



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 8 November 2010

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite 2
Der Weltkugel-Taunus	Seite 3
Kontaktbörse	Seite 15
Ein bestechender Lastzug – Krupp Titan, Teil II	Seite 18
Caronia II	Seite 26
Berlin 2010	Seite 34
International Harvester	Seite 36
Roskopf Miniatur Modelle, Teil II	Seite 43
N-Modelle: Container-, Kühl- und Pritschensattelzüge	Seite 55
Rudis Neuheitenschau	Seite 59
Impressum	Seite 62



Editorial

62 Seiten – die vorliegende 8. Ausgabe der Online-Zeitschrift bricht (vorläufig) alle Rekorde. Erfreulicherweise wächst die Zahl der Autoren, und auch für die erste Ausgabe im Jahr 2011 sind bereits weitere Artikel angekündigt. Somit brauchen wir uns um den Fortbestand dieses Projektes offensichtlich keine Sorgen zu machen, zumal auch die Anzahl der Downloads von Ausgabe zu Ausgabe weiter steigt. Wir gewinnen zunehmend den Eindruck, dass wir in gewisser Weise am „Markt“ zwischen den „etablierten“ Printmedien auf unsere eigene Art und Weise mittlerweile auch „etabliert“ sind. Wer hätte das gedacht!

Möglich ist dies nur durch die vielen Mitarbeiter, die sich offensichtlich in ihrer Freizeit nichts Schöneres vorstellen können, als Artikel über Wiking-Modelle zu schreiben. Schön, dass es so ist und dass damit immer neue Facetten unseres gemeinsamen Hobbys in den Mittelpunkt gestellt werden. Dies trifft zunehmend auch auf Modelle zu, die vielleicht nicht schon seit ewigen Zeiten als besonders begehrenswert galten, sondern bisher eher ein Leben als „graue Mäuse“ fristen mussten. An dieser Stelle allen Autoren herzlichen Dank für ihren Fleiß und ihre Bereitschaft zur Mitarbeit.

Durch den größer gewordenen Umfang unserer 3-Monats-Postille ergibt sich allerdings auch ein Problem: Die Dateigröße des Downloads wächst! Bisher haben wir mit Hilfe technischer Mittel wie der Komprimierung der eingebundenen Fotos den Rahmen von 10 MB – für die „druckfähige“ Version - nicht oder nur wenig überschreiten müssen. Doch jetzt stoßen wir langsam an die Grenzen des Möglichen. Zwar lassen sich die Fotos und Grafiken noch stärker komprimieren, darunter leidet dann aber zunehmend die Abbildungsqualität, sowohl am Bildschirm wie auch beim Ausdruck. Letzten Endes bleibt also keine andere Möglichkeit, als mit größeren Dateien zu leben. Wer noch mit einem Modem arbeitet, wird wahrscheinlich nicht begeistert sein, alles andere hieße jedoch, die Qualität herunterzusetzen ...

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

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Der Weltkugel-Taunus

Der Ford Taunus 12 M (P1) als Modell von Wiking und Märklin

von Holger Hausmann (Text und Fotos)



Foto: © Michael Broer

Die Tatsache, dass ein befreundeter Sammler vor einiger Zeit gleich mehrere Vorserienmodelle des Ford Taunus 12 M erwerben konnte, ließ in mir den Gedanken aufkommen, dass sich daraus doch etwas machen lassen sollte. Wie in meinem Beitrag über den Ford P5 (als Ford Taunus 20 M von Wiking und 17 M von Märklin) keimte in mir der Wunsch auf, auch hier die Verknüpfung zu Märklin vorzunehmen.

Gedacht, getan – die Märkliner befinden sich in meiner kleinen Eisenbahnsammlung, die ich auch mehr als "Spielbahn" betrachte und gelegentlich mit schnell zusammengesteckten M-Gleisen ein paar Runden fahren lasse! Wenn ich dann am Schaltknauf des 6173 drehe, bin ich wieder ganz Kind und grinse vergnügt vor mich hin, und so soll es auch sein!



Ein "Streifen-Taunus",
aufgenommen beim
Oldtimertreff in
Burscheid-Hilgen im
September 2005

Das Vorbild

Eigentlich war ich der felsenfesten Überzeugung, irgendwo auf einem Treffen für "Vintage-Cars" einen Weltkugel-Taunus aufgenommen zu haben – doch weit gefehlt, so muss nun ein Foto eines späteren Nachfolgers, des sogenannten "Streifen-Taunus" herhalten.

Vorgestellt wurde der P1 (Projekt 1) 1952 als erste PKW-Neukonstruktion nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Wagen erhielt im Volksmund die Bezeichnung Weltkugel, da vorne an der Motorhaube, oberhalb des Kühlergrills, eine stilisierte Weltkugel angebracht wurde. Offiziell hieß der Wagen Ford Taunus 12 M, wobei die 12 auf die knapp 1,2 Liter Hubraum hinwies und das M für Meisterstück stand. Zwei Jahre später wurde der Kühlergrill auf eine einteilige Ausführung geändert, sodass die Wiking- oder Märklin-Modelle dem 1954er Vorbild bereits nicht mehr den entsprechen. 1955 folgte ein Motor mit 1,5 Litern (Ford Taunus 15 M) um den Anschluss an die Mitbewerber nicht zu verpassen. Dem damaligen Trend nach mehr Hubraum folgend, der mehr Leistung versprach! Im Jahre 1959 folgte eine abermalige Überarbeitung des Autos, der "Streifen-Taunus" mit abermals anderer Front und zusätzlichen Seitenstreifen in Weiß betrat die Bühne. 1962 lief der Ford P1 aus und der Nachfolger P4 (auch als Wiking-Modell bekannt) wurde vorgestellt. Doch das ist eine andere Geschichte.

Die Ausführungen von Wiking

Das Wiking-Modell liegt in gleich drei verschiedenen Ausführungen vor, von denen eine allerdings nie in die Serie gelangte. So kennen wir das Modell eigentlich nur in unverglaster Form und in sogenannter "neuer" verglaster Ausführung. Die verglaste Abwandlung aus unverglaster Form erreichte leider nie das Stadium der Serie. Dabei muss sich auch dieses Modell nicht verstecken; die Detaillierung des späteren Modells konnte es jedoch nicht erreichen.



Messemodell 1981 in Patinagrün – verglast aus unverglaster Form, noch mit "platter" Weltkugel

Doch springen wir zurück in das Jahr 1954, als das Wiking-Modell mit der für Wiking geradezu typischen zweijährigen Verzögerung in Bezug auf das Erscheinen des Vorbildes in den Spielwarenläden zu kaufen war. Interessanterweise brachte kurz zuvor auch das Göppinger Unternehmen Märklin ein Modell des gleichen Typs, wenn auch in Bezug auf die Bauteile deutlich einfacher umgesetzt, heraus.

Wenn man die beiden Modelle betrachtet, so stellt sich heute wieder die Frage nach der vorbildgetreueren Umsetzung? Ein Umstand, auf den es damals bei Spielzeug nun wirklich nicht ankam! Das Modell musste vernünftig in der Hand liegen und es sollte ordentlich rollen, sowie in der wesentlichen Gestaltung auf das Vorbild verweisen. Durch die positiven Rolleigenschaften bewiesen Wiking-Rollachser mehr Spielwert. Der in der Gestaltung an die Wiking-Drahtachser erinnernde Göppinger trat hier deutlich in den Schatten des Berliners. Wobei das Märklin-Modell durchaus zu gefallen wusste und auch dem Vorbild deutlich näher kam, wie die nachfolgenden Bilder aufzeigen dürften! Interessanterweise verschwand das Märklin-Modell nach kurzer Verweildauer von ca. einem Jahr schon wieder aus den Verkaufsregalen, nur als Märklin-Ladegut blieb das Modell bis 1966 erhalten!

Das Wiking-Modell blieb dagegen nur bis 1960 im Programm. Die Tatsache, dass es sich beim Vorbild in der ersten Version mittlerweile um ein altes Fahrzeug handelte und auch der Umstand, dass Wiking ab 1957 die ersten "richtigen" verglasten Modelle vorgestellt hatte, dürften nicht verhindert haben, dass die Verkaufszahlen nachgelassen haben dürften. Selbst die gegen Ende vorgenommene serienmäßige Silberung der Fensterflächen dürften hier keine große Änderung bewirkt haben. Auf die Einzelheiten und Farben gehe ich am Schluss des Artikels genauer ein.



Der Ford Taunus 12 M (bei Wiking nur Ford Taunus M genannt) von vorne und hinten



Im Jahre 1981 wurde kurzzeitig versucht, auf der Basis eines Formnestes des unverglasten Modells, ein verglastes Modell in die Serie der Veteranen aufzunehmen. Dieses Vorhaben führte in Gegensatz zu manch anderem Vorgängermodell technisch entweder nicht zum Erfolg oder aber man war mit dem erzielten Ergebnis nicht zufrieden. Daher wurde 1984 abermals ein Ford Taunus 12 M vorgestellt, dieses Mal aus einer komplett neuen Form, der auch deutlich gefälliger wirkte und den Ansprüchen der mittlerweile erwachsenen Sammlern besser gerecht wurde – ohne dabei seine Identität als typisches Wiking-Modell aufzugeben! Die nachfolgenden Bilder zeigen die Unterschiede.



Messemodell 1981 und Fotomuster 1984 von vorne und hinten



In der Draufsicht



In der Seitenansicht von rechts nach links



und von links nach rechts fahrend

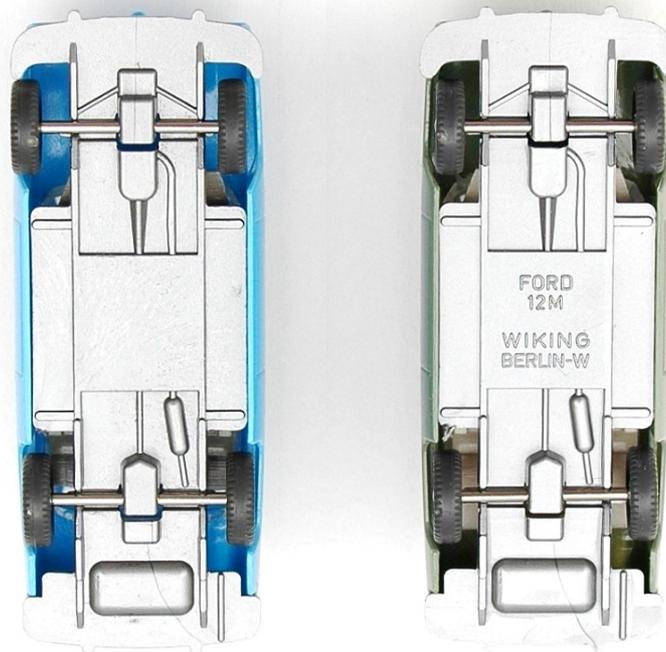


Abschließend noch die Unteransicht

Der 1984 neu vorgestellte Ford Taunus 12 M – anfangs von Wiking als "Ford 12m" bezeichnet, später dann immerhin schon mit Leerstelle und großem M als "Ford 12 M", der zuerst (wenige Wochen vor der Neuheitenauslieferung durch Wiking) über einen Bausatz des Herstellers Pola mit der Nummer 165 zu kaufen war, blieb bis 1992 im Programm und wurde 1997 kurzzeitig für die Wiking-Klassik-Reihe erneut produziert. Die "Sonderfarbe" Kieferngrün des Pola-Modells erschien dann zwei Jahre später auch in der Serie, allerdings mit andersfarbiger Sitzgruppe. Man könnte einen Abverkauf bereits produzierter Karosserien, zusammen mit der neuen Farbe Patinagrün, vermuten.



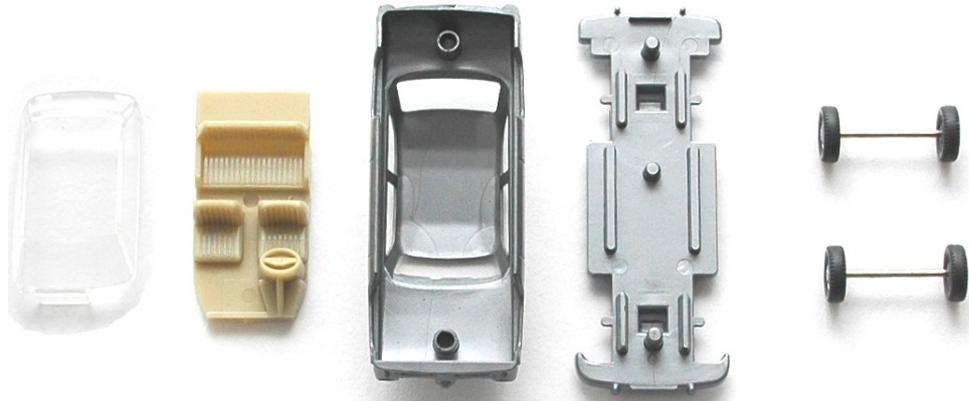
Der Vergleich zwischen dem Serienmodell in der ersten Farbgebung resedagrün (zeitgleich mit lichtgrau erschienen) und dem Messemodell von 1984 in Hellblau



Interessant sind hier die Unteransichten: Einmal ohne und in der Serie mit Bodenprägung

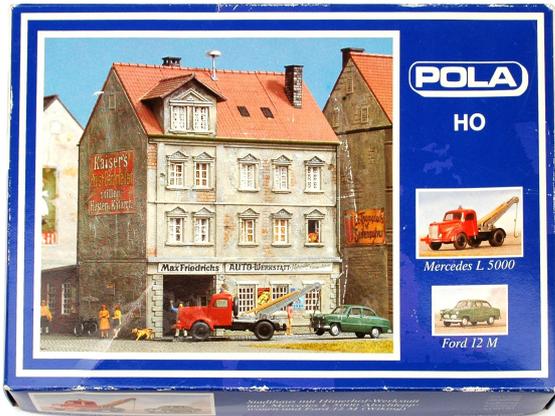


Rückseite, Messmuster mit Loch



Die einzelnen Bauteile des Ford Taunus 12 M von 1984

Das Modell im Pola-Bausatz



Über Pola eher im Handel erhältlich als von Wiking



Wiking-Klassik, 1997

Der Vergleich zwischen Wiking und Märklin



Die "Weltkugel" von Märklin als Ladegut



Märklin 4504 – 1958-66 (X 05 der DB)



Märklin 4613 – 1958-63 (Off 52 der DB)

Technische Daten des Wiking-Modells

1. Der "Unverglaste"

Katalogjahre: 1954-60

Artikelnummer: T20, ab 1957 20

Farben: diverse Blau- (blau-metallic, himmelblau, hellazurblau, mattgraublau, dunkelgraublau, dunkeladriablau, hellgrünblau), Grün- (olivgrün, dunkelmaigrün, resedagrün) und Grautöne (hellgelbgrau, staubgrau, basaltgrau, anthrazit), dazu die Farben blassrot, blassbraun und braunweiß – soweit die Angaben in einem einschlägigen Sammler-Katalog.

Hans-Peter Maerker vereinfacht die Farben in seiner Chronik zum Ford 12 M etwas und verwendet auch z. T. andere Bezeichnungen, kommt auch aber grundsätzlich zum gleichen Schluss, sodass ich mir mangels vieler Modelle in meiner Sammlung die Übernahme dieser Angaben erlaube. Die Bodenteile sind jeweils in Silber gehalten.

Ausführung: komplett aus Kunststoff mit vernickelten Stahlachsen, Räder anfangs ohne, ab 1957 mit Profil, ohne Verglasung – nur mit Gravuren auf den nicht durchbrochenen Fensterbereichen (unverglast), später bei den Farben mattgraublau, resedagrün und anthrazit auch gesilberte Fensterbereiche, die Scheinwerfer und die Rückleuchten waren silbern bzw. rot bemalt.

Formänderung: bis auf die Abweichungen zur unverglasten Vorserie, die ich hier leider nicht zeigen kann, sind mir keine Änderungen bekannt. Trotzdem wird der geneigte Sammler beim Vergleich der Modelle in seiner Sammlung, besonders falls er deren mehrere sein Eigen nennen sollte, Abweichungen z. B. bei der Größe des Kofferraumdeckelgriffs oder den Kennzeichenfeldern feststellen. Die Erklärung hierfür ist vermutlich sehr leicht, wenn man sich vor Augen führt, dass es für die Karosserie eine Form mit vier Nestern gegeben hat. Später wurde aus dieser Form ein Nest entfernt und zu einer eigenständigen Form umgebaut – siehe das verglaste Modell basierend auf der ersten, unverglasten Form! Die Bodenteile sind ebenfalls vierfach in einer Form.

2. Der "Umgebaute"

Messevorstellung: 1981, aber nicht ausgeliefert

Artikelnummer: geplant als 200

Farben der Karosserie: patinagrün, daneben soll es noch rubinrot, graublau, ein mattes Weiß und ein Senfgelb geben – ich habe auch hier mangels entsprechender Modelle, wie zuvor, die weiteren Farbangaben aus dem einschlägigen Sammler-Katalog übernommen.

Farben der Sitzgruppe: rot ist mir bekannt – aufgrund der Standardsitzgruppe sind viele Farbgebungen denkbar. Da diese Modelle zumeist nur aus Versuchs-, Vorstellungs- oder Fotozwecken zusammengebaut wurden, dürften der Kreativität keine Grenzen gesetzt worden sein.

Ausführung: komplett aus Kunststoff mit vernickelten Stahlachsen, Räder mit kleinerem Durchmesser – wie vom VW Golf bekannt – mit gesilberten Riffelkappen, mit Standardsitzgruppe und Verglasung, die Scheinwerfer waren zumeist nicht bemalt!

Formänderung: beim patinagrünen Modell – vergleiche auch die Fotos – ist die Weltkugel noch nicht ausgeformt. Bei den späteren Modellen soll dieses verändert worden sein, ebenso soll es hier Unterschiede bei der Gestaltung des hinteren Kennzeichens gegeben haben. Vermutlich kam hier ein modifiziertes Bodenteil oder bereits ein neu geformtes Bodenteil zum Einsatz – die Kennzeichenfelder sind Bestandteil der Bodenteile. Ähnliches geschah damals auch beim zeitgleich vorgestellten Opel Caravan '56, der zu jener Zeit ebenfalls nicht realisiert werden konnte!

3. Die "neue" Form

Katalogjahre: 1984-92

Artikelnummer: 200, erst ab 1990 unter der Nummer 821

Farben der Karosserie: 1984 lichtgrau und resedagrün, kieferngrün (1984 beim Pola-Modell, 1986 mit andersfarbiger Sitzgruppe auch nochmals in der Serie), ebenfalls 1986 patinagrün und zuletzt ab 1988 in Schwarz. Die nachfolgenden Farben lösten die vorherigen Farbgebungen ab. Daneben gibt es Vorserienmodelle in hellblauer und hellgelbgrauer Farbgebung. Zusätzlich darf ich hier noch ein silberfarbenes Modell zeigen, welches mit bekannten Serienteilen und einer Karosserie vervollständigt wurde, welche wahrscheinlich für Fotozwecke abgespritzt worden ist.

Farben der Sitzgruppe: hellgrau, hellgelbgrau und rot sind mir bekannt

Ausführung: komplett aus Kunststoff mit vernickelten Stahlachsen, Räder mit kleinerem Durchmesser – wie vom VW Golf bekannt – mit gesilberten Riffelkappen, mit Standardsitzgruppe und Verglasung, die Scheinwerfer waren gesilbert.

Formänderung: mir sind keine Änderungen bekannt, die Karosserie war wahrscheinlich einfach in einer Form, Bodenteile aufgrund des Anspritzpunktes vermutlich zweifach. Die Angaben hierzu sind aus den schon öfter genannten Gründen in der anhängenden Tabelle noch nicht verzeichnet!

Unter der Artikelnummer 799, der Variantenummer 06 und mit der Preisgruppennummer 29 gab es um das Jahr 1997/1998 kurzzeitig das Modell mit Detailbedruckungen und Weißwandreifen in einer Vitrinenschachtel als "Wiking-Klassik" in der Farbkombination hellblau/zeltblau mit blauer Sitzgruppe und geänderter Bodenprägung "Wiking-Warenzeichen/Germany". Die bisherige Bodenprägung kann den Abbildungen entnommen werden.

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

Wiking-Formen-Nr.	Nummer nach Gelbem Katalog	Typangabe Autor	Typangabe Wiking	Details Autor	Anspritzpunkt des Spritzlinges	Teile in der Form	Form-Material	einsetzbar auf Maschine	Modelle bzw. Modelleteile in einer Form	Bemerkung
	2720200 /01	Ford Iarnus 12 M (Weltkugel), unv., Bodent.	Ford, Ford, Porsche, Opel, Jaguar (Zugtraken)	Markierung 1 b. 4	zentral	19[?]	Stahl	EB	2 x Bodent., Opel Olympia[?] + 2 x Bodent., Porsche + 4 x Bodent., Ford + [?] x Bodent., Jaguar (umgeb. a. Zugh.)	s. 296
	2960200 /01	Ford Iarnus 12 M (Weltkugel), unv., Karosserie	Ford 12 M (Karosse) (1 x ausgeb.)	1 b. 4 seitenverkehrt unter Dach	zentral	4	Stahl	EB	4 x Karosserie (1 x umgeb. a. vergl. Ausf.)	s. 272, s. a. 317[!]
	3170200 /03	Ford Iarnus 12 M (Weltkugel), Karosserie	Ford Iarnus M Karosse (Weltkugel) (neuv.)		tellerförmig	1	Stahl	AR	1 x Karosserie (vergl., vmtl. aus alter unv. Form)	s. a. 296, neue Form 0821 / 01 z. d. Auflösung noch i. Fert. [!]

Technische Daten des Märklin-Modelles

Katalogjahre: 1955-66 (4504 grau), 1961-66 (4904 grau), 1956-63 (4613 grau und rot), 1963-66 (4613 nur grau), sowie einzeln 1953-66 (grau), 1953-54 und 1956-66 (rot), nur 1953 (grün, hellrot und beige)

Artikelnummern: 305/2 bzw. später 4504, 315/4G bzw. später 4613 als Ladegut, 4904 als Ladegut im Bausatz des X 05 der DB, einzeln als Serie 860 mit der Nummer 860/4 für den Ford Taunus 12 M

Farben: grau, rot, grün, hellrot und beige – wobei grau am Häufigsten vorkommt

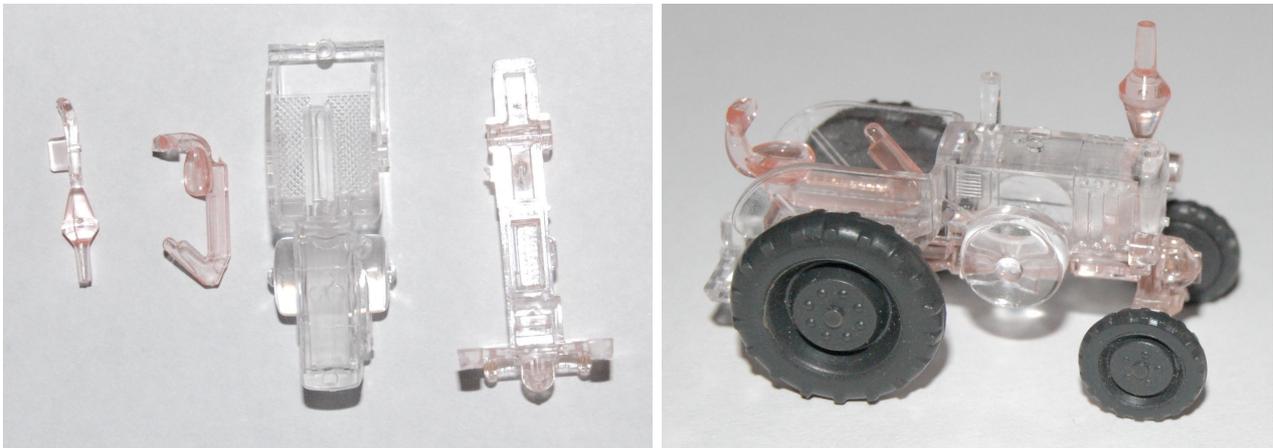
Ausführung: Kunststoff, unten offen, Drahtachsen mit schwarzen Rädern warm verlappt (im Gegensatz zu Wiking, wo die Achsen der Drahtachser warm eingedrückt wurden), anfangs waren auch die Stoßstangen und Scheinwerfer silbern oder weiß bemalt, Fensterflächen später grau eingefärbt

Formänderung: 1953 noch ungeprägt, ab 1954 mit Prägung (s. Abbildungen)

Berichtigung zum Beitrag aus Ausgabe 04/2009 (Oktober), *Der Lanz Bulldog*

Da dem Autor zum Zeitpunkt des Berichtes nur ein fertig verklebtes Modell des Treckers vorlag, ist ihm leider ein Fehler unterlaufen. Nachdem er nun ein Modell unverklebt erworben hat, kann dieser Fehler hier nun richtig gestellt werden.

Die abgebildeten Teile sind von der vierten Variante ab 1993.



Diese Variante besteht damit aus folgenden Formteilen: Unterteil, Oberteil, Sitz, Auspuff, separatem Lenkrad und Rädern.

Kontaktbörse

Nein. Danke. Ich kenne Wiking-Sammler.

von Michael Weber

Anfang

Es ist sehr lange her: Weihnachten. Das Christkind schenkte mir eine Fleischmann-Eisenbahn auf einer viel zu großen, mit – von meinem Vater, wie sich später herausstellte – viel Liebe gestalteten 3 mal 2 Meter großen Holzplatte.

Jahre später. Studium. Die über Jahre vernachlässigte Modelleisenbahn wurde ausgepackt, wieder aufgebaut und ausgebaut. Irgendwann mussten Autos her. Wiking. Was sonst? Ich vermute heute, dass mich damals der Wiking-Virus infiziert hat.

Nach dem Studium und Berufsbeginn habe ich mich irgendwann einmal mit dem Thema „Fortpflanzung“ auseinandergesetzt, einen Partner bzw. eine Partnerin gesucht und gefunden und bin gemeinsam mit ihr das Thema „Fortpflanzung“ angegangen. Zahlreiche Versuche endeten mehrfach in einem durchaus positiven Ergebnis. Darüber und in den Folgejahren war Wiking zwar nicht in Vergessenheit geraten, aber doch eher nachrangig.

World-Wide-Web

Vor etwas mehr als 10 Jahren wagte ich den Schritt ins Internet mit einer eigenen WEB-Präsenz. Damals noch unter einer mehr als komplizierten t-online-Adresse erreichbar, die ich selbst kaum kannte. Über diese Präsenz lernte ich einen ersten Wiking-Sammler kennen, der mir noch heute lieb und teuer ist. Aus diesem ersten Kontakt sollten weitere Verbindungen in die große weite Wiking-Welt entstehen. Kontakte und Verbindungen, die in vielen Fällen, über Wiking deutlich hinausgehen und heute vom Charakter einer guten Freundschaft geprägt sind.

Intermodellbau

Er und ich verabredeten uns via Mail zu einem Treffen in Dortmund auf der Intermodellbau. Es müsste 2001 oder 2002 gewesen sein. Jedenfalls: Weder er noch ich kannte uns bis dahin persönlich; auch wussten wir nur von gegenseitigen Beschreibungen voneinander. Immerhin: Wir kannten unsere Handy-Nummern und verabredeten, uns gegenseitig anzurufen.

Wir standen uns (fast) gegenüber, als der eine den anderen anrief. Es war – bitte nicht falsch verstehen – Liebe auf den ersten Blick. Einem vorsichtigen, gegenseitigen Ab- und Einschätzen folgten zahlreiche Kaffee „schwarz“.

Diesem ersten Intermodellbau-Treffen folgten weitere. Bereits im Folgejahr gesellte sich ein Dritter hinzu, der mit großem, schwarzem Aktenkoffer und einem mit grünen und roten Punkten verzierten Gelben Katalog doch sehr beeindruckte.

Wenn ich auch in den letzten beiden Jahren (2009, 2010) selbst verhindert war, nach Dortmund zu fahren, so weiß ich, dass dieses Treffen noch heute Bestand hat und 2011 von Wiking-Verrückten weiter geführt wird. Neben Wiking gehört dieses Treffen in Dortmund und das Zusammensein in der Cafeteria bei Kaffee und mitgebrachten Keksen zum jährlichen Pflichtprogramm.

Café Peltzer

Die Geschichte des Café Peltzer ist schnell erzählt. Im Wiking-Archiv (www.wiking-archiv.de) ist noch heute über Gründung und Entwicklung nachzulesen. Das Café ist eine Chat-Plattform und seit 2004 an jedem Donnerstag ab 22.00 Uhr geöffnet. Ohne Foren, ohne die heute gepflegten persönlichen Kontakte und Telefon- oder Mailverbindungen untereinander und die nur bis dahin wenigen privaten Homepages, die sich dem Thema Wiking widmeten, war das Café Peltzer eine ideale Plattform, sich auszutauschen, sich zu helfen, ohne Wartezeiten zu diskutieren, Spaß zu haben. Heute gibt es diese zahlreichen Kontakte untereinander. Und, wenn ich auch vor wenigen Wochen selbst sagte, das Café Peltzer sei (für mich) Geschichte, muss ich andererseits feststellen, das Café Peltzer ist unkaputtbar. Donnerstag für Donnerstag trifft sich eine kleine Schar Unentwegter, die sich austauschen, diskutieren und Spaß miteinander haben. Und das seit Jahren nicht nur bundesweit, sondern auf internationalem Niveau. Etabliert haben sich die beiden Standardfragen „Was gibt's Neues?“ und „Was ist ein Flügelrad?“. Die erste Frage kann immer nur aktuell beantwortet werden. Die zweite Frage beantwortete ich vor Jahren mal so: „*Ein Flügelrad? Das ist ein Loch mit einer Rille drin. Und das Ding hat zwei Ohren.*“ Ob dieser Beschreibung habe ich viel Gelächter geerntet. Gemeint war wohl ein anderes Flügelrad. Beschrieben hatte ich eine Flügelmutter.

Wiking trifft Wiking – Der Geist von Dreieich

Es kam, was kommen musste. Das Café Peltzer und die jährlichen Treffen im April in einer Cafeteria auf dem Dortmunder Messegelände, die zahlreichen Mail- und Telefonkontakte genügten einer kleinen Schar verrückter Sammler nicht mehr und der Wunsch, sich auch darüber hinaus einmal persönlich kennenzulernen, war geboren. Ein erstes Treffen sollte stattfinden. Diesem Treffen folgten weitere. Es ist nicht erforderlich, über das Treffen in Dreieich an dieser Stelle zu berichten. Wer sich in der Wiking-Welt auskennt und die einschlägigen world-wide-web-Wiking-Medien als auch die Veröffentlichungen der auf Papier schreibenden Zunft verfolgt, weiß von Dreieich und hat eine ungefähre Ahnung, was den Geist von Dreieich ausmacht. Kurz zusammengefasst:

Dreieich war ein irres Ereignis. Ein unwiederbringliches Ereignis und eine Erfahrung, die keiner der elf Dreieichler missen möchte. Bekannt ist, dass dem Treffen in Dreieich weitere Treffen folgten und im heutigen Vokabular der Wiking-Sammler unter „WtW – Wiking trifft Wiking“ firmiert. Bekannt ist auch, dass sich seit drei Jahren in Porta Westfalica ebenfalls eine bunt gemischte Wiking-Sammler-Schar trifft. „WtW“ und später zusätzlich „Porta“ bürgen für Wiking-Sammler-Leidenschaft. Zurück zu Dreieich:

Gerne erinnere ich meinen ersten Kontakt in Dreieich zu einem mir bis dahin völlig wildfremden Sammler.

Ort des Geschehens:
Die Hotelrezeption

Hallo.

Hallo.

Sie wohnen hier?

Ja.

Wollen Sie auch zu dem Wikingtreffen?

Ja. Ich heiße Michael.

Ich heiße Norbert.

Hallo Norbert.

Hallo Michael.

Lieber Norbert. Verzeihe, dass ich an dieser Stelle deine Persönlichkeitsrechte verletze.

Ja, so fing das an.

Die Pleite, dass das Hotel zeitgleich mit einer Geburtstagsfeier belegt war, sämtliche Räume für uns elf Helden unzugänglich waren, möchte ich hier nicht weiter diskutieren. „Pleite“ ist Aussage genug. Manchem dürfte es bekannt sein, dass wir ob dieser Situation in eine Pizzeria auswandern mussten. Kisten und Kasten und Kartons wurden vom Hotel ins neue Domizil geschleppt und sämtliche (sämtliche?) Tische wurden in Beschlag genommen. Spätere Gäste der Pizzeria staunten nicht schlecht, elf Männer wahrzunehmen, die mit hochwichtigem Gesicht, gerunzelter Stirn, nachdenklich, vertieft und intensiv über Plastikautos diskutieren. Nun. Der Nachmittag und Abend verlief im Sinne aller Teilnehmer – allerdings viel zu schnell – und nahm insgesamt ein gutes Ende. Die Pizzeria kündigte den Feierabend an, jeder bezahlte seine Zeche, packte seine Kartons und Kästen und schleppte alles wieder zurück zum Hotel. Dort angekommen, alles wieder verstaut habend, kam in Anbetracht der geschlossenen Hotel-Kneipe eine wichtige Frage auf: Wie geht es jetzt weiter? Ein Mercedes-T-180 Fahrer outete sich und erklärte: Freibier gibt es am Kofferraum, ein koffeinhaltiges Getränk eines Weltmarktführers und Limonade eines ebenfalls bekannten Herstellers gab es auch. Es war ein schöner Samstagabend in kleiner, geselliger Runde. Bis in den frühen Sonntagmorgen. Saukalt – aber schön.

Sonntag

Der Sonntag begann, wie der Samstag endete: In sehr guter Stimmung, freundschaftlich und gut gelaunt, Modellautos, Straßenpläne und Hafenanlagen an mehreren Tischen ausbreitend – im Speiseraum des gebuchten Hotels. Viel zu früh endete das erste Treffen wikingverrückter Wikingsammler in Dreieich. Gruppenfoto und Ende. Das heißt, es war nicht ganz das Ende: Beschlossen wurde ein zweites Treffen noch im gleichen Jahr.

Wie bereits erwähnt und bekannt, folgten jährlich weitere WtW- und Porta-Treffen.

Stammtische

Es hat nach den ersten, schließlich bundesweiten WtW-Treffen nicht lange gedauert, bis die Idee eines ersten regionalen Stammtisches – behauptet wird, dass der erste Stammtisch im Hochtaunuskreis eingeladen hat – geboren und umgesetzt war.

Diesem Stammtisch folgten weitere, die sich – wenn es den Stammtisch im Hochtaunuskreis heute auch nicht mehr gibt, sich aber in dieser Region ein Stammtisch Rhein-Main gefunden hat – etabliert haben. Die Stammtische **Hannover-Hildesheim**, **Nordlichter**, **Nürnberg**, **OWL** Ostwestfalen-Lippe in Porta-Westfalica, **Ruhrgebiet** in Essen, **Saar-Pfalz** in Kaiserslautern, **Stuttgart** und **Unna** treffen sich mehr oder weniger regelmäßig und erfreuen sich teilweise gegenseitiger Besuche.

Resümee

An dieser Stelle schließe ich meinen Bericht über meine ganz persönlichen Eindrücke darüber, was Wikingmodelle für mich bewegt haben. Mein Bekannten-, aber auch mein Freundeskreis, ist in den vergangenen Jahren gewachsen und ich bin reicher geworden.

Das lasse ich mal so stehen.

Ein bestechender Lastzug

Krupp-Titan und Dreiachs-Anhänger der Peltzer-Ära

Teil 2: Die verglasten Modelle

von Michael Broer (Text und Fotos)



Die Jahre 1958 bis 1960 bedeuten eine „Zeitenwende“ bei der Produktion von Wiking-Modellen, es ist die Übergangsphase von den unverglasten zu den verglasten Modellen. Mitten in dieser Periode, in denen zum Teil verglaste neben unverglasten Modellen ausgeliefert wurden, bekommt auch der Krupp Titan seine verglaste Kabine, für die – wie für praktisch alle verglasten Modelle, die bereits einen unverglasten Vorgänger haben – eine neue Spritzgussform hergestellt werden muss.

Alle übrigen Formteile können vom unverglasten Modell übernommen und weiter verwendet werden: So bleibt die Pritsche bis zum Ende der Produktion im Jahre 1968 unverändert und wird erst bei den späteren „Veteranen“-Modellen – einer Neuauflage des Modells ab 1978, von der später noch zu berichten sein wird – in einigen Details abgewandelt. Ebenso wird zunächst die Fahrgestellvariante 1c weiter verwendet. Die mittlerweile geschlossene Plane ist ebenfalls bereits aus dem letzten Produktionsjahr des unverglasten Modells bekannt. Selbst die neuere Variante der Trilixfelge ist bereits auf einige wenige Modelle der unverglasten Periode montiert worden.

Auch bei den Farben beweist man Kontinuität: So werden die ersten verglasten Modelle im schon bekannten Himmelblau ausgeliefert. Möglicherweise geschieht dies, um noch vorhandene vorproduzierte himmelblaue Pritschen weiter verwenden zu können. Bei den Fahrgestellen bleibt es zunächst bei den zuletzt verwendeten roten und orangeroten Tönen.

Bei den Kabinen des verglasten Krupp Titan ist lediglich ein Unterscheidungsmerkmal festzustellen: Es gibt Kabinen mit und ohne Blinker auf den vorderen Kotflügeln. Kabinen ohne Blinker existieren in himmelblauen und grünbeigen Farbstellungen, diese Abfolge stellt auch die zeitliche Reihenfolge der Produktion dar.



Bei den Kabinen mit Blinkern, produziert ab 1967, wurden lange Zeit nur lindgrüne und achatgraue Farbvarianten vermutet, mittlerweile sind jedoch auch grünbeige Kabinen mit Blinkern bekannt, die in älteren Sammlerkatalogen wie dem „Gelben Katalog“ noch nicht aufgeführt sind, und zwar sowohl montiert beim Pritschen-LKW als auch bei dem entsprechenden Modell mit Kofferaufbau.

Bei den Fahrgestellen bleibt es während der ersten Jahre zunächst bei der bekannten Variante 1c, und zwar parallel in der Form A (ohne Punkt unter dem Motorblock) und Form B (mit Punkt unter dem Motorblock) aus der gemeinsamen Stahlform. Eine geringfügige Modifikation betrifft zwischenzeitlich den Bereich hinter dem Kardan; war er bei den unverglasten Modellen noch offen, wird er nun verschlossen. Hier handelt es sich zweifelsfrei um eine Übergangsversion (Variante 1d), denn es existieren auch verglaste Modelle, in denen dieser Bereich offen ist, die also mit dem unveränderten Fahrgestell des unverglasten LKW montiert wurden.

Erst 1962 wird die Stahlform im größeren Maße umgebaut: Das Warenzeichen „WM im Kreis“ wird in der Variante 2 durch das nun aktuelle „WM“ ersetzt. Außerdem werden die Achshalterungen verändert, sie sind von nun an offen. Dies geht einher mit einer Verstärkung des hinteren Kardanbereichs, der nach hinten etwas verlängert wird. Der Bereich direkt hinter dem Fahrerhaus des dort bisher durchbrochenen Fahrgestells wird bis zum Verteilergetriebe verschlossen. Die übrigen Merkmale bleiben, und insbesondere die Verschleißerscheinungen der Form B mit Punkt werden sichtbar stärker und umfassen nun auch den mittleren Bereich des Auspuffrohres.

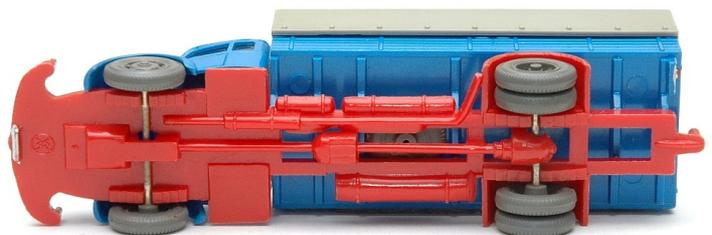
Eine letzte Modifikation des Fahrgestells wird kurz vor Ende der Produktionszeit im Jahre 1968 durchgeführt. Erneut wird das Warenzeichen dem aktuellen Stand angepasst: An Stelle von „WM“ wird nun „WIKING GERMANY“ im vorderen Teil der Fahrgestellunterseite in die Stahlform graviert (Variante 3).

Hier noch einmal die drei Varianten im Überblick:

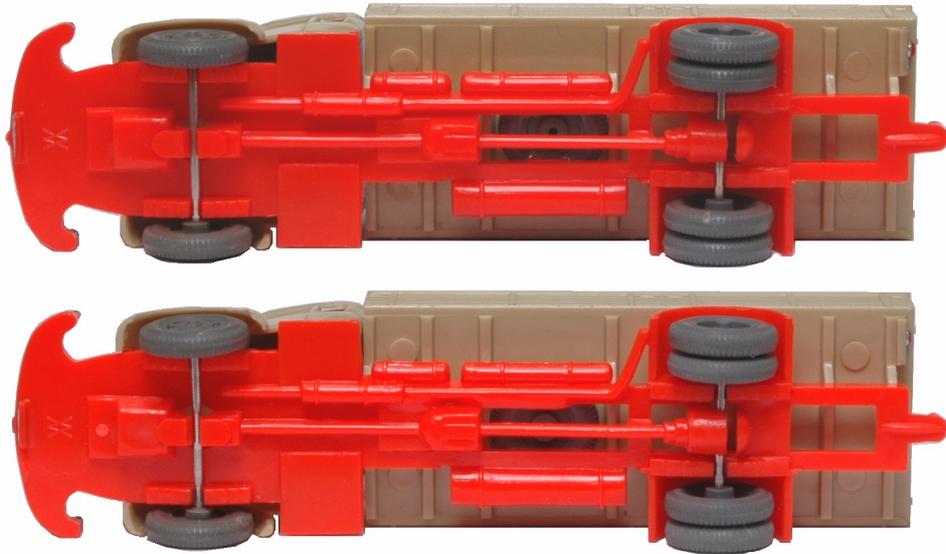
Variante 1 mit geschlossenen Achshalterungen und Bodenprägung „WM im Kreis“, Bereich bis zum Verteilergetriebe und hinter dem Kardan durchbrochen.

Variante 2 mit offenen Achshalterungen und Bodenprägung „WM“, Bereich bis zum Verteilergetriebe und hinter dem Kardan geschlossen.

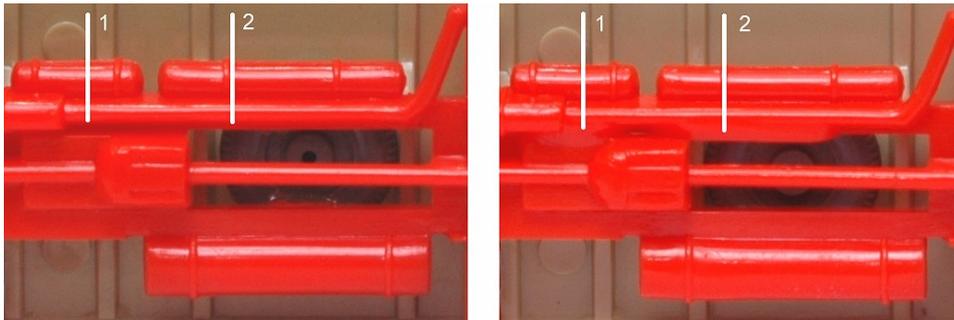
Variante 3 mit offenen Achshalterungen und Bodenprägung „WIKING GERMANY“, Bereich bis zum Verteilergetriebe und hinter dem Kardan geschlossen.



Anhand des Fahrgestells der Variante 2 seien hier noch einmal die Unterschiede der Formen A (ohne Punkt unter dem Motorblock) und B (mit Punkt unter dem Motorblock) dokumentiert.



Deutlich sichtbar sind die verschleißbedingten Fehler im Bereich des mittleren Auspuffrohres bei der Form B (rechts), nachfolgend noch einmal im Detail gezeigt:



Bei den Fahrgestellfarben gibt es keine grundlegenden Veränderungen gegenüber der unverglasten Periode: Die Fahrgestelle der Varianten 1c und 1d sind entweder blassrot oder rot, mit dem Übergang zur Variante 2 kommt erneut das bereits von den unverglasten Modellen bekannte Leuchtorange hinzu. Von der Variante 3 schließlich sind nur rote Fahrgestelle bekannt. Bei dieser zeigen sich auch an der Form A erste Beschädigungen, zwei rechts und links vom Motorblock schräg nach hinten laufende Grate.

Bei den beim verglasten Krupp Titan verwendeten Rädern handelt es sich ausnahmslos um einteilige Räder mit Trilexfelgen, wobei bei den verglasten Modellen ausschließlich die neuere Variante mit Profil zum Einsatz kommt, die bereits die letzten Modelle der unverglasten Reihe geschmückt hatte. Zunächst sind die Räder staubgrau, erst in den letzten beiden Jahren werden deutlich dunklere basaltgraue Räder montiert, wahrscheinlich nur bei den Modellen mit lichtgrauem Aufbau und rotem Fahrgestell. Zum Vergleich ist rechts unten noch einmal der unverglaste Vorgänger abgebildet.



In der Übergangszeit vom unverglasten zum verglasten Modell war die Plane bereits verändert worden: War sie zunächst hinten offen, wird sie nun zur geschlossenen Plane. Beim Umbau der Form gibt man sich wenig Mühe; während die unverglaste Variante an der geschlossenen Stirnwand schon angedeutete Verzerrungen aufwies, bleibt der nun geschlossene hintere Teil glatt. Kurioser Weise führt dies dazu, dass die meisten Sammler die geschlossene Plane wegen der gefälligeren Optik verkehrt herum aufsetzen, und zwar mit der Stirnseite und den Verzerrungen nach hinten.

Als Innenprägung findet sich auch bei den Planen der verglasten Modelle weiterhin das alte Warenzeichen „WM im Kreis“, und zwar bis hin zur letzten Version des Jahres 1968.

Während bei den unverglasten Modellen die zunächst offenen Planen einheitlich in Hellgelbgrau produziert worden waren, weisen die neueren geschlossenen Planen nun eine größere Bandbreite an Farben auf: Finden sich zunächst kieselgraue, dunkelbraunweiße und – sehr selten – hellblaugraue Planen bei den verglasten Modellen, so werden gegen Ende der Produktionszeit betongraue Planen verwandt.

Auf den Dreiachsanhänger mit beweglicher Metalldeichsel wurde bereits bei den unverglasten Modellen hingewiesen. Zunächst werden vorhandene Bestände parallel zum verglasten Krupp Titan geliefert, eine erste Formänderung betrifft dann aber ziemlich schnell die Pritsche: Man spendiert ihr Rückleuchten, die man anfangs ebenso wie das hintere Kennzeichen bemalt. Zuerst wird dann die Bemalung des Kennzeichens aufgegeben, zum Schluss verzichtet man auch bei den Rückleuchten darauf.

Weitere Veränderungen betreffen das Fahrgestell: Die relativ bruchempfindlichen Radaufhängungen der Pendelachse werden durch eine Querstrebe im unteren Bereich verstärkt. Bei der Aufhängung des Drehschemels wird der eingesetzte silberfarbene Bolzen durch einen integrierten Bolzen an der Bodenplatte ersetzt. Jetzt kann der Drehschemel um 180 Grad versetzt aufgesetzt und anschließend durch eine Rückdrehung um 180 Grad arretiert werden, was die Montage deutlich erleichtert.

Die zunächst noch geschlossene Plane wird ebenfalls relativ schnell durch eine hinten offene und geraffte Plane ersetzt, die dem Anhänger ein gefälligeres Aussehen gibt. Ebenso werden die profillosen Räder durch solche mit Profil ersetzt.

Mit dem Produktionsjahr 1963 gibt es eine einschneidende Änderung. Die bisherige Drahtdeichsel, eigentlich immer nur als Provisorium zu sehen, wird durch eine Kunststoffdeichsel ersetzt, die deutlich vorbildgerechter sein soll als ihre Vorgängerin. Damit sind sämtliche Verbesserungen des ursprünglichen Modells, die dem optischen Gesamteindruck dienen, abgeschlossen.

Zusätzlich zur optischen Verbesserung wird eine weitere Modifikation der Pendelachse vorgenommen: Sie erhält nun auch im mittleren Bereich der Radaufhängung eine zusätzliche Querstrebe zwecks erneuter zusätzlicher Stabilisation dieser empfindlichen Konstruktion. Der einfacheren Montage dient wohl der Umstieg von der geschlossenen auf die offene Achshalterung vom Produktionsjahr 1967 an. Der Vollständigkeit halber sei außerdem erwähnt, dass das Fahrgestell – bisher ohne Bodenprägung – im Bereich vor der hinteren Pendelachse nun die Bodenprägung „Germany“ erhält.



Bei der Farbgestaltung richtet man sich nach den jeweils aktuellen Farben des Pritschen-LKWs, so dass zu jedem Fahrzeug der passende Anhänger zur Verfügung steht, und zwar sowohl nach Aufbau- als auch nach Fahrgestellfarbe. Lediglich die in einem einschlägigen Sammlerkatalog aufgeführte Aufbaufarbe Lichtblau darf wohl angezweifelt werden. Die himmelblauen Farbtönungen sind von unterschiedlicher Intensität, sodass wohl auch Lichtblau als Tönung von Himmelblau interpretiert werden kann.



LKW ohne Blinker, Anhänger noch mit Metalldeichsel und profillosen Rädern (frühe Version)



LKW ohne Blinker, Anhänger mit Plastikdeichsel, beide mit profilierten staubgrauen Rädern (mittlere Version)



LKW mit Blinkern, LKW und Anhänger mit profilierten basaltgrauen Rädern (späte Version)

Die beim Pritschen-LKW beschriebenen Änderungen werden auch beim verglasten Kofferlastzug vorgenommen, die meisten Formteile sind ohnehin identisch. So bekommt auch der Thermos-Wagen im Jahre 1959 die verglaste Kabine, sämtliche anderen Teile werden zunächst vom unverglasten Modell übernommen. Der Kofferaufbau wird sich bis zum Ende der Produktionszeit nur in kleinen Details verändern.

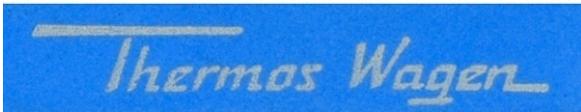


Die übrigen bereits beschriebenen Veränderungen an Fahrgestell und Kabine gelten auch für den Thermos-Wagen, allerdings kommen sie teilweise erst mit einem Jahr Verspätung zum Tragen. Vermutlich verkauft sich dieses Modell schlechter als der Pritschen-LKW, so dass zunächst die vorproduzierten Modelle aus noch unveränderten Formteilen abverkauft werden, bevor es zur Nachproduktion aus modifizierten Formen kommt. Dafür spricht auch, dass die hellgelbgraue Kabine ausschließlich beim Thermos-Wagen zu finden ist: Sie darf ausschließlich bei diesem Modell verwendet werden, da offensichtlich noch ein großer Vorrat an alten Kofferaufbauten in diesem Farbton verbaut werden muss.

Was sich jedoch ändert, ist das Druckbild. Die Bedruckung der verglasten Modelle zeichnet sich aus durch filigranere, höhere Buchstaben, die Linien sind schlanker, insgesamt wirkt der Druck weniger gedrungen.



Altes Druckbild (unverglaste Varianten)



Neues Druckbild (verglaste Varianten)

Dass sich der Koffer-Aufbau des LKW kaum verändert, wurde bereits erwähnt. Die einzige Veränderung geht einher mit einer Detailänderung am Fahrgestell des Krupp Titan. Bis zu diesem Zeitpunkt war unterhalb des Koffers zur Fixierung zwischen den hinteren Radhäusern eine im unteren Bereich leicht keilförmige Strebe angebracht, die exakt zwischen die Radhäuser fiel. Die Verklebung beider Bauteile erfolgte zwischen dieser Strebe und den Innenseiten der hinteren Kotflügel. Dies ändert sich nun.

Zwischen den hinteren Radkästen des Fahrgestells wird ebenfalls eine Querstrebe angebracht, die eine Verklebung der Bauteile an den Streben von Aufbau und Fahrgestell ermöglicht. Zu diesem Zweck wird die entsprechende Strebe des Koffers gekürzt. Diese Veränderung erfolgt wohl bereits in der laufenden Produktion des verglasten Modells, himmelblaue Varianten zeigen diese Veränderungen noch nicht.



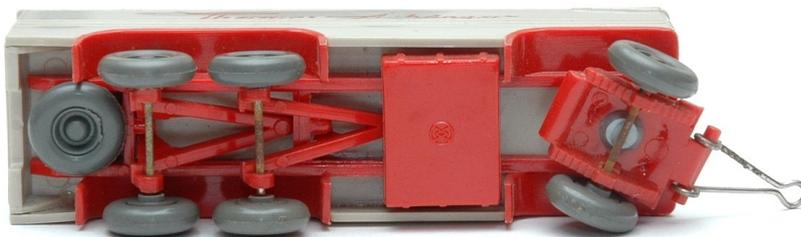
Diese Fahrgestelländerung hat allerdings kuriose Auswirkungen: Da das Fahrgestell ja auch weiterhin zur Produktion der Pritschen-LKW verwendet wird, hat nun dieser mit einer Querstrebe zu kämpfen, die zwar für den Koffer-LKW in der Höhe passend ist, für den Pritschen-LKW jedoch nicht. Die Folge ist, dass manche Pritschen-LKW fortan hinter dem Fahrerhaus optisch „abgeknickt“ wirken, da die Pritsche hinten zu hoch aufsitzt, was sich auch durch einen bisher nicht vorhandenen Spalt zwischen Pritsche und hinteren Radkästen bemerkbar macht.



Spätere Varianten, insbesondere die achatgrauen, zeigen dieses Phänomen deutlich seltener, es ist daher nicht ausgeschlossen, dass zu einem späteren Zeitpunkt noch leichte Anpassungen am Fahrgestell vorgenommen werden.



Der dreiachsige Kofferanhänger, weiterhin als „Thermos-Anhänger“ bezeichnet, verändert den Aufbau bis zum Jahre 1963 nicht, entspricht also in diesem Formteil der letzten Version aus der unverglasten Zeit. Zudem erhält er ebenfalls parallel zum Pritschen-Anhänger die Kunststoffdeichsel. Aber: Er bekommt mit der Einführung der Kunststoffdeichsel sein eigenes Fahrgestell, das einzig einem Ziel dient: Der leichteren Montage des untergehängten Staukastens. Hier die ältere und die neuere Version des Fahrgestells im Vergleich:



Erkennbar sind vier Haltenasen bei der neueren Variante, unten abgebildet, von denen je zwei in die vorderen Kotflügel und in den Fahrgestellrahmen integriert sind.



Die Farben des Koffer-Lastzuges entsprechen denen des Pritschen-Lastzuges (mit Ausnahme der hellgelbgrauen Variante), auch die zeitliche Einführung der einzelnen Farben läuft im Wesentlichen parallel.

Wie beim Pritschen-LKW findet sich auch beim Koffer-LKW eine grünbeige Variante mit Blinkern auf den vorderen Kotflügeln, die in älteren Sammler-Katalogen nicht erwähnt wird und lange Zeit als nicht existent galt.



Bei den Bedruckungen sind mehr Farben möglich als bisher. Rot in verschiedenen Tönungen ist ebenso anzutreffen wie blaue, grüne, weiße und – relativ selten – braune Drucke, wobei der weiße Druck einzig den himmelblauen Varianten vorbehalten bleibt.



Damit endet die Darstellung der verglasten Varianten der Krupp-Titan-Lastzüge der 1960er Jahre, in einem dritten Teil werden dann die sogenannten „Veteranen“ der 1980er Jahre und weitere Wiederauflagen in Form von Sonder- und Werbemodellen bis ins aktuelle Jahrhundert vorgestellt, um die 50-jährige Geschichte des „bestechenden Lastzuges“ bis an ihr Ende zu erzählen.

Caronia II

von Manfred Schütt (Text und Fotos)

mia san mia

und der Pabst, Lena, fast Weltmeister, das Volk der Dichter, Denker und Lenker. Letzteres noch nicht so ganz, aber in Arbeit. In direkter Fortführung dieser Gedankenspielerei „san mia“ dann auch "Caronia" und damit bei Wiking, wo sonst! Ist nicht eingängig? Doch. Wie immer ein kleiner Kurztrip in die Geschichte.

1683 verließ der Quäker Thones Kunders Krefeld und wanderte aus, sinnigerweise nach Germantown in Pennsylvania, damals noch englische Kolonie. Nicht bedacht hatte er dabei die wenig preußische Verwaltung dort. Verwaltungsakte, Dokumente und alle möglichen Papiere wurden meistens phonetisch bearbeitet. So wurde dann im Laufe der Zeit aus Kunders über Cunrads und Cunraeds letztlich Cunard. Die Familie verdiente ihr Geld sehr erfolgreich im Handelsgeschäft, schon damals mit dem Seehandel.

Schnitt - 100 Jahre später.

Der Bürgerkrieg begann. Als absolute Royalisten verließen die Cunards das Land gen Canada, wie viele andere auch. Allerdings ohne ihre Flotte. Die war im Zuge der Enteignung der Royalisten in US-Amerikanischen Besitz übergegangen.

Abraham Cunard ging in die Armee, zunächst als Zimmermann, diente sich hoch bis zum Captain. Nebenbei hatte er aber immer beide Augen und mehr auf den Wiederaufbau seines eigentlichen Geschäftes gerichtet. Im Juli 1813 war es dann soweit, Abraham Cunard and Son wurde gegründet. In kürzester Zeit waren sie Besitzer von rund 40 unterschiedlichen Schiffen. Standort war Halifax, damals das Einfallstor für alle Schiffsverbindungen zwischen dem Mutterland und den englischen Kolonien. Boston und New York waren lediglich Pünktchen auf der Karte. Auf den drei wichtigsten Cunardwerften wurden zwischen 1827 und 1847 beachtliche 77 Schiffe gebaut! Nach weniger erfolgreichen Zeiten, in denen die Familie zerfiel, wirtschaftliche Probleme bekam, übernahm schließlich Samuel Cunard den Part seines Vaters. Der Aufstieg der "Cunard Line" begann, wenn auch zunächst noch unter dem ursprünglichen Namen.



Die Geschäfte liefen blendend. Aquitania, Britannia, Lusitania, Queen Mary, Queen Elizabeth bis zur heutigen Sea Goddess II – legendäre Namen.

Nein, nicht die "Titanic". Die gehörte White Star, fusioniert wurde erst 1933 zu Cunard White Star.



Damit schließt sich der Kreis - die "Caronia" kommt eigentlich aus Krefeld, glasklar!

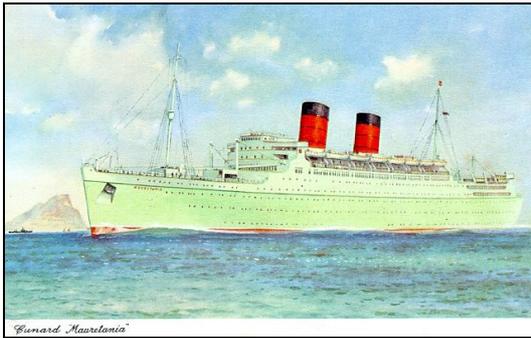
Womit ich beim Thema bin, der "Caronia", genauer der "Caronia II", unseres Lieblingsspielwarenherstellers Wiking, mit dem Spitznamen "Die grüne Göttin". Ist sie, zweifellos, ein wunderschönes Modell, welches sich wohltuend von den üblichen schwarzen, weißen oder gar grauen Rümpfen abhebt. Trotzdem – sie erhielt diesen Namen ursprünglich nicht um der Schönheit willen. In Liverpool gebaut und mit dem aus vier unterschiedlich grünen Schattierungen bestehendem Anstrich versehen, haben ihr diesen Namen die englischen Dockarbeiter verpasst. In Liverpool benutzte man seinerzeit die Tram-Bahnen, die "Green Goddesses" genannt wurden.



Nein, liebe Autosammler, der Bedford RLHZ wurde zwar auch so genannt, aber erst ab 1953. Gibt's auch nicht von Wiking, oder?



Das Besondere an der "Caronia", neben der Farbgebung, die außer ihr auch die "Mauretania II", linke Abbildung, "Saxonia" und "Ivernia" Anfang der 60er Jahre erhielten, bevor sie 1967 alle in Weiß umgepinselt wurden, rechte Abbildung die "Caronia II" in Hamburg, ist grundlegender Natur.



Das Schiff war als reiner Kreuzfahrer konzipiert, in Schnelligkeit und Ausstattung eine direkte Fortsetzung der "Mauretania II", der größte Schiffsneubau nach dem Krieg mit 34.183 GRT. Sie war Cunards erstes großes sog. "2-Klassen-Schiff", die beide aber nur auf der Nordatlantik-Route genutzt wurden. Auf den Kreuzfahrten gab es nur eine Klasse. Konsequenz: von den insgesamt 932 Plätzen blieben 351 Kojen ungenutzt. Für die damalige Zeit revolutionär war die Ausstattung jeder Kabine mit einem eigenem Bad, fließend kaltem und warmem Wasser, ein Novum bis dato. Als erster Kreuzfahrer gab es einen ständigen "Outdoor-Swimming-Pool" nebst Sonnendeck, Lido, und terrassenförmigen Decks. Der Service war legendär! Das Verhältnis Crew - Passagier fast 1:1. Frischmilch oder Hummer z. B. wurden vorab in den nächsten Hafen geflogen. Einige Passagiere lebten auf der "Caronia", wie z. B. Mrs. Clara MacBeth, 15 Jahre lang zum Preis von insgesamt guten 20 Millionen US-\$. Hier sei auch der Spitzname der Besatzung für ihr Arbeitsgerät genannt: God's waiting-room. Ein Schelm, wer Böses usw. ...

Der Schornstein war der bis dahin größte jemals auf einem Schiff eingebaute. Mit dem Nachteil, dass, ähnlich wie später bei der United States, die Manövrierfähigkeit in den Häfen eingeschränkt und die Windanfälligkeit ziemlich hoch war. Ausgerüstet mit nur einem Mast entfiel natürlich auch die standardmäßige Takelung. Gewöhnungsbedürftig für die damalige Zeit. Auf den Kreuzfahrten wurden sechs Barkassen mitgeführt, um die Landausflüge zu ermöglichen.

Es liegt auf der Hand, dass ein derartiges Schiff natürlich auch das Interesse von Meister Peltzer wecken musste. Für Wikingverhältnisse wahnsinnig schnell erschien das Modell bereits drei Jahre nach dem Stapellauf. Leider verzichtete man auf die spektakuläre vierfarbige Lackierung, was natürlich verständlich ist.



Nach Walsdorff arbeitete Kedzierski hier nicht nach eigenen Plänen, sondern einer Bauzeichnung von Cunard. Umso erstaunlicher ist es, dass das erste Modell einen schwarzen Rumpf erhalten haben soll. Noch erstaunlicher – der Schornstein stand kerzengerade. Die Erklärungsversuche liegen im Bereich des Möglichen, entsprechen aber so gar nicht der gewohnten Akkuratessse der beiden Herren. Zumal in einer, für damalige Verhältnisse, beispiellosen Werbekampagne für die "Caronia" getrommelt wurde. Dazu ein Prospekt vom Oktober '48. In Berlin nicht greifbar?

Die Taufe wurde immerhin von der Kronprinzessin Elizabeth, nur knapp einen Monat vor ihrer Heirat, vorgenommen. Fotos gingen um die Welt, wenn auch nicht in Farbe. Zu erkennen ist jedenfalls, dass der Rumpf keinesfalls schwarz war. Irgendwer im Hause Wiking wird ja wohl eine Zeitung gelesen haben, Blockade oder nicht ;-)



Es gibt noch eine andere Überlegung. Wiking war schließlich ein Unternehmen und nicht allein auf dem Markt. Da könnte doch von den meistens lieben und hilfreichen Mitbewerbern nachgeholfen worden sein. Die Historie lässt diesen Schluss durchaus zu. Viel Zeit wäre ins Land gegangen, viel Kapital verbrannt worden... Aber Wiking und die Mitbewerber ist ein anderes Thema.

Vierfarbig grün? Diese Angabe wurde von Cunard bestätigt. Ein Farbschema existiere nicht, die Auslieferung von Skizzen oder gar Plänen zu diesem Zeitpunkt hält man für sehr unwahrscheinlich. Kaum fassbar, dass ein traditionsbewusstes Unternehmen wie Cunard bei einer derartigen Legende von Schiff passen muss.

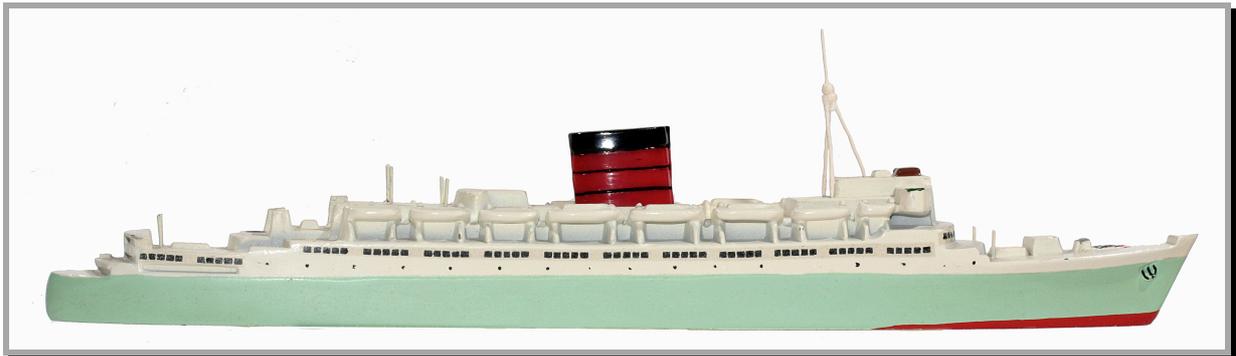
Dito die Auskunft des Internationalen Maritimen Museums in Hamburg. Keinerlei weiterführende Informationen, keine Pläne, Skizzen oder Farbangaben.

Der Name, auch so eine Sache. Sinn macht eigentlich nur eine lockere Übersetzung aus dem Griechischen: In etwa „neues Haus“.

Wie auch immer, die „Fehler“ wurden offensichtlich sehr schnell bemerkt, denn in den Handel ist das „Modell“ in dieser Form nicht gekommen. Wenn es denn überhaupt schon ein Modell im eigentlichen Sinne war. Ich halte es mehr für einen „Versuchsballon“ der Formenbauer. Für meine Begriffe passt auch das verwendete Abziehbild überhaupt nicht zum Modell. Aber das ist lediglich ein subjektiver Eindruck.



So wie auf dieser Montage hätte das Modell dann ausgesehen,
und so sieht es aus:



180 mm Lüa, 174 mm LWL, damit stimmt der Maßstab genau.
31 mm Höhe WL – Schornstein, 211 Gramm Gewicht





Das Modell wurde von 1950 bis 1956 unter der Bezeichnung „Schnelldampfer Caronia“ zum Preis von DM 5,50 angeboten.

Metall-Hohl-guss, Bodenprägung „WM / CARONIA“, 1 Dreibein-Drahtmast mit und ohne Mastkorb, 8 Ladepfosten, Rumpf grün, Decks und Aufbauten weiß, Schornstein rot mit 2 schwarzen Ringen und schwarzer Kappe, Name Abziehbild Gold. Die ersten drei „Rettungsboote“ sind durch die Andeutung einer Kabine als die im Text erwähnten Ausflugsboote erkennbar.

Varianten sind bekannt:

Rumpf in matt hellgrün mit gebrochen weißen Decks und Aufbauten.
Querformatige Brücken – und Seitenfenster, Bullaugen einzeln

Rumpf seidenglänzend hellgrün mit hellweißen Decks und Aufbauten.
Seitenfenster in 4er- oder 5er- Gruppen, Bullaugen doppelt

Bisher nicht dokumentiert sind die Versionen mit durchgehendem Wasserpass in Rot sowie die Ausführung mit Mastkorb.





Wie so oft sind die Grenzen zwischen den Bemalungsvarianten fließend, z. B. graue Betonung des Achterdecks, der Boote, Brückenfenster per zusätzlicher Striche, Ankerspill rot etc.

1986 bis 1991 erfolgte ein Neuguss durch Dr. Grope in unveränderter Form.

Um die Geschichte abzuschließen:

Bis 1967 fuhr die „Caronia“ für Cunard. von 1968 bis 1974 als SS „Caribia“, wurde dann in New York aufgelegt und nach Taiwan zum Abwracken verkauft. Im Dezember 1974 nahm sie der Hochseeschlepper „Hamburg“ auf den Haken. Während eines Sturms vor Apra Harbor, dem Handelshafen von Guam, mussten die Trossen gekappt werden. Das ehemals schöne Schiff lief auf die Wellenbrecher und zerbrach in drei Teile. Neptun hatte eine Göttin mehr.



Bleibt die Frage nach dem Farbschema.

Da es ja nun offensichtlich keines mehr gibt, ist eine Rekonstruktion angebracht. Postkarten und Werbematerial geben nicht viel her, weil sie sich auf zwei Farben beschränken. Ich habe hier private Fotos aus den 60er Jahren benutzt, Vergleiche mit den anderen „Grünen“ wie

Ivernia, Franconia, Mauretania etc. gezogen und über diverse Auszugsverfahren versucht, gradationsmäßige Unterschiede deutlich zu machen, was durch die Verwendung des damaligen Film- und Papiermaterials auch nur begrenzt möglich ist.

Das Ergebnis sieht dann so aus, dass der Rumpf dreifarbig war: Über der Wasserlinie ein dunkles Grün, dann ein noch dunklerer Balken, darüber ein helleres Grün. Die Aufbauten inklusive aller Luken, Beiboote und dem Mast mit dem vierten Ton, ein sehr helles, fast schon weißes Grün. Alle Decks waren holzfarbig. Der Schornstein natürlich rot/schwarz, der Wasserpass rot. Das deckt sich mit den wenigen, mehr oder weniger allgemein gehaltenen Berichten der am Bau beteiligten Arbeiter.



Als Beispiel diese beiden Auszüge. Es geht hier also nicht um die realistische, „echte“ Farbgebung, sondern nur um die Farbunterschiede.

Beide Fotos zeigen die „Caronia“ in den 60ern in Hamburg.

Zum Schluss ein Vergleichsfoto der „Franconia“, ex „Ivernia“.



Demnach hat die „Caronia II“ dann so ausgesehen wie auf der nächsten Seite grafisch dargestellt. Meines Wissens die erste Rekonstruktion des Farbschemas.



Quellen:

Seite 27 ; Bahn von LS Auld; Bedford Freigabe von Getty Images

Seite 31 : Doreson 2008, Flickr

Cunard-Fotos, Details und Postkarten: Freies Material

Alle Modellfotos und Grafik auf Seite 33 vom Autor.

Berlin 2010

Mein Besuch in Berlin

von Lutz Fänger (Text und Fotos)

Reisevorbereitungen zur Teilnahme an der Einweihung der Gedenktafel in Berlin

Nachdem ein Artikel in einer Modellfachzeitschrift erschienen ist und in diesem berichtet wurde, dass ein Sammlerkreis beabsichtigte, eine Gedenktafel zu Ehren des Gründers Friedrich Peltzer am Stammhaus in Berlin anzubringen und anlässlich dieser Veranstaltung ein Sondermodell erscheinen und dort zum Verkauf kommen sollte, reifte mein Plan, an diesem Event teilzunehmen.

Also Reisevorbereitungen treffen. Wo sollte ich übernachten? Halt! Da ist ja Verwandtschaft in Berlin - lange nicht mehr gesehen - also mal schnell ans Telefon und angerufen. Ja, es klappt. Die Übernachtung für ein langes Wochenende in Berlin ist gesichert.

Einem ehemaligem Mitarbeiter gemailt, dass ich zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort bin.

Freitag, 06.08.2010

Es ist so weit, Freitag, 6. August 2010.

Abfahrt in Richtung Berlin. Ankunft um die Mittagszeit.

Am Nachmittag einige Modellfachgeschäfte abgeklappert. Fündig geworden.



Samstag, 07.08.2010

T-Shirt mit dem einzigartigen Logo anziehen, damit mich andere Sammler erkennen. Noch einige Läden abgeklappert, aber nichts mehr gefunden.

Gegen 14.30 Uhr bin ich **Unter den Eichen 101** eingetroffen. Es waren schon einige Leute anwesend. Einige bekannte Sammlerkollegen und viele unbekannte Leute.

Schulterklopfen. Der ehemalige Mitarbeiter stand neben mir. Meine Freude war groß und wir konnten uns über vergangene Zeiten unterhalten. Habe ihm erklärt, was hier los ist.





Dann war es so weit. Einer der Verantwortlichen sprach ein paar Worte und die Gedenktafel wurde angebracht.

Nachdem sich dann die Schlange zum Erwerb des Sondermodells aufgelöst hatte, erwarb ich natürlich auch eines der Modelle.

Zum Ende dieser Veranstaltung verabredete ich mich mit Sammlerkollegen zum gemütlichen Zusammensein und Plausch in einem Berliner Gartenlokal. Das Lokal lag in unmittelbarer Nachbarschaft zur Buslinie 101.



Im Kreise der Kollegen wurde es noch sehr lustig.

Zu meiner Freude konnte ich noch einige Modelle kaufen, die ein Sammler am Vormittag auf einem Berliner Flohmarkt erstanden hatte.

Sonntag, 08.08.2010



Um die Mittagszeit ging es dann noch einmal zur Villa, um noch einige Aufnahmen zu machen.

Das Erinnerungs-Foto für meine Verwandten in Berlin, die mich bestens versorgt und betreut haben.



Nach diesem Programm standen noch einige Sehenswürdigkeiten auf meinem Besuchsprogramm.

Montag, 09.08.2010

Am Montag ging es dann wieder Richtung Heimat.

Alles in allem ein erlebnisreiches und sehr schönes Wochenende.

International Harvester

International Harvester Company und Wiking: Geschichte und Modelle

von **Benjamin Rüssmann (Text und Fotos)**

Ein kurzer Abriss über die Geschichte der IHC

IHC steht für International Harvester Company.

Seit Anfang des letzten Jahrhunderts gehört die Marke auf dem Gebiet der Landmaschinenteknik in Deutschland zum Alltagsbild.

1902 wurde das Unternehmen in den USA gegründet und bereits 1908 wurde die erste Vertriebs-Niederlassung in Neuss am Rhein eröffnet.

Die ersten Lastwagen wurden 1907 vorgestellt.

Mitte der 30er Jahre wurde dann im Werk Neuss eine Eigenproduktion von Landmaschinen aufgenommen, zuvor wurden nur Schlepper aus den USA importiert.

Nach dem Krieg konnte sich die Firma IHC bis in die heutige Zeit behaupten, wurde dann aber 1985 an die Case Company verkauft.

In den sechziger Jahren entwickelte sich die Firma zum weltgrößten Hersteller von Nutzfahrzeugen mit mehr als 3 to Nutzlast, die seit 1910 unter dem Namen International angeboten wurden.

1962 wurde der Entschluss gefasst, auch in Deutschland eine LKW-Fertigung aufzubauen. Bei der Suche nach einer geeigneten Produktionsstätte machte das 1958 erworbene Werk der ehemaligen Wagonfabrik Fuchs in Heidelberg das Rennen.

1963 war es dann soweit und auf der IAA wurde der erste in Eigenfertigung hergestellte moderne Frontlenker LKW „IH CO 1700“ vorgestellt. Somit ist IH Lastwagen ein deutsches Modell!

Dieser LKW war zugleich Vorlage für die **Wiking-Modelle**.



Die Wiking-Modelle

Im Folgenden sollen nun die einzelnen Bauteile und Formänderungen erwähnt werden. Im Anschluss werden dann chronologisch die einzelnen Modelle genannt und mit Bildern dargestellt. Es werden nur Serienmodelle beschrieben, auf Wiederauflagen und Sondermodelle wird am Ende des Berichts kurz eingegangen.

Insgesamt besteht ein Modell aus mindestens fünf Bauteilen, davon sind drei bei jedem LKW identisch. Die Räder und Achsen sind nicht mitgezählt. Es kommen teilweise noch variantentypische Formteile dazu, diese werden beim einzelnen Modell beschrieben.

Fahrgestell

- a) lange Version (1966-68)
- b) gekürztes Chassis (ab 1968)

Sitzgruppe

immer gleich und in den Farben des Chassis bzw. der Kabine

Verglasung

klar oder getönt

Kühlergrill

immer silberfarbig

Fahrerhaus

- a) ohne Lüfter (1966-68)
- b) mit Lüfter (ab 1968)
- c) mit Gelblichtssockel (ab 1968)

Die Variante mit Gelblichtssockel gab es nur beim Abschleppwagen und dem Tieflader.



Zu erwähnen wäre noch, dass die Modelle immer nur gesteckt sind und somit theoretisch auch problemlos umgesteckt werden können, was das Bestimmen der Originalität deutlich erschwert.

1966-1968 Wiking Nr. 44n, USA-LKW mit Doppelaufbau

In der Wiking-Preisliste von 1966 erstmals erwähnt unter dem Namen USA-LKW mit Doppelaufbau (44n), löste er den Chevrolet mit Gitteraufbau ab.

In dieser Variante ist das Modell nur zwei Jahre produziert worden und nur am Gitteraufbau gab es eine kleine Formänderung. Es wurden am oberen losen Gitter vier Haltestifte in den Ecken integriert, damit der Aufbau nicht so schnell verloren gehen konnte. Es sind lediglich zwei Serienfarben bekannt, silbergrau (in Tönungen) und himmelblau (jeweils in Farbumkehr Kabine/Aufbau und Chassis).



1968-1982 Wiking Nr. 63n/631 Abschleppwagen

Bereits 1968 gab es die ersten Formänderungen. Damit der IH als Abschleppwagen das Erbe der Mercedes- und Magirushauber antreten konnte, musste ein Gelblichtssockel realisiert werden.

Durch eine Formänderung war es nunmehr möglich, sowohl Modelle mit Dachlüfter als auch Modelle mit Sockel zur Aufnahme eines Gelblichtes zu produzieren.

Gleichzeitig wurde das Chassis des Pritschen-LKWs gekürzt, um es auf seine neuen Aufgaben als Sattelzugmaschine bzw. Abschleppwagen vorzubereiten. Variantentypisches Formteil ist der Abschlepp-Kran und die geänderte Aufnahme für selbigen.

Der Kranaufbau ist durch zusätzliche Gravuren und einer breiteren Halterung am Kranarm (für Gummiringe) immer von seinen Vorgängern zu unterscheiden.



1969-1974 Wiking Nr. 52h/525 Kleiner Container-Sattelzug

Dieses Modell ist bekannt für seine zahllosen Zugmaschinen-Farbvarianten. Weiterhin ist es das erste Modell im Wiking-Programm, das einen genormten 20' Container transportiert. Der IH wurde mit einem Plywood-Container ausgestattet.

Interessant ist, dass die ersten Container-Züge noch mit der Kabine ohne Dachlüfter, also in der ersten Formvariante ausgeliefert wurden. Diese sind nur in himmelblau und silbergrau (in Tönungen) bekannt und haben alle die Beschriftung IWT (Aufkleber oder selten Druck). Beim Aufkleber gibt es zwei Varianten, mit und ohne Umrandung.



1970-1974 Wiking Nr. 50/502 Tiefblau-Sattelschlepper

Dieses Modell ist in seiner Form während der gesamten Verweildauer im Programm nicht in seiner Form geändert worden.

Es gibt lediglich unterschiedliche Farben, sowohl einfarbige (rot und azurblau) als auch zweifarbige Modelle.

Es wurde immer die Kabine mit Gelblichtsokkel verwendet.

Beim Tiefblauer bediente man sich beim seit 1961 bekannten Tiefblauanhänger (Nr. 49s). Man ließ einfach das vordere Drehgestell weg und änderte die Form so ab, dass ein Weichzapfen in den Sattelpunkt der Zugmaschine gesteckt werden konnte.

Häufig sind die nur gesteckten Auffahrrampen verloren gegangen. Beim Kauf sollte hierauf geachtet werden.



1974 Wiking Nr. 677 Hinterkipper

Eher durch einen Zufall ist der IH zu einem Hinterkipper-Sattelzug geworden. Bei der Überarbeitung der Form vom MB 1413 ist der Firma Wiking ein folgenschwerer Fehler unterlaufen: Der Umbau zur Feuerwehr-Kabine mit Blaulichtern, Martinshorn und

Suchscheinwerfer wurde bei beiden in einer Form befindlichen Fahrerhäuser vorgenommen, ohne zu bedenken, dass auch noch „zivile“ Fahrerhäuser benötigt wurden. Somit stand der Hinterkipper ohne Zugmaschine da und der IH musste einspringen. Auch hier gibt es nur farbliche Varianten zu unterscheiden. Ein Jahr später ist das Modell dann durch den neuen MB LP 1317 abgelöst worden.

1975-1981 Wiking Nr. 526 Open-Top-Container-Sattelzug

Auch der Open-Top-Container-Sattelzug ist ein "Opfer" des oben beschriebenen Versehens der Firma Wiking. Unterschiede gibt es im Aufdruck, sowie in den Farben sowohl bei Zugmaschine als auch beim Auflieger und Container. Die Bilder veranschaulichen die vielen Möglichkeiten der Zusammenstellung. Zum Ende der Produktionszeit 1981 wurde der Auflieger im Bereich des Fahrgestells überarbeitet. Der Abstand zwischen den Achsen wurde minimal erhöht und es waren nun angedeutete Federpakete zu erkennen.





1975-1976 Wiking Nr. 806 Esso-Tanksattelzug



Der IH Esso-Tanksattelzug war der letzte im Bunde, der aufgrund des Fehlers mit der Überarbeitung der MB Kabine entstanden ist. Zwei Jahre lang durfte die IH-Zugmaschine den Tankaufbau ziehen, bevor auch er von neueren Modellen abgelöst wurde. Formänderungen gab es keine, auch ist nur eine Farbe bekannt: weiße Kabine, dunkelgraues Chassis. Eine kleine Besonderheit gibt es aber auch bei dem Modell zu erzählen: Wiking musste in den 70er Jahren bei der Lieferung des Granulats einmal auf einen Hersteller aus Italien ausweichen, dieser lieferte leider Material in schlechter Qualität. Die Tankauflieger sind häufig aus nicht lichtbeständigem Kunststoff und somit oft vergilbt. In meinen Augen stellt dies aber keinen Mangel da, sondern ist eher produktionsbedingt.

Werbemodelle

Nun folgen noch ein paar Neuauflagen aus dem Postmuseumshop und einer normalen Serien-Packung in Bildern. Interessant ist hierbei, dass offensichtlich die Form wieder in den Ursprungszustand zurück versetzt worden sein muss. Das Chassis ist verlängert worden, um den Gitteraufbau vom ersten IH wieder aufnehmen zu können.



Fragen zum IH

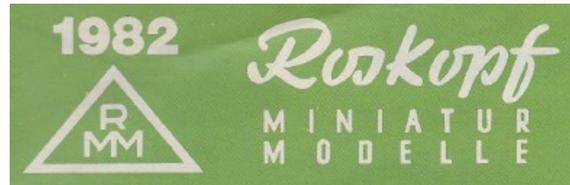
- *Warum gibt es im GK vom Open-Top Trans Europa kein Modell in komplett h'elfenbein?*
- *Wer kann einen Tieflader ohne Gelblichtsockel „Original gekauft“ bestätigen?*
- *Gibt es Abschleppwagen auch ohne Gelblichtsockel?*
- *Könnten Open-Top Auflieger mit rotem Auflieger-Fahrgestell Resteverwertungen vom MB 1413 sein? Hat jemand so ein Modell original im Laden erworben? Der Messageries Maritimes ist aus recht gesicherter Quelle.*



Roskopf-Miniatur-Modelle

Teil 2: Militärmodelle

von **Helmut Hillebrand** (Text und Modell-Fotos)



Mit seiner neu gegründeten Firma, RMM, stellt Marcel Roskopf 1955 die ersten Militärmodelle her und stößt damit in eine wahre Marktlücke. Scheinbar haben viele Modell-Liebhaber und – Sammler genau darauf gewartet, denn die Serie wird ein großer Erfolg. Fast 40 Jahre bleiben die Militärmodelle für Roskopf das wichtigste Standbein.

Die ersten Modellfahrzeuge sind die amerikanischen Panzer M48 und M 47 der neu gegründeten Bundeswehr, der "Centurion" der Britischen Armee, der russische T-34 und die deutsche Eigenentwicklung, der Ford Dreitonner, der von der Truppe liebevoll als "Natoziege" bezeichnet wird.



Abb. 1: Ford Dreitonner



Abb. 2: Die ersten RMM-Panzer: M47 Patton, M48 Patton II, Centurion, T34-85

Die Modellpalette wird stetig erweitert. Schließlich umfasst das Militär-Programm ca. 120 Artikel. Allein die Bundeswehrmodelle haben daran einen Anteil von etwa 60%; den Rest bilden Panzer aus aller Welt. Maßstäblich sollen die Modelle zur Modellbahn-Spurweite HO passen; tatsächlich entsprechen die Modelle aber dem Maßstab 1:100.

Da Roskopf bestrebt ist, alle Fahrzeuge der Bundeswehr ins Modell umzusetzen, bleiben kaum Wünsche offen. Die Vielfalt ist enorm. Sie umfasst alle Arten von Ketten- und Rad-Panzer, Geschütze, LKW, Geländewagen, Pioniergeräte, Helikopter und Flugzeuge. Imposant ist das mächtige Amphibienfahrzeug „BARC“, gebaut für die Anlandung von Gütern und Fahrzeugen. an der Küste. Neue Fahrzeuge finden rasch Einzug in das Modellprogramm. Roskopf behält aber auch die ausländischen Streitkräfte im Blick und bringt immer wieder neue Panzer aus diesem Segment auf den Markt.



Abb. 3: Die Leopard-Generation: Leo 1 Leo 1A2 Leo 1A3 Leo A1
Leo 2



Abb. 4: VW Iltis DKW F91 „Munga“ (RMM) DKW-Munga (Wiking) VW 181 „Kübel“
Bei dem VW-Kübel handelt es sich um ein Wiking-Modell, welches von RMM vertrieben wurde



Abb. 5: Daimler Benz Unimogs: S 404 B dto Pritsche Unimog U 1300L Pritsche



Abb. 6: Ford 3 t „Nato-Ziege“, DB LG 315/46 5 t, Faun L 908/54 VA 10 t, MAN mil 8 x 8 N4540



Abb. 7: Amphibienfahrzeug BARC (USA)



Abb. 8: Ehemalige Deutsche Wehrmacht: Tiger 1 E, Panter, Vierlingsflakpanzer Wirbelwind, Halbkettenfahrzeug 3 t, Kettenrad mit Leichtgeschütz LG II



Abb. 9: Vorserie auch bei RMM: Schützenpanzer Marder, ohne- und mit seitlicher Schürze. Das Modell ohne Schürze wurde in keinem Katalog geführt



BTR-ZPU 2 Zwillingsflak Spähpanzer Luchs BTR 60 Schützenpanzer
EBR 75 A, Jagdpanzer EBR 45 R, Panzerspähwagen Transportpanzer Fuchs
Abb. 10: Rad-Panzer verschiedener Streitkräfte



Abb. 11: Bausatz der NIKE-AJAX Rakete

Seine Modelle entwickelt Roskopf selbst, übergibt aber den Formenbau und das Spritzen der Einzelteile an Fremdfirmen. Versuche, die Formen selbst herzustellen, hatten nicht den erhofften Erfolg. Der Zusammenbau der Modelle wird an Heimarbeiter vergeben. Das Verpacken und der Versand geschahen wieder im eigenen Haus.

RMM vermeidet aufwändige Verpackungen. Anfangs werden die Modelle in geschlossenen Pappschachteln angeboten, später wird auf Blisterverpackungen umgestellt. Das machte dem Fachhandel das Anbieten der jetzt sichtbaren Modelle im Laden für den Kunden einfacher. So bleiben auch die Modelle erschwinglich, was besonders für junge Sammler erfreulich ist.



Abb. 12: Frühe Papp-Verpackung und die späteren Blisterpackungen

Modell oder Spielzeug?

Beide Kriterien sind zutreffend. Roskopfmodelle sind gut detaillierte Miniaturen. Einigen Fahrzeugen werden noch Zurüstteile und Abziehbilder beigelegt, womit sie sich noch weiter aufrüsten und kennzeichnen lassen.



Abb. 13: Detailarbeit am gesamten Fahrzeug.

„Hilfsfahrwerk“ für Kettenfahrzeuge

Die Miniaturmodelle eignen sich hervorragend zum Ausschmücken und als Ladegut von Modelleisenbahnen oder zur Gestaltung auf Dioramen. Manche Sammler stellen sich ganze Panzerbrigaden zusammen. Genau das entsprach der Philosophie von Marcel Roskopf.



Abb. 14: "Motorpool" eines leidenschaftlichen Sammlers

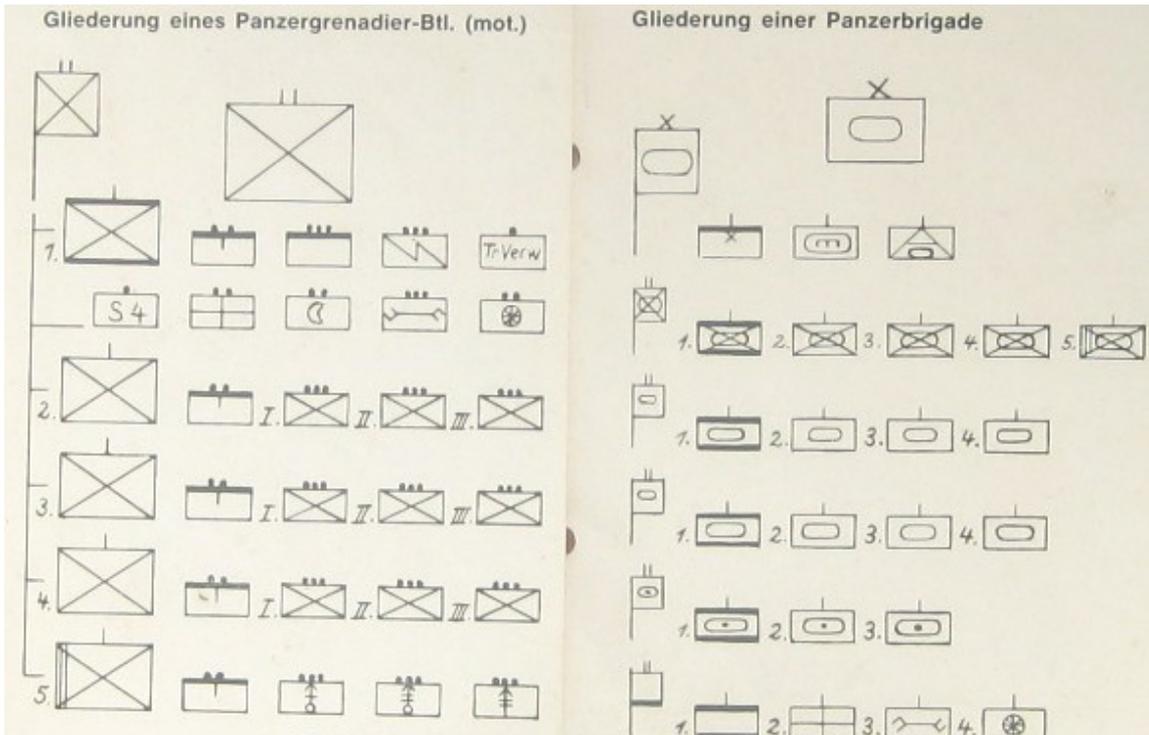
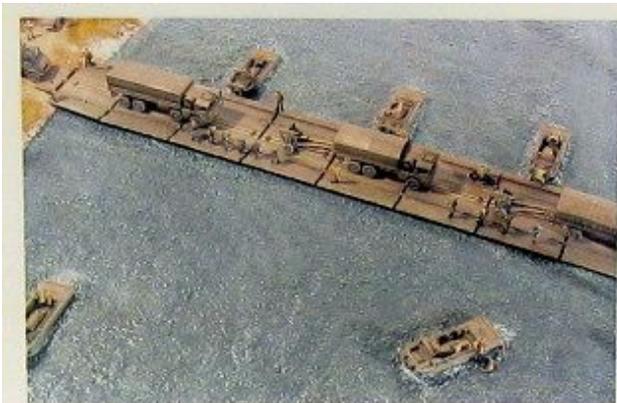


Abb. 15: Anleitung aus dem RMM-Typenbuch für die Zusammenstellung einer Panzerbrigade

Beim Blick in Roskopfkataloge der 70er und 80er Jahre fallen sofort Fotos von liebevoll gestalteten Dioramen ins Auge. Hier zeigt Marcel Roskopf, wie sich seine Modelle in Szene setzen lassen. Sei es das Auslegen einer Biber-, Ponton- oder Faltschwimmbrücke, oder das Verlassen einer Luftlandeeinheit aus einem Helikopter.



Modell des Jahres: EWK-Faltschwimmbrücke



Leo 1A3 überschreitet Biber-Brücke



Panzerjäger einer Luftlandebrigade verlassen CH 53



Brückenlegepanzer Biber

Abb. 16



Abb. 17: Fähre



Abb. 18: MAN Mit Faltschwimmbrücke und Boot. Erweiterungset: 2 Faltschwimmbrücken



Abb. 19: Transporthubschrauber Sikorsky CH 53 D Faun KRAKA (Kraftkarren)

Hierzu wird auch eine reichhaltige Palette von Zubehör angeboten, wie Feldküche, Schlauchboote, Figuren, Bunker, Kanister, Zelte, Planen, Abziehbilder und dergleichen. Dank vieler funktioneller Bauteile lassen sich die unterschiedlichsten Manöver- oder Gefechtsszenen nachstellen.



Abb. 20: Zubehör

Modell oder Spielzeug? Modellspielwaren ist wohl die zutreffendste Bezeichnung, und Marcel Roskopf hätte sich sicherlich über jeden Buben gefreut, der mit seinen Modellen noch richtig spielte.

RMM-Kataloge

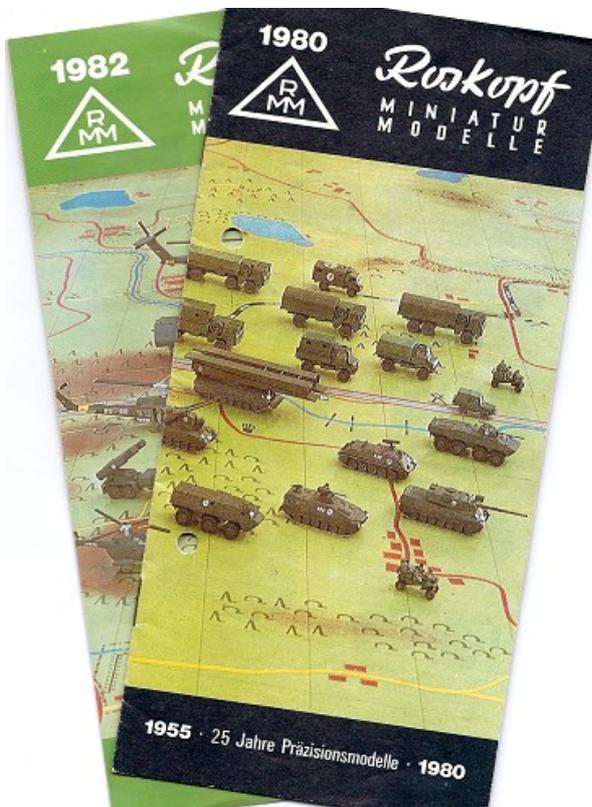


Abb. 21



Abb. 22

111 NIKE-AJAX Fla-Rakete
USA, Bundeswehr
Bausatz

5 KW I Schwerer Panzer, SU

4 T 10, Sowjetunion

6 KW II Schwerer Panzer, SU

8 ISU 122 Schwerer Jagdpanzer
SU

7 KW 85 Schwerer Panzer, SU

Roskopf Miniaturmodelle 822 Traunstein/Obb.
Fachgeschäfte führen Roskopf Miniaturmodelle. Ihr Fachgeschäft:

1 Leopard, Deutschland

2 AMX 30, Frankreich

10 BTR 50 Schützenpanzer, neue Ausführung

11 BTR 152 C 6-Rad-Schützenpanzer (ohne Fig.)

12 BTR-ZPU 2 Zwillingsflak

9 SU 152 Sturmgeschütz, SU

ROSKOPF MINIATURMODELLE sind wirkliche Modelle – passend im Maßstab zur Modelleisenbahn Spurweite HO – fein detailliert – nach Originalunterlagen geschaffen. Roskopf Miniaturmodelle bringen alle Fahrzeuge der **Deutschen Bundeswehr** und die **wichtigsten Panzertypen aus aller Welt**.

Die Sammlung der RMM-Militärfahrzeuge wird ständig erweitert.

Abb. 23: Prospekt 1966

Das Typenbuch

Viele Sammler tragen nicht einfach nur Modelle zusammen, sie interessieren sich meist auch für die Vorbilder. Marcel Roskopf scheint das zu wissen und bietet dafür ein kleines Typenbuch an in dem Militärfahrzeuge und militärisches Gerät beschrieben werden, jeweils mit Foto und den technischen Daten. Es ist im handlichen A 6 Format gehalten und ein interessantes Nachschlagewerk. Hier zeigt sich besonders, wie intensiv sich Roskopf auch mit den Vorbildern beschäftigt hat.

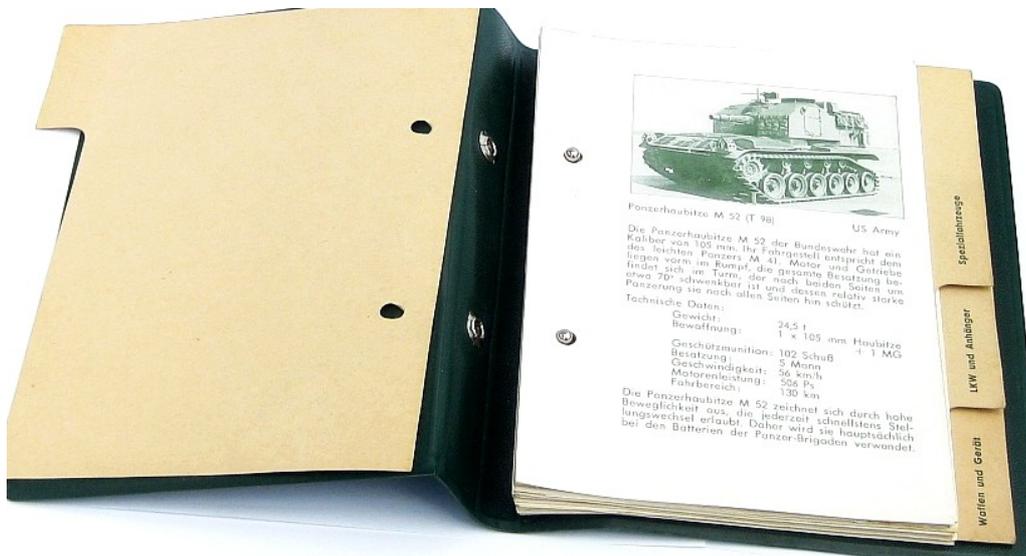


Abb. 24: Roskopf Typenbuch

Das Manöverspiel Stratik

Eine ganz andere Art der Beschäftigung mit den Militärmodellen bietet Roskopf mit dem Manöverspiel „Stratik“. Es enthält einen Spielplan, einen Spezialwürfel, Wirkungszähler und Manöverkennzeichen. Zusätzlich werden noch 3 Fahrzeuge und eine Soldatenfigur benötigt. Auch hier ist der Aufwand gering.



Abb. 25: Spielplan zum Manöverspiel STRATIK

Neu

STRATIK

Neu

300 Großes Bundeswehr-Manöverspiel

4,95 DM

STRATIK ist ein Spiel für zwei Parteien – Blau und Rot –, das die Durchführung aller in einem Bundeswehrmanöver vorkommenden Gefechtsarten und Bewegungen ermöglicht.

Es gibt 6 verschiedene Spielpackungen, kenntlich durch unterschiedliche Markierungen auf dem Verpackungs-Verschluß. Jede Packung enthält ein Spielfeld mit einem anderen Kartenausschnitt und ist ein in sich geschlossenes Spiel, für das man pro Partei nur 3 Roskopf-Bundeswehrmodelle und eine Soldatenfigur benötigt. Alles andere, Spezialwürfel, Wirkungszähler, Manöverkennzeichnungen und Spielplan sind in jeder Packung enthalten. Man kann 2, 3, 4 oder alle 6 Kartenausschnitte aneinanderlegen und erhält dann ein Groß-Spiel. Die Spielfelder sind beidseitig mit Kunststoff beschichtet und daher nicht so empfindlich.

Abbildung siehe Titelseite.

Zu Schluss noch einen Blick auf Hans-Jürgens original verpackte Modelle:



Abb. 26

Mit dem Verkauf von RMM an die Sieper-Werke im Jahre 1994 endet die Ära der Roskopf-Militärmodelle.

Teil III wird sich mit Fuhrwerken und Pferdewagen befassen.

Vielen Dank an Hans-Jürgen Furchtmann, der mir einen intensiven Einblick in seine Sammlung gestattete, seine Roskopfmodelle zum Fotografieren zur Verfügung stellte und für seine fachliche Beratung.

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

Container-, Kühl- und Pritschensattelzüge

Die Geschichte der N-Modelle

von Lutz Fänger (Text und Fotos)



Die Modulbauweise ist auch bei den Sattelzügen nachzuvollziehen. Für die Container-, Kühlwagen- und Pritschen-Sattelzüge ist die MB Zugmaschine verwendet worden. Im Laufe der Produktion wurde lediglich die Hinterachse der Zugmaschine mit Radschrauben versehen.

In der nachfolgenden Darstellung sind Sonder- und Ladegut-Modelle nicht erfasst.

Zugmaschine und Doppelachse des Aufliegers

Das Auffälligste bei diesen Modellen sind die beiden eckigen Tanks der Zugmaschinen.



Die Doppelachse der Auflieger ist bei allen Modellen gleich.

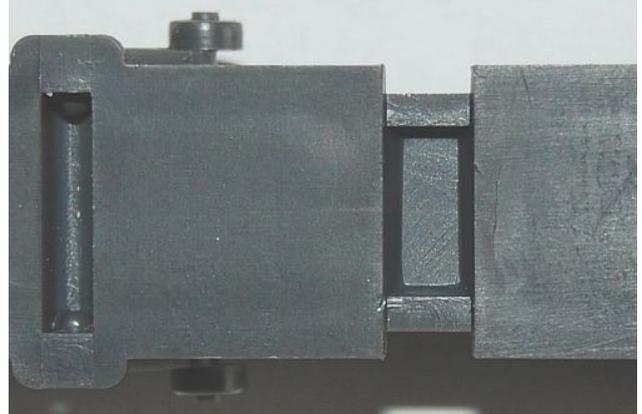
Wesentliche Unterschiede gibt es in der Ausführung der übrigen Bauteile der Auflieger der Container-, Kühlwagen- und Pritschen-Sattelzüge.



Container-Sattelzüge

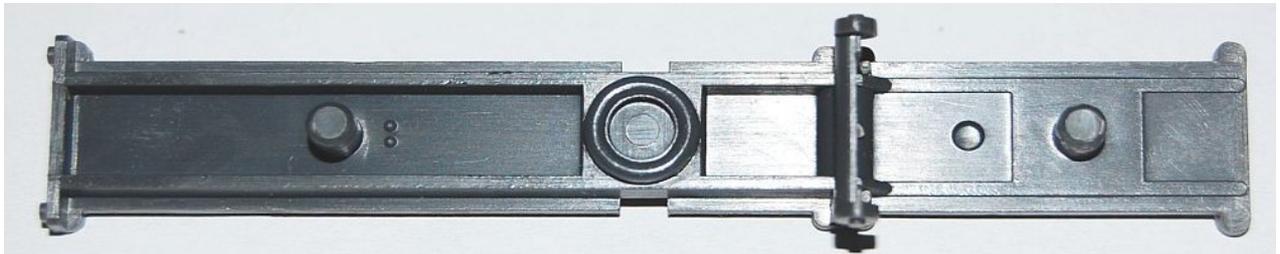
Die Fahrerhäuser der 40-ft-Container Sattelzüge haben die Farben azurblau, himmelblau, rubinrot, weiß, hellblaugrau und patinagrün geliefert.

Die Auflieger der Container-Versionen haben immer ein Reserverad und eine Aussparung für die Aufnahme von 20-ft-Containern.



Nebenstehend:

Die Aussparung für die Aufnahme der 20-ft-Container.



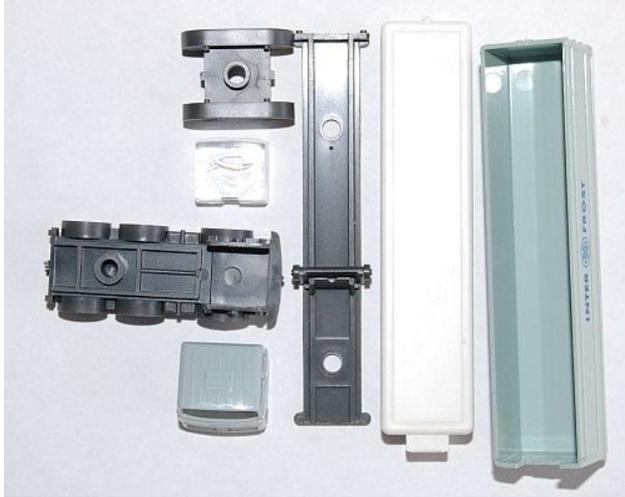
Container

- silbergrau oder altweiß mit "HAPAG/LLOYD" Aufkleber.
- himmelblau oder hellgelbgrau mit "UNITED STATES LINES" oder "TRANSCONTAINER" oder "HAPAG/LLOYD" Aufkleber.
- silbergrau matt oder glänzend mit Aufdruck "TRANSCONTAINER"; Druck in verschiedenen Blautönen und stärken.
- orangegelb in Tönungen, Aufdruck "TRANS - EUROPA" auf rotem oder grünem Grund.



Die Container werden lediglich aufgesteckt.





Artikelnummer N 5 / N 50 / 9050

Die Auflieger haben immer ein Reserverad. Die Container haben acht Längsrippen oder sind glatt (altweiß oder silbergrau) und haben Papieraufkleber mit den Aufschriften

- „UNITED STATES LINES“,
- „TRANSCONTAINER“ oder
- „HAPAG/LLOYD“.

Nur sehr kurz war eine Version mit zwei 20-ft-Containern im Programm. Das Fahrerhaus dieses Modells war azurblau.

Diese Modelle waren von 1970 bis 1982 unter den genannten Artikelnummern im Programm.

Kühlwagen-Sattelzüge

Die Fahrerhäuser der Kühlwagen-Sattelzüge sind altweiß, hellblaugrau, azurblau oder weiß.

Artikel Nr. N 52

Die Chassis aller Modelle sind hellanthrazit oder anthrazit mit einem Braunstich. Die Zugmaschine hat die Bodenprägung WIKING GERMANY.

Die Kühlkoffer gibt es in den Farben altweiß, grünblau, dunkelgrünblau, dunkellichtgrün, hellblaugrau, weiß oder lichtgrün. Am Dach des Kühlkoffers ist vorne ein Kühlaggregat integriert.

Die Dachfarben des Kühlwagens sind altweiß, grünblau, dunkellichtgrün, hellgraublau, weiß, lichtgrün und blaugrau.



Die ersten Modelle hatten noch einen Aufkleber „INTER (Schneeflocke) FROST“ auf blauem Grund, die darauf folgenden Modell haben den Aufdruck „INTER (Schneeflocke) FROST“ in verschiedenen Blautönen und Stärken. Zurzeit sind über 50 Varianten bekannt. Es gibt immer die Zusammenstellung dunkler Koffer helles Dach oder in Farbumkehr.

Unter 9052/952 kam 1983 bis 1994 ein überarbeiteter Kühlkoffer mit der zweiachsigen MB Zugmaschine ins Programm. Diese Zugmaschine hat einen runden Tank und die Nachbildung der Druckluftanlage. Auffälligste Neuerung: Geriffelte Räder.



Der Koffer ist glatt ohne Längsstreifen. Zugmaschine, Koffer und Dach sind reinweiß. Das Fahrgestell ist anthrazit und hat in der ersten Auslieferung keinen Zughaken. Aufdruck ist grün und unten oder mittig aufgebracht.





Der Auflieger des Kühlkoffer-Sattelzuges hat ein Langloch nahe der vorderen Aufnahme.

Zwischen 1994 bis 1996 erscheint unter der Artikelnummer 952 01 eine weitere Variante mit der seitlichen Bedruckung „Siemens“.

In der Zeit von 1996 bis 2003 wird die vorerst letzte Version "INTERNATIONALE SPEDITION" geliefert.

Pritschen-Sattelzüge

Die Farben der Fahrerhäuser und Pritschen des Pritschen-Sattelzuges sind rubinrot matt oder glänzend, patinagrün matt, hellgelbgrau glänzend oder azurblau glänzend.

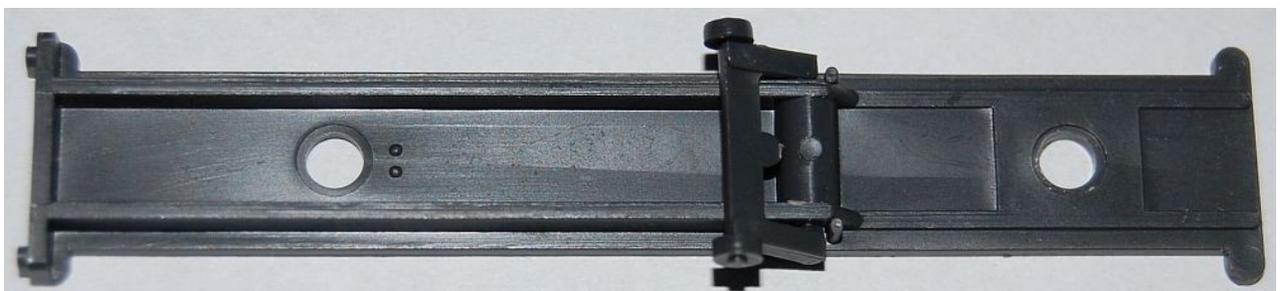
Die Planen sind olivgrau, steingrau in Tönungen, dunkel weinrot, hell gelbgrau oder braungrau.



Artikelnummer N5s / 9053

Die Auflieger der Kühlwagen- und Pritschenversionen

Die Auflieger der Kühlwagen- und Pritschenversionen haben kein Reserverad; die Hydraulikstütze ist klappbar. Es gibt mindestens zwei Nester, zu erkennen an der Markierung vor der Aufnahme der Doppelachse der Auflieger



Ich gebe an dieser Stelle nur wenige Jahreszahlen an; sie sind kaum dokumentiert.

Rudis Neuheitenschau

von Rüdiger Göbelsmann (Text und Fotos)

Eine wahrhaft große Fülle an Modellneuheiten, Auftragsmodellen und Wiederauflagen von WIKING brachten uns der Spätsommer und der Herbst in diesem Jahr. Bei soviel Auswahl, fiel die Erntezeit bei dem einen oder anderen Sammler sicher etwas umfangreicher aus. Denn es lockten nicht nur Apfelwein, Berliner Bier und Molkereiprodukte. Neben den klassischen Neuheiten gab es nämlich auch wieder zahlreiche Wiederauflagen bekannter Modelle beim PMS Post-Museums-Shop und zu anderen Ereignissen. Zum Tag des offenen Denkmals erschien ein Büssing Senator im zeitgenössischen Farbleid der Düsseldorfer Rheinbahn. Auch die Enthüllung einer Gedenktafel zu Ehren des WIKING Gründers Peltzer an der ehemaligen WIKING-Villa in Berlin wurde mit einem Sondermodell begleitet. Der VW T1 mit WM-Logo auf der Front erschien im Spätsommer in abgewandelter Form mit Dachgepäckträger auch als einmalige Auflage im Serienprogramm.



Serienmodell: VW T1 mit WM-Logo im klassischen taubenblau

Wiederauflagen des Henschel Bimot Esso-Tankwagens, des Henschel HS 100 oder des Hanomag Kurier wurden und werden dem Sammler im Rahmen der Kollektion Historica beim PMS geboten. Dabei wurden bekannte Themensets wie „Wandt“ und „Daheim auf dem Land“ um ideenreich gestaltete Modelle ergänzt.

Gleich drei neue VW Modelle feierten im Herbst Premiere. Der VW T5 Kastenwagen fährt nach der großen Modellpflege im Firmenkleid der Fa. Lemken im Rahmen der Oktober-Neuheiten ins Programm. Als unbeschriftete Variante ist er seit Frühjahr bereits als Auftragsmodell bei Volkswagen erhältlich.

Im Duo trat der neue Generation des Passat im Oktober in der Welt der HO-Automodelle ein. Gelungen setzt WIKING auch die 7. Auflage der Wolfsburger Mittelklasse als Limousine und Variant um. Wie schon beim Golf ist die Modellpflege etwas umfangreicher geworden, so dass man eher von einem neuen Modell als von einem Facelift sprechen kann. Die zahlreichen Formänderungen werden daher auch im Modell in einer neuen Form umgesetzt. Die Modelle sind, wie schon von vorherigen VW Modellen bekannt, bis ins kleinste Detail perfekt umgesetzt.



Auftragsmodelle: VW Passat VII Limousine (deep black perl-effect) und Variant (mocca-anthrazit metallic)

Jede Chromleiste ist wiedergegeben, jede Gravur sitzt, der Innenraum vorbildgetreu nachgebildet. Die Lackierung ist perfekt. Allein die schwarzen Drucke der Fensterrahmen scheinen etwas zu breit ausgefallen zu sein. Neue Alufelgen runden den sportlich eleganten Auftritt des Duos ab. Die Modelle werden dem heutigen Anspruch an Miniaturmodelle mehr als gerecht.

Die Serienmodelle dürfen wir ca. im Frühjahr 2011 erwarten. Der ungeduldige Sammler kann beim Auftragsmodell von Start an aus je vier Farben wählen und wird zudem mit einem eleganten Erscheinen in der markeneigenen Volkswagen-Vitrine belohnt. Den Serienstart hat der neue VW Touareg II bereits im August absolviert. Auch dieses Modell bekannt detailliert umgesetzt.

Die Freunde der Transporteroldies wurden mit dem Borgward Kleintransporter als Kastenwagen gelockt. Zunächst mit Eigenwerbung erscheint der in Nürnberg im Februar angekündigte Klassiker. Die dort gezeigten Fenstervarianten und das vorliegende Serienmodell machen Lust auf mehr!

Lust auf mehr macht auch die zweite Wiederauflage des Büssing D2 U innerhalb von ca. 1½ Jahren. Der Berliner Doppeldecker reift durch die modernen Drucktechniken zur echten Altersschönheit. Die gewählte Schultheiss Werbung wirkt authentisch und wird dem Modellklassiker gerecht. Ein Modellthema was nach wohl dosierter Fortsetzung mit wechselnder Zielbeschriftung ruft. Werbevorbilder des Berliners gäbe es sicher genug – von Agfa über Nivea bis Persil.



Möbel-Hübner aus der "Tempelhofpackung" Ende 2008 (0722 01) und August Neuheit mit Werbung "Schultheiss Bier" (0722 02).

Nach seinen Diensten bei der Post in gelb und hellblau bei einer Brauerei erscheint der MB Pullman Möbellastzug bei seiner Wiederauflage im zeitgenössischen Kleid der Spedition Schenker. Das Modell gewinnt enorm durch Farb- und Bedruckungswahl und wirkt nicht überfrachtet.

Der dezente Umgang mit Silberlack, Druck und Farbe geben dem D2 U und dem Pullman den notwendigen Raum, um den Charme der Modellbaukunst der 60er Jahre auch im 21. Jahrhundert ausspielen zu können. Ein Drahtseilakt, der WIKING meines Erachtens auch beim kommunalen VW T2 Pritschenwagen gelungen ist.

Ebenfalls aus den 60er Jahren stammen die Chevrolet LKW Modelle. Auf die Neuerscheinung vor 50 Jahren blickten wir ja bereits im Januar in der WSN-Zeitung zurück. Nun erscheint ein Set mit drei Modellen in einmaliger Auflage. Als Viehtransporter, Flachpritsche und Sattelzug mit Einachsaufleger transportiert WIKING die Modelle in die Jetztzeit. Ausgestattet mit detaillierten Felgen und Trilexfelgen beim Sattelzug rollen die Modelle modern aufgefrischt und sehr reichlich bedruckt über den Schreibtisch. Wahrhaft puristisch wirkt dagegen die Wiederauflage aus der Serie *Daheim auf dem Land* beim PMS – denn dort erlebte der Chevrolet vor ein paar Jahren schon einmal eine Wiedergeburt.

Ein Programmdauerläufer, der noch aus den 80er Jahren stammt, erhält in seinem beginnenden 25. Modelljahr eine Verjüngungskur. Mit drucktechnischen Details wie Hersteller- und Typenbezeichnung wird der Deutz Fahr Schlepper von 1986 deutlich aufgewertet.

Ein anderer Modelldauerläufer lenkt dann zum Schluss unseren Blick zurück. Nach 30 Jahren schafft es der Unimog 1700 L überraschend noch einmal ein Neuheitenprospekt – eine Modellabwandlung macht es möglich. Bereits 1980 wurde er als Neuheit angekündigt, jedoch ohne Kabelrolle und die drucktechnischen Aufwertungen des heutigen Modells. Gleichzeitig erscheint der Unimog im gleichen Jahr auch mit Feuerwehraufbau als TLF 8/18.

Youngtimer sind inzwischen die 1980 vorgestellten Opel-Modelle Senator A und Monza oder auch der Mercedes 250 T (W123). Die Wohnmobile Sven Hedin auf VW LT und Skipper auf MB 207 Basis bilden den Lifestyle des neuen Jahrzehnts modelltechnisch ab.

Mit dem Mercedes 230 G setzt WIKING damals ein Fahrzeug um, welches heute noch als moderner Klassiker gebaut wird. Mit zahlreichen Formänderungen verfolgte WIKING bislang die Modellgeschichte des Vorbildes und änderte auch die Frontpartie. Die Modellurform des ersten Mercedes G ist dadurch wohl vermutlich verloren gegangen. Die Sondermodelle aus diesem Jahr nach Vorbild der NEF 1 und 2 Feuerwehrfahrzeuge aus den 80er Jahren wurden leider nur drucktechnisch an die prägnante Front der Vorbildfahrzeuge angenähert. Ein Detail, was das G-Modell der 80er Jahre von WIKING bald zum beliebten Modellyoungtimer machen könnte.

Frohes Sammeln!

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
Lutz Fänger
Rüdiger Göbelsmann
Holger Hausmann
Helmut Hillebrand
Benjamin Rüssmann
Manfred Schütt
Michael Weber

Keine Haftung für unaufgefordert eingesandte Manuskripte.

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

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

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