



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 26 September 2015

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Porsche 911 Coupé – Die Modelle ab 1984	Seite	3
Aus dem Leben eines Drahtachсers	Seite	6
Was so alles wie Wiking aussieht, ohne Wiking zu sein (Teil 3)	Seite	8
Wiking war nicht allein! – Siepers Kunststoff-Start mit Millionen-Auflagen	Seite	15
Mit Wiking in die Welt der höheren Mathematik	Seite	21
Der Opel Rekord 1957 - Korrektur	Seite	22
Impressum	Seite	23



Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

warum haben wir eigentlich in der letzten Ausgabe angekündigt, dass diese Ausgabe – die 26. nämlich – erst im November 2015 erscheint? Zwar ist es richtig, dass wir aus diversen Gründen die Erscheinungstermine etwas flexibler handhaben wollen und es die Zeitschrift nur noch zweimal im Jahr geben wird, allerdings sollte der Abstand zwischen den Terminen doch in etwa gleich sein, nämlich etwa 6 Monate. Und 6 Monate nach dem März kommt nun mal der September und nicht der November. Daran ändert auch die höhere Mathematik der Wiking-Welt nichts, in die uns Stephan Köppen in dieser Ausgabe einführen wird!

Womit wir gleich bei den Themen wären: Der Porsche 911 Coupé in den Versionen ab 1984 wird von Frank Niester vorgestellt, Botho G. Wagner berichtet über die ersten Militärmodelle des damaligen Wiking-Konkurrenten Sieper, und auch die Wiking nachempfundenen Modelle von Manurba finden ihren Platz in einem Artikel von Michael Reichardt. Aus dem Leben eines Drahtachsers berichtet erneut Stephan Köppen.

Dass unsere Zeitschrift tatsächlich gelesen wird, beweist eine Korrektur zu dem Artikel über den Opel Rekord aus der Ausgabe 25. Es gibt nämlich Leser, denen Fehler auffallen und die es besser wissen – ohne Besserwisser zu sein! Vielen Dank dafür!

Wir hoffen nun, dass dem geneigten Wiking-Sammler die Zeit zwischen der letzten und der jetzt vorliegenden Ausgabe nicht zu lang geworden ist. Und natürlich vor allem, dass in dieser Ausgabe wieder für jeden etwas dabei ist!

Hier die Adresse, unter der wir per Mail gern Anregungen und Kritik entgegen nehmen:

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Porsche 911 Coupé – Die Modelle ab 1984

von Frank Niester (Text und Fotos)

Zu den Modellen bis 1984 kann man sich bestens in der Chronik von H. P. Maerker im Modell Magazin 10/84 (fester Bestandteil der Zeitung) informieren.

Nach dem Serienaus im Jahr 1984 war der Porsche 911 Coupé weiterhin bis 1990 Bestandteil des Märklin –Autotransporters Nr. 4613.

1984 erschien der Porsche 911C als Coupé und Cabriolet im Wiking-Programm. Hierfür wurde die Bodenbaugruppe des Porsche 911 Coupé modifiziert. Dadurch hatten alle danach produzierten Modelle des Porsche 911 Coupé ebenfalls diese Bodenbaugruppe.

Änderungen der Bodenbaugruppe für den Porsche 911C:

- 1: 

Kürzung des Radabstandes für den Porsche 911C um 1 mm an der Hinterachse des Chassis (Das Chassis ist das untere Teil der Bodenbaugruppe).

Oben 911, unten 911C.
- 2: 

Aktualisierung der Gravur auf „PORSCHE 911 C WIKING BERLIN-W“, ab 2008 auf aktuelles „Wiking-Logo + Germany“.

Ganz links das Serienchassis bis 1984.
- 3: 

Erhöhung des Cockpitabschlusses (Wand zwischen Fahrgastraum und Vorderwagen) sowie der Mittelstrebe. Zum Vergleich siehe das Foto in der Chronik von H. P. Maerker.

Zusätzliche Längsversteifung auf der Hutablage der Inneneinrichtung (die Inneneinrichtung ist das obere Teil der Bodenbaugruppe).

Fahrer und Beifahrersitz mit Kopfstützen.

Die Karosserie des Porsche 911 Coupé ist ohne erkennbare Veränderungen.

Dieser Umstand führt bei allen Porsche 911 Coupé, die nach 1985 produziert wurden, zu einer gewissen „Hochbeinigkeit“. Die Hinterachse sitzt nicht mehr zentrisch im Radkasten der Karosserie.

Modelle des Porsche 911 Coupé mit diesen Merkmalen:

Ladegutmodelle für Märklin 1985- 1990:



Karosserie rot (160a/3A), hellbeige (160a/3B) und elfenbein (160a/3C). Bodenbaugruppe silbern. Alle Modelle sind inklusive Riffelkappen der Räder unbemalt. Bodengravur „PORSCHE 911 C WIKING BERLIN-W“.

Auftragsmodell PMS „Kollektion Historica“ nur 2008:



Karosserie irishgreen. Bodenbaugruppe unten silbern und oben basaltgrau. Scheinwerfer, Stoßstangenhörner, Türgriffe sowie Riffelkappen der Räder gesilbert. Aufdruck frontseitig silbernes Porsche-Logo, heckseitig 911 und PORSCHE in silbern. Bodengravur Wiking-Logo und Germany.

Serienmodell **0160** 02 29 (160/5 K) Porsche 911 Coupé ab 2009:



Karosserie rot. Bodenbaugruppe schwarz. Scheinwerfer, Stoßstangenhörner, Fensterumrandungen, Türgriffe, sowie Zierleisten. gesilbert. Blinker orange und Heckleuchten rot. Aufdruck frontseitig silbernes Porsche-Logo, heckseitig 911 und PORSCHE in silbern. Seitlich schwarze 911 in weißem Kreis und PORSCHE-Schriftzug am unteren Türtrand in Weiß. Zweiteilige Räder mit Felge und integrierter 8-Loch-Radkappe. Bodengravur Wiking-Logo und Germany.

Auftragsmodell **active** lease „Autotransporter 2009 und 10.Münster Classics“ 2010:



Karosserie anthrazitgrau. Bodenbaugruppe unten silbern und oben rot. Scheinwerfer, Stoßstangenhörner, Fensterumrandungen, Türgriffe sowie Zierleisten gesilbert. Blinker orange und Heckleuchten rot. Aufdruck frontseitig silbernes Porsche-Logo, heckseitig 911 und PORSCHE in Silber. Zweiteilige Räder mit Felge und integrierter 8-Loch-Radkappe in Silber. Bodengravur Wiking-Logo und Germany.

Auftragsmodell Idee+Spiel „Klassiker der deutschen Automobilgeschichte 5“ nur 2011:



Karosserie gelb. Bodenbaugruppe schwarz. Scheinwerfer, Stoßstangenhörner, Fensterumrandungen, Türgriffe, sowie Zierleisten. gesilbert. Blinker orange und Heckleuchten rot. Aufdruck frontseitig silbernes Porsche-Logo, heckseitig 911 und PORSCHE in silbern. Seitlich schwarze 911 in weißem Kreis und PORSCHE-Schriftzug am unteren Türtrand in Weiß. Zweiteilige Räder mit Felge und integrierter 8-Loch-Radkappe in Silber. Bodengravur Wiking-Logo und Germany.

Auftragsmodell MANN+HUMMEL nur 2011:

Karosserie weiß. Bodenbaugruppe schwarz. Scheinwerfer und Türgriffe gesilbert. Zierleisten. Grün. Blinker orange und Heckleuchten rot. Aufdruck frontseitig Nummernschild IAA 2011 und heckseitig MANN+HUMMEL, sowie Carrera-Schriftzug seitlich am unteren Türrend in grün. Zweiteilige Räder mit 5-Sternalufelge in grün. Bodengravur Wiking-Logo und Germany.

Auftragsmodell Polizei-Edition „Edition 9“ 2011/2012:

Karosserie weiß. Bodenbaugruppe schwarz. Scheinwerfer Türgriffe gesilbert. Zierleisten an Türen unten und an Stoßstangen schwarz. Blinker orange und Heckleuchten rot. Aufdruck auf Front und Heck POLIZEI schwarz. Kleines Blaulicht, auf Standfuß in Wagenfarbe, auf der Fahrerseite. Zweiteilige Räder mit Felge und integrierter 8-Loch Radkappe in Silber. Bodengravur Wiking-Logo und Germany.

Auftragsmodell Polizei-Edition „Edition 9“ 2011/2012:

Karosserie weiß. Bodenbaugruppe schwarz. Scheinwerfer und Türgriffe gesilbert. Zierleisten an Türen unten und an Stoßstangen schwarz. Blinker orange und Heckleuchten rot. Aufdruck auf Front und Heck GENDAMERIE rot. Kleines Blaulicht, auf Standfuß in Wagenfarbe, auf der Fahrerseite. Zweiteilige Räder mit Felge und integrierter 8-Loch Radkappe in Silber. Bodengravur Wiking-Logo und Germany.

Auftragsmodell SammlerKontor Edition Bonner Republik – Polizeilicher Begleitschutz des Bundeskanzlers 2011/2012:

Karosserie schwarz. Bodenbaugruppe schwarz. Scheinwerfer, Fensterumrandungen, Grill und Türgriffe gesilbert. Zierleisten an Türen unten und an Stoßstangen silbern. Blinker orange und Heckleuchten rot. Aufdruck auf Heck 911S und PORSCHE. Kleines Blaulicht, auf Standfuß in Wagenfarbe, auf der Fahrerseite. Zweiteilige Räder mit Felge und integrierter 8-Loch Radkappe in Silber. Bodengravur Wiking-Logo und Germany.

Aus dem Leben eines Drahtachters

von Stephan Köppen (Text; Foto: Hansjörg Baumann)

Guten Tag, oder Grüß Gott, wie wir hier im Schwäbischen sagen.

Darf ich mich Ihnen erst mal vorstellen: Mein Name ist Stromlinienbus. Die geneigte Kennerin und der geneigte Kenner hat von mir schon mal meinen Nachnamen gehört: die Gelbnummern-Fraktion nennt mich 700/3 C, die weiß-graue Fraktion 225/2 A.

Ich möchte Ihnen im Folgenden meine Lebensgeschichte nahe bringen, von der ich weiß, dass sie bei vielen meiner Brüdern und Schwestern anfangs ähnlich verlief, im Laufe der Jahre aber die Wechselwirkungen des Lebens unterschiedliche Schicksale für uns bereithielten.

Geboren wurde ich zwischen 1949 und 1952 in Berlin, Unter den Eichen 101 als Sohn des eines gewissen FP, eines bis dato weitgehend außerhalb Berlins unbekannten Herstellers von Plastikspielzeug. Genauer weiß man es leider nicht, da in dieser Zeit Bill Gates noch nicht mal in den Startlöchern saß und es den elektronischen Rechner eines Herrn Zuse an Power fehlte.

Anfangs bestand ich nur aus einem beigefarbenen Torso, dem aber bald ein braun-schwarz meliertes Becken zugefügt wurde, an dem meine vier Füßchen in Form von silbernen Rädern befestigt waren. Ich habe übrigens besondere Füßchen, nicht die ordinären grauen. Aber das erzähle ich an anderer Stelle.

Bald danach konnte ich auch schon sehen, da man meine Augen mit zwei weißen Farbkleckschen öffnete.

Zähne bekam ich auch gleich in Form eines ebenfalls weiß bestrichenen Nummernschildes. Desgleichen bekam mein Popo einen weißen Zierstrich gleicher Größe.

Dann kam ich erst mal in eine Wiege in Form eines grauen Pappkartons und hatte dort eine Weile meine Ruhe.

Als sich der Deckel wieder öffnete, befand ich mich in einem Spielzeugladen – wo, weiß ich nicht mehr genau – und wurde zusammen mit meinen Brüdern und Schwestern im Schaufenster ausgestellt. Vor mir stand ein Schild, auf dem vermerkt war: 1,50 DM oder 1,75 DM, so genau weiß ich das auch nicht mehr.

Mein erster Besitzer war ein kleiner Junge, der mich glücksstrahlend unter dem Weihnachtsbaum fand und mich sogleich auf dem Bahnhofsvorplatz seiner HO Anlage platzierte. Hier waren auch wieder einige meiner Geschwister, sodass es uns nicht langweilig wurde.

So ging es einige Jahre, immer zur Weihnachtszeit, wenn die Eisenbahnanlage aufgebaut wurde, erwachte ich aus meinem Dornröschenschlaf. Dann kamen auch immer gleich neue Geschwister hinzu, wobei auch schon die ersten davon an den Waden verschlossen waren und ihre Füßchen nur parallel bewegen konnten.

Mein junger Herr wurde auch älter und befasste sich mehr mit Elvis, Rock'n'Roll und seiner Gitarre, so dass ich völlig in Vergessenheit geriet. Erst in den frühen 80er erwachte ich wieder auf einer der damals unzähligen sogenannten Tauschbörsen, auf welchen ich mehrmals zu horrenden Preisen meinen Besitzer wechselte.

Nun kam ich erst mal wieder zur Ruhe, und ich landete in einem Schaukasten meines damaligen Besitzers. Ich hatte es gut bei ihm, wurde regelmäßig gewaschen, will sagen abgestaubt und jedem seiner Gäste freudestrahlend vorgeführt.

Leider wurde aber auch mein Besitzer immer älter, und er konnte sich nicht mehr recht an mir erfreuen.

Ab hier verliert sich meine Spur und findet sich erst im Jahre 2012 wieder, als ich mich in einem kleinen Dörfchen in Rheinland-Pfalz wiederfand.

Von dort kam ich ins Schwäbische, wo mein jetziger Herr mich in einer gläsernen Garage ausstellt, die kein Sonnenlicht abbekommt, da ich sehr lichtempfindlich bin, was mit den Jahren so allgemein üblich ist.

Ich glaube, dass ich es ganz gut getroffen habe, zumindest werde ich in nächster Zeit wohl nicht den plötzlichen Tod durch unachtsames Zertrampeln meines Körpers erleiden oder im Sandkasten vergessen werden, wie es so vielen meiner Geschwistern erging.

Für die Leser bin ich ja schon im Rentenalter, aber ich behaupte mal, dass ich noch sehr gut beieinander bin. Jede Haftpflichtversicherung würde mich mit Kussband aufnehmen, da ich in all diesen Jahren unfallfrei durchs Leben gefahren bin.

Ich habe noch nicht mal irgendwelche Furchen und Runzeln am Körper und noch alle Zähne!

Das war ein kleiner Ausschnitt aus meinem bisherigen Leben, weitere Episoden von mir und meinen Geschwistern sollen folgen.

Da wir hier eine ziemlich große Familie sind, droht es, eine unendliche Geschichte zu werden.

Bis dann und viele Grüße

Ihr



Was so alles aussieht wie Wiking, ohne Wiking zu sein (Teil 3)

von Michael Reichardt (Text und Fotos)

Heute werfen wir unseren Blick auf die Modelle der Firma Manurba. Die Bezeichnung Manurba steht für den Chef und Gründer der Firma **Manfred Urban** aus **Bamberg**. Die Autos wurden ab den 1950er Jahren produziert, und ich bekam meine ersten „anne Bude“, wie man im Ruhrgebiet, wo ich aufgewachsen bin, einen Kiosk nennt. Die Bude von Heinrich Thiesbrummel auf der Lütgendortmunder Straße hatte neben diversen Bonbongläsern auch ein Glas mit solchen Autos parat und Onkel Heini, wie er bei uns Kindern hieß, fingerte mir den ersten bunten Mercedes für meinen Tacken (10 Pf.) aus dem Glas. Ich mag diese Plastikautos bis auf den heutigen Tag. Sie sind keine Wikinger, beileibe nicht, aber sie haben ihren ganz eigenen Charme. Und heute habe ich sie: Alle Manurbas, die ich damals sehnsüchtig im Glas stehen sah.

Es gibt 5 Serien von Manurba. Serie 1 ist gut gelungen, die 2. Serie fällt dagegen ab. Serie 3 umfasst Fahrzeuge der Serie 2 nur an Stelle der Metallachsen mit einer einteiligen Plastik-Rad/Achseneinheit. Serie 4 ist leider die schwächste und Serie 5 ist wieder identisch mit Serie 4, aber mit den Plastik-Rad/Achseneinheiten.

Zunächst zur Serie 1 von Manurba. Beginnen wir also mit Mercedes. Der W196 Rennwagen ist ein wenig zu groß geraten und wirkt doch im Vergleich zum Wikingmodell sehr plump.



Der Mercedes 190 und sein Bruder, der 220 (unterscheidbar an den Nebelscheinwerfern, die nur der 220er besitzt) sind recht gut gelungen. Hier das Taxi von Wiking im Vergleich. Einen unverglasten Mercedes 220 von Wiking gibt es ja nicht.

Von links Manurba 220, 190, 220 von Wiking:



Auch ein recht gelungenes Modell ist der Manurba DKW F 91, auch Sonderklasse genannt:



Der Opel Olympia Caravan ist bei Wiking und Manurba der 1955/56er Jahrgang, am Grill erkennbar. Schillernd bunte Farben wie hier sind bei Manurba zu entdecken, wenngleich die 4 Farben rot, gelb, blau und grün schon die häufigsten sind und waren.



Das Modell des VW Karmann-Ghia ist von Manurba recht gut getroffen, leider ein wenig groß. Der Hausfrauenporsche ist dennoch einfach chic.



Ebenfalls zur Serie 1 gehören, BMW 503, Borgward Limousine, Borgward Coupé, DKW Schnellaster, Goliath 1100, Hanomag L28 Bus und LKW, 2 Opel Kapitäne, 2 Cabrios, 1 Opel Olympia Cabrio, allerdings alle ohne einen Bezug zu Wiking-Modellen.

Kommen wir zu Serie 2 von Manurba. Den Anfang machen wieder zwei Mercedes 300, die Limousine und der SL. Wie immer links Manurba:



Die Eleganz des Wikingers fehlt. Es war halt Spielzeug für 10 Pfennig, der 300a mit der Formnummer 2 und der 300 SL mit der Formnummer 8.

Die im Alltag stets präsenten Käfer dürfen natürlich nicht fehlen. Übrigens hatten die Autos der 2. Serie – wie oben schon erwähnt – Formnummern (im Folgenden: FN) innen im Gegensatz zur Serie 1, welche ohne Formnummern war. Der Käfer von Manurba gibt die typischen Rundungen eines Wolfsburger Krabbeltiers wieder (FN 7):



Der Porsche 356 ist wieder sehr schön gelungen, wie ich finde. Alle wesentlichen Merkmale sind vorhanden und getroffen. FN 5 in Rotbraun neben Wiking, resedagrün mit Bodenplatte, blau ohne Bodenplatte:



Der Ford 12 M „Weltkugel“: Er wurde in dieser 2. Serie und später mit anderer Formnummer auch in der 4. Serie sowie den Plastikrad/-achs-Serien 3 und 5 in identischer Form produziert (FN 9/10).



Der BMW 501 Barockengel ist einfach etwas zu klein geraten. Die Wucht in Verbindung mit der Formschönheit des Vorbildes kommt nicht ganz herüber (FN 1 und 18).

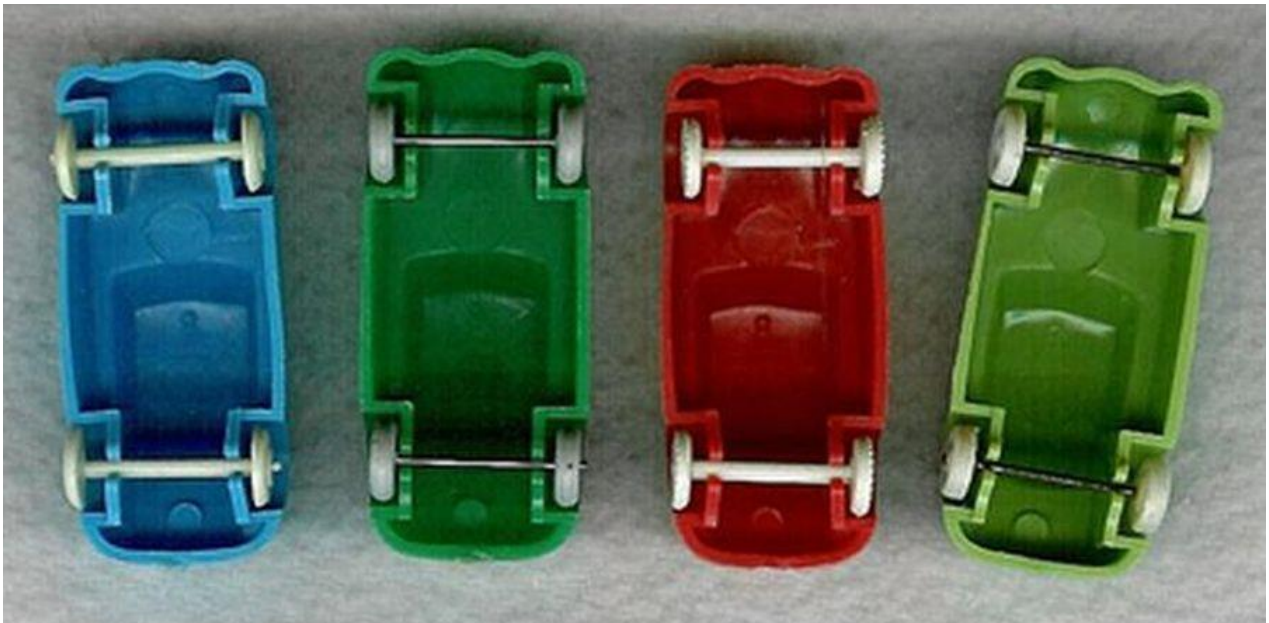


Der DKW ist schon das Nachfolgemodell des F91, breiter und ohne Vorbild bei den unverglasten Wikingern, deshalb wird hier als Wiking-Modell die verglaste DKW Limousine gezeigt (FN 2 und 17).



Über die gezeigten Modelle hinaus gibt es noch das Käfer-Cabrio, den VW T1 als Bus und Pritsche, einen Borgward-LKW und Mercedes-LKW sowie 5 verschiedene US-Amerikaner in der 2. Serie. Die 4. Serie ist formenbautechnisch gesehen leider die schlechteste. Teilweise wurden auch nur Fahrzeuge neu „geformt“, die es bereits in den Serien 1 und 2 gab. Hier nochmal der Hinweis, dass sowohl von der 2. Serie als auch von der jetzt folgenden 4. Serie jeweils die Autos mit Plastikachsen erschienen und als Serie 3 bzw. 5 bekannt sind. Sie hier nochmals vorzustellen würde den Rahmen sprengen, da sie - wie gesagt - formentechnisch bereits vorgestellt wurden, als Versionen mit Metallachsen.

Beginnen wir die Serie 4 mit dem VW Käfer (FN 1). Er wirkt zumindest etwas klobig und unförmig. Hier zunächst noch einmal zu sehen sind die Räder und Achsen: Hellblau aus der Serie 5; grün aus den Serien 1 und 2; rot aus der Serie 3; lindgrün aus der Serie 4.



Ford 12 M und BMW sind ja identisch mit denen der Serie 2, daher nun also zum Mercedes 300a: Mit Verlaub gesagt - eine der größten „Gurken“ (FN 5).



Es gibt auch ein 4-sitziges Cabrio, wenngleich auch hier viel im Vergleich zum Wiking-Modell fehlt (FN 10):



Einen Mercedes 180 Ponton gibt es auch in der 4. Serie. Leider ist er zu klein geraten (FN 11).



Es gibt in der 4. und somit auch in der 5. Serie darüber hinaus noch einen kleinen Opel Blitz (ca. 1:120) sowie je einen zum Maßstab 1:87 etwa passenden VW T1 Pritsche und Samba-Bus, einen Hanomag L28 LKW, Tempo Matador 4-Rad, einen DKW (?) oder Renault „Cremeschnittchen“, einen Opel Rekord und einen Delahaye-Rennwagen.

Soweit zu den Manurba-Autos. Diese sind definitiv von Manurba. Weitere Serien könnten durchaus ebenfalls aus der Bamberger Produktion stammen, dies ist aber nicht gesichert, und solange das so ist, laufen sie bei mir und meinen Sammlerfreunden unter dem Herstellernamen Unbekannt.

Wiking war nicht allein! – Siepers Kunststoff-Start mit Millionen-Auflagen

Die „Winterhilfswerk“-Militär-Miniaturen von 1940 und 1941

von Botho G. Wagner (Fotos von Marcel Fuchsberger)

Wie war das eigentlich in den Jahren 1939 und 1940 mit dem Start in die Kunststoff-Ära? Wo standen Sieper oder Wiking? Die Antwort: Beide in der ersten Reihe! Aber „Vorteil Sieper“ durch Menge und Erfahrung. Dieser Teil der Spielzeug-Geschichte ist nur wenig bekannt und wird deshalb hier aufgeschrieben.

Die große Chance: „Der neue deutsche Werkstoff“

Von Wiking ist bekannt, dass man in Berlin schon im Jahr 1936 (1) mit den damals neuen thermoplastischen Kunststoffen experimentierte. Denn man hatte in der Industrie schnell die mit dem „neuen deutschen Werkstoff“ (2) verbundenen Vorteile erkannt: Da war zunächst die begründete Sorge, dass Metall durch die Aufrüstung wohl künftig kontingentiert wird, wenn überhaupt noch für die Spielwarenproduktion zugelassen. Hier hatte man jetzt einen fast vollwertigen Ersatz für Weißblech zur Verfügung und das wohl auf Dauer. Und weiter ganz wichtig: Spritzgussreste oder Bruchstücke konnten einfach mit einer Mühle in wiederverwendbares Granulat umgewandelt werden - das sparte viel Rohmaterial! Mit den bisher bekannten Kunststoffen war dies nicht möglich (3). Und letztlich konnte man meist sogar auf die spätere Lackierung verzichtet werden, wenn man das Granulat entsprechend einfärbte. Bei Sieper hat man das getan. Man wählte für die Militärminiaturen der WHW-Serien (WHW steht für „Winterhilfswerk“) einen grauen Farbton, den man mit „Feldgrau“(4) bezeichnen kann. Es gibt aber auch Farbabweichungen bis hin zu einem Silbergrau - kein Wunder bei einer Millionenserie.

Zurück nach Berlin: Wiking startete seine ersten Flugzeug- oder Schiff-Serien aus Kunststoff wohl zum Ende des Jahres 1939 (5), sicher aber gleich 1940 in größerem Umfang. Das ist alles dem belesenen Wiking-Sammler bekannt und wird deshalb an dieser Stelle nur gestreift.

Darum geht es hier: Die beiden Sieper-WHW-Serien

1. Kriegswinterhilfswerk, WHW-Straßensammlung, 17. August 1940, „Soldaten der deutschen Wehrmacht“
 - (1) Fallschirmjäger, stehend (6)
 - (2) Infanterist, Handgranate werfend
 - (3) MG-Schütze
 - (4) Nachrichtentruppe, Telefon
 - (5) Haubitze
 - (6) Panzer
 - (7) U-Boot
 - (8) Schnellboot
 - (9) Zerstörer
 - (10) Leichter Kreuzer
 - (11) Jagdflugzeug, ME109
 - (12) Kampfbomber HE 111 (7)



2. WHW-Reichsstraßensammlung, 22./23. März 1941, „Tag der deutschen Wehrmacht“

- (1) Panzerspähwagen (Halbkettenfahrzeug),
- (2) Kabelleger zu Pferde,
- (3) Meldereiter,
- (4) Schwerer Mörser,
- (5) Panzerabwehrkanone (Pak),
- (6) Schwere Fliegerabwehrkanone (Flak 8.8),
- (7) Nebelwerfer,
- (8) Kampfbomber, DO17,
- (9) Sturzkampfbomber, JU87/Stuka,
- (10) Gorch Fock, Segelschulschiff,
- (11) Minensuchboot,
- (12) Schwerer Kreuzer.



Siepers Vorsprung

Die halblastischen (8) Aufstellfiguren, Fahrzeuge, Flugzeuge, Geschütze oder Schiffe wurden in Millionen(!)-Auflagen für das nationalsozialistische „Winterhilfswerk des deutschen Volkes“ (kurz: WHW) von der Firma Richard Sieper & Söhne (heute SIKU) in Lüdenscheid hergestellt. Die Firma Sieper, gegründet im Jahr 1921 als Metallgießerei, war auf Veranstaltungsabzeichen aller Art spezialisiert - und daran hatte man im Dritten Reich enormen Bedarf! Somit war dort schon zu diesem Zeitpunkt wertvolle Erfahrung mit der Kunststoffverarbeitung vorhanden.

Die Maßstäbe

Der Maßstab ist innerhalb der Sieper-Serien nicht einheitlich und liegt etwa bei 1:45, für den stehenden Soldaten, und etwa 1:3000 beim Schweren Kreuzer. Zum Vergleich bei Wiking: Flugzeuge und Wehrmachtsmodelle 1:200 und Schiffe 1:1250.



Dass man da auf dem Tisch Modelle mit ganz unnatürlichen Größenunterschieden im Spiel hin und her schob, störte uns Kinder damals nicht. Es waren willkommene Kleinspielzeuge!

Anzumerken ist hier aber, dass 1940/41 noch kein merkbarer Mangel an Neuspielzeug herrschte.



WHW. Was ist das?

Wir Kinder (der Autor ist Jahrgang 1935) kamen damals recht einfach über unsere Eltern oder Großeltern an diese Figuren. Denn diese waren Spendenbelege der WHW-Straßensammlungen in den Jahren 1940 und 1941. Diese Abzeichen wurden mit einer Anstecknadel oder einem Faden an der Jacke oder dem Mantel befestigt und so als Spendennachweis öffentlich getragen - sonst wurde man sofort nach der nächsten Straßenbiegung wieder mit rasselnder Spendenbüchse angehalten und um seinen Obolus gebeten. Diese Spende war gar nicht so freiwillig, sie war eher Zwang! Wer wollte damals schon außerhalb der „Volksgemeinschaft“ stehen? Eine Weigerung hätte durchaus zu Problemen führen können. Also war die Beschaffung dieser Miniaturen für uns Kinder recht einfach - und der Tauschhandel florierte auf der Straße: „Ich gebe dir zwei stehende Soldaten für deinen Stuka“.



Trolitul aus Troisdorf

Beide Hersteller, Sieper und Wiking, verarbeiteten damals den gleichen thermoplastischen Kunststoff für ihre Modellserien: TROLITUL, ein Polystyrol (PS) des IG-Farben-Werks in Troisdorf (Trolitul = Troisdorf), heute ein Werk der Dynamit Nobel AG. Polystyrol war bereits seit 1931 bei der BASF in Ludwigshafen in der Entwicklung gewesen. Diese neuen Kunststoffe galten damals als hochmoderner und zukunftsweisender Werkstoff. Von kriegsbedingtem „Ersatzstoff“ konnte also nicht die Rede sein. Polystyrol ist ein glasharter und somit bruchgefährdeter Kunststoff. Deshalb fehlen heute den Sieper-Flugzeugen meist Teile ihrer angegossenen Propeller – das Angebot an wirklich kompletten Flugzeugen ist knapp!

Die Preise - einst und jetzt

Bei diesen Sieper-Miniaturen kann man von echtem Groschenspielzeug (9) sprechen. Mehr als ein Zehnpfennigstück wollte eigentlich niemand auf einmal in den Schlitz der Sammelbüchse stecken. Denn um die nächste Ecke lauerte bekanntlich schon der nächste WHW-Sammler mit seiner Büchse auf den spendenwilligen Volksgenossen.

Die Groschenmünze war damals viel Geld: Der Monatslohn eines Arbeiters lag bei 160 Reichsmark. Die Butter im 250g-Paket kostete 1,65 RM, der Liter Milch 26 und der halbe Liter Bier 39 Reichspfennige. Dazu noch ein Beispiel aus der Spielzeugwelt: Für einen 7cm-Marschierer von Elastolin mussten die Eltern im Spielzeugladen durchschnittlich 25 Rpf. auf die Theke legen.

Die Sieper-Aufstellfiguren stellen zwar auch ein eigenständiges Sammelgebiet dar, sind aber doch meist Teil der Sammlungen von WHW-Generalsammlern oder auch ein Nebengebiet bei Wiking-Freunden. Ihr Geldwert ist recht bescheiden und liegt heute zwischen etwa 3.- bis 15.- Euro im Durchschnitt. Nur wirklich intakte(!) Flugzeuge kommen in die Region zwischen 30.- und maximal 50.- Euro. Bei diesen Preisen ist natürlich auch zu berücksichtigen, dass die Sieper-Modelle millionenfach(!) hergestellt worden sind! Vergleichsweise dazu stammen die Berliner Wiking-Modelle aus einer Kleinserienfertigung.

Abbildungen und gängige Bewertungen findet der Interessent in den Katalogen für WHW-Sammler.

Nur 24 Teile insgesamt?

Es sind also insgesamt nur 24 Teile, beide Serien zusammengezählt – und diese sind nicht einmal extrem selten. Was macht also der engagierte Sammler? Nach vielleicht drei Monaten intensiver Suche ist seine Sammlung komplett und Schluss damit? Nein, das muss nicht sein. Denn nun kann er sich den Varianten widmen. Wie bei Auflagen in Millionenhöhe nicht anders zu erwarten, gibt es bei fast jedem Modell leichte Formabweichungen. Diese entstanden durch den Einsatz mehrerer Formen pro Modell oder bei Formreparaturen. Und natürlich Farbabweichungen! Es ist noch ein Forscherparadies, denn nur ganz wenige Abweichungen sind in der WHW-Literatur dokumentiert. Richtig belohnt wird der Forscher aber nicht: Die Unterschiede spiegeln sich nicht im Preis.

Von Sieper und anderen Herstellern gibt es noch weitere WHW-Abzeichen mit ähnlicher Darstellungen aus dem Militärbereich. Doch diese fanden, da meist sehr vereinfacht und flach, kaum Interesse bei der damaligen Jugend.

Und dann? Die Margarinefiguren!

Bei Sieper bilden diese Militär-Miniaturen den Start in den weiten Bereich der Spielzeug-Aufstellfiguren. In Lüdenscheid ging es weiter um das Jahr 1950 mit der ebenfalls massenhaften Herstellung der sogenannten „Margarinefiguren“. Das waren Werbebeigaben der Margarinehersteller beim Kauf ihrer Ware im Lebensmittelgeschäft.

Sehr bekannt sind heute noch die vielen Figuren der Margarinefabrik Fri-Homa, Fritz Homann, hergestellt von Sieper. Margarinefiguren bilden ein sehr umfangreiches und eigenes Sammelgebiet. Und dann kamen ab 1954 die beliebten SIKU-Figuren (SIKU = Sieper Kunststoff) und Fahrzeuge im Maßstab 1:60 mit einem ebenfalls recht umfangreichem Programm.

SIKU und Wiking heute in einem Boot

Mit ihrer 1:60-Serie hatten die Lüdenscheider bereits in der Modellqualität die Lücke zu Wiking geschlossen. Ganz geschlossen wurde diese dann im Jahr 1985 mit der Übernahme des verwaisten Berliner Herstellers durch die Sieper-Gruppe.

Anmerkungen:

- (1) Siehe Musterschutz-Anmeldungen durch Wiking ab 1936. Hier wird „Kunststoff“ immer als weiterer Rohstoff neben Metall genannt.
- (2) Damalige Sprachregelung im NS-Zeitgeist.
- (3) Bekanntestes (Phenolharz-)Duroplast, so genannt wegen seiner nur einmaligen Verwendbarkeit, war „Bakelit“ und sein wohl bekanntestes Anwendungsgebiet war das Telefongehäuse.
- (4) Die graue Tarnung wurde bei der Wehrmacht mit dem Polenfeldzug im September 1939 eingeführt.
- (5) Siehe Bücher der Autoren U. Biene, R. Schönfeldt und R. Walsdorff.
- (6) Bezeichnungen zur Ausgabezeit.
- (7) Die Bomber HE111 (WHW 1940) und DO17 (WHW 1941) werden oft verwechselt, auch in der Literatur. Nachweis: WHW-Pressefotos von 1941 und Fotos zeitgenössischer Sammlungen.
- (8) Bezeichnung aus dem Bereich der Zinnfigurensammler.
- (9) Der Groschen = 10-Pfennigstück. Diese Bezeichnung hielt sich bis zur Euro-Währung.

Quellen:

Wiking-Bücher von U. Biene, R. Schönfeldt und R. Walsdorff,
WHW-Kataloge, Verlag R. Tieste,
Zeitgenössische Presseberichte,
„Altes Spielzeug“, Heft 5/2011. Sieper-Bericht von U. Höschen,
Sammlung „Deutsches Historisches Museum“, Berlin,
Sammlung U. Lorenz, Offenbach am Main,
Archiv und Sammlung des Autors,
Publikationen des Autors in der Online-Zeitschrift des „Wiking Sammler Netzwerks“

Mit Wiking in die Welt der höheren Mathematik

von Stephan Köppen

Diejenigen unter uns, die eine Partnerin an ihrer Seite haben, kennen sicher das gelangweilte Augenaufdrehen der besseren Hälfte, wenn man bei Familienfesten mal flugs freudig in die Runde wirft, dass man dieses oder jene Modell käuflich – natürlich äußerst günstig! – erworben habe, oder aber auch das feste Bestehen auf der Tatsache, dass ein bestimmtes Modell schon „ewig“ in der Vitrine gestanden habe, es aber der werten Gattin bis jetzt noch nicht aufgefallen sei.

Der Möglichkeiten gibt es da ja viele.

Aber wie viel überhaupt? Anhand des Dodge Tankwagen möchte ich das gerne mal aufzeigen.

Die „Sauristen“ haben da wesentlich mehr Möglichkeiten, ihre Mathematik Kenntnisse anzuwenden, als die „Gelblinge“, die nur 57 Grundarten ins Rennen schicken.

Das Handbuch, dessen zweite Auflage ja demnächst erscheinen soll, weist folgendes auf:

8 Varianten mit Schlitz, diese mit 10 Farbvarianten des Tankaufbaus, dazu Unmengen von lackierten Varianten.

Lassen wir letztere der Einfachheit mal weg (es rechnet sich einfach leichter!), kommen wir auf theoretisch $8 \times 10 = 80$ verschiedene Modelle.

Dass das reine Theorie ist, werde ich weiter unten darlegen.

Die gleiche Rechenoperation bringt uns bei dem Dodge mit Schlitz im Chassis auf $10 \times 6 = 60$ Farbkombinationen.

$80 + 60 = 140$, das kann man noch im Kopf rechnen.

Aber es gibt ja noch die Zusatzoption der 6 verschiedenen Heckaufkleber.

Rechnerisch ergibt das 140 Modelle ohne Heckaufkleber zuzüglich $140 \times 6 = 840$ Stück, in Summe also 960 Autos der Variante 231.

Ach, Sie denken, das wäre schon alles? Weit gefehlt. Herr Peltzer erfreut uns Sammler auch noch mit der Tatsache, dass es die Räder nicht nur in den schnöden Grautönen gibt, sondern hat auch noch hier noch 5 Argumente eingebaut, die uns bei Auktionen oder in der Elektro-Bucht hoffnungslos verzweifeln lassen.

Dodge mit grauen Rädern also 960 Stück, dazu die verschieden farbigen Räder mit $940 \times 5 = 4700$, gibt als vorläufige Zwischensumme mal locker flockig 5660.

Und die lackierten Varianten hatten wir ja außen vor gelassen.

Setzt man die Preise bei CS auch nur ansatzweise an, so ergibt das mehrere Einfamilienhäuser, die nicht gebaut werden können.

Aber gemach, gemach, so schlimm ist es ja gar nicht. Die Modelle wurden ja nicht fabrikmäßig produziert, und es ist mehr als fraglich, ob jede Farbkombination zu jeder Zeit verfügbar war. Und es ist ja unbekannt, wie viele Modelle von jeder Sorte produziert wurden, um sie aus dem Stadium eines Versuchs herauszuheben.

Andererseits hilft es uns auch nicht, dass es eigentlich unlogisch ist, z.B. auf einen gelben Tankaufbau ein ESSO Emblem zu platzieren, da die Farben von ESSO nun mal rot und blau sind (heute würde man Corporate Identity dazu sagen).

Ähnliche Beispiele darf sich die geneigte Leserin/der geneigte Leser selbst zusammen suchen – frau/man wird bald fündig werden!

Und so bleibt es eben bei einer Rechnung mit mehreren Unbekannten, deren Lösung in den unbekannten Weiten des Weltalls verbleibt. Und die Ausgangsfrage, wie viele Modelle es vom Dodge Tankwagen gibt, bleibt ungelöst.

Aber ist das nicht eigentlich der Reiz an den alten Wikingern? Etwas zu entdecken, was man so noch nie gesehen hat, oder auf den einschlägigen Auktionen in Köln und Nürnberg mitzubekommen, dass eine Variante aufgetaucht ist, die kein Mensch bis dato kannte.

In meiner persönlichen Liste der Auktionsergebnisse aus Köln und Nürnberg finden sich 4 Modelle (nur des hier besprochenen Dodge, ansonsten wäre es derzeit 1289 Stück), die dem Handbuch nicht zugebucht werden können. Insofern stimmen oben genannte Zahlen nur ansatzweise. Denn jede neue Variante muss ja auch als Möglichkeit gesehen werden, etwas zu besitzen, was der Sammlerfreund nicht hat.

Und dieses Gefühl lassen wir uns von keiner Mathematik vermiesen.

Und es bleibt der Trost, dass wir nie vollständig sein können, insofern unser Hobby uns also lebenslang begleiten wird.

Und den besseren Hälften sei gesagt: Es gibt schlimmere Hobbys für Männer!

Korrektur: Opel Rekord 1957

von Michael Broer (Text und Foto)

Da kann man noch so genau hinschauen – trotzdem macht man Fehler! In meinem Artikel über den Opel Rekord 1957 in der Ausgabe 25 habe ich die Bodenplatte des Modells als ein Bauteil gerechnet. Tatsächlich war mir nicht aufgefallen, dass der Kardanbereich nicht Teil der Spritzgussform ist, sondern eine eigenständige Form. Dies liegt wohl daran, dass die Heimarbeiter seinerzeit sehr sauber gearbeitet haben – man sieht es tatsächlich nicht, wenn man das Modell nicht in seine Einzelteile zerlegt (und Letzteres ist nicht meine Welt)! Ich bitte das Versehen zu entschuldigen und danke dem Sammlerfreund (und leidenschaftlichen Modell-Zerleger) Peter Kuss für den Hinweis!



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
Marcel Fuchsberger
Stephan Köppen
Frank Niester
Michael Reichardt
Botho G. Wagner
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 – sofern nicht anders angegeben – 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!