



In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite 2
Unverglaste Tieflader	Seite 3
Leuchttürme	Seite 12
Das Wiking-Moped	Seite 28
Ist Größe wichtig?	Seite 31
Der VW-Bus „Radio Bauer“ (1:40)	Seite 33
MAN DHAK	Seite 36
Roskopf Miniatur Modelle, Teil V	Seite 40
Der kleine Wiking-Segelschein (Teil I)	Seite 49
Heute ist manchmal wie damals ...	Seite 59
Ergänzungen zur Caronia II	Seite 60
Feedback	Seite 62
Impressum	Seite 65



Editorial

Und wieder sind drei Monate vorbei, Zeit also für die nächste Ausgabe der Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes. Trotz Ferienzeit eine gut gefüllte „Neuheitenauslieferung“ an Informationen und Betrachtungen. Wahrscheinlich lässt den meisten das wenig sommerliche Wetter ausreichend Spielraum für die Beschäftigung mit dem Hobby.

Einen Wermutstropfen gibt es zu vermelden: Rudis Neuheitenschau muss in dieser Ausgabe leider entfallen, da berufliche und familiäre Verpflichtungen dem Autor diesmal wenig Freizeit ließen – und es ist nun einmal eine reine Freizeitarbeit, die hier geleistet wird.

Wenden wir uns also unseren wahren Werten zu, den Wiking-Modellen – wobei wir unter „wahren Werten“ sicherlich nicht ein „Gewinne einfahren mit Plastikautos“ verstehen; dieses Klischee überlassen wir anderen, die sich dazu berufen fühlen, ihre einseitige Betrachtung der Sammlerwelt medial zu verbreiten. Auch hier gilt: *Getretener Quark wird breit, nicht stark.*

Unsere wahren Werte liegen in dieser Ausgabe erstmals in einigen Betrachtungen zu 1:40-Modellen sowie den Wiking-Schiffen samt Zubehör, die diesmal einen recht breiten – aber wohlverdienten – Raum einnehmen. Auch das eher Unscheinbare kommt zu seinem Recht, sei es ein vielfach übersehenes Zweirad oder ein Modell, das scheinbar unattraktiv ein Schattendasein in manch einer Vitrine fristet. Zudem wird so mancher Blick über den Tellerrand und in die Sammler-Psyché gestattet.

Wir hoffen, dass für jeden etwas dabei ist, und wenn nicht: Wer sich nur für das interessiert, was ihn ohnehin schon interessiert, der schmort ständig im eigenen Saft. Also: Lesen, und zwar *alles*, von vorn bis hinten!

Abschließend hier noch einmal die Adresse, unter der wir per Mail gern Anregungen, Kritik und – weiterhin natürlich nur in Ausnahmefällen – Lob entgegen nehmen:

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Unverglaste Tieflader

Einblicke in die Vielfalt eines zutiefst langweiligen Modells

von Michael Broer (Text und Fotos)



Nach „grauen Mäusen“ unter den Wiking-Modellen, die sich eh niemand in die Vitrine stellen mag, suchte Kai-Werner Zunke in der 10. Ausgabe dieser Zeitschrift und zwei Wochen später wurde das wöchentliche Galeriebild auf der bekannten Webseite wiking-auto.de sinnreich mit „Bonjour tristesse“ betitelt, wobei der manchmal für seinen ironischen Unterton bekannte Autor vielleicht nicht unbedingt den Roman von Françoise Sagan, sondern vielleicht eher ein Wohnhaus in Berlin-Kreuzberg im Sinne führte, das von den Berlinern wegen seiner eintönigen Fassade den gleichen Namen bereits kurz nach seiner Fertigstellung bekommen hatte. Das Galeriebild ist jenes vom 8. Mai 2011 und zeigt – wer hätte es gedacht – unverglaste Modelle in Blassbraun und Olivgrün.

Ja, so sind sie also, die Unverglasten: Trist, freudlos, eintönig, langweilig. Und noch dazu „ohne Fenster“. Wohl darum können sich nur knapp 10 Prozent aller Wiking-Sammler für diese Modelle erwärmen, der Rest betrachtet sie als das, was sie sind: Schnödes Plastik!

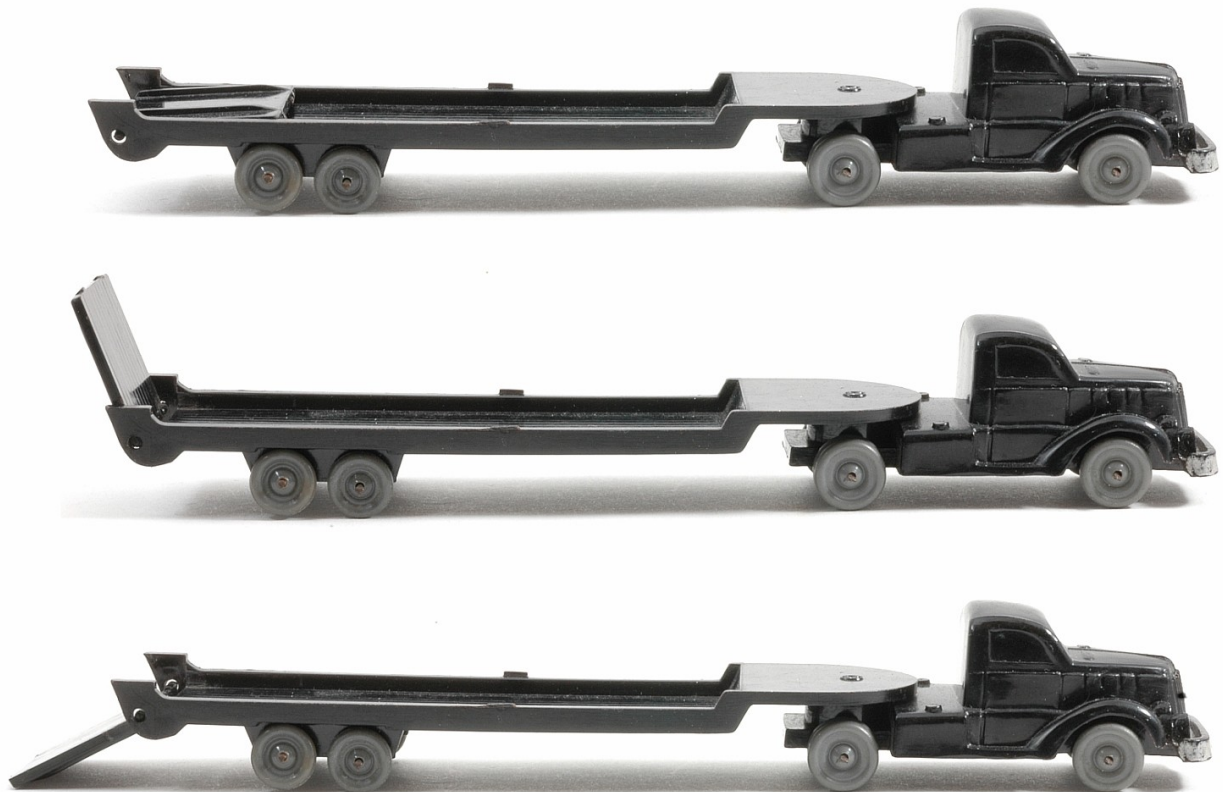
Zu allem Überflus wenden wir uns nun ausgerechnet dem vielleicht langweiligsten dieser Modell-Spezies zu – dem unverglasten Tieflader, der als T 49 bereits im Jahr 1952 im Wiking-Programm erschien und seinerzeit mit einem Preis von 2,- DM zu den teuersten Modellen im Programm gehörte – geschlagen nur vom Büssing Trambus und dem Koffersattelzug, für die man noch 50 Pfennig mehr auf den Verkaufstresen des Händlers legen durfte.



Nein, er schaffte es nicht auf das Titelfoto der 1952er Bildpreisliste, sondern war erst im Inneren bei den Neuerscheinungen zu finden. Immerhin ließ sich Friedrich Peltzer, der die Katalogtexte bekanntlich selbst verfasste, zu dem Satz hinreißen: „Auch der Sattelschlepper-Tieflader ist nicht übel.“ Zugegeben – den ebenfalls neuen Büssing Schwerlastwagen hatte er im Satz zuvor noch enthusiastisch als „kleines Meisterwerk“ gefeiert.

Seinen stolzen Preis von 2,- DM konnte der Tieflader übrigens nicht lange halten. Bereits in der Messe-Information von 1953 wurde der Preis mit Wirkung vom 1. April an auf 1,50 DM gesenkt. Die Preissenkung betraf allerdings auch eine Reihe anderer Modelle, sodass nicht unbedingt davon ausgegangen werden kann, schleppender Absatz des Tiefladers habe zu dieser Maßnahme geführt.

Die Formengeschichte des Modells ist relativ schnell erzählt. Von 1952 bis 1953 handelte es sich bei dem Tieflader um ein Drahtachser-Modell, es gab nur eine Zugmaschine, den White, der auch bei anderen Sattelschleppern bereits seit 1949 zum Einsatz kam. Drei Formteile reichten – ohne Berücksichtigung der Räder –, um das Modell zu gestalten: Die Zugmaschine war ein Formteil, dazu kam der Auflieger und als drittes Einzelteil die Rampe.



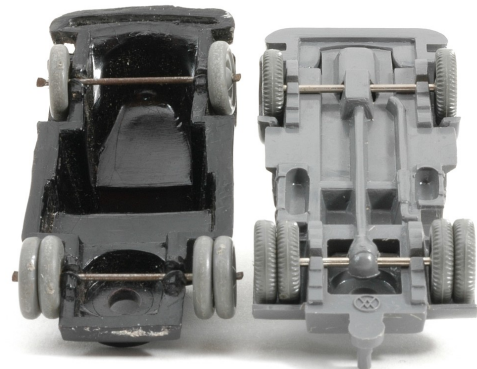
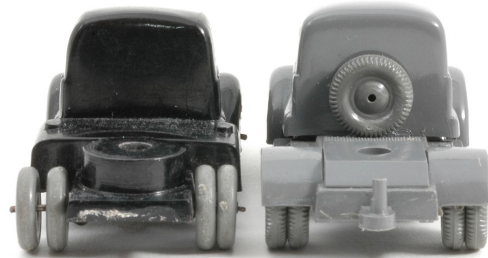
Die Rampe ist das für jene Zeit eigentlich Spektakuläre an diesem Modell. Sie ist beweglich – worauf in der Bildpreisliste 1952 eigens hingewiesen wird – und lässt sich in drei Stellungen fixieren. Allerdings sind die beiden Stellungen für Leerfahrten und für Beladung, also einmal eingeklappt und einmal ausgeklappt, keine Fixierungen im wirklichen Sinne. Sie liegen auf, entweder eingeklappt auf dem Auflieger oder ausgeklappt auf dem Boden. Die Fixierung für die Fahrt mit Ladung – also hochgestellt – geschieht mit Hilfe zweier kleiner Erhebungen beidseitig im Gelenkstück der Rampe, an denen diese angelehnt wird.

Damit ist der Spielwert dieses Modells tatsächlich höher als bei manch anderem Modell aus dem Wiking-Programm jener Zeit. Bei den Pritschen-LKW waren die Pritschen kippbar, beim Koffersattelzug konnte der Kofferdeckel (vorbildwidrig) abgehoben werden, damit man im Inneren Ladung verstauen konnte. Alle anderen Modelle konnten nur eines: Sie konnten rollen. Der Tieflader konnte mehr: Er konnte vorbildgerecht beladen werden. Dazu musste man die Rampe ausfahren, ein weiteres Modell auffahren, mit aufgestellter Rampe für die Fahrt sichern und am Zielort dieselbe Prozedur in umgekehrter Reihenfolge wiederholen. Daher ist die Frage berechtigt, ob dieses Modell für die Zielgruppe jener Zeit, nämlich die spielenden Kinder, wirklich ein Langweiler war. „Nicht übel!“, würde Peltzer sagen.

Der Übergang zu den Rollachser-Modellen soll hinsichtlich der Zugmaschinen nur kurz gestreift werden; die Zugmaschinen kamen sowohl in der Drahtachser- wie auch in der Rollachser-Zeit bei unterschiedlichen Sattelzügen zum Einsatz, beim Tieflader war somit der Auflieger mit Rampe die wirkliche Formenneuheit, die in ihrer Entwicklung einige wenige Veränderungen erfuhr.



Schaut man sich die Fronten der White-Zugmaschinen an, so könnte man bei oberflächlichem Blick zunächst meinen, die Rollachser-Variante sei durch Umbau der Drahtachser-Form entstanden. Dass dies nicht so ist, zeigt der Blick von hinten und schließlich von unten auf das Modell. Während der Drahtachser ein einziges Formteil ohne Herstellerzeichen war, besteht nun die Rollachser-Variante aus drei separaten Bauteilen, dem Fahrgestell, dem Fahrerhaus und einer separat eingesetzten Sattelpfanne, wobei bei der Anzahl der Formteile Räder und Achsen erneut nicht mitgerechnet wurden. Selbstverständlich bekam das Fahrgestell des Rollachsers nun auch das damalige Wiking-Warenzeichen, ein WM im Kreis. Welch einen modellbauerischen Quantensprung der Übergang von der Drahtachser- auf die Rollachser-Variante darstellte, zeigt vor allem der Blick von unten auf das Modell.

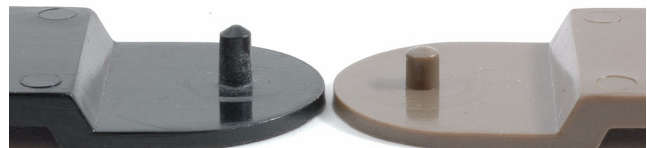


Zusätzlich zum White kam eine weitere Zugmaschine hinzu, der Henschel HS 140, der sich mit dem neuen White in einer Gussform befand. Die einzelnen Varianten der Rollachser-Zugmaschinen hat Hans-Peter Maerker in seinen Wiking-Chroniken 3/88 und 4/88 umfassend beschrieben, zur weiteren Information sei daher auf diese verwiesen.



Widmen wir uns nun der eigentlichen Formneuheit des Jahres 1952 zu, dem Auflieger. Aus nur zwei Formteilen (ohne Achsen und Räder) zusammengesetzt, blieb er fast unverändert bis zum Ende seiner Produktionszeit, die sogar noch in die verglaste Ära der Wiking-Modelle reichte. Sämtliche Formveränderungen geschahen ausschließlich durch Umbau und waren zunächst nur funktionell bedingt, erst mit dem Übergang zur verglasten Ära wurde auch etwas an der Optik gefeilt und ergänzt, um das Modell aufzuwerten – dies aber waren Marginalien und sie sind nicht Gegenstand unserer Betrachtung.

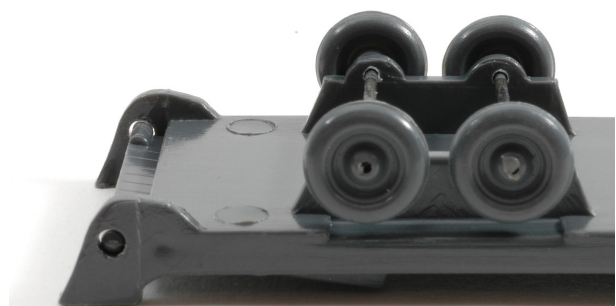
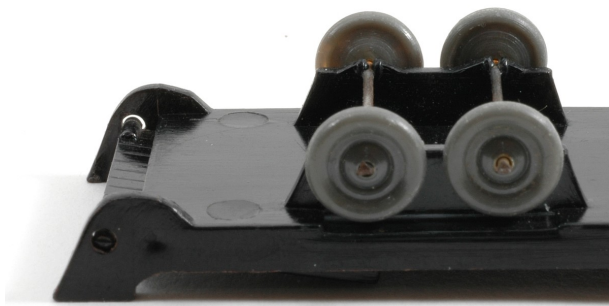
Zunächst soll ein kleines Detail beim Auflieger des Drahtachsers nicht unerwähnt bleiben, es betrifft den Königsbolzen. Zunächst war dieser lang, später kurz – und so blieb er auch in der Rollachser-Version.



Eine weitere Besonderheit betrifft das Scharnier der Rampe. Wie bereits erwähnt, wurde hier eine kaum sichtbare Erhebung oder Verdickung in die Form eingebracht, die verhindert, dass die Rampe nach hinten kippt. Erst muss diese Erhebung mit leichtem Druck überwunden werden, um die Rampe ganz in Ladestellung zu bringen, ansonsten lehnt sie an der Erhebung an und dient als hintere Transportsicherung. Tatsächlich ist dieses Merkmal mehr tastbar als sichtbar, sodass im nebenstehenden Foto dieser Bereich leicht eingefärbt werden musste, um ihn überhaupt erkennbar zu machen.



Damit sind die wenigen, aber wichtigen Besonderheiten der Form des Tiefladers bereits genannt, und viele Veränderungen sollte er in seiner unverglasten Zeit nicht durchmachen müssen. Wesentlich war natürlich der Umbau der Form vom Draht- zum Rollachser, der sich aber offensichtlich nicht allzu schwierig gestaltete, wie der nachstehende Vergleich beider Versionen zeigt.



Die ohnehin vorhandene Erhebung, in welche die heißen Drahtachsen gequetscht wurden, musste nur ein wenig vergrößert werden, um Löcher für Rollachsen anzubringen. Die Tatsache, dass nicht alle Löcher letztendlich wirklich mittig sitzen, lässt die Vermutung aufkommen, dass diese möglicherweise manuell gebohrt wurden.

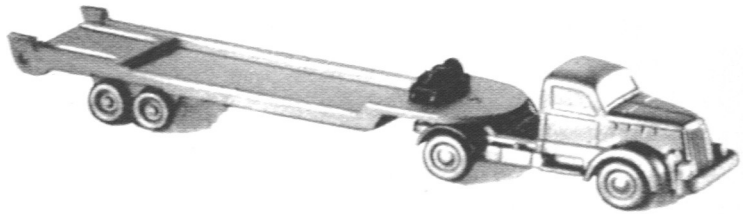
Interessant ist die Vielzahl der Räder, die in der unverglasten Periode beim Tieflader zum Einsatz kamen. Nebenstehend finden sich die dem Autor bekannten Varianten, von unten beginnend mit dem Drahtachser-Modell bis hin zum oben stehenden profilierten Rad, das auch in der verglasten Zeit weiter verwendet wurde. Dazwischen finden sich natürlich auch die bei Sammlern so beliebten Porzellanräder, die um 1955 Verwendung fanden. Und: In einer Übergangszeit wurden kurzfristig Drahtachser-Auflieger mit Rollachser-Zugmaschinen ausgeliefert.

Ein letztes kennzeichnendes Merkmal des Tieflade-Aufliegers ist das Wiking-Markenzeichen, jenes bekannte Kürzel WM im Kreis, das nicht wie bei den meisten Modellen auf der Unterseite mehr oder weniger versteckt wird, sondern oben auf dem Modell platziert ist, nämlich auf der ansonsten glatten Fläche des Drehschemels.



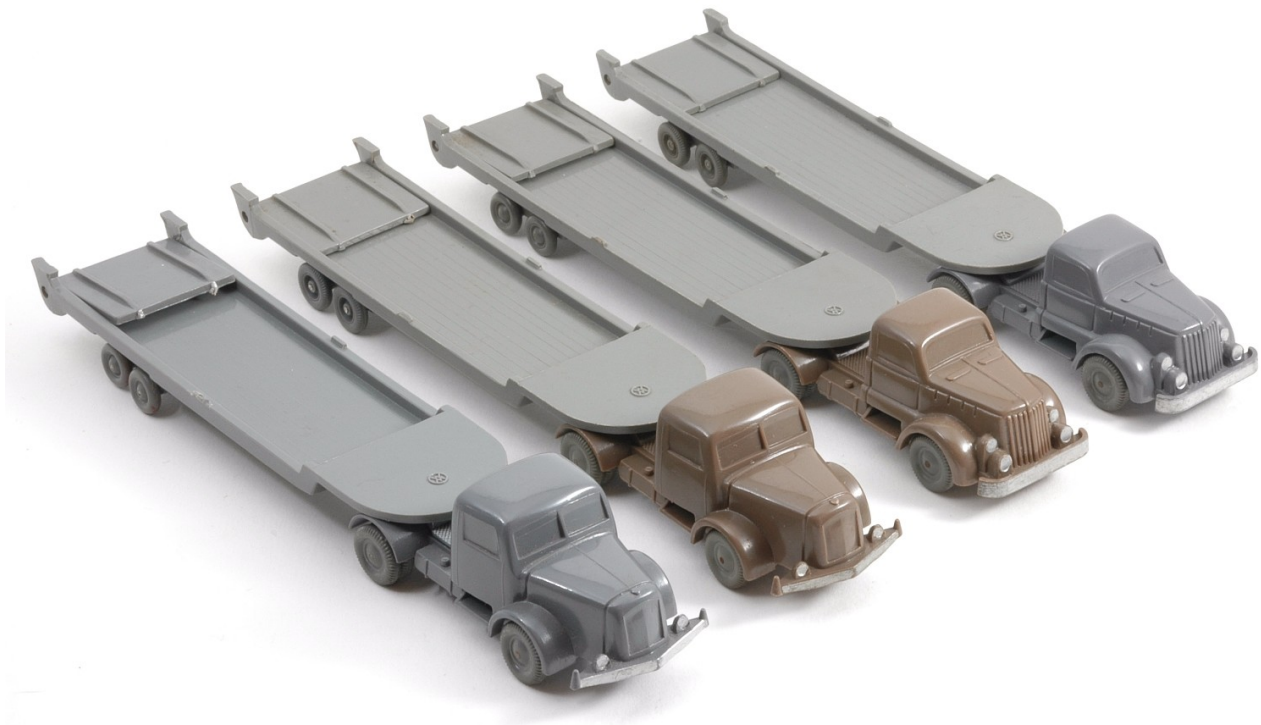
Damit sind die Formmerkmale, Besonderheiten und Veränderungen des Tiefladers bereits umfassend beschrieben. In der verglasten Ära ab 1959 wurden die Zugmaschinen getauscht, White und Henschel HS 140 wurden durch Magirus und Mercedes 5000 ersetzt, der Auflieger erhielt eine aufgeklebte silberne Seilwinde, später bekam die ehemals glatte Oberfläche des Drehschemels eine geriffelte Struktur – aber das soll alles nicht mehr Gegenstand der Betrachtung sein. Ohnehin hielt sich der alte Tieflader nur noch ein Jahr im verglasten Wiking-Programm, bevor er ab 1960 von einem neuen Auflieger abgelöst wurde.

Umstritten ist, ob der alte Tieflader schon mit der unverglasten Zugmaschine kurzzeitig mit Seilwinde ausgeliefert wurde. Wie der Ausriss aus der Bildpreisliste von 1958 zeigt, wurde er dort so abgebildet, dem Autor ist jedoch ein solches Modell bisher nicht bekannt. Es ließe sich überdies ohne Probleme aus einer unverglasten Zugmaschine und dem Tieflader der verglasten Periode zusammenstecken.



49
Tieflader m. bewegl. Rampe 1,50

Wer bis zu diesem Punkt der Betrachtung den unverglasten Tieflade-Sattelschlepper nach wie zu den absoluten Langweilern im Wiking-Programm zählt, hat sicherlich die Modellfarben der letzten Produktionsjahre vor Augen, die zugegebener Maßen nicht besonders attraktiv waren. Es überwogen graue und (blass)braune Farben, und der betongraue Auflieger gehört sicherlich zu den häufigsten Farbvarianten überhaupt – sofern man „Betongrau“ überhaupt als Farbe durchgehen lassen will. „Bonjour tristesse“:



Doch dieser Eindruck täuscht! Entgegen der üblichen Praxis, eine Modellgeschichte chronologisch vom Anfang bis zum Ende zu erzählen, werden wir diesmal am Ende beginnen und hinsichtlich der Farben rückwärts schreiten bis zum Anfang. Das „graue“ Ende haben wir soeben gesehen, der Anfang hingegen wird bunt.

Beginnen wir also bei den unverglasten Rollachsern: Sieben Aufliegerfarben sind bekannt, ebenso zwölf mögliche Farben für die Zugmaschine, wobei hier noch Abwandlungen der Bodenprägung bei der Zugmaschine unberücksichtigt blieben. Somit gibt es rein rechnerisch 84 unterschiedliche Farbvarianten, sofern jede Zugmaschinenfarbe mit jeder Aufliegerfarbe kombiniert wird. Allerdings ist diese Zahl rein theoretischer Natur: Niemand weiß heute mehr, welche Farbkombinationen tatsächlich ab Werk ausgeliefert wurden, das Umstecken und die Neukombination von Zugmaschine und Auflieger stellt schließlich keinerlei Problem dar. Somit mag manche Farbkombination, die in Sammlerhände gelangt, vielleicht kreativ, aber nicht unbedingt „original“ sein. Da wir es nie ergründen werden, schieben wir diesen Gedanken ganz einfach beiseite und freuen uns an dem, was möglich ist.

Bei den Aufliegern des Rollachser dominieren die Grautöne: anthrazit, basaltgrau, als Zwischenton zwischen beiden jene Farbe, die in einschlägigen Sammlerkatalogen gern „dunkler als basaltgrau“ genannt wird, und natürlich betongrau. Hinzu kommen drei Blautöne: mattgraublau, häufiger anzutreffen, und – schon seltener – ultramarinblau und himmelblau. Die beiden letzteren Farben sind bei Tieflader-Modellen fast immer mit den alten, unprofilierten Rädern anzutreffen, wir können also davon ausgehen, dass die Blautöne die ersten produzierten waren und erst später von den Grautönen abgelöst wurden, die das Image des Modells so nachhaltig prägten.

Schaut man sich einen Tieflader in vollständig ultramarinblauer Farbgebung an, so stimmt dieser Anblick schon deutlich fröhlicher:

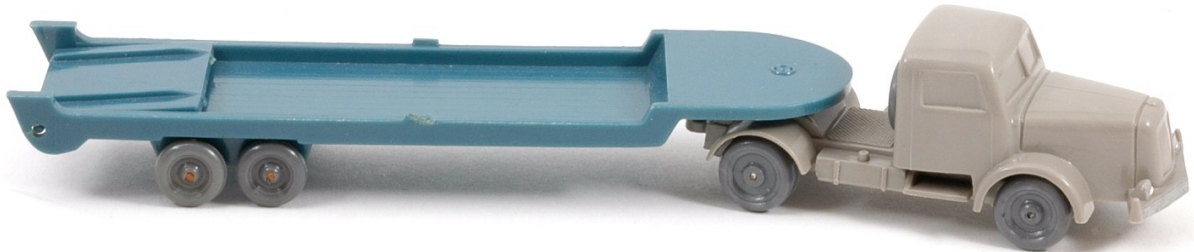


Auch bei einem dieser Modelle finden sich profillose Räder, es dürfte aus dem Anfangsjahr der Produktion der Rollachser-Variante stammen. Garniert man diese Modelle noch mit passendem Zubehör, nämlich der Ladung, und stellt auf diese Weise den Spielwert des Tiefladers heraus, ergibt sich ein stimmiges Gesamtbild:



Wunderschön passen zu dieser vollständig himmelblauen Variante die hellen unprofilierten Porzellanräder. Nicht verschwiegen werden soll, dass es sich bei dem Einweiser auf dem Auflieger um einen ehemaligen Eisenbahnbediensteten handelt, der wegen des schwerwiegenden Verlustes seiner Kelle vom Dienst suspendiert wurde und seitdem als Einweiser für Matadoren sein Brot verdienen muss.

Selbst der mattgraublaue Auflieger macht im Zusammenspiel mit einer braunelfenbein-farbenen Zugmaschine eine farblich gute Figur – gleichzeitig ein Beleg dafür, dass anfangs noch Rollachser-Zugmaschinen mit Restbeständen der Drahtachser-Auflieger in den Handel kamen:



Porzellanräder werten jedes unverglaste Modell auf, und so wird selbst aus einer monochromen basaltgrauen Kombination ein echter „Hingucker“:



Auch hier lassen die Räder wieder Rückschlüsse auf den Produktionszeitraum zu, sie kamen von 1955 bis zum Anfang des Jahres 1956 zum Einsatz. Demnach gehören ultramarinblaue, himmelblaue und basaltgraue Auflieger zu den frühen Rollachser-Modellen. Aber auch interessante Zugmaschinenfarben (hier: silbergrau, lilablau, anthrazit und braunelfenbein) sind in der Lage, graugetönte Auflieger optisch aufzuwerten:



Soweit die Rollachser! Wem es bisher nicht bunt genug war, der kommt nun bei den Drahtachsern auf seine Kosten. Nicht weniger als 12 Aufliegerfarben sind bekannt, hinzukommen 22 mögliche Farben für die Zugmaschine – erstaunlich für einen Produktionszeitraum von nur zwei Jahren! Somit gibt es rein rechnerisch 264 unterschiedliche Farbvarianten, sofern jede Zugmaschinenfarbe mit jeder Aufliegerfarbe kombiniert wird. Aber noch einmal sei betont: Niemand weiß heute mehr, welche Farbkombinationen tatsächlich ab Werk ausgeliefert wurden, und so manche schöne Farbvariante mag der Kreativität seines Besitzers zu verdanken sein.

Folgende Aufliegerfarben sind bekannt: Leuchtorange, himmelblau und blassbraun – alle drei relativ selten. Häufiger finden sich mattgraublau, ultramarin, schwarz, betongrau, staubgrau, basaltgrau, d'basaltgrau, anthrazitgrau und silbergrau. Also auch hier dominieren beinahe schon die Grautöne. Bei den Zugmaschinenfarben hingegen findet sich fast alles: Blau-, Rot- und Grüntöne, ein sattes Gelb, und neben den unvermeidlichen grau und schwarz gehaltenen Modellen trifft man gelegentlich auch eine lackierte Zugmaschine an. Es ist nicht schwierig sich auszumalen, welche schönen Farbvarianten auf dieser Basis möglich sind.



Zunächst einmal gibt es natürlich monochrome Farbkombinationen, wie sie nachfolgend gezeigt werden, hier z. B. ultramarinblaue, schwarze oder mattgraublaue.



Auffallend ist bereits hier, dass sich unterschiedliche Bemalungen der vorderen Stoßstange finden. Bei den älteren Modellen ist nur das Nummernschild weiß bemalt, später geht man dazu über, die Stoßstange vollständig zu silbern.



Weitaus attraktiver als die monochromen Varianten sind diejenigen, bei denen Zugmaschinen und Auflieger unterschiedliche Farben aufweisen, insbesondere dann, wenn auf diese Weise farblich harmonische Kombinationen entstehen, z. B. eher Ton in Ton wie beim rechts abgebildeten beige-blassbraunen Modell oder mit starken Kontrasten wie bei der links abgebildeten rot-schwarzen Kombination.



So entsteht in der Zusammenschau eine große Vielfalt farblich attraktiver Drahtachser-Varianten, was allerdings weniger den Aufliegern, sondern den dazu kombinierbaren bunten Zugmaschine zu verdanken ist.



Soweit die Betrachtungen zu einem zutiefst langweiligen Modell. Zutiefst langweilig? Wer einmal einen Blick in eine gut gefüllte alte Händlerschachtel mit Drahtachsern werfen konnte, wird vielleicht dann doch eines Besseren belehrt.

„Nicht übel!“, würde Peltzer sagen.



Leuchttürme

von Manfred Schütt (Text und Fotos)

Pastéis de Nata

ist der Name einer kleinen portugiesischen Köstlichkeit. Die besten gibt es unbestritten im Café de Belém in Lissabon. Der übliche Besuch bei unseren Freunden ging zu Ende. Ausgestattet mit Pastéis und Bica genossen wir nochmals die Sonne am Tejo, vor uns der Torre de Belém.



Welch doch deutlicher Unterschied in – ja, was – Lebensart, Lebenseinstellung oder schlicht nur Selbstverständnis – zum „Gegenstück“ zu Hause, Ober- und Unterfeuer vor Wittenbergen, Westerhever oder Neuwerk. Womit sich dann das Wiking-Thema auch am Tejo von allein ergibt:

Leuchttürme

Dieser filigrane und ebenso mächtige Turm, eines der wenigen Überbleibsel Lissabons nach dem Erdbeben-Tsunami-GAU vom 1. November 1755, ist nicht nur Machtsymbol, sondern auch ein Leuchtturm gewesen.

Im Gegensatz zum „Eimerbagger“ oder der „Caronia“ will ich diesmal nicht weiter historisch abschweifen. Die Entstehung der Leuchttürme, korrekter „Seeleuchtfeuer“, ist zeitlich unklar, die belegbaren Fakten alle hinreichend nachlesbar. Allerdings glaube ich nicht so recht an die per se unbedingt vorhandenen wirtschaftlichen oder militärischen Gründe. Im Nachhinein sicherlich, dafür sorgten schon die Reeder aus monetärem Interesse. Wahrscheinlich war es viel einfacher, menschlicher. Die Familien der auf See befindlichen Familienmitglieder wollten ganz einfach, dass sie bei schwierigen Witterungsbedingungen halbwegs sicher nach Hause zurückfinden konnten. Also gab man ein weithin sichtbares und einfach zu erstellendes Signal. So wird es gewesen sein...

Selbstverständlich hatte auch Wiking Leuchttürme im Programm. Wer kennt das Symbol nicht! Es wurde unverändert verwendet, auch als der Turm schon ganz anders aussah.

*Leuchtturm,
richtig leuchtend,
zum Anschluß an
Taschenlampen-
batterie, 3,5 Volt
RM 1.-*



Was wäre das ganze Schiffsprogramm, die Häfen und Feuerschiffe ohne diese bunten, auffälligen und beliebten, aber eben auch für die Seefahrt wichtigen Bauwerke. Dieser Bedeutung angemessen, es sollte schließlich auch Umsatz gemacht werden, erschien der erste Turm schon sehr früh, wie so oft in Kooperation mit Pilot. Nach Auskunft der dänischen Pilotsammler befinden sich zwei Gussformen in Dänemark.

Und schon geht der Streit wieder los, von wegen Henne und Ei bzw. Pilot und Wiking. Stand der Dinge ist wohl, dass der erste Turm ca. 1930 bei Pilot erschien, kurze Zeit später dann eine Gemeinschaftsproduktion. Ich persönlich halte diese Diskussion für unergiebig, weil der Sachverhalt wohl nicht mehr eindeutig zu klären ist. Oder hat jemand noch „Belege“ in der Schublade? Dann möge er uns freundlicherweise aufklären!

Der Haevecker beschränkt sich auf die üblichen Skizzen und Beschreibungen, wobei die Vielzahl der unterschiedliche Modelle und ihrer Bemalungsvarianten natürlich untergeht. Die Türme sind ein optisches Gimmick! Dieser Optik soll dann hier auch Rechnung getragen werden.

Wie immer ohne Anspruch auf Vollständigkeit und mit der Bitte um Ergänzung und Korrektur.

Eine grundlegende Angabe vorweg.

Es hat sich eingebürgert, dass der Standort des Turms, der Funkbude und des Nebelhorns immer „von der Treppe aus gesehen“ angegeben wird. Ich werde das nicht bei jedem Modell erneut nennen. Bis auf zwei Ausnahmen, die genannt werden, steht der Turm immer links. Wie bei allen Modellen gilt auch hier, dass diverse farblich unterschiedliche Detailbemalungen vorkommen, die kaum alle zu erfassen sind.

H. 622 mit Insel

Da ich nun einmal Wiking-Sammler bin, übernehme ich hier gern die (zweifelhafte) Angabe, dass dieser Turm der erste Wiking-Turm ist, ca. 1930/32 erschienen und im Schleuderguss hergestellt.

Die Insel in grünblau-braunen Farbtönen, die Treppe fünfstufig. Tür und Fenster sind noch erhaben gegossen, später nur noch gemalt. Turm und Anbauten in weiß oder schwarz-weiß, auch ein durchgehend gelber Sockel kommt vor.



Links die Vorderansicht, rechts die erhaben gegossene Tür in der Detailansicht, auf der nächsten Seite der Boden.



L. Leinhos datiert dieses Modell auf 1934. Ob der Turm überhaupt im deutschen Handel flächendeckend angeboten wurde, und wenn ja wie lange, ist wohl nicht mehr zu klären. Bedingt durch das Gussverfahren und die damit verbundene kleine Auflage ist er sowieso ziemlich selten.

Das Modell ist 64 mm breit, größte Tiefe 35 mm, Höhe insgesamt 56 mm, Gewicht 78 Gramm.

Aus der anschließenden Gemeinschaftsproduktion mit Pilot stammen diese Modelle. So steht es jedenfalls bei R. Walsdorff.



Im Zusammenhang mit der Rautenberg-Auktion, wo diese Modelle als Nachgüsse angeboten wurden, und der ungewöhnlichen Farbgebung kamen mir doch Zweifel. Herr P. Schönfeldt teilt meine Bedenken und hält die Farbgebung ebenfalls für eine, wenn auch hübsche, Privatarbeit. Wohlgemerkt die Farben, nicht die Form !

Wir Normal-Original-Sammler mit begrenztem Budget können uns also wieder entspannt zurücklehnen.

Das Pilot-Modell sah so aus:



H. 624

1934/36 brachte Wiking einen eigenen Turm im Schieferguss.

Es ist für mich unverständlich, warum bei diesem Modell lediglich auf den Standort des Turms, nämlich rechts von der Treppe, abgestellt wird. Im Haevecker sind es zwei Zeilen, bei

Leinhos entfällt er als eigenes Modell ganz. Das Modell weicht aber erheblich von H. 622 ab, hat zweifellos eine eigene Form.



Links der erste Turm, in der Mitte die 624, rechts die 622



Die Insel erinnert mich entfernt an einen „Helgoland-Klotz“. Die Wandung ist sehr dünn, fast blechartig. 8 Stufen führen nach oben zum Turm, der noch die konische Form der Pilot-Version hat, ohne den schon beim allerersten Turm ansatzweise sichtbaren typischen Schwung. Galerie und Lampe zeigen sich klein bzw. überhöht und wenig harmonisch im Gesamtbild. Die Insel in grünen Farbtönen, der Turm in rot-weiß mit jetzt vertieft gegossener

Tür. Die Funkbude wird auf dem gemeinsamen, bratpfannenmäßig anmutenden, abgerundeten Sockel auf einer Art separater Sockelfläche durch zwei kleinere runde Erhebungen angedeutet, ohne Mast. Links schließt sich das Nebelhorn an. Wie schon eingangs erwähnt – hier steht der Turm rechts von der Treppe, die Tür liegt also auf der Rückseite. Breite 66 mm, Tiefe 28 mm, Höhe 45 mm, Gewicht 40 Gramm.



Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass hier ein irgendwie „missglücktes“ Modell produziert worden ist. Wenig ansprechend und wohl auch nicht den idealisierten Vorstellungen eines Leuchtturms der Käuferschaft gerecht werdend. Dazu würde dann auch die relativ kurze Angebotszeit passen.

1936 schon folgte eine andere Form, insgesamt flacher, vom Eindruck her harmonischer. Die Verhältnisse stimmen einfach besser. Der Übergang vom Schiefer- zum Rundhohl-guss erfolgte fließend. Die Insel wieder farblich in grünen, aber auch braunen Tönen. Turm und Aufbauten in rot-weiß, weiß oder bräunlich über alles mit roter Galerie und schwarzer Haube. Eine jetzt achtstufige Treppe führt nach oben. Die Funkbude erscheint nun „klobig“, erheblich größer und eckiger, aber mit Mast. Der Turm wieder links stehend mit gemalter Tür. Diese Ausführung läuft so bis 1944.

Breite 63 mm, Tiefe 34 mm, Höhe 43 mm, Gewicht 31 Gramm.

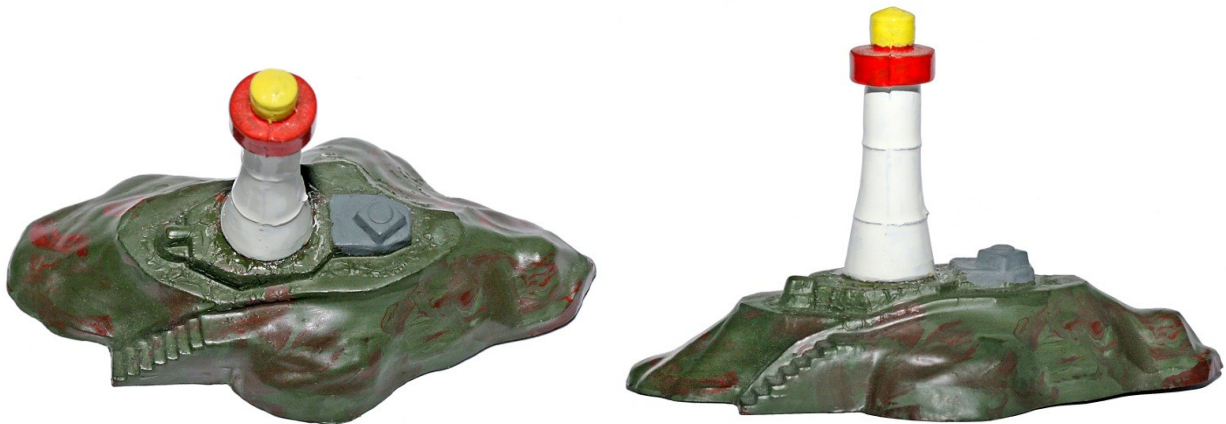


Hier zum Vergleich die Bodenansicht der neuen Form



Die oben erwähnten Farbvarianten

1948, der Kunststoff hat Einzug gehalten. Ein grünes Mischmaterial kommt zum Einsatz, wobei die Form der Vorversion übernommen wurde. Die Insel ist jetzt unbemalt, der Turm weiß mit roter Galerie, die Laterne gelb. Die Fenster- und Türbemalung ist entfallen.



In dieser Version erschien der Turm dann bis 1950. Abmessungen 65 mm breit, 33 mm tief und 40 mm hoch, Gewicht 3 Gramm.

Verschiedentlich wird auch eine Ton-Keramikversion genannt, bemalt, mit einem ocker-rot-farbigem Turm. Dazu fehlen mir Informationen bzw. ein Modell.



Grope-Zeit

1987 gibt es eine Neuauflage aus grau-grünem Kunststoff im Rundhohlguß.

Die Treppe mit 8 Stufen, der Turm wie immer links und mit der großen Funkbude der 1936er Version. Die Insel ist unbemalt, der Turm weiß mit roter Galerie und gelber Laterne.

In dieser Zeit erfolgt auch eine Form- und Materialänderung. Die Anzahl der Treppenstufen wurde auf mehr als 8 erhöht. Die Insel hat jetzt einen grün-braunen Farbschlag. Dazu gibt es eine Art Bodenprägung in Form der Zahlen 1 bis 4 in der Insel-Unterseite. Der Turm selbst ist jetzt rund 5 mm höher als vorher, farblich in weiß-rot und auch weiß über alles. Diese Modelle wurden so bis 1991 angeboten. Die Abmessungen entsprechen dem Wiking-Modell.



Die Unterseite mit der Form-Nummer 2

Dieser Grope-Turm hat sehr viel Ähnlichkeit mit zwei Rautenberg-Modellen, bezogen auf die Laterne. Im Katalog wird sie als transparent, silbern, beschrieben. Das hat zweifellos etwas.... Schaut man sich die Grope-Version der 622 an, sind dies Modelle aus eben der Grope-Produktion. Womit wir ungewollt wieder beim leidigen Thema „eventuell Vorserie“ wären. Dem normalen Sammler war damit noch nie wirklich gedient.



Die Form-Nummer 4



Richtig, Nr. 3 fehlt. Kommt Zeit, kommt auch Nr. 3...

H. 623 und 625 mit Insel und Licht

Es ist der Turm H. 622 bzw. 624 mit einer wesentlichen Änderung:

Ein Leuchtturm, der auch richtig leuchtet! 1936 muss dieses Modell ein echter Knaller gewesen sein.

Hier wohl einer der ersten Türme, noch mit vertieft gegossener Tür und in anderer Farbgebung als die Folgemodelle. Die Kabeldurchführung liegt an der Spitze des Sockels und nicht an der Seite. Nach dem propagierten Kenntnisstand ist der beleuchtete Turm 1936 erschienen. Dann sind hier offenbar Bestände der 1934/35er Version mit vertiefter Tür aufgebraucht worden. Oder die Zeitangaben wären neu zu diskutieren. Was durchaus Sinn machen würde, denn Pilot hat auch diesen Turm im Programm gehabt, Abbildung auf der Folgeseite rechts. Die Birne ist nur noch rudimentär erhalten, das rote Kabel aber deutlich sichtbar an der Spitze durchgeführt.





Links die Rückseite mit der vertieften Tür, unten links die Vorderseite von der Treppe aus, unten der Boden mit Kabel nebst Loch an der Spitze.



Die bei Haevecker und Walsdorff genannte braune Ausführung entspricht zwar all den Kriterien, sieht auch nicht schlecht aus, trotzdem habe ich so meine Zweifel an der Authentizität.

Einfacher ist es da mit der „grünen“ Nachgussversion, die wohl wieder in die Kategorie „nett aber privat“ fällt. Zu beachten auch die falsche Kabeldurchführung.



Nach 1936 das Modell in der gängigen Ausführung.



Schiefer-/Rundhohl-guss, 8 Stufen und bekannt große Funkbude mit Mast. Die Insel in grünen Tönen, der Turm kommt in rot-weiß-rot oder weiß-rot-weiß vor, Abbildung auf der nächsten Seite, die Galerie in rot oder weiß. Turm- und Funkbudensockel normalerweise gleichfarbig rot oder weiß, Abbildung oben rechts und unten in der OVP.



Beide Ausführungen gibt es aber auch mit getrenntfarbigem Sockel, Abbildung oben links. Das Gebäude selbst ist immer weiß. Tür und Fenster des Turms sind gemalt. Die Funkbude ohne und mit gemalten Fenstern in unterschiedlicher Form und Zahl.

In der Sockelrückseite eine seitliche Bohrung für das nach außen führende braune, graue oder goldfarbige, 2adrig gedrehte Kabel. Zum Betrieb war eine 3,5 Volt Batterie erforderlich. Die Glühbirne, mal schlank, mal etwas dicker, mit roter „Mütze“, spitz auslaufend bemalt. Dieses Modell gab es bis ca. 1939 für 1,- RM zu kaufen. Die Ersatzbirne kostete -,25 RM.



Laut L. Leinhos gibt es eine Version mit grauem Turm. Wahrscheinlich wurden noch vorhandene Bestände in der Nachkriegszeit verarbeitet.



Die Abmessungen sind mit dem Grundmodell identisch. Durch die Birne und deren unterschiedliche Bemalung differiert auch die Höhe mit ca. 48 mm, das Gewicht mit ca. 41 Gramm.

Einige Birnenformen und Bemalungen



Dann ist da noch ein anderer Turm. Gelistet ist er in dieser Ausführung nicht. Sandfarbig über alles, mit dunkelroter, fast brauner Galerie und Funkbudendach. Die Birne in der bekannten roten Aufmachung. Er wird öfters angeboten und war in der Rautenberg-Sammlung ebenfalls vorhanden.



Wie beim Turm mit kleiner Insel auch hier dann eine Neuauflage durch die Firma Grope zwischen 1987 und 1991 im Rundhohlzuguss aus grün-grauem Kunststoff. Turm links, die große, eckige Funkbude mit Mast. Der Sockel ist unbemalt, der Turm weiß mit rot-gelber Laterne. Stufenanzahl 8. Die Birne ist sehr viel kleiner, die Bemalung glatt ohne Zipfelmütze. Eine zweite Ausführung erhält wieder eine Art Bodenprägung oder Formnummer durch die Zahlen 1 bis 4. Die Stufenanzahl steigt ebenfalls auf mehr als 8. Der Turm ist mit einer Höhe von 35 mm wieder höher geworden. Farblich erscheint die Insel jetzt in braun-grünen Tönen, der Turm in weiß-rot.

H. 626 mit großer Insel

Die Bezeichnung „mit großer Insel“ ist eine reine Sammlerbezeichnung zur Unterscheidung zu den Türmen mit der „kleinen“ Insel, die sich aber lediglich auf die Optik bezieht. Das Auge des Sammlers reagiert eben unwillkürlich auf die gebotenen Details wie Baum und Hecke. Wirklich größer im eigentlichen Sinne ist er nicht. In den Prospekten wird er als „Leuchtturm mit Insel“ geführt.

1948 kam dieses Prachtstück auf den Markt, entsprach wohl so recht dem damaligen Zeit- und Lebensgefühl – es ging aufwärts. Liebevoll bemalt, mit positiver Ausstrahlung durch Strand, Baum (der auch schon mal werksseitig fehlt), Hecke, Anleger und Gebäuden.



Verfahren war wiederum der Schiefer-/Rundhohlzuguss. Die Insel in grünen und braunen Tönen bemalt, der Turm in rot-weiß-rot, roter Galerie, silberner Laterne mit rotem Dach. Die Laterne kommt in unterschiedlicher Stärke vor, zwischen ca. 3 und 5 mm Ø.

Der Turm steht nicht mehr auf einem gemeinsamen Sockel mit den anderen Gebäuden. 66 mm breit, 38 mm tief und 45 mm hoch bei 59 Gramm Gewicht.

Eine Farbvariante mit sand-rot-sandfarbigem Turm ist hier zu sehen:



Bei dieser Gelegenheit möchte ich ein weiteres Modell zeigen. Wiking-Guss ohne Zweifel. Aber die Lackierung?! Eine sehr genaue Überprüfung hat ergeben, dass außer der Grundierung und der sichtbaren keine weitere Lackierung erfolgte. Bleibt dann nur eine bisher nicht dokumentierte Version, oder aber ein begnadeter Bastler hat einen Rohling nach seinem Verständnis bearbeitet. Wie auch immer, ich finde, das passt.



Es erfolgte der fließende Umstieg auf einen grünlichen Mischkunststoff. Die Häuser sind jedoch anders angeordnet als bei der Metallausführung. Bis 1958 waren diese Modelle im Handel, anfangs für 1,- RM, kurzfristig 2,- DM und dann dauerhaft für 1,50 DM. Die Abmessungen sind identisch zum Metallmodell, das Gewicht sinkt auf 3 Gramm.

Auch hier wieder die Neuauflage durch Dr. Grope zwischen 1987 und 1991, anfangs in Metall. Unterscheidungsmerkmal zur Wiking-Erstaufgabe ist eine umlaufende Nut im Sockelboden und farblich geänderte Details, wie z. B. die Laterne in Weiß.



Wiking – Modell



Grobe – Modell

Bei identischen Abmessungen bringt das Modell satte 139 Gramm auf die Waage.

Ähnlich wie bei Wiking gab es den Umstieg auf Mischkunststoff mit den bereits bei 622 erwähnten Formkennungen im Boden. Anordnung und Form der Gebäude differiert aber. Die Insel in grün-braun, die Aufbauten aber in sand, rot und grau.

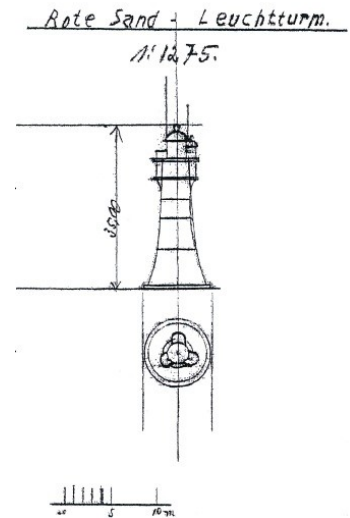


H. 621 Leuchtturm Roter Sand

Er darf natürlich nicht fehlen, der Leuchtturm „Roter Sand“ aus der Wesermündung. In welcher Sammlung steht er nicht, oft nicht nur einmal. Idealer Größenvergleich für die Fotos der Schiffe, immer ein gern gesehener Farbtupfer auf jedem Diorama. Platz für ihn ist wohl in jeder Vitrine.

Dabei gab es ihn nur zwischen 1937 und 1939, wer hätte das gedacht. Es mussten immerhin -,60 RM seinerzeit dafür ausgegeben werden. Nach Haevecker soll es eine Vollgussversion geben, die mir aber leider noch nicht begegnet ist.

Hergestellt im Hohlguß mit schwarzem Sockel, weiß-rot-weißem Turm und rotem Oberbau. Das Türmchen kommt mit kleiner Drahtantenne und auch ohne diese vor, ebenso wie es die Laterne in Weiß oder Rot gibt, wobei die weiße Version dem Original entspricht.



Ohne die Antenne ist er 28 mm hoch, bei einem Sockeldurchmesser von 12 mm bringt er 7 Gramm auf die Waage. Die Abmessungen entsprechen einem Maßstab von 1:1275, wie auch auf der Original-Arbeitsanweisung oben rechts angegeben.

Aufgefallen ist mir noch die unterschiedliche Lackierung, glänzend und matt, wie auf der Abbildung oben zu erkennen ist. Weitere Hinweise dazu habe ich bislang nicht finden können. Die Antenne dürfte wohl kaum der Grund für eine andere Lackierung gewesen sein.



Einer kommt noch, denn Leuchtturm ist Leuchtturm ...

H. 611 Seezeichen

Dieser ist aus Karton, 27 mm hoch und steht auf einer runden hellbraunen Sockelscheibe, ebenfalls aus Karton. Das Teilchen gehört in die Sammelverpackung „Wiking-Modell-Seezeichen“, H. 601 bis 611 und wird dort unter der separaten Nummer 611 geführt, obwohl es den 11-teiligen Inhalt zwischen 1936/39 und 1946 nicht einzeln zu kaufen gab.



Quellenangaben

Die Wiedergabe der überarbeiteten Arbeitsskizze des „Roter Sand“ erfolgt mit freundlicher Genehmigung von Herrn P. Schönfeldt.

Die Firma Saure überließ mir netter Weise für diesen Zweck Abbildungen für den Rautenberg-Katalog, hier auf Seite 2 rechts, 3 mitte, 8 unten, 10 unten links und 12 mitte links

Aus dem „Pilot-modeller-Katalog 2006“ stammen die Abbildungen auf Seite 3 unten und 10 oben rechts.

Allen Spendern herzlichen Dank für die freundliche Unterstützung!

Das Wiking-Moped

Text und Bilder von Gregor Gerlach

Da parkt doch tatsächlich ein Föppchen auf einer ausgewachsenen 2-Cent-Münze. Wiking stellt Miniaturen her, also eher kleine Dinge. Manche davon scheinen allerdings so klein zu sein, dass sie irgendwie im Laufe der Zeit durch fast alle Siebe der meisten Sammler gefallen sind.

Klassisch bei den Schiffsmodellen ist dafür die ‚Weiße Yacht‘ oder auch das Ruderboot, heute sind diese Mini-Böötis echte Mangelware, da sie gerne übersehen wurden.



Auch im Räderbereich gibt es, neben den leidigen Mülltonnen, die immer gut für umfangreiche Suchaktionen im Kreise der Mitsammler sind, zumindest ein dem Anschein nach fast unbekanntes Modell, das Wiking-Moped.



Vielleicht liegt es ja daran, dass es nie als eigenständiges Produkt, wie beispielsweise der Motorrad- oder Radfahrer, auftauchte. Es wurde immer nur zusammen mit Fahrrädern in einer Selbstbau-Packung vertrieben und so es kann gut sein, dass selbst ansonsten sehr versierte Sammler dieses Modell eher nicht Wiking zuordnen würden.

Die Chronisten jedenfalls haben nicht geschlampt, im GK heißt die Packung, die unter anderem das Moped enthielt, 770/6 und im Saure-Handbuch 1207.

Das ist der sogenannte Zweiradständer, in dem sich neben den Ständern je vier Fahrräder und vier eben dieser Mopeds am Spritzling befanden. Bei der nebenstehenden Abbildung ist zu Zwecken der Übersichtlichkeit nur der Moped-Teil gezeigt.

Als Katalogjahre werden übereinstimmend die Jahre 1967 bis 1972 angegeben, im Katalog gefunden habe ich den Zweiradständer selbst allerdings nicht.

Auch im Buch von Herrn Walsdorff befindet sich (auf Seite 570) ein Foto dieses Mopeds, hier allerdings in einer bemalten Form, die den Verkauf nie erreicht hat. Das ist kein Wunder, bemalen ging wohl nur mir einem Einhaar-Pinsel, einer starken Lupe und einer sehr ruhigen Hand.

Bei dem Vorbild des Modells handelt es sich unverkennbar um eine Kreidler Florett. Eine kluge Wahl der Modellbauer, eins der Erkennungszeichen des Originals war die Vollverkleidung des Motors. Die offen liegenden Kühlrippen einer Herkules oder Zündapp hätten die Formenbauer wohl zur Verzweiflung getrieben.

Die Kreidler war, ebenso wie der Käfer, eine der Ikonen des bundesdeutschen Wirtschaftswunders mit einer ebenso unverwechselbaren Formgebung. Sie wurde damals vorzugsweise von wagemutigen Jungmannen geritten, die immer daraus achteten, dass die Elvis-Tolle auch bei schnellen Kurven nicht versehentlich verrutschte.

Das hauptsächlich verbaute Zubehör dieser Zeit waren zweifarbige Spiralkabel, die man um die ansonsten schwarzen Außenzüge von Kupplung und Bremse wrengele. Wer es sich leisten konnte, klemmte eine ‚Rennverkleidung‘ an den Scheinwerfer, deren Größe heute von dem meisten Milchkaffee-Tassen locker überboten wird.

Wenn man für so was schon damals zu alt war, hatte man zumindest eine der beliebten Schaumstoff-Rosetten um den Tankstutzen, die Vorstufe zu der Häkel-Papierrolle auf der Hutablage des unvermeidlich der Florett folgenden Opel Kadett.



Lange bevor die Automobilhersteller über eine breitere Auffächerung des Programms nachdachten, hatten die Hersteller von Mopeds und Kleinkrafträdern ihre Produktpalette schon in einem Maße diversifiziert, dass es recht unüberschaubar war. So gab es auch von der Florett etliche Varianten zur gleichen Zeit im Handel, die sich teilweise nur durch die Lackierung unterschieden.

Bei dem Modell handelt es sich meiner Meinung nach um ein das Luxus-Kleinkraftrad Florett TS. Dafür spricht die recht starke Vorderrad-Schwinge, die beim Original einen verchromten Aufsatz hatte.

Umso bemerkenswerter finde ich es, dass sich dieses Winz-Modell überhaupt recht genau einem bestimmten Fahrzeug zuordnen lässt. Wir sehen hier also eine modelltechnische Meisterleistung vor uns, die man keinesfalls unterschätzen sollte.

Es ist wohl die übliche Ironie der Geschichte, dass Kreidler seine Floretts gerade in dem Jahr grundlegend änderte, als das Modell von Wiking auf den Markt kam. Danach war der Durchstieg passé und der neue, rautenförmige Tank schloss direkt an die Sitzbank an.

Wer mehr über die Floretts erfahren oder einfach nur ein wenig in Erinnerungen schwelgen möchte, kann das bei www.kreidler-museum.de nach Herzenslust tun.



Ist Größe wichtig?

überlegt Kerstin Gerlach

Am vergangenen Wochenende war es mal wieder soweit. Ich traf mich mit einigen Freundinnen und wir machten uns einen gemütlichen Nachmittag. Nach einer Shopping-Tour durch die Fußgängerzone („Nur mal gucken, eigentlich brauch’ ich gar nichts Neues!“) sanken wir ermattet auf die Sitzbänke eines chinesischen Restaurants („Los, wir nehmen das chinesische Büffet! Beim Hin- und Herlaufen zwischen Tisch und Theke verbrauchen wir garantiert die ganzen Kalorien, die wir auf unsere Teller laden.“) und versuchten, die zahlreichen Päckchen, Tüten und Pakete mit Schuhen, Jacken, Handtaschen, Parfüm und allerlei anderen Kleinigkeiten, die seltsamerweise und völlig ungeplant in unser Eigentum übergegangen waren, unter dem Tisch zu verstauen.

Mit jeder Runde Pflaumenwein amüsierten wir uns besser und landeten schließlich bei unserem Lieblingsthema: Männer.

„Meiner ist bestimmt nicht böse über diesen kleinen Kaufrausch“ meinte ich zuversichtlich, „schließlich hat er bei Saure auch eine Menge Geld ausgegeben.“

„Wo ist denn dieser Saure-Laden und was kann man da kaufen?“ fragte meine Sitznachbarin.

„Och, da treffen sich alle drei Monate die großen Jungs bei einer Auktion in Köln und ersteigern kleine Modelle!“ erwiderte ich arglos.

„Sag mal, was findet dein Göttergatte eigentlich an diesen klitzekleinen Autos? Ansonsten stehen die Männer doch mehr auf große ...“. Der Rest des Satzes ging in lautem Gekicher der Tischrunde unter, und ich geriet ins Grübeln.

Kommt es wirklich auf die Größe an? Sind die Abmessungen, also die relevanten kennzeichnenden Längenmaße eines Gegenstandes bei einer Tätigkeit wie dem Sammeln von Bedeutung? Ist es nicht eher so, dass sich der Wert einer Sache daraus ergibt, dass sie selten und deshalb kostbar, begehrt, gefragt ist?

Ich suchte nach Beispielen im weiblichen Kosmos:

- Diamanten

Gewogen in Karat, was lächerlichen 0,2 g pro Gewichtseinheit entspricht, und ihre Größe fällt bei der Normalfrau eher bescheiden aus, was weniger auf die mangelnde Gelegenheit zum Anlegen des Geschmeides, sondern eher auf den Anschaffungspreis in Relation zum durchschnittlichen monatlichen Familieneinkommen zurückzuführen ist. Was sie jedoch so kostbar macht, sind die drei anderen „C“: **C**olour = Farbe (abhängig von der chemischen Zusammensetzung und damit bei Natursteinen willkürlich), **C**larity = Reinheit (ein glücklicher Zufall der Natur, wenn keine Einschlüsse vorhanden sind) und **C**ut = Schliff, also die kunstvolle Bearbeitung durch Menschenhand. Erst danach spielt das Gewicht = **C**arat wirklich eine Rolle. Ein perfekter kleiner Stein kann folglich viel wertvoller als ein großer mit Mängeln sein.

- Blumen

Der geliebte Mann kommt mit einem sehr großen Blumenstrauß nach Hause, und sofort schrillen bei Frau die Alarmglocken. Sie überlegt: Hat er a) eine Affäre mit seiner Fußpflegerin, b) ein Stellenangebot für die Dauer von drei Jahren im Dschungel von Honduras erhalten oder c) endlich bemerkt, dass wir vorgestern Hochzeitstag hatten?

Wie viel entspannender ist es doch, wenn er eine einzelne von ihren Lieblingsblumen hinter dem Rücken hervorzaubert und mit einem Augenzwinkern fragt, wann die beste (Ehe-)Frau von allen mal wieder sein Lieblingsgericht kocht.

- Handys

Kleiner, flacher, leichter ist auch hier ein unübersehbarer Trend. Das gleiche gilt für Notebooks, Laptops, Digitalkameras und den ganzen anderen technischen Schnickschnack, der in einem modernen Leben angeblich so unentbehrlich ist.

Und wie ist es bei der angeblichen Krone der Schöpfung, dem Menschen selber?

Julius Cäsar eroberte praktisch die ganze zu seiner Zeit bekannte Welt, Napoleon Bonaparte ließ immerhin noch Europa erzittern, und die wortgewaltigen Künste von Johann Wolfgang von Goethe führten dazu, dass heute kein Schüler einen Abschluss erhält, ohne nicht mehrfach unter seinen literarischen Werken gelitten zu haben. Alle diese Männer waren klein, auch im Vergleich zu ihren zeitgleich lebenden Geschlechtsgenossen.

Sind Wiking-Sammler gar Trendsetter? Ihr spezifisches Sammlerverhalten zeugt anscheinend von einem modernen Lebensstil, indem sie bewusst das Kleine bevorzugen. Haben sie erkannt, dass die Ästhetik und der Wert einer Sache nicht von möglichst großem Gewicht und vielen Zentimetern abhängen?

Wenn das so ist, dann gehören die Wiking-Sammler auch zu den wahren „Grünen“ auf dieser Erde: Sie schonen Ressourcen (durch geringen Verbrauch an Kunststoff und Farbe für die Objekte ihrer Begierde), sie bewahren die guten alten Dinge und geben sie weiter an die Generation ihrer Kinder („Nein Kevin, nicht anfassen! Das ist nicht zum Spielen, aber Du bekommst Papas Sammlung später mal, wenn äh, also vielleicht wenn Du groß bist oder selber mal Kinder hast oder, äh, wir werden sehen. FINGER WEG, hab’ ich gesagt!“), der Platzbedarf für ihre Sammlung hält sich - meist - in Grenzen („Sag mal Schatzi, müssen wir die 18 Photoalben mit unseren Hochzeitsbildern wirklich aufheben? Du hast doch jetzt Deinen Ring am Finger und ich könnte da im Regal locker 500 Blister unterbringen...“).

Klein ist also in. Es scheint, als seien die Wiking-Sammler mit dieser Erkenntnis dem Zeitgeist um Einiges voraus.

Beruhigt durch diese Erkenntnis richte ich meine Aufmerksamkeit wieder auf das Geschehen am Tisch, um anhand der Anzahl der vor meinen Freundinnen aufgestapelten Teller erstaunt festzustellen, dass ich mindestens zwei Gänge zum Büffet verpasst habe.

Was soll’s, kleine Kleidergrößen liegen bei uns Frauen ja auch voll im Trend.

Der VW Bus 1: 40 „Radio Bauer“

Von Götz Blum (Text und Fotos)

Wie komme ich dazu, über ein Modell im Maßstab 1:40 einen Artikel zu schreiben, war mir doch diese Baugröße während Kindheit und Jugend wegen der überwiegenden Werbeverwendung gänzlich unbekannt und hat mich auch als „gereifter“ Sammler nie besonders interessiert?

Dies zu erläutern bedarf eines Umwegs in die Zeit um 1975, Erzählungen meines Vaters - der mein Interesse daran erst so richtig geweckt hat - und einer Anschubhilfe aus neuerer Zeit. Wo soll ich anfangen?

Es begann im Zug, bei der Rückreise vom WtW-Treffen Duisburg, nach Fellbach bei Stuttgart im Herbst 2007. Bei diesem Treffen war Rüdiger Walsdorff, Autor der beiden Bücher „Wiking – die Peltzer-Ära“ und „Wiking – das Peltzer-Erbe“, anwesend. Dabei wurden beide Bücher vorgestellt und natürlich auch ausführlich besprochen.

Bei so einer Zugfahrt hat man Zeit und Muße, seine Neuerwerbungen zu begutachten und die Bücher in Ruhe und intensiver, als es bei einem Sammlertreffen möglich ist, anzusehen. Auf Seite 588 angekommen, zog ich überrascht die Augenbrauen hoch: Was ist denn das? Ein Wikingmodell mit „Radio-Bauer Fellbach“-Werbung? Obwohl ich gebürtiger Fellbacher bin, hatte ich davon noch nie gehört. Gab's so was wirklich? Noch nie gesehen, noch nie gehört, oder einfach noch nie darauf geachtet?

Da stand zu lesen:

„In dem Maß wie der VW-Transporter in all seinen Variationen sich auf Deutschlands Straßen der Wirtschaftswunderzeit durchsetzte, stieg auch das Interesse an den bewährten Werbemodellen der Firma Wiking in Berlin. Selbst Kleinunternehmer bestellten solche Pretiosen. Als ein Beispiel hierfür rechts das Werbemodell für Radio Bauer in Fellbach – sicher damals kein Länder überspannendes Unternehmen.“ (Rüdiger Walsdorff: Wiking – Das Peltzer Erbe, 2007, S. 588)

Aha, hochinteressant! Da müsste noch es noch mehr an Informationen geben und ich sitze doch hier in Fellbach an der Quelle!

Die Geschichte der Firma Bauer beginnt im Jahr 1923, als Albert und Berta Bauer ein Süßwaren-, Rauchwaren- und Musikaliengeschäft gründeten. Die Geschäfte liefen wohl gut und so musste schon bald der Musikalienhandel in ein benachbartes Gebäude ausgegliedert werden.



Bei Radio Bauer konnte man sich Schallplatten mittels zweier Handhörer anhören, bevor man sich dann zum Kauf entschloss. Da meine Schule nur ungefähr 2 Gehminuten entfernt war, wurde dieses Angebot von uns Schülern während der großen Pausen gerne und oft genutzt. Der Kauf meiner ersten Single zu Anfang der 70-er Jahre („Wigwambam“ von The Sweet) wurde mit dieser Methode gefördert.

Gegen Ende des 20. Jahrhunderts machte sich aber zunehmend der Konkurrenzdruck der neuentstehenden großflächigen Verbrauchermärkte bemerkbar. So musste der Radio- und Musikalienhandel im Jahr 2001 wegen der Konkurrenz schließen. Die Firma Schoko-Bauer existiert noch heute unter anderen Besitzverhältnissen. Soviel zur Geschichte der Firma.

Für die weitere Recherche war mein Vater eine gute Quelle, wusste er doch von verschiedenen Geschichten zu berichten. Eine besondere Anekdote ist die, dass Albert Bauer in den 50er und 60er Jahren mit seinem VW-Bus während der Weinlese die Weinberge abfuhr und immer wieder anhielt, um die Lautsprecher aufzubauen und die Wengerter mit Musik bei der Weinlese unterhielt. Zum Dank gab es dann ein deftiges Vesper mit Schinken, Käse und Trollingerwein. Heute undenkbar! Leider existiert davon kein Foto.

Eine Rückfrage meines Vaters bei der Tochter des damaligen Inhabers hat keine weiteren Erkenntnisse gebracht. Das Modell ist ihr wohl noch bekannt, sie selbst hat aber keines mehr davon. Sie konnte sich aber noch daran erinnern, dass so gegen Ende der siebziger Jahre noch einige vorhanden waren, die dann an Mitarbeiter verschenkt wurden.

Aber „eigentlich wollte die damals keiner mehr haben“, so ein ehemaliger Klassenkamerad, der damals Auszubildender für Radiotechnik bei Bauer war. (Anm.: Er selbst hat seines noch und ist mittlerweile froh, obwohl kein Wikingsammler, es nicht weggeworfen oder verschenkt zu haben.)

Nun zum Modell und seiner Geschichte. Hier halfen mir aus Sammlerkreisen die Spezialisten für den Maßstab 1:40 weiter:

„Das Modell hat eine Verglasung und einen Fahrer und ist verklebt, daher muss innen eigentlich immer alles in Ordnung sein.

Der Radio Bauer ist eine Resteverwertung, die so nie an VW gegangen wäre.

So wurden alte Unterteile (Stoßstange integriert, keine separate Bodenplatte, keine Blinker) mit modernen Oberteilen verbunden.

Der Schriftzug ist ein Wasserabziehbild und sollte möglichst neuwertig sein“.

Hintergrund dieser Zusammenstellung ist wohl der, dass bei Wiking noch eine unbekannte Anzahl von Unterteilen lagerte, die von VW nicht mehr abgenommen wurden. VW wollte die Stoßstangen bereits separat wissen, um hier farbliche Unterschiede machen zu können. Wie der Kontakt zu Wiking in Berlin zustande kam, kann heute leider nicht mehr nachvollzogen werden. Aber die Anfrage von Albert Bauer kam wohl gerade recht und man konnte so die überzähligen Unterteile verwerten.

Diese wurden dann mit den schon weiterentwickelten Oberteilen versehen, die für eine Verglasung vorbereitet waren. Man kann anhand der leicht unterschiedlichen Farbnuancen heller-dunkler zwischen Ober- und Unterteil erkennen, dass es auch verschiedenen Granulatchargen waren.

Jetzt noch den Fahrer einsetzen, Abziehbild drauf, in den Werbekarton rein und fertig war das Werbemodell.

Über die Höhe der Auflage ist mir nichts bekannt, allzu hoch dürfte sie aber aufgrund der überwiegend lokalen Bedeutung der Firma nicht gewesen sein.

Also alles recht typisch für die pragmatische Vorgehensweise bei Wiking und doch ein stimmiger, echter Zwitter!



Nach meiner ersten Begegnung mit dem oben beschriebenen Foto habe ich mich nun umgehört. Bei Sammlern, in der Stadt, bei Verwandten, Freunden, Nachbarschaft und Arbeitskollegen. Und wie das immer so ist: Hat man die Suche schon fast aufgegeben, tut sich plötzlich eine Spur auf. Ich habe daraufhin Witterung aufgenommen zu einem alten Herrn, der viele, viele 1:40 Modelle besaß und die aus Altergründen jetzt verkaufen wollte. Aber nur alle zusammen und das zu einem sehr hohen Preis!

Der alte Herr wusste, was er da hatte. Auf unbekannten Wegen kam ein Kontakt zu einem Stuttgarter Modellautohändler zustande, der alle abnahm und jetzt einzeln verkauft.

Mich hat der „Radio Bauer“ dann trotzdem einen Teil meiner Wiking-Schiffsammlung im Tausch gekostet, aber das war es mir einfach wert. Eine „Windhuk“ zu finden ist ungleich einfacher als einen „Radio Bauer“, nicht wahr?

Für mich fasst dieses Modell gleich mehrere Erinnerungen an vergangene Zeiten zusammen. Die familiären Erzählungen mischen sich mit Jugenderinnerungen an den ersten Cassettenrekorder und Schallplatten, dazu kommt ein Schuss Lokalpatriotismus und viel Wiking-Leidenschaft.

MAN DHAK

Der Dreiachs-Hauben-Allrad-Kipper mit Stahlpritschen- und Muldenaufbau

von Holger Hausmann (Text und Fotos)

Mit der Neuheitenauslieferung April 2011 erschien als Modellpflege von Wiking als Wiederauflage ein Baustellenkipper, der mich schon als Kind begeistert hat. Dazu muss man sagen, dass zu Zeiten meiner Kindheit in den 1970ern eigentlich überall gebaut wurde: Wohnsiedlungen, Eigenheime, ganze Stadtteile mit völlig neuen Straßen entstanden auf ehemaligen Ackerflächen.

Dazwischen waren wir Jungs mit unseren Fahrrädern und bestaunten die großen Bagger und Kipper. Daheim und im Sandkasten wurde das Gesehene verarbeitet und nachgespielt. Das kann man heute wieder!



Da isser ja, der MAN-Muldenkipper! Von Wiking damals ohne Typenbezeichnung im Jahre 1974 als "Neuer Muldenkipper – MAN und Magirus Fahrgestelle" für 3,50 DM herausgebracht, und die weitgehend neutrale Bezeichnung blieb dann auch über die folgenden Katalogjahre. Zeitgleich mit dem Muldenkipper erschien der Stahlpritschenkipper, mit dem schon von dem letzten dreiachsigen alten Magirus-Eckhauber bekannten Aufbau, ebenfalls auf MAN- und Magirus-Fahrgestellen. Ferner war 1974 das Jahr, in dem der Betonmischer "Typ Arbau" mit Magirus-Frontlenker-Fahrerhaus erschien. Doch die Magirus-Modelle sollen nicht Gegenstand dieser Betrachtung sein. Als Werbemodell für MAN wurde der Betonmischaufbau auch auf das DHA-Fahrgestell gesetzt; man spricht dann von einem DH-TM, welches Dreiachs-Hauben-Transportmischer bedeutet. Bei derartigen Modellen wird beim Vorbild auf den Allradantrieb i.d.R. verzichtet, da Transportbetonmischer meist auf schon geebnetem Grund eingesetzt werden.

Kommen wir zurück zum Kipper: Gerechnet auf die als Erfahrungswert geltende zweijährige Entwicklungszeit bei Wiking ist anzunehmen, dass es sich beim Vorbild um die MAN-Entwicklungen 26.240, 26.256 oder 26.320 DHAK handelt. Die ersten zwei Ziffern stehen – ab der Nummernumstellung bei der MAN Anfang der 1970er – für das zulässige Gesamtgewicht (bzw. Gesamtmasse) in Tonnen, die folgenden Ziffern für die Motorleistung in Pferdestärken.

Die durch einen einschlägigen Sammlerkatalog diesem Modell zugewiesene Bezeichnung 26.281 ist daher nicht richtig. Bei der Entwicklung im Hause Wiking gab es den 280-PS-Motor noch nicht und erst Recht nicht in der Folgegeneration "1" (daher die 281)! Diese Motoren fanden beim Vorbild erst später Verwendung.

Dazu weist der MAN 26.281 DHAK im Original eine verlängerte Haube auf! Darauf werde ich am Ende dieses Beitrags nochmals kurz eingehen. Warum Wiking bei der Wiederauflage ebenfalls die Bezeichnung 26.281 gewählt hat, kann nur vermutet werden. Möglich dass, da sich die Form der originalen Fahrzeuge über die Jahre kaum verändert hat, ein 26.281 DHAK heute einfach noch "greifbarer" in der Erinnerung ist? Oder hat man in einen einschlägigen Sammlerkatalog geschaut?

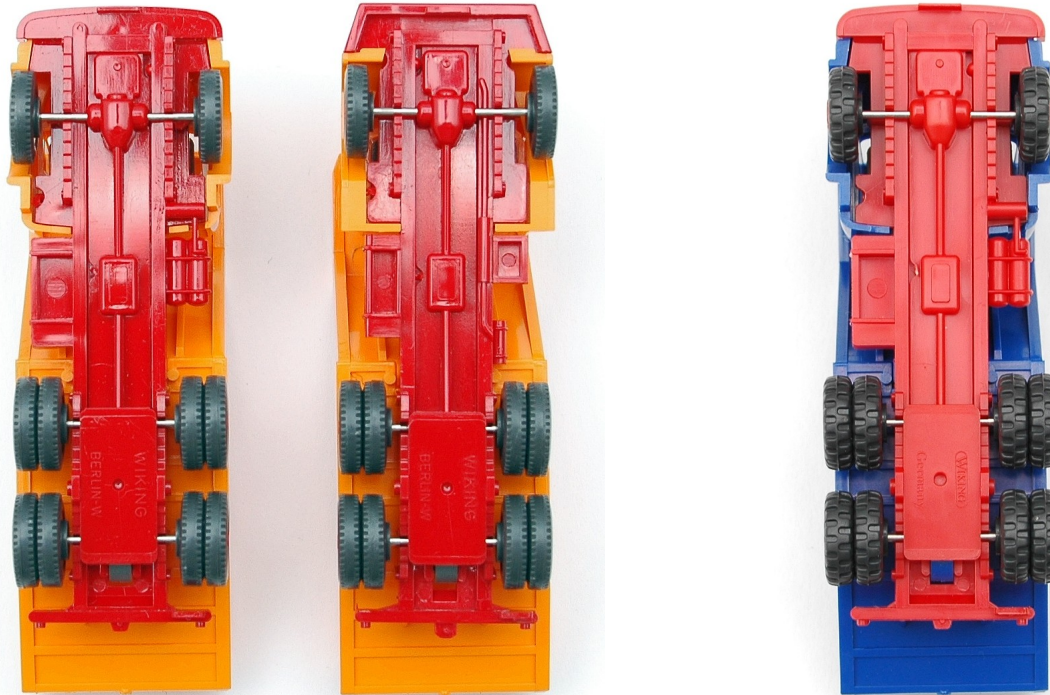


Die beiden Fotos zeigen einmal das alte Modell aus den Katalogjahren Anfang der Achtziger des letzten Jahrhunderts und zum anderen die aktuelle Wiederauflage. Dabei ist festzustellen, dass das heutige Modell sehr gefällig bedruckt ist. Während früher den Kühlergrill eine bedruckte Silberfolie darstellte, die in eine entsprechende Vertiefung vorne an der Motorhaube geklebt wurde, wird heute das Bauteil komplett bedruckt. Trotzdem war die Silberfolie eine gestalterische Glanzleistung, wenn man an die späteren strukturierten Grills anderer Modelle denkt. Den Scheinwerfern wurde (wie ganz zu Anfang übrigens) eine Silberung spendiert, dazu als Novum bedruckte Fahrtrichtungsanzeiger vorne, gesilberte Lüftergitter und ein Typenschild. Die Felgen beim alten Modell sind die früher üblichen Sechslöcherfelgen mit den dazugehörigen Rädern mit zwölf Millimetern Durchmesser. Bei der Wiederauflage bediente man sich der Räder des Unimog 1500/1700 und den Felgen des sog. MB-Renntrucks der 1990er. Während die Räder auf Fotos teilweise doch mehr nach Zahnrädern als nach Reifen ausschauen, überzeugt das Ganze insgesamt doch und zeigt, was man vor allem mit diesen Planetennabenfelgen alles machen kann. Hier wünsche ich mir

weitere Umsetzungen. Allerdings sollten die Planetennaben auf Aufliegern – wie beim F8-Pritschensattelzug "Wandt" für den PMS geschehen – oder Anhängern meiner Meinung nicht verwendet werden! Diese Naben gehören nur auf die angetriebenen (Hinter-)Achsen!



Zum Vergleich Pritschenkipper aus den späten 70ern/frühen 80ern und Ende der 90er. Auch hier findet sich beim späteren Modell bereits die Bedruckung des Kühlergrills wieder. Felgen mit sechs bzw. acht Radmuttern und Darstellung des Radmutternschutzes auf den vorderen Felgen.



Die Fahrgestelle von unten. Oben links MAN daneben, Magirus Eckhauber der letzten Generation. Rechts das MAN-Fahrgestell der Wiederauflage mit geänderter Gravur. Ebenfalls ist zu sehen, dass die alten Farben (u. a. verwendeter Kunststoff beim Rot) irgendwie "knackiger" waren!



Umbau? Ein nach meiner Interpretation richtiger 26.281 DHAK **mit verlängerter Haube** um den 280-PS-Motor der Folgeneration unterbringen zu können.

Roskopf-Miniatur-Modelle

Teil 5: „Sammelsurium“

von **Helmut Hillebrand (Text)**



Logo 1955 bis 1991



Logo ab 1992

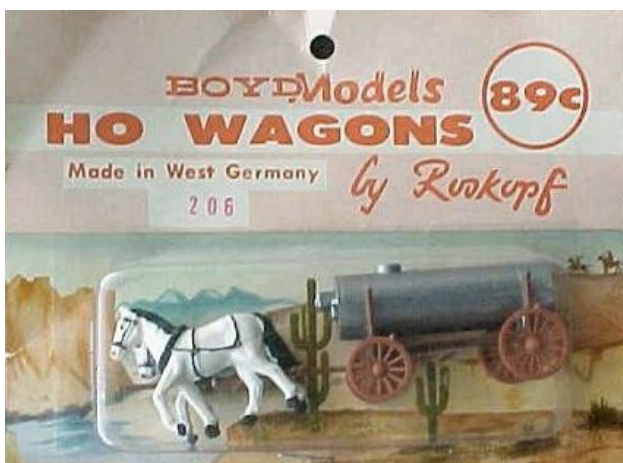
Diese Folge beschäftigt sich mit Import- und Exportmodellen, Auftragsarbeiten, Exoten Modellen die auch im Sortiment anderer Anbieter zu finden sind und Spur-N-Modelle.

Marcel Roskopf ist hauptsächlich Hersteller von Miniaturmodellen. Er bedient aber nicht nur den heimischen und europäischen Markt. Über einen Partner gelangen Roskopf-Modelle auch nach Nordamerika. Zum Erweitern der eigenen Angebotspalette werden Modelle von Baumaschinen aus Österreich importiert. Mit Preiser kommt es mehrfach zur Zusammenarbeit und auch Brekina wird mit Sattelaufleger beliefert.

BOYD-Models

Von 1968 bis 1972 exportiert Roskopf auch Modelle in die USA. Auf dem amerikanischen Markt erscheinen sie allerdings nicht unter dem RMM-Logo, sondern als BOYD-Models. Aus dem Roskopf-Repertoire werden Militärmodelle, Pferdefuhrwerke und Automodelle im N-Maßstab über Boyd-Models vertrieben.

BOYD-Models, einst in Kalifornien ansässig, jedoch heute nicht mehr bestehend, importierte Modelle verschiedener Maßstäbe in die Vereinigten Staaten und vermarktete sie dort auch. Eine eigene Fertigung gab es offensichtlich nicht. Die Verpackung der Modelle als "BOYD Models" erfolgte schon beim Hersteller, wie beispielsweise bei Roskopf in Deutschland. BOYD Models existierte (etwa) von den 1960er bis 1970er Jahren. Genauere Datumsangaben waren trotz intensiver Recherchen nicht in Erfahrung zu bringen.



Roskopf Exportmodelle (Fotos: Kurt Richter)

UMEX

In den 1960er Jahren übernimmt Roskopf den Alleinvertrieb von UMEX-Modellen für Deutschland. UMEX, eine österreichische Firma, produziert von den 1960er bis 1980er Jahre Plastik-Fertigmodelle von Baustellenfahrzeugen im Maßstab 1/87. Das Angebot ist recht überschaubar und umfasst etwa ein Dutzend Modelle. Eine große Farbauswahl gibt es ebenfalls nicht. Fast alle Modelle werden in gelbem Kunststoff gespritzt, mit schwarzem Fahrwerk und schwarzen Anbauteilen. Der mächtige "Euclid-Muldenkipper" und eine Tandemwalze gibt es in oranger Farbe.



UMEX-RMM-Prospekt 1966 (von Kurt Richter)



UMEX Baumaschinen: Euclid Muldenkipper, Caterpillar Radlader, Hochkran
(Fotos: Kurt Richter)

Nachdem UMEX vom Markt verschwindet, nimmt ROCO 3 Caterpillarmodelle in sein Minitank-Programm auf.

Roskopf und Preiser

Die Verbindung von RMM und Preiser beginnt mit dem Wechsel der Produktion der Pferdefuhrwerke zu Preiser, siehe Roskopfmodelle Teil 3, Ausgabe 9 vom Februar 2011. Es folgten ein imposantes Löschfahrzeug für Flughäfen und ein Saurer LKW-Modell.

Das Faun Flugfeldlöschfahrzeug

1974 lässt die TOTAL Feuerschutz GmbH bei Roskopf ein 4-Achsiges Flugfeldtanklöschfahrzeug herstellen. Das Modell fungiert als Werbeträger für die "Interschutz" Messe in Frankfurt, wo es an die Besucher des Total-Messestandes verschenkt wird.

In den Handel gelangt das Modell allerdings über Preiser. Die Herstellung der Spritzgussteile erfolgt indes weiter bei Roskopfs "Haus-Spritzerei" Fischer. Es entspricht dem damals bei Roskopf noch üblichen Maßstab von 1:100. Spätere Preisermodelle werden im HO-Maßstab gefertigt.



*Roskopf Werbemodell: Faun Flugfeldlöschfahrzeug
"TOTAL Sicherheit und Feuerschutz" (Foto: Axel Hartung)*

Saurer D 250 Zirkus Knie

Für sein Zirkusprogramm lässt Preiser von Roskopf ein Saurermodell mit Kofferaufbau in der Ausführung Zirkus "Knie" fertigen. Das Modell wird in einer Podestschachtel geliefert. Auch wenn auf dem gefalteten Pappeinleger "Original Preiser Modell HO" zu lesen ist, verrät ein Blick unter das Fahrgestell die tatsächliche Herkunft.



Saurermodell für Preiser aus RMM Fertigung (Foto Hillebrand)

Roskopf und Brekina

Die Brekina Modellspielwaren GmbH bietet in den 1990er Jahren Sattelzüge an, die mit Roskopf-Aufliegern bestückt sind. Wunschgemäß werden sie ohne Räder geliefert, da Brekina sie mit eigenen Teilen ausstattet. Der Kippsattel- und der Tankauflieger sind unifarben und erhalten erst von Brekina ihre Beschriftung. Allein die Container sind bereits beschriftet, sowie der einachsige Kofferauflieger "SNCF".

Brekina bezieht sämtliche RMM-Teile in einer einzigen großen Lieferung. Der Plan, die "Mixed-Sattelzüge" über einem Zeitraum von etwa 3 Jahren abzusetzen, geht nicht auf. Noch bis zum Jahr 2000 werden sie im Katalog angeboten. Das Experiment erfährt keine Wiederholung.

Brekina



(Foto: Thomas Nogens, www.altebrekina.de)



Mancher Sammler empfindet die Kombination des französischen Aufliegers mit einer deutschen Zugmaschine als nicht stimmig, da freiliegende Pumpenanschlüsse in Deutschland nicht zugelassen sind.

(Foto: Thomas Nogens)



(Foto: Thomas Nogens)



(Foto: Thomas Nogens)



(Foto: Thomas Nogens)

Roskopf



(Foto: Hillebrand)



Tanksattel der französischen Marke TRAILOR

(Foto: Hillebrand)



Katalogbild



Katalogbild



(Foto: Hillebrand)

Neben den großen Modellthemen wie Pferdefuhrwerken, Militär-, Zivil- und Nostalgiemodellen, überrascht Roskopf auch mit einigen Exoten, die keiner Kategorie zugeordnet werden können, wie einer Gleisstopfmaschine und einer Gummiradwalze.

Die Gleisstopfmaschine Plasser DUOMATIC 06-32L

interessierte mit Sicherheit auch den Modellbauer und –Sammler Marcel Roskopf persönlich. Also wird sie produziert und 1966 ins Programm genommen.

Gleisstopf- und Richtmaschine ausgerüstet mit einem elektronischen Strahlen-Nivelliergerät und mit einer automatischen Richteinrichtung. 32 Stopfpickel ermöglichen das Stopfen von zwei Schwellen gleichzeitig. Ein im konstanten Abstand vor der Maschine herfahrendes Strahlen-Nivelliergerät übermittelt durch 3 Sender die Messwerte der Gleis-unebenheiten an die 3 Empfänger der Maschine, die dann durch Richten der Schienen und Unterstopfen der Schwellen mit Schotter die erforderlichen Korrekturen vornimmt. (Info: www.eisenbahndienstfahrzeuge.de)

Frühjahr 1966

Die neuesten

Roskopf
MINIATUR
MODELLE



400 Gleisstopfmaschine Plasser Duomatic mit isolierten Radsätzen. Zahlreiche bewegliche Teile. Passend zu den HO-Modellbahnen aller Fabrikate. Mit genauer Beschreibung. DM 7,50



Hans-Peter Nast

Gleisstopfmaschine mit ausgelegtem Strahlennivelliergerät (Foto: H.-P. Nast)

Die Scheid Gummiradwalze, Modellneuheit 1966, kann auch zu den Exoten gezählt werden. Auch sie lässt sich in keine der Modellthemen einordnen.



308 Gummirad-Straßenwalze

Katalogausschnitt 1966



(Foto: Kurt Richter)

Bastelecke

Marcel Roskopf will mit seinen Modellen nicht nur Sammler und Modelleisenbahner ansprechen. Auch der Modellbau, sei es das Supern oder das Umbauen, liegt ihm am Herzen. Hierfür bietet Roskopf Bastelzubehör an. Die Modelle sind so konstruiert, dass sie gut zerlegbar sind. Dank eines ausgeklügelten Stecksystems kann auf Kleber verzichtet werden. So kann der Bastler sein Modell zerlegen, ohne Gefahr zu laufen, dass Teile beschädigt werden.



497 Dachspoiler und -schilder. Enthält dazu Abziehbilder in den Farben 11 verschiedener Speditionen und Brauereien, sowie einige Rückspiegel.



499 Abziehbildersatz „Original Saurer Decor-Streifen“ für Frontlenker-Fahrerhäuser



2-Achser mit Pritsche, Plane und 2-Achs-Hänger (hier mit angebrachten Abziehbildern aus Nr. 495) jetzt mit Fernfahrerhaus „BERNA“

(Abb. aus Roskopfkatalogen)



Abziehbilderbogen Nr. 496 (Foto: Peter Brahm)



und Nr. 499



Ein von Peter Brahm gestaltetes Saurer-Modell (Foto: Brahm)

So wird auch der Verfasser zum Basteln animiert:

"Nacktes" Saurermodell mit Abziehbilder, div. Kleinteilen und etwas Farbe aufgepeppt (Foto: Hillebrand)



Lima-Roskopf-Mix, Teile koloriert und mit Abziehbilder aus Bogen Nr. 495 versehen, Lima-Führerhaus (Fiat 160) gekürzt, (Foto: Hillebrand)



Etwas aufwändigerer Umbau eines Volvo F 88 Modells, unter Verwendung von Wiking-, Kibri-, ESPEWE-, Herpa-Teilen und viel Lackierarbeit. Allein das Aufliegerdekor stammt von Roskopf. Reines Phantasiemodell, entstanden aus Resteverwertung. (Foto: Hillebrand)



Einfache Bastelarbeit an einem Wikingmodell. Das Scaniaführerhaus muss einer Roskopfkabine aus der Restekiste weichen. (Foto: Hillebrand)



Wiking-Roskopf-Mix. Aufbauten und Führerhaus koloriert, Felgen überarbeitet. Hier sitzt das Roskopf-Führerhaus auf einem MAN-Chassis. (Foto: Hillebrand)

Roskopf-Spur N Modelle

Die Betrachtung über das Schaffen Marcel Roskopfs und den Werdegang seiner Fa. RMM wäre nicht komplett ohne Erwähnung der 1:160-Modelle. Von 1968 bis 1975 werden die "Kleinen" angeboten. Auch hier gibt es einen Wechsel zu Preiser sowie den Vertrieb über BOYD-Models in Amerika.



Viel Wissenswertes zu diesem Thema erfährt man auf den Seiten von Markus Schiavo und Martin Böhne, die sich den Mini-Autos ausführlich widmen. Die Links zu diesen Seiten sind nachfolgend angeführt; der Besuch lohnt sich!

Web-Site von Markus Schiavo:

<http://www.spur-n.com/roskopf.html>

Auflistung der Roskopf Spur-N-Modelle mit Fotos

Web-Site von Martin Böhne:

<http://h0-klassiker.blogspot.com/search/label/Roskopf>

<http://h0-klassiker.blogspot.com/2009/07/roskopf-spur-n.html>

<http://h0-klassiker.blogspot.com/search/label/Roskopf?updated-max=2010-01-08T14%3A29%3A00-08%3A00&max-results=20>

Hier findet man mehrere sehr ausführliche Blogs über die Roskopf Spur-N-Modelle, angereichert mit einer Fülle schöner Fotos und Modellbeschreibungen.

Im Teil VI, welcher für die nächste Ausgabe vorgesehen ist, wird sich Hans Jürgen Furchtmann mit Flugzeugen und Helikoptern befassen und die Roskopf-Story beschließen.

Abbildungen aus RMM-Prospekten mit freundlicher Genehmigung der Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG, Lüdenscheid

Der kleine Wiking-Segelschein (Teil 1)

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)

Was da auf dem rechten Bild vor Topp und Takel an ‚Roter Sand‘ vorbei treibt, ist mein erster Fischkutter von Wiking. Sogar der Klüverbaum ist einem Sturm in seinem sichtlich bewegten Vorleben zum Opfer gefallen, trotzdem war es, wie so oft bei Wiking, Liebe auf den ersten Blick.

Ebenso übrigens wie bei der ‚Wiking I‘ und dem Regattasegler auch. So kam ein Modell zum anderen und irgendwann die Erkenntnis, dass auch diese Modelle eine schriftliche Würdigung verdient haben. Willkommen im Wunderland der kleinen Wiking-Segler!



Typenkunde



Bevor wir uns in die Wiking-Welt begeben, besuchen wir am besten erst mal das 1:1-Adäquat. Dort ist selbst bei Kleinfahrzeugen (also Schiffen unter 20 Metern Länge über alles), zu denen die meisten der hier angesprochenen Modelle gehören, alles in Tiefe und Breite geregelt.

Die folgende Aufstellung ist natürlich unvollständig, wird aber völlig ausreichen, die Wiking-Schiffchen danach sauber bestimmen zu können.

Rumpf

Generell haben wir es bei segelnden Kleinfahrzeugen entweder mit einer Jolle oder einem Dickschiff zu tun. Eine Jolle ist meist kleiner und immer wesentlich leichter als ein Dickschiff. Der Grund ist einfach, eine Jolle fährt keinen Ballast. Sie besitzt ein ausfahrbares Schwert, das im Betrieb ein zu starkes Abdriften in Windrichtung verhindern soll. Dafür kann eine Windböe eine Jolle gelegentlich ‚auf die Backe legen‘ sie also im Wasser umwerfen. Das nennt man dann kentern.

Ein Dickschiff hat einen Ballast-Kiel, der wie das Schwert der Jolle zunächst die Abdrift verhindern soll. Daneben ist ein solcher Kiel immer schwer, meist besteht er aus Stahl und manchmal auch Blei.

Das Dickschiff ist normalerweise so ausgelegt, das die auf die Segel wirkende Kraft geringer ist als die Kraft des Kiels, die das Boot aufgerichtet im Wasser hält. Deshalb gelten Dickschiffe gemeinhin als kentersicher.

Daraus leitet sich übrigens auch der gegenseitige Wunsch der Schiffer nach Mast- und Schotbruch ab. Mit einem Schiff auf hoher See zu kentern, ist eine fast ausweglose Situation. Ein gekentertes Schiff ist kaum so lange zu halten, bis Rettung naht.

Wenn in einem Sturm der Mast (besser noch ein Schot, also das Seil, das dem Segel Spannung und somit Wirkung gibt) bricht, war die aufrichtende Kraft des Kiels größer als die Belastbarkeit des Mastes. Dann ist man zwar mehr oder minder manövrierunfähig, aber das Schiff schwimmt noch obenauf. Ein wahrer Grund, Geburtstag zu feiern.

Bei den Jollen hat mich Wiking lange Zeit an der Nase herumgeführt und tut es vielleicht auch jetzt noch. Jollen sind recht zierliche Bötchen und ich habe schlicht nicht erwartet, dass Wiking sich solcher Winzlinge tatsächlich annimmt.

Umso verblüffter war ich, als ich in einem Zubehör-Katalog für 1:200-Fertigteile von 1941 (siehe Walsdorff, Band 2, S. 403) neben Geschütztürmen, Ankern, Positionslichtern und Rettungsbooten auch eine Jolle fand.

Gesehen habe ich ein solches Modell allerdings noch nie, weder real noch im Bild. Auf jeden Fall werde ich jetzt aber dranbleiben.

Dickschiffe sind die ‚Wiking I‘, die Regattasegler sowie die ‚Weiße Yacht‘ (auch bekannt unter ‚Veronica‘).

Fischkutter haben keinen Ballast-Kiel wie die Sportboote, sie fahren wie die Großsegler den Ballast in der Bilge (dem tiefsten Punkt innerhalb des Bootskörpers), meist Stahlplatten oder auch einfach Steine. Das Prinzip ist aber das gleiche wie bei den Dickschiffen, der Ballast weit unter der Wasserlinie soll ein Kentern verhindern.

Zu den Zeiten der großen Segel-Klipper war der Ballast ein Hauptgrund für schwere Unfälle und Totalverluste, wenn er nicht richtig gesichert war und so bei starkem Seegang verrutschen konnte.

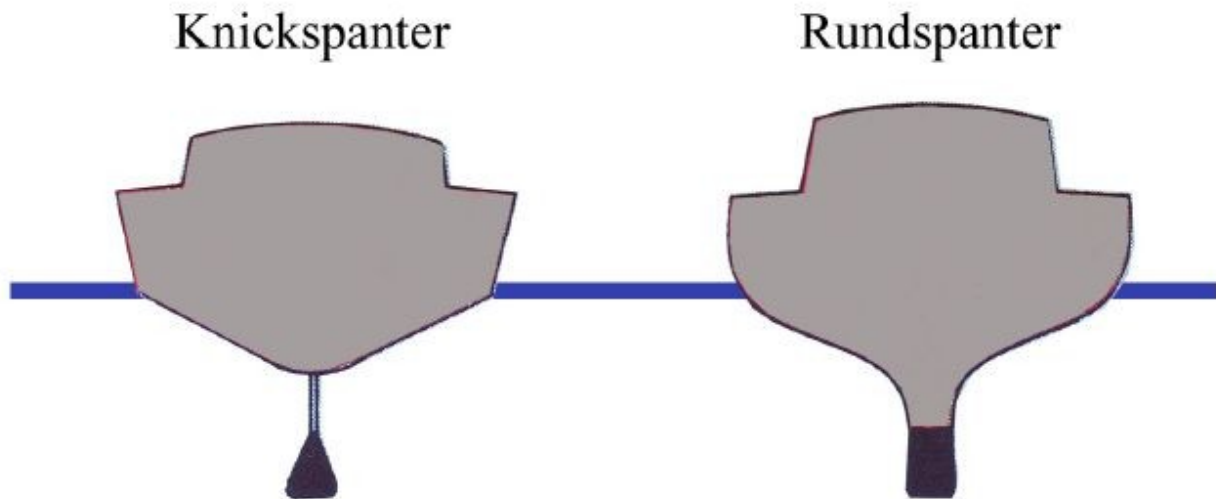
Ein Klipper braucht entweder ausreichend (und schwere) Ladung oder eben Ballast, um richtig im Wasser zu liegen und überhaupt segeln zu können. War der Ballast nicht richtig gestaut, war das oft das Todesurteil für die Besatzung.

Das zweite Unterscheidungsmerkmal bei Schiffstypen ist die Rumpfform, beginnen wir mit dem Rumpfquerschnitt. Die grobe Unterscheidung ist hier zwischen einem Rundspant und einem Knickspant. Klassisch ist der Rundspant in Klinkerbauweise wie bei den Wikingerschiffen, selbst Einbäume sind Rundspanter.

Der Knickspant entstand wesentlich später, da erst die Materialien erfunden werden mussten, die diesen überhaupt möglich machen, also Sperrholz, Stahl und Aluminium. Der klassische kleine Knickspanter ist ein Eigenbau-Sperrholzboot, hauptsächlich als Jolle ausgeführt.

Knickspanter sind gerade im Eigenbau einfacher zu fertigen als Rundspanter, haben allerdings den Nachteil, dass sie aufgrund ihres flachen Rumpfes hart (in die kommende Welle) einsetzen, wie der Schiffer sagt. Das belastet sowohl die Verbände des Schiffs als auch die Passagiere, wobei die Verbände das im Regelfall wesentlich besser abkönnen.

Die meisten Kleinfahrzeuge werden inzwischen aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) gebaut, damit schwinden die durch das Material vorgegebenen Zwänge und es gibt inzwischen unzählige Rumpfformen, die aber letztlich immer auf eine der beiden oben genannten zurückgeführt werden können.



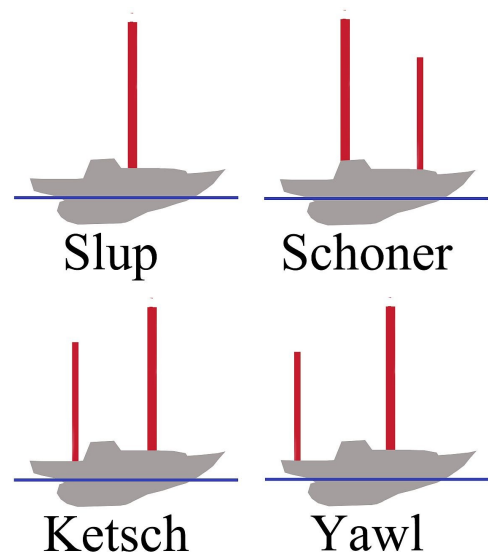
Wir wollen natürlich bei einem so wichtigen Thema voll und ganz bei der Wahrheit bleiben, der oben abgebildete Rundspanter ist in voller Schreibweise ein ‚Rundspant mit S-Schlag‘, da Rumpf und Kiel hier durch einen wundervollen S-Schwung ineinander übergehen.

Kommen wir noch kurz zu den Bug- und Heck-Varianten. Auch davon gibt es etliche, für uns interessant sind nur die Unterschiede am Heck. Läuft dieses wie der Bug von oben gesehen spitz zusammen, spricht der Schiffer von einem Spitzgatt-Heck, ist es platt und liegt quer zur Fahrtrichtung, ist es ein Plattgatt-Heck.

Masten

Ein Segelschiff mit einem Mast wird als Slup (abgeleitet von ‚Schaluppe‘) bezeichnet.

Bei Zweimastern entscheiden der Standort und die Höhe der Masten über die genaue Bezeichnung. Eine Ketsch hat zwei Masten, der vordere Mast ist der höhere und der hintere steht innerhalb der Wasserlinie des Schiffes. Dann gibt es die Yawl, bei der der hintere Mast außerhalb der Wasserlinie steht. Letztlich gibt es bei den Zweimastern noch den Schoner. Da ist der hintere Mast der Hauptmast und somit der höhere.



Bäume

Masten stehen senkrecht, Bäume liegen waagerecht und tragen den Namen des Mastes, an dem sie angeschlagen sind. Der Baum am Großmast ist also der Großbaum.

Bei einer Slup mit ebensolcher Takelage ist das ziemlich einfach, auf dem Bild sieht man dazu dann noch einen Gaffelsegler.

Gaffelsegler waren vor dem Krieg groß in Mode, inzwischen trifft man sie relativ selten an. Dazu findet man auf der Abbildung auch noch den Klüverbaum, wohl kaum ein Bauteil auf einem Schiff wird öfter mit falschem Namen angesprochen als dieses arme Stück Holz.

Hier geht es nur um Bäume, die Segel tragen. Bäume zum Bewegen von Lasten, sogenannte Ladebäume, können gerne sowohl senk- als auch waagrecht oder irgendwo dazwischen stehen, wie viele Wiking-Schiffsmodelle seit Jahrzehnten beweisen.

Takelage und Besegelung

Die Takelage eines Bootes entscheidet, wie und welche Segel gefahren werden können.

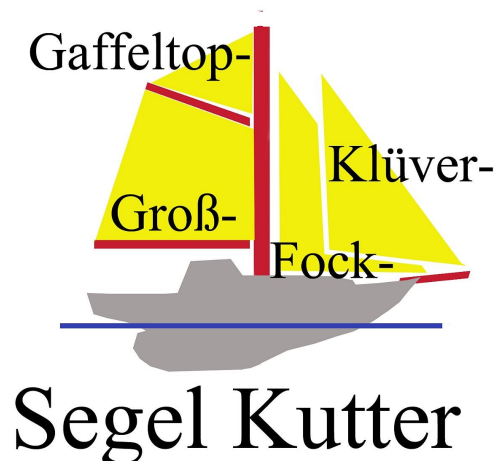
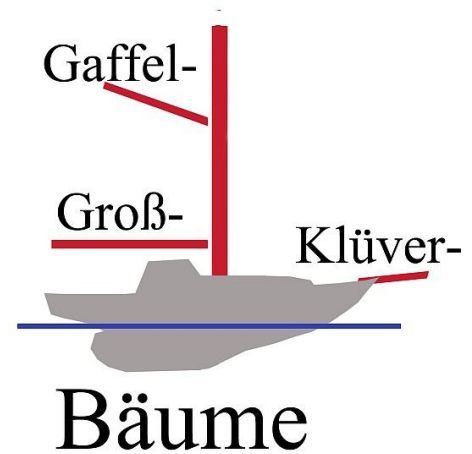
Eine Slup hat ein Vorsegel, ein Kutter hat zwei. Führt eine Slup zwei Vorsegel, spricht man von einer kuttergetakelten Slup.

Die Kuttertakelung gab es, genauso wie Gaffelsegler, vor dem Krieg öfter, inzwischen trifft man das Fock-/Klüver-Gespann fast nur noch auf historischen Schiffen. Ein Kutter ist beim Wenden und Halsen ungleich schwerer zu bedienen als eine Slup und so für einen sonntäglichen Familientörn eher die zweite Wahl.

Wer kann, der kann durch eine geschickte Stellung der Vorsegel zueinander eine ‚Düse‘ fabrizieren, die für beachtlichen Vortrieb sorgt. Letztlich gleicht es die Nachteile bei den Manövern aber nicht aus.

Bei einer Slup besteht das Großsegel aus einem dreieckigen Tuch, das unten an einen Baum angeschlagen ist. Dies entspricht der modernen Art der Takelung.

Ist das Großsegel unten und oben an einen Baum angeschlagen, spricht man von einem Gaffel-Segel. Die Gaffel selbst ist der obere Baum. Durch die Gaffel entsteht bei gesetztem Segel eine Lücke zwischen der Gaffel und dem Mast. In dieser Lücke kann man noch ein sogenanntes Gaffeltopsegel setzen. Besitzt ein Kutter eine Gaffel, spricht man auch gerne von einem Gaffelkutter.



Ein Kutter bleibt immer ein Kutter, selbst wenn er (beispielsweise aufgrund einer frischen Brise) nur ein Vorsegel fahren sollte.

So sind die Wiking-Fischkutter (hier Metallrumpf mit Papiersegeln) auch immer Kutter, egal, wie genau der jeweilige Heimarbeiter sie tatsächlich mit Segeln bestückt hat. Da gibt es die verschiedensten Varianten, je nach dem, was an Papier gerade vorrätig war. Meines Wissens

sind Modelle nur mit Großsegel, mit Groß- und Gaffeltopsegel und natürlich öfter auch komplett mit Vorsegeln auf den Markt gebracht worden.

Das Einzige, was es wirklich nicht gibt, sind Fischkutter nur mit einem Vorsegel. Haben Sie so ein Schiffchen in der Sammlung, sollten Sie mit dem Verkäufer vielleicht nochmals Rücksprache halten.

Fischkutter

Auch Wiking-Fischkutter sind ganz ohne Zweifel kleine Segler. Allerdings unterscheiden sie sich in einem Punkt erheblich von den anderen hier besprochenen Modellen. Yachten dienen als Urlaubsort oder Sportgerät und fördern in mancher Mitmenschen Augen ab einer gewissen Größe auch das Sozialprestige.

Fischkutter sind Arbeitsboote, die in der Hauptsache dem Nahrungserwerb dienen. Heute wird jedes kleinere Fischereifahrzeug fast automatisch als Fischkutter tituliert, obwohl kaum noch ein neuzeitliches Fischerboot mehr als ein Stütz-Segelchen setzen kann, von den eigentlich namensgebenden zwei Vorsegeln ganz zu schweigen.

Und die Fischkutter, die auch heute wirklich noch als Kutter firmieren, sind inzwischen keine Arbeitsboote mehr, sondern auch Yachten, die allerdings hier als historische Schiffe verkleidet sind. Wobei das mit dem Sozialprestige wohl zwingend voraussetzt, den ehemaligen Laderaum unbedingt langfristig und ausreichend zu lüften ...

Metall-Fischkutter mit zwei Masten

Klassifizierung nach Haevecker: D191-Fischkutter; Metall-Vollguss, Länge Wasserlinie 20 mm, Länge über alles (ohne Klüverbaum) 22,3 mm, Länge mit Klüverbaum 29,6 mm, Gewicht 3 g;

Bauart Rundspanter mit Spitzgatt-Heck, Schiffstyp Ketsch, Takelage Kutter; Herstellungszeitraum nach Leinhos: 1936 – 1937.

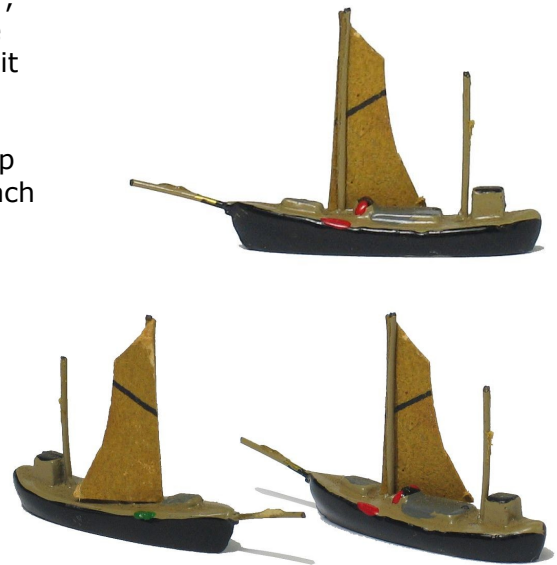
Der erste Fischkutter von Wiking. Leider verfüge ich hier nur über dieses eine Belegexemplar, das dazu auch noch erheblichen Teilen der Besegelung verlustig gegangen ist, wie auf dem Bild klar zu erkennen ist.

Das verbliebene Großsegel halte ich für authentisch, sicher ist das natürlich nicht, wie so vieles auf dieser Welt.

Laut Wikipedia hatten historische Kutter eine Länge von 10 bis 25 Metern, wenn ich meine letzten Hafenrundgänge noch recht in Erinnerung habe, liegt man mit 15 Metern (ohne Bäume und Stöcke) für einen Fischkutter ziemlich richtig. Rechnet man die Länge des Modells auf das Vorbild hoch, kommt man auf 28 Meter (ohne Bäume und Stöcke), was schon fast einem Trawler zur Ehre gereicht.

Meine Vermutung an dieser Stelle ist, dass man bei Wiking den Kutter hat ein wenig aus dem Maßstab fallen lassen, um ihm die nötige Standsicherheit zu geben. Hätte man ihm nur die dazu benötigte Breite gegeben, wäre das Modell unproportional geworden und hätte seinen Charakter verloren.

Von der Anmutung her haben wir es hier auf jeden Fall mit einem Küsten- und keinem Seeschiff zu tun, dafür wiederum ist das Modell ein wenig groß geraten.



Metall-Fischkutter mit einem Mast

Klassifizierung nach Haevecker: D191-Fischkutter;
Metall-Vollguss, Länge Wasserlinie 20 mm, Länge
über alles (ohne Klüverbaum) 22,3 mm, Länge mit
Klüverbaum 29,6 mm, Gewicht 2,7 g;

Bauart Rundspanter mit Spitzgatt-Heck, Schiffstyp
Slup, Takelage Kutter; Herstellungszeitraum nach
Leinhos: 1938 – 1940.



Die Form ist gegenüber dem Zweimaster
nicht modifiziert worden, es wurde nur der
zweite Mast weggelassen. Und die
Positionslichter, die bei dem Zweimaster an
der Kante zwischen Rumpf und Deck saßen,
sind nun auf die vordere Ladeluke
gewandert.

Wie auf dem Bild unten zu sehen, gibt es die
einmastigen Metallkutter sowohl in ‚Schwarz‘
als auch in ‚Weiß‘.



Bei den weißen Segeln finden sogar noch die sogenannten Reffbändsel. Das sind die senkrechten Strichchen unten am Großsegel.

Die Reffbändsel dienen dazu, bei kräftigem Wind das Großsegel ein wenig herunterzulassen und mit eben diesen Bändseln verkürzt wieder am Baum anzubinden. Diese Verkleinerung der Segelfläche nennt man reffen.

Es gehört in meinen Augen eine wirklich gehörige Portion Enthusiasmus dazu, sich bei einem solchen Pfennigsartikel wie den Kutterchen überhaupt die zusätzliche Arbeit zu machen, diese Striche sind alle von Hand gemalt. Andererseits ist es wohl genau das, was Wiking zu Wiking gemacht hat.

Nicht die geringste Erklärung habe ich übrigens für die auf den weißen Segeln vorhandenen beiden Punkte. Segeltechnisch jedenfalls machen sie keinen Sinn.

Ich gehe davon aus, dass die Segel aus größeren Papierbögen ausgestanzt wurden, vielleicht dienten die Punkte dazu als Orientierung.

Falls ein Mitsammler Genaueres dazu weiß, würde ich mich über eine Nachricht sehr freuen.

Kunststoff-Fischkutter mit einem Mast

Klassifizierung nach Haevecker: D191-Fischkutter;
Kunststoff-Vollguss, Länge Wasserlinie 20 mm,
Länge über alles (ohne Klüverbaum) 21,7 mm,
Länge mit Klüverbaum 27 mm, Gewicht 0,4
(unbemalt) bis 0,5 g(komplett bemalt);

Bauart Rundspanter mit Spitzgatt-Heck, Schiffstyp
Slup, Takelage Kutter;

Herstellungszeitraum nach Leinhos: 1941 – 1950.



Mit diesen Modellen tritt Wiking in eine neue Zeit ein.

Vergleicht man den Aufwand, der zur Herstellung eines Metallkutters mit Papiersegeln notwendig war, mit der dieses ‚neuen‘ Modells, kann man betriebswirtschaftlich nur zu einem Ergebnis kommen.



Die Form für diesen Kutter ist komplett neu, wie die nun eher schemenhaften Aufbauten zeigen. Und man hat durch das neue Material die Möglichkeit, die Segel plastisch darzustellen.

Die neue Form hat nach meiner Einschätzung mindestens zwei Nester, da es nun sowohl steuerbord- als auch backbordbug segelnde Exemplare gibt.

Dies trifft auch auf alle weiteren Segelyachten zu, nur die ‚Wiking I‘ läuft ausschließlich steuerbordbug.

Die Mischung der bis heute Überlebenden ist zumindest bei den Fischkuttern so ausgewogen, dass man davon ausgehen muss, dass pro Spritzung sowohl ein steuerbord- als auch ein backbordbug laufendes Schiffchen entstanden sind.

Ein Problem gegenüber den Metall-Vorgängern hat sich Wiking mit den Kunststoff-Kutterchen allerdings eingehandelt: Sie sind bei weitem nicht so standfest, was allein aufgrund des Fliegengewichts von einem halben Gramm auch kaum möglich ist. Unser

heuschnupfengeplagter Hauskater hat letztens versehentlich in ein Rudel Kutterchen reingeniest, das war ein ziemliches Chaos danach.

Immerhin bekommt man sie überhaupt aufrecht zu stehen, das kann man von einigen Yachtmodellen keinesfalls sagen.

Die Kunststoff-Kutter sind, wie man bereits an den Bildern oben gut sehen kann, eine ziemlich bunte Horde. Dazu kommen dann noch die Farben des Grundmaterials, dafür lohnt sich glatt ein weiterer Abschnitt:

Kunststoff-Fischkutter aus grauem Grundmaterial



Von allen Kunststoff-Kuttern habe diese Modelle werksseitig die meiste Zuwendung erfahren. Der linke und der rechte jedenfalls sind komplett bemalt, Segel wie Rumpf. Nur der mittlere zeigt an Deck und Segeln die eigentliche Farbe des Werkstoffs. Allein deshalb würde ich sie zu den ersten Kunststoff-Kuttern zählen.

Besondere Aufmerksamkeit sollte das Modell mit den braunen Segeln wecken. Verglichen mit dem linken, ebenfalls komplett bemalten Kutterchen hat es ein ganz andere Anmutung und auch Haptik. Die weiße Farbe ist hochglänzend, glatt und zeigt Alterungsrisse, die Dunkelrote ist körnig und eher matt. Daneben platzt sie nicht so leicht ab und zeigt bis heute keine Risse.

Ich halte es nicht für völlig abwegig, diesem Modell bei nicht absolut genauer Betrachtung ein anderes Material zu unterstellen als das, aus dem es tatsächlich ist. Dies galt vor allem dann, als die Modelle noch relativ neu waren.

In jedem Fall sind das rechte und das linke Modell nicht das Ergebnis nachträglichen Bastelns, ich besitze für beide mehrere Belegmodelle aus verschiedenen Quellen.

Kunststoff-Fischkutter aus weißem Grundmaterial



Wäre ich Herr Peltzer gewesen, hätte ich dieses helle Grundmaterial für die Kutter zu meinem Favoriten erklärt, da es eine Menge (zu bezahlende) Arbeit spart und dennoch einen sehr schönen Gesamteindruck hinterlässt.

Zusammen mit den bunten Rümpfen erwecken diese Kutter erstmalig eher den Eindruck eines Sport- statt eines Arbeitsbootes.

Weißes Segel gibt es erst seit einem überschaubaren Zeitraum, vor 100 Jahren waren die meisten Segel entweder naturfarben (so wie ungebleichte Baumwolle) oder dunkelrot (durch das damals preiswerte und beliebte Färben mit Tee, der klassische zweite Aufguss). Weiße Segel sind ein Luxus, der erst mit den Vergnügungsbooten (vulgo Yachten) aufkam.

So betrachtet machen sowohl die braunen Packpapier-Segel wie auch der nachträglich dunkelrot bis braun bemalte graue Kunststoffkutter Sinn, sie waren so nahe am Original wie nur möglich.

Kunststoff-Fischkutter aus rotmeliertem Grundmaterial



Dieses Modell gab es meines Wissens ausschließlich mit grün oder schwarz bemaltem Rumpf. Allerdings ist, wie auf dem Bild ersichtlich, die Grundfarbe keinesfalls einheitlich, es gibt die Modelle von einem hellen Orange bis zu einem tiefen Rotbraun in allen möglichen Schattierungen.

Bei den beiden oben abgebildeten Modellen findet sich auch das, was vielen anderen Kunststoff-Fischkuttern (und nicht nur denen) fehlt, die korrekt ausgeformte Mastspitze. Dafür kommt sie hier gleich in zwei ebenfalls gängigen Ausprägungen vor, einmal als wirkliche gerade Mastspitze und abgeknickt als Verklicker (Windrichtungsanzeiger). Ich glaube nicht, dass das vom Hersteller unbedingt so gewollt war, wahrscheinlich hängt das eher damit zusammen, wie das jeweilige Modell genau aus der Form kam.

Nicht korrekt ausgeformte Mastspitzen sind treue Begleiter aller (!) Kunststoff-Segler von Wiking, kaum einer ist wirklich mit akkurater Spitze aus der Form gefallen. Nur bei diesen melierten Modellen sind sie relativ häufig.

Das lässt drei Schlüsse zu, entweder wurde die Form überarbeitet, worauf es allerdings keinen weiteren Hinweis gibt, oder aber, das neue Rohmaterial hatte bessere Flieseigenschaften als die Vorgänger.

Die dritte Möglichkeit ist, dass das melierte Material weniger spröde ist als die anderen und die Spitzen deshalb nicht so leicht abbrechen.

Im Schiffsbereich hat Wiking immer viel darangesetzt, das Original so genau wie möglich wiederzugeben. Allein deshalb nimmt diese spezielle Materialwahl seitens des Herstellers wunder, denn nahe am Vorbild ist sie eher nicht.

Ich kann mir gut vorstellen, dass nach Jahren der Produktion mit dieser Farbkombination ein weiterer Kaufanreiz geschaffen werden sollte, denn eins ist mal sicher, diese Fischkutter sind auch nach heutigem Stilempfinden wirklich bildhübsch!

Sind das alle Fischkutter?

Zumindest sind das die verschiedenen Kutterchen, die in meiner Sammlung wohnen. In der Fachliteratur werden noch weitere Varianten erwähnt, also habe ich bei der Recherche zu diesen Zeilen die mir zugängliche Literatur auf der Suche nach anderen Farben durchforstet.

Fündig geworden bin ich letztendlich im Buch von Herrn Dr. Schönfeldt, dort wird auf den Seiten 40 und 112 ein Kunststoff-Kutter in einem hellen Milchkaffee-Braun gezeigt. Das Bild auf Seite 40 könnte darauf hindeuten, dass es sich um einen melierten Kunststoff handelt, siehe dazu die Segel des dort abgebildeten Modells.

Diesem Modell am nächsten kommt ein sehr heller, rot melierter Kutter aus meinem Bestand.

Der auf dem Bild ist allerdings ein ganzes Stück blasser.

Natürlich kann es noch weitere, mir bislang unbekannte Varianten geben. Auch hier bin ich für jeden weiterführenden Hinweis (am besten mit Bild an gregor-g@netcologne.de) wirklich dankbar.

Hier endet unser Streifzug durch die Welt der Wiking-Fischkutter. In dem zweiten und letzten Teil des kleinen Wiking-Segelscheins werden wir ein wenig auf richtigen Yachten (ohne strenge Gerüche im Laderaum) mitsegeln.

Bis dahin also ‚Mast- und Schotbruch‘ ;-)

Heute ist manchmal wie damals

Oder: Wie man an ein neues Sammelthema kommt

von Klaus Hertman (Text, Fotos: Achim Rayen)

Es geschah auf einem Sammlertreffen vor drei Jahren. Da habe ich sie zum ersten Mal bewusst gesehen (als H0-Sammler ist der Blick ja manchmal bissl verstellt). Es standen viele, sehr viele auf dem Tisch. Sie waren auch nicht allein. Sie hatten alle einen Originalkarton. Die Modelle begeisterten, wie immer, wenn bestimmte Fahrzeuge in Massen auftreten und man reichlich unterschiedliche Farben und sonstige wesentliche Details sieht.

Doch dann der Blick auf die Originalkartons. Viele davon ließen mich nach einiger Zeit nicht mehr los. Da waren so komische Zeichnungen darauf. Kinderzeichnungen, wie ich sie aus meiner Kindheit her kenne, mit denen ich quasi aufgewachsen bin. Hmm, wie damals in den Kinderbüchern. Für mich einfach nur wunderschön. Daraufschauen und mal wieder ins „Damals“ eintauchen. Dank der Hilfe eines Sammlerfreundes (der mit dem Tisch auf dem Treffen) sind es mittlerweile vier Kartons mit Modellen geworden. Mann, sind die toll! Selbst meine Frau findet sie immer wieder schön.

Wovon spreche ich eigentlich? Was für Modelle? Na diese!



Ergänzungen zur Caronia II

von Manfred Schütt (Text und Fotos)

Eine Premiere

oder schlicht „Modellpflege“ ist dieser Beitrag, denn eine Fortsetzung bzw. Ergänzung aufgrund von Neuigkeiten hatte ich bislang noch nicht zu vermelden.

Der Anfang ist etwas schwierig wiederzugeben, weil er nahezu parallel verlief. Einmal war da mein Sammlerfreund Heiner, der mit diesem Dampfer aufwartete:



Wenig später fragte der „Leichtmatrose“ Gregor nach einer Veröffentlichung eines mir unbekannten Werkes von Peter Schönfeldt. Eine Veröffentlichung von Schönfeldt nicht zu haben geht aber gar nicht! Ohne eigenes Zutun kam ich dann, obwohl nach Auskunft des Autors restlos vergriffen, doch noch in den Besitz von „WIKING-Modelle 2007“.

Wozu Geburtstage, die man eigentlich nicht mehr so genau zählt, doch manchmal noch gut sind. Nochmals herzlichen Dank an alle Beteiligten an dieser Stelle.

Wat mut, dat mut!

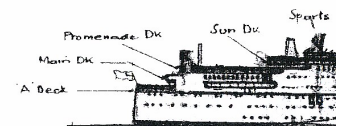
Im meinem Bericht zur „Caronia II“ steht, zitiert aus Walsdorff, dass Meister Kedzierski nicht nach eigenen Plänen gearbeitet hat, sondern nach einem Bauplan von Cunard. Das ist zu relativieren. Nach den Kenntnissen von P. Schönfeldt erhielt Wiking die Skizze von Bassett-Lowke, dem englischen Modellbau-Unternehmen, wenn man so will dem „Vorreiter“ Wikings. Dem Vermerk auf dem Plan zufolge stammten sie wohl ursprünglich von Cunard. Es ist also davon auszugehen, dass die Farbangaben authentisch sind.

Auch die Frage nach der Verfügbarkeit eines vernünftigen Plans im Zusammenhang mit dem Modell mit schwarzem Rumpf und geradem Schornstein erscheint damit in einem neuen Licht. Der Plan ist datiert März 1948. Bleibt in der Konsequenz nur die Bestätigung der geäußerten Ansicht: Es kann sich nicht um ein reguläres Modell gehandelt haben. Auch den so viel strapazierten Begriff „Vorserie“, uns allen wohl hinlänglich bekannt, mehr oder weniger negativ besetzt, möchte ich nicht gelten lassen!

T. S. S. "CARONIA".
Scale 100 Feet to 1 inch.

34, 000 Lb

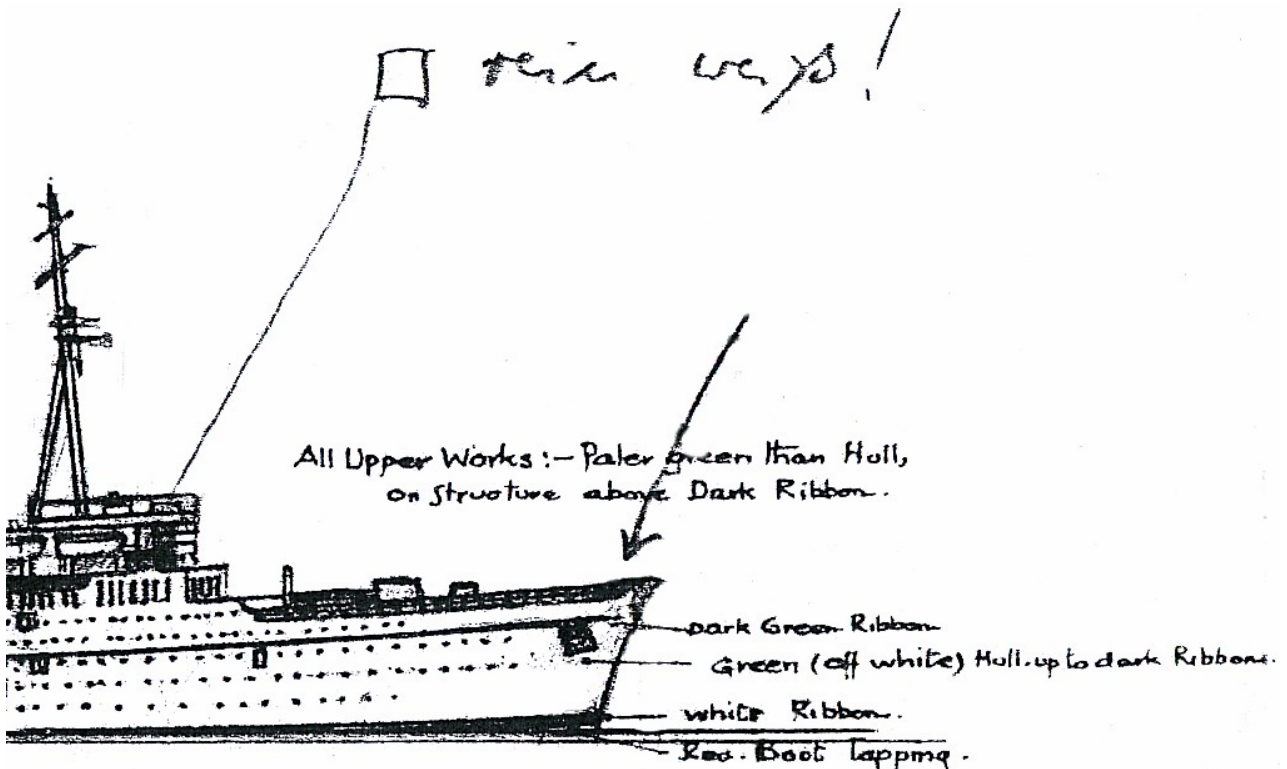
MARCH 1948



PLEASE RETURN
TO "PUBLICITY DEPT."
CUNARD WHITE STAR LTD.
CUNARD BUILDING
LIVERPOOL 3.

Neben dem Wiking-Modell ging es mir ja vorrangig um die Klärung der für den Sammler eigentlich nebensächlichen Frage, wie denn die „Caronia II“ nun farblich tatsächlich wohl ausgesehen haben mag.

Ausgehend von den handschriftlichen Angaben auf der Zeichnung war das Modell auch bei Bassett-Lowke offensichtlich nur dreifarbig geplant. Es fehlt der Zwischenton oberhalb des Rumpfbandes bis zur Reling. Vermutlich war auch hier der Aufwand, kaufmännisch gesehen, zu groß.



Damit bleibt die Abschlussgrafik des ersten Beitrages unverändert bestehen:

Roter Wasserpass, darüber ein weißes Band, ein helles grün bis zum dunkelgrünen Rumpfband, ab diesem bis zur Reling ein etwas helleres grün. Alle Aufbauten in einem sehr hellen grün. Der Schornstein natürlich in schwarz-rot.

Auf der Skizze ist oben Peltzers handschriftliche Anweisung zu sehen, die Aufbauten in „reinem weiß“ zu halten. Gut, nachvollziehbar.

Nicht angegeben ist, dass die weiße Grundlinie und der dunkle Rumpfbalken zu entfallen haben. Zugegeben, ein derartig gestaltetes Modell ist mir bislang auch noch nicht begegnet. Was wiederum gar nichts bedeutet – jedenfalls nicht im Zusammenhang mit Wiking-Schiffen.

Die ausschnittsweise bearbeitete Wiedergabe der Skizzen erfolgt mit freundlicher Genehmigung von Peter Schönfeldt, Hamburg. Herzlichen Dank dafür.

Feedback

von Michael Weber

ICH

Ich oute mich dann auch mal:

BüssingCP, b8000cp, Gründavatta, mioba, Michael, Micha (iiih!) oder **schlittenbacher.de** – so kennen mich einige wenige (?) Wiking-Sammler.

Mein voller Name taucht in dieser Online-Zeitschrift regelmäßig am Ende unter „Mitwirkende“ auf, äußerst selten auch als Autor eines Berichtes dieser Zeitschrift. Wobei ich mich am Ende dieses Beitrages selbst fragen sollte: Warum ist das so?

Meine Mitwirkung besteht in der Hauptsache darin, dass ich den einen oder anderen Beitrag vor Veröffentlichung lese, in das uns bekannte Format dieser Zeitschrift bringe und das eine oder andere zugesandte Bild „befummle“; mir macht dieser Job viel Spaß und ich freue mich, zum Schluss das endgültige Ergebnis in der jeweiligen Ausgabe zu lesen.

Aufgrund meines geringen Beitrages zu dieser Zeitschrift, denke ich, kann ich durchaus ein Feedback – ist es eines? – abliefern und meine Eindrücke schildern.

Das hört sich zwar komisch an, ist aber so.

Die uns allen vorliegenden Ausgaben zeigen ein weites Spektrum unserer kleinen Wiking-Welt. Ich möchte jetzt an dieser Stelle keinen der bisher erschienenen Beiträge besonders hervorheben. Jeder Beitrag hat für sich seinen ganz besonderen Wert. Das gilt natürlich auch für die hier vorliegende Ausgabe.

Vielmehr sind mir nach der Veröffentlichung der 10. Ausgabe drei der wenigen veröffentlichten Stellungnahmen besonders haften geblieben:

Götz Blum schrieb im WSN-Gästebuch am 2. Mai:

Spitzenmäßig gemacht. Besonders gefallen mir die Berichte über die DKW und die Schiffe. Die Grope-Nachbauten oder -Neuheiten haben mich bisher nicht wirklich angesprochen, vielleicht ändert sich das ja jetzt. Zur nächsten Ausgabe werde ich dann auch wieder was beisteuern.

Im Wikingtreffpunkt – ja, ich oute mich auch hier: Ich las mit, solange es ging – schrieb **einviertel**:

Grundgütiger,

da machen sich eine Hand voll Sammler die Mühe, eine Zeitschrift kostenlos ins Web zu stellen, allen voran der Redakteur M. Broer, diese ist inzwischen bestimmt schon einige 100 Mal herunter geladen worden, und niemand sagt dazu etwas!

Armselig!

Lob, Kritik oder wenigstens ein Wort des Dankes sind der Antrieb für die Macher!! Ich habe mir die WSN OZ gleich Sonntag herunter geladen und vom ersten bis zum letzten Satz verschlungen. Sicher, man merkt an vielen Ecken die Hemdsärmeligkeit mit der die Zeitschrift gemacht wurde.

Aber das ist auch gut so!

Sie hebt sich somit wohltuend von den professionell gemachten "Werbeblättchen" der Modellbau-Branche ab. Schön, das bei der OZ auch über den Tellerrand geschaut wird.

Der Artikel über die Roskopf-Miniaturen ist wunderbar.

Für mich, als **auch** Schiffssammler ist der Bericht zu den Grope Ozeanriesen genau das richtige. Sehr schön geschrieben, mit tollen Fotos (die ziehen sich übrigens wie ein roter Faden durch das ganze Magazin! Die perfekten Fotos meine ich!).

Aber auch die anderen Artikel sind wieder sehr schön zu lesen, gut recherchiert und wie schon gesagt fantastisch bebildert.

Die Glosse/das Sammler-ABC aus dem Hause Gerlach ist ebenfalls herrlich zu lesen. Das kann eigentlich nur jemand, der die Sorgen und Nöte eines Sammlers aus der "unmittelbaren Entfernung" betrachtet!

Also Männer (und Frauen!!!): Well done!

Und mehr davon!

Bestimmt stellt sich dann auch die nötige Anerkennung ein, die sich nicht nur in der Anzahl der Downloads niederschlägt!

Ich wünsche es Euch!

Besonders beeindruckt hat mich ein Kommentar, den ein sich outender Autor als Beitrag zu WSN bei wiking-sammler.de hinterlassen hat. Dieser Kommentar beschreibt neben der vielen Arbeit, die die Erstellung eines Berichtes bereitet und die Beschaffung oder Erstellung von Bildmaterial, auch, was aus **Recherche** für einen Beitrag entstehen kann:

Wöllsteiner schreibt am 3.5., morgens um 6 Uhr sechszwanzig (!):

Vielen Dank der wohlgemeinten Worte und Komplimente, von einem der Mitautoren (Roskopfmodelle). Da man sich grundsätzlich nicht selbst lobt war ich zunächst zurückhaltend.

Aber auch für mich ist die Zeitung immer wieder spannend, man weiß ja nicht was Andere im stillen Kämmerlein gerade verfassen. Als reiner Autosammler ist für mich der Schiffe-Artikel besonders interessant, da ich darüber nun gar nichts weiß. Köstlich auch das Sammler-ABC, auf so eine Idee muss man erst einmal kommen! Hemdsärmelig gemacht, wie "einviertel" schreibt, kann gut sein.

Schreiben will gelernt sein! Anfangs hat man viele Ideen und erste Entwürfe reifen im Kopf. Wenn man sich dann hinsetzt und anfangen will: Plötzliche Blockade. Wie und wo fange ich an und wo höre ich auf. Zig Male umgeschrieben, weil sich der Text nicht flüssig liest oder langweilig wirkt. Es ist eben ein Handwerk, was man nicht gelernt hat und das man eigentlich nicht beherrscht. Übrigens: Die Rechtschreibprüfung in "MS Word" ist ein Segen und große Hilfe, für einen Amateur am Keyboard.

Und dann noch die Fotos, welche zum Teil einen gewissen Aufwand erfordern. Fehlende Modelle muss man bei anderen Sammlern auftreiben, dann hinfahren und fotografieren. Findet man Brauchbares im Internet, heißt es Kontakt aufnehmen (mitunter auch in Englisch), erklären, was die Onlinezeitung ist, was man möchte und das alles natürlich unentgeltlich weiterverwendet wird. So kommt man an die nötigen Copyrights, die Reaktionen sind in der Regel sehr positiv und die Kontaktierten meist hilfsbereit. So entstehen interessante Schriftwechsel mit wildfremden Menschen. Ich hatte beispielsweise einen sehr netten E-Mail-Austausch mit dem Schweizer Künstler Andy Wildy. Er schickte mir sofort einige Fotos zu und bat um einen Vorabzug. Der hatte ihm zum Glück gut gefallen.

Wöllsteiner beschreibt eben auch, was mit dem Schreiben eines Betrages verbunden sein kann:

„So entstehen interessante Schriftwechsel mit wildfremden Menschen. Ich hatte beispielsweise einen sehr netten E-Mail-Austausch mit dem Schweizer Künstler Andy Wildy. Er schickte mir sofort einige Fotos zu und bat um einen Vorabzug. Der hatte ihm zum Glück gut gefallen.“

Feedback ist mir gar nicht so wichtig. Wenn ich auch gerne zugestehe, dass ich positive Kritik sehr gerne lese. Aber: Konstruktive Kritik - positive wie negative – trägt dazu bei, noch besser zu werden.

Wichtig ist mir allerdings **Wöllsteiners** Hinweis, dass das Erstellen eines Beitrages (Recherche) zwar Arbeit macht, Fotos beschaffen oder selber erstellen nicht für jeden einfach ist, aber dadurch eben auch neue und interessante Kontakte entstehen können.

Besonders wichtig ist mir, festzustellen, dass jedermann in der Lage ist, Beiträge für die nächsten Ausgaben zu schreiben. Themenvielfalt ist genug gegeben und die Breite der Themen macht uns allen Freude. Berichte müssen nicht im WSN-Format geschrieben werden; das würde die Arbeit der Redaktion ja geradezu auf NULL reduzieren. Kümmert euch nicht um die Einhaltung des Formats dieser Zeitschrift. Kümmert euch um den Inhalt und um spannende Themen. Was das Bildmaterial betrifft: Nicht jeder fotografiert die Modelle so, wie wir es von www.wiking.de, www.wiking-auto.de oder anderen Seiten im www gewohnt sind. Schreibt und fotografiert so, wie ihr könnt.

*Kritik von **schlittenbacher.de** zu diesem Beitrag:*

Der Mann hat recht...

Das hört sich zwar komisch an, ist aber so.

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
Michael Broer
Gregor Gerlach
Kerstin Gerlach
Holger Hausmann
Klaus Hertman
Helmut Hillebrand
Manfred Schütt
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!