

West-Berlin gezählt. In der Folgezeit fanden ca. alle fünf Jahre Kongresse statt, der letzte 6. Kongress tagte am 1. November 1986 in den Stadionterrassen am Olympiastadion.

- 2: Der Ableger der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) nannte sich von 1962-1969 „SED West-Berlin“ und von 1969 bis zu ihrer Auflösung 1991 „SEW“.
- 3: Grundlage war eine „Allgemeine Anweisung über den Ausschluss bestimmter Organisationen von der Vergabe öffentlicher Räume und Anlagen“ von 1966; siehe Dienstblatt 1/1966, Nr. 26.
- 4: Chronik der DSF West-Berlin, in: Landesarchiv Berlin, C Rep. 970-01, Nr. 86.
- 5: Regie: G. Kosinzew, Hauptrolle: I. Smoktunowski. Der Film erhielt 1967 den Sonderpreis des Filmfestivals Venedig.
- 6: Referent war der letzte Vorsitzende der DSFW, Franz von Hammerstein (1921-2011), über den im letzten Teil dieses Aufsatzes berichtet werden wird.

Bilderläuterungen:

Abb. 1 Veranstaltungsprogramm des Clubs DSF 1965 (Privatarchiv Roeske).

Abb. 2 Prospekt einer Ausstellung in der Majakowski-Galerie 1978 (Privatarchiv Roeske).

Abb. 3 Veranstaltung mit Jewgeni Jewtuschenko in der Majakowski-Galerie, 12.9.1986 (Foto: Jürgen Henschel, mit freundlicher Genehmigung von Frau Henschel).

Abb. 4 Ersttagsbrief zum 100. Geburtstag W. I. Lenins 1970 (Privatarchiv Roeske).

Abb. 5 Ersttagsbrief zum Thema „10 Jahre Mensch im All“ (Privatarchiv Roeske).

Wie in Berlin aus Automodellen Kinderträume wurden

Unter diesem Titel zeigte das Steglitz-Museum vom 13.10.2013 bis zum 26.01.2014 eine Ausstellung über die wohl größte ‚Autofabrik‘ Europas. Die legendäre Autoproduktionsstätte war „WIKING Modellbau Peltzer & Peltzer“ mit ihrem Firmensitz Unter den Eichen 101. Welche Strahlkraft die Modelle noch heute haben, wurde den Mitarbeitern im Museum sehr schnell deutlich und entwickelte sich zur Herausforderung schlechthin. Besucherströme aus dem ganzen Land pilgerten regelrecht nach Berlin in die Drakestraße. Eine Rekordbesucherzahl von 300 Menschen an einem Sonntag bleibt unvergessen. Das eigens für diese Ausstellung angefertigte Sondermodell, der kleine Bullibus, war schnell ausverkauft. Das Sonderheft ist noch heute nach mehrfachen Auflagen begehrt und im Museumsshop zu erwerben. Die Marke WIKING ist stark auf die Emotionen der Menschen gerichtet. Das Sammeln der tausend



variantenreichen Modelle bedeutet unter WIKING-Freunden mehr als nur momentane Wunscherfüllung. Ob schon die Modelle aus Kunststoff gebaut sind, büßen sie an Funktionalität nichts ein. Die ferngesteuerte Feuerwehrrampe wurde jeden Sonntag in der Ausstellungszeit zum begehrten „Probiermodell“ bei Vätern wie bei Kindern. Das war WIKING in Aktion. Nicht nur die kleinen neuen motorisierten Autos rollen schnurgeradeaus, nein, es ist glattweg ein Markenzeichen aller WIKING Modellautos. Mancher kann sich noch an die so genannten Katapult-Renner aus den 1950er Jahren erinnern. Nicht immer war wohl das Risiko abwägbar, wenn

Kinder per Gummi-Katapult den Rennwagen durchs Wohnzimmer schossen. Doch wenn wir dem legendären Erfolgsweg von WIKING nachgehen, bleibt die Zeit des Krieges nicht unberührt. In den Produktionsräumen von WIKING arbeiteten etwa 200 russische Gefangene an den kriegswichtigen Produkten. Flugzeuge im Maßstab 1:200 werden Tag für Tag in großen Stückzahlen für Wehrmacht, Luftwaffe und Marine für die Erkennungsschulung produziert. Der Krieg macht aber auch vor der Wikingtür nicht halt und ein Bombeneinschlag trifft die Villa schwer. „Der Stahl muss raus aus Berlin, je schneller, je besser“, wurde zur vorsorglichen Idee der Angestellten, die in einer Nacht- und Nebelaktion quasi die Zukunft des Unternehmens sicherten. Mit dem Ende des Krieges ging es an eine neue Zukunft. Unternehmernesspür war in dieser Zeit gefragt, und Peltzer hatte dies. Militärschiffe und Flugzeuge wollte nun keiner mehr haben. Welche Mutter hätte wohl dem kleinen Spross Geld von dem Wenigsten abgegeben, um Kriegsspielzeug zu kaufen? Menschenfiguren, kleine Autos, Pferdewagen und andere Dinge waren nun der Bedarf und die Wünsche der Menschen, um das Leben wieder zur Normalität zu bringen. Unter den Eichen 101 war die Produktion längst auf diesen Bedarf umgestellt und so mancher erinnert sich an den Groschen, für den ein kleines Modell zu erwerben war, das gerade für die Hosentasche passte.



Normalität des Alltags, das bedeutete auch die Normalität

des Straßenverkehrs. Und genau hier sah der WIKING-Vater einen neuen Bedarf, nämlich die Verkehrsschulung. Die Bastelbögen für Straßenbilder durften in keiner echten WIKING-Sammlung fehlen. Das Wirtschaftswunder kurbelte auch unter Peltzers Mitarbeitern die Tatkraft an, und die kleinen und großen Autos zeigten sich immer vielfältiger. So wurde er nicht nur zum Mitbegründer der Nürnberger Spielwarenmesse, sondern schuf mit seiner ideenreichen Produktion auch Märkte, die die Zukunft bestimmten. Im Jahr 1969 lagen am WIKING-Messe stand vier Pappkartons mit Spur-N-Modellen, deren Schicksal nicht folgenlos blieb. Ein neuer WIKING-Minimalismus bereicherte alle Eisenbahnfreunde, die mit dem Modellmaßstab 1:60 ihre Anlagen in Sammelleidenschaft ergänzten. WIKING modellierte alles, was den Verkehrstransport ausmachte. Im Jahr 1953 soll der Umsatz des eigentlich kleinen Unternehmens auf eine Million Mark gestiegen sein. So wusste es jedenfalls die Tageszeitung „Der Abend“ zu berichten. Der Bericht sprach von einem „Publikationsclou“ der Steglitzer Wirtschaft, indem 150.000 Modelle allmonatlich das Villengrundstück „Unter den Eichen 101“ verlassen. Die Sammlerleidenschaft soll sogar den Tankerkönig Onassis zum Kunden gemacht haben, der sicher an den auslaufenden Schiffsmodellen sein Interesse gehabt hatte. Der Modellbauer Peltzer blieb seinem Spürsinn treu und hielt auch dem anwachsenden Spielzeug- und Modellbaumarkt stand. WIKING bleibt eine Koryphäe, das wissen Sammler am besten zu beurteilen. Was der Modellbauvater nie erfahren sollte, war der enorme Aufstieg seiner Spur-N-Modelle nach seinem Tod im Jahr 1981. An jenem 20. November versiegte das starke Sendungs-



48 Millionen Kinder fahren einen VW.
(7 Millionen Erwachsene auch.)

bewusstsein eines Menschen, der ahnte, was sich Kinder wünschen, das kleine Modellauto. Es fing mit dem Schnitzen aus einem kleinen Holzstück an. Daraus wurden Modellformen, die den Spielzeugmarkt eroberten. Die Villa Unter den Eichen 101 wird mit diesem Hintergrund zum historisch erinnerungswürdigen Ort, an dem die Modelle, die einst für die Hosentasche bestimmt waren, gefertigt wurden. Daraus erwuchs eine Legende, die anhaltend den Zenit der Modellwelt bezeichnet.

WIKING-Modellbau hat in den Händen der Sieper-Gruppe ein neues Zuhause gefunden, das der WIKING-Philosophie Rechnung trägt. Das ist man den WIKING-Liebhabern gern schuldig. Und die wissen es zu schätzen, dass sie immer wieder das eine oder andere Exemplar aus den historischen Formen in Händen halten können, ohne die ungeliebten, für die meisten kaum vorstellbaren Höchstpreise zahlen zu müssen. WIKING-Modelle leben. Als Beweis für Tradition und lebendige Miniaturfaszination gleichermaßen. Der Modell-Mythos WIKING eben.

Ich verbinde diesen Beitrag mit meinem Dank an die Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG, die die Ausstellung im Steglitz-Museum ermöglichte. Mein Dank geht auch an Ulrich Biene, der federführend die Ausstellung und das Begleitheft mit prägte.

Gabriele Schuster



Bild und Textquelle: WIKING-Modelle, Wie in Berlin aus Automodellen Kinderträume wurden, Hrsg. Gabriele Schuster, Text: Ulrich Biene, Zweite Auflage, mandaro GmbH, 2012.

Gesunkenes Kulturgut Verschwundene Schönheiten

Zur Keramikausstellung 31.08. – 7.12.2014
Die Kakaokanne

In den 20er und 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts gehörte zu fast jedem Service eine Kakaokanne. In ihr wurde der frisch mit Milch aufgekochte Naturkakaos serviert, ein zu jeder Kanne gehöriger Siebdeckel (also ein Metalldeckel mit integriertem anmontiertem Sieb) sollte die nichtaufgelösten Kakaoreste und eventuelle Milchhaut zurückhalten. Schon bald entwickelte sich ein heute schier unvorstellbarer Variantenreichtum sowohl in Bezug auf die Formen als auch die Farben und Dekore.

Dabei spielte es anscheinend kaum eine Rolle, aus welchem Material – Steingut, Steinzeug (seltener) oder Porzellan – die Kannen gefertigt waren – für jeden Verbrauchergeschmack war etwas dabei. Inspirationsquelle für die Dekore war in vielen Fällen die zeitgenössische Kunst, die, geprägt von Konstruktivismus und Kubismus, die Auflösung in geometrische Formen: Kreis, Quadrat oder Rechteck, Dreieck und deren Auflösung feierte. Unterstützt wurden diese Bestrebungen einerseits durch die vom Bauhaus und Werkbund propagierten Versuche, für jedermann erschwingliche und ästhetisch anspruchsvolle

