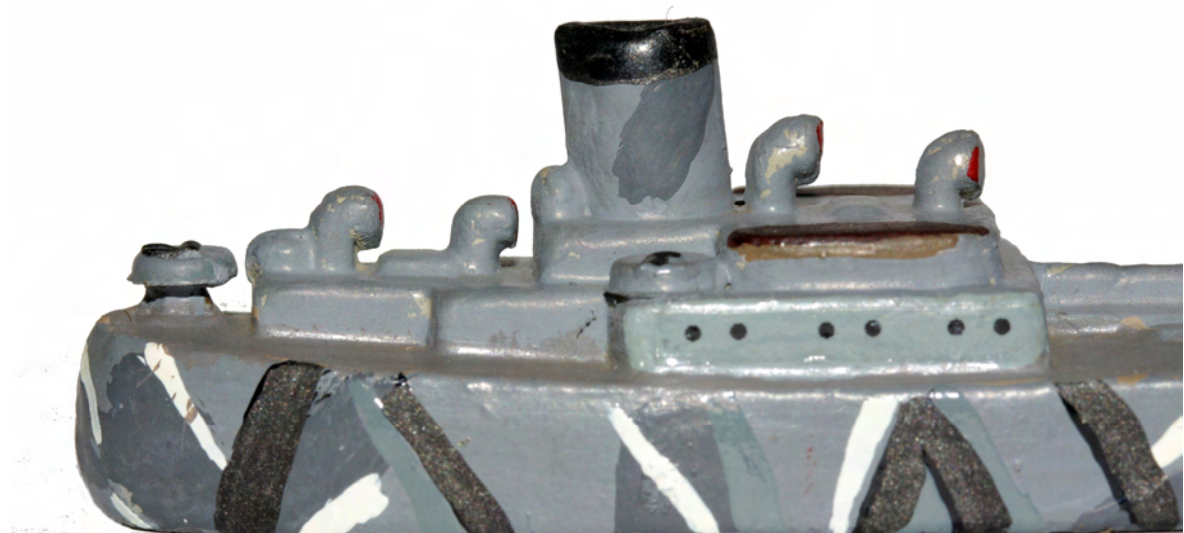
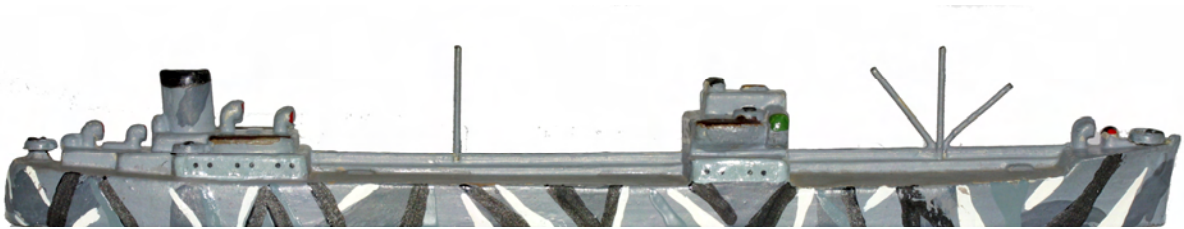


Das Tankschiff Franz Klasen und Varianten

Ein recht häufig auftauchendes Modell, meist mehr oder weniger beschädigt, sehr oft privat „gesupert“ oder bemalt. Bei der Vielzahl der möglichen Varianten ist es für den Sammler manchmal schwierig, die echten von den „privaten“ Ausführungen zu unterscheiden.

Hier ein schlecht „gesupertes“ Gropo - Modell als mehrfarbige Tarnversion mit Flak-Geschützen. Der ursprüngliche Zustand lässt sich noch am Rettungsboot und der durchscheinenden Decksbemalung rechts erkennen.



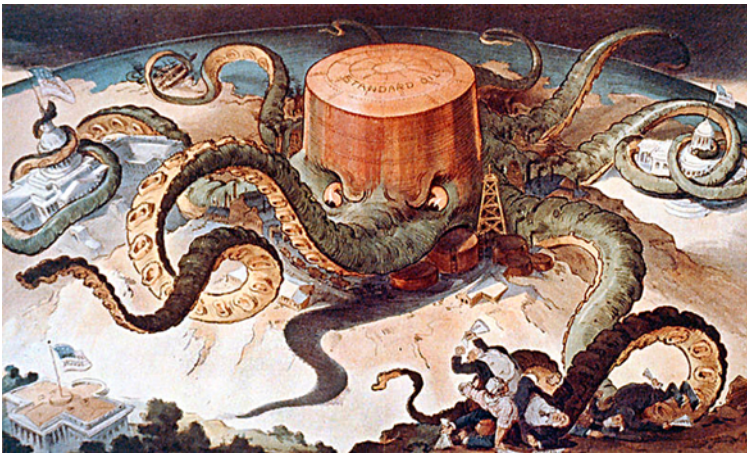
Warum Franz Klasen, den keiner kennt, warum die ungewöhnliche Bodenprägung, die nicht so richtig unterzubringen ist, und was ist mit C. O. Stillman ?

Dazu ist ein Ausflug in die Geschichte notwendig. Genau da setzt das Problem ein. Es ist nicht mit einem kleinen Abriss getan, wie bei der Walfangflotte. Dazu ist das Thema zu komplex. Aus gutem Grund sind eine Menge Bücher über dies Thema geschrieben worden. Es geht nicht mal eben so kurz nebenbei, weil die Verstrickungen der gesamten Großindustrie inkl. der beteiligten Personen vom Kanzler bis zu Ballin immens und erschreckend sind. Empfehlen kann ich dem Interessierten „Faktor Öl“ von Rainer Karlsch und Raymond G. Stokes. Es ist auch über die Google-Buchsuche abrufbar.

Hier nur die allernötigsten Angaben, um die gestellten Fragen auch zu beantworten.

Franz Klasen war Direktor der D.A.P.G., einer Gründung und 100%igen Tochter der Standard Oil New Jersey, extra für den deutschen Markt installiert. Nicht umgekehrt ! Ich schreibe nur noch „SO“ anstatt des langen Namen. Hierbei ist zu beachten, dass es viele Firmen mit dem Namen SO + jeweiligem Zusatz gab, also Standard Oil New York usw. Diese sind von diesem Ablauf nicht direkt betroffen.

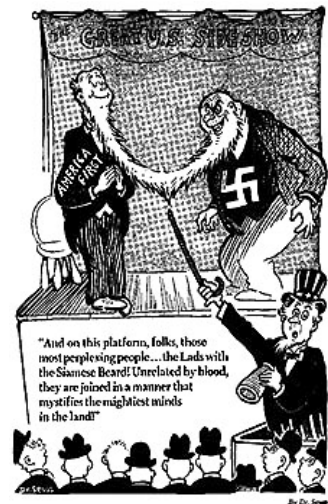
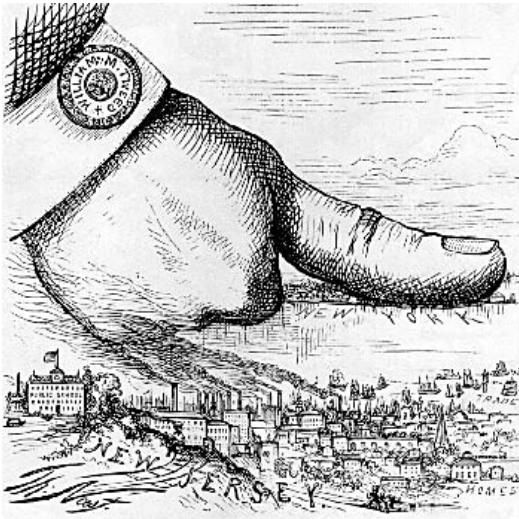
Standard Oil, eine der größten US-Ölgesellschaften, überschritt mit ihren Geschäftspraktiken die Legalitätsgrenzen so weit und offensichtlich, dass sie nur noch durch Eingreifen der US-Regierung vorübergehend gestoppt werden konnte, in dem sie per Gesetz zerschlagen wurde. Das geschah durch den Sherman Antitrust Act vom 02. 07. 1890 durch den Präsidenten Benjamin Harrison. Zeitgenössische Darstellungen zum Thema:



Quelle: Fairfight.org



Quelle: TripAtlas.com



Damit sollten Kartelle und Monopolisten aller Art in ihrer Macht zum Schaden der US-Bürger und - Wirtschaft limitiert werden. Natürlich war SO immer noch präsent, allerdings aufgeteilt in viele kleine Gesellschaften. Das Sagen hatte unverändert der Rockefeller-Clan. Letztlich entstand daraus in den 50igern Esso, später dann Exxon.

Die deutsche Kriegswirtschaft und besonders die Deutsche Bank waren außerordentlich intensiv involviert, ebenfalls weit außerhalb jeder Legalität.

So absurd es klingt: SO war selbst im Krieg noch Hauptlieferant des Deutschen Reiches für Benzin und Öl. Natürlich nicht direkt, sondern über einen Strohmännchen, Herrn Riedemann, Gründungsmitglied der D.A.P.G., der sich urplötzlich, mehr oder weniger unfreiwillig, im Besitz aller europäischen D.A.P.G. - Anteile von SO sah. Von besonderer Bedeutung dabei

die der baltischen Staaten. Dort wurde das Öl des ganzen „Ostens“ gehandelt, und das gehörte größtenteils SO. Lässt sich ja hinterher alles „sauber regeln“. Und so kam es dann auch, zumindest teilweise.

Eigentlich müssten die Namen Franz Klasen und C. O. Stillman ebenso negativ besetzt sein wie Wilhelm Gustloff. Sind sie aber nicht. Wohl aus Unkenntnis der Sachverhalte, vermute ich. Oder weil nicht sein kann, was nicht sein darf ?

Warum Wiking diese Namen verwendet hat, lässt sich wohl nicht mehr eindeutig klären. Stillman macht noch Sinn. Es war halt der größte Tanker der damaligen Welt, gebaut auf einer deutschen Werft. Aber warum war das Modell dann nur für den Export bestimmt ?

Weil Klasen eben Deutscher, für eine große und tüchtige Reederei tätig war, wie man meinte ? Es war und ist nicht geläufig, dass die D.A.P.G. genau das nicht war, im negativen Sinne.

Oder weil ein gewisser politischer Druck bestand, dem sich ein kleines Unternehmen beugen musste, wenn es existieren wollte ?

SO selbst förderte den Bereich „Spielzeug“ natürlich selbst. Marketing ist schliesslich keine neue Erfindung:



Zu den Modellen

1934

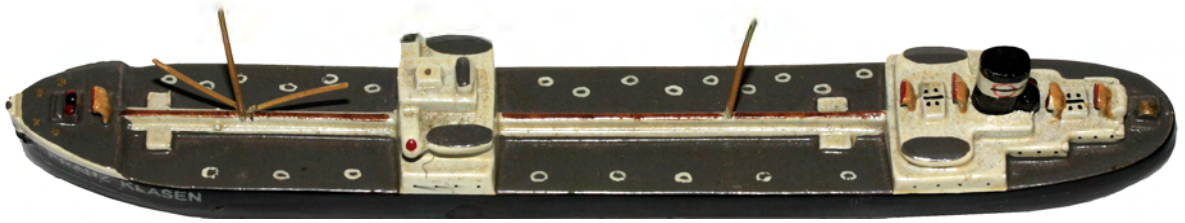
taucht ein „Tankdampfer“ erstmals auf, abgebildet bei Schönfeldt, Seite 112, oben links. Das Modell ist ungefähr im Maßstab 1 : 666, Haevecker Nr. 752. Ich lasse es hier unberücksichtigt.

1935

listenmäßig erstmals genannt als „Großer Tankdampfer“. Hohlguß, Bodenprägung zweizeilig „TANK M.S./FRANZ KLASEN/1800 To/D.R.G.M./STANDARD/WIKING/2.00“. 2 Drahtmasten, vorn mit 2 Ladebäumen. Rumpf, Schornstein, Leitungen und Ventile schwarz, Aufbauten weiß, Masten gelb, Fenster und Bullaugen rot, alles noch per Hand.

1935 bis 1940

Wie vor, Fenster und Bullaugen schwarz, Gewicht ca. 100 g. Kennung hds, später dann AZB in gold oder weiß. Leitungen und Ventile bis 1936 handgemalt in weiß oder schwarz, danach Abziehbilder. Das Schornsteinemblem kommt in zwei Formen vor: roter Kreis mit waagrechttem schwarzem Strich oder roter Kreis mit zwei waagrechttem schwarzen Linien und angedeutetem Schriftzug dazwischen.



Bis 1940

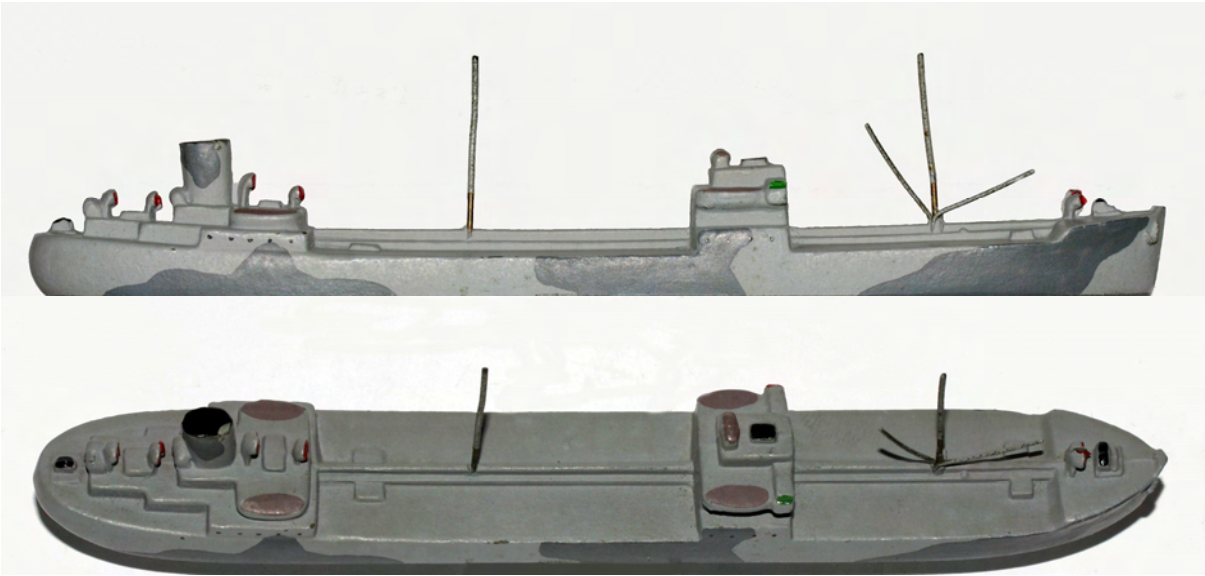
Rumpf schwarz, Deck grau-braun oder grau, Aufbauten weiß, auch grau ü. A., Kennung per AZB oder ohne. Zwei Formen der Leitungen auf dem Deck:

- a. beginnend eng gestellt, dann Verbreiterung
- b. umgekehrt



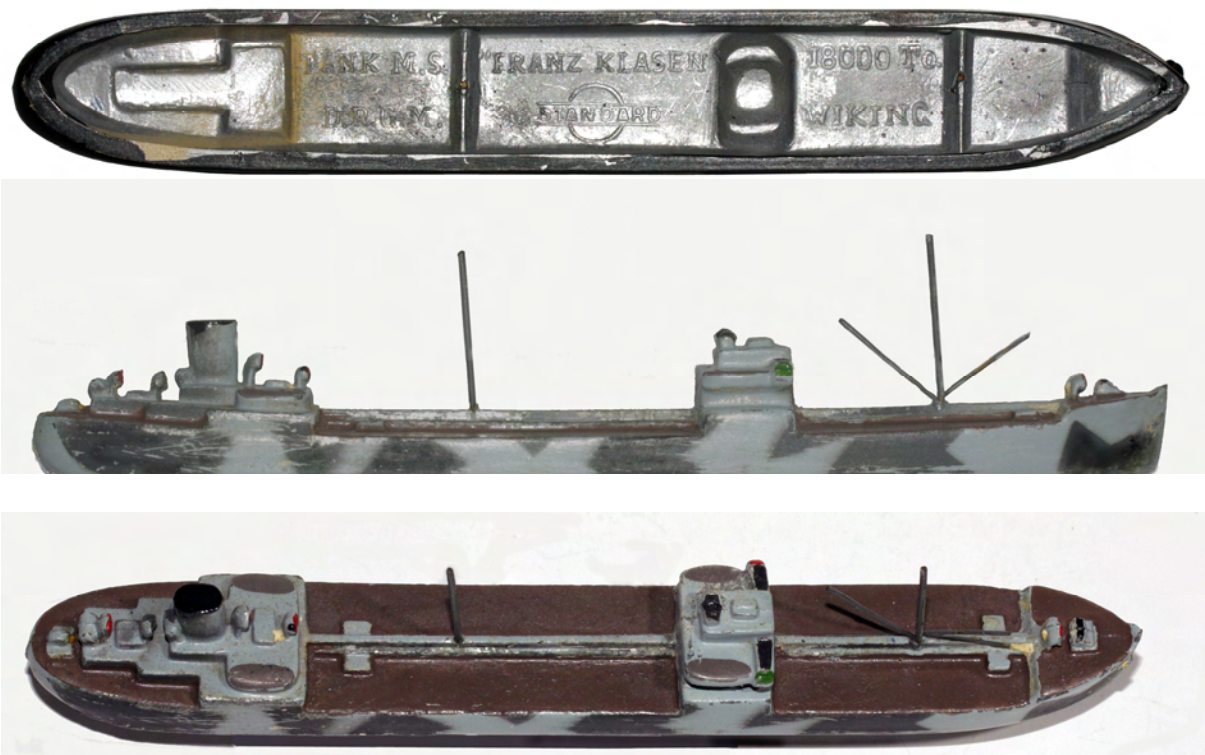
1941/42

Tarnversion zweifarbig dunkelgrau/grau, wolkgig



1942

Leichtlegierung, sonst unverändert, Bodenprägung jetzt aber **ohne** Preis, in schwarz ü. A., Aufbauten und Schornstein grau. Tarnversion in eckig und wolkgig



Hier eine Version in Tarn - eckig mit dunkelbraunem Deck.

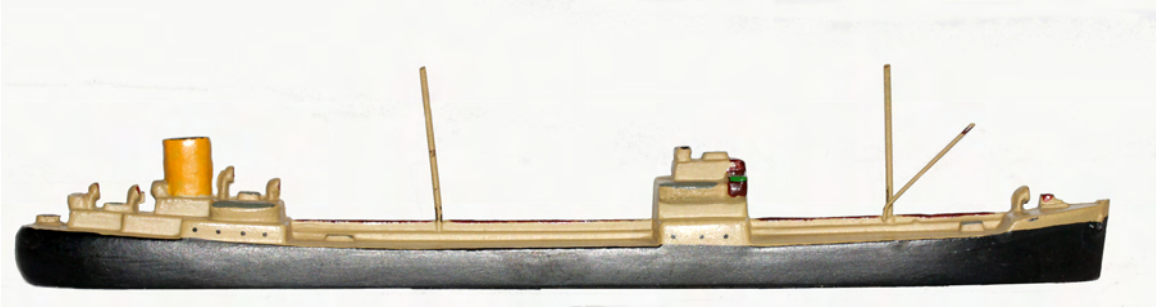
1947

wird die Klasen in den Exportlisten als „Tanker“ geführt und hat dann lediglich unterschiedlich farbige Schornsteine:
decksfarbig, schwarz, rot, grün, gelb, bräunlichgelb, schwarz mit weißem Ring, schwarz mit weiß-rot-weißem oder rot-weiß-rottem Ring

1948 bis 1956

Unverändert, mit wieder vollem Gewicht, ohne Preisangabe. Rumpf schwarz, Deck hellgrau oder sandfarbig, Schornstein ohne Emblem. Ovale Ventile hds, aber auch ohne diese. Dazu gibt es eine Menge unterschiedlicher Bemalungen an der Brücke, den Brückenfenstern etc.

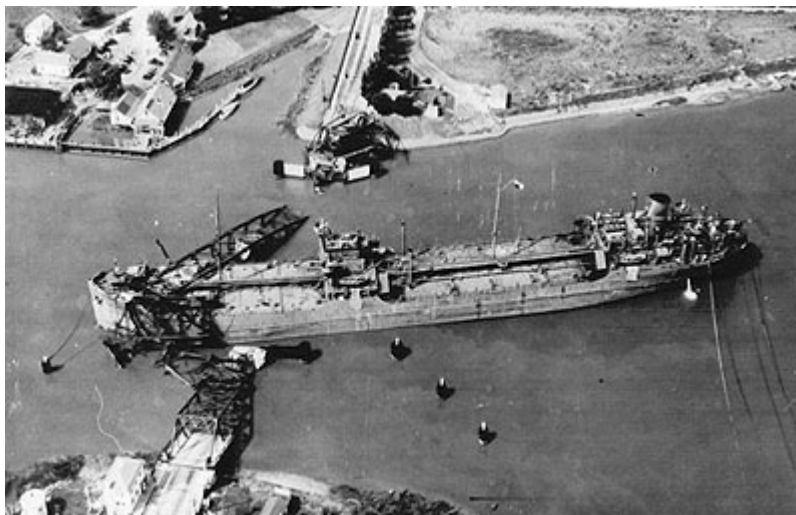
Deck auch in matt-weiß, dann mit weißem Schornsteinring.



1949 bis 1955

Nachguß durch Rupp mit Bodenprägung "Nr. 6", sonst unverändert, schwarzer Rumpf und weißes Deck.

Die Franz Klasen gelangte aber auch zu anderer „Berühmtheit“. Am 28. Juli 1942 ramnte sie die Hubbrücke auf den Großen Seen, die den Chesapeake/Delaware-Kanal überbrückte, und zerstörte diese total.



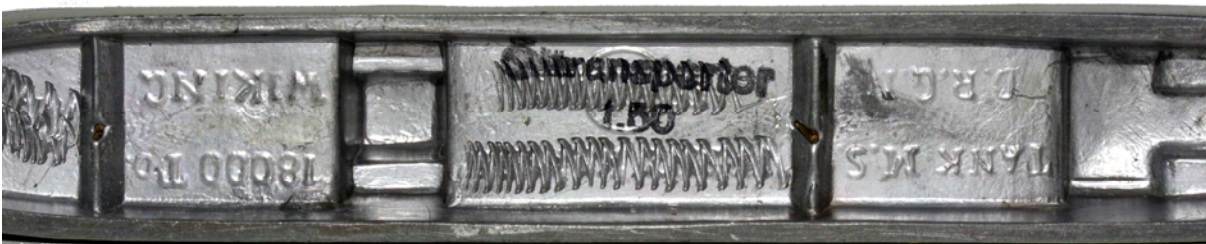
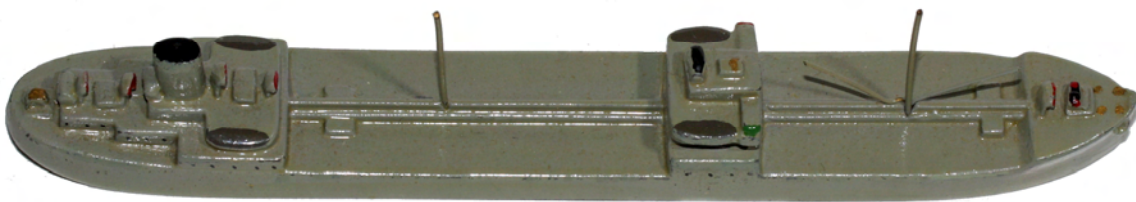
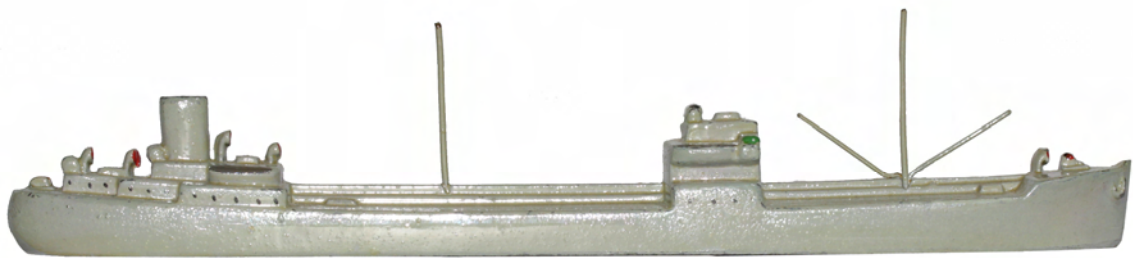
Quelle: chesapeakecity.com/history

Der Öltransporter der Flotte

gehört ebenfalls hierher, weil er keine eigene Form hat, sondern die der Klasen verwendet wurde. Wiking führte diese Version schon in den Vorkriegskatalogen mit billigerem Preis.

1938 bis 1941

Bodenprägung unverändert mit Preisangabe oder teilweise gelöscht, dann teilweise mit Bodenstempel „Öltransporter 1.50“, immer aber war „Franz Klasen „ und „2.00“ gelöscht. Farbe grau / sandgrau ü. A., anfangs noch mit roten und goldenen Details. Oft mit gemalten Bullaugen an der Brücke. Normalgewicht ca. 100 g.



1941 bis 1944

Kam auch hier die Leichtlegierung, Bodenprägung und Farbe wie vor. Alle Versionen kommen auch in Tarn eckig und wolkig vor.

1949 bis 1955

Neuguß durch Rupp, unverändert, Bodenprägung „Made in W. Germany Tanker 6“.



Tankdampfer C. O. Stillman

ist ebenfalls aus der unveränderten Form entstanden. 1938 wird er erstmal in einem Exportkatalog genannt.

1938 bis 1939

Bodenprägung wie oben, auch teilweise per Kratztilgung entfernt. Rumpf schwarz, Deck hellgrau oder weiss, Kennung anfangs hds, dann AZB. Schornstein mit farbiger Linie auf weissem Ring oder schwarz.



Foto ist in Bearbeitung

Stillmann ? Kenn ich nicht...

James Stillmann. 1850 – 1918, wenn man sich mit der Geschichte befasst. Er war einer der größten Bankiers, vermittelte Geschäfte zwischen den Großen der Branche, insbesondere im Auftrage Rockefellers/SOs.

Das Schiff wurde beim Bremer Vulkan für die Internat. Petroleum Co, London, gebaut, 1928 abgeliefert. Bis 1949 (!) mit 23.060 tdw der größte Tanker mit Dieselantrieb. Eigner war die Panama Transport Co. /Standard Oil Co., Panama. Alles klar ? Am 06. Juni 1942 durch einen einzigen Torpedo von U-68 in der Karibik versenkt. Das wurde natürlich in den Medien gemeldet, merkwürdigerweise aber nur in der Gewichtung einer „Randerscheinung“. Immerhin handelte es sich um den größten Tanker der Zeit, dazu noch von einem feindlichen U-Boot vor der eigenen Haustür. SO und Rockefeller hatten alle Sympathien verspielt und wurden entsprechend „kurz“ gehalten, Patriotismus hin oder her.

In diesem Zusammenhang ist auch die Gestaltung der Preislisten interessant. Es wird immer „Tankdampfer“, „Tank-Motorschiff“ oder „Großer Tanker“ „Franz Klasen D.A.P.G“ genannt. Die „C.O.Stillmann“ wird unter „Imperial Oil Line“ gelistet. Imperial Oil ist die größte kanadische Ölgesellschaft, gegründet 1880 in London, Ontario. Mehrheitsgesellschafter war und ist SO.

Zur Bodenprägung

Den ganzen, höchst fragwürdigen, Ablauf kann man ganz simpel an der Eitelkeit der Beteiligten rückverfolgen, nämlich anhand der Reedereikennungen, die nicht nötig gewesen wäre, aber vorgenommen wurde.

Flagge der D.A.P.G. nach Umschreibung auf Riedemann



Baltisch-Amerikanische-Import-Gesellschaft Danzig,
Eigner SO



BAPIG nach Umschreibung auf Riedemann



Nach Umschreibung der BAPIG auf Panama Transport Co.,
Eigentümer SO



Standard Shipping Company nach der Rückführung
aller Einzelgesellschaften unter das Standard Oil Dach.



Womit wir dann bei der Wiking Bodenprägung und dem Schornsteinemblem sind.

Warum hat Wiking nun dies Logo gegossen ? Es gab einerseits die dichten Verflechtungen von Kriegswirtschaft, Industrie, Politik und Militär zu Standard Oil. Sie alle waren in erheblichem Maße abhängig vom Öl. Es könnte also ein gewisser Druck bestanden haben. Auf ein derartig kleines und relativ unbedeutendes Unternehmen ? Fraglich.

Das Modell sollte ja auch exportiert werden, innerhalb Europas und die USA. Praktisch alle europäischen Staaten waren in der gleichen Situation, und im Mutterland der ganzen Malaise war es sicher gern gesehen, trotz der SO-Geschichte. So wurde jeder Ärger gleich vermieden, ev. sogar Pluspunkte gesammelt. Möglich.

Warum dann das Ausweichen in den Exportkatalogen auf eine eher unbekanntere Ölgesellschaft ? Weil man dort besser informiert war und ein SO-Modell nicht gekauft hätte ? Flucht in eine Scheinneutralität ? Möglich.

In Unkenntnis der Hintergründe, weil man eben SO für einen „Guten“ hielt und dem unbedarft Rechnung trug ? Zusammen mit dem Kostendruck für Formenbau bzw. –änderung für Inlands- und Exportversion ? Wohl die plausibelste Erklärung.

Andererseits war Peltzer als Person sehr wohl über die politischen Hintergründe und Vorgänge informiert, wie meine Mitarbeit an Paul Jacobs Buch ergeben hat. Er konnte dank gewisser Beziehungen sogar Mitarbeiter beschäftigen, die er eigentlich nicht hätte beschäftigen dürfen, ihnen sogar ermöglichen, das Land zu verlassen.

Über dies Thema wird wohl noch lange heiß und innig diskutiert und gestritten werden. Vielleicht tauchen ja irgendwann doch noch Informationen auf, die eine abschliessende und bessere Einschätzung ermöglichen.