



Abu Dhabi Mar

hat ja nun Blohm & Voss nicht übernommen. Wahrscheinlich haben sie grad noch gemerkt, dass Schiffe keine Wüstenschiffe sind. Und die Fußzeile gefällt mir auch nicht, um ehrlich zu sein. Hat nicht geklappt mit den Super-U-Booten. Aber das ist ein anderes Thema.



Grund genug für die heimische Presse, nochmals über die Geschichte der Werft zu berichten. Unter anderem natürlich auch über den Stapellauf der „Tina Onassis“ 1952, dem damaligen Superfrachter mit knapp 50.000 Tonnen. Richtig, da war was mit Wiking.

Es steht etwas abseits in der Vitrine, ein Modell der Grundausrüstung, wenn man so will. Keine Vielfalt an Formen und Ausstattungsvarianten, nicht bunt, unspektakulär, Platzhalter unter Liberia.

Olympic Light

Da fragt man sich, was hat sich Meister Peltzer dabei gedacht, warum bringt er so ein „langweiliges“ Teil. Und wieder muss man in die jüngere Geschichte einsteigen, um es nachvollziehen zu können. So sah es 1952 in Hamburg aus :



Blohm & Voss am Boden, ohne Genehmigung der Besatzungsmächte für den Schiffbau. Das kommt davon, wenn man die „Bismarck“ gebaut hat. Aber auch das ist ein anderes Thema. Dafür gab es die erste „Bild“, 24. Juni 1952. Alles nicht besonders rosig...

Dann gab es da noch diesen Herrn. Aristoteles. Nein, nicht der aus der Schule. Aus dem ehemaligen griechischen Teil der Türkei, mit argentinischem Pass. Onassis mit Nachnamen. Eine Biographie wie ein heutiger Maffiakrimi. Oder vielleicht doch eher die nackte Realität ? Jedenfalls entschloss sich der gute Mann, gezwungenermaßen, seine Tankerflotte zu vergrößern, um die Verträge mit Saudi Arabien und China erfüllen zu können. Problem dabei - die Schiffe sollten/mussten doppelt so groß und noch größer als die bislang gebauten werden. Niemand hatte die Erfahrung, viele winkten ab. Absolutes Neuland, in jeder Beziehung. Nur die Howaldtswerke nicht. So kam es dann dazu, dass 19 dieser Riesenschiffe auf deutschen Werften gebaut wurden. Dabei waren die „Al-Malik Saud Al-Awal“, auch „King Saud I“ genannt. Kennt heute kein Mensch mehr. Daran hat auch die Taufe durch die bismarcksche Verwandtschaft mit Wasser !!? aus Mekka nichts geändert.



1955 vor Willkomm Höft in Wedel - wat mut dat mut

GERMANY BUILDS THE BIGGEST

Shortly after the *World Glory* underwent trial runs, a still bigger tanker—*Al-Malik Saud Al-Awal* or *King Saud I*—was launched in June in Hamburg, Germany. *Al-Malik* is now the world's largest. Built for Aristotle Onassis and due to be operated by him and the Saudi-Arabian government, *Al-Malik* is 775 feet long and is listed at 47,000 long tons. She will go 17 knots. Since the Koran forbids alcohol, *Al-Malik* was christened by a granddaughter-in-law of Bismarck with holy water flown from Zem Zem near Mecca by a special envoy from King *Saud*.



SLEEK WHITE BOW is displayed by *Al-Malik* in her launching platform in Hamburg. Her full name is painted in both English and Arabic characters.

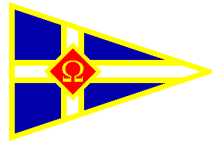
Und die „Tina Onassis“. Jeweils knapp 50.000 Tonnen groß, damit die größten Frachter/Tanker ihrer Zeit. Der Gesamtumfang lag bei rund 300 Millionen DM, umgerechnet auf Basis der damaligen Kaufkraft rund 1,1 Milliarden Teuro. Dieser Auftrag war der Anshub für die deutsche Werfindustrie, die logischerweise zu florieren begann. Auch Blohm & Voss, mit etwas Verspätung. Für Onassis, der politisch, juristisch und moralisch schwer unter Druck stand, ein durchaus positiver und dazu noch kostenloser Nebeneffekt, denn der eigentliche

Grund waren die Stahlpreise, in Deutschland seinerzeit weltweit am günstigsten. Das war wirklich so !

Weiter fragt man sich, warum hat Peltzer dann keine „Tina“ auf den Markt gebracht? Jeder kannte das Schiff damals. Es gab ein riesen Bohei schon beim Stapellauf. 100.000 Leute waren auf den Beinen. Peltzer wird die Tragweite dieses Auftrages gekannt haben und hat doch seiner Maxime folgend reagiert. Die „Olympic Light“ war das erste abgelieferte Schiff dieses Auftrags. Stapellauf 20. 10. 1952, abgeliefert Februar 1953 von HDW Kiel.

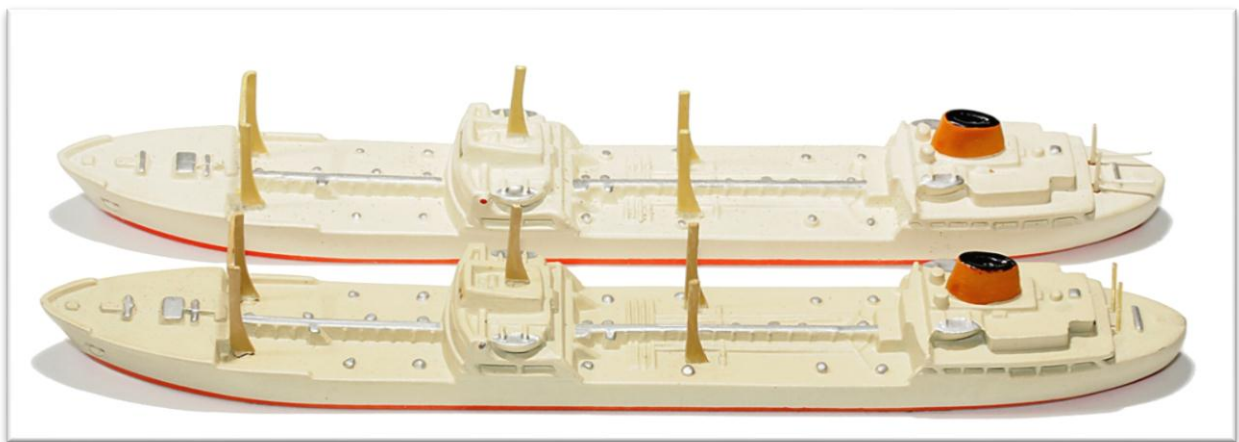


Die „Tina Onassis“ wurde erst im Juli 1953 vom Stapel gelassen. Und das bei HDW in Hamburg. Peltzer und Hamburg geht nicht zusammen, Peltzer und Kiel schon. Vielleicht war es auch die Politik. Wie gesagt, der Name Onassis war nicht grad positiv besetzt. „Olympic Light“ war da schon unverfänglicher, jedenfalls auf den ersten Blick. Es sei ihm verziehen.



Zum Modell H. 446

1959 erschien es im Metall-Hohl-guss, Bodenprägung nur ein einfaches WM im Mittelteil vor der Heckausparung. Zwei Ladepfosten aus Draht ohne Ausleger am Heck. Roter Wasserpass, Schornstein orange, Ladegeschirr gelblich, Laufsteg, Verschlüsse, Luken und Rettungsboote in silber. Brückenfenster schwarz auf weiß als AZB. Der Rest weiß.



1960 wurden die Draht-Ladepfosten durch Kunststoffpfosten mit Ausleger ersetzt, die unveränderte Bodenprägung per Einklebezettel „WM/Tanker Olympic Light/4.50“ überklebt.



So erschien das Modell bis 1962. Eine sehr kurze Laufzeit für ein Modell. 145 mm lang, 19 mm breit an der Brücke, 100 Gramm Metall. Selbstverständlich kommen unterschiedliche Lackierungen vor. Hier gibt es matte Farben im sog. „Altweiß“, daneben eine dunklere Abtönung in Richtung „Apricot“ in seidenmatt mit einem Schornstein in Hochglanz.

Wenn wir schon grad dabei sind... in der Vitrine steht neben der „Olympic Light“ noch so ein Einzelgänger. Fast kann man sie verwechseln.

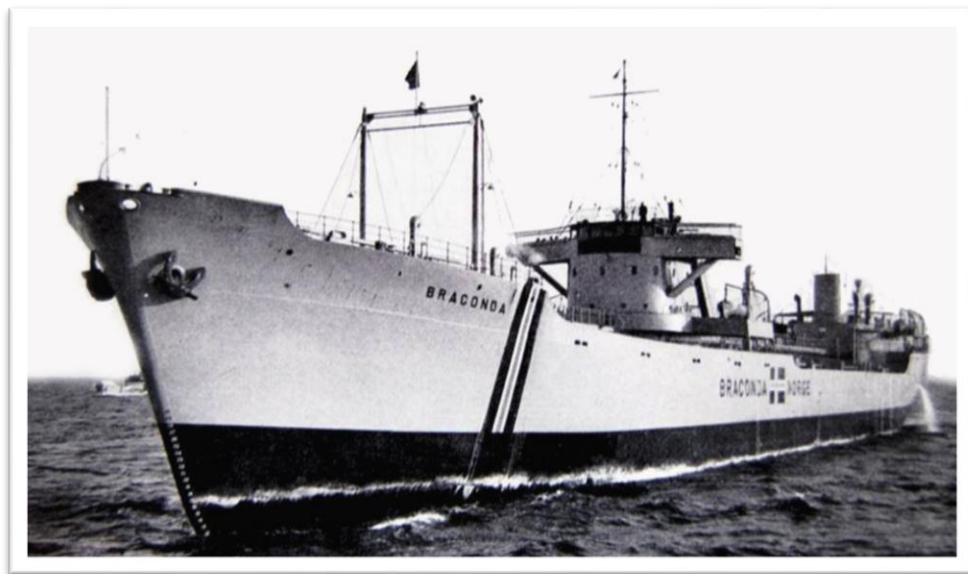
Braconda

steht drunter. Aus Norwegen. Schön, die Norweger sind immer Seefahrer und gute Schiffbauer gewesen, macht schon mal Sinn. Aber sonst ? Es war schon zeitaufwändig, Fotos der „Olympic Light“ zu finden. Bei der „Braconda“ wurde es insgesamt schwierig. Unter diesem Namen gab es 1959 einen Neubau, aber der soll es ja nun nicht sein. Irgendwie schien es das alte Schiff aus den 30ern nicht so richtig gegeben zu haben. Reine Nervensache also.

Es war einer der vielen Lastesel der See, ohne vordergründige Besonderheiten, ohne spektakuläre Ereignisse.

Gebaut wurde es 1939 von der Kockum-Werft Malmö, gute 10.000 Tonnen groß. Kockum, ein 1820 gegründetes Familienunternehmen, entwickelte sich zu einem großen Mischkonzern, spezialisiert auf Metallverarbeitung generell. Nach dem 2. WK wurde die zugehörige Reederei eine der größten der Welt im Bau (damals) großer Frachter und Tanker. Wie die „Braconda“. Und da liegt der Knackpunkt zum Wiking-Modell:

Die „Braconda“ war das weltweit erste komplett geschweißte Handelsschiff.



Sie fuhr im Charterverkehr zwischen den karibischen und amerikanischen Ölquellen und Chile, um die dortigen Kupferminen mit Öl zu versorgen. Zwischen 1940 bis zum Kriegsende transportierte das Schiff immerhin 460 000 Tonnen Öl und legte 400 000 Meilen zurück.

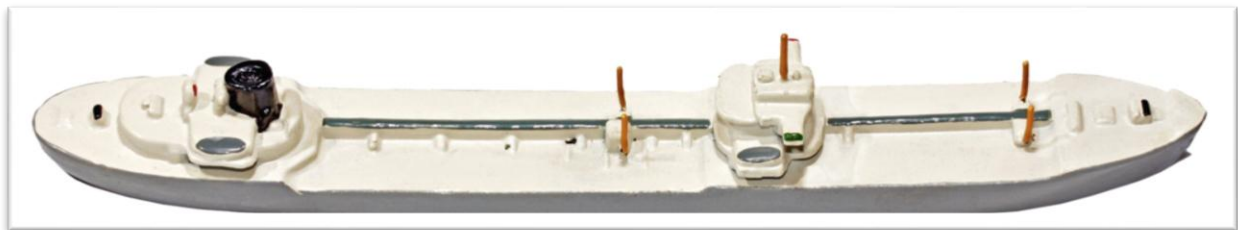
Auch hier zeigt sich wieder, dass Wiking seine Schiffsmodele nicht planlos auf den Markt brachte. Anders als bei den Autos sollten eben andere Dinge den Spielwert ergeben. Die Auswahl der Vorbilder spricht für sich, ob es nun die schon abgehandelte „Franz Klasen“ oder diese beiden hier sind. Stellt sich die Frage, warum das nicht auch entsprechend vermarktet wurde, denn Peltzer wird es ja gewusst haben. Mir ist nicht bekannt bzw. konnte ich in keinem Katalog einen Hinweis auf eben diese Besonderheiten finden. Das Modell erschien ja nach dem Krieg, die Politik kann es also auch nicht mehr gewesen sein. Offenbar

wurden diese speziellen Hintergründe nicht als Werbeträger erkannt oder aber es wurde vorausgesetzt, dass sie bekannt waren. Quasi nach dem Motto „wer Schiffe kauft beschäftigt sich auch damit und weiß Bescheid“.

Wie auch immer, man kann Modelle nach Gewicht, Stückzahl oder Kategorie sammeln oder sich eben auch am Hintergrund so relativ unscheinbarer Schiffchen wie der „Olympic Light“ und der „Braconda“ erfreuen. Ergibt dann eine kleine Geschichte der Entwicklung des Schiffbaus in der Vitrine. Schönfeldt zeigt beide Modelle, wenn auch recht klein, Walsdorff keines.

Zum Modell H. 465

1949 im Metall-Hohl-guss hergestellt, Bodenprägung „BRACONDA“. 1 Drahtmast und 4 Draht-Ladepfosten. Modelle mit einem zweiten Mast kommen vor, der dann hinter dem Schornstein angebracht ist.

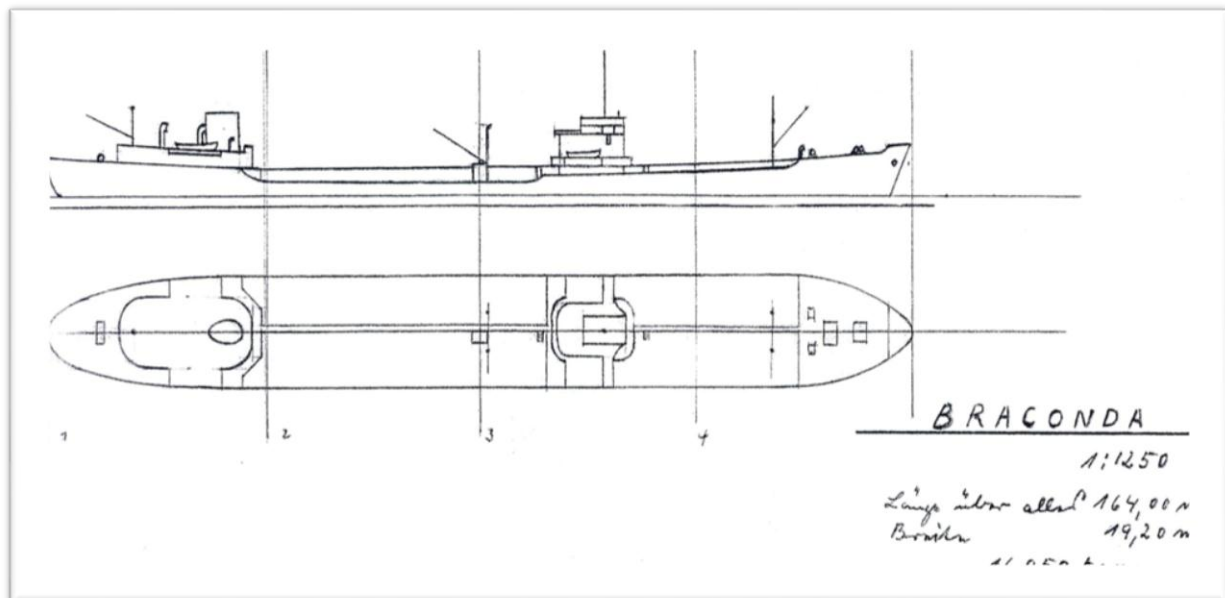


Natürlich auch hier wieder die Farbspielereien zur Verwirrung und Beschäftigung der Sammler:

Der Rumpf in grau, Decks und Aufbauten in leicht abgetöntem weiß. Nach Haevecker hat dann der Schornstein die Decksfarbe. Diese Version ist mir noch nicht begegnet. Laufsteg und Beiboote ebenfalls in grau.

Immer noch grauer Rumpf, dafür Aufbauten und Decks in knallweiß, der Schornstein in gelb oder schwarz, was Haevecker uns bislang verheimlicht hat. Alternativ dazu soll es eine Ausführung mit schwarzem Rumpf geben, die ich aber nicht kenne. Nicht unerwähnt bleiben soll auch das Modell in grau über alles aus der Rautenberg-Sammlung, versehen mit dem Zusatz „eventuell Fehlproduktion“. Möglich und sinnvoll gewesen wäre es schon. Der Öltransport war extrem wichtig und U-Boote sozusagen überall. Theoretisch.

Länge über alles 138 mm, Breite 17 mm, Gewicht 72 Gramm. Was nun gar nicht passt. In P. Schönfeldts Skizzenbuch ist die Bauskizze abgedruckt :



Die Tonnageangabe 16.050 bezieht sich auf tdw, was der uns Laien gebräuchlicheren Größenordnung 10.203 BRT entspricht. Die Längenangabe mit 164 m und 19,2 m Breite für die Brücke sind nicht richtig. Das Schiff war nur 513 ft = gut 156 m lang und hatte eine Rumpfbreite von 63 ft = gut 19 m. Ohne Brücke, abgeglichen mit den damals gängigen Schiffsnachschlagewerken und der Reedereiangabe. Woher diese Maße kommen weiß ich natürlich nicht. Damit stimmt dann der Maßstab bzw. die Verhältnismässigkeit zu den anderen Modellen nicht so ganz. Aber es heißt ja auch „im angenäherten Maßstab“, und deshalb ist das letztlich nicht so wichtig ☺.

Das wär es dann. Wie immer vorläufig, denn es geht um Wiking-Schiffe...

Quellen

Texthinweis zur Braconda aus Auktionskatalog Sammlung Rautenberg, Seite 93

Foto Braconda Ludv. G. Braathens Rederi AS

Fotos Olympic Light/Al Malik photoshop.co.uk

Skizze aus P.Schönfeldt "Wiking-Modelle", 2007

