



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 21 Februar 2014

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Der unverglaste Muldenkipper	Seite	3
Douglas Commercial 3	Seite	15
50 Jahre Wiking-Modelle sammeln	Seite	20
Gibt es Sammlerblockaden?	Seite	23
Wiking trifft Wiking 2013	Seite	27
Spendenübergabe in Berlin	Seite	30
Nachtrag zu den unverglasten Daimlerchen	Seite	32
Impressum	Seite	33



Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

wir starten den 6. Jahrgang mit unserer 21. Ausgabe der Online-Zeitschrift, an der sich wieder einmal eine Reihe von Sammlern als Autoren kenntnisreich beteiligt hat. Hierfür zunächst einmal unseren herzlichen Dank!

Schon des Öfteren haben wir versucht, das Augenmerk auf Modelle zu richten, die sonst bei den Sammlern eher weniger im Fokus stehen, auf die „grauen Mäuse“, die man eher „so nebenbei“ mitnimmt und die dann später in den Vitrinen und Stapelkästen einen Platz in der hintersten Reihe einnehmen. Auch diesmal wird versucht, ein solches Modell in den Mittelpunkt zu rücken, das in den meisten Sammlungen in eher unscheinbaren Farben vorhanden sein dürfte. Welche Form- und Farbüberraschungen dieses Modell in Wirklichkeit zu bieten hat, zeigt uns Hansjörg Baumann in seinem Artikel zum unverglasten Mercedes-Benz Muldenkipper.

Auch die Flugzeuge sind nach längerer Zeit wieder vertreten: Gregor Gerlach präsentiert die DC3 in ihren unterschiedlichen Varianten. Was es mit Sammler-Blockaden auf sich hat, erläutert uns Kerstin Gerlach. Frank H. Keilbach sammelt seit über 50 Jahren Wiking-Modelle und berichtet, was Pfandflaschen in den 1950er Jahren mit eben diesen Modellen zu tun hatten.

Zu guter Letzt nimmt die Berichterstattung über das Sammlertreffen in Ratingen (ist das wirklich schon wieder fast drei Monate her?) und die damit verbundene Spendenübergabe in Berlin einen wesentlichen Raum ein.

So hoffen wir, dass wieder jeder etwas für ihn Interessantes in der 21. Ausgabe findet!

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!

Der unverglaste Muldenkipper

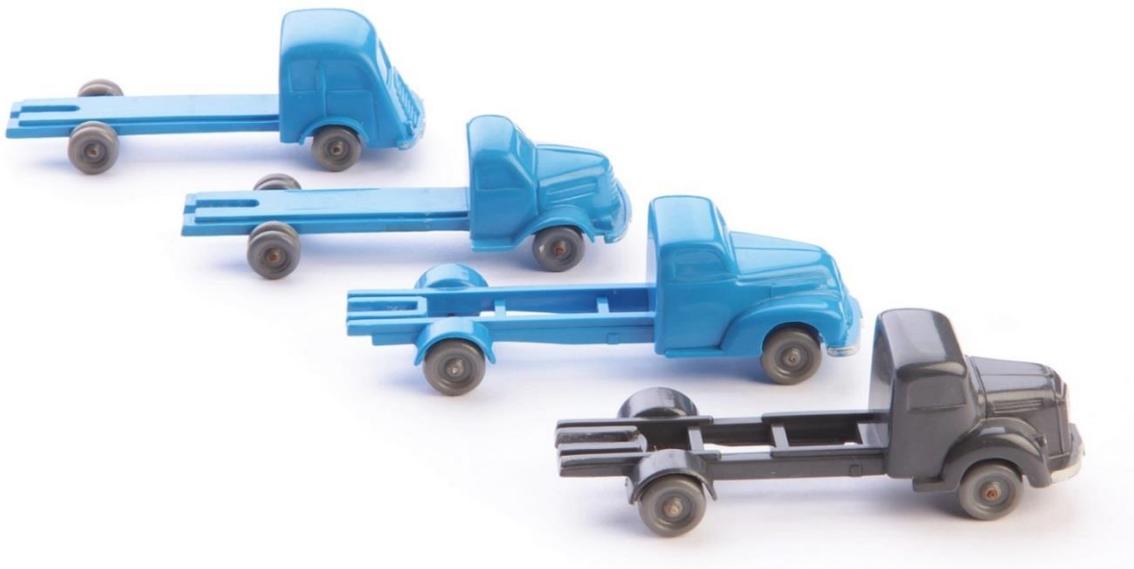
von Hansjörg Baumann (Text und Fotos)

Der unverglaste Muldenkipper MB 3500 führt ein unscheinbares Leben in der oft bunten WIKING-Welt. Sein Auftritt war in den Standardfarben auch alles andere als spektakulär: Uni in dunkelgrau oder hellgelbgrau und dann eben ohne Scheiben. In der Elektro-Bucht wechseln die Standardmodelle meist für sehr kleines Geld die Besitzer. Auch der Autor hatte über viele Jahre nur ein Belegmodell in hellgelbgrau - und das mit verklebter Mulde.



Eine genauere Betrachtung bringt einiges an Details ans Licht und soll dieses Modell aus seinem Schattendasein führen und die Sammelwürdigkeit unterstreichen.

Die Basis des Modells ist eine bei den Drahtachser-LKW eingeführte konstruktive Einheit von Chassis und Kabine. Bei den Rollachsen überlebte eine solche Ausführung beim Ford 3500 und eben hier beim MB 3500.



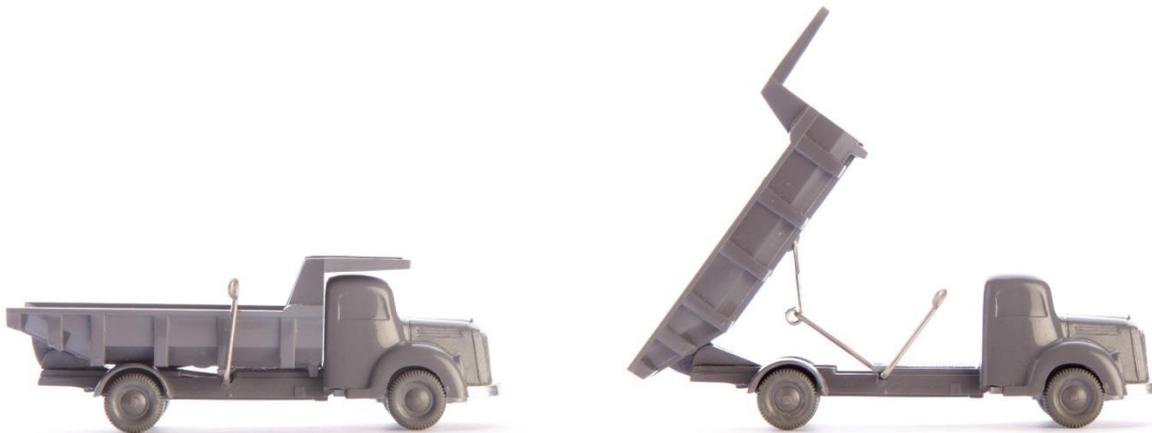
1955 kam das Modell unter der Nummer 44 in die WIKING-Serie. Diese Nummer war 1954 noch dem MB 3500 mit eingesteckter Normpritsche mit Rundzapfen zugeordnet gewesen: LKW-Kipper, 1,-.

Nachdem die MB 3500 anfangs einen offenen Kabinenboden hatten, wurde 1954 eine silberne Bodenplatte eingeführt. In dieser Version gab es zunächst den Pritschen-LKW, den Koffer-LKW (Transporte und Post) und die Feuerwehren. Diese Palette wurde später erweitert um die Getränkewagen, den Milchwagen, den Sprengwagen, die Tankwagen und eben auch um den Muldenkipper. Während alle anderen Varianten sowohl mit Ford und MB geliefert wurden, gab es den Muldenkipper nur als MB 3500.

Da der Muldenkipper zwecks Erhöhung des Spielwertes mit einem Hebelmechanismus ausgestattet wurde, der das Kippen bediente, wurde das Chassis des MB 3500 hierzu spezifisch umgestaltet: zur Einlagerung und sicheren Führung der waagerechten Hebelachse wurde etwa mittig oben auf den auf dem Chassis verlaufenden Steg ein Schlitz eingebracht. Die Formveränderung brachte es mit sich, dass auch alle anderen MB 3500 ab diesem Zeitpunkt diesen Schlitz hatten, obgleich er dort naturgemäß funktionslos blieb. Hierdurch lassen sich die Chassis dieses Modells zeitlich genauer eingrenzen.



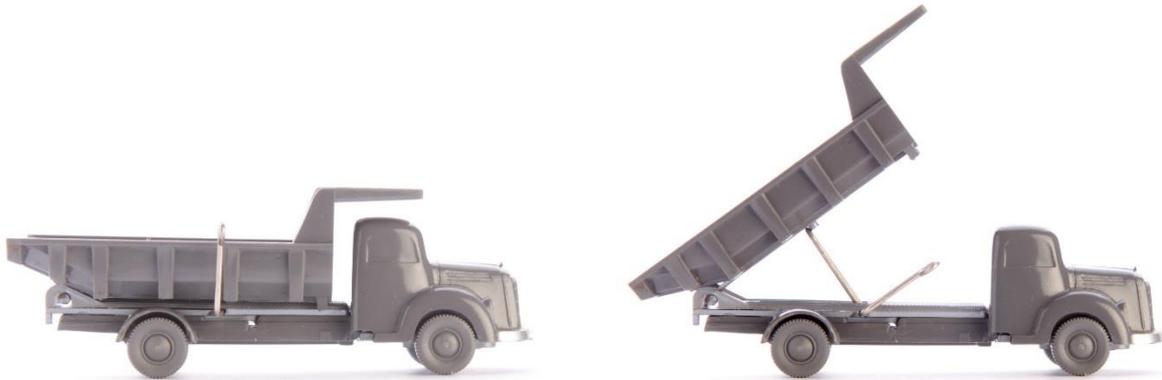
So ist das Fahrgestell des Muldenkippers MB 3500 unverglast mit silberner Bodenplatte und mit Schlitz. Völlig neu geschaffen wurde die Mulde, die in variiert Form auch nun noch nach bald 60 Jahren - 2013 - bei Neuauflagen (z.B. Steiff) verwendet wurde. Neu sind auch der 2-teilige Hebelmechanismus aus gebogenem Draht, das Kippscharnier und die Abdeckplatte zur Fixierung des Mechanismus am Fahrgestell und ein kleines Teil zur Fixierung des Mechanismus an der Mulde.



Wer jemals versucht hat, Draht in vorgegebene Formen zu biegen, hat eine Ahnung davon, wie aufwendig es sein muss, den Kippmechanismus in dieser Serienkonstanz herstellen zu lassen. Und was für eine Fummelei, die vielen Teile sachgerecht zu montieren! Wenn man dies erkannt hat, steigt der Respekt vor diesem Modell.

Sicher aus Gründen der Vereinfachung kam es zum Ende der Produktionszeit 1960 zur Umgestaltung des Kippmechanismus und des Scharniers. Die Drahtkonstruktion war dann einteilig - so wie bei den späteren entsprechenden Modellen auch. Durch eine beachtliche

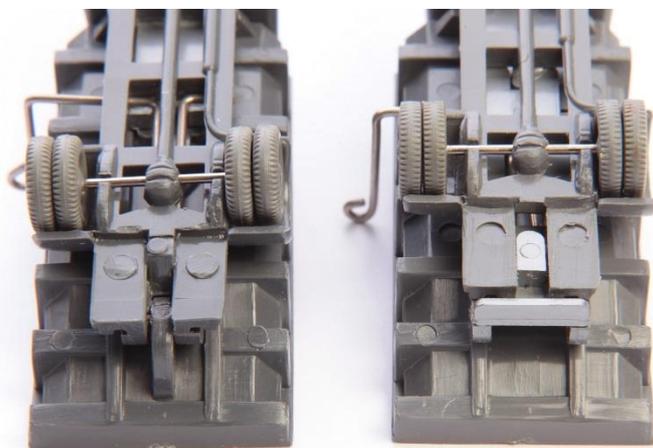
Bauhöhe des silbernen Scharnierelements stand die Mulde skurril hoch. Das Modell mutierte hierbei zur Nummer 67 (unter der dann auch ab 1961 der Magirus-„Spezial“-Muldenkipper lief).



Die folgenden Einzelaufnahmen zeigen die verschiedenen Konstruktionen noch einmal im Detail.



Die Mulde selbst wurde 1960 auch geändert. Bei der ersten Konstruktion war der muldenseitige Scharnierteil im Boden der Mulde hinten integriert, während bei Konstruktion 2 ein silbernes Scharnier eingeklebt wurde.



Die Modellfolge stellt sich demnach so dar (Kabine/Fahrgestell blieb unverändert):

Typ 1: Die allerersten Versionen hatten eine innen glatte Mulde und den 2-teiligen Kippmechanismus (1955)

Typ 2: Die große Masse der Modelle hat eine innen strukturierte Mulde und den 2-teiligen Kippmechanismus (1955 - 1959)

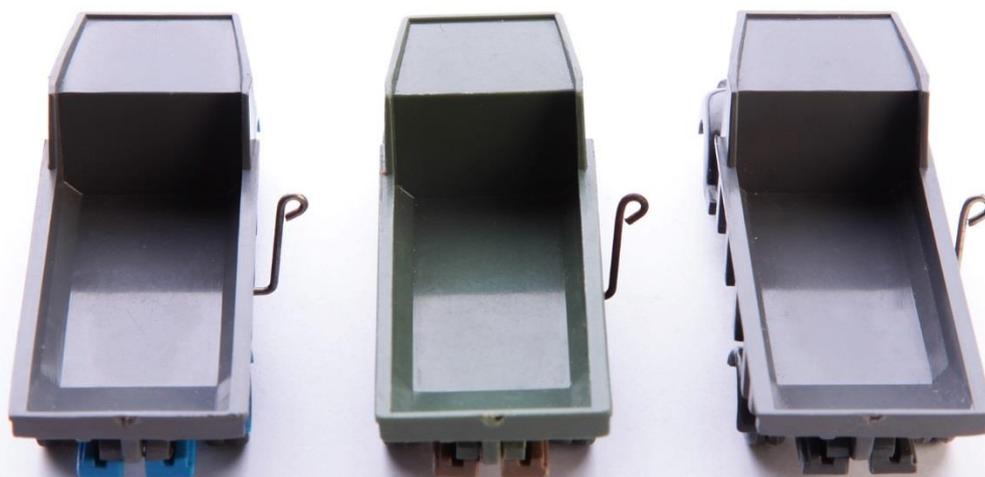
Typ 3: Seltener sind wieder Modelle mit einem vereinfachten 1-teiligen Kippmechanismus (1960).



In dieser Weise stellen sich auch die Modelle in den Katalogen dar (Saure: Handbuch der alten Modelle, 2008, und Wanner: Neuer Gelber Katalog, 2003). Hierin werden in insgesamt 7 Versionen des Modells auch präzise die gleichen Farben angegeben.

Zu diesen 7 gelisteten Versionen können im Folgenden noch 5 weitere hier vorliegende Modelle hinzugefügt werden.

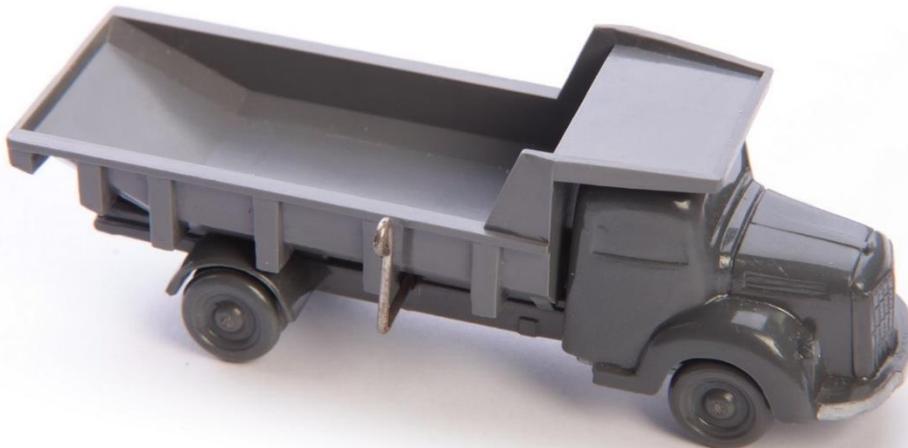
Typ 1: Mulde glatt, Mechanismus 1



Bei Herrn Saure als Serienmodell gelistet (214/1), bei Herrn Wanner als Vorserie 440/4 Vors.):
Kabine/Chassis blassbraun - Mulde dunkelresedagrün, glatt



Hinzu kommt, nicht gelistet:
Kabine/Chassis dunkelbasaltgrau - Mulde basaltgrau, glatt. Interessant hier: Das Modell hat noch die älteren glatten Räder.



Hierzu kommt, nicht gelistet:
Kabine/Chassis himmelblau - Mulde basaltgrau, glatt



Typ 2: Mulde mit Struktur, Mechanismus 1 – produziert von 1955 bis 1959

Kabine/Chassis basaltgrau - Mulde silbern. Dieses Modell ist in den Katalogen nicht gelistet. Eine Mulde in silbernem Kunststoff ist sonst nicht bekannt. Es muss sich um eine Sonderfarbe aus frühen Zeiten handeln, da die Form für das Folgemodell Magirus umgebaut wurde.



Kabine/Chassis: blassbraun - Mulde olivgrün. Dieses Modell ist in den Katalogen auch nicht gelistet. Ein Spritzling mit Mulden in olivgrünem Kunststoff findet sich interessanter Weise auf den Formkarten, die im Buch *WIKING-Welten* (Biene, U., Verlag Delius-Klasing, 2012, S. 152) zu sehen sind. Dort sind vier olivgrüne Mulden am Spritzling abgebildet.



Kabine/Chassis hellgelbgrau - Mulde hellgelbgrau (CS: 214/2D, GK: 440/4B). Ein Standard-Modell. Beim abgebildeten Modell ist der Kabinenteil rein hellgelbgrau.



Kabine/Chassis hellgelbgrau - Mulde hellgelbgrau~ (CS: 214/2D, GK: 440/4B). Ein Standard-Modell. Beim abgebildeten Modell ist der Kabinenteil nicht rein hellgelbgrau, sondern eher hellolivgrau oder etwas Richtung grünlichbeige – jedenfalls mit erhöhtem Grün-Anteil.



Zum Vergleich: Mulden gleich, Unterbau abweichend.



Kabine/Chassis basaltgrau - Mulde basaltgrau (CS: 214/2B, GK: 440/4D). Ein Standard-Modell.



Kabine/Chassis dunkelbasaltgrau - Mulde dunkelbasaltgrau (CS: 214/2C, GK: 440/4C). Deutlich seltener als basaltgrau.



Kabine/Chassis basaltgrau - Mulde dunkelbasaltgrau. Die Kombination der beiden Grau-Töne in einem Modell ist in den Katalogen nicht zu finden.



Zum Vergleich: die Grau-Töne



Kabine/Chassis: himmelblau - Mulde himmelblau. (CS: 214/2A, GK: 440/4A). Für viele die schönste Kombination – endlich etwas Farbe in der tristen Muldenwelt!



Typ 3: Mulde mit Struktur, Mechanismus 2 – produziert 1960

Die Produktionszeit dieser Variante war recht kurz, obgleich der Umbau hierzu ziemlich aufwendig war. Darüber hinaus fanden die neu gebauten Teile des Scharniers auch niemals eine Folgeverwendung – also eine WIKING-Sackgasse, wie sie manchmal zu finden ist. So bleibt dieses Modell mit dem Kippmechanismus 2 eher selten – zumal gerade Baufahrzeuge in ihrem bestimmungsgemäßen Gebrauch folgend überproportional in Sandkästen verschlissen wurden. Bei diesen letzten unverglasten Kipper-Modellen finden sich schon meist die neueren Räder der Folge-Ära der verglasten LKW. Es blieb bei 2 Farbvarianten:

Kabine/Chassis hellgelbgrau - Mulde hellgelbgrau (CS: 214/3B, GK: 440/5A). Wegen der kurzen Produktionszeit liegen bei diesem Farbton wohl keine Varianzen wie beim Typ-2-Modell vor, obgleich die geringe Anzahl entsprechender vorliegender Modelle zu gering ist, um dies abschließend zu beurteilen.



Kabine/Chassis basaltgrau - Mulde basaltgrau (CS: 214/3A, GK: 440/5B).



Ausgeliefert wurden die Modelle im 10er- oder 5er-Händlerkarton



Die späteren Kartons mit zunächst der Nummer 44, dann mit der Nummer 67 hatten dann schon als Warenzeichen das WM ohne Kreis. Die sind mit der Nummer 44 recht selten. Übrigens: der unverglaste Muldenkipper kostete in der gesamten Zeit seines Daseins von 1955 bis 1960 immer genau eine Mark.



1961 erschien dann der Magirus zunächst als 2-Achs-Muldenkipper. Zu den beschriebenen 3 Muldenvarianten kam damit eine vierte hinzu: Die bei der glatten Mulde schmale und bei der 2. und 3. Variante breite hintere Abschlusskante der Mulde verschwand. Die Mulde des darauf

folgenden 3-Achs-Muldenkippers war dann noch einmal anders: Im hinteren Muldenteil gibt es zwei Längsstreben. Alle Varianten zeigt das folgende Bild:



Eine frevelige Schlussbemerkung: Was braucht man einen Kipphebel? Zum Kippen kann man ja auch an der Mulde anfassen? Gerade der von WIKING hier verbaute Kippmechanismus spiegelt die Nähe zu kindlichen Spielzeugträumen, Dinge von Geisterhand geschehen zu lassen. Wobei besonders beim ersten Mechanismus schon eine sehr vorsichtige Geisterhand nötig war, um die Ladung nicht katapultartig nach hinten zu schleudern. Damit spielen auch gerne große Kinder: Homo ludens - der spielende Mensch.



Douglas Commercial 3

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



Die DC3 ist nicht nur eines der erfolgreichsten Flugzeuge in der Geschichte der Luftfahrt, sie war auch in Form der ‚Grand Old Lady‘ das erste Wiking-Flugzeugmodell, welches in meine Sammlung einzog. Und dieses Modell hat meine Leidenschaft bezüglich modellproduzierender Einfachdenker direkt auf eine grundsätzliche Probe gestellt. Denn, und das wissen kundige Mitsammler sicher auch, mit diesem Modell ist schon allein das nebenstehende Foto nur unter erheblichen Anstrengungen zu machen.

Ich habe das Modell gekauft, weil es mir gut gefiel und einzeln auch ausgesprochen preiswert angeboten wurde. Kaum zu Hause eingeflogen, ging die Ärgerei dann blitzschnell los. Ich weiß ja nicht, was der geneigte Leser mit einem Flugzeugmodell würde tun wollen, ich selbst jedenfalls hätte es gerne irgendwo aufgestellt, auf meinem Schreibtisch beispielsweise. Womit schon mal ganz klar beschrieben ist, was mit diesem Modell nicht geht.

Eigentlich ist das Modell ja ein Ex-Grünling, also sollte es auch ein Grünling-Loch (0,7mm) sowie einen Grünling-Ständer haben, um es von der Tischplatte hoch zu bekommen. Genau das ist natürlich nicht der Fall, denn es hätte vorausgesetzt, dass sich irgendjemand Gedanken darüber macht, was der Käufer denn mit dem Modell machen möchte. Also, außer es solange im Karton aufzubewahren, bis der Preis des Modells endlich in astronomische Höhen geklettert ist.

Ich schätze mal, die allerwenigsten Wiking-Sammler (außer vielleicht den Fliegerlei-Spezialisten) haben einen oder mehrere Grünling-Ständer einfach zuhause rumstehen. Und in der Verpackung der Grand Old Lady ist keiner drin, sie wäre sonst alleine deshalb in Windeseile ausverkauft gewesen. Diese ‚alten‘ Ständer sind nämlich ziemlich rar.

Hat man entgegen aller Wahrscheinlichkeit tatsächlich einen solchen Ständer in der Vitrine, nun, dem Modell ist das völlig schnuppe, das ‚fliegt‘ trotzdem nicht.

Die Verantwortlichen für dieses Modell haben sich wahrscheinlich ausgesprochen folgerichtig gedacht, dass, wer keinen Ständer für das Modell hat, auch keine Bohrung im Modell benötigt, in die man dann den ‚keinen Ständer‘ stecken kann. Das Weglassen der Bohrung spart natürlich direkt einen weiteren Arbeitsgang samt einem recht fragilen Miniboherer und ein gesparter Euro ist für den Hersteller ein weiterer verdienter Euro ...

Wie auf dem Eingangs-Bild zu sehen, ist mir dann irgendwann der Kragen geplatzt. Die Douglas hat nun einen vernünftigen Ständer, also keinen alten, der hätte zu der ‚Grand Old Lady‘ ohnehin nicht wirklich gepasst, sondern das ausgesprochen gelungene Eigenkonstrukt eines hochspezialisierten Mitsammlers.

Dem Fliegerlein bin ich dann zwecks Lochung noch mit einem heißen 0,7er-Draht auf den Kunststoff gerückt und nun macht diese Wiking-DC-3 endlich das, wofür sie von Herrn Peltzer tatsächlich geschaffen wurde, nämlich den Eindruck, zu fliegen.

Die Modelle

Laut dem Buch von Herrn Hoop wurde die erste Form der DC-3 am 8.10.1942 an Wiking geliefert. Dieses erste Modell mit der Bodenprägung nur W über M ist recht selten, denn bereits am 20.10. desselben Jahres soll die Form bereits geändert worden sein.

Wenn heute ein Wiking-DC-3-Modell angeboten wird und es ist nicht aus weißem Kunststoff, handelt es sich wahrscheinlich um eine R1, welche mit neuer Bodenprägung, aber ansonsten unverändert ab dem 5.11.1942 produziert worden sein soll. Diese Bodenprägung bedeutet ausgeschrieben ‚Russland 1‘ und macht, wenn überhaupt, erst auf den zweiten Blick Sinn.

Die DC-3 gehört zu den Erfolgsmodellen der Luftfahrtgeschichte, die in erheblicher Anzahl mit oder ohne offizielle Lizenz als Kopie von anderen Herstellern neben Douglas gebaut wurden. So gingen die Baupläne auch als Waffenhilfe nach Russland, wo die Douglas als Lissunow Li-2 gebaut wurde. Tatsächlich handelt es sich bei der Lissunow nicht um eine reine Douglas-Kopie. Warum das so ist, werden wir später noch lesen.

Neben den 1:200-Modellen gibt es auch noch ein 1:1250er-Kleinstfliegerlein, das allerdings laut Herrn Hoop nicht zweifelsfrei Wiking zugeordnet werden kann. Ich kann zu dieser Diskussion nicht beitragen und lasse es einfach mal so stehen. Putzig ist das Modellchen auf jeden Fall.

Wirklich erstaunlich ist für mich der Umstand, dass die DC-3 genau da fehlt, wo sie in der Erinnerung der meisten Bundesbürger nach wie vor am präsentesten ist.

Ohne diese Maschinen hätte es allein mangels Masse keine Luftbrücke nach Berlin geben können. Die Wiking-Luftbrücken-Reihe allerdings kommt ohne sie aus, über die vermeintlichen Gründe hierfür kann man sicher problemlos ganze Brauerei-Wochenproduktionen wegdiskutieren.



Die Bodenprägungen

Insgesamt besitze ich inzwischen drei DC-3, die Grand Old Lady, eine R1 und inzwischen auch noch ein Nachguss von Herrn Dr. Grope. Und wie so oft bei Wiking, schaut man mal etwas genauer hin, ist kaum noch klar, wo wirklich vorne und hinten ist.

Letztlich hat ein Gespräch mit Herrn Hoop Anfang 2013 für mich endlich Licht in dieses recht unüberschaubare Kapitel der Bodenprägungen gebracht.



Die erste Wiking Modell hatte also, wie bereits erwähnt, nur die Bodenprägung W über M. Dieses Modell scheint ausgesprochen selten zu sein, ich selbst habe es nie gesehen und im Gespräch mit Herrn Hoop erstmalig davon gehört.

Die zweite Version soll dann die R1 gewesen sein; sie bildet wohl die große Masse der DC-3-Grünlinge, die auch jetzt noch recht problemlos verfügbar sind.

Später ist die Bodenprägung dann nochmals geändert worden und aus dem R1 wurde die DC 3. Auch hier scheint sich die Menge der von Wiking produzierten Modelle in engen Grenzen zu halten, auf dem freien Markt jedenfalls machen sich diese Varianten auch ausgesprochen rar.



Hier sehen wir die Bodenprägung des Groppe-Modells, die identisch mit der letzten von Wiking selbst produzierten Serie sein sollte.

Interessant finde ich an dieser Stelle, dass auch Herr Dr. Groppe sich das Loch für den Ständer gespart hat. Es ist also genau so ein Schubladen-Modell wie die ‚Grand Old Lady‘ auch.



Für die ‚Grand Old Lady‘ wurde die Bodenprägung dann nochmals geändert und das W über M durch einen neuen Wiking-Schriftzug ersetzt.

Ich persönlich halte das für ausgesprochen sinnvoll, da so sehr effektiv verhindert wird, dass gelegentlich irgendwelche Außerserien, lackiert und mit anderen Rotornaben versehen, auftauchen.

Denn nach Aussage von Herrn Hoop gibt es die DC-3 neben den hier erwähnten Grünlingen und der klar erkennbaren Groppe-Version auch noch in hellgrau und rohsilber. Diese beiden Versionen haben auch die Bodenprägung W über M und DC 3.



Das Vorbild

Die Douglas Commercial 3 absolvierte ihren Jungfernflug am 17.12.1935. Geplant war die Maschine zunächst als Langstreckenflugzeug, was deutlich daran zu erkennen ist, dass die ersten produzierten Maschinen für Übernachtflüge mit Schlafkojen und nicht etwa mit Sitzen ausgerüstet waren.

Das nebenstehende Bild einer DC-3 hat Tony Hisgett aus Birmingham gemacht und freundlicherweise die Rechte an dem Bild der Allgemeinheit übertragen.

Von 1936 bis 1952 wurden 10.655 Maschinen gefertigt, dazu kamen 4.937 Lizenzbauten.

Die Passagierzahl lag zwischen 28 bis 35, je nach Ausbaustufe. Die Doppelsternmotoren von Pratt & Whitney leisteten jeweils 1.200 PS.



Aufgrund der großen Beliebtheit der DC-3 und ihrer universellen Nutzungsmöglichkeiten wurde das Muster nicht nur von Douglas, sondern auch im Rahmen der Waffenhilfe während des zweiten Weltkriegs unter anderem in England und Russland gebaut.

Die englischen (und nur die englischen) Maschinen wurden als Dakotas bezeichnet, sie waren auch gegenüber dem Original kaum verändert.

Russland produzierte die DC-3 erst nach erheblichen Änderungen an dem Entwurf. So wurden für die Lissunow nicht nur die Maße vom Zollbasierten auf das metrische System geändert, es wurden auch (mit jeweils 1.000 PS schwächere) selbst entwickelte Motoren in mehreren Evolutionsstufen eingesetzt. Letztlich glich die Lu-2 der DC-3 nur noch annähernd, was aber für Wiking keine wirkliche Rolle spielte, da sich die Änderungen zwar auch auf die Größe, nicht aber auf die Ansprache (wie Flügelform, Leitwerke, Motoren etc.) bezog. Und letztlich dienten die Wiking-Modelle damals ja genau dem Zweck, die Grob- und Feinsprache der Flugzeug-Muster zu erlernen.

Dass die an der Lissunow vorgenommenen Änderungen die Nicht-Zahlung von Lizenzgebühren begründet haben könnten, liegt im Nebel der Geschichte (und wohl einigen Archiven der ehemaligen UDSSR) verborgen. Fakt ist jedenfalls, dass keine Zahlungen an Douglas erfolgten.

Ob es nun an der damaligen Zahlungsmoral der Russen gelegen hat, kann ich nicht sagen, aber 1967 fusionierte die Douglas Aircraft Company mit der McDonnell Aircraft Corporation zu der Firma McDonnell Douglas, welche dann 1997 letztlich im Boeing-Konzern aufging.

Das nebenstehend gezeigte Bild stammt von Michael F. Mehnert, der es freundlicherweise frei nutzbar gemacht hat. Es zeigt eine C-47 Skytrain, also die militärische Entsprechung der DC-3 bei einem ‚Candy Drop‘ anlässlich des 60. Jahrestages des Endes der Berlin-Blockade.



Am Ende mag sich der Eine oder Andere fragen, wieso ausgerechnet die DC-3 mein erstes Wiking-Fliegerlein wurde, noch dazu, wo sich mein Vater jahrelang mit den Tanten von Herrn Junkers rumschlagen musste.

Nun, dafür gibt es sehr gute Gründe, wie der geneigte Leser auf dem folgenden Bild sicher unschwer erkennen kann:



50 Jahre Wiking-Modelle sammeln

Ein Sammlerporträt von Frank H. Keilbach (Text und Fotos)

Vom Hörensagen soll wohl mein erstes Wort als Kind "Auto" gewesen sein. Und diese Leidenschaft besteht bis heute.

Begonnen hat es in den 50er Jahren, als ich in Berlin wohnte. In einem Spielwarengeschäft in der Nähe haben wir uns alle die Nase an einer kleinen Vitrine mit Wiking-Modellen platt gedrückt. Da standen vielleicht 50 Fahrzeuge, für uns damals unvorstellbar viel. Wenn ich mich recht erinnere, lagen die Preise zwischen 40 Pfennig und 1 Mark. Bei 50 Pfennig Taschengeld pro Woche war das teuer. Also wurden Pfandflaschen gesammelt, wo immer es ging. Pro Flasche gab es 20 Pfennig, das waren in der Wiking-Währung 2 Flaschen pro PKW-Modell. LKW musste man sich eben verkneifen.

Die Modelle wurden zunächst im normalen Spielealltag verschlissen, einige fanden einen Stellplatz auf der Modellbahn. Obligatorisch damals natürlich bemalt mit Kennzeichen und Weißwandreifen mit Deckweiß aus dem Tuschkasten.

So habe ich langsam eine Sammlung aufgebaut, bis ich mit 13 Jahren meinen ersten Wagen (einen BMW Dixi) im Original bekam und versuchte, ihn mit damals einfachen Mitteln aufzuarbeiten. Die Modelle gerieten in Vergessenheit und kamen in eine Kiste.

Immerhin bekam ich den Dixi fahrfähig, konnte aber nur auf dem Hof eine kleine Runde fahren. Auf Dauer wurde das etwas langweilig, zumal der Führerschein noch in weiter Ferne lag. Und so besann ich mich auf eine weitere Leidenschaft: Boote, und die möglichst mit Motor. Übrigens steht der Dixi heute im Technikmuseum in Berlin.

Von Graupner hatte ich einige Modellbaukästen aus dem erwähnten Spielzeuggeschäft zu allen möglichen Festen und Geburtstagen bekommen und gebaut. Damals waren die Modelle noch aus Holzteilen zu bauen und mit 14 Jahren reifte dann die Idee heran, es doch mal in gleicher Bauweise im Maßstab 1:1 zu versuchen. Gute drei Meter mussten zunächst reichen, da größere Platten von Sperrholz unendlich teuer wurden. Ab sofort waren Wünsche zu allen Gelegenheiten: Holz, Leim, Farbe, Schrauben.

Es fand sich auch ein warmer Kellerraum und nach 1 1/2 Jahren war das Motorboot fertig. Dumm nur: Das einzige Fenster war für das doch etwas größer gewordene Boot zu schmal und einige Teile der Mauer mussten vor einer möglichen Jungfernfahrt dran glauben. Mit einem 18-PS-Motor, den ich mal ergattern konnte, war das Teil sehr flott und es reichte für den 1. Platz beim Motorbootrennen in Berlin.

Viele Boote später bekam ich dann zur Taufe meines letzten Boots in Berlin von einem Kommilitonen einen gelben Porsche 911 von Wiking geschenkt. Das war der Start für die zum Teil bis heute bestehende Sammlung. Zunächst passten alle Modelle in einen Setzkasten, aber in kurzer Zeit waren auch viele Setzkästen zu wenig.

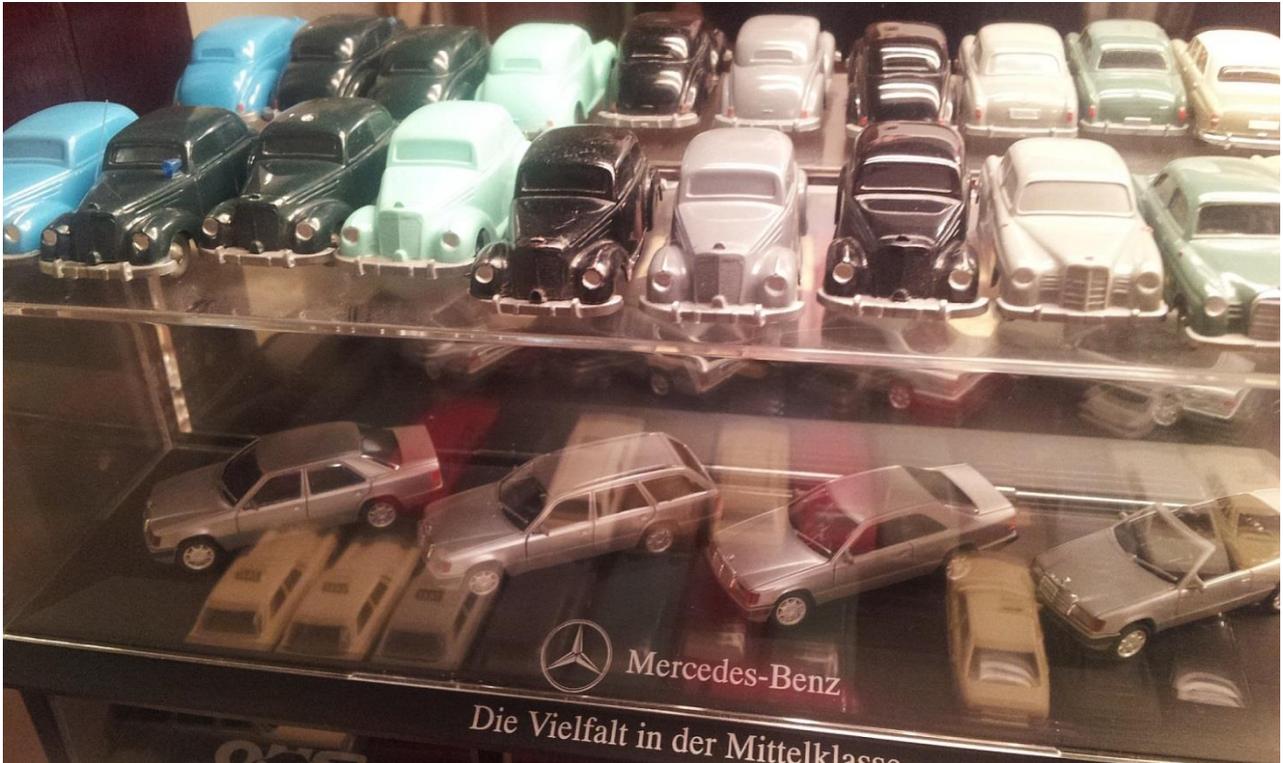
Meine ersten Wiking-Modelle waren zwischenzeitlich leider (nicht von mir!) "entsorgt" worden, nachdem ich von zu Hause ausgezogen war.

Schlimm wurde es, als ich durch einen Bekannten vom Tod des Firmengründers hörte und den Nachlassverwalter kennen lernte. Die Listen der dort angebotenen Modelle waren ein einziges Eldorado und die Preise noch recht human. Trotzdem war eine schöne Sammlung auch mit dem damaligen Gehalt kaum zu stemmen.

Also habe ich auf Verdacht und mit Mut zum Risiko eine sehr große Menge gekauft, viele Raritäten gleich mehrfach. Mit viel Geduld habe ich dann für viele Modelle Abnehmer gefunden und hatte die eigene Sammlung für absolut kleines Geld. Mit den bisherigen Modellen lag die Anzahl der Modelle nun schon deutlich über 1000.

1984 habe ich dann Berlin aus beruflichen Gründen verlassen, hatte dort aber noch einen Händler, der mir jedes neue Modell in meinen Karton legte, den ich dann in regelmäßigen Abständen aus Berlin abholte: Fa. Heinsohn, Berlin.

1989 waren es dann langsam über 3000 Modelle, von denen ich immer ca. 300 Stück in Vitrinenkästen in meiner Praxis ausstellte. Statt einiger Bilder waren und sind heute noch 6 Kibri-Kästen an den Wänden fest verschraubt und natürlich auch die Deckel mit Schrauben gesichert. Viele Kinder drücken sich heute an den Kästen die Nase platt, wie wir vor vielen Jahren im Spielzeuggeschäft.



Im gleichen Jahr bekam die Redaktion der "Medical Tribune" (eine Art „Bild“-Zeitung für Mediziner) Wind von der Ausstellung der Modelle in meiner Praxis und diese machte daraus einen großen Artikel über drei Seiten in ihrer Zeitung. Übrigens sehr zum Ärger vieler Kollegen, die darin eine Schleichwerbung erkennen wollten.



Einige Jahre später wuchs die Sammlung der Wiking-Modelle (inkl. Herpa) auf fast 5000 und alle Schränke waren zum Bersten voll.

Es folgten der große Schnitt und der Verkauf von über 1000 Modellen an einem Tag und die Sammlung wurde auf ein erträgliches Maß reduziert. Verblieben ist die Sammlung der Mercedes- und VW-Modelle, einiger Feuerwehren und Busse, die ich noch heute habe. Ich fand es spannender, die kompletten Typen einzelner Fahrzeughersteller zu sammeln, als unbedingt Fahrzeuge jeder Fahrzeugmarke zu bekommen.

Dazu kommen seit Jahren nur noch Modelle von Fahrzeugen, die ich selbst mal fuhr oder fahre, sofern sie von Wiking oder Herpa erhältlich sind. Aber auch vier Schränke voll mit Modellen werden schon zur Herausforderung, wenn sie einmal jährlich geputzt werden müssen. Geblieben ist auch über alle Jahre das Augenmerk auf PKW, bei der ersten Sammlung aus Kostengründen, später aus Platzgründen.

Etwas nachdenklich macht mich die Preisentwicklung bei Wiking. Damals entsprachen die 40 Pfennig für einen PKW von Wiking dem Wert von zwei Pfandflaschen. Welches Modell bekommt man heute für umgerechnet auf Euro für 50 Cent? Welches Kind oder welcher Jugendliche kann sich bei den aktuellen Preisen eine ganze Sammlung leisten? Oder sind Sammlungen von Modellautos nur noch Erwachsenen vorbehalten, die gutes Geld verdienen?



Ein Wiking-Drahtachser-Käfer und die kleinsten Käfer meiner Sammlung

Gibt es Sammlerblockaden?

fragt sich Kerstin Gerlach

Oh, es ist schon wieder soweit! In wenigen Wochen erscheint die neue Online-Wikingzeitung, und ich suche nach einem Thema, über das ich schreiben kann. Meine letzten Versuche wurden regelmäßig unterwandert von so wichtigen Aktionen wie dem Ausräumen der Spülmaschine, dem Neubefüllen des Katernapfes, einer unverzichtbaren TV-Darbietung, und anschließend vergaß ich meine schriftstellerischen Ambitionen... Sollte mich das Schicksal von Samuel Beckett, Fjodor Dostojewski, Ernest Hemingway, Franz Kafka, Marcel Proust und J.R.R. Tolkien ereilt haben und ich leide an einer Schreibblockade?

Eine Schreibblockade oder auch Schreibhemmung ist ein psychisches Phänomen, das in der Schwierigkeit oder Unmöglichkeit besteht, einen Text mit bestimmtem Inhalt bzw. bestimmtem Ziel aufzuschreiben. Sie kann verschiedene unterschiedlich schwerwiegende Erscheinungsformen und Ursachen haben, meint Wikipedia. Während ich das lese, stellt sich mir die Frage: leiden auch Wiking-Sammler vor dem WtW unter Blockaden, wenn sie nach Ideen suchen, ihre Schätze zu präsentieren? Das bedarf einer genaueren Betrachtung.

1. Anfangs-Blockade

Manchen Betroffenen fällt es nur schwer, einen Anfang zu finden. Ist allerdings erst mal die entscheidende Idee da, ergibt sich der Rest ganz von selbst.

Schreiben und Sammeln bzw. das Präsentieren von Teilen einer Sammlung sind kreative Akte. Das bedeutet, bekannte Dinge in einem neuen Licht zu sehen, Konventionen zu ignorieren, Gestaltung als spielerischen Vorgang zu erleben und ungewöhnliche Verknüpfungen herzustellen.

Ein genau betrachtetes Problem kann unter Umständen zu seiner eigenen Lösung werden. Ich habe dieses Prinzip hier gerade demonstriert und kann eine Nachahmung nur empfehlen.

2. Aufschieberitis

Betroffene neigen dazu, sogenannte Vermeidungshandlungen durchzuführen, sich also mit derzeit weniger wichtigen Tätigkeiten abzulenken. Schlimmstenfalls entsteht dann ein enormer Zeitdruck, der aber paradoxerweise einigen Zeitgenossen den entscheidenden Kick gibt, um kurz vor dem Termin endlich tätig zu werden.

Die Aussage „Ach, die Modelle habe ich gestern Abend noch schnell zusammengerafft“ habe ich öfter als einmal auf den Treffen gehört (und nicht immer glauben können).

Dass Eitelkeit laut Auffassung der katholischen Kirche eine der sieben Todsünden ist, sei hier nur am Rande erwähnt. Ich persönlich finde ein gewisses Maß an Eitelkeit in Form von gepflegter Kleidung, geputzten Schuhen und formschön gefeilten, sauberen Fingernägeln, dem korrekten Anwenden von Zahnpasta, Shampoo, Duschgel und Gesichtscreme (gegen den „geknautschtes-Sofakissen-Look“ oberhalb des Kragens) ja sehr attraktiv, auch und gerade bei Männern. Wer erwachsen ist und so behandelt werden möchte, sollte seiner Umwelt diesen Eindruck optisch und olfaktorisch vermitteln. Es ist ein Zeichen des Respekts und der Wertschätzung für unsere Mitmenschen.

Ebenso darf das ehrliche Bekenntnis über eine mehrwöchige oder –monatige Investition von Gedankenschmalz und Handwerkskunst in ein Diorama ohne falsche Bescheidenheit erwähnt werden. „Du sollst Dein Licht nicht unter den Scheffel stellen“ steht nämlich schon in der Bibel (Matthäus Kapitel 5, Vers 14-16).

In der Regel bedeutet Zeitdruck Stress, und der ist für ein angestrebtes Ergebnis selten förderlich. Die Erkenntnis, dass Mann das wichtigste Modell zu Hause gelassen hat und nur deshalb der Pokal für die beste Präsentation mal wieder an diesen eigentlich unfähigen, aber pedantischen Typen nebenan ging, trübt die Freude doch arg. Ich befürworte an dieser Stelle

als Lösung ein DIN-A-4-Blatt mit Bleistift am Ort der Modellaufbewahrung bzw. Ideensammlung. Wer sich dort regelmäßig notiert, was ihm im Laufe der Monate nach dem letzten WtW an möglichen Konzepten für die nächste Präsentation eingefallen ist, kann im Idealfall drei Monate vor dem entscheidenden Tag auf verschiedene Möglichkeiten zugreifen und hat auch noch ausreichend Zeit für die technische Umsetzung. Beweis: Der erste Entwurf für diesen Artikel wurde im Februar 2013 notiert.

Es gilt das Prinzip „Vorratshaltung“: Toilettenpapier sollte man spätestens dann auf dem Einkaufszettel notieren, wenn die letzte Rolle angebrochen wurde. Alles andere ist sch....wierig.

3. Unordnung und Störungen von außen

Der unordentliche Typ bin ich definitiv nicht, wie mein Mann bestätigen wird. Im Gegenteil, ich räume häufig Sachen so schnell und so gründlich weg, dass er sie manchmal nicht mehr wiederfindet.

Das hat dazu geführt, dass er mit Erfolg und in einer für uns beide zufriedenstellenden Weise eine Möglichkeit gefunden hat, seine Modelle meinem ordnenden Zugriff zu entziehen und auch ein Diorama, welches sich über Monate hinweg entwickelt, verändert und erneuert, so aufzubauen, dass ich es nicht ständig sehe und es deshalb keinen tadelnden oder genervten Gesichtsausdruck bei mir hervorruft. Im Gegenzug dazu respektiere ich diese Tabuzonen.

Um Konflikte zu vermeiden, empfehle ich daher die Vereinbarung von festen Standorten für die Ausübung der Sammelleidenschaft. Das Gehirn verknüpft dann mit einem bestimmten Ort auch die Ausübung einer speziellen Tätigkeit, was dem Sammler dabei helfen kann, sich auf das gewünschte Ergebnis zu konzentrieren und Blockaden zu vermeiden.

Kooperatives Verhalten von Familienmitgliedern kann diesen Prozess wirksam unterstützen. Verpackungsuniversen (siehe „Sprechen Sie Wiking?“, Ausgabe 10) werden mir von meinem Mann kurzfristig nach der Entnahme des Objektes der Begierde zwecks Trennung in Papier (Karton, Zeitungspapier, Wellpappe), Plastik (Luftpolyesterfolie, Kunststoffverpackungen, Tüten) und Styropor (Würmchen, Bällchen, Schnipsel, Platten, Stücke...) zur ebenso zeitnahen Entsorgung zur Verfügung gestellt. Durch diesen Beistand bleibt Raum und Zeit für echte kreative Aktivitäten, denn der Sammler muss sich nicht durch Müllberge wühlen, um zum Ort seines kreativen Schaffens zu gelangen.

4. Angst vor Kritik oder Misserfolg

Habe ich Angst vor Kritik an meinen Artikeln? Nö. Das liegt aber wahrscheinlich auch daran, dass

a) die Resonanz auf meine Schreibe in Form von Eintragungen im Gästebuch sich auf einen äußerst übersichtlichen und inhaltlich allgemein gehaltenen Umfang beschränken. Dieses Schicksal teile ich mit den anderen fleißigen Autoren, die im Gegensatz zu mir nicht nur in mühevoller Arbeit gefertigte Fotos zur Verfügung stellen, sondern auch noch ihre geballte textliche Sachkompetenz zu Wiking-Themen, die mir völlig fehlt.

b) sich beim WtW wahrscheinlich aus Gründen der Höflichkeit nur diejenigen im Empfangsbereich meiner Ohren zu einem Kommentar über meine Artikel hinreißen lassen, denen mein Engagement tatsächlich gefallen hat und

c) ich meinen Schriftstellerhals seit einiger Zeit erfolgreich durch einen großen Teller Muffins als WtW-Beitrag aus der Schlinge ziehe. Voller Mund kritisiert eben nicht gut.

Allen Sammlern (und Schreibern) sei gesagt: wer Euch kritisiert, der soll es erst mal besser machen! Die Betonung liegt auf machen. Ich habe bislang auf keinem Treffen eine Präsentation entdecken können, die mir nicht wegen ihres Themas, Ihres Umfangs, ihrer Originalität oder Ihrer Komplexität Respekt abverlangt hätte. Und auch wenn ich den Inhalt der anderen Zeitungsartikel wegen fehlender Sachkenntnis nicht angemessen würdigen kann, so weiß ich doch, wie viel Arbeit hinter jedem Wort steckt.

5. Perfektionismus

Der Sammler steht vor dem Regal voller Modelle so wie ich vor dem Monitor sitze. Er starrt auf die Blister, ich auf die Buchstaben der Tastatur. Wir beide fühlen uns unwohl, denn wir könnten

a) das falsche Thema auswählen

b) das ausgewählte Thema falsch interpretieren

- c) hohe persönliche Standards unterschreiten oder
- d) die Erwartungen anderer nicht erfüllen.

Vielleicht tröstet es den einen oder anderen, dass der Duden ein Ideal definiert als „ein höchstes Ziel, nach dessen Verwirklichung man strebt“. Man beachte an dieser Stelle das Wort strebt. Wer danach strebt, hat das Ideal noch nicht erreicht. Wer das Ideal erreicht, ist zwar am Ziel, aber es ist eben kein Ideal mehr, weil Ideale qua definitionem unerreichbar sind.

Wenn es nicht um wirklich ernsthafte Angelegenheiten geht, bin ich bekennender Fan des Pareto-Prinzips, benannt nach Vilfredo Pareto (gebürtig Wilfried Fritz Pareto; *15.Juli 1848 in Paris; †19.August 1923 in Céligny, Kanton Genf, italienischer Ingenieur, Ökonom und Soziologe). Dieses Prinzip ist auch bekannt als 80-20-Regel. Sie besagt, dass 80 % des Ziels mit 20 % Aufwand erreicht werden. Die verbleibenden 20 % bis zum Ziel benötigen 80 % des Aufwands.

Mentalitätsbedingt zeigen sich hier große Unterschiede. In den USA knallen die Sektkorken, wenn 80 % eines angestrebten Ergebnisses erreicht wurden. In Deutschland quält man sich mit hohem zeitlichem, personellem und finanziellem Einsatz bis zu 95 % und setzt dann anschließend eine mehrere Monate tätige Untersuchungskommission ein, um herauszufinden, warum die restlichen 5 % nicht erfüllt wurden. Und sind wir Deutsche deshalb besser? Siehe Kölner U-Bahn-Bau, Hamburger Elbphilharmonie, Stuttgart 21, Flughafen Berlin Brandenburg..... Also entspannen wir uns einfach und streben 80 % an. Alles andere wäre unwirtschaftlich.

Gibt es denn nun Sammlerblockaden? Ja, die gibt es. Aber wie die obigen Ausführungen zeigen, sind sie zu bewältigen. Also frisch ans Werk!

Und hier noch ein Aufruf in eigener Sache:

Wollt Ihr noch mehr solcher Artikel lesen? Dann helft mir und schreibt ins Gästebuch oder an redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de, welche Themen mal so richtig kerstinmäßig bearbeitet werden sollten. Ich freue mich auf Eure Anregungen!

Wiking trifft Wiking 2013

Von Michael Broer (Text und Fotos)

Zum insgesamt 10. Male (und im 9. Jahr) hieß es am 9. und 10. November 2013 wieder einmal: „Wiking trifft Wiking“. Erneut hatten sich die Enthusiasten in einem Rater Hotel zusammengefunden, um zwei Tage Wiking-Modelle zu zeigen, zu besprechen, zu klönen und vielfach auch zu staunen über das, was sie zu sehen bekamen!



Auch wenn jedes Mal ein paar neue Gesichter dabei sind, ist der Kern anwesenden Teilnehmer schon seit Jahren gleich. Einige haben kein einziges der bisherigen Treffen ausgelassen und waren nun bereits zum 10. Mal dabei – echte Jubilare eben. So haben sich diese Treffen über die Jahre hin zu echten Familientreffen entwickelt. Entsprechend gut war die Stimmung der Anwesenden.



Zwar hatten aufgrund einiger organisatorischer Probleme einige langjährige Teilnehmer diesmal absagen müssen – entsprechend war der Kreis der anwesenden Sammler diesmal etwas kleiner als gewohnt –, dies tat der Atmosphäre und der Reichhaltigkeit der ausgestellten Exponate jedoch keinen Abbruch.



So gab es wieder eine Reihe aufwändig inszenierter Dioramen zu bestaunen, die die Modellpalette von den frühen Drahtachsern bis zu den verglasten Modellen der 1960er und 1970er Jahre umfassten, je nach

individuellem Schwerpunkt des jeweiligen Sammlers. Dass darunter auch teils sehr seltene Farbvarianten zu finden waren, versteht sich mittlerweile fast von selbst.



Traditionell wird seit einigen Jahren im Laufe dieses Wochenendes die schönste Präsentation durch die Anwesenden gekürt. Diesmal war es die Idee zur Gestaltung eines Autokinos der 1960er Jahre, die alle Anwesenden begeisterte, und so wurde diese Präsentation mit großer Mehrheit zur schönsten des Jahres 2013 gewählt.



Die Szene dürfte im Jahr 1964 oder 1965 spielen: Das Autokino spielt den Italo-Western „Für eine Handvoll Dollar“ mit Clint Eastwood. Aus dieser Zeitepoche stammen auch die verwendeten Modelle, alles ist hier stimmig, von den Reklametafeln und der Erfrischungsbude auf dem Gelände über die zur Epoche passenden Wiking-Figuren bis hin zum Borgward-Milchwagen.

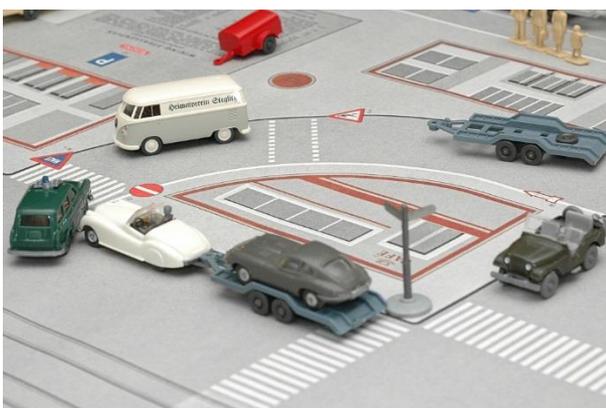
Welcher Superreiche hier allerdings mit einem luxuriösen schwarzen Lincoln Continental ins Autokino fährt, ist nicht überliefert.



Natürlich sollen auch die anderen Wiking-Präsentationen nicht vergessen werden. Es müssen auch nicht unbedingt Dioramen sein – hier gibt es bei „Wiking trifft Wiking“ keinerlei Vorgaben. Daher werfen wir nun einfach kommentarlos einen Blick auf die anderen Schätze dieses Wochenendes, wir sagen nicht einmal etwas zum „Stargast“ dieses Sammlertreffens:



Hier nun einige weitere Impressionen, in der Reihenfolge, wie der Autor an ihnen vorbeischlenderte:





Man sieht, der Fantasie sind bei der Präsentation keinerlei Grenzen gesetzt. Drahtachser im Originalkarton sind schon etwas Besonderes, da braucht es kein weiteres Brimborium.



„Aus jedem Produktionsjahr das schönste Modell“ – auch dies eine fabelhafte Idee, um die Modellentwicklung über Jahrzehnte darzustellen.



Eine alte Kiste für Verbandsmaterial vom Roten Kreuz – diesmal teilweise bestückt mit Rotkreuz-Modellen von Wiking.



Ein kleiner Schrottplatz – Müllwagen, die selbst zu Müll geworden sind.

Es versteht sich von selbst, dass neben der Begutachtung von Präsentationen und Modellen auch das Fachsimpeln nicht zu kurz kommt und ganz nebenbei auch einmal ein Modell den Besitzer wechselt – ein solches Sammlertreffen wird nicht langweilig.

So wird es auch im Jahr 2014 wieder ein „Wiking trifft Wiking“ geben – das 11. Treffen. Und gleichzeitig feiern wir dann diesmal

10 Jahre WtW

Spendenübergabe in Berlin

Es ist mittlerweile gute Tradition, dass beim alljährlichen „Wiking trifft Wiking“ Spenden eingetrieben werden. Meistens geschieht dies durch eine Auktion doppelter Modelle, die die Teilnehmer einliefern. Da diesmal der Kreis etwas kleiner war als sonst, haben wir einfach nur gesammelt und außerdem das Preisgeld für die schönste Präsentation in die Spende eingebracht.

Zum dritten Mal unterstützen die WtW-Teilnehmer damit den NHW e.V., einen freien Träger der Jugendhilfe in Berlin (www.nhw-ev.de). Damit sollte eine alte Tradition fortgeführt werden: Bekanntlich unterstützte Friedrich Peltzer zu seinen Lebzeiten Berliner Waisenhäuser.

Zum ersten Mal konnte die Spende persönlich übergeben werden, da unser Mitsammler Klaus Hertman zufällig zur passenden Zeit eine Berlin-Reise geplant hatte. Er wurde in eine der Wohngruppen zu Kaffee und Kuchen eingeladen und konnte auf diese Weise sowohl Betreuer als auch Kinder vor Ort kennenlernen.

Anschließend erreichte uns ein Schreiben des Leiters der Wohngruppe, das wir den Lesern unserer Gazette nicht vorenthalten wollen:

Liebe Wikingsammler vom WTW,

die Kinder bedanken sich recht herzlich für die diesjährige Spende. Wir hatten dadurch die Möglichkeit, zu Weihnachten etwas größere Geschenke unter den Baum zu legen als normalerweise üblich. Darunter z. B. einen Fernseher für ein 15-jähriges Mädchen. Pädagogisch gibt es sicher wertvolleres, aber der Wunsch war so groß. Für einen vertretbaren Umgang damit werden wir schon sorgen.

Auch ein digitales Radio für einen 13-jährigen Jungen war dabei. So kann er die Fußball Champions League zukünftig zumindest am Radio live verfolgen.

Darüber hinaus haben wir uns als Gruppe einen tollen Ausflug ins Tropical Island, einer Badelandschaft etwas außerhalb Berlins, gegönnt und diesmal nicht nur selbstgeschmierte Brote gegessen, sondern auf Ihre Kosten zu Burger und Pommes eingeladen. Die Kinder waren begeistert.

Der Rest des Geldes hat dann noch gereicht, um zwei Kindern Schuhe zu kaufen, die normalerweise den Rahmen des Bekleidungsgeldes sprengen.

Es ist in der heutigen Zeit bemerkenswert, von Sammlern von Plastikautos eine derartige Zuwendung zu bekommen. Wir wurden, dank ihrer Unterstützung, mit leuchtenden Kinderaugen belohnt. Herzlichen Dank dafür.

Herr Hertman hat die Spende persönlich überbracht. Er hat sich hoffentlich ein gutes Bild unserer Einrichtung machen können und sie wissen nun, daß ihre Spende sinnvoll angelegt ist.

In der Hoffnung, dass sie uns auch weiterhin im Blick behalten, verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

Michael Knobbe

Und auch der Sammlerkollege Klaus Hertman war beeindruckt von dem, was er erlebt hat:

Der Besuch in der Einrichtung hat mir großen Spaß bereitet, auch wenn ich hernach noch einigermaßen nachdenklich durch die Straßen von Lichterfelde lief. Glaubt mir, das Geld ist bestens angelegt. Die Einrichtung ist vorbildlich. Die sich kümmernden Leute sind klasse und machen einen tollen Job. Wann immer ich in Berlin sein werde, dort gehe ich auf jeden Fall auf einen Kaffee oder Tee vorbei.

Ich kann Euch nur bitten, macht die Kohle locker (nur eine Kohlenladung weniger sorgt schon für ein bissl Wärme in unserer kalten Welt - Ihr wisst, was ich meine)!

Die nächste Versteigerung kommt bestimmt.

Dem ist von Seiten der Redaktion nichts mehr hinzuzufügen!



Nachtrag zu den unverglasten Daimlerchen

von *Gregor Gerlach*

Der Sammler unverglaster Wiking-Preziosen ist doch nicht so einsam, wie er manchmal denkt. So hat sich aufgrund der Artikel zu den unverglasten Mercedes-Benz-Modellen freundlicherweise Herr Reiner Heuss gemeldet, in dessen Sammlung sich noch einige Modelle befinden, die bei mir fehlen und so bisher nicht erwähnt wurden. Dies sind im Einzelnen:

Mercedes-Benz 220 (GK 140-x-x)

140-1-x1 - Die Authentizität dieses Modells wurde in dem entsprechenden Beitrag von mir angezweifelt, Herr Heuss besitzt es in einwandfreiem Zustand. Das Modell kann also als authentisch und nachgewiesen gelten.

CS 125-2 - Auch dieses Modell mit der Karosserie aus Variante eins und dem Chassis aus der Variante zwei befindet sich in Herrn Heuss Sammlung.

140-2-a - Dieses Modell kommt laut Herrn Heuss in zwei deutlich unterscheidbaren Farbtönen vor. Die zweite Farbe soll eher diamantblau sein.

140-2-c - Wie von mir bereits vermutet, existiert dieses Modell in schwarz und wurde durch Herrn Heuss nachgewiesen.

140-3-i - Herr Heuss weist darauf hin, dass sein Belegmodell heller als staubgrau, aber dunkler als silbergrau ist. Somit wäre die Definition von CS hier am ehesten zutreffend.

140-4-d - Auch die Existenz dieses (Dunkel-)Blaugrünen wurde von Herrn Heuss belegt. Der Farbton soll zwischen blaugrün und eher schwarzgrün liegen. So ist auch das Vorhandensein des 125-5-B nach CS belegt.

Mercedes-Benz 180 (GK 220-1-x)

220-1-i - Dieses Modell hatte ich in meinem Bericht angezweifelt, da meine anthrazitfarbenen Modelle alle ziemlich schwarz sind. Herr Heuss besitzt ein klar von schwarz unterscheidbares Modell.

Mercedes-Benz 300 SL (GK 230-1-x)

220-1-i - Herr Heuss zufolge gibt es diesen Dunkelmaigrünen in einem helleren, gelblicheren und einem dunkleren, graueren Farbton. Der Dunklere könnte eventuell die Grundlage des resedagrünen 230-1-e bilden.

Ich möchte mich hiermit herzlich bei Herrn Heuss bedanken, der mit seiner Mail einen wesentlichen Beitrag zur Vervollständigung der Liste der wirklich produzierten unverglasten Daimlerchen geleistet hat.

Falls mich in der nächsten Zeit jemand suchen sollte, ich bin in der Elektrobucht. So froh ich auch bin, nun mehr Überblick über die Unverglasten zu haben, machen mich die nun entdeckten Lücken in meiner Sammlung nicht wirklich glücklich. Aber ich arbeite daran ...

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
Michael Broer
Kerstin Gerlach
Gregor Gerlach
Klaus Hertman
Frank H. Keilbach
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!