



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 20 November 2013

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Die unverglasten Mercedes-Benz 220 in Farbe und Breitwand (Teil II)	Seite	3
Demag-Mobilkran	Seite	8
Der Pawlow-Wiking-Effekt	Seite	22
Wiking-Ausstellung in Berlin-Steglitz	Seite	24
Technisches Museum Wikinghausen	Seite	30
Impressum	Seite	33



Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

vor uns liegt nun tatsächlich einmal eine Jubiläumsausgabe: Die 20. Ausgabe der Online-Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes. Gleichzeitig heißt es damit: Der 5. Jahrgang ist komplett! 5 Jahre Online-Zeitschrift, das ist tatsächlich schon ein Grund zum Feiern.

Leider gibt es auch weniger erfreuliche Mitteilungen: Rüdiger Göbelsmann, seit Jahren Autor der „Neuheitenschau“, musste seine Mitarbeit aus Zeitgründen aufgeben. Er wird aber weiterhin seine Wiking-Seite im Internet pflegen und sich in Zukunft ausschließlich darauf konzentrieren. Wir bedauern das sehr, haben aber volles Verständnis. Das Hobby soll Hobby sein und bleiben und nicht in Stress ausarten.

Dafür dürfen wir eher seltene Gäste als Autoren begrüßen: Der Insulaner berichtet über die Wiking-Ausstellung im Heimatmuseum Steglitz in Berlin, dazu hat er sich der Mitarbeit von Axel Brandt als Fotografen versichert. Diese Ausgabe bietet außerdem den 2. Teil des Artikels über den unverglaste Mercedes 220 von Gregor Gerlach, zudem aus gleicher Feder ebenfalls einen „musealen“ Artikel. Der weibliche Blick auf die Sammlerwelt richtet sich diesmal auf die vernunftgesteuerte Selbstbeherrschung des Wiking-Sammlers und erläutert, was dies nun ausgerechnet mit den berühmten Pawlow'schen Hunden zu tun hat. Helmut Hillebrand bringt uns außerdem den DEMAG-Mobilkran näher, der bereits seit mehreren Jahrzehnten immer mal wieder im Wiking-Programm zu finden ist.

Zu guter Letzt bitten wir um Verzeihung, dass diese Ausgabe mit einem Tag Verspätung erscheint, und zwar nicht am 1., sondern erst am 2. November! Dies hat ausschließlich berufliche Gründe auf Seiten des Herausgebers: Statt am 31. Oktober um Mitternacht am heimischen Rechner den Upload starten zu können, verbrachte er diesen Abend wegen einer Dienstreise in einem Hotel ohne vernünftigen Internet-Anschluss!

Aber das erhöht natürlich die Spannung!

Hier die Adresse, unter der wir per Mail gern Anregungen, Kritik und notfalls Lob entgegen nehmen:

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Die unverglasten Mercedes-Benz 220 in Farbe und Breitwand (Teil II)

von Gregor Gerlach (Text und Fotos, soweit nicht anders vermerkt)

Willkommen bei der Fortsetzung zu den unverglasten W 187.

Das nebenstehende Bild ist ein Mahnmal für das, was passieren kann, wenn ein Modell nicht sehr genau darauf achtet, in wessen Hände es sich begibt.

Immerhin hat es eine lange Zeit auf der Sonnenseite des Lebens, vielleicht in einem Schaufenster, verbracht.



Der Preisaufkleber hat ihm dann dazu ein Schiebedach verpasst und das lässt die wirkliche Farbe des Modells noch ahnen, dabei handelt es sich wohl um adriablau.

Auf den ersten Blick könnte man meinen, es sei wasserblau, das wiederum wäre bei einer Version 3 dann tatsächlich ein echter Klopfer. So ist das eben mit den unverglasten 220ern, da lohnt immer ein genauer zweiter Blick.

Insbesondere, wenn man sich so wie ich auch gerne mit Modellen Marke Bastlerstolz abgibt.

Für diesen Bericht bleibt uns nur noch die Version 4, eigentlich eine ausgesprochen übersichtliche Sache, wenn da nicht die Farben wären. Denn irgendwie mögen sie ja gleich aussehen, dafür heißen sie aber bei jedem Chronisten anders.

Wohl dem, der gutes Licht und eine Farbkarte hat.

Version 4

Die Version 4 unterscheidet sich von der Version 3 durch die Trittbretter unter den Türen. Bis zur Version 3 verlaufen sich diese auf der Beifahrerseite im Chassis (sogenannte ‚schmale Trittbretter‘), bei der Version 4 sind sie klar erkennbar bis zum hinteren Kotflügel durchgezogen (sogenannte ‚breite Trittbretter‘).

Auf dem untenstehenden Bild links eine Version 3 und rechts eine Version 4.



140-4-a – silbergrau

Interessanterweise ist dies im GK der einzige erwähnte Silbergraue, während CS in der GK-Version 3 (bei CS also die Version 4) gleich zwei Modelle in dieser Farbe kennt, dafür aber keins in der Version 4.

Da bin ich dann mal mit CS einig, denn einen wie auch immer grau-grauen 220er mit breiten Trittbrettern kenne ich auch nicht.



140-4-b – hellolivgrau

Interessanterweise handelt es sich bei CS um Braunelfenbein (125-5-A), was auch gut passen würde. Tatsächlich meint meine Farbkarte aber, das Olivgrau ohne Hell- der Sache am nächsten kommt. Es würde mich nicht wundern, wenn bei diesem Modell der GK, CS und ich alle ein bisschen danebenliegen.



140-4-c – schwarz

Das einzige Modell mit breiten Trittbrettern, bei dem wir uns alle völlig einig sind.

CS klassifiziert es unter 125-5-C.

140-4-d – blaugrün

Weder CS noch ich kennen dieses Modell. Wobei, da muss man etwas vorsichtig sein, CS kennt einen Schwarzgrünen (125-5-B), vielleicht meint das ja dasselbe.



140-4-e – felsgrau

Dieses Felsgrau könnte auch gut ein dunkles Steingrau sein, mit ein wenig Phantasie ist auch Umbragrau vorstellbar. So jedenfalls beschreibt CS dies Modell unter 125-5-D.

Im nachfolgenden Bild sieht man nochmals alle Grautöne der Versionen 3 und 4 auf Standardgrau.

Gegen die Dreier oben sind die Vierer darunter ja richtig bunt geworden.



Damit sind wir mit den Wiking-Modellen komplett durch. Daneben gibt es noch weitere Erscheinungen des Wagens 187, mit denen wir uns nun ein wenig befassen werden.

Plagiate

Man kann den Eindruck gewinnen, als seien fernöstliche Plagiate erst in den letzten Jahren aufgekommen; tatsächlich gibt es sie schon ziemlich lange. Der Mercedes-Benz 220 von Wiking ist ein schönes Beispiel dafür, wie das folgende Bild zeigt:



Wahrscheinlich ist es noch nicht einmal ein Plagiat im herkömmlichen Sinne, da das abgekupferte Modell ja eine Verbesserung beinhaltet, denn es ist tatsächlich verglast.

Irgendwann wurde das Modell mal in der Elektrobucht angeboten, da konnte ich nicht so einfach zur Tagesordnung übergehen.

Und Anlass zum Staunen bietet das Modell eigentlich immer, spätestens bis zu dem Moment, an dem man es mal herumdreht.



Dann ist mir irgendwann noch ein (Teil-)Modell zugelaufen, über das mir leider nichts Genaueres bekannt ist. Auf dem Bild unten sieht man es neben einem Brandmeister-Rohling, auch hier ist die Übereinstimmung wirklich verblüffend.

Jedenfalls ist klar erkennbar, dass es sich beide Male um die Version mit breiten Trittbrettern handelt.



Das einzige Problem dürfte bei der Komplettierung darin bestehen, eine Wiking-Karosserie zerstörungsfrei von einem Wiking-Chassis zu trennen, um so zu einem vollständigen Modell zu kommen. Der Wiking-Kleber hat die Jahrzehnte ja meist ohne jegliche Qualitätseinbußen überstanden.

Pimp my Wiking

Ich kenne kein anderes Wiking-Daimlerchen, von dem so viele gesuperte Modelle existieren wie von dem 220.

Nun habe ich ein großes Herz gerade für diese Autochen und kann eigentlich an keinem Angebot wirklich leichten Herzens vorbeigehen.

Auf dem Bild unten findet sich von rechts nach links zunächst ein wirklich gut auf zivil gefeilter Brandmeister, das bereits eingangs erwähnte ehemals adriablaue Modell, dann eine Taxe, bei der sich Wiking-Customs mit Fensterdurchbrüchen und Bemalung richtig ins Zeug gelegt hat sowie ein Lilablauer, der mit den roten Rädern ein richtiger Hingucker ist. Natürlich haben die Räder nicht das Geringste mit Wiking zu tun, das fehlte ja gerade noch.

Dies ist natürlich nur eine kleine Auswahl an irgendwie ‚verbesserten‘ 220ern, die bei mir in der Schublade ein beschauliches Leben führen und ihr Gnadenbrot genießen.



Das Vorbild

Der Wagen 187 macht sich inzwischen ziemlich rar, dementsprechend habe ich selbst keine wirklich guten Bilder dieses Modells. Auf der Suche nach weiterem Material habe ich dann festgestellt, dass ich damit nicht alleine stehe. Tatsächlich gibt es etliche Bilder des 220ers, aber fast nur von Kabrioletts, die von ihren stolzen Besitzern durch die Zeit gerettet wurden. Gute Bilder von Limousinen finden sich hingegen kaum.



Das gemeinfreie Foto oben stammt von MartinHansV, der es 2002 in Königsbrunn gemacht hat.

Auf der Techno-Classica 2013 durfte ich dann auf dem Stand von Mercedes-Benz feststellen, dass sich scheinbar selbst der Hersteller mit diesem Modell schwer tut. Dort stand die S-Klasse seit dem Krieg wie an einer Kette aufgereiht, ein W187 war aber weit und breit nicht zu sehen. Für die Anfänge fand sich dort der inzwischen unvermeidliche Adenauer-300er, der aber eigentlich eine andere Klasse ist.

Dabei ist natürlich der 220 der legitime Vater der S-Klasse, warum, lässt sich einfach darlegen:

Der Wagen basiert auf dem Modell 170, also einer Vorkriegskonstruktion, die nach dem Krieg verbessert einfach weitergebaut wurde.

Während von der A-Säule zum Heck hin alles gleich mit dem kleineren 170 blieb, wurde die Motorhaube verlängert, um den neuen Reihen-Sechszylinder aufnehmen zu können. Dazu wurden auch neue vordere Kotflügel geschaffen, die die Form insgesamt ausgewogener erscheinen lassen.

Genau so wurde auch mit den Nachfolgern verfahren; das nachfolgende Nobelmodell (der 220 auf Basis des Ponton) erhielt wieder einen längeren Vorderwagen, ansonsten war die gehobene Mittelklasse (180, 190) baugleich mit der Oberklasse (220).

Ebenso verhielt es sich bei der Heckflosse; erst mit dem Wagen 108 vollzog Mercedes-Benz eine komplette Trennung zwischen Mittel- und Oberklasse.

So gibt es also insgesamt drei Oberklasse-Modelle, die sich über zwei Jahrzehnte hinweg ausschließlich durch größere Motoren und längere Vorderwagen von der gehobenen Mittelklasse unterschieden. Der W187 war der erste Wagen, der dieses Muster begründete. Deshalb ist er, und wenn auch nur für mich, der einzig legitime Vorfahre der heutigen S-Klasse.

Richtig Karriere gemacht hat der Motor. Immer wieder modifiziert und aufgebohrt hat er es bis zum 280 gebracht und wurde laut Wikipedia letztmalig 1989 in einem Wagen 460, also einer G-Klasse, verbaut. Erst danach wurde er von einer neuen Generation V6-Motoren abgelöst.

Hier noch mal ein Wagen 187 in voller Schönheit, das Bild stammt von Herrn Lothar Spurzem (Lizenz CC-BY-SA-2.0-de), der es freundlicherweise allgemein zugänglich gemacht hat.



Und so kommen wir auch wieder zurück zum Beginn dieses Beitrages, dort trägt das abgebildete Modell sein Reserverad auch auf dem Kofferraumdeckel.

Augenscheinlich handelt es sich dabei um eine Lösung, die auch in 1:1 gerne Anwendung fand. So ist mein geliebtes Daimlerchen also nur auf den ersten Blick verbastelt, auf den zweiten aber geradezu erschreckend authentisch für die damalige Zeit.

Demag Mobilkran

von Helmut Hillebrand (Text und Fotos)

Der Demag Mobilkran ist in vielerlei Hinsicht ein interessantes Modell. Er markiert das erste Kranfahrzeug im Wikingprogramm. Der Abschleppwagen (63), seit 1954 im Programm, wurde hier bewusst nicht mitgezählt, da er kein Kranfahrzeug ist. Bei seiner Vorstellung im Jahre 1961 dürfte der Mobilkran vielen Modellautosammlern und Wikingfreunden unbekannt gewesen sein, da er im Straßenbild eher selten anzutreffen ist. Zunächst wird das Modell bis 1967 produziert und ab dem Jahre 1997 durch einige Neuauflagen wiederbelebt. Wiking selbst bezeichnet ihn im Jahre 2009 als "Unikum" seiner Zeit. Die Formgebung scheint von Anfang an perfekt zu sein. Abgesehen von einer winzigen Modifikation am Ausleger wird der Mobilkran unverändert hergestellt, von den Rädern und Farben einmal abgesehen. Das Modell hat bis heute von seiner Faszination nichts eingebüßt.

Die Geburtsstunde des Wiking-Mobilkrans liegt jedoch früher. Schon im Oktober 1958 wird ein Handmuster fertiggestellt. Im Mai 1959 beauftragt Wiking einen Fachbetrieb mit der Herstellung von zwei Stahlspritzformen. Eine Form für das Abspritzen von Gehäuse und Bodenplatte wird im Mai 1961 an Wiking ausgeliefert. Schon ein Jahr zuvor erhält Wiking die erste Form mit sechs Einzelteilen, gibt diese aber im Oktober des gleichen Jahres an einen anderen Formenbaubetrieb, wovon sie im Juni 1961 wieder zurückkommt.



Demag Mobilkran (1961) in Arbeitsstellung

Das Vorbild ist der Mobilkran Demag V70, ein langsam laufender Fahrzeugkran mit Motor im Unterwagen und nur einer Fahrerkabine. Die Winde befindet sich im Oberwagen (Kranaufbau). Dieser ist 360° schwenkbar, mit hydraulisch verstellbarem Ausleger mit Teleskop. Durch Verzicht auf eine Federung eignet sich der Kran zum Fahren unter Last. Haupteinsatzbereiche sind Werksgelände, Schrottplätze oder kleine Werften; durch Straßenzulassung auch im Nahverkehr einsetzbar. Einzelne Maschinen verrichten bis heute ihren Dienst.

Technische Daten:

Hersteller und Typ:	Demag V70
max. Tragkraft:	7 t
max. Hubhöhe:	9,5 m
Motor und Leistung:	4 Zyl. Dieselmotor (Deutz) luftgekühlt, 48 PS
Höchstgeschwindigkeit:	20 km/h mit Luftbereifung, 16 km/h mit Elastikbereifung
Gewicht:	14,5 t

Anmerkung zur Bauzeit. Wiking gibt bei der Wiederauflage 2009 eine Bauzeit von 1954 - 1959 an. Die Typenschilder noch existierender Fahrzeuge verraten, dass Demag den V70 bis in die 1960er Jahre gebaut hat.



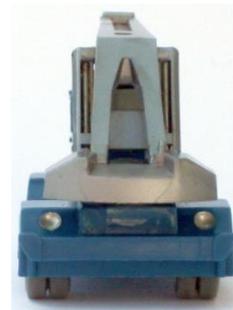
Dieser betriebsbereite Kran, Baujahr 1962, steht in Lorch/Rhein

Das Modell

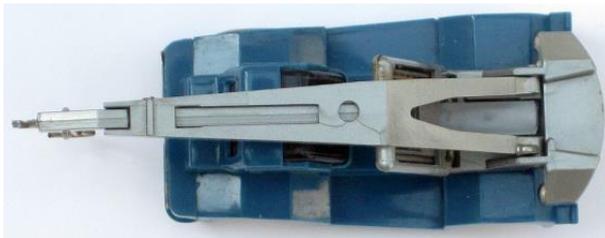
Die Modellbetrachtung beginnt mit einer Probefahrt auf der Tischplatte, wobei den meisten Hobby-Kranfahren (auch dem Autor) der gleiche Fehler unterläuft: Man fährt unwissentlich rückwärts. Den Irrtum bemerkt man schnell, wenn man das Modell in die Hand nimmt um es genauer unter die Lupe zu nehmen; die Scheinwerfer verraten nämlich wo vorn ist. In Fahrtrichtung gesehen sitzt die Kranfahrerkabine hinten, ebenso wie die einfachbereifte Lenkachse. Der Oberwagen (Kranaufbau) ist davor angeordnet; der Drehpunkt befindet sich kurz vor bzw. über der zwillingsbereiften Antriebsachse.



Fahrtrichtung →



Front



Heck

Unter- und Oberwagen sind durch einen Zapfen miteinander verbunden. Bei den frühen Modellen ist der Zapfen im Inneren des Unterwagens thermisch verformt, ähnlich einer Vernietung. Darum lässt sich der Aufbau auch nicht abnehmen. Der Kranaufbau ist voll beweglich. Er lässt sich um 360° drehen, der Kranarm lässt sich heben und senken und das Hakenteil ausziehen. Hierbei muss man etwas Fingerspitzengefühl walten lassen, da die Teile recht schwergängig sind.

Der Unterwagen besteht aus

- Karosserieteil
- Verglasung
- Bodenplatte
- Räder und Achsen.
- Achsenhalterung *
- Papieraufkleber (Warnbake)



* Die Räder werden durch eine Platte gehalten, welche auf die Innenseite der Bodenplatte geklebt ist.



Der Oberwagen besteht aus

- Drehschemel mit integriertem Gegengewicht
- Ausleger
- Teleskoparm
- Doppelhydraulikzylinder
- Drahtbügel als Hydraulikstangen
- aufgeklebter Niederhalter
- Drahhaken
- Papieraufkleber (Warnbake), nur teilweise



Vergleich Modell - Vorbild

Interessant fällt der Vergleich mit dem Vorbild aus. Zitat aus einer Wiking-Preisliste von 1958: "Der kleine Maßstab zwingt zum Betonen des Wesentlichen unter Verzicht auf nicht mehr darstellbare Einzelheiten". Dieses Motto hat Wiking bei der Schöpfung des Mobilkrans

konsequent angewendet. So finden sich die wesentlichen Merkmale am Modell wieder. Ausziehstützen, Scheinwerfer. Türen der Fahrerkabine mit Scharnieren und Türgriffen, seitlichen Lüftungsgitter in der Motorhaube. Auch der Oberwagen weist alle charakteristischen Bauteile auf. Am Teleskoparm wurde sogar an den kleinen Zusatzhaken gedacht. Eine Kompromisslösung bei der Nachbildung von Lasthaken und Flaschenzug ist indes der wikingtypische Drahhaken, der auch bei anderen Kranmodellen zur damaligen Zeit zu finden ist.



Fehlende Details sind die linke und rechte Scheibenteilung (Pfeil) am Kabinendach, die Rücklichter, das Heckseitige Lüftungsgitter in der Motorabdeckung und das im Heckballastgewicht integrierte Zug-Maul. Dieser Umstand tut dem insgesamt stimmigen Erscheinungsbild absolut keinen Abbruch.



Der **Wiking-Modellzyklus** erstreckt sich von 1961 bis 1967

Bei der Neuheitenvorstellung wird der **Demag Mobilkran** mit Rädern vom Pullman-Möbelwagen (50) abgebildet, kam aber in dieser Ausführung nicht in den Handel. Bemerkung: Der PMS und Rivarossi benutzen die gleiche Abbildung.



Standardfarben der frühen Modelle:

Unterböden: himmelblau, lichtblau, hellazurblau, ozeanblau, azurblau

Oberböden: silbern

Aufkleber Warnbaken: schwarz-melonengelb, schwarz gelb, (selten) rot-weiß



Anmerkung:

Bei Modellen aus der Zeit zwischen 1961 und 1967 sind Oberböden und Bodenplatte in der Regel einfarbig. Eine Ausnahme gibt es bei lichtblauen Bauteilen, bei dieser ohnehin sehr seltenen Farbvariante sind meistens die Oberböden himmelblau und nur die Bodenplatte (immer mit Prägung 68) ist lichtblau. Es gibt aber auch sehr selten einfarbig lichtblaue Modelle. Eine farbungekehrte Variante (Oberböden lichtblau, Bodenplatte himmelblau) ist bisher nicht bekannt.

Die **Bodenplatte** erhält nach 4 Jahren eine erweiterte Prägung:

Variante 1: himmelblau, Bodenprägung WM



Variante 2: himmelblau, lichtblau, hellazurblau azurblau, ozeanblau, Bodenprägung WM + Germany + 68



Variante 2 (Neuaufgabe 1997)

Variante 3: Farbe immer identisch mit Fahrzeug, Bodenprägung Wiking Warenzeichen (Neuaufgaben ab 2001)



Die **Räder** entsprechen der Ausführung in 11mm, hellgrau, flacher Lauffläche mit seitlichen Profil, unterscheiden sich jedoch in Form der Nabe:

Variante 1:
zylindrische Nabe



Variante 2:
konische Nabe



Variante 3: 12mm, zweiteilig mit 6-Loch-Felgen, siehe Neuaufgaben

Das einzige Unterscheidungsmerkmal am **Oberwagen** ist der kleine Quersteg auf der Oberseite des Auslegers:

Variante 1: schmaler Steg



Variante 2: breiter Steg



Preisentwicklung

1961 – 1965	1,80 DM
1966 – 1967	2,00 DM
1997	kein Einzelpreis, da Bestandteil einer Packung (46,75 DM)
2001	25,30 DM
2002 – 2004	14,35 – 14,75 €
2009 – 2012	8,00 €
2012	Kein Einzelpreis, da Bestandteil einer Packung (39,95 €)
2013	8,99 €

Kleines Modell-Potpourri.

Nachfolgend eine Präsentation aus einer erlesenen Sammlung:

Modelljahre 1961 bis 1965

Fahrzeug himmelblau, Warnbake heckseitig schwarz-gelb bzw. weiß-rot, Bodenplatte Variante 1, Räder 11mm mit zylindrischer Nabe



Besonderheit des Modells mit den rot-weißen Warnbaken: es wurde in Schweden erworben.

Modelljahre 1966 - 1967

Fahrzeug azurblau und hellazurblau, Warnbake heckseitig schwarz-gelb und schwarz-melonengelb, Bodenplatte Variante 2, Räder 11mm mit konischer Nabe, Ausleger Variante 2



Fahrzeug ozeanblau, Warnbake heckseitig rot weiß, Bodenplatte Version 2, Räder 11mm mit konischer Nabe



Fahrzeug himmelblau, Warnbake an Heck und Gegengewicht, Bodenplatte Variante 2 jedoch in lichtblau , Räder 11mm mit konischer Nabe



Neuauflagen, ab 1997

Die erste Neuaufgabe erscheint 1997 bei "Idee + Spiel" als Bestandteil des Themensets 99008 Autodrom "Klassische Baufahrzeuge". Zum letzten Mal wird der Mobilkran mit einer Bodenplatte der Variante 2 bestückt. Ab dem Modell in Bundeswehrausführung (2001) werden Bodenplatten der Variante 3 verwendet. Bei allen Neuaufgaben ist der Oberwagen lediglich aufgesteckt und nicht im Unterwagen "vernietet". Der Aufbau sitzt dadurch etwas wackelig und kippt leicht nach vorn.

Die Räder entsprechen den zweiteiligen, 12mm LKW-Rädern, mit 6 Loch-Felgen. Die Bestückung ist uneinheitlich: entweder in der Kombination:

- Vorderrad- und Hinterradfelge (Variante 1), oder
- Hinterradfelgen auf beiden Achsen (Variante 2)

Variante 1:



Variante 2:



1997, Demag Mobilkran als Bestandteil der AUTODROM-Packung 99008 Klassische Baufahrzeuge. Bodenprägung noch Variante 2!



2001 – 2004, Mobilkran in Bundeswehrausführung, Die Artikelnummer 696 16 kategorisiert ihn als **Militärmodell**. Der Drahhaken ist an der falschen Stelle montiert. Bodenprägung Variante 3



2012 PMS. Der Post-Museums-Shop bietet mit seiner Serie "Wiking-Verkehrs-Modelle" historische, aus alten Formen hergestellte Wikingmodelle an. Im Themenset Nr. 8 ist ein Demag Mobilkran enthalten. Das Modell rollt auf den alten Rädern mit konischer Nabe, hat aber als Bodenprägung das Wiking-Warenzeichen. Der Drahhaken ist an der falschen Stelle montiert.



(Fotos: Uwe Steffens)

2009 – 2012, Demag Kran. Die Artikelnummer 086805 kategorisiert ihn als **historisches Baufahrzeug** ein. Bodenprägung Variante 3

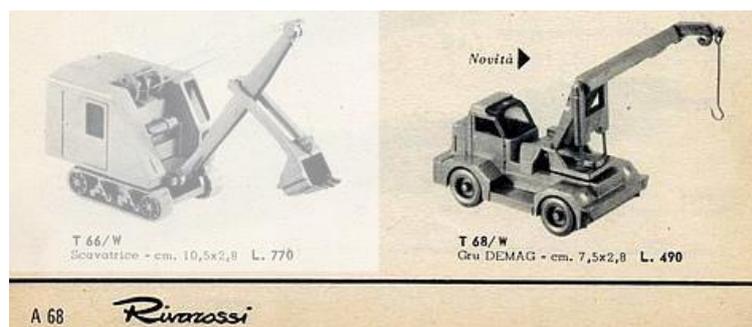


2013 Mobilkran (Demag) "Rosenkranz" Die Artikelnummer 068001 kategorisiert ihn als **Baufahrzeug**



Wiking und Rivarossi

Der italienische Modellbahnhersteller Rivarossi fungiert viele Jahre als Alleinimporteur für Wiking-Modellfahrzeuge und bewirbt diese auch in seinen Druckschriften. Der Demag-Mobilkran wird 1963 in Italien als Neuheit präsentiert. Auch bei Rivarossi bekommt er die Nummer 68 und kostet 490 Lire.

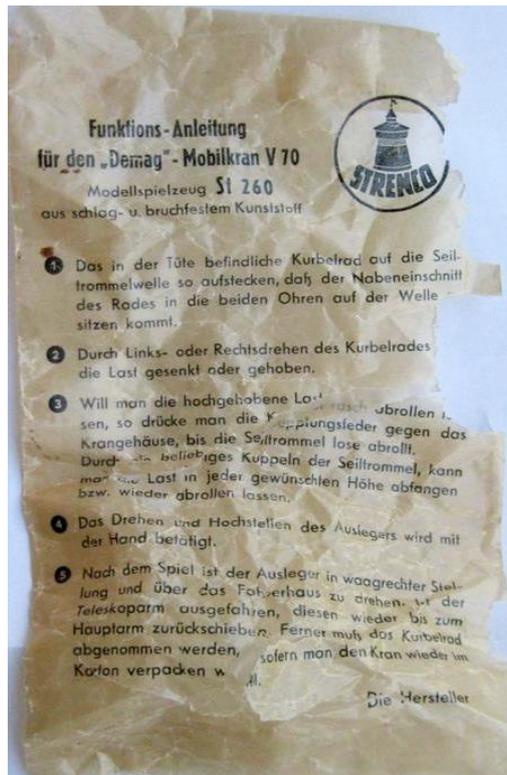


Das STRENCO-Modell

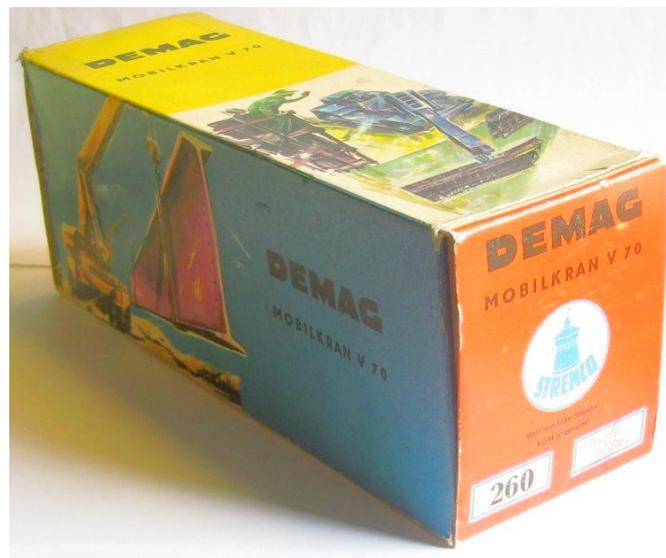
Etwa Zeitgleich mit Wiking bringt die Modellspielwarenfabrik Ludwig Strenge & Co. ein Kunststoffmodell des Demag V70 Mobilkrans im Maßstab 1:30 heraus. Auch die Entwicklung des Modells erfolgt etwa zeitgleich. STRENCO hat sein Modell aber früher fertiggestellt. In der Februar Ausgabe 1960, der Zeitschrift DAS SPIELZEUG wird das Modell mit Foto vorgestellt und wie folgt beschrieben: *"DEMAG-Mobilkran. Modell V70 aus Thermoplastik mit Teleskopausleger 360° schwenkbar und 90° verstellbar, Seilrollenkupplung, Maßstab 1:30, Gewicht 380gr."*



Modell voll funktionsfähig, Lenkachse, Seilwinde durch aufsteckbares Kurbelrad zu bedienen, Oberwagen 360° schwenkbar, Ausleger beweglich, Teleskop ausziehbar.



"Beipackzettel"



liebevoll gestaltete Verpackung

Der DEMAG-Mobilkran V 70 ist ein Fahrzeugkran zum Verladen und Stapeln, für Montagen und Transporte von Lasten bis zu 7 t.

Die Steuerung aller Kran- und Fahrbewegungen erfolgt über ein ölhydraulisches System durch einen Kranfahrer vom Fahrersitz aus. Der V 70 ist für den Straßenverkehr zugelassen. Die Herstellung des Modells erfolgte unter Verwendung von Original-Konstruktionszeichnungen der DEMAG-ZUG GmbH. Wetter/Ruhr

Maßstab 1:30

TECHNISCHE DATEN

Tragkraft (max.)	7000 kg
Hubhöhe (max.)	9,5 m
Schwenkbereich	360°
Antrieb	4-Zyl. Dieselmotor luftgekühlt, 48 PS
Gänge	4 vorwärts, 1 rückwärts
Höchstgeschwindigkeit	19 km/Std.
Dienstgewicht	14,5 t



Mobilkran "Rosenkranz" mit seinen Arbeitskollegen

Vielen Dank an Hartmut Fietz für seine sachkundige Unterstützung

Der Pawlow-Wiking-Effekt

populärwissenschaftlich untersucht von Kerstin Gerlach

Ratingen, 24.11.2012, 19.10 Uhr. Die Teilnehmer des WTW sitzen in gemütlicher Runde im hoteleigenen Restaurant zusammen und warten auf das bestellte Essen. In der lockeren Atmosphäre kommen auch andere Themen zur Sprache, und man erfährt etwas über den Hund, den Beruf oder die Käthe-Kruse-Puppensammlung der Ehefrau des Tischnachbarn. Plötzlich fällt ein Satz, der meine besondere Aufmerksamkeit erregt: „Nach einem Kassensturz habe ich zu meiner Frau gesagt: In diesem Jahr kaufe ich keine Wiking-Modelle mehr, und dann habe ich in den restlichen Monaten mehr Geld dafür ausgegeben als je zuvor.“

Das klingt spannend und ganz so, als ob der Sammler, dessen Name hier taktvoll verschwiegen sei, sich in einer geradezu ausweglosen und kaum vermeidbaren Situation befunden hat. Wir alle kennen schließlich die Spezies des Sammlers als diszipliniert, ordnungsliebend, von großer Selbstbeherrschung geprägt, vernunftgesteuert... *(der restliche Text wurde von der Zensur, Abteilung wahrheitsliebender Journalismus gestrichen. Zurück zum Thema, bitte.)*

Äh, wo war ich stehengeblieben? Ach ja, der Kaufzwang. Sollte es Mechanismen geben, die einen Reiz auslösen, dem der Mensch trotz gegenteiligem Willen nicht widerstehen kann?

Ich fühle mich zurückversetzt in das Jahr 1983, Abiturkurs Erziehungswissenschaften und lerne dort, dass das erste empirische Experiment des russischen Forschers Iwan Petrowitsch Pawlow zum Nachweis der klassischen Konditionierung die Nachwelt mit dem Begriff des „Pawlowschen Hundes“ bereichert. Pawlow hatte im Verlauf seiner mit dem Nobelpreis ausgezeichneten Experimente zum Zusammenhang von Speichelfluss und Verdauung beobachtet, dass bei Zwingerhunden schon die Schritte des Besitzers Speichelfluss auslösten, obwohl noch gar kein Futter in Sicht war. Er vermutete, dass das Geräusch der Schritte, dem regelmäßig die Fütterung folgte, für die Hunde mit Fressen verbunden war. Der vorher neutrale akustische Reiz in Form des Schrittgeräusches wurde dabei im Gehirn des Hundes mit dem Stimulus „Futter“ in Verbindung gebracht. Um diese Hypothese zu prüfen, gestaltete er 1905 ein aussagekräftiges Experiment: Auf die Darbietung von Futter folgt Speichelfluss, auf das Ertönen eines Glockentons zunächst nichts. Wenn aber der Glockenton wiederholt in engem zeitlichem Zusammenhang mit dem Anbieten von Futter erklingt, reagieren die Hunde schließlich auch auf den Ton allein mit Speichelfluss. Dieses Phänomen bezeichnete Pawlow als Konditionierung.

Gibt es also Konditionierungen im Leben des Sammlers, die eine bestimmte Reaktion hervorrufen? Selbstverständlich! Mit dem Klang des Wortes Ebay, das für einen im Amazonas lebenden Ureinwohner nur eine Ansammlung von neutralen und weitgehend sinnfreien Lauten darstellt, verbindet der Sammler ein nahezu unerschöpfliches Quell von gewinnen und verlieren, Paketen und Blistern, Freude über ein Schnäppchen und Ärger über Fehlkäufe. Diese Interpretation ist nicht natürlich, sondern erlernt = konditioniert.

Weitere Reize sind

optisch (sehen)

- Logo von Ebay, Wiking etc.
- der Saure-Katalog
- Fernsehberichte über Jäger und Sammler

akustisch (hören)

- „Plop“ von Luftpolsterfolie
- Startjingle des PCs
- Signal für eingegangene Emails

taktil (fühlen)

- Computermaus
- Teppichmesser/Schere
- Kartons aller Art

Liebe Sammler, Ihr seid mit dieser Bürde nicht alleine! Kinder sehen lila Kühen und betteln um Schokolade, Frauen hören die „Sex and the City“-Melodie und denken an Schuhe und Designerfummel, und unser 8,5 kg schwerer Kater Samson läuft zur Haustür, wenn ich das Katzenklo säubere, weil er weiß, dass sich danach die Wohnungstür öffnet und ich den Abfallbeutel zum Müllschlucker bringe, so dass er einen Rundgang auf dem Hausflur machen und sich mauzend vor die Wohnungstür des Nachbarkaters setzen und den damit ärgern kann.

Was hat aber nun den zu Beginn genannten Sammler dazu gebracht, seine guten Vorsätze so wirksam zu ignorieren? Sehen wir uns den auslösenden Satzteil noch einmal ganz genau an: „In diesem Jahr kaufe ich keine Wiking-Modelle mehr.“ Treffer!

Neueste wissenschaftliche Studien belegen, dass unser Gehirn Schwierigkeiten mit der Verarbeitung von Verneinungen hat, also die Worte „nicht, nicht mehr, noch nicht, nein, kein, ohne“ und solche mit ähnlicher Bedeutung nicht bzw. sehr schlecht verarbeitet werden und sich die Wahrnehmung stattdessen auf die Restaussage konzentriert.

Das liegt an der Entwicklung des Bewusstseins. Ein Kind denkt im ersten Lebensjahr seiner Entwicklung in Bildern, weil es der Sprache noch nicht mächtig ist. Erst später lernt es, diese Bilder mit Worten zu verknüpfen. Für die Worte „nicht, kein“ etc. gibt es aber kein Bild.

Ein Beispiel: „Denken Sie nicht an einen blauen Elefanten.“ Und woran denken wir jetzt? Genau. Unsere Haustiere zeigen uns, dass unser menschliches Gehirn mit seinen geschätzt 100 Milliarden Nervenzellen, die durch etwa 100 Billionen Synapsen eng miteinander verbunden sind, in dieser Hinsicht nicht sehr viel anders funktioniert als das von Rex und Minka. Die Aussage gegenüber unserem Hund „Wir gehen jetzt noch nicht Gassi, erst in 30 Minuten!“ wird ihn dazu bringen, sofort mit wedelndem Schwanz in Richtung Garderobe zu laufen, wo die Leine hängt, denn er hat nur das Wort „Gassi“ wahrgenommen und entsprechend verarbeitet.

Bevor die Kritiker jetzt einwenden, dass der Hund eben nur einen sehr geringen Teil des menschlichen Wortschatzes versteht, werden mir die Eltern unter den Lesern zustimmen.

Ein fünfjähriges Kind, das gelangweilt am Esstisch sitzt und deshalb mit seinem Stuhl zu schaukeln beginnt, ist durch die Aufforderung „Bitte schaukele nicht mit Deinem Stuhl!“ meist nicht davon abzubringen, obwohl es den Sinn des Satzes vollumfänglich versteht. Dagegen kann die Aussage „Bitte sitz ruhig!“ durchaus zum Erfolg führen, weil das Kind mit dieser positiven Botschaft eine erkennbare und umsetzbare Zielvorgabe erhält. Im Gehirn kann das Bild einer ruhig sitzenden Person entstehen, was dann (hoffentlich) zur Umsetzung führt.

Was heißt das nun konkret für den Wiking-Sammler? Im Falle unseres zitierten Sammlers hätte er die Worte „Wiking-Modelle“ = Pawlowsches Reizwort vermeiden müssen, weil dies den Haben-wollen-Reflex aktiviert. Die Formulierung „keine“ wurde von seinem Gehirn ignoriert, stattdessen wurde die Information „kaufen“ verarbeitet. Heraus kam dann unplanmäßig: „Wiking-Modelle kaufen“ mit dem von ihm selber beschriebenen unheilvollen Ergebnis. Bevor sich nun totale Verzweiflung unter der geneigten Leserschaft ausbreitet, hier einige Hilfestellungen für das ganz normale Leben:

<u>Situation</u>	<u>falsche Formulierung</u>	<u>richtige Formulierung</u>
(Ex-)Raucher	Ich <u>rauche</u> heute nicht mehr.	Ich lebe heute <u>gesund</u> .
Frau auf Diät	Ich esse keine <u>Schokolade</u> .	<u>Äpfel</u> sind lecker.
Kind mit Saftglas	Pass auf, dass Du nichts <u>verschüttetst</u> .	Bitte trink <u>vorsichtig</u> .
bellender Hund	Du sollst doch nicht <u>bellen</u> .	<u>Aus!</u>
Sammler	Dieses <u>Modell</u> ersteigere ich nicht.	Ich <u>spare</u> heute Geld.

Also gilt: immer schön positiv formulieren, bei der Wortwahl auf das angestrebte Ziel achten und bekannte Reizwörter und die damit verbundenen Konditionierungen meiden. Und nicht mit dem Hund / Kind / Ehepartner / sich selber schimpfen, wenn in der Kommunikation mal wieder etwas schief gelaufen ist und deshalb das Girokonto überzogen wurde.

Schließlich sind dieser Russe und unsere frühkindliche Hirnentwicklung dafür verantwortlich.

Wiking-Ausstellung in Berlin-Steglitz

von *Insulaner (Text) und Axel Brandt (Fotos)*



Erst relativ spät ist in Sammlerkreisen bekannt geworden, dass der Heimatverein (Berlin-)Steglitz e.V. zum Ende des Jahres (vom 15.10.2013 bis voraussichtlich zum 26.01.2014) in den Räumen seines Museums eine Ausstellung mit dem Thema **"WIKING - Wie Automodelle aus Lichterfelde Leidenschaft entfachen"** zeigt.

Der Sitz des Heimatvereins mit dessen Museum befindet sich in der Lichterfelder Drakestraße in einem beeindruckenden großbürgerlichen Haus aus den Gründerjahren Anfang des 20. Jahrhunderts, das ein Gönner einst dem Verein hinterlassen hat. Wohl kaum ein Ort könnte geeigneter für eine Würdigung des in den frühen Jahren bei WIKING Geschaffenen sein, da er sich kaum 600 m Luftlinie vom langjährigen Wiking-Stammsitz "Unter den Eichen 101" entfernt befindet.

Das dörfliche Lichterfelde erlebte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen bedeutenden Aufschwung, als es maßgeblich durch Johann Anton Wilhelm von Carstenn zu einem noblen Villenvorort ausgebaut und dabei gemäß dessen Vereinbarungen mit dem preußischen Staat die preußische Hauptkadettenanstalt dort angesiedelt wurde. Die Bedeutung dieser Ansiedlung ist vielleicht am ehesten an Hand der Tatsache ersichtlich, dass ab 1881 die erste elektrische Straßenbahn der Welt in Groß-Lichterfelde zwischen dem Bahnhof Lichterfelde-Ost und der Hauptkadettenanstalt verkehrte und dabei Siemens als Erprobungsstrecke diente. Bereits 1890 wurde die Linie bis zum Bahnhof Lichterfelde-West verlängert.

Bei der zum 01. Oktober 1920 erfolgten Bildung von Groß-Berlin wurde auch das bis dahin selbstständige Groß-Lichterfelde eingemeindet und als Ortsteil dem 12. Bezirk - Steglitz - zugeordnet. Nach der Bezirksreform von 2001 gehört es aktuell zum Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin.

Bis heute ist dieser Ortsteil insbesondere in seinem westlichen Bereich von der großbürgerlichen Wohnbebauung und den ehemals militärisch genutzten Anlagen geprägt. Da sich nur wenige Gewerbebetriebe dort angesiedelt haben, kommt dem Schaffen der Firma WIKING - die bis zum 1986 erfolgten Umzug in die Tempelhofer Industriestraße stets dort ansässig war - mit ihrer überregionalen Ausstrahlung und besonders auch der Tatsache, dass fast alle im 20. Jahrhundert nach dem letzten Weltkrieg im Umfeld aufgewachsenen Menschen damit liebe Erinnerungen verbinden, besondere Bedeutung zu.

Schon beim Passieren des Museumsgebäudes auf der viel befahrenen Drakestraße wird der interessierte Passant durch ein am Balkongitter des Hochparterre - in dem sich die Schauräume des Heimatvereins befinden - ausgehängtes großformatiges Plakat sowie eine im Vorgarten platzierte klassische Berliner Litfaßsäule mit entsprechender Werbung auf die laufende Ausstellung aufmerksam gemacht.

Da der Heimatverein die gesamte Fläche des Hochparterre - vermutlich ehemals zwei mehr als großzügige Wohnungen - für seine Zwecke nutzt, hat man die Thematik der Sonderausstellung mit sicher dauerhaft dort gezeigten Objekten - im wesentlichen Ansichten des historischen Lichterfelde und Steglitz - kombiniert. Der zentrale Ausstellungsbereich findet sich im ehemaligen "Salon", auf dessen Grundfläche man heute allein bequem drei "Einraumwohnungen" unterbringen könnte.



Die Ausstellung wurde in Bezug auf die ausgestellten Objekte im Wesentlichen von dem bekannten Fach-Autor Ulrich Biene und der WIKING Modellbau GmbH & Co KG, vertreten durch Frau Schleisiek, überwiegend mit Stücken aus dem Wiking-Archiv sowie der Sammlung von Herrn Biene konzipiert und gestaltet. Wer Gelegenheit hatte, sich näher mit dem in der SIKU // WIKING Modellwelt in Lüdenscheid Präsentierten zu beschäftigen, wird bemerken, dass die dafür entwickelten Konzepte und damit gemachten Erfahrungen auch hier eingeflossen sind und ein buntes Spektrum aus praktisch allen Bereichen und Zeiträumen des Schaffens bei Wiking angeboten wird.

Gezeigt werden - in jeweils hüfthohen flachen Tischvitrinen - Beispiele der Produktion aus den Bereichen Schiffe, Flugzeuge, große Modelle und Spur N.



Die klassischen Verkehrsmodelle im (angenäherten) Maßstab H0 finden sich dicht gedrängt in zwei mannshohen Standvitrinen mit nicht allzu großer Grundfläche, aufgeteilt nach unverglasten Fahrzeugen und Exponaten aus den Jahren von 1958 bis ca. 1984. Zwischen diesen beiden Säulen steht ebenfalls einer der oben erwähnten Vitrinentische, in dem sehr

übersichtlich verschiedene Handmuster den entsprechenden Serienmodellen gegenüber gestellt sind. Mehr dieser Art - die als besonders wertvoll erachteten Stücke wie Urmuster zum T7-Bus - sowie die bereits in Gescher gezeigte Form zum BMW 501 findet sich in einem besonders gesicherten Vitrinenschrank, in dem diese leider auf Grund der bodennahen Platzierung nur unter körperlichen Anstrengungen (oder durch entsprechende fototechnische Optik) genauer in Augenschein genommen werden können.

Eine separate Standvitrine widmet sich mit entsprechenden Zeugnissen der Tätigkeit von Friedrich Peltzer als Verleger, bei der er bekanntlich auch schon in Steglitz und Lichterfelde ansässig war.



Auch für den Kenner findet sich bei genauem Hinsehen überall das eine oder andere Stück, das ansonsten kaum jemand sein Eigen nennen kann, weil es sich um originale Vorserienmodelle und/oder Handmuster handelt.

Weitere Standvitrinen sind mit Modellen aus dem aktuellen WIKING-Programm bis hin zu den landwirtschaftlichen Modellen im Maßstab 1:32 und WIKING Control gefüllt. In den Zimmerecken werden in größeren Aufbauten überwiegend neuere Themensets mit "Post"- und "Siemens"-Modellen gezeigt.



Ein nicht so bekannter privater Sammler präsentiert darüber hinaus einige von ihm besonders geschätzte Modelle in einer zusätzlichen Standvitrine im Flurbereich. Dort finden sich in einem Schau-Fenster auch einige der bekannten und beliebten Berliner Doppeldecker-Busse.

Allerdings soll an dieser Stelle nicht verschwiegen werden, dass es - anders, als nach dem von WIKING verbreiteten Newsletter zu erwarten - mit Ausnahme eines Exemplars des aktuell für die Auslieferung Oktober 2013 angekündigten wiederaufgelegten Straßenplans, der mit vermutlich original alten Gebäuden aus dem Bastelbogen und wiederaufgelegten Fahrzeugen - überwiegend aus dem Angebot des PMS - bestückt ist, keine Dioramen zu sehen gibt.



Am Eröffnungstag fehlte es in den einzelnen Vitrinen noch an jeglichen detaillierten Informationen zu den ausgestellten Objekten, was das Verständnis der Ausstellung für nicht bestens mit der Materie vertraute Besucher schwierig machte. Dieses Problem ist allerdings den Verantwortlichen bekannt und soll nur der Tatsache geschuldet sein, dass der Aufbau der Ausstellung nicht unproblematisch war und erst in zwölfter Stunde quasi "mit heißer Nadel" fertig gestellt werden konnte. Laut Ulrich Biene sollen entsprechende Einleger mit Erläuterungen aber bereits vorbereitet und der Ausstellung inzwischen beigefügt worden sein. Mittlerweile kann sich der interessierte Besucher auch an dem von *den Wikingsammlern* schon mehrfach präsentierten Zeitstrahl über das Leben des Friedrich Peltzer und die Geschichte der Firma WIKING informieren.

Die zahlreichen engagierten ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Heimatvereins haben in liebe- und mühevoller Kleinarbeit aus den Büchern von Ulrich Biene eine Vielzahl von thematisch passenden Bildern entnommen und mit großformatigen Reproduktionen davon neben den dauerhaft gezeigten historischen (im Übrigen für den, der Gefallen an so etwas hat, auch sehr sehenswerten) Ansichten aus Lichterfelde und Steglitz die Wände der Ausstellungsräume dekoriert. Scheinbar verfügt man dort - bislang noch - über kein eigenes Material zum Thema. Man zeigte sich sehr erstaunt, auf welch großes Interesse diese Ausstellung auch bundesweit bei Sammlern und Freunden der Firma WIKING gestoßen ist, was sich schon im Vorfeld durch viele Anrufe und Anfragen manifestierte. So fanden sich zur festlichen Eröffnung gut 100 Personen im Museum ein, wovon nicht wenige Sammler Anreisen von mehreren 100 km auf sich genommen hatten.

Das Sahnehäubchen für den Sammler ist natürlich das von WIKING eigens für diese Ausstellung aufgelegte Sondermodell eines weiß/grauen VW T1 Kastenwagen (neue Ausführung) mit der Beschriftung "Heimatverein Steglitz" in klassischen Lettern (Bestell-Nr. 0797 76). Dabei sollte auch die beigefügte und wie gewohnt mit dem aktuellen WIKING-Logo gekennzeichnete Reproduktion einer historischen Plakette, die bei Wiking 1960 als Erinnerung an eine Sternfahrt des DMV (Deutscher Motorsport Verband) mit Ziel Berlin-Steglitz

geschaffen wurde, Beachtung finden. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang, dass man in einer Vitrine Auszüge aus einem alten Sammelwerk über die Ereignisse im Bezirk Steglitz im Jahr 1960 zeigen kann, in denen über die Sternfahrt berichtet und die Plakette bildlich gezeigt wurde. Dies war sicher nicht nur für den Autor neu.



Das Sondermodell kann im Museumsshop zum Preis von 15 Euro erworben werden, allerdings ist dabei derzeit die Abgabe auf ein Exemplar pro Person beschränkt. Die Vorsitzende des Heimatvereins, Frau Schuster, bestätigte auf Nachfrage, dass man dort auch gerne bereit ist, die Sondermodelle gegen eine zusätzliche Versandkostenpauschale von 5 Euro (insgesamt also 20 Euro) direkt an auswärtige Sammler zu verschicken.

Die Bestellung sollte möglichst per Email an info@heimatverein-steglitz.de erfolgen. Mehr als 100 Sammler zwischen Nordseeküste und Bodensee sollen schon bereits von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben. Auch in diesem Fall wird nur ein Modell pro Besteller abgegeben.

Zu der Ausstellung soll noch eine Begleitbroschüre erscheinen, die über den Heimatverein zum Preis von 17 Euro zu beziehen sein wird. Da sich der Druck verzögert hat, kann an dieser Stelle noch nicht darüber geurteilt werden.

Und als letztes natürlich auch noch ein Fazit: Wer in Berlin oder in der Nähe ist, sollte hier eine Stunde einplanen und sich die Ausstellung nicht entgehen lassen. Den Eintrittspreis von 1 Euro ist es allemal wert. Zu beachten sind dabei allerdings die nicht ganz üblichen Öffnungszeiten des Museums.



Steglitz Museum

des Heimatverein Steglitz e.V.
Drakestraße 64 a
12205 Berlin

Bus M11
Haltestelle Holbeinstraße



Öffnungszeiten für Archiv, Bibliothek und Museum

Montag	geschlossen
Dienstag - Freitag	15 bis 18 Uhr
Samstag	geschlossen
Sonntag	15 bis 18 Uhr (nur Museum)

Technisches Museum Wikinghausen

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)



Ich gestehe, ich hatte auch mal einen Teddybären. Aber irgendwie nicht so richtig Zeit, ihn artgerecht abzulieben, denn mir kam recht schnell etwas dazwischen, etwas Wichtiges und Faszinierendes: der abgelegte Metallbaukasten meines älteren Bruders.

So behielt der Teddy seine Haare und ich verlor recht früh mein Herz an Lochbleche und 2mm-Schraubchen, eine Form der Sozialisierung, auf die damals ganze Industriezweige ihre Zukunft bauten.

Die kümmerlichen Reste des Metallbaukastens sind den Weg des Recyclings gegangen, bis heute geblieben ist meine Begeisterung für Technik aller Art, Form und Größe; von der Mausefalle bis hin zum galaktischen Neutronenzänker, den ferne Zivilisationen sicher schon vor Jahrhunderten ersonnen haben.

Wenn es also neben der gnädigen Frau etwas gibt, was mich wirklich erregt, sind es technische Gegenstände, gerne auch richtige Brecher wie Schiffe, Flugzeuge und natürlich Automobile.

So wäre beispielsweise die Queen Mary wesentlich besser bei mir aufgehoben als bei einem Konsortium, das sie nicht nur an die Kette gelegt hat, sondern diese ehemalige Königin des Fernverkehrs wohl aus schierer Finanzschwäche nun auch noch zimmerweise vermieten muss.

Dazu würde ich auch liebend gerne den Hulk der United States übernehmen, bevor er endgültig dem Schneidbrenner zum Opfer fällt.

In Arizona sollen noch eine Menge Super Constellations und weitere inzwischen leicht flügelahme Heldinnen der Lüfte in der Wüste rumstehen, auch da würde ich bei Platznot gerne aushelfen und das eine oder andere wohlgeformte Stück Aluminium selbstlos übernehmen.

Gar nicht zu reden von den Hauben-LKWs, die mich durch meine Kindheit und Jugend begleitet haben, wie viele davon hätte ich auf diversen Schrottplätzen aufsammeln können ...

Dann werde ich meistens wach und erkenne, dass ich in diesem Leben noch nicht mal eine piffrige Fieseler Storch artgerecht versorgen könnte. Jedes Leben hält tragische Momente bereit und dennoch macht es mich manchmal ein wenig glücklich, dass die meinen so aussehen.

Trotzdem ...

Auch Ingenieure werden nicht jünger und ich habe in meinem Leben viel gesehen, sowohl beruflich als auch privat. Manches ist bereits wieder ganz verloren gegangen, anderes verbleicht langsam, aber Tag für Tag mehr.



Nicht vergessen werde ich allerdings meinen ersten eigenen Mercedes, einen völlig ausgelutschten Wagen 110, also eine kurze Flosse, die ich im zarten Alter von 22 Jahren bei einem der modernen Abdecker, die sich nun Autoverwerter nennen, erwarb.

Selten hat mich etwas kurzfristig so glücklich gemacht wie dieser rappelige Rosthaufen, der immerhin noch fröhlich aus dem allerletzten Loch pfiß.

Das ist jetzt schon eine ganze Zeit her, aber vergessen werde ich die Flosse wohl nie. Das werde ich auch gar nicht können, denn jedes Mal, wenn ich ein Modell des großen Bruders Wagen 111 sehe, ist alles wieder da: der Säulentacho, der Mitteltunnel, aus dem man heute locker eine ganze U-Bahn-Station machen würde, die Panoramascheibe und der wirklich stattliche Stern zwei Meter voraus ...

Und Modelle der Heckflosse habe ich nun wirklich genug, so wie auch reichlich Modelle des der Flosse folgenden /8 oder des Wagens 126, den ich mir vor ein paar Jahren mal als Drittauto spendiert habe.

Die Erinnerung an Autos, die ich einmal besessen habe, ist eine Sache. Die andere ist schlicht die Würdigung großer Leistungen meiner früheren Kollegen zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

Der Schnelldampfer Bremen war bei seinem Stapellauf die Referenz für Größe, Geschwindigkeit und ausufernden Luxus, also genau das, was man heute gerne mit ‚absolute Spitzenklasse‘ bezeichnet.

Zum Größenvergleich kann man das Modell ja mal neben die Queen Elizabeth stellen, die bis in die Sechziger des letzten Jahrhunderts das größte zivile Schiff dieser Welt war. Ach ja, bevor ich es vergesse, diese Vergleichsmöglichkeit durch einen gleichen Maßstab hat jemand mitentwickelt, den wir alle recht gut kennen, Herr Peltzer. Ja, richtig, der mit den Schiffchen aus Berlin ...



Und das funktioniert nicht nur bei Schiffen, sondern auch bei Flugzeugen und Verkehrsmodellen. Daneben hat Herr Peltzer durch sein Werk auch dazu beigetragen,

nachfolgenden Generationen ein Bild zu vermitteln, was unsere Väter so alles erschaffen haben.

Wer außer einem Wiking-Sammler weiß heute noch, dass Deutschland bis zum Kriegsende zu den absolut führenden Flugzeugbau-Nationen zählte. erinnert sich neben den Wiking-Jüngern noch irgendwer beispielsweise an die Messerschmitt 323?

Dieses Transportflugzeug war nicht nur für damalige Verhältnisse ein Kracher, es würde auch heute noch ganz schön was hermachen, falls denn eines dieser Muster bis heute überlebt hätte.

Der Vergleich mit der seinerzeit auch nicht gerade schwächtigen Junkers 52 zeigt, dass die Messerschmitt über fast die doppelte Spannweite verfügte.



Und dann ist da natürlich noch die Focke-Wulf 200, eine viermotorige Langstreckenmaschine, die eigentlich im Luftverkehr die Junkers 52 ablösen sollte.

So gibt es viele Baumuster, die schon längst in völliger Vergessenheit verschwunden wären, wenn sie nicht wenigstens noch als Wiking-Modelle durch unsere Köpfe geistern würden.

Was früher die Flugzeuge waren, sind heute die Automobile.

Auch hier bietet sich ausgesprochen schönes Anschauungsmaterial, sowohl was die technische Entwicklung des Modellbaus als auch das Autodesign selbst angeht.



So hat heute jeder Wiking-Sammler ein mehr oder minder proper sortiertes technisches Museum bei sich zuhause. Wie jedes gute andere Museum auch hält es die Erinnerung wach an Dinge, die sonst schon lange dem Vergessen anheimgefallen wären. Natürlich kann man auch ganz andere Sachen damit machen, Fotos beispielsweise. Das folgende habe ich ‚Wunsch und Wirklichkeit in den Sechzigern‘ genannt ...



Wenn Sie möchten, können Sie mir ja auch in Zukunft bei meinen Streifzügen durch die verschiedenen Themengebiete folgen, denen sich Herr Peltzer und seine Mannen verschrieben haben.

Es gibt noch viel zu entdecken!

Impressum

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

Wiking Sammler Netzwerk

Redaktion: Michael Broer, Michael Weber

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

Email: redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

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

Hansjörg Baumann
Axel Brandt
Michael Broer
Kerstin Gerlach
Gregor Gerlach
Helmut Hillebrand
Insulaner
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!