



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift

Ausgabe 14

Mai 2012

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Wie der Wiking Mercedes 260 D entstand	Seite	3
Zum Ersten, zum Zweiten ...	Seite	11
Wie, Flusssdampfer? – Binnenschifffahrt mit Wiking-Modellen (Teil II)	Seite	15
Der Volvo N10 (Teil II)	Seite	28
Alles Wiking, oder was?	Seite	34
Furutaka	Seite	37
Nachtrag zu „Wiking trifft Wiking 2011“	Seite	46
Porta Westfalica 2012	Seite	47
Rudis Neuheitenschau	Seite	49
Impressum	Seite	52



Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

die 14. Ausgabe der Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes liegt vor uns, und wieder sind eine ganze Reihe interessanter Artikel dank des Fleißes unserer Autoren zusammengekommen. Besonders fleißig waren diesmal die Schiffssammler unter uns: Man könnte fast sagen, dass ihr Schreib-Fleiß umgekehrt proportional zur Größe ihrer Gruppe ist. Aber so soll es auch sein: Wer von den Sammlern des rollenden Materials ernsthaft über den Tellerrand blicken will, ist bei den Autoren der Schiffswelt bestens aufgehoben.

Neben den Binnenschiffen und der japanischen Furutaka finden sich Artikel zum Volvo N10 und zum Mercedes 260 D. Auch die Sammlertreffen sind ein wiederkehrendes Thema, so wird aus Porta Westfalica berichtet und das Ratinger Treffen 2011 um einen wichtigen Nachtrag ergänzt. Rudis Neuheitenschau darf natürlich auch nicht fehlen.

In Köln wurde ein Jubiläum gefeiert, und was lag näher als ein Bericht dazu in der ganz besonderen Sichtweise von Kerstin Gerlach.

Dass auch weniger erfreuliche Facetten der Sammlerwelt existieren, wird allerdings auch nicht verschwiegen, denn wir alle stellen uns leider immer häufiger die Frage: Alles Wiking, oder was?

So hoffen wir, wieder für jeden wieder etwas Interessantes im Portfolio der aktuellen Ausgabe versteckt zu haben!

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

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Wie der Wiking Mercedes 260 D entstand

von Ralf Abramzik (Text, Fotos: Martin Böhne)

In den 60er Jahren war die Modelleisenbahn der Traum vieler Jungen und nicht nur ich blätterte in den zeitgenössischen Märklin- oder Fleischmann-Katalogen. Es waren mit Liebe gemachte Hefte mit vielen Anlagenfotos darin, in denen Wiking-Modelle zu sehen waren, die der Händler nicht mehr führte. Auch die Faller Kataloge zeigten in manchen Aufnahmen sogar so „komische“ Autos ohne richtige Fenster. Die Menge an Zuschriften die Wiking damals - nicht nur von mir - erhielt, wurden sämtlich abschlägig beantwortet, zunächst als schöner Brief von Friedrich Peltzer, später als Antwortkarte unterzeichnet von den Herren Hinkelmann oder Engemann.



Dennoch hat die massive Nachfrage nach klassischen Modellen, auch wenn das von uns anders gemeint war, seine Wirkung in Berlin nicht verfehlt, denn ich erhielt im April 1971 die Rückmeldung, dass man an einer Gruppe Klassiker arbeite, da die alten Modelle nicht mehr lieferbar seien.

Es dauerte nun knapp 2 Jahre, bis zur Spielwarenmesse 1973 eine Gruppe von fünf Klassikern präsentiert wurde. Da die von den Jungen gemeinten alten Wiking-Modelle (wie der Krupp Titan oder die DKW Limousine) aber „Verbrauchsautos“ darstellten, hatte sich Peltzer für fünf Vorkriegsmodelle entschieden, für die er wohl eine besondere Vorliebe hegte. Die Gruppe umfasste die beiden Mercedes Modelle 540K und 260D, sowie zwei Vorkriegsversionen den Opel Blitz und den berühmten Lanz-Bulldog.



Der erste Großserien-Diesel-PKW der Welt, der Mercedes 260D, soll hier Gegenstand der Betrachtung sein. Als Peltzer sich für dieses Modell entschieden hatte, beauftragte er Alfred Kedzierski, sich die notwendigen Unterlagen zu besorgen, die er für ein Handmuster benötigt. Nun gab es Anfang der 70er Jahre noch keine organisierte Oldtimerszene, wie wir sie heute kennen, die Museen-Landschaft mit den entsprechenden Fahrzeugen steckte ebenfalls noch in den Kinderschuhen, sogar die Automobilwerke hatten ihre Unterlagen aus den Vorkriegstagen noch nicht so organisiert wie heute. Langjährigen Freundschaften mit einigen ehemaligen Wiking-Mitarbeitern habe ich es zu verdanken, dass mir vor ein paar Jahren Unterlagen und Fotos überlassen wurden, die Kern dieser Modellbetrachtung sind.

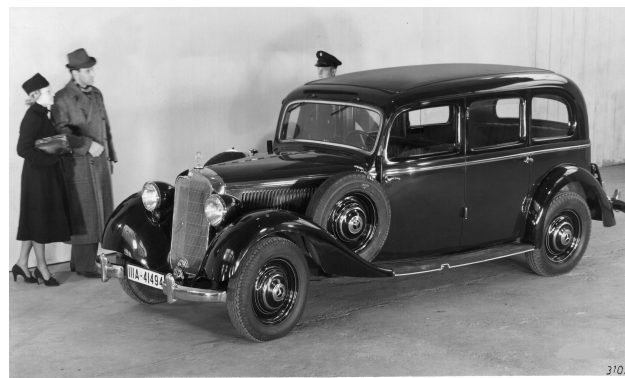
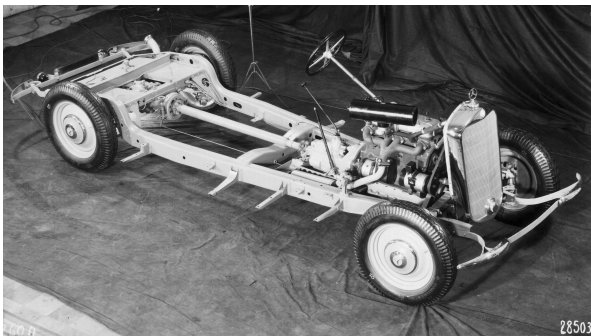
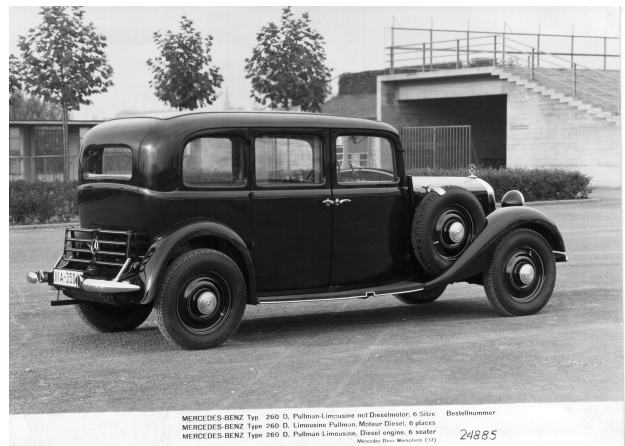
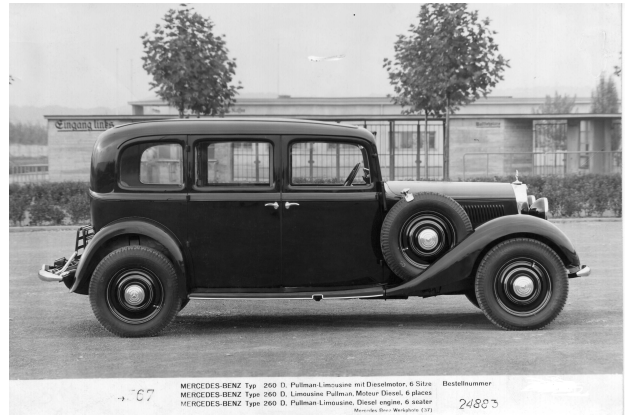
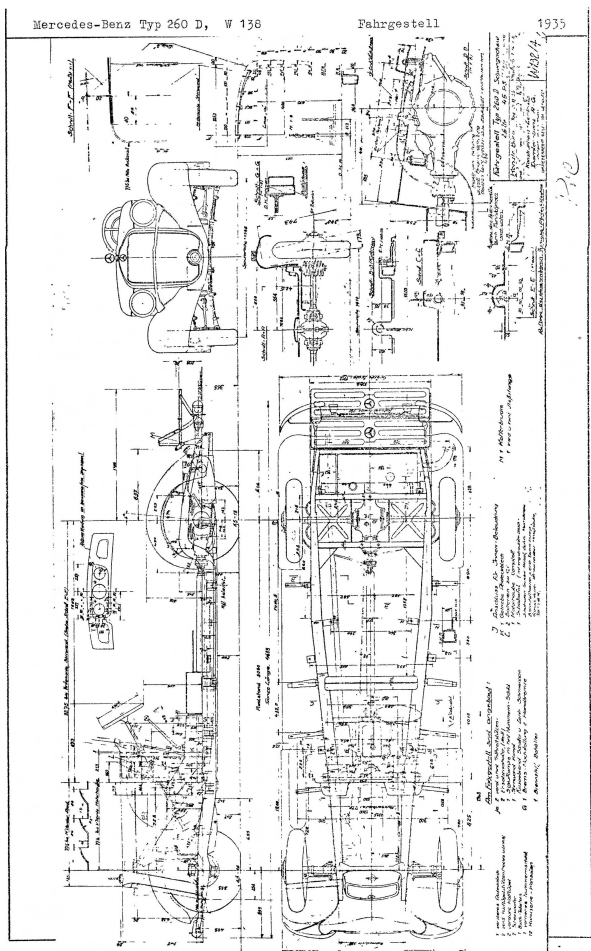
Leider waren die Vorlagen die Kedzierski zum 260D zusammentragen konnte recht dünn. Die Suche nach Vorbildunterlagen sprach sich aber damals in der alten Villa schnell herum. So traf es sich gut, dass kurz vorher ein Formenbauer seine Arbeit bei Wiking begann, der die Nachkriegszeit im Stuttgarter Raum verbrachte und aus „bundeswehrtechnischen Gründen“ seinen Aufenthalt wieder nach Berlin verlegte. Dieser nahm mit seinen alten Bekannten bei Daimler Kontakt auf und bekam rasch Hilfe, wenngleich die Unterlagen lückenhaft waren.

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Telefon	7000 STUTTGART 60 (Untertürkheim)
	15.12.71	AGM Me/Ca	302/2749	Postfach 202
		Bei Antwort bitte unbedingt angeben		3. Januar 1972
Betreff:				
Sehr geehrter Herr Perschel!				
Ihrem Wunsche entsprechen wir gern und lassen Ihnen beifolgend folgende Unterlagen über den Mercedes-Benz-Diesel-Personenwagen "260 D" zu-gehen:				
4 Fotos (24882/883/885, 31052)				
1 Fahrgestellzeichnung (Kopie)				
1 Zusammenstellung der technischen Hauptdaten.				
Da unser Archiv durch Kriegseinwirkungen zum Teil lückenhaft geworden ist, können wir Ihnen keine eingehenderen Unterlagen zukommen lassen. Wir hoffen aber, dass wir Ihnen hinreichend helfen konnten.				
Mit freundlichen Grüßen				
Daimler-Benz Aktiengesellschaft				
 				
Dr. Huegel Merker				
Anlagen				

Sitz der Gesellschaft: Stuttgart, Registergericht Stuttgart, HRB-Nr. 173
 Vorsitzender des Aufsichtsrats: Franz Heinrich Ulrich - Vorstand: Dr. jur. Joachim Zahn, Otto Jacob, Dr.-Ing. E. h. Wilhelm Langheck, Ulrich Raue
 Dr.-Ing. Hans Scherenberg; Dr. jur. Hanns Martin Schleyer, Heinz Schmidt; Rolf P. G. Staelin, Dipl. Kaufmann Arnold Wychedlitz; stellvertr. Heinz C. Hoppe
 Banken: Landeszentralbank in Baden-Württemberg, Stuttgart, Konto Nr. 5/88 und Rostatt, Konto Nr. 535/881 - Deutsche Bank AG, Filiale Stuttgart, Mannheim, Gernsbach/Baden und Landau/Platz - Dresdner Bank AG in Stuttgart und Frankfurt a. Main - Commerzbank AG in Stuttgart, Düsseldorf und Frankfurt a. Main
 Württembergische Girozentrale, Stuttgart - Städtische Girokasse Stuttgart - Berliner Bank AG, Depotsenkasse 28, Berlin 42 - Postcheckamt Stuttgart Konto Nr. 470
 Fernsprecher: (07 11) 30 21, Durchwahl 302 + Hausruf - Drahtanschrift: Daimler-Benz - Fernschreiber: 7 23901 dbu d
 900 10 003 00 e 274 200 55306 *

Peltzer war erstaunt und dankbar, denn alles in allem waren die Daten und Fotos weitaus umfangreicher als das Material von Kedzierski. Peltzer hatte aber eine andere Aufbauvariante im Kopf, sodass noch weitere Nachforschungen nötig waren.

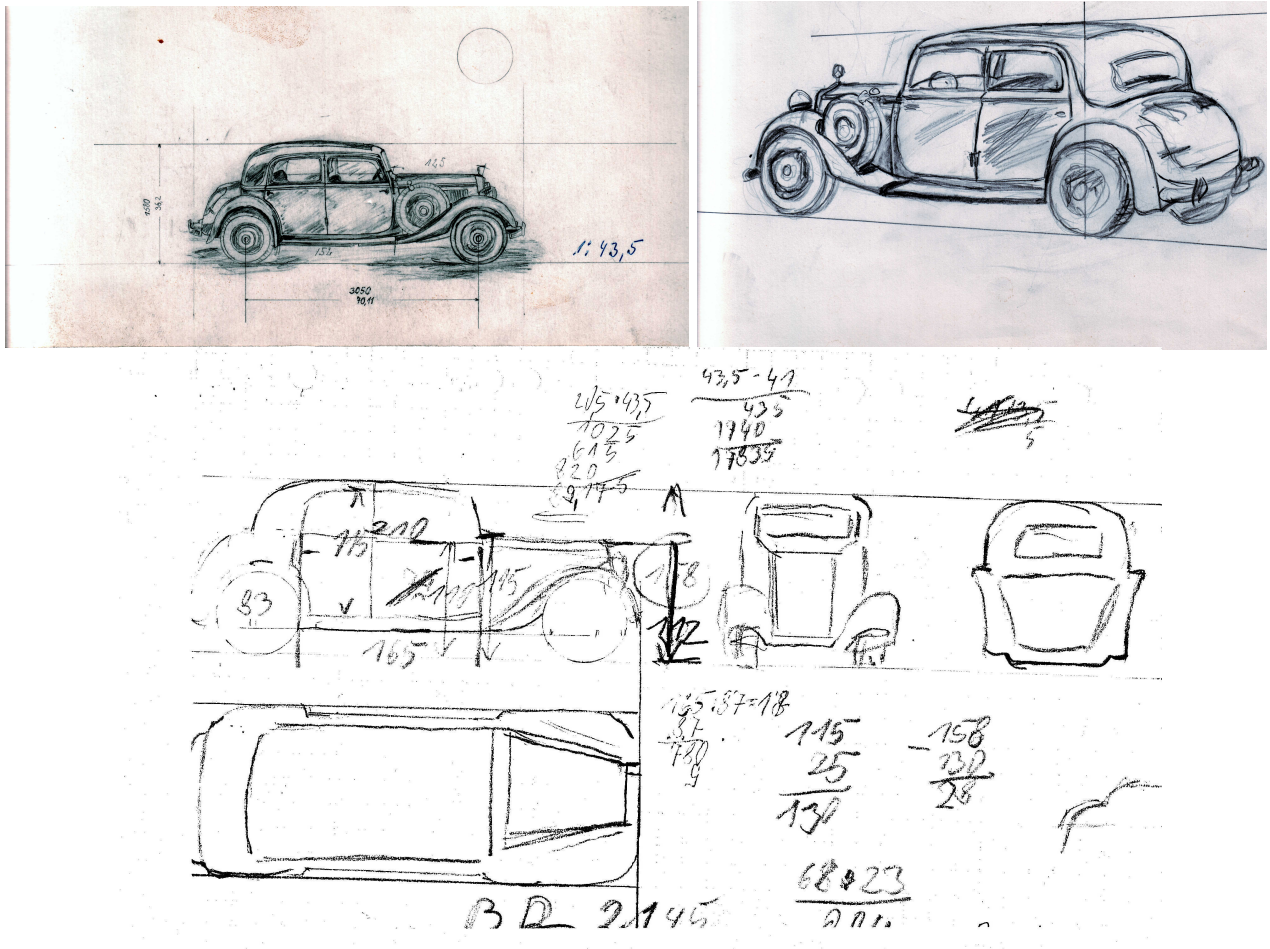
Wie auf den nachfolgenden Fotos zu sehen, stellten die Bilder aus dem Daimler-Archiv eine Pullmann-Variante dar, während Friedrich Peltzer mehr die Taxiversion aus den Vorkriegstagen im Auge hatte, von denen vielleicht noch welche in Berlin herumfuhren.



Der eifrige Werkzeugmacher hatte einen größeren Anteil an dem Modell, denn ihm gelang es in seiner Freizeit am Berliner Löwenhardtdamm den Mercedes 170S-D eines amerikanischen Besatzungssoldaten zu fotografieren und die Maße abzunehmen.



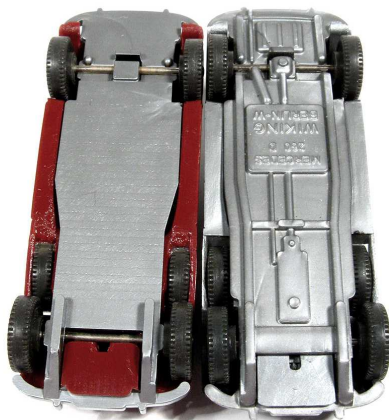
Auf Schrottplätzen konnte er ebenfalls das eine oder andere Wrack aufstöbern, das weitere Details hervorbrachte. In seiner Freizeit erstellte er obendrein Skizzen, wie denn der gewünschte 260 D aussehen sollte. Bewaffnet mit seinen Unterlagen ging er dann zum Formenbauer Kedzierski und diese besprachen zusammen mit Peltzer das Modell.



Obwohl nun die unterschiedlichsten Aufbau- und Typvarianten vorlagen, gelang es doch hervorragend, die damalige Formensprache zu verstehen, was in den begnadeten Händen des Modellbaumeisters zu dem schönen Modell erwuchs, das bis heute im aktuellen Programm besteht. Von nun an war es nicht mehr weit bis zu den ersten Probeabspritzungen, wovon mir ein Muster ebenfalls vorliegt. Die schwarzen Sprenkel auf dem Spritzling stammen vom Spritzvorgang und das Teil stellt, nach Aussagen des ehemaligen Mitarbeiters aus dessen Besitz die Karosserie kommt, eine der ersten Abspritzungen aus der Form dar.



Nachfolgend noch einmal der frühe Spritzling neben dem Fertigmodell sowie einer Vorserienvariante.



Bei dem rubinroten Modell handelt es sich um ein echtes Vorserienmodell. Vorserien stellen nach Aussage von Klaus-Dieter Hinkelmann das Modellstadium VOR Serienanlauf dar. Ihnen fehlen oft bestimmte Details oder Gravuren. Hier fehlt an der Karosserie noch der Griff am Kofferraumdeckel, während Rückleuchten und Scharniere kleiner, die Haubenschlitze noch unsauber sind. Am Fahrgestell fallen unter anderem die fehlende Gravur, Nummernschilder und andere Stoßstangenhörner auf, während der Grill noch nicht fertig graviert ist.

Von Klaus-Dieter Hinkelmann sowie mehreren Formenbauern wurde überdies bestätigt, dass für Vorserien immer nur Einzelteile abgespritzt wurden, niemals jedoch ganze, montierte Modelle zur Besprechung vorlagen. Das war auch für die Runde aus Kedzierski, Peltzer und Formenbaumeister Ruppert Blümcke nicht notwendig.

Für die Farbbestimmung der ersten Modelle gab es bei Wiking mehrere Fächer, die aus größeren Plastikplatten bestanden, welche man an einer Ecke verbunden hatte. Den Überlieferungen der ehemaligen Mitarbeiter zufolge, war Peltzer aber nicht in der Lage, sich anhand dieser Farbfächer vorzustellen wie denn das spätere Modell in bestimmten Farben wirkt. Daher wurden bei jedem neuen Modell zwischen 5 und 10-20 (bei PKW) Abspritzungen der Karosserie vorgelegt, anhand derer die drei Herren, zu denen sich manchmal auch Klaus-Dieter Hinkelmann gesellte, entschieden welche Farben abgespritzt werden und in welcher Reihenfolge. Eigentlich sollten die Farbabspritzungen der Karosserie später in den Schredder wandern, was aber nicht immer geschah und so kam es vor, dass irgendjemand später eine dieser Karosserien mit anderen Vorserienteilen zu einem fertigen Modell kombinierte, wie es bei dem rubinroten Modell geschah. Das soll aber den Wert und die Seltenheit des Modells nicht schmälern.

Als der 260D endlich produktionsreif war, wurden für Katalogzwecke sogenannte Silberlinge abgespritzt, über deren genaue Stückzahl aber Unsicherheiten herrschen. Untenstehend noch einmal ein paar Bilder des Mercedes-Silberlings:



Während der Silberling für Fotozwecke und zur Überprüfung des Fließverhaltens des heißen Granulates in der Spritzgussform diente (was bei Silber anhand der Fließnähte am besten zu sehen war), zeigen die Bilder der nachfolgenden Versionen eher Zwischenversionen, die

hauptsächlich dabei entstanden, wenn ein Spritzautomat von einer anderen Farbe gereinigt wird. Für diesen Vorgang verwendete man glasklares Granulat und es entstanden im Laufe des Reinigungsprozesses unterschiedliche Tönungen zunächst des zuvor benutzten Granulates, dann die glasklare Version, gefolgt von ansteigenden Tönungen der darauffolgenden Farbe. Hierbei bleibt es nicht aus, dass ein Modell in einer Farbe und mehreren Tönungen abgespritzt wird, für die es gar nicht vorgesehen war. So mancher Spritzling ist auf dem Weg zum Schredder abhanden gekommen und erfreut den Spezialitäten-Sammler heute als montiertes Modell in besonderen Farben.

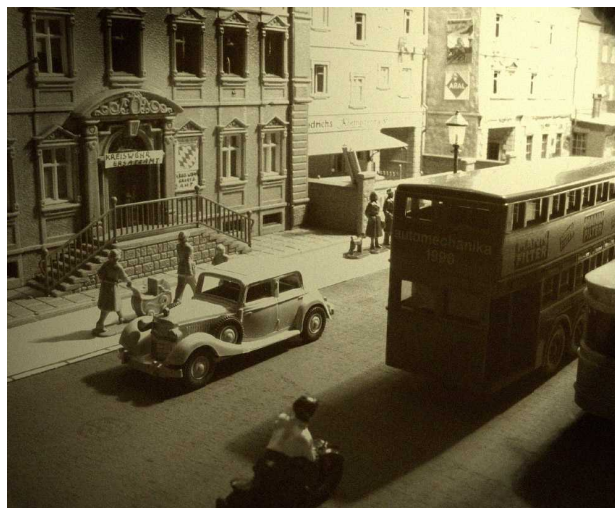


Nachfolgend einige Aufnahmen des Modells in den besprochenen Varianten:



Links die rubinrote Vorserie wie oben besprochen. Die schwarze Version daneben entspricht in Karosserie und Grill der Serie, während die Bodenplatte dem rubinroten Vorserienmuster entspricht. Dazu noch einmal der Silberling, sowie drei Varianten an halbtransparenten Modellen wie geschildert.

Abschließend noch einige Modellaufnahmen in seiner natürlichen Umgebung. Das Diorama war bereits auf mehreren Sammlertreffen zu bewundern.



Der MB 260D mal in militärischem Grau und in pastelliger Farbe. Dazu die Luxusversion mit farblich abgesetztem Dach und die Uridee des Modells – das Berliner Taxi, garniert mit Figurensätzen aus neuerer Zeit.

Das stimmungsvolle schwarz-weiße Bild führt gedanklich zurück in das alte Berlin, die Mannschaft um Friedrich Peltzer und rundet die Entstehungsgeschichte damit ab.

Quellennachweis: Dioramenbilder, Foto Katalog 1973, und Modellfotos von Martin Boehne. Fotos Modellspritzling Ralf Abramzik, Vorbildfotos und Skizzen W. Preschel / Daimler Benz AG. © 2012

Zum Ersten, zum Zweiten...

Kerstin Gerlach besucht die 50. Wiking-Auktion in Köln-Mülheim

Er: "Ich muss noch duschen."

Ich (in Gedanken): "Das fängt ja gut an. Ich will mir doch noch die Haare waschen..."

Samstagmorgen, 10.03.2012 gegen 08.00 Uhr, irgendwo in Köln-Rodenkirchen. Endlich ist es soweit. Heute findet die 50. Wiking-Versteigerung des Auktionshauses Saure statt. Das kann ich mir natürlich nicht entgehen lassen. Frisch geföhnt, mit einem Stenoblock und zwei Kugelschreibern (ich) und einem dicken Stapel Bargeld (nicht ich) bewaffnet, fahren mein Mann und ich quer durch Köln in den rechtsrheinischen Stadtteil Mülheim.

Männer allen Alters treffen nach und nach ein, begrüßen Freunde und taxieren die Gegner im Kampf um die schönsten Modelle. Wie dick beult sich die Geldbörse in der Gesäßtasche der Hose des Konkurrenten (eine offensichtlich bei Kerlen nicht auszurottende stilistische Todsünde in Sachen Bekleidung)? Deutlich erkennbar auch für Unbeteiligte wie mich, versucht sich mancher zu erinnern, wie viele nicht mehr zwingend benötigte Modelle der potentielle Mitbieter in den letzten Monaten bei Ebay zu Geld gemacht hat und was das für Rückschlüsse auf seine heutige monetäre Leistungsfähigkeit zulässt.

Auffällig ist die wirklich außergewöhnliche Anzahl der Bieter. Wie sich im Verlaufe des Tages herausstellen wird, sind einige Interessenten, die normalerweise telefonisch bieten, erstmals persönlich nach Köln angereist. Nummernschilder aus ganz Deutschland zeigen, woher die Sammelwütigen gekommen sind. Genauso ungewöhnlich ist die hohe Zahl von weiblichen Menschen, die ihren Sammler mit strengem Blick begleiten. Später werden Smartphone, Strickzeug, iPod, schmerzende Füße (zu wenige Sitzplätze) oder andere malträtiertere Körperteile (Holzstühle ohne Polster!) die Aufmerksamkeit der Damen erheblich mindern und viele von ihnen ins nahe gelegene Shopping-Umfeld ausweichen lassen.

Eine Auktion (auch *Versteigerung* oder *Lizitation*) ist eine besondere Form der Preisermittlung. Dabei werden von potentiellen Käufern und/oder Verkäufern Gebote abgegeben. Der Auktionsmechanismus bestimmt, welche der abgegebenen Gebote den Zuschlag erhalten und definiert die Zahlungsströme zwischen den beteiligten Parteien.

Hintergrund dieser Preisfindung sind Informationsasymmetrien im Markt. Ein Anbieter kennt häufig nicht die Zahlungsbereitschaft seiner Kunden. Setzt er einen zu hohen Preis fest, so kann er seine Ware nicht verkaufen. Setzt er seinen Preis zu niedrig an, erhält er vielleicht nicht den maximalen Gewinn. Die Bieter hingegen kennen nur ihre eigene jeweilige Zahlungsbereitschaft, aber nicht diejenige der Mitbieter. In dieser Situation bietet die Auktion dem Anbieter einen flexiblen Preisfindungsmechanismus, der im Idealfall zum Verkauf des Artikels zum aktuellen Marktpreis führt und die Zahlungsbereitschaft der Kunden optimal ausschöpft.

Klingt spannend, und das wird es auch. Die Bieternummern umklammernd und so Entschlossenheit demonstrierend finden sich kleine Grüppchen von scheinbar solidarisch zum Bietergefecht bereiten Männern (dieser Eindruck soll sich später als grundlegend falsch herausstellen, denn hier ist jeder des anderen Konkurrent, zumindest in der Gruppe der gleichen Beutetiere wie Fahrzeuge, Schiffe, Flugzeuge, Werbemodelle etc.).

Die vermeintlich entspannte Haltung einiger Jäger lässt darauf schließen, dass sich die meisten anhand des Versteigerungskatalogs und des zeitlichen Ablaufs gut auf ihren Einsatz vorbereitet haben. Harmloser Smalltalk dient dazu, sich mit Beschwichtigungsgesten der gegenseitigen Gefährlosigkeit zu versichern, um anschließend gnadenlos das Überraschungsmoment mit einem Frontalangriff auszunutzen.

Der Auktionator Carsten Saure betritt den Saal und nimmt, flankiert von zwei Schriftführern, an den auf der Bühne aufgebauten Tischen Platz. Die letzten Gespräche verebben, und gespannte Ruhe macht sich breit. Was nun kommt, entspricht so gar nicht meiner Vorstellung von einer Auktion. Keine lautstarken Gebote, keine verbissenen Gefechte um den angebotenen Artikel, keine Tumulte.

Stattdessen ertönt mit beachtlichem Gleichmaß die Stimme des Auktionators, der ruhig und konzentriert die Nummern der einzelnen Artikel verliest, Gebote in Form von erhobenen Bietertafeln annimmt und schließlich durch ein dezentes Klacken seines Hämmerchens den Zuschlag erteilt. Im Sekundentakt werden Modelle aufgerufen und ersteigert. Die Geschwindigkeit dieses Vorgangs zwingt alle Bieter, sich vollständig auf den vor ihnen liegenden Katalog zu konzentrieren, um den gewünschten Artikel nicht zu verpassen. Das Ganze erinnert mich an ein Bingo-Spiel, bei dem alle Spieler auf ihre Karten starren, während die Zahlen verlesen werden.



Die sich ausbreitende Monotonie des Geschehens wird nur gelegentlich unterbrochen durch das Austauschen der Druckerkartusche oder einen Raucher, dessen Nikotinspiegel zu stark abgesunken ist und der sich zwecks Abhilfe nach draußen begibt. Ich erfahre, dass ein Großteil der Familie Saure hier tätig ist: Saure Senior begrüßt die Bieter und gibt die Bieterkarten aus, Mutter Saure kassiert am Ende das Geld. Die gut gelaunte Lebensgefährtin Nina sorgt dafür, dass auf der Bühne in ausreichender Menge Mineralwasser zur Verfügung steht, holt vollgeschriebene Blätter ab, bändigt Drucker und Computer, fertigt Fotos und schenkt jedem ein strahlendes Lächeln. Ein echtes Familienunternehmen also, das bei mir den Eindruck eines eingespielten Teams hinterlässt.

Der Saal ist wie erwartet ungewöhnlich voll; Reservierungsschilder an den Rückenlehnen der Stühle zeigen schon zu Beginn, welch großes Aufkommen an Interessenten zu erwarten ist. Diejenigen, die keinen Sitzplatz mehr bekommen haben, stehen geduldig am hinteren Ende des Saales und an den Seiten entlang der Fenster (von denen sich bedauerlicherweise keines öffnen lässt, was den Sauerstoffgehalt der Luft nach einiger Zeit auf ein gesundheitsgefährdendes Niveau senkt und saunaähnliche Temperaturen produziert).

So plätschert die Versteigerung gleichförmig dahin, nur gelegentlich unterbrochen von unerwartet hohen Geboten, die durch einen kurzen Seitenblick der anderen Sammler kommentiert werden, bevor das Interesse zum folgenden Angebot zurückkehrt. Zeit für ausgiebige Freude oder Enttäuschung bleibt nicht, denn das nächste Bietergefecht folgt. Dabei darf man nicht unterschätzen, dass hier eine große Menge Geld umgeschlagen wird. Eine leere (!) Pappschachtel, äh ich meine natürlich ein Originalkarton, erzielt einen Preis von stolzen 70,- €, und immer öfter bewegen sich Gebote auch im vierstelligen Bereich, nach Zuschlag begleitet vom fairen Applaus der unterlegenen Bieter. 314 schriftliche Gebote und einige Telefonanbieter machen deutlich, dass die Konkurrenz sich nicht nur im Saal befindet.

Wie immer fehlt mir völlig eine realistische Einschätzung, was wie viel wert ist, und die kluge Frau schweigt unter Aufbietung aller Kräfte zu den Geboten ihres Mannes.

Es stellt sich heraus, dass reinrassige Räder-, Schiffs-, Flugzeug- und Zubehörfraktionen gegenüber den Generalisten unter den Sammlern jetzt im Vorteil sind, denn die thematische Ordnung der Versteigerungsobjekte erlaubt ihnen (animiert vom intensiv den Saal erfüllenden Mettbrötchen-mit-Zwiebel-Aroma) dem absinkenden Blutzuckerspiegel durch einen erneuten Gang in Richtung Cafeteria entgegenzuwirken. Einige scheinen aber auch über eine durch jahrelange Übung derart gestärkte Kondition zu verfügen, dass sie diesen Marathon problemlos ohne Essen oder Getränke durchhalten. Unterstützend wirken dabei sicher auch die im Saal strategisch günstig verteilten Körbchen mit Lakritz, Gummibärchen, Kaubonbons und Schokolade. Dass Schokolade glücklich macht und heute vielleicht auch

manchen Teilnehmer tröstet, muss nicht explizit erwähnt werden. Die wirklich raffinierten und erfahrenen Bieter reichen Ihrer Begleiterin diesen Korb und sichern sich so ein gewisses Maß an Wohlwollen für das nächste Gebot.

Manche Bieter fallen mir besonders auf: ihre scheinbar großzügig dimensionierten finanziellen Mittel sind gepaart mit Nervenstärke und einem lässigen, für Andere kaum wahrnehmbaren Anheben der Bieterkarte. Dem Auktionator entgeht jedoch auch nicht das unauffälligste Gebot, was meine Bewunderung für seine über Stunden außergewöhnlich konstante Leistung in Sachen Konzentration und Redefluss nochmals steigert.

Auch Hündin „Feli“, das vierpfotige Familienmitglied der Familie Saure, erweist sich als Profi in Sachen Teilnahme an einer solchen Veranstaltung. Das Tier bummelt gemütlich durch die Reihen, lässt sich über den Rücken streicheln, hinter den Ohren kralen und macht mir durch enttäushtes Abwenden des Kopfes klar, dass meine extra für sie mitgebrachten Frolic-Happen dem Anlass nicht gerecht werden. Also erwerbe ich bei Frau Adam an der Theke der Cafeteria ein kaltes Würstchen ohne alles, welches von Feli neben mir stehend geduldig erwartet, erfreut angenommen und mit einem Schwanzwedeln goutiert wird.



Eine mit zahlreichen Designer-Tüten beladene Geschlechtsgenossin strebt energisch auf Reihe zwölf zu, beugt sich zu ihrem Mann herunter und flüstert ihm etwas ins Ohr. Seine Antwort besteht in einem kurzen, aber heftigen Abwinken, welches unzweideutig zeigt, dass er weitere Unterbrechungen dieser Art nicht zu dulden bereit ist. Daraufhin zuckt sie mit den Schultern, ergreift ihre bisherige Beute des Tages und macht sich den Saal wieder verlassend augenscheinlich auf die Suche nach weiteren Shopping-Revieren. Die Stadt Köln sollte meines Erachtens diese Form von Wirtschaftsförderung dadurch unterstützen, dass während der Versteigerung die Baustellen-Haltverbote und Umleitungen im weiten Umfeld aufgehoben werden. Mehr Parkplätze, mehr Autos mit Begleiterinnen, mehr Geld in den Kassen des Kölner Einzelhandels!

Uff, Pause. Endlich Zeit, das für den ausgefüllten Teilnahmezettel am Gewinnspiel ausgehändigte Sondermodell eines VW Kleinbusses in den Farben currygelb und milkschokoladen-braun (ich verweise an dieser Stelle auf meinen Artikel „Die Farbenlehre nach Peltzer“, veröffentlicht in der Ausgabe Nr. 12 auf Seite 23) näher in Augenschein zu nehmen.

Nach der Pause eine Geste, die empathiegeschwängerte Frauenherzen höher schlagen lässt:

Herr Saure bedankt sich anlässlich des Veranstaltungsjubiläums für die Unterstützung bei seiner Familie und allen Teilnehmern. Dem Mitarbeiter, Familie Adam von der Cafeteria und den namentlich erwähnten zehn Bietern, die seine Versteigerungen am häufigsten besucht haben, werden außerdem Flaschen in edler Verpackung überreicht. Die beiden Bieter mit der größten Teilnehmerfrequenz erhalten zusätzlich eine Bieterkarte mit Bieternummer auf Lebenszeit.

Nun steigt die Spannung merklich an, denn wir erreichen die Abteilung der hochpreisigen Modelle. Die atemlose Stille wird nur durch ein gelegentliches Raunen und Applaus nach dem Zuschlag vierstelliger Gebote unterbrochen, wenn auch zum allgemeinen Bedauern der bisherige Rekord von 10.000,- € an diesem Tag nicht eingestellt wird.

Die Worte „Knöpfe“ und „Kämme“ lenken meine Aufmerksamkeit auf die Katalogseiten. Tatsächlich, ich habe mich nicht verhört! Die erzielten Gebote von 770,- bzw. 640,- € lassen mich jedoch zu dem Schluss kommen, dass ich lieber woanders einkaufen sollte. Für das Geld hängt bei meinen Einkäufen an den Knöpfen noch ein exklusives Kleidungsstück und die Kämme sollten mindestens vergoldet sein. Beides war hier nicht der Fall.

Kurz von 16 Uhr nimmt der Geräuschpegel zu. Sammler streben der linken Tischreihe zu, geben ihre Bieternummern ab, erhalten die Liste ihrer Neuerwerbungen mit Gesamtpreis und treten nach einer Schrecksekunde den Gang zur Kasse an, um dann die Kostbarkeiten in Blistern und neutralen weißen Papiertüten entgegenzunehmen.

Auch hinter der Theke der Essen- und Getränkeausgabe macht sich spürbar Erleichterung breit. Die beiden Damen beobachten den Abzug der beutebeladenen Bieter, während Herr Adam in der Mitte sitzend mit über dem Bauch gefalteten Händen ein wohlverdientes Schläfchen macht.

Die Verabschiedung von den Sammlerkollegen verläuft kurz und herzlich; schließlich sieht man sich in spätestens drei Monaten hier wieder. Viele von ihnen werden sich, nachdem die Erschöpfung dieses Wochenendes abgeklungen ist, telefonisch oder per Email intensiv über diesen Tag, die kleinen und großen Siege und Niederlagen austauschen. Und die Erkenntnis, dass in der eigenen Sammlung immer noch Lücken sind, wird Motivation für die Teilnahme an der nächsten Wiking-Versteigerung in Köln sein (15./16.06.2012). Man sieht sich...



Wie, Flussdampfer?

Binnenschifffahrt mit Wiking-Modellen (Teil II)

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)

Am 7. Oktober 2008 prödete das letzte Mal ein zu einem aktiven Dampfer gehöriges Horn auf dem Rhein. Es war das der ‚Goethe‘, sie war auf der Fahrt zum Niehler Hafen in Köln. Dort wurde die Dampfmaschine aus- und ein moderner Dieselmotor eingebaut. So endete das Kapitel der Dampfschiffe auf dem Rhein.

Inzwischen ist selbst das Tuckern der alten Langsamläufer in den Motorfrachtkähnen selten geworden, heute umgibt den Rhein hauptsächlich das Winseln geladener Diesel, den aktuellen Königen des Stromes.

Drehen wir das Rad der Zeit also einfach ein paar Jahrzehnte zurück und lassen die verflossene Dampf-Welt nochmals auferstehen, natürlich auch mit Wiking-Modellen.



Davor sollten wir uns allerdings noch mit dem endemischen Revier der Flussdampfer ein wenig vertraut machen, um die dortigen Probleme und auch Lösungen besser verstehen zu können.

Flüsse sind keine Meere

Auf hoher See ist die Welt meist in Ordnung, wenn man ein intaktes Schiff, genügend Frischwasser und etwas zu essen dabei hat. Störungen in Form anderer Verkehrsteilnehmer sind eher selten, solange man nicht gerade im Ärmelkanal schippert, etwaige Untiefen sind im Regelfall bestens dokumentiert und so kaum zu übersehen.

Sollte der Rudergänger also selbst für längere Zeit geistig abschweifen, wird dennoch kaum etwas Ernsthaftes passieren.



Auf Flüssen ist das anders. Die sind nicht nur seitlich direkt begrenzt, selbst dort, wo Wasser ist, kann man nicht überall fahren, ganz im Gegenteil. Jeder Fluss hat sowohl tiefe als auch seichte Stellen, die sich zu allem Überfluss auch noch gelegentlich ändern oder einfach verschieben.

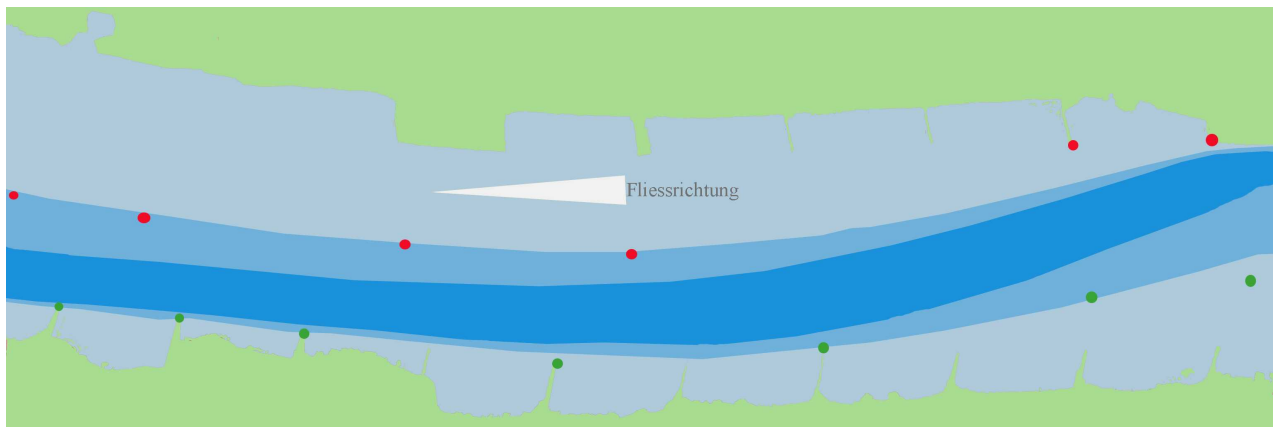
Tief ist es am sogenannten Prallufer, das ist die Außenseite einer Flussbiegung. Auf der Innenseite, dem Gleitufer, wird es sehr schnell sehr flach. So verschiebt sich die ‚Ideallinie‘ mit dem meisten Tiefgang von Biegung zu Biegung immer auf die jeweils andere Seite, was zu einem ziemlichen Schiffs-Gewusel führt. Zumindest auf dem Rhein, der ist die am zweithäufigsten befahrene Binnenstrecke der Welt.

Bei Normalwasser ist maximal die Hälfte der Wasserfläche überhaupt befahrbar. Hat man seinen Kahn richtig vollgeladen, ist es schnell nur noch ein Drittel oder Viertel des Stromes, das man wirklich nutzen kann.

Flussfahrt ist also ungefähr so, als müssen man sein Fahrzeug immer durch eine schmale Passage steuern. Und das von morgens bis abends, auch nur eine Minute Unaufmerksamkeit ist auf einem Fluss nicht drin. Es sei denn, man möchte sich von einem der zahlreichen Kollegen wieder freischleppen und danach ausführlich verhöhnen lassen. Das jedenfalls wäre die mit Abstand billigste Konsequenz eines Schiffsführer-Kurzschlāferchens auf dem Strom.

Klarer wird die Problematik wohl, indem wir uns mal ein Stück Fluss genauer ansehen, hier den Stromkilometer 681 (sprich sechseinundachtzig) des Rheins. Den kenne zumindest ich wie meine Westentasche.

Fährt man Berg Richtung Bonn, folgt direkt dort, wo das Papier aufhört, eine Rechtskurve. Fährt man Tal Richtung Kölner Innenstadt, kommt ebenfalls eine Rechtskurve. Die Umgebung von 681 entspricht also einem S, wir sehen hier nur den geraden Teil in der Mitte. Auf dem Bild oberhalb des Rheins liegt das rechtsrheinische Köln-Poll, unterhalb des Flusses das linksrheinische Köln-Rodenkirchen.



Die Flussrichtung des Stroms ist von rechts nach links. Was als schmale Striche oben und unten in den Fluss hineinragt, sind sogenannte Kribben. Diese Bauwerke wurden geschaffen, um die Fließgeschwindigkeit im dadurch schmaler werdenden Fahrwasser zu erhöhen. So soll das Ablagern von Geschiebe auf der Flusssohle vermindert werden. Der Innenbereich der Kribben gehört nicht zum Fahrwasser. Im oberen Bereich des Bildes wird der Rhein ab etwa der Mitte schnell flach. Das Wasser- und Schifffahrtsamt hat aufgrund dieser Situation vor einigen Jahren dort Begrenzungs-Tonnen ausgelegt, die ebenfalls auf dem Bild zu sehen sind, das sind die grünen und roten Punkte, die nicht an Land stehen.

Hellblau ist die vom Ufer zu sehende gesamte Wasserfläche, mittelblau das Fahrwasser und tiefblau der Bereich mit der größten Tiefe. Diesen letzten Bereich müssen sich all die Kähne teilen, die bis ‚Oberkante Unterlippe‘ abgeladen sind. Nur dort finden sie die Tiefe, die sie brauchen. Leere oder nur wenig beladene Fahrzeuge können bei Bedarf (und solange das Echolot nicht anderer Meinung ist) im Begegnungsfall in den mittelblauen Bereich ausweichen.

Auf die genauen Umstände bei Hoch- oder Niedrigwasser möchte ich hier nicht näher eingehen, da das den Rahmen sprengen würde, ich kann aber versichern, dass sie auf den Strömen eine wirklich gewichtige Rolle spielen.

Nachdem wir den Fluss nun ein wenig besser kennen gelernt haben, sollten wir uns näher einer inzwischen bereits wieder weitgehend vergessenen Kunst widmen: der

Schleppschifffahrt

Die gängigen Verkehrsregeln auf dem Strom sind schnell erklärt:

Vorfahrt hat der Talfahrer, denn er kann nicht einfach anhalten. Der Bergfahrer wiederum muss anzeigen, auf welcher Seite er vom Talfahrer passiert werden will.

Standard ist die Backbord-Begegnung, wünscht der Bergfahrer eine Steuerbord-Begegnung, setzt er eine blaue Tafel neben dem Steuerhaus. Der begegnende Talfahrer wird als Zeichen, dass er verstanden hat, dasselbe tun.

Das klappt in der Praxis ziemlich gut, wie ich aus eigener Erfahrung berichten kann. Hält man sich an die Wünsche der Berufsschifffahrt, kommt man völlig unaufgeregt auch durch dichten Verkehr.

Die größten Schubverbände kommen heute auf eine Länge bis 230 Meter und sehen recht gewaltig aus, sind aber gegen die Dampf-Schleppverbände des letzten Jahrhunderts eher ein Scherz, zumindest, was die Länge angeht.



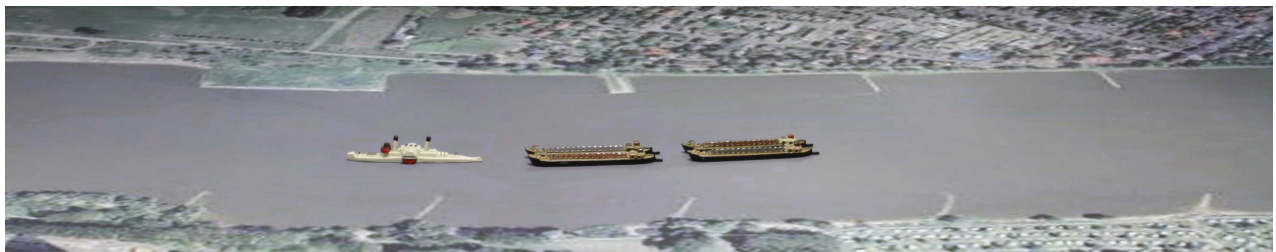
Auf dem oberen Bild sieht man einen Berg fahrenden Wiking-Schleppverband. Und der ist nur deshalb so kurz, weil ich mit der Festobjektiv-Kamera nicht weiter zurück komme und der unterliegende Druck auch nicht lang genug ist.

Tatsächlich konnten solche Schleppzüge bis zu acht Lastkähne anhängen und eine Gesamtlänge von 1.500 m und mehr waren keine Seltenheit, zumindest zwischen Koblenz und Rotterdam.

Wer den Rhein und seine Biegungen kennt, der weiß, dass der Schiffsführer des Schleppdampfers das letzte Schiff seines Trosses zu Berg nur selten sehen konnte.

In diesem Licht besehen sind die Wiking-Flussdampfer also richtige Kracher, die zur tatsächlichen Darstellung ihrer vollen Fähigkeiten ein Zwei-Meter-Diorama benötigen. Mindestens!

Solche Ungetüme sind nur auf der Bergfahrt einigermaßen kontrollierbar, talfahrende Verbände wurden anders zusammengestellt. Die Kähne wurden dann in engen Zweierverbänden gezogen.



Der Grund dafür ist, dass Talfahrer nicht bremsen und so als letzte Rettung vor einer drohenden Kollision nur noch im Strom aufdrehen (sich mit dem Bug gegen die Strömung legen) können. Mit einem Kilometer oder mehr Lastkähnen ‚an de Futt‘, wie der Kölner sagt, ist diese Manöver für den Schlepper nicht durchführbar.

Insgesamt kann die Schleppschifffahrt als nicht völlig trivial bezeichnet werden. Gleiches gilt für ihre hauptsächlichen Protagonisten, die Schlepper. Auch hier lohnt ein genauer Blick.

Schlepper



In der Seefahrt setzte sich ziemlich schnell der Schrauben- gegen den Räderantrieb durch. Trotz seiner Nachteile wie schwierigem Manövrieren bei Rückwärtsfahrt und einem größeren Tiefgang war er alleine durch seine Energieeffizienz den Räderschiffen überlegen.

Aber auf Flüssen ist Tiefgang immer ein Thema, und die 1,2 bis 1,5 Meter eines ausgewachsenen Seitenradschleppers bieten gegenüber Schraubenschleppern mit um die 2,5 Meter Tiefgang erhebliche Vorteile, gerade bei Niedrigwasser.

Bugsierschiffe im Hafen oder auf der Reede waren immer kleine Schraubenschlepper, als Streckenschlepper waren Schraubenschiffe hauptsächlich zwischen Duisburg und Rotterdam im Einsatz. Zwischen Duisburg und Basel wurden dagegen vorzugsweise Seitenradschlepper eingesetzt.



Die ersten Motorschiffe auf dem Rhein waren natürlich Seitenraddampfer, sowohl für Personen als auch für Güter. Daraus entwickelte sich schnell der Typ, welcher fast hundert Jahre äußerlich gleich gebaut wurde und zu denen letztlich auch der Seitenradschlepper gehört.

Gerade den hat Wiking nicht(!) als Vorbild des Modells genommen, sondern eine gelegentlich gefertigte Sonderform.

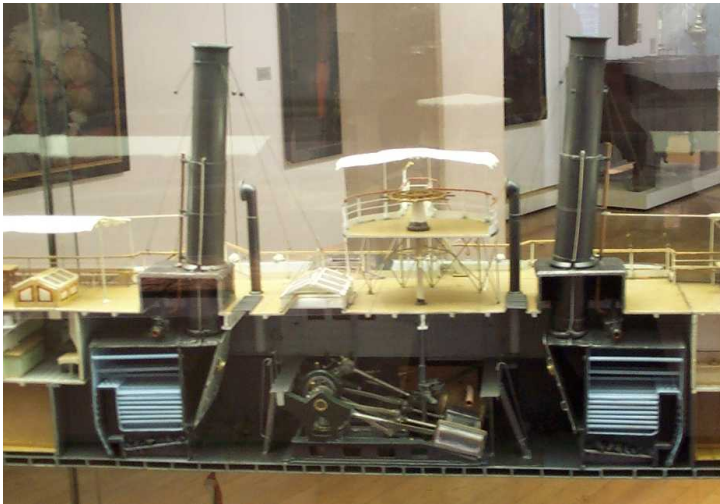
Bei den allermeisten wirklichen Seitenradschleppern befindet sich der Steuerstand (auf den Bildern rot dargestellt) zwischen den Kesseln und somit auch den Schornsteinen.



Daneben gibt es ein relativ seltenes Baumuster, bei dem sich der Steuerstand vor den Schornsteinen befand. Dabei spricht man vom Typ Schichau, benannt nach der gleichnamigen Werft im ostpreußischen Elbing. Und um genau einen solchen Typ handelt es sich bei dem Wiking-Flussdampfer.

Wirklich typisch ist dies Modell für die Binnenschifffahrt also eher nicht und ich habe eine ganze Zeit mit der Frage zugebracht, warum Herr Peltzer so gehandelt hat.

Für am wahrscheinlichsten halte ich die Theorie, dass ihm als Seemann der Steuerstand hinter einem massiven Schornstein als so unglücklich erschien, dass er den Typ Schichau als bessere Konstruktion ansah. Auf jeden Fall sieht es wesentlich schiffiger aus als der meistgebaute Flussdampfer-Typ.



Nebestehend ein weiteres Bild aus dem Kölner Stadtmuseum. Es zeigt die Kessel und Maschine eines Dampfschiffs aus dem ausklingenden 19. Jahrhundert. Dieser Bereich der Schiffe war immer recht einheitlich.

Seitenradschlepper sind ausgewachsene Maschinen, die ebensolche Werften und Geldbörsen der Besteller voraussetzten. Diese waren meist Kohlenhändler aus dem Ruhrgebiet, die ihre Rohstoffe in Eigenregie transportieren wollten. Namen wie Raab-Karcher, Stinnes und Haniel sind vielen auch heute noch bekannt, obwohl einige der Firmen inzwischen nicht mehr eigenständig existieren.

Nur diese großen Firmen konnten überhaupt die erheblichen Mittel für solche Neubauten aufbringen. Und sie haben die entsprechenden Werften über Jahrzehnte mit Aufträgen versorgt, für kleinere Fahrzeuge kleinerer Unternehmer blieb da wenig Kapazität. Die Seitenradschlepper der letzten Generation, gebaut zwischen 1900 und 1920, hatten bis zu 1.500 PS. Das reichte locker, um 4 – 5.000 Tonnen Last auch zügig gegen den Strom zu schleppen.

Wirkliche Veränderungen fanden fast ausschließlich bei den Dampfmaschinen selbst statt. Und natürlich bei den Schaufelrädern, allein die Einführung der Exzenterführung nach dem Prinzip Sachsenberg, welche die einzelnen Paddel fast durchgängig auf ihrem Weg durchs Wasser senkrecht stellte, ersparte Hunderte Tonnen Kohle pro Fahrt.

Es ging das Gerücht, dass ein Flussdampfer der ersten Generation den Inhalt des ersten Frachtkahns für eine Fahrt von Duisburg nach Mannheim komplett selbst benötigte.

Ein großer Seitenradschlepper hatte 15 Mann Besatzung, davon waren bei Kohlefeuerung allein 5 Heizer. So wundert es nicht, dass viele der Schlepper noch auf Dieselfeuerung umgerüstet wurden, wenn ohnehin eine Revision der Kessel anstand. Das senkte die Mannschaftszahl immerhin um ein Drittel.

Bevor wir zu den Schraubenschleppern kommen, sollten wir zunächst einen für viele neuen Begriff klären, den des Partikuliers.

Im Gegensatz zu Haniel und Co. waren und sind Partikuliere meist kleine Familienbetriebe mit einem oder zwei Kähnen. Die konnten sich keine Seitenradschlepper leisten, selbst wenn sie es gekonnt hätten, wären sie kaum zu einem solchen gekommen, da die Produktionskapazitäten sowohl begrenzt als auch ausgelastet waren.

Bei den Schraubenschleppern sah es ganz anders aus, die konnten in fast jeder beliebigen Größe auch von vielen kleinen und mittleren Werften gebaut werden. Und die Einsatzgebiete für solche Schlepper waren mannigfaltig, vom Bugsierer und Streckenschlepper für kleinere Verbände bis hin zu Vorspannschiffen für Seitenradschlepper in strömungsreichen Passagen war vieles möglich.

Mit dem Mitte der Zwanziger des letzten Jahrhunderts auf der Bildfläche erscheinenden Dieselmotor schließlich begann ihre große Zeit. Ein Dieselschlepper kommt gut ohne Heizer und Maschinisten aus, was zu einer weiteren erheblichen Senkung der Fixkosten führte.

Wiking hat nicht explizit Binnen-Schraubenschlepper gebaut, aber ein Bugsier als Schutenschubser und ein Hochseeschlepper für die Strecke sind sicher kein Sakrileg auf einem Fluss-Diorama.

Am besten passen würde vielleicht der ‚alte‘ Hafenschlepper von Wiking, aber der macht sich leider ziemlich rar, zumindest in meinem Modell-Endlager.

Flussdampfer

Klassifizierung nach Haevecker:

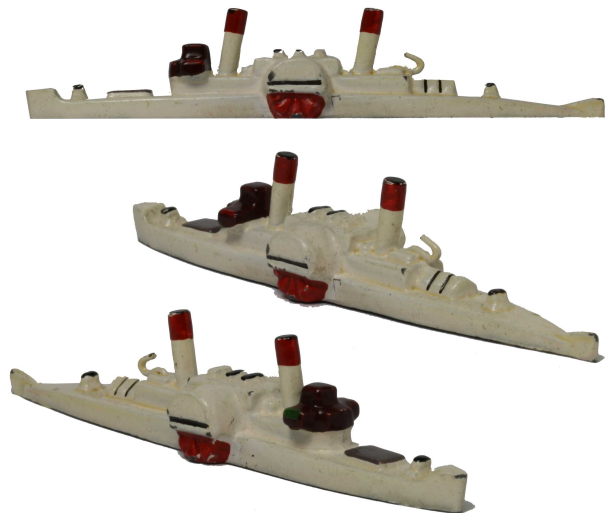
D212-Flussdampfer;

Maße ,alte' Form:

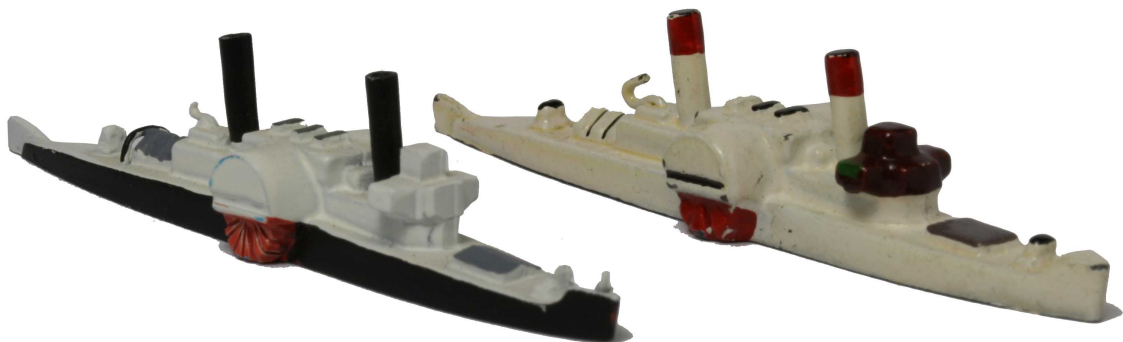
Metall-Hohlguß, Länge über alles 62,8 mm, Breite Wasserlinie 7,3 mm, Breite über Radkästen 12,3 mm, Gewicht 15,2 g;

Maße ,neue' Form:

Metall-Hohlguß, Länge über alles 62,1 mm, Breite Wasserlinie 6,5 mm, Breite über Radkästen 11,3 mm, Gewicht 10,2 g; Herstellungszeitraum nach Leinhos: 1936 – 1975.



Das Bild oben zeigt die ,alte' Form, mit der Wiking das Modell ganze Jahrzehnte produziert hat. Auf dem Bild unten sieht man links die ,neue' und rechts die ,alte' Form.



Die hauptsächlichen Unterschiede der Modelle sind recht einfach zu erkennen. Der Bug ist bei dem Neuen feiner ausgearbeitet und der Neue verfügt achtern nun über den Bügel, der ein Verfangen der Schlepplein verhindern soll.

Erst auf den zweiten Blick fällt auf, dass das neue Modell insgesamt etwas ranker ist als das alte. Dies schlägt sich insbesondere im Gewicht nieder, das neue Modell wiegt nur Zweidrittel des alten. Ob die Gewichtsabnahme nur der neuen, etwas kleineren Form geschuldet ist oder ob auch neues Material dazu beitrug, kann ich nicht sagen.

Die Form für den neuen Flussdampfer ist nach meiner Meinung also nicht überarbeitet, sondern völlig neu erschaffen worden.

Das ist eine ganze Menge Arbeit für ein Modell, welches bereits seit Jahrzehnten produziert wurde und dessen Änderungen nur bei sehr genauem Hinsehen überhaupt auffallen.

Auch Leichtmatrosen haben ihren Stolz! Das macht das Schreiben über den Flussdampfer nicht gerade leichter. Ich besitze nämlich kaum welche, tatsächlich nur zwei unterschiedliche Alte und eine Neue, die aber alle gleich sind.

Wo immer sich die vielen Seitenradschlepper von Wiking auch befinden, in meinen Schubladen jedenfalls sind sie nicht.



Für ein so lange gebautes Modell ist das bisher eine ausgesprochen schlappe Ausbeute, selbst Bremen/Europa-Modelle besitze ich mehr.
Dies sollte als Erklärung für kommende, harte Gefechte in der Elektrobucht reichen.

Zumindest kann ich noch dokumentieren, wie die letzte Serie der Flusstdampfer den Sammler erreichte.



Aus dieser Zeit in 1:1 bis heute erhalten ist die Oscar Huber, sie liegt als Museumsschiff in Duisburg-Ruhrort.



1922 in Duisburg bei Ewald Berninghaus gebaut, 75 Meter lang, über die Radkästen 20,75 Meter breit, 1350 PSi bei 1,5 Meter Tiefgang. Das Schiff konnte bis zu sieben Lastkähne ziehen und war bei Kohlefeuerung anfänglich mit 15 Mann besetzt, nach dem letzten Umbau mit 8 Mann bei Dieselfeuerung.
Man beachte auch den typischen Aufbau eines Seitenrad-Schleppers mit dem Steuerhaus zwischen den Kesseln.

In Ruhrort direkt hinter der Oscar Huber liegen ungeniert ihre Nachfolger, die Schubschiffe.



Auf dem Bild links sieht man die Herkules IX, 1975 auch in Duisburg gebaut, 37 Meter lang, 13 Meter breit (die Oscar Huber hat ohne Radkästen 9,5 Meter) und mit 3 x 2.000 PSi ausgestattet. Daneben haben diese Schubschiffe natürlich auch die Schraubenschlepper verdrängt. Tatsächlich fahren sie wie früher die Schraubenschlepper auch eher die Route Duisburg – Rotterdam.

Bei uns in Köln sind sie eher seltene Gäste, hier dominieren die großen Motorkähne, gerne auch mit einem vorgespannten oder seitlich geführten Lastkahn. Ein solcher Verband ist immer für bis zu 5.000 Tonnen gut, also das, was die Oscar Huber mit fünf bis sechs Lastkähnen auch gerade noch geschafft hätte.

Motorlastkahn

Klassifizierung nach Haevecker:

D219-Motorlastkahn;

Metall-Hohl-guss, Länge Wasserlinie 56 mm, Länge über alles 60 mm, Breite 8,8 mm, Gewicht 13,5 g;

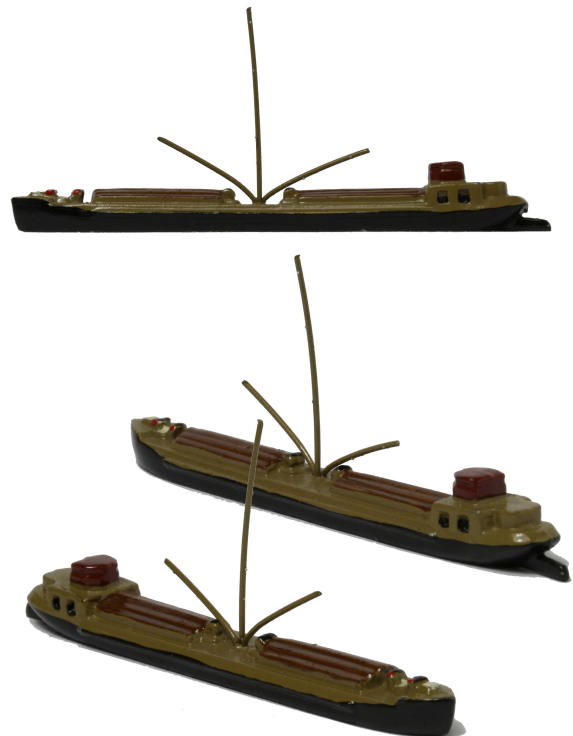
Herstellungszeitraum nach Leinhos: 1938 – 1950.

Auf den ersten Blick dem großen Lastkahn durchaus ähnlich, handelt es sich tatsächlich um ein ganz anderes Fahrzeug. Von allen Wiking-Binnenmodellen erblickte das Vorbild von diesem zuletzt das Licht der Welt.

Zwar gab es einige wenige Dampf-Lastkähne, die waren aber anders (ähnlich wie die Flusssdampfer) aufgebaut. Ebenso ihr erheblicher Personalbedarf mit Heizern und Maschinisten bei geringer Ladekapazität machte sie nicht zu einem Siegertyp.

Der Durchbruch erfolgte wie bei den Schraubenschleppern auch zusammen mit dem des Dieselmotors. So entstand eine Lastkahn-Gattung, die die Flüsse bis zum heutigen Tage bevölkert.

Der Motorlastkahn von Wiking ist wieder ein Stückgut-Transporter, so ist der (in der Realität mit Sicherheit legbare) Mast fast selbstverständlich. Die ersten Modelle hatten noch Ladebäume, später gab es nur noch Masten.



Auch hier gibt es wieder Modelle mit glänzenden und matten Farben. Auf dem Bild unten sieht man die Matten oben und die Glänzenden unten.



Gegenüber dem großen Lastkahn gibt es hier nur eine überschaubare Anzahl an Farbvarianten, das Modell wurde aber auch nicht so lange produziert. Alle meine Modelle mit Ladebäumen sind glänzend lackiert und können so aus meiner Sicht zu den ersten Produkten dieser Serie zählen. Besonders interessant finde ich den grauen Kahn links oben.

Eigentlich gibt es keinen wirklichen Grund, das Modell an Deck in Tarnfarbe zu pönen, denn auch bei den kriegerischsten Konflikten sind Lastkähne eher nicht kombattant, von der ‚African Queen‘ vielleicht einmal abgesehen.

Bei einer anderen Recherche bin ich dann auf den für mich verblüffenden Umstand gestoßen, dass Wiking zwar etliche US-amerikanische Landungsboote gefertigt hat, aber nur ein deutsches. Tieferes Graben ergab, dass dieses deutsche Landungsboot (der Marinefährraum) nur über eine sehr eingeschränkte Seegängigkeit verfügte, um es mal freundlich auszudrücken.

So plante die deutsche Generalität wohl, eine Invasion des vereinigten Königreiches hauptsächlich über Lastkähne mit und ohne Motor durchzuführen. Diese sollten dafür mit Brückenkonstruktionen am Bug versehen werden, um so die Besatzung nebst Material einfacher an den Strand entlassen zu können. Für dererlei Sandkastenspiele würde dieser graue Motorlastkahn wirklich gut passen.

Vielleicht ist er aber nur grau, weil es damals gerade keine andere Farbe gab, wer weiß das schon?

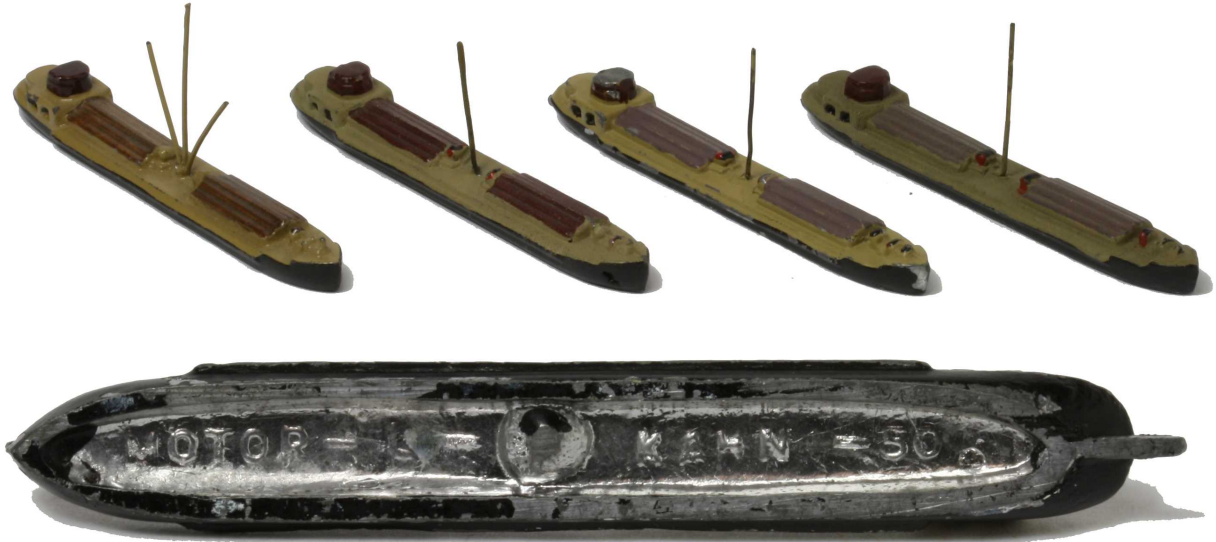
Für eine zeitliche Einordnung der Modelle kommt man an der Bodenprägung kaum vorbei. Denn weitere Änderungen an der Form hat es nach meinem Dafürhalten nicht gegeben. Also drehen wir die Kähne nun am besten mal rum.

Keine Bodenprägung



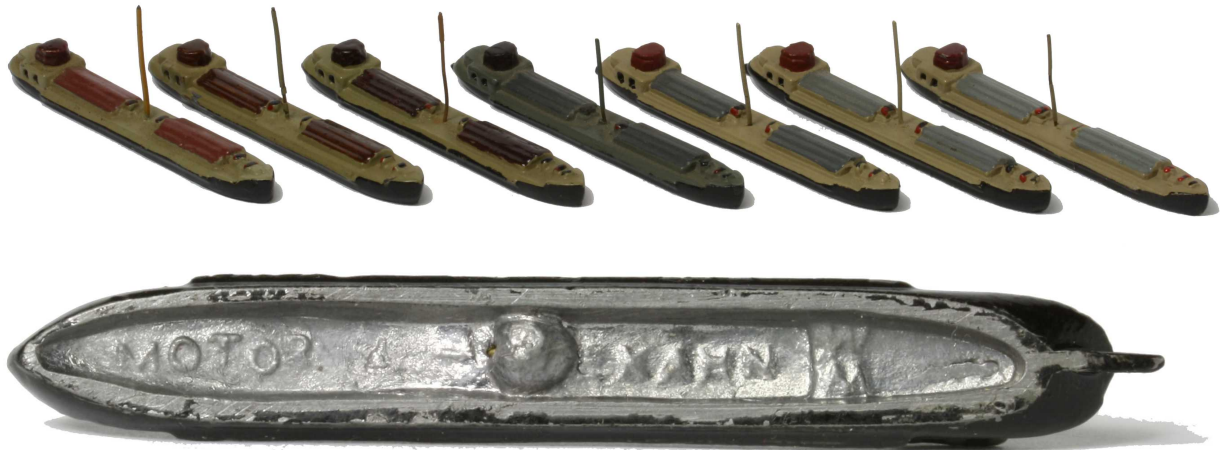
Drei meiner Motorkähne haben keine Bodenprägung, dafür aber durchgängig einen Mast mit zwei Ladebäumen. Ebenso weisen zwei von ihnen die liebevollste Bemalung auf, siehe Vorschiff. Meiner Meinung nach sind dies die ältesten Modelle.

Bodenprägung MOTOR- L – KAHN -.50



Einzige wirkliche Änderung ist die nun vorhandene Bodenprägung. Ansonsten bemerkt man den Verlust der Ladebäume und gegenüber den großen Lastkähnen das eher dezente farbliche Auftreten der Ladeluken.

Bodenprägung MOTOR – L – KAHN W über M



Die Änderung an der Bodenprägung wurde genauso vorgenommen wie bei dem großen Lastkahn auch, die Prägung wurde in der Form weggeschliffen. Hier erkennt man allerdings den daraus resultierenden Steg (rechts von KAHN) besser. Im Gegensatz zum großen Lastkahn wurde hier auch eine neue Gravur eingefügt, W über M.

Für mich wurden die Änderungen an den Formen des großen Lastkahns und des Motorlastkahns zeitgleich oder kurz hintereinander durchgeführt. Und wenn das so ist, verblüfft mich folgender Umstand: die Bearbeitung der Form des großen Lastkahns zur Unkenntlichmachung des Preises geht einher mit einer auffallenden Änderung des Materials zum Schlechteren hin.

Bei dem Motorlastkahn wird eine ähnliche Veränderung an der Form durchgeführt, hier jedoch kann bei meinen jüngeren Modellen dieses Typs keine solche Verschlechterung des Materials beobachtet werden.

Und im Gegensatz zu den großen Lastkähnen überwiegen hier in meiner Sammlung die neuen Modelle. Scheinbar waren bei Wiking vor dem Krieg große Lastkähne das hauptsächlich produzierte Binnenfahrzeug (was ja auch prächtig zu den Seitenrad-Schleppern passte), nach dem Krieg gab es scheinbar mehr Motorlastkähne.

Nicht vergessen darf man natürlich, dass mit dem 1.000-Tonnen-Lastkahn nach dem Krieg ein interner Wettbewerber für den großen Lastkahn entstanden war. Aber ich schweife ab.



Von den hier behandelten Binnenfahrzeugen sind allein die Motorlastkähne bis heute auf den Flüssen zu finden. Von uralten 300- bis zu hochmodernen 2.500-Tonnern, die auch noch locker eine gleichgroße Schute vor sich herschieben können, ist fast jeden Tag alles da auf dem Strom.

Wer also auf Schlepper verzichtet und den Motorlastkahn auch mal schieben lässt, kommt dem heutigen Bild auf dem Fluss auch mit über 50 Jahre alten Modellen ziemlich nahe. So schnell dreht sich die Welt am Fluss dann doch nicht.

Salonschiffe

Nebenstehend das Bild eines sehr modernen Salonschiffes, die Bauweise als Katamaran ermöglicht einen prächtigen Ballsaal mit ausreichend Nebenräumen auf dem Wasser.



Ausflugsverkehr gehört in den Sommermonaten zu den ständigen Gästen auf dem Fluss. Und was wären der Rhein und andere Ströme ohne die KD (Köln Düsseldorf Deutsche Rheinschiffahrt AG) oder andere, verwandte Flotten?

Da Wiking nun aber kein Salonschiff hergestellt hat, dachte ich mir, es wäre einfach durch ein kleines Seeschiff zu ersetzen, meine Favoritin war die ‚Königin Louise‘ oder auch die ‚Wappen von Hamburg‘. Da habe ich mich schwer getäuscht.

Denn die Schiffe der Weißen Flotten sind anders, ganz ganz anders. Von der Größe her ungefähr wie ein Motorlastkahn haben sie weder die Breite noch die Höhe eines Seeschiffs.

Und sie haben, wie alle anderen Binnenfahrzeuge auch, keine Rettungsboote.

Wozu auch, im allerschlimmsten Fall setzt man den Kahn einfach auf ‚den Acker‘, also auf Grund. Von dieser gesicherten Position aus kann man dann in aller Ruhe abbergen, bisher hat es jedenfalls noch immer geklappt. Und das nächste Hochwasser kommt auch mit ziemlicher Sicherheit, mit ein wenig Glück kann man sich dadurch sogar das Freischleppen sparen.

Also müssen meine eventuell kommenden Süßwasser-Dioramen ohne Salonschiffe leben, denn die ‚Louise‘ wirkt dort doch ziemlich fehl am Platz.

Und meiner zugegebenermaßen ziemlich schrottigen ‚Helgoland‘ mit Feile und Pinsel zu Leibe zu rücken, bringe ich dann doch nicht übers Herz.

Die Erben der Schlepper

Heute gibt es keine Schleppschiffahrt mehr auf den Flüssen, heute wird geschoben. Der Grund ist einfach, es ist schlicht billiger. Ein großer Dampfschlepper hatte (bei Dieselfeuerung) ungefähr 10 Mann Besatzung. Nehmen wir dann noch 5 Lastkähne (mit jeweils drei Mann Besatzung), sind wir bei 25 Mann für den gesamten Verband.

Damit hat man früher 5.000 Tonnen transportiert.



Das Bild links zeigt einen modernen Schubverband, der bei Stromkilometer 682 zu Berg fährt. Den würde ich irgendwo um die 8.000 Tonnen oder mehr einordnen. Und der fährt mit vielleicht drei Leuten, wenn denn zwei Schiffsführer an Bord sind. Noch Fragen? Was sich übrigens nicht geändert hat, ist das Transportgut, jede Menge Kohle. Wie ganz am Anfang, also vor hundertfünfzig Jahren, auch.

Normalerweise sieht es auch dem Rhein eher so aus:

Jede Menge Selbstfahrer, hier im Vordergrund drei Tanker und ein Schüttgut-Transporter. Und alle hoffen inständig, dass ihnen bei ihrer Fahrt zu Berg niemand entgegen kommt.

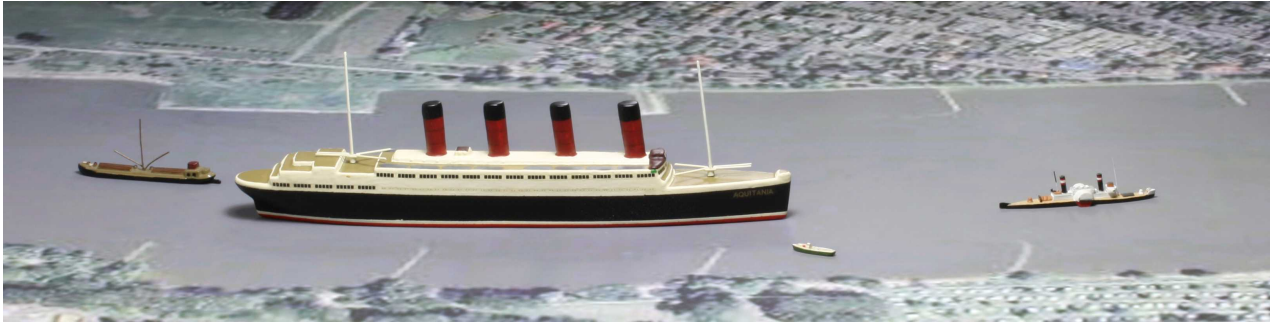


Stromkilometer 681

Der Druck dieses Flussabschnittes sollte mir zunächst einfach nur Arbeit ersparen. Ohne ihn hätte ich eine Menge Grafiken anfertigen müssen, um die Situation auf den Flüssen übersichtlich darlegen zu können.

Der Spaß, den ich dann beim Rumspielen damit hatte, kam eher unerwartet. Am Ende habe ich wochenlang Schiffchen darauf herumgeschoben, was ich aber für durchaus im Sinne von Herrn Peltzer halte.

Irgendwann konnte ich allerdings der Versuchung nicht mehr widerstehen, mal etwas ganz, ganz anderes auszuprobieren. Das Ergebnis ist das folgende Bild:



Es ist natürlich eine komplette Fälschung, beginnend mit der von einem brandneuen, prachtvoll gesuperten Seitenrad-Schlepper zu Berg gezogenen Aquitania. Aber das ist eine ganz andere Geschichte, die vielleicht später einmal erzählt werden wird.

Wie, Flusssdampfer?

Das Leben ist nicht immer leicht, erst recht nicht für Leichtmatrosen, die in eine fremde Domäne eindringen. So habe ich schon manchen Strauß mit der Schiffchen-Admiralität ausfechten dürfen. ‚Flusssdampfer‘ war eine der ersten dieser Baustellen, und natürlich wie so oft völlig unbeschildert.

Wer bei voller Fahrt voraus auf der Brückennock der TS Europa steht, kann auf die Frage, was denn das komische Knirschen eben war, getrost mit ‚Nur ein Flusssdampfer‘ antworten. An allen anderen Stellen ist dieser Begriff allerdings ausgesprochen fehl am Platze.

Flusssdampfer ist lediglich ein Oberbegriff für dampfgetriebene Binnenfahrzeuge. Landläufig steht der Begriff Flusssdampfer für Salon- und Ausflugschiffe. Und niemand außer einem Wiking-Schiffchensammler käme je auf den Gedanken, etwas so Prachtvolles wie einen Seitenrad-Schleppdampfer als profanen Flusssdampfer abzutun.

Aber es hilft alles nichts, bei Wiking heißt das Modell nun mal Flusssdampfer und das soll so bleiben, bis alle Modelle unter der Last der Jahrhunderte zerbröselt sind. Und außerdem sind die Sammler an diese Bezeichnung gewöhnt, alles andere könnte schlicht unabsehbare Folgen haben ...

Jawoll, Euer Ehren, wenn es denn der Wahrheitsfindung dient!

Quellennachweis

Tatsächlich kenne ich den Rhein und seine aktuellen Fahrzeuge ziemlich gut. Bei der Historie, zu der unter anderem Seitenrad-Schleppdampfer gehören, sah es zunächst nicht ganz so rosig aus. Da haben mir einige Menschen mit ihren Büchern erheblich weitergeholfen, diese möchte ich hier nicht unerwähnt lassen:

- Rheinschif(f)fahrt – gestern und heute, Karl-Heinz Lautensack;
 - Dampfschiffe auf dem Rhein (Die letzten Räderboote), Hans Renker;
 - Dampfschiffe auf dem Rhein, Wolfgang Klee und Detlev Luckmann,
 - Mit Dampf und Diesel – die Schleppschiffahrt auf dem Mittelrhein,
- Begleittext zur gleichnamigen Sonderausstellung in Oberwesel von Dr. Dr. Kurt Uhlenbruck.

Für mich unabdingbar bei der Darstellung der Historie war auch ein Besuch im Stadtmuseum Köln, das über einen großen und immer besuchenswerten Schifffahrts-Bereich verfügt.

Vielen Dank allen an diesen Werken Beteiligten!

Der Volvo N10 – Teil II

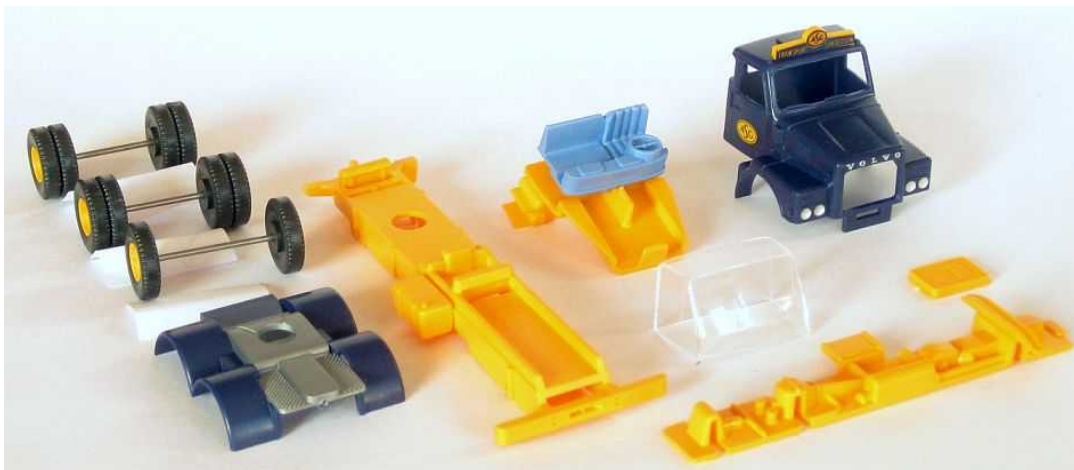
von Helmut Hillebrand (Text und Fotos)

In der Online-Ausgabe 3, Juli 2009 befasste sich der Autor schon einmal mit dem Volvo Haubenlaster. Wiking produzierte Mitte der siebziger und der achtziger Jahre 3 verschiedene Volvo N10 Modelle. Mein besonderes Faible für dieses Modell war Anlass, mich ausführlich damit zu befassen. So entstand der erste Artikel für die Online-Zeitung. Erfreulicherweise erlebte hat der N10 im Juni 2011 eine Renaissance in Form eines Containersattelzuges der Spedition ASG. Grund genug, das neue Modell genauer unter die Lupe zu nehmen.



Containersattelzug 20ft (Volvo N10)

Hat man das Fahrzeug aus der Packung genommen, werden erst einmal einige Runden auf dem Schreibtisch gedreht. Danach wird der Auflieger abgekuppelt. Hierbei ist Vorsicht geboten; beim ersten Versuch löst sich gleich die Sattelpfanne samt Radlauf von der Zugmaschine ab. Jetzt baumelt sie am Königsbolzen und muss vorsichtig entfernt werden. Später zeigt sich, dass das Zurücksetzen des Radlaufes auf das Chassis der Zugmaschine eine knifflige Angelegenheit ist, weil ständig etwas hakt (wie konnte das Teil nur so leicht abgehen?). Kurzerhand wird die Zugmaschine komplett zerlegt. Nun noch die Container abnehmen und die Modellbetrachtung kann beginnen. Am besten sucht man sich aus der Sammlung einige Vergleichsmodelle heraus.



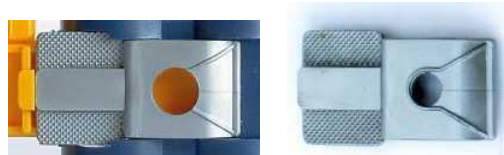
Zugmaschine nach der "Sektion"

Die Zugmaschine

Schon beim Begutachten des Modells in der Verpackung fällt das Dachschild mit dem ASG-Logo auf. Es steckt in einer rechteckigen Öffnung im Dach der Fahrerkabine, wofür einmal mehr die Spritzform geändert werden musste (siehe [Entwicklung des Fahrerhauses](#), blauer Kasten). Die Form hat auch nach 35 Jahren noch nichts von ihrer Qualität eingebüßt. Alle Gravuren sind noch immer makellos. Gleiches gilt auch für den Kühlergrill. Der Volverchromung und die Doppelscheinwerfer sind nun gesilbert.



Ein interessantes Bauteil ist die Sattelpfanne mit Steg, eigentlich ein Relikt aus den 60er Jahren. Damals allerdings mit kleiner Bohrung für dünne Königsbolzen. Jetzt hat das Teil eine 5,2mm große Bohrung zur Aufnahme des dicken Königsbolzens.



Das Fahrgestell entspricht dem Modell des Abschleppwagens, Nr. 461 von 1985, mit geschlossenem Tank und integriertem Zughaken. Der Schriftzug "Wiking Berlin-W" ist ebenfalls unverändert, es gibt also keine Umstellung auf das moderne "Lüdenscheider" Wiking-Logo.

In der Modellbeschreibung der Datenbank fallen folgende Diskrepanzen auf:

- die Sattelzugmaschine verfügt über *kein* Reserverad,
- sie ist nicht *ohne*, sondern *mit* Zughaken,
- der hintere Kotflügel ist *nicht schwarz* sondern *saphirblau*.



Die zweiteiligen Räder sind eine Mischung aus alten 6-Lochfelgen und neuen Reifen.



6-Loch-felgen und grob profilierte Reifen mit flacher Lauffläche kennzeichnen die Räder des neuen Modells

Räder des früheren Modells, grobes Profil und leicht bauchige Lauffläche

Die Entwicklung des Fahrerhauses

Im Volvo N10 Modellzyklus gibt es 3 unterschiedliche Fahrerhäuser. Sie weichen allerdings nur im Dachbereich voneinander ab und sind ansonsten identisch.

Typ 1 betrifft die Modelle 519 (Sattelzug, 1977) und 462 (Pritschenlastzug, 1978), die formidentische Fahrerhäuser besitzen. Das Änderungsmerkmal gegenüber der zweiten Ausführung befindet sich am mittig angeordneten, 7,2 x 5mm großen Dachlüfter.

Typ 2 betrifft das Modell 461 (Abschleppwagen, 1985). Auf dem Dachlüfter befindet sich jetzt ein angespritzter Sockel für die gelbe Rundumleuchte, mit nach innen durchgehender Bohrung.

Typ 3 betrifft das Modell 0524 (Containersattelzug, 2011). Der Gelblichtsockel und die Bohrung sind wieder entfernt und der Dachlüfter an der Oberseite eben. Auf der Innenseite der Kabine ist noch ein runder Abdruck erkennbar (gelber Pfeil). Vor dem Dachlüfter befindet sich ein ca. 5mm breiter Schlitz, in den das Dachschild geklebt wird (roter Pfeil).



Typ 1

Typ 2

Typ 3

Der Auflieger

Das Fahrgestell und die aufgesetzten Container sind ebenfalls alte Bekannte. Beim Chassis greift Wiking auf das Standardfahrgestell zurück wie wir es aus den 80er Jahren kennen, mit dickem Königsbolzen und heckseitigem Unterfahrschutz. Auch hier ist die Prägung "Wiking-Germany" unverändert gleich geblieben. Die Ladung bildet je ein 20ft Glatwandcontainer mit Aufschrift **SEALAND** sowie ein 20ft Stahlcontainer mit Aufschrift **VOLVO**.

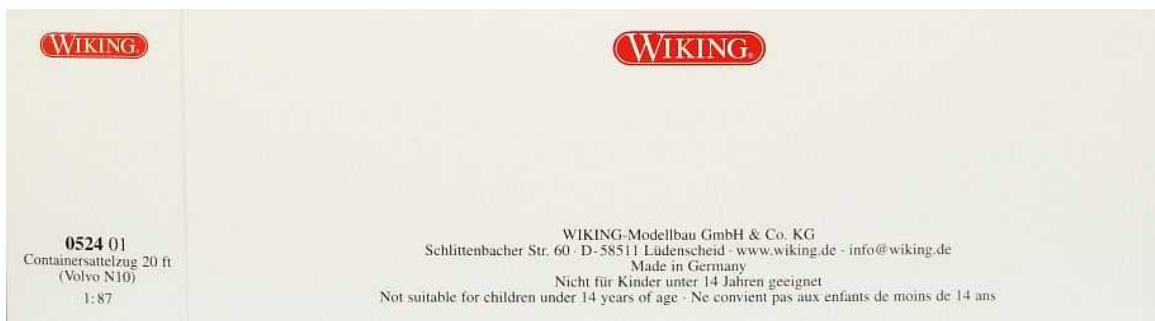




Vergleich: Sattelaufliieger neu und alt (ca. 1981)

Die Verpackung

Bei der Verpackung endet der Ausflug in die Vergangenheit. Das Modell wird in der heute üblichen Podestpackung ausgeliefert. Der Pappeinleger trägt das moderne Wiking-Logo.



Podestpackung mit Pappeinleger

Bisher erschienen (nur Serie):

1977-1979
Modellnummer 519
Volvo N10, Pritschensattelzug
(Auflieger bis 1978 mit Hydraulikstempeln,
danach mit Stützrollen)



1978
Modellnummer 462
Volvo N10 Stahlpritschenlastzug



1985-1988
Modellnummer 461
Abschleppwagen
1989-1991
Modellnummer 643
Abschleppwagen



ab 2011
Modellnummer 0524
Containersattelzug 20 ft (Volvo N10)



Die Volvo N10 Familie auf einen Blick

Gestaltungsmöglichkeiten

gibt es bei Containerfahrzeugen zuhauf. Wer eine gut sortierte Bastelkiste oder Containersammlung hat, kann sein Modell vielfältig ausrüsten. Grundsätzlich kann jeder Container als vorbildgerechte Beladung verwendet werden. Der Sammler oder Modellbauer hat es aber gerne farblich harmonisch, wie das nachfolgende Foto zeigt.



*Passen gut zusammen:
Open-Top-Container der [Sea-Containers Inc.](#), einst für den Modellbahnhersteller Liliput als
Ladegut für einen Containerwaggon gefertigt*

Da das Modell zwei verschiedene Container besitzt bietet sich ganz einfach auch ein farbgleicher Tausch an.



Containertausch innerhalb der Serienmodelle

Innerhalb der Wiking-ASG-Flotte bietet spontan sich die Kombination der N10 Sattelzugmaschine mit dem Pritschenauflieger des Scania 111 an. Einziger Wehrmutstropfen dieser an sich schönen Paarung ist die Farbabweichung der Fahrgestelle. Während die Chassis der bisherigen ASG-Modelle melonengelb sind, ist das Neue sonnengelb (leider). Nun, der geschätzte Leser kann sich selbst ein Bild davon machen.



Auflieger gewechselt, der Farbunterschied ist deutlich zu sehen.

Alles Wiking, oder was?

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)

Das nebenstehend abgebildete Modell hat es so von Wiking nicht gegeben. Die Teile sind natürlich Originale, aber die Kombination ist so nie ausgeliefert worden. Das weiß ich deshalb so genau, weil ich das Ding persönlich zusammengeklebt habe. Ich brauchte es für ein Treffen, dort wollte ich einen Autotransporter mit unverglasten Daimlerchen hinstellen, mit einer Henschel-Zugmaschine sieht das nun völlig unnatürlich aus. Und da es keine unverglasten MB-Zugwagen von Wiking gegeben hat ...



Zu meinen Lebzeiten wird dieses Modell nicht auf den Markt gelangen, da ich keine Modelle abgebe. Und ein genauerer Blick von hinten und unten wird diese Chimäre auch schnell als solche entlarven, da der Umbau von mir sehr dilettantisch durchgeführt wurde. Ansonsten würde in 10 oder 20 Jahren vielleicht eine bis dahin unbekannte Außerserie (leider nur bildlich) unter den Hammer kommen ...

Ich finde es auf Sammlertreffen immer wieder erstaunlich, wie viel Geld dort in Form von Modellen rumsteht. Gleiches gilt für Versteigerungen jeglicher Form, jedenfalls kann ich bis dato keine wirtschaftliche Krise bei den Mitsammlern bemerken.

Das ist natürlich schön, birgt aber auch eine Schattenseite: Wer kann, kann einiges dieses Wohlstandes recht problemlos abschöpfen, indem er der Sammlerschaft lang gehegte Wünsche erfüllt. Dies können im Räderbereich beispielsweise Aufkleber, Kartons oder seltene Farbkombinationen verschiedener Bauteile sein. Bei Schiffchen sehr beliebt sind Kernsanierungen wie neue Masten/Bäume sowie eine hübsche Neulackierung nebst den passenden Nassschiebern.

Dies alles macht das Leben für den geneigten Sammler nicht unbedingt einfacher. Aber immerhin sind sich viele Sammler dieser Gemengelage bewusst und handeln inzwischen entsprechend. Aber die Zeiten ändern sich.

Allen Modellen in den folgenden Bildern (für deren mindere Qualität ich mich hiermit entschuldige, die Umstände ließen keine besseren Aufnahmen zu) ist gemein, dass sie wie Wiking-Modelle aussehen. Tatsächlich handelt es sich um Abgüsse aus selbstgebauten Formen, die dazu benutzten Urmuster sind natürlich echte Wiking-Modelle.



Abgüsse gibt es ja schon länger, weiträumig bekannt sind sicher die Wehrmachtsmodelle, auch Fliegerlein sollen nachgegossen worden sein. Was wirklich neu ist, ist die inzwischen erreichte Qualität der so entstandenen Produkte. Dazu kommt die erhebliche Masse (siehe Bilder), mit der solche Nachgüsse auf den Markt drängen. Eine gut gemachte Silikonform hält inzwischen weitaus länger als die früher angegeben 50 bis 70 Abgüsse.

Mag der versierte Sammler auch für sich in Anspruch nehmen, solche Basteleien erkennen zu können, ist hier vielleicht eher der Wunsch dessen der Vater des Gedankens.

Sowohl Formen als auch Materialien sind inzwischen soweit, dass eine Unterscheidung auch für Fachleute ohne eine tiefgreifende Materialanalyse kaum mehr möglich ist. Unklare Konturen und weiche Kanten waren gestern, die heutigen Abgüsse entsprechen weitestgehend dem Original.

Ich selbst habe auch das zweifelhafte Vergnügen, einigen meiner Schiffchen nun mal besonders dicht auf den Guss rücken zu dürfen. Aber wenigstens mangelt es mir nicht an Vergleichsmaterial aus verschiedenen Quellen, ohne das ist eine Unterscheidung zwischen Original und Abguss fast unmöglich ist.

Besonders perfide wird die Situation dadurch, dass nicht nur die besonders teuren und so prestigeträchtigen Modelle nachgegossen werden, sondern auch echte Massenware.

Wer würde schon beispielsweise hinter einer gut erhaltenen Nachkriegs-Hamburg/New York eine Fälschung vermuten, da das Pöttchen im Verkauf kaum mehr als einen Fuffziger bringt?

Es muss also nicht einzig die Aussicht auf monetären Gewinn sein, der den Heimgießer antreibt. Es kann durchaus ein wirklich befriedigendes Erlebnis sein, eine eigene Form für ein komplexes Modell geschaffen zu haben.

Heikel wird es aus meiner Sicht erst dann, wenn die daraus entstehenden Produkte als Originale und nicht als Replikate beispielsweise in die Elektrobucht wandern. Was einen fast automatisch zu der Frage bringt, ob Sammler-Händler, die etliche Modelle im Jahr verkaufen, sich tatsächlich auf einen Amateurstatus berufen können oder eher in betrügerischer Absicht handeln.

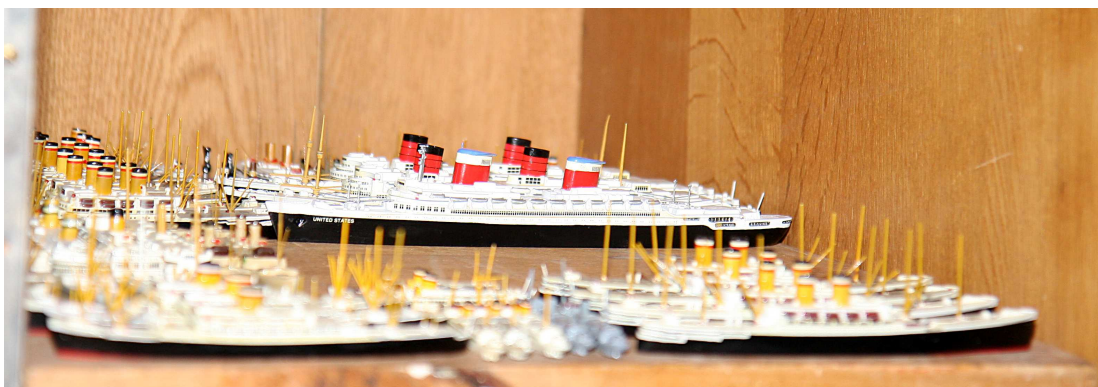
Leider sind solche Dinge rechtlich nur schwer zu greifen und die Streitwerte meist so gering, dass allein dadurch eine Bewertung dieser Vorgänge durch Gerichte kaum zu erwarten ist.



Bisher war die Wiking-Welt schon schwer durchschaubar, aber nun ist sie völlig unübersichtlich geworden. Und die Situation wird sich noch erheblich verschlimmern, da einige Abgüsse bereits fester Bestandteil auch renommierter Sammlungen geworden sind. Sie werden auch ihr weiteres Leben unter falscher Fahne segeln, dass halte ich leider für völlig sicher.

Mag der Verkehrsmodell-Sammler sich auch hier nicht angesprochen fühlen, nun, allzu sicher sollte er sich nicht sein. Wer Formen für Schiffchen und Fliegerlein bauen kann, den dürfte auch ein Verkehrsmodell kaum vor unüberwindbare Hindernisse stellen.

Die Verkehrsmodelle sind bei Wiking der Massenmarkt und bieten so viel größere Chancen auf Gewinn als die Sparten Schiffe, Flugzeuge und Wehrmachtsmodelle.



Wie kann man sich vor solchen Angeboten schützen?

Höchstens, indem man sich vorbehaltlos selbst die Frage stellt, die einige Mitsammler nun bereits seit Jahren postulieren: ‚Warum sollte das angebotene Modell echt sein?‘.

Leider ist unsere Sicht auf die Dinge immer subjektiv. So weiß ich auch, wie schwer es ist, eine solche Frage gewissenhaft zu beantworten, wenn ein jahrelang gehegter Traum in Form eines Modells endlich zum Greifen nahe ist.

Sollte ich für dieses zutiefst menschliche Problem eine wirkliche Lösung gefunden haben, werde ich mich nochmals zu dem Thema melden.

Dass man den Verrat, nicht aber den Verräter liebt, ist ein Allgemeinplatz. Und was dem Überbringer schlechter Nachrichten drohen kann, ist auch weiträumig bekannt. Dementsprechend bewege ich mich hier auf recht dünnem Eis.

Zur Klarstellung: Ich bin Sammler und gebe im Normalfall eine Menge Geld für Wiking-Modelle aus. Die dahinterstehende Erwartungshaltung ist, dass ich mich freue, wenn ein neues Modell in mein Leben tritt.

Im Moment sieht die Situation leider so aus, dass ich Teile meiner Schiffchen-Sammlung genauestens durchleuchten werde, um wenn möglich Klarheit über die genaue Herkunft der gehorteten Schätze zu gewinnen. So macht Geld ausgeben keinen Spaß!

Also werde ich meine Ausgaben, was Wiking betrifft, auf unabsehbare Zeit stark zurückfahren. Bevor ich jedem angebotenen Modell mit erheblichem Argwohn gegenüber treten muss, lasse ich es lieber erst mal ganz.

Nach über 30 Jahren aktiven Sammelns verfüge ich inzwischen über einen Modellfundus, der mich auch ohne Neuzugänge noch Jahre auf Trab halten wird. Das unterscheidet meine Position ganz klar von der der Gegenseite.

Ob die Hoffnungen und monetären Ziele der Nachgießer und unwissenden Händler sich so erfüllen, wird die Zukunft zeigen.

Am wirklich bedauerlichsten finde ich, dass ich durchaus einen Markt für die Abgüsse sehe. Allerdings nicht in dem momentan herrschenden Umfeld.

Ich mag Abgüsse durchaus, wenn sie ehrlich als solche daherkommen. Als gutes Beispiel dafür mag die unten abgebildete Aquitania gelten.



Verkleidet sich ein Abguss dagegen als Original, macht mich das nur unendlich und manchmal sogar wütend.

Furutaka

von Manfred Schütt (Text und Fotos, soweit nicht anders genannt)

古鷹

übersetzt „Der alte Falke“,
gesprochen Furutaka

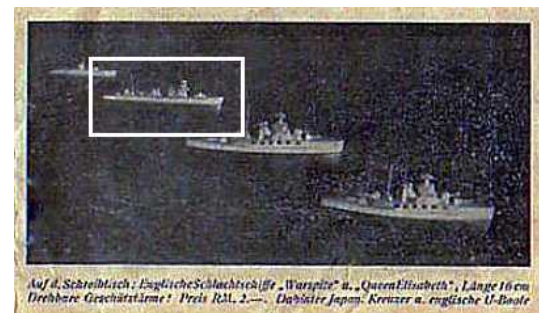
Haevecker Nr. 441. Einer der (ehemaligen) weißen Elefanten, jahrelang gesuchter, heißbegehrter Exot des Programms, aber auch eines der ersten Modelle überhaupt. Wie oft bei derart alten Stücken aus der Zusammenarbeit mit Pilot entstanden und schon im ersten Pilot- und auch Wiking-Katalog 1934 aufgeführt. Ich will hier die Diskussion „1932 oder 1934“ nicht neu (oder wieder) beleben. Nur soviel – wenn der Pilotkatalog das Druckdatum 1934 trägt, muss das Modell zwangsläufig älter sein, schon produktionsbedingt.

Bei Pilot werden die Mutsu, Nagato und Furutaka angeboten, nicht die Kako, wie bei Walsdorff zu lesen ist. Bei Wiking anfangs nur die Furutaka, im zweiten Katalog dann auch mit der Kako, Preis jeweils 1,- RM. Zu beachten ist, dass die Pilotmodelle schon Drehtürme haben.

Prisliste.

101	Destroyer, engelsk....	0,50	140A	Rodney, eng. Slagskib	3,00
102	Dansk Isbryder.....	0,40	140B	Nelson.....	3,00
103	U-Baad, engelsk.....	0,25	141A	Mutsu, japansk ..	2,00
104	Torpedobaad, dansk....	0,35	141B	Nagato.....	2,00
105	Fyrskib, dansk.....	0,50	142A	Trento, italiensk Krydser	1,75
107	Krydser.....	0,75	142B	Trieste.....	1,75
108	Depotskib.....	0,40	143	Hood, engelsk Slagskib	3,00
109A	Bremse, tysk Artilleri- skoleskib.....	0,65	144A	Repulse ..	2,50
110	Niels Juul.....	0,65	144B	Renovn.	2,50
111	Malaya, engelsk Slagskib	2,00	201	Fiskerkutter.....	0,65
112	Queen Elisabeth do.	2,00	202	Bjergningsdamper Gorm	0,50
113	Resolution do.	2,00	202M	Ministryger.....	0,50
114	Peder Skram.....	0,65	202B	Bugserbaad.....	0,40
115	Elfingham, eng. Krydser	1,25	203	Criss Craft.....	0,35
116	Furutaka, jap. Krydser..	1,00	302	Kongeskib Dannebrog..	1,00
117	Hessen, tysk Linieskib.	1,50	304	United States.....	0,75
118	Pilot, eng. Lodsbaad...	0,50	306	Færge, Sverrig.....	0,65
			307	Kalundborg.....	0,50

Engl. Schlachtschiff „Resolution“ m. abnehmbarem Flieger	2.—
Japan. Kreuzer „Furutaka“	1.—
Engl. U-Boot „X 1“	0.50
Engl. U-Boot	0.25



Links Pilot 1934, rechts Wiking mit Abbildung



Links Nagato, rechts Mutsu

Bringen wir also den Haevecker auf den Stand 2012, was die Japaner anbelangt.

Der Name Furutaka ist richtig, alles andere nicht, obwohl an Modellen vorhanden. Das geht über Forotaka, siehe Abbildung weiter unten, Harutaka bei Wiking, Hurutaka bei Weyer, wahrscheinlich existieren auch noch andere Schreibweisen.



Namensgeber ist der Berg Furutaka auf der Insel Etajima vor Hiroshima. Wobei „Berg“ nicht unbedingt unserem Verständnis entsprechen muss. Höhe 392 Meter, ähnlich dem Kinugasa bei Kyoto mit 433 Metern. Der japanischen Tradition folgend hat es eine Menge Schiffe gegeben, die ihren Namen nach Bergen, Flüssen, Tempeln oder Provinzen erhalten haben. In diesem Fall kommt noch eine Besonderheit hinzu:



Furutaka war auch der Name der ältesten und legendären Marineakademie des Japanischen Kaiserreiches, 1888 von Tsukiji/Tokio eben dorthin verlegt, kurz Furutaka genannt. Nach japanischem Verständnis eine doppelte Ehre. Um die Sache abzurunden – der Kinugasa liegt in einem uralten Schrein- und Tempelgebiet, dessen Gesamteindruck man sich kaum entziehen kann.



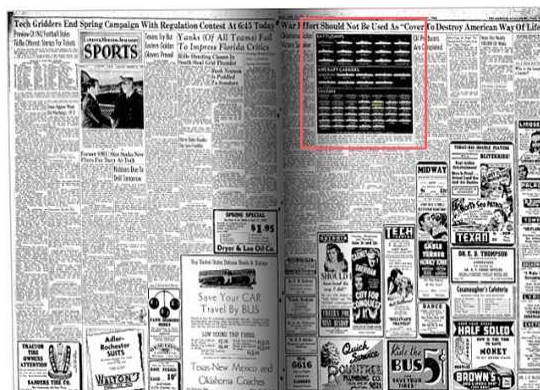
Der Furutaka aus Sicht des Hafens, die Marineakademie, rechts mit Berg

Als mögliche Namen am Modell werden Furutaka, Kako, Kinugasa und Aoba genannt. Die Angabe im Haevecker ist kurz und richtig. Zur Furutaka-Klasse gehörten nur die beiden erstgenannten Schiffe. Der Grund ist einfach. Sie wurden mit 6 Einzelgeschützen gebaut, erst 1936/39 umgerüstet auf 3 Zwillingsgeschütztürme. Kinugasa/Aoba erhielt jedoch in Änderung der Ursprungspläne gleich die Zwillingsgeschütze, neben weiteren Verbesserungen. Es hat sie also in der WM-Form nicht tatsächlich gegeben.

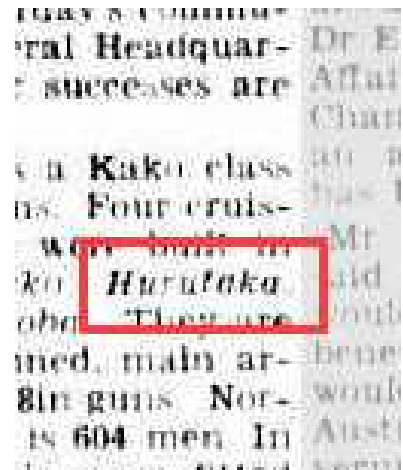
Der gängigste Name Hurutaka, der auch im Weyer unverständlicherweise ab 1939 benutzt wird, gab doch Anlass zu weiterer Recherche. Im gesamten englischsprachigen Raum hat sich nach anfänglich kurzem Einsatz von Furutaka die Schreibweise mit „H“ aus irgendeinem feuchten Grund durchgesetzt, flächendeckend bis in die letzte Provinzpostille. Wahrscheinlich ist dann auch der Weyer davor „eingeknickt“ und Meister Peltzer hat es, mit Übertragungsfehler zu „Harutaka“, übernommen.

AKAGI		HOSYU		ZUIKAKU		RYOKAKU	
CRUISERS							
ATAGO	TAKAO	TYOKAI	MAYA	NATI	MYOKI		
HAGURO	KINUGASA	AOBA	KAKO	HURUTAKA	MIKUMI		
SUZUYA	KUMANO	TONE	TIKUMA	NING HAI	PING HAI		
NAKA	SENDAI	ISUZU	NAGARA	NATORI	YURUI		
ABUKUMA	KUMA	TAMA	OI	KITAKAMI	KISAKI		
TENRYU	TATUTA	TUGARU	SUMIDA	HASIDATE			

*Under construction, but not certain whether in service.



Ausschnitt aus „Morning Avalanche“, Lubbock, Texas, 31. 03. 1942



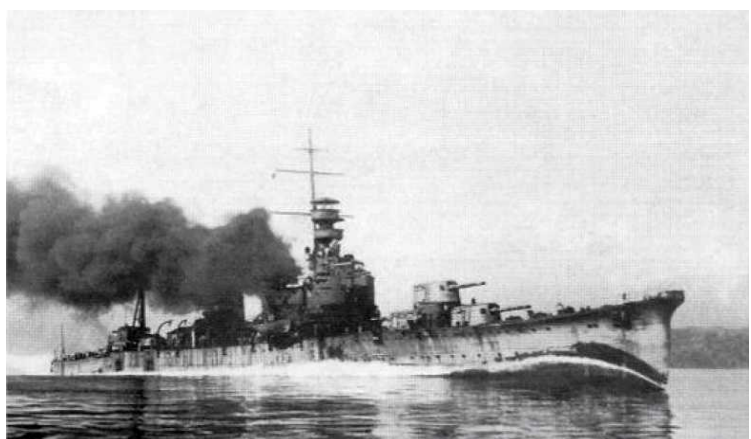
„The Argus“, Melbourne, vom 23. Mai 1942 : Hurutaka

In der direkten Fortsetzung dieser ebenso dubiosen wie unsachlichen Geschichte ist auch die Klassifizierung zu sehen.

Die Bezeichnung "Geschützter Kreuzer / Kreuzer I. Klasse" ist nicht korrekt, weil sie sich widerspricht. Äpfel sind nun mal keine Birnen. Dabei wäre es so einfach gewesen, wenn man sich nur an das Original gehalten hätte, nämlich „A-Class-Cruiser“.

Im Bauprogramm wird sie als „First-Class-Cruiser“ geführt, itto junyokan. Aus vertragstaktischen Gründen erfolgte dann kurz vor der Taufe die Zuordnung in „A-Class-Cruiser“, ko-kyu-junyokan. Im allgemeinen Sprachgebrauch wurden sie kurz „Large Cruiser“, dai-gata-junyokan genannt, im späteren Verlauf „Heavy Cruiser“ ju-junyokan.

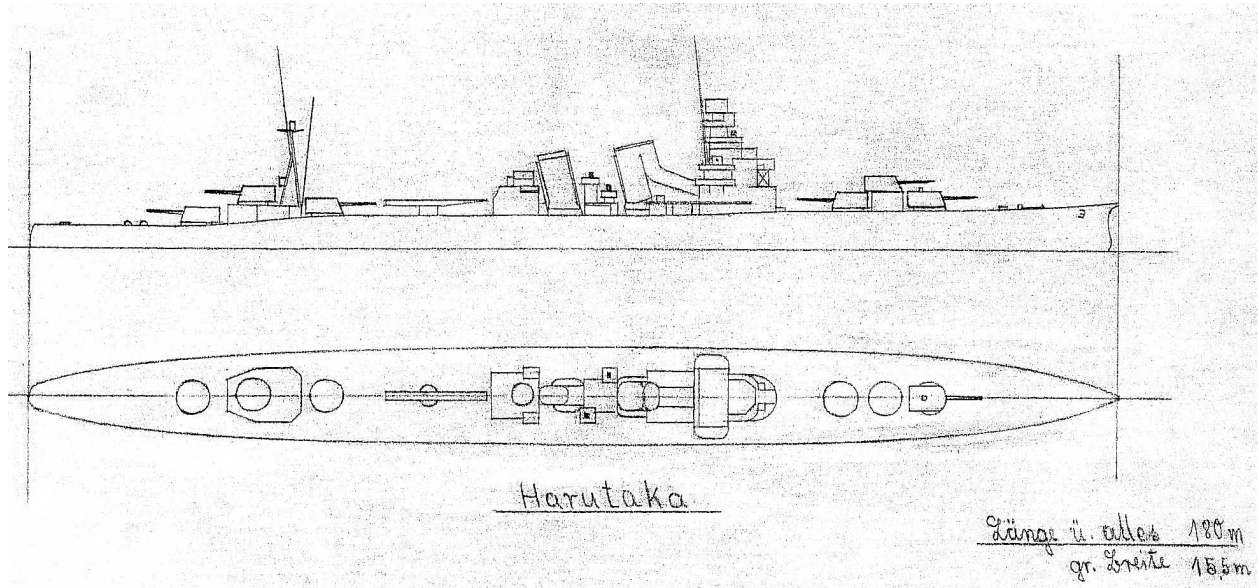
Viel zutreffender ist aber die amerikanische Bezeichnung „Scout-Cruiser“, denn genau dafür wurden sie gebaut. Die Aufgabe all dieser, in mehreren Auflagen gebauten Schiffe war es, Überraschungsangriffe, auch bei Nacht, sehr schnell (über 35 Kn = ca. 65 km/h) und effektiv (6 x 20,3 cm Geschütze, 4 x 12 cm Mittelartillerie, 15 x 2,5 cm MGs in Doppel- und Drillingstürmen, 16 x 61 cm Torpedos, 1 oder zwei Flugzeuge) durchführen zu können. Also quasi „Ziethen aus dem Busch“ zur See. Das geht nicht oder nur sehr schwer und unzuverlässig mit „Geschützten Kreuzern“ mangels Geschwindigkeit und Bewaffnung. Nicht zuletzt bildeten diese Kreuzer das Vorkommando der Flotte, die Scouts, wenn man so will. Hintergrund der ganzen Schieberei war das Washingtoner Flottenabkommen vom 3. Juli 1922. Die Furutaka-Klasse war als Ersatz für das zwangsläufig aufgegebenes Bauprogramm von 1919 gedacht und bot seinerzeit weltweit die ersten "Schweren Kreuzer" auf, ausgestattet mit der mächtigsten Kreuzerbewaffnung im internationalen Vergleich. Dabei wurden „natürlich“ die Tonnageberechnungen mit dem Limit 10.000 to sehr großzügig bzw. „anders“ durchgeführt: „Trial-displacement“, also die „Versuchsverdrängung“, wurde mit 10.507 to angegeben, ergibt laut Abkommen eine anrechenbare 2/3 Verdrängung von 8.700 to. Volle Verdrängung war dann real eben 11.273 to. Warum auch sollte Japan das anders halten als die USA, Großbritannien oder Frankreich.



Furutaka 1926 mit voller Kraft voraus unmittelbar nach der Fertigstellung

Zur Konstruktion

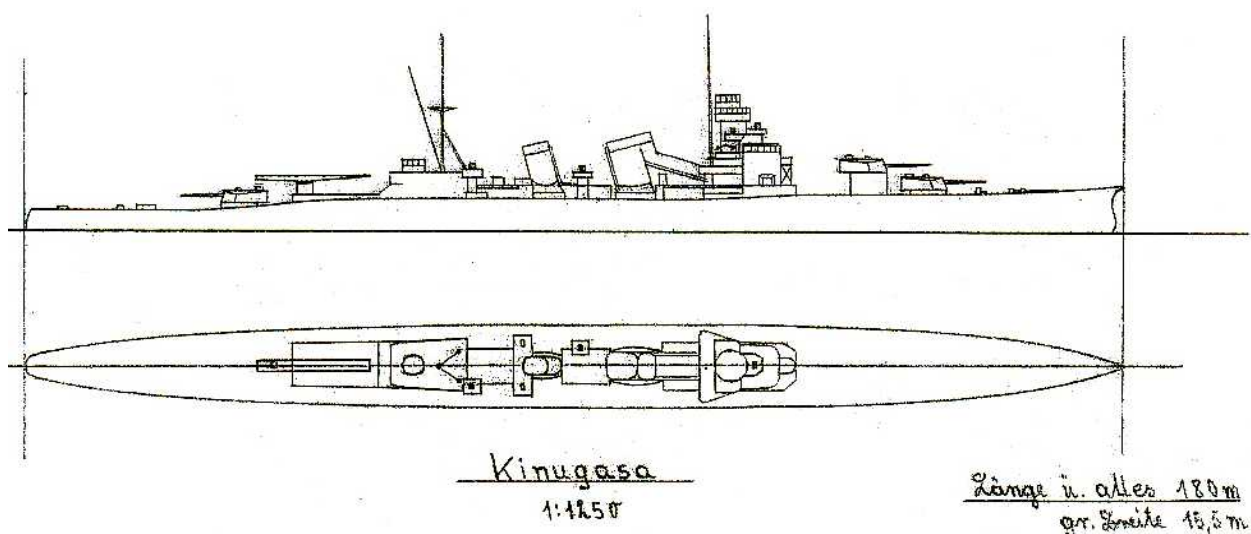
Die Furutaka war über alles 185,19 Meter lang, bei einer Breite von 16,5 Meter. Die Abmessungen der Skizze stimmen also nicht so ganz. Es kursierten und kursieren jede Menge unterschiedliche Maßangaben, von 176,78 m bis 185,19 m, Breite 16,5 bis 18,5 m.



Wiking Modellskizze

Mangelndes Geschichtsverständnis oder nachlässiger Recherche - im japanischen Schiffbau wurde bis Mitte der 20er Jahre mit englischen Maßen gerechnet, danach mit metrischen. Wie bei Wiking: Übergänge kommen vor ☺. Dazu dann die Angaben „OA“, „PP“, „WL“, „LWL“ etc., die natürlich alle differieren, auch in der Bedeutung.

Interessant in diesem Zusammenhang auch die Skizze der Kinugasa, aber nach dem Umbau. Die Türme fehlen noch, andere Modifikationen wie Schornstein, Lüfter und Katapultsockel sind schon eingearbeitet.

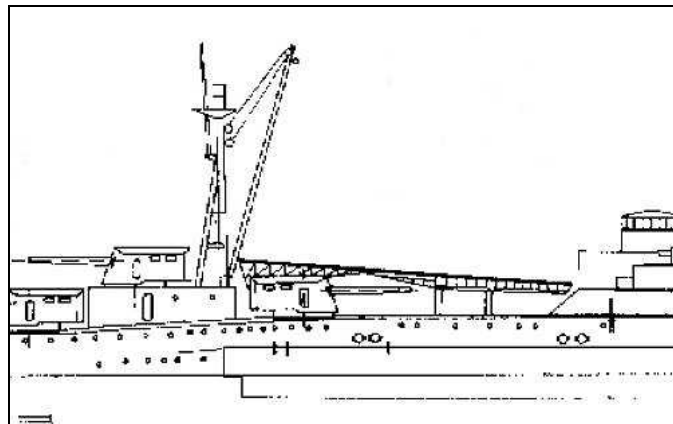


Wiking Modellskizze

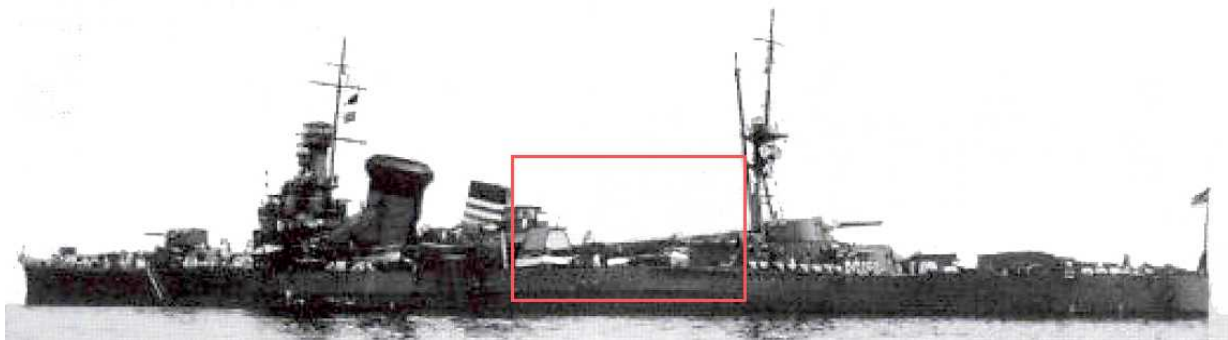
Neben dem am Modell recht gut wiedergegebenen Turm in der typischen Pagodenform, rechts eine schematische Skizze im Vergleich, ist auch das Katapult interessant, weil es eine wichtige Funktion im Sinne des Aufgabenbereichs des Schiffes hatte. Ursprünglich gab es keines, sondern eine zweiteilige Abflugrampe. Der obere Teil war fest mit Turm D verbunden, der untere Teil beweglich gehalten, um den Bewegungen des Turms folgen zu können. Eine gewagte Konstruktion!



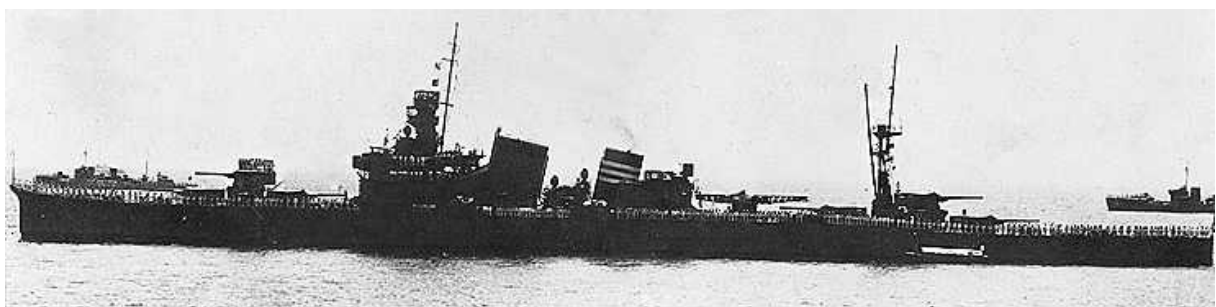
Ein Start des Flugzeugs war nur bei voller Fahrt gegen den Wind möglich. Der Grund dafür war, dass die internationale Katapultentwicklung abgewartet werden sollte. Erst Ende der 20er Jahre kam es dann zum Einbau eines regulären Katapults, Hersteller Heinkel, wie auch das eingesetzte Flugzeug von Heinkel kam, anfangs ein HD-25 Doppelsitzer, danach eine HD-26 Einzelsitzer. Erst sehr viel später wurden eigene Maschinen eingesetzt. Zwischenzeitlich lief die Furutaka mal mit halber oder ganz ohne Plattform und auch ohne Katapult, weil die entsprechenden Versuche auf der Kinugasa und Aoba durchgeführt wurden.



Zweiteilige Startrampe



Die zeitgenössischen Fotos, hier 1929 mit einem Versuchsschornsteinabschluss, um die Abgase vom Turm weg zu führen, geben natürlich nicht die gewünschte Auflösung her. Die Rampe ist zu erahnen.



Ein Foto von 1933 mit Katapult

In dieser ungewöhnlichen Rampenkonstruktion, deren Verschwinden und dann Neuinstallation eines Katapultes vermute ich auch den Grund für den doch gravierenden Fehler am Modell, nämlich den nicht vorhandenen Turm D, wie schon bei Haevecker genannt. Dabei ist er materialmäßig vorhanden, muss nur noch dargestellt werden. Ein Einschnitt mehr, den Rest etwas flacher und den Mast ein Stück weiter nach achtern - alles wäre gut. Meines Wissens ist ein ähnlicher Lapsus, bei solch einem doch recht „gewaltigen“ Modell, welches sich über die Bewaffnung definiert, nur noch bei der Colorado/California, Stichwort Zwillings-/Drillingstürme, wieder vorgekommen. Gut, sehen wir die Zeit – 1932, von mir aus auch 1934 – und nehmen es wie es ist und freuen uns auch an diesem Stück Metall.

Zum Wesentlichen, dem Modell

Erste Version war 1932/34 ein Vollguss – Modell, LWL 135 mm, noch recht klobig anmutend, wofür wohl auch die unverhältnismäßige Breite verantwortlich ist. Die Geschütztürme sind teilweise mit gegossenen „Rohrkneubeln“ ausgestattet. Auf dem Turm eine Drahtspitze, ein Drahtmast achtern, der hier fehlt. Bemalung grau, weiße Details am Gefechtsturm, Splitterschutz und Abdeckungen darstellend. Rote Farbreste sind am Schornstein auszumachen. Abbildungen bei Schönfeldt zeigen ebenfalls die Modelle mit und ohne umlaufende rote Binde. Das Original hatte natürlich keine derart auffälligen „Zielmarken“. Eine handschriftliche Kennung kommt vor.

Offizielle Farbgebung der Furutaka war ein mattes, helles Mittelgrau, die Schornsteintops glänzend schwarz, Splitterschutz und Abdeckungen mattweiß. Anfangs war der zweite Schornstein weiß, dann in Schiffsfarbe mit wechselnden Ringen in Weiß: Von oben ein breiter und ein schmaler Ring, zwei schmale Ringe und letztlich drei schmale Ringe.



Nach Leinhos gibt es die Ausführung mit und ohne „Katapult“, auch der hintere Schornstein fehlt manchmal, ähnlich wie hier auf dem Modell eines Sammlers zu sehen. Ob Zufall, Beschädigung oder beabsichtigte Veränderung ist unklar. In der Detailansicht sieht zumindest der Katapultrest nicht nach Beschädigung oder Zufall aus.

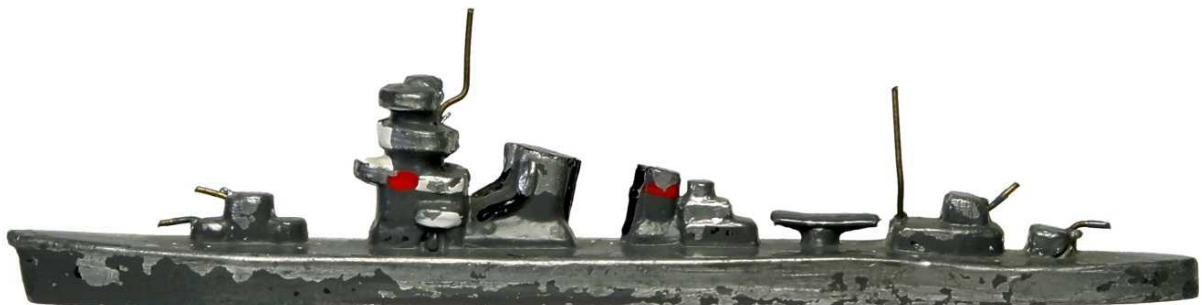


Die Kennungen sind wohl Privatarbeiten, denn einen Kreuzer oder ein vergleichbares Schiff „Gati“ und eine taktische Kennung hat es meines Wissens nicht gegeben. Sinn machen würde nur die Bezeichnung „gata“ aus dem allgemeinen Sprachgebrauch für „Large Cruiser“, wie oben erwähnt.



Danach erschien 1934/35 ein Schiefferguss – Modell. Gegenüber dem Vorgänger 2 mm kürzer und insgesamt schlanker. Bemastung wie vorher, die Geschützrohre nun aus Draht, Turm C allerdings ohne Rohr. Ein Anker ist jetzt farblich angedeutet. Farbgebung hellgrau, grau und dunkelgrau, weiße Gefechtssturmbemalung, wieder mit roten Farbresten am Schornstein und überwiegend mit handschriftlicher Kennung.

Die bei Walsdorff gezeigten Modelle mit brauner Katapultoberseite bzw. schwarzem Landekreuz sind mir leider noch nicht begegnet.



Die nächste Schiefferguss-Version, jetzt mit erhaben gegossenem Anker und Bullaugen am Rumpf, schwarz bemalt. Gefechtssturmbemalung weiß oder weißgrau, weiße Schornsteinringe. Ansonsten wie der Vorgänger.



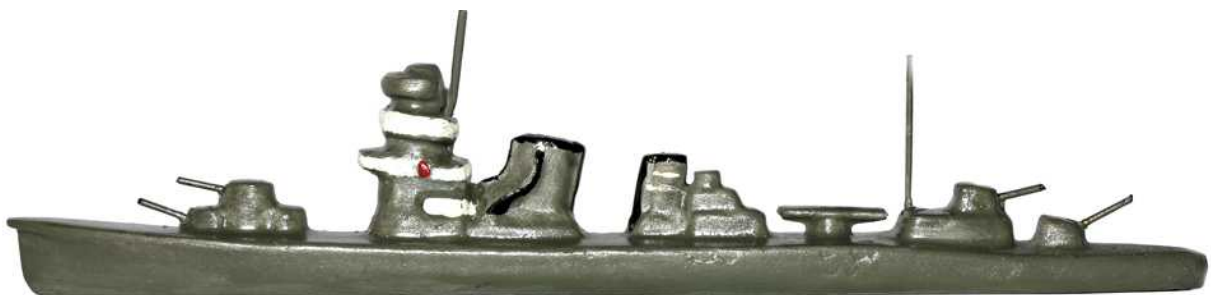


Details gegossene Bullaugen und Anker

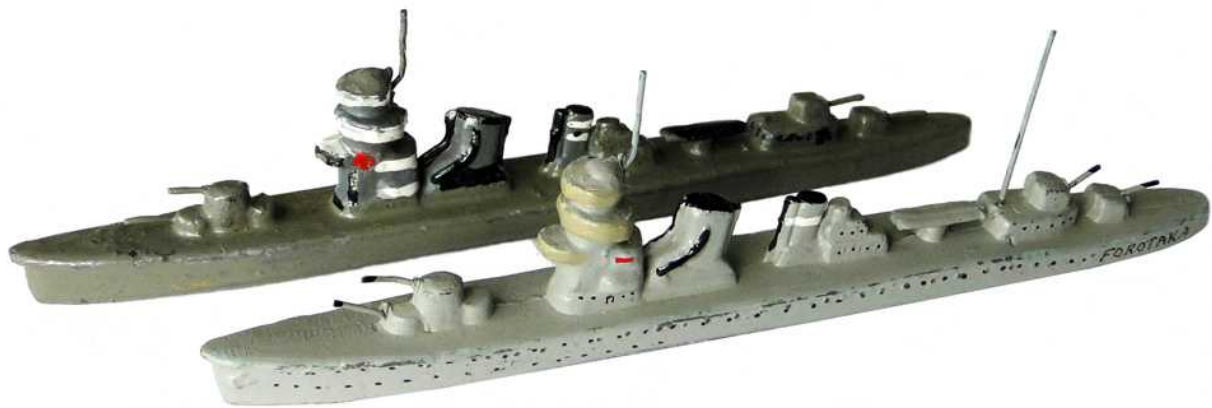


Schiefergussstruktur des Bodens

Danach dann, wie zu erwarten, glücklicherweise oder befürchtet, je nach Sichtweise, die Nachgüsse. Sie werden von allen hier gezeigten Modellversionen gemacht. Dieses ist einer, als solcher angeboten und wissentlich erworben. Also kein „wie Wiking“ oder „vermutlich Pilot“ oder „Dachbodenfund uralt - mehr weiß ich nicht - sehr selten“. Aber das ist ein anderes Thema.



Der Boden mit einer für Nachgüsse typischen feinen, fast seidenmatten Metallstruktur. Sehr einfach vom Original zu unterscheiden.



Oben Nachguss, unten Original

Der Bedeutung und Vollständigkeit halber muss natürlich die „Rautenberg-Sammlung“ angesprochen werden. Auf Seite 51 des Kataloges wird in der Vorbemerkung zu „Handmuster“ bzw. „fragliche Privatarbeiten“ die Okinosima genannt, ein Minenleger von 1934.

Unter der Kategorie „Holzmodelle“ folgen:

Leichter Kreuzer Mikuma/Mogabi. Missverständnis, weil es zwei unterschiedliche Kreuzer einer Klasse waren, Baujahr 1931.

Schwerer Kreuzer Nati, 10.000 to-Kreuzer, Baujahr 1927, Namensgeber für die Nati-Klasse.

Schlachtschiff Huso, 29.930 to, Baujahr 1914

Schlachtschiff Mutu, 32.720 to, Baujahr 1920, 1934-36 umgebaut, gehört zur Nagato-Klasse.

Bei Mutu fehlt das „s“, weil die Provinz als Namensgeber Mutsu heißt - .. = Mutsu no kuni

Schlachtschiff Nagato, 32.720 to, Baujahr 1919, umgebaut 1934-36

In Schönfeldts „Wiking-Modelle 2007“ werden 1:1.250 Skizzen der Schiffe Nagato, Kaga, Kasuga, Kinugasa, Tyogei, Okinoshima, Taigei, Ryuzo, Itokusima, Natori, Sendai, Yubari, Tatuta, Akebono, Akikaze, Harusame, Hatukari, Oriake und Humiduki (= Humituki) gezeigt. Herr Schönfeldt teilte mir mit, dass diese und die anderen, nicht gezeigten Modelle ausschließlich Sonderanfertigungen für die japanische Botschaft waren, nicht in Auflage gegangen oder anderweitig abgegeben worden sind.

Wer wissen möchte wie denn nun Furutaka richtig ausgesprochen wird kann sich das, natürlich auf eigene Gefahr, anhören. Keine Haftung für Risiken und Nebenwirkungen!

<http://www.wiking-schiffsmodelle.de/War/Japan/Furutaka.htm>

Ich bedanke mich bei den genannten und ungenannt bleiben wollenden Sammlern für das zur Verfügung gestellte Bildmaterial. Ohne ihre aktive Unterstützung wäre diese Gesamtübersicht nicht möglich gewesen.

Quellenangabe:

Fotos „Gati“ – M. Bodeux

Fotos Seite. 6 oben, 7 Mitte – L. Leinhos

Skizzen Seite 5 aus *Japanese Cruisers* von E. Lacroix/L. Wells

Wiedergabe der Wiking-Skizzen mit freundlicher Genehmigung von P. Schönfeldt

Alle anderen Abbildungen aus eigenem Bestand, offenen Quellen oder von Sammlern, die explizit nicht erwähnt werden möchten

Übersetzungen u. japanische Schrift: Shohei Nagasawa-Schütt

Nachtrag zu „Wiking trifft Wiking 2011“

In der Ausgabe 02/2012 hatten wir über das Sammlertreffen in Ratingen im November 2011 berichtet, bei dem von den Teilnehmern gespendete Wiking-Modelle und –Literatur für einen guten Zweck versteigert wurden. Der Erlös war beachtlich und hatte selbst die Organisatoren in dieser Höhe überrascht: Es kamen 1.030 Euro zusammen.

Sammlerfreund Gregor Gerlach fand schließlich einen würdigen Empfänger für diese Summe, die in der Tradition Friedrich Peltzers einem Berliner Kinderheim oder einer ähnlichen Einrichtung der Jugendhilfe zu Gute kommen sollte, natürlich zweckgebunden für Spielzeug.

Mittlerweile erreichte uns folgende Email mit einem angehängten Foto, die wir hier beide gern – leicht gekürzt – wiedergeben:



Sehr geehrte Damen und Herren!

Wie dem Beitrag von Frau Gerlach "Wiking trifft Wiking" in Ihrer Online-Zeitschrift Nr. 13, Feb. 2012 zu entnehmen ist, haben Sie anlässlich Ihres Treffens am 5. und 6.11.2011 eine Versteigerung gespendeter Bücher, Aufkleber und Modelle mit Erfolg durchführen können. Der Erlös soll in Erinnerung an den Wiking-Gründer Peltzer, der seinerzeit ein Waisenhaus unterstützte, als sachbezogene Spielzeug-Spende an bedürftige Kinder in der näheren Umgebung des Wiking-Stammhauses in Berlin-Lichterfelde weitergeleitet werden. Und so hatte der Jugendhilfeträger NHW e.V. (Info: www.nhw-ev.de) das Glück, vermittelt über Herrn Gregor Gerlach eine unverhoffte Spende in Höhe von 1.030.-- € in Empfang nehmen zu dürfen. Im Namen der von uns betreuten Kinder darf ich mich sehr herzlich für Ihr Engagement bedanken!

NHW betreibt in unmittelbarer Nähe zum Wiking-Stammhaus u.a. zwei Kinderwohngruppen:

Kinder, die aus den unterschiedlichsten Gründen nicht in ihrem Elternhaus aufwachsen können, leben hier gemeinsam und dauerhaft mit innewohnenden ErzieherInnen; wir sind bestrebt, diesen Kindern in einer sog. familienanalogen Wohnform eine kindgerechte Betreuung zukommen zu lassen und freuen uns besonders, durch Ihre großzügige Spende den Ankauf von Spielzeug ermöglichen zu können. Die ErzieherInnen beider Wohngruppen werden im laufenden Jahr nach pädagogischen Erfordernissen Spielsachen besorgen, sodass spätestens mit den Weihnachtsgeschenken 2012 das Spendenvolumen aufgebraucht sein dürfte [...].

Im Attachement finden Sie "als Dankeschön der Kids" ein Foto mit einigen der beschenkten Kinder vor dem Wiking-Stammhaus, Unter den Eichen 101 in 12205 Berlin-Lichterfelde.

Ich würde mich freuen, wenn Sie diesen Dank namens der beschenkten Kinder an die Wiking-Spender und -Bieter weiterleiten oder ihn an geeigneter Stelle [...], gern auch mit beigelegtem Foto, veröffentlichen würden.

Mit herzlichem Dank und freundlichen Grüßen verbleibt

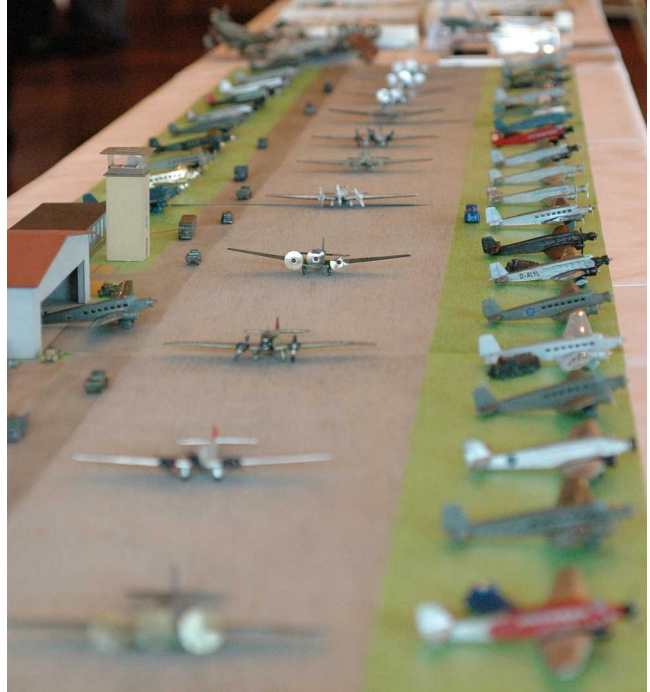
Klaus Herrmann

NHW e.V., Geschäftsführung

Porta Westfalica 2012

von Lutz Fänger

Am 17. und 18.03.2012 fand das 5. Sammlertreffen mit etwa 30 Wiking-Sammlern in Porta Westfalica statt. Es wurde die gesamte Palette der bei Wiking produzierten Modelle gezeigt, angefangen bei den Flugzeugen mit einem wunderschönen Diorama mit über 50 Flugzeugen. Aber auch die neue Produkt-Palette war vertreten, und zwar mit einem Hubschrauber-Diorama. Natürlich durften auch die Schiffe nicht fehlen. Diese wurden auf einer Seekarte gezeigt.



Überrascht wurden die Teilnehmer, als mehrere Sammlerfreunde über 100 alte Händlerschachteln präsentierten, teilweise noch im Auslieferungszustand.



Ein anderer Sammler zeigte den kompletten Modellkatalog von 1987 mit Originalmodellen. Ein weiterer Sammler zeigte 17 VW T1 Pritschenwagen in unterschiedlichen Ausbaustufen, mit genauer Beschreibung. Ein Highlight für Bus-Sammler war die Darstellung der T7-Modelle in einer großen Farbenvielfalt.

Auch aktuelle Themen wurden gezeigt, auf einem Diorama mit VW Käfern waren Eisenbahner mit Streik-Transparenten zu sehen.



Eine weitere Bildpreisliste wurde von einem Sammlerkollegen „Baujahr“ 1958 umgesetzt. Was auf keinem Treffen fehlt, ist halt die Feuerwehr, von Unverglast bis Ende der 1970er Jahre. Werbemodellen war auch vertreten, ein wahrer Augenschmaus.



Dem interessierten Sammler wurde in Wort und Bild der Unterschied der einzelnen Fahrgestelle des Henschel HS 14/16 von 1965 bis heute gezeigt. Vorserien-Modelle waren auch vertreten, ebenso wie der heimliche Helfer in der Landwirtschaft, der Unimog: Ein wunderschönes Diorama. Das Stammhaus in Berlin war ebenso vertreten mit einer Flut von VW Transportern.

Ein Sammlerkollege brachte ein schon 1978 aufgebautes Diorama mit, welches seinerzeit in einer Fachzeitschrift vorgestellt worden war. Ein anderes Diorama zeigte 200 Kradfahrer zur ersten Frühlingsausfahrt.



Auch der kleine Maßstab 1:160 war vertreten mit hervorragend gesuperten Modellen. Auf einem wiederaufgelegten Straßenplan samt Häusern wurden IMU-Modelle gezeigt (Was für ein Frevel! Aber trotzdem schön anzuschauen!).

Sollte ich einige Schaustücke hier nicht erwähnt haben, so sei mir bitte verzeihen, aber es war ein überwältigendes Treffen, bei dem man nicht alle Eindrücke verarbeiten kann.

Als Fazit kann man nur sagen: Das Beste bei Besuchen von Wiking-Treffen oder Stammtischen ist, dass man Modelle sehen und anfassen kann, die man selbst nicht in seiner Sammlung hat.



Rudis Neuheitschau

von Rüdiger Göbelsmann (Text und Fotos)

Mit der Auslieferung der April-Neuheiten geht auch das erste Drittel des Jahres zu Ende, was auch bedeutet, dass das erste Drittel der diesjährigen WIKING Neuheiten ausgeliefert ist. Zahlreiche gelungene Modelle aus mehreren Vorbildjahrzehnten waren darunter, die hier zum Teil Erwähnung finden sollen. Gerade im April zeigte WIKING neue Gestaltungsideen in bemerkenswerter Weise und man gewinnt den Eindruck, dass mancher Sammlerwunsch erhört wird.

So die Parkhalle, die mit einem ansprechenden rauchtransparenten Dach als Einzelmodell in den Handel kommt und das blaue Dach der THW-Packung vergessen macht. Des Weiteren die gelungene Umsetzung des Audi 100 als Feuerwehrgewagen und des MB 200/8 als Polizeigewagen sind da zu nennen. Beim 200/8 setzte WIKING mit dem schwarzen Taxi zur Intermodellbau noch ein edles i-Tüpfelchen oben drauf. Das Taxischild ist nun filigraner als beim ehemaligen Serienmodell und separat eingesetzt, Zierlinien und Fensterrahmen gesilbert und der Grill schwarz betont. Bleibt abzuwarten, ob wir den Audi 100 auch zeitnah in anderer Gestaltung wieder sehen.

In gleicher Firmentracht der Spedition Vogt laufen der MB Kurzhauber zur Intermodellbau und der MAN 10.270 Pausbacke Ende April auf. Damit entsteht eine neue kleine Themenwelt, die Wiking in nächster Zeit vielleicht noch ein wenig erweitert. Für den MAN ist es der erste Auftritt nach dem Rückbau der Formänderungen zum US-LKW. Das wiedergewonnene Führerhaus gibt WIKING jetzt die Möglichkeit neue Modellkombinationen zu schaffen, die es bisher noch nicht gab. So wären ein Containersattelzug – den gab es bisher nur als Werbemodell – oder ein Koffersattelzug ein feiner Zug für die Serie.

Ein gutes Beispiel für eine solche Modellkombination hat WIKING im April mit dem MB LP 1620 geschaffen. Die kubische Kabine wurde mit den Stahlpritschen zu einem Hängerzug der Firma "PAGE N.V. Papierfabrik Gennep Holland" vereint. Entstanden ist ein ansprechender Lastzug der 70er Jahre.

Die 60er Jahre verkörpern der Berliner Doppeldeck-Bus Büssing D2U mit Werbung für das Schuhhaus Leiser und der Borgward B611 Kastenwagen, der Rheinpreussen Zweitaktöl ausfährt. Die 90er Jahre werden durch den kommunalen Unimog mit Plane, die Neuzeit z.B. durch die PKW-Anhänger und den fiktiven Polizei Scirocco vertreten. Zurück bis in die 30er Jahre des letzten Jahrhunderts geht es mit BMW 328 zurück, der drucktechnisch aufgewertet die Klassikersammlungen in den Vitrinen ergänzt.

Die Produktion der alten grauen Räder für den PMS macht sich WIKING zu nutze, und reicht den Sammlern ein Set mit einer breiten Palette an PKW und LKW Rädern zur Restaurierung oder Modifizierung der Modelle an die Hand.

Wie Anfang Februar erwartet, war der T1 Samba Bus im attraktiven rot-schwarzem Farbkleid mit dezent bedruckten Details ein Highlight der Februarneuheiten. Doch er sollte nicht alleine bleiben. Zur Techno Classica folgte das parallel produzierte Modell für die Stiftung *AutoMuseum Volkswagen* in rot-weiß. Bei diesem Modell wurden an Stelle der Zierleisten Stoßstangen drucktechnisch hervorgehoben.

Ganz schlicht im „WIKING-Sixties-Style“ kam der T1 Bus für das Auktionshaus Saure daher. Mit zeitgenössisch grauen Rädern, rot bemalten Rückleuchten und gesilberten Scheinwerfern passt er sich optisch in die Serie WIKING-Verkehrs-Modelle des PMS ein.

Diese geht Ende Mai bereits in die 9. Runde, wobei erneut bereits revitalisierte Formen zum Einsatz kommen. Der 300er Mercedes ohne Zughaken im schlichten dunkelgrau fährt ohne Einrichtung mit getönten Scheiben vor, während der Pullmanbus in dunkelrot für die Deutsche

Bundesbahn im Einsatz ist. Mit Dachgepäckträger und Fahrer versehen fehlen ihm nur noch gesilberte Felgen für einen gelungenen Auftritt im Stil der 60er Jahre. Nach 2002 als Veltins und 2004 als Coca Cola Fahrzeug möchte der Getränkewagen auf MB L 3500 Fahrgestell nun in firmenneutraler Form in die Vitrinen fahren. Mit Papieraufkleber und Getränkekisten auf der Ladefläche versehen ist das Modell Bestandteil der Packung.

Da der PMS bei der Serie auf einen monatlichen Modus der Wiederauflagen gewechselt hat, erschienen just zum Monatsende die 8. Auflage und Ende März die 7. Auflage. Unter den insgesamt sieben Modellen sind zwei Modelle besonders hervorzuheben. Zum einen der formmodifizierte MB L 319 Kastenwagen mit seitlichen Papieraufklebern „WM Transporte“. Auf dem Dach wurde der Lüfter aus der Form entfernt. Der Grill, leider nur noch in integrierter Form erhalten, ist gesilbert worden. Zum anderen ist mit dem Krupp Titan und dem Zachsigen Anhänger ein gefälliges Gespann in ansprechender Farbgestaltung entstanden. Ende Juni wird die 10. Edition erwartet. Viele Sammler hoffen seit der ersten Edition auf die Revitalisierung bisher nicht verwendeter Formen – vielleicht wird das lange Warten ja belohnt.

Eine neue Modellkombination haben der PMS und WIKING mit dem für Ende Mai angekündigten Henschel Heizöltransporter geschaffen. Das für den Schuttwagen in den 70er Jahren modifizierte Henschel Fahrerhaus wird mit einem Zachsigen Fahrgestell, Pritsche und Öltank - ähnlich dem MAN 415 aus den 70er Jahren – zu einem Thermoshell Heizöltransportwagen kombiniert. Recht selbstbewusst fällt allerdings der Preis von 29,95 Euro für das schön gestaltete Modell aus, der, auch bei der Berücksichtigung der begrenzten Auflage, viele Sammler zur Kaufzurückhaltung zwingen könnte.

Ein Phänomen was sich auch bei anderen Auftragsmodellen beobachten lässt. Die kleinen Auflagen, einige Anbauteile und die immer ausgeprägtere Druckveredelung führen zwangsläufig zu Preisen von 20 bis 30 Euro für ein Einzelmodell, wenn die Modelle in Gewinnerzielungsabsicht für den Sammlermarkt produziert werden.

Dass es bei einer Auflage von 500 Stück mit wenigen Bauteilen auch für rd. 16,00 Euro geht, zeigte SammlerKontor mit dem dunkelblauen RIAS Bus aus der Berlin Edition. Auch dieses Modell ist 4seitig bedruckt, und weiß durch die gesilberten Zierleisten zu gefallen.

Die Auflage des Krombacher Sondermodells MB L 5000 mit Kofferaufbau zur Intermodellbau dürfte da wesentlich höher liegen, geschätzt bei 1.500 Stück. Verkauft wird das mehrfach bedruckte Modell für 12,95 Euro. Doch nicht nur die höhere Auflage und vermutlich geringe Gewinnmargen machen es möglich, auch die Verwendung von gleichen Teilen: fast zeitgleich erschien beim PMS der MB L 5000 als Sprengwagen.

Echte Werbemodelle werden hingegen immer seltener. Eine Ausnahme machte da im März der Brezelkäfer Kurt, der für die Firma *acomax* Werbung fährt. Dieser wurde mit einer Auflage von 1.500 Stück produziert und wird an gute Kunden bei Messen verschenkt.



Das kleine Krabbeltier war übrigens ganz unauffällig in den vergangenen Monaten sehr fleißig. Neben der acomax Version als Kurt arbeitete er beim PMS im März bei der Berliner Polizei, im April mit Dachgepäckträger bei der "Deichinspektion Hamburg Wilhelmsburg" und schon Ende Februar war er im neutralen schokoladenbraun für Lieschen Müller unterwegs. Da kann an nur sagen: er läuft, und läuft und läuft.

Das kann man auch von anderen WIKING-Modellen sagen, denn wieder einmal entdeckt der gewogene Sammler beim Blick in den Rückspiegel, dass vor 40 Jahren vieles geschaffen wurde, was uns heute noch erfreut.

Der Stahlpritschenlastzug wird wie 2012 auch schon 1972 als Neuheit vorgestellt, allerdings mit Hanomag Henschel Kabine und ohne Firmenbeschriftung. Der offene VW 181 Kübelwagen und der elegante Mercedes 350 SL sind die einzigen echten PKW Neuheiten des Jahres. Der dritte im Bunde ist streng genommen nur eine Abwandlung: für 1,- DM konnte der WIKING-Freund damals den Mercedes 200/8 als perlweißes Taxi kaufen. Erstmals sind Taxis in Deutschland nicht mehr schwarz. Nach Versuchen mit Grau- und Weißtönen legt der Gesetzgeber 1971 schließlich hellelfenbein als Farbe fest. Warum WIKING 1972 noch eine Versuchsfarbe wählt, ist nicht nachvollziehbar.

Öl war Thema. WIKING stellt den VW T2 Kastenwagen in den Dienst bei Shell termokomfort und der MAN Kurzhauber transportiert auf seiner Pritsche einen Heizöltank für Esso zu den neuen Einfamilienhäuschen auf den Modellbahnanlagen.

So schließt sich wieder einmal auf phantastische Weise der Kreis zum Jahr 2012, in dem Mercedes 200/8 Kraftdroschken wieder schwarz, Stahlpritschen pastellblau sind, und Shell sein Heizöl nicht wie die Konkurrenz per MAN 415, sondern lieber mit dem Henschel transportiert.

Frohes Sammeln!

Aktuelle Informationen zu Neuheiten findet der interessierte Sammler im Neuheiten-Ticker auf www.wiking-fan.de

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:

Ralf Abramzik
Hansjörg Baumann
Martin Böhne
Michael Broer
Gregor Gerlach
Kerstin Gerlach
Rüdiger Göbelsmann
Lutz Fänger
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 – sofern nicht anders angegeben – 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!