

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 Akkuratess 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.

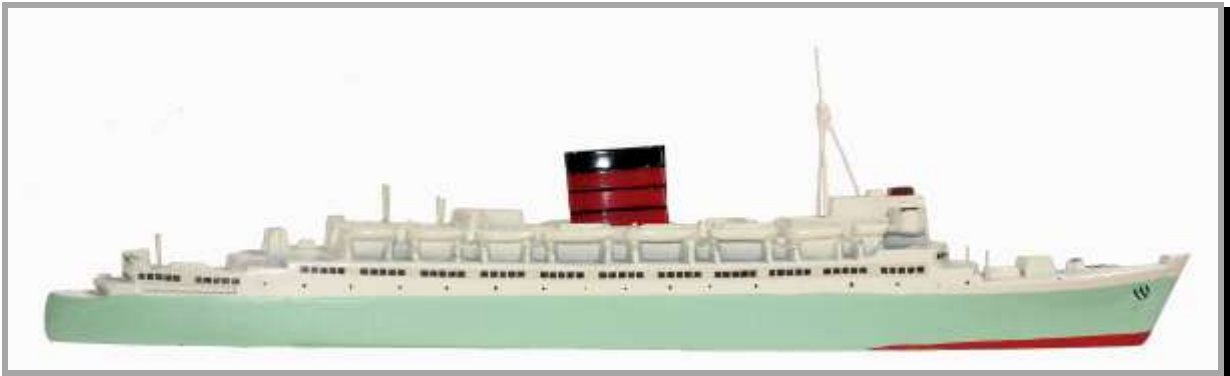
Der Name, auch so eine Sache. Sinn macht eigentlich nur eine lockere Übersetzung aus dem Griechischen : In etwa „neues Haus“.

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.

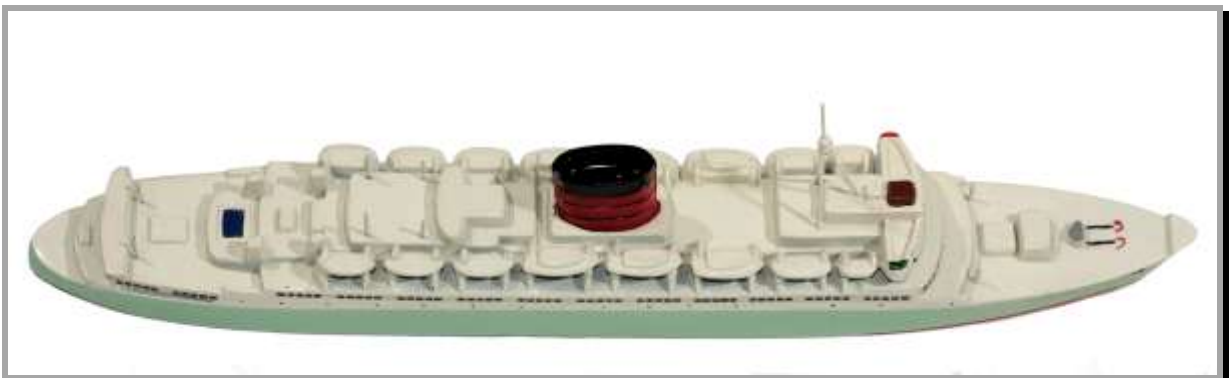


So wie auf dieser Montage hätte das Modell dann ausgesehen,

und so sieht es aus.



180 mm L_üa, 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 Ladeposten, Rumpf grün, Decks und Aufbauten weiß, Schornstein rot mit 2 schwarzen Ringen und schwarzer Kappe, Name Abziehbild Gold.

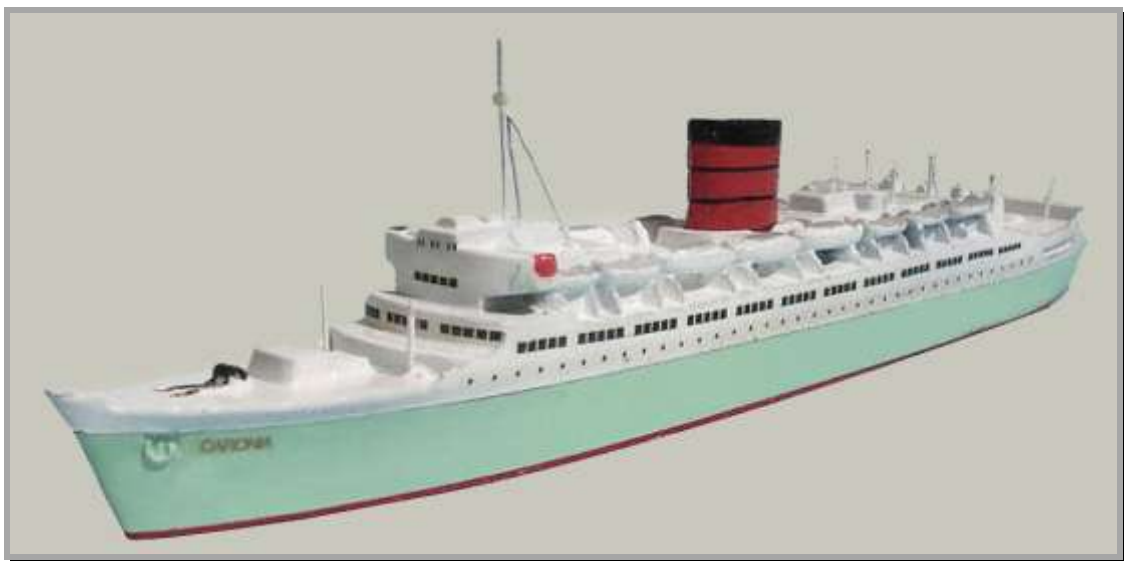
Die ersten drei „Rettungsboote“ sind durch die Andeutung einer Kabine als die im Text erwähnten Ausflugsboote erkennbar.

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 :

