingesandte Manuskripte.

Das Projekt Online-Zeitschrift des *Wiking-Sammler-Netzwerks* ist eine nicht-kommerzielle private Initiative. Abgebildete Modelle stehen nicht zum Verkauf. Wir veröffentlichen keine gewerbsmäßige Werbung.

Bei sämtlichen Bilddarstellungen handelt es sich um Lichtbildwerke im Sinne des Urheberrechtsgesetzes. Das Copyright für Fotos und Texte liegt bei den jeweiligen Verfassern (s.o.). Wir zahlen keine Veröffentlichungs-Honorare.

Es ist ausdrücklich erwünscht, dass diese Zeitschrift ausgedruckt, kopiert, vervielfältigt oder in anderer Form möglichst weit *kostenlos* verbreitet wird!