

MODELLBAU

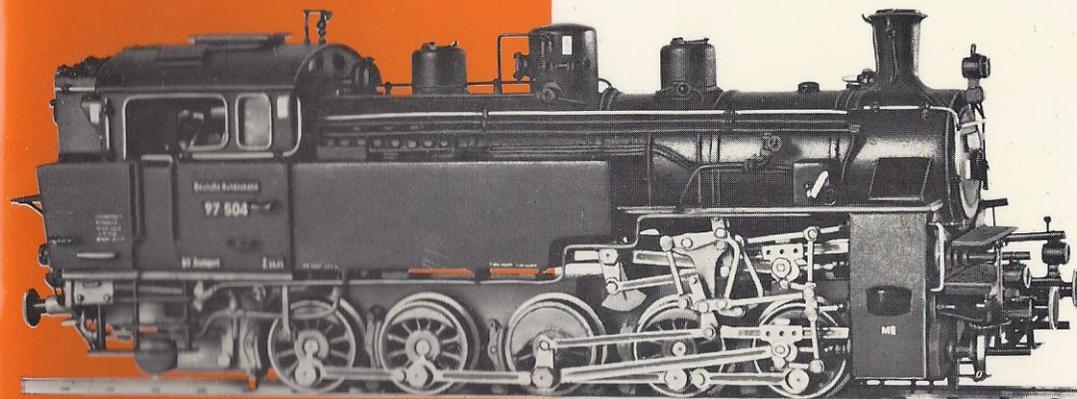
HO

O

I

# SCHNABEL

**25**  
JAHRE  
1948 - 1973



**D6**

## Bitte-

denken Sie bei beabsichtigten Aufträgen daran, daß wir gerne unsere Arbeiten über das ganze Jahr verteilt disponieren möchten, um eine gleichbleibende Lieferbereitschaft - besonders auch für kurzfristige Arbeiten an Lokumbauten, Getriebeänderungen, Beschilderungen, Lackierungen usw. - gewährleisten zu können. Sie helfen uns sehr, wenn Sie Ihre Aufträge und Anfragen dazu möglichst jeweils zum Jahresbeginn stellen, auch wenn eine Lieferung erst später erfolgen soll. Zudem fassen wir gerne gleiche oder ähnliche Arbeiten zusammen, um nicht nur schnellere und termingenauere Lieferungen, sondern vor allem aber Zeit- und somit im Interesse unserer Kunden auch Kosteneinsparungen zu erreichen. Dies können wir am besten, je mehr Aufträge mit einem gewissen Lieferspielraum vorliegen.

Änderungen von Konstruktionen und Maßen bleiben im Interesse von Verbesserungen stets vorbehalten.

Unsere Lieferungen erfolgen gegen Nachnahme oder Vorausrechnung und bei größeren Arbeiten und bei uns bekannten Kunden nach besonderer Vereinbarung. Bitte, sehen Sie von unverlangten Zahlungen ohne Rechnungsgrundlage ab. Bei Kleinaufträgen unter DM 10,- ist leider ein Bearbeitungszuschlag von DM 3,- unumgänglich.

Technische Anfragen können nur gegen Berechnung des entstehenden Aufwandes beantwortet werden.

Angebote sind freibleibend - die Berechnung unserer Arbeiten erfolgt stets zu den Kostengrundlagen zum Zeitpunkt der Lieferung.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, wenn die Erledigung kurzfristiger Aufträge oder Anfragen in den letzten Wochen jeweils vor Weihnachten beim besten Willen nicht möglich ist. Unsere Lieferungen reisen auf Kosten und Gefahr des Empfängers, werden jedoch stets bestmöglich und sorgfältig verpackt zum Versand gebracht und bei wertvolleren Modellen etc. gegen Berechnung versichert aufgegeben.

Die unter dem Titel WAS KUNDEN SCHREIBEN... abgedruckten Auszüge aus Zuschriften wurden bewußt ohne Namensnennung gebracht. Die Originale können gerne hier eingesehen werden.

## MODELLTECHNIK Ing. Ulrich Schnabel

Modellbau-Anstalt - Werkstatt für Feinmechanik Modelleisenbahn - Fach- und Versandgeschäft

Stammhaus gegründet 1890 in Breslau

**8591 Wiesau**

Hauptstraße 37 Postfach 1245 Ruf: (09634) - 1460

Drahtanschrift: Schnabel Wiesau (Opf.)

Postscheck-Kto. 37289-857 Nürnberg / Bank: Sparkasse Wiesau 90696 (BLZ 781 515 10)

Erfüllungsort: Wiesau (Opf.)

Gerichtsstand: Waldsassen



## SEHR GEEHRTE FREUNDE DER MODELLBAHN!

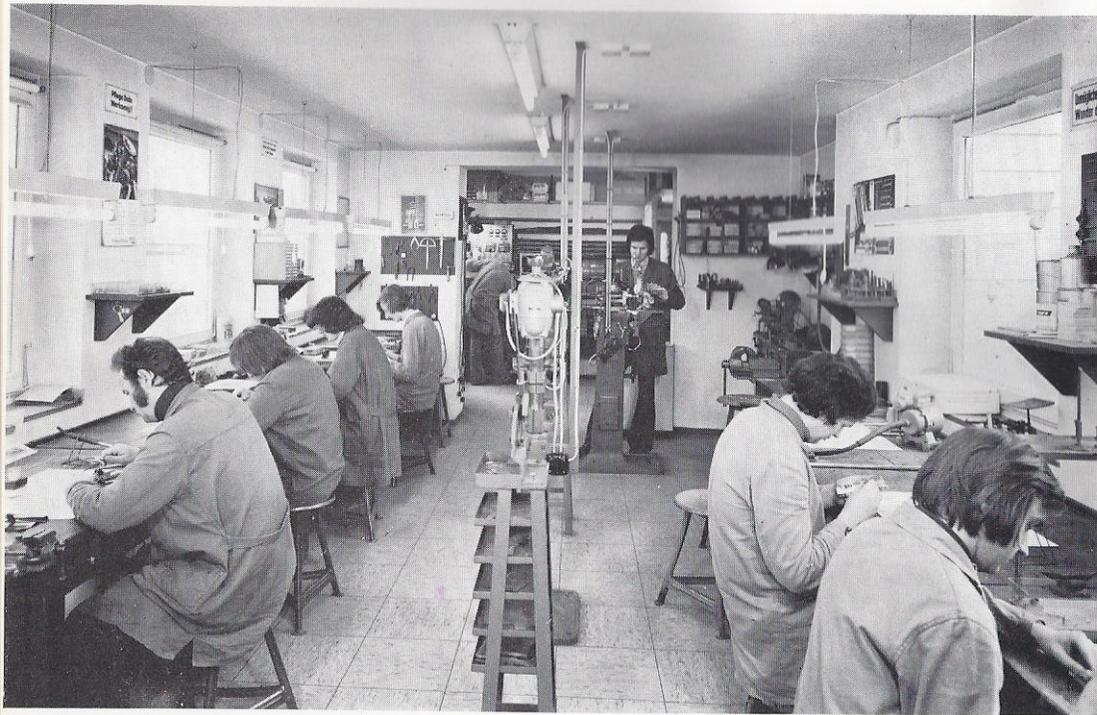
Mit diesem Prospekt möchten sich Ihnen meine Mitarbeiter und ich als die älteste und erste Modellbauanstalt der BRD bekannt machen. Aber auch unsere Stammkunden und Freunde wird es sicher interessieren, anhand der Abbildungen die Arbeit von rund 30 Jahren kennen zu lernen, denn schon im ersten Nachkriegsjahr begann ich - lange vor der offiziellen Wiedereröffnung unserer Werkstatt - die Arbeit unseres früheren Stammhauses wieder aufzunehmen.

Mein steter Leitgedanke, jedem Lokmodell - sei es von uns gebaut oder auch nur umgebaut - genau das Aussehen und die Eigenschaften hinsichtlich Leistung und Fahrweise zu geben, die der Besteller ganz individuell wünschte, hat sich als richtig erwiesen. Und wenn wir dort anfangen, wo andere aufhören, nämlich bei der Erfüllung ganz persönlicher Wünsche unserer Kunden auch in den kleinsten Dingen bis hin zur Art der Lackierung und bei dem Eingehen auch auf ausgefallene Anforderungen unserer Freunde, so hat dies im Verein mit unserem steten Bemühen, jede Arbeit in absolut feinmechanischer Manier zu erledigen, sicher dazu beigetragen, dem Ruf meines Betriebes im In- und Ausland seine heutige Geltung zu verschaffen.

Und wenn unter den abgebildeten Modellen auch solche sind, die heute sicher nicht gerade als up-to-date zu bezeichnen wären, so sollen sie lediglich zeigen, was wir vor Jahrzehnten bauten, ehe es überhaupt annehmbare Industriemodelle und Bauteile gab und daß auch wir stets zu lernen bemüht waren und unsere Arbeiten mehr und mehr verfeinern und auf den heutigen Stand bringen konnten.

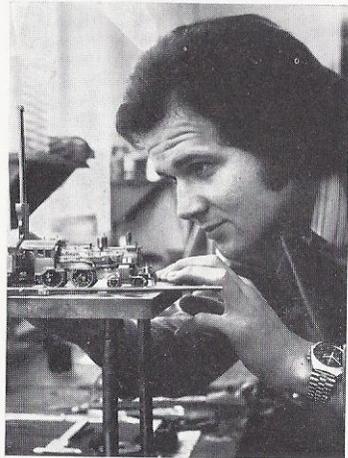
Auch in Zukunft werden meine Mitarbeiter und ich gerne bemüht bleiben, allen erfüllbaren Wünschen gerecht zu werden und das nette Vertrauensverhältnis zwischen unseren langjährigen und neuen Kunden und Freunden und uns zu erhalten.

Mit freundlicher Empfehlung  
Ihr  
ING. ULRICH SCHNABEL VDI



## WIE ES BEI UNS AUSSIEHT-

werden wir oft gefragt. Nun denn - in der Abbildung oben sehen Sie den Hauptteil unserer Fertigbauwerkstatt, in der letzte Hand an alles gelegt wird, seien es Umbauten oder neue Handarbeitsmodelle oder sonstige wichtige Arbeiten und wo alles den "letzten Schliff" bekommt, ehe die Modelle den weiteren Weg in die Lackiererei und wieder zurück gehen. Drei verschiedene Werkstätten wurden seit unserem Bestehen schon zu klein, ehe wir hier endgültig in hellen und freundlichen Räumen sesshaft wurden, in denen es auch Spaß macht, unsere manchmal nicht ganz leichten Arbeiten zu verrichten.



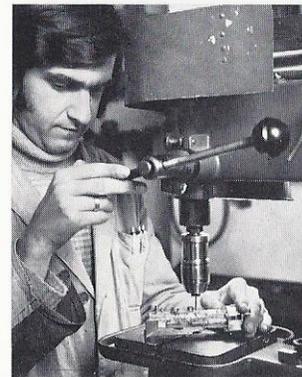
**Peter Schnabel**  
Juniorchef, Werkstattboß und  
Telefonberater

Und was sonst noch bei uns "summt und brummt" soll lieber nicht im Bild gezeigt werden, denn so sehr übermodern sind wir gar nicht! Wir hängen sehr an der guten alten Tradition der handwerklichen Feinmechanik und hüten - außer modernen - auch eine ganze Anzahl älterer Maschinen und Vorrichtungen - zum Teil aus unserer Gründerzeit - die zwar schon fast museumsreif aber doch immer noch unentbehrlich für unsere Spezialarbeiten sind und meist auch dafür speziell einmal gebaut wurden. Nicht das Moderne einer Maschine ist für eine Arbeitsleistung maßgebend, sondern der Mann, der sie bedient. Und auch hier bleiben wir der guten alten Handwerksart treu und wenn die seit unseres Bestehens ausgebildeten rund fünfzig Feinmechanikerlehrlinge nicht nur ausnahmslos gute Prüfungen absolvierten, sondern im Laufe der Jahre schon fünfmal Innungs- und Kammermeister zu verzeichnen waren, so sind wir doch etwas stolz darauf bewiesen zu haben, daß bei uns nun einmal Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit nicht nur in unserer Arbeit selbst, sondern auch in der Nachwuchsschulung Vorrang haben.

Hier arbeiten keinerlei Hilfskräfte oder Heimarbeiter oder dgl., sondern ausschließlich Feinmechaniker und daher sind wir stets ein Team von einem knappen Dutzend Köpfe und so wird es auch bleiben, denn für unsere Arbeit ist nun einmal Fingerspitzengefühl und das bewußte "vernickelte Augenmaß" Grundvoraussetzung. Hierfür kann man nicht beliebig neue Leute von heute auf morgen beschäftigen.

Ein Stamm eingearbeiteter und ausgebildeter Kräfte ist - so möchten wir meinen - nun einmal unsere Stärke in unserem Fach. Bei der ungeheuren Vielfalt der zahlreichen Systeme mit ihren besonderen Eigenarten, der vielen Umbau- und Einzelbearbeitungsmöglichkeiten und der vielen nötigen Tricks beim Angleich verschiedener Fabrikate untereinander für z. B. eine einzige Anlage ist ohnehin ein langjähriges Fachwissen und viel Erfahrung Voraussetzung, um alle Probleme souverän meistern zu können.

Und eigentlich sind von den Betrieben der "ersten Stunde", die sich gewissenhafte und sorgfältige Arbeiten zur Bedingung stellten, unseres Wissens bis heute nur übrig geblieben: Heller (Loktreibräder), Nemeč (Profile), Voegelé (Federpuffer und Wagenradsätze) und wir.



Die "Senioren" unseres Teams, jeder mit einer Handvoll Mitarbeiter (seit 15 und 20 Jahren) verantwortlich für bestimmte Arbeitsgebiete des Lok- und Fertigbaues. Jeder ein Könnner in seinem Fach!



Und so soll auch einmal unseren "alten Hasen" - dem Stammpersonal unseres Teams - Dank und Anerkennung für jahrzehntelange Betriebstreue und unermüdete Arbeit in diesem Sinne zuteil werden, denn ohne deren steten gewissenhaften Einsatz, der Lust und Liebe zur Sache und recht viel Fach-Idealismus und dem Bestreben nach immer neuen Verbesserungen wäre es undenkbar gewesen, unsere Kunden stets mit gleichbleibender Sorgfalt zu bedienen und den Ruf unseres Betriebes in der heutigen Form zu festigen.

Und wenn wir auch durchaus nicht in Anspruch nehmen wollen, die "beste" Modellbauanstalt zu sein, wie dies aus vielen Kundenzuschriften spricht, so mögen diese aber doch Beweis dafür sein, daß wir in jedem Falle durch Erfüllung aller - selbst der kleinsten - individuellen Wünsche der Besteller genau das lieferten, was verlangt und erwartet wurde.

Und dies wollen wir auch in Zukunft gerne weiter so zur beiderseitigen Zufriedenheit handhaben.

## WENN SIE NACH ETWAS ANFRAGEN MÖCHTEN –

bedenken Sie bitte, daß uns monatlich viele hundert Zuschriften erreichen, deren Beantwortung trotz aller Bemühungen nicht immer prompt möglich ist. Die Korrespondenzabwicklung ist schon lange unser großes Sorgenkind, denn durch die ständige Weiterempfehlung unserer Arbeiten häufen sich die Posteingänge in beängstigendem Maße. Sosehr wir uns auch über das Interesse an unseren Arbeiten freuen und sosehr wir auch Verständnis dafür haben, daß bei der Vielzahl möglicher Lokbearbeitungen, Umbauten und Anfertigungen etc. erst einmal angefragt wird, was wir tun können, was das kostet und wie lange das dauert (zumal bei den ständigen Kostenbewegungen keine Preise in den Katalog aufgenommen werden konnten!), so müssen wir doch auch sehr höflich um Nachsicht bitten, daß sich monatlich tausende Anfragen nicht prompt nach irgendeinem Schema beantworten lassen.

Auch die Herausgabe von Preislisten ist in unserem Spezialfach leider unmöglich. Für eine zügige Erledigung der vielen Anfragen (die meist leider auch nur interessehalber ohne erkennbare Auftragsgrundlage gestellt werden!) müßten wir mehr Büropersonal beschäftigen als produktive Fachkräfte in unserer eigentlichen Fertigung. Und das wäre wohl nun doch ein etwas ungutes Verhältnis, abgesehen davon, daß dieser immense Aufwand nur auf Kosten unserer eigentlichen Kunden möglich erscheint. Und das finden wir etwas ungerecht.

Wir versuchen daher, Anfragen nach technischen Gesichtspunkten zusammenzufassen und möglichst dann für mehrere Interessenten gemeinsam zu erledigen, sobald sich für bestimmte Dinge eine Arbeits- und Liefermöglichkeit abzeichnet. Ebenso verfahren wir auch bei der Abwicklung der Aufträge unserer Kunden: gleiche oder ähnliche Arbeiten für mehrere Kunden werden gemeinsam erledigt. Dies bringt dann prompte und schnelle Lieferungen und auch Kosteneinsparungen mit sich!

Das bedeutet nun wiederum auch nicht, daß wir nur "Sammelarbeiten" ausführen - dazu ist nun unser Arbeitsgebiet doch zu vielfältig. Aber die am meisten verlangten Dinge lassen sich doch hier oder da zusammenfassen, zumal daneben ohnehin noch die Ummengen kleinerer Umbau- und sonstiger Arbeiten auszuführen sind.

Wenn Sie nun auf eine Zuschrift nicht sofort Antwort bekommen sollten, denken Sie bitte nicht etwa, daß etwas in den Papierkorb gewandert wäre. Es wird alles sorgfältig registriert und zur Erledigung vorgemerkt. Manches kann schnell gehen - anderes leider wieder nicht - je nach Thematik der Anfrage und der Liefermöglichkeit dazu.

Bedenken Sie bitte auch, daß für manche Angebote stundenlange Berechnungen, Heraussuchen von Unterlagen über frühere gleiche oder ähnliche Arbeiten, die Prüfung benötigter Teile und die Verwendbarkeit möglicher Industriemodelle oder deren Teile nötig sind und daß ein solcher Aufwand nur bei klaren oder erkennbaren Auftragsabsichten sinnvoll erscheint.

Wir nehmen trotzdem die Abwicklung auch des Papierkrieges sehr genau - aber verstehen Sie bitte auch, daß Anfragen ohne Rückporto oder gar Postkarten wenig Aussicht auf bevorzugte Erledigung haben können.

Wir wollen versuchen, von Zeit zu Zeit Listen mit annähernden Preisen für bestimmte Arbeiten herauszugeben. Und wenn Sie auf eine Anfrage erst einmal mit Drucksachen informiert werden, bitten wir höflich um Verständnis für diesen Weg, den wir letzten Endes nur gehen müssen, um die eigentliche Auftragserledigung für unsere Kunden nicht vernachlässigen zu müssen. Und davon profitieren Sie sicher auch im Falle eines Auftrages, über den wir uns immer sehr freuen, und den wir gerne ebenso sorgfältig erledigen werden wie es unsere Kunden allgemein kennen.

## WAS SIE VON UNS BEKOMMEN KÖNNEN!

### LOKUMBAUTEN

Die Umarbeitung von Lokomotiven aller Fabrikate für jedes gewünschte andere System erfolgt bei uns nicht "so billig wie möglich", sondern so zuverlässig und betriebssicher wie es sich überhaupt erreichen läßt. Wir waren auch auf diesem Gebiet die ersten, die serienmäßige Lokumbauten mit z. T. musterrechtlich geschützten Verfahren entwickelten. (Hier seien nur z. B. die gefederten Kohlestromabnahmestifte an der Rückseite isolierter Räder erwähnt, die lange Jahre für uns als DBGM geschützt waren, ehe dieses Prinzip nach Ablauf der Schutzfristen auch von anderen namhaften Firmen übernommen und an deren Modellen bis heute angewandt wird!) Wir holen aus jeder Umbaulok alles heraus, was Leistung, Laufruhe und Betriebssicherheit zu verbessern vermag. Lokumbauten - vor Jahrzehnten ausgeführt - laufen auch heute noch anstandslos!

In Modelle, deren Antriebe nicht überzeugen, bauen wir neue Motoren oder ganze - speziell angefertigte - neue Triebwerke ein, z. B. mit Märklinmotor anstelle von Schneckenantrieben usw. Auch werden für solche Zwecke oft Treibgestelle anderer Industriefabrikate mit entsprechender Abwandlung verwendet.

Auch Umarbeitungen dieser Art werden mitunter mit fast wissenschaftlicher Akribie erledigt und es gibt praktisch nichts, was wir nicht tun könnten, sofern es dafür überhaupt eine einwandfreie technische Möglichkeit gibt.

Modelle von M+F, Günther, Fulgurex und andere, die überwiegend für Zweischienensysteme angeboten werden, können wir ebenfalls mit anderen Antrieben für alle Systeme versehen.

Auch Einzelarbeiten wie Rädernachdrehen, Isolierungen können ausgeführt werden, dgl. Einbau feinerer Räder (Heller).

Für alle Arten von kompletten Umbauten etc. werden unsere Garantiekarten für ein volles Jahr mitgegeben.

### MOTORISIERUNGEN

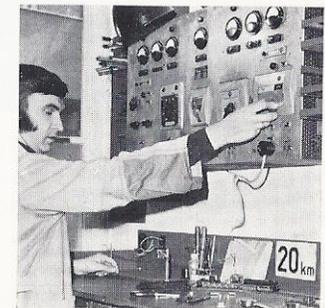
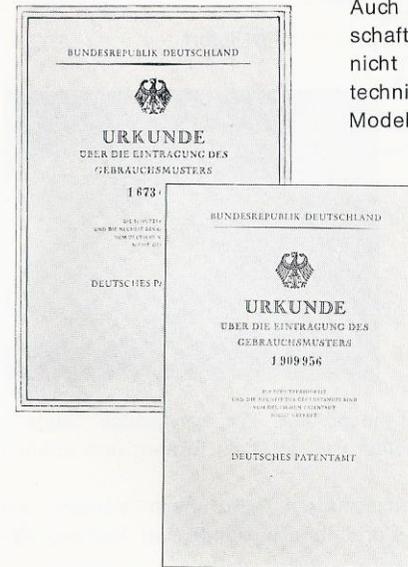
können an allen Tendern, Wagen und speziellen Modellen - soweit auch nur Platz vorhanden ist - vorgenommen werden. Bei kleinen Loks ohne ausreichenden Platz für vernünftige Antriebe helfen

wir durch starke Motorisierung des Tenders mit dem jeweils bestmöglich geeigneten Antrieb - meist in absoluter Einzelanfertigung. Ganz kleine Modelle, für die auch der Tender nicht zum Antrieb herangezogen werden kann, können durch "Geisterwagen" geschoben werden, in die wir nach bewährter Manier Antriebe einbauen. Sie können also z. B. einen Packwagen mit komplettem Märklinantrieb, Skischleifer und Schaltrelais als selbstständiges Triebfahrzeug laufen lassen. Diese Arbeiten führen wir für alle Fabrikate und Systeme aus!

Auch für diese Arbeiten gibt es unsere Garantiekarten für 12 Monate mit auf den Weg.

### GETRIEBEUMBAUTEN

Industriefahrzeuge laufen - mit wenigen Ausnahmen - viel zu schnell (z.T. mit weit über 350 km/h Höchstgeschwindigkeit)! Für ernsthafte Modellbahner ist das nicht akzeptabel - ganz abgesehen davon - daß die hohen Geschwindigkeiten nur auf Kosten der Zugkraft und Leistung der Lokomotive erreicht werden können.



Wir sind seit Jahrzehnten darauf spezialisiert und waren auch auf diesem Gebiet bahnbrechend, die Getriebe von Industriemodellen so umzubauen, daß die Maschinen hernach mit einer optisch richtig und natürlich wirkenden V/max fahren.

Durch unsere Bearbeitung - die in jedem Falle in feinmechanischer und zuverlässiger Einzelbearbeitung erfolgt - wird erreicht:

- **wesentliche Steigerung der Zugleistung, besonders auf Steigungen usw.,**
- **ein sichtbar zügigerer Lauf der Fahrzeuge und vor allem**
- **eine einwandfreie Langsam- und Schrittfahrfähigkeit (je nach neuer Untersetzung) - auch bei Wechselstromfahrzeugen.**

Die mechanische Erhöhung der Zahnraduntersetzungen ist bekanntlich der einzige Weg, der den Antrieben - im Gegensatz zu anderen Verfahren - ein tatsächlich höheres "Drehmoment" zu verleihen vermag.

Sie können bei einem Auftrag jede verlangte neue Höchstgeschwindigkeit wünschen, und Sie erhalten sodann ein Modell zurück, das so fährt, wie sie das wollen.

Getriebeumbauten bekommen ebenfalls Garantiekarten für ein Jahr mitgeliefert.

### Fertig umgebaute Lokomotiven

können Sie von allen Fabrikaten erhalten und brauchen nicht erst eine Maschine zu Umbauten einsenden. Wir haben stets fast alle Modelle von Märklin, Fleischmann und die gängigsten von anderen Fabrikaten am Lager oder können diese auch gerne - soweit nicht bei uns vorrätig - beschaffen.

### Äußere Verbesserungen

werden ganz nach Wunsch und in jeder verlangten Vielfalt ausgeführt. Wir verwenden Bauteile und Zurüstsätze von M+F, Günther und solche von uns selbst und anderen Firmen und können Detaillierungen jeder Art vornehmen.

Ferner beschildern wir Ihre Modelle mit unseren Metall-Ätzschildern ganz nach Wunsch als Reichsbahn-, Bundesbahn- oder Länderbahnlok oder nach Vorbildern ausländischer Bahnverwaltungen.

### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

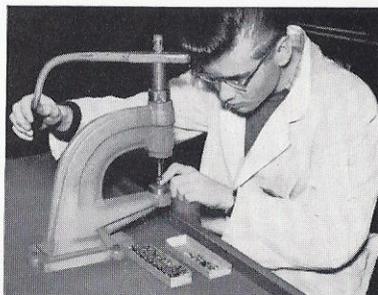
Die Loks, die Sie mir vor etwa 20 Jahren umgebaut haben, laufen immer noch einwandfrei.

Ihre vor 10 Jahren gelieferten Lokomotiven laufen immer noch einwandfrei.

Die von Ihnen umgebauten Modelle laufen heute noch, obwohl sie nun schon fast 15 Jahre im Betrieb sind. Ich freue mich immer wieder über die saubere Arbeit.

...ist von der umgebauten G 800 so begeistert, daß er seinen ganzen Märklinbestand zur Umänderung brachte. Wir senden zum Umbau.

Ihre Umbauten sind das Beste was ich je in meiner 15-jährigen Praxis gesehen habe.



### Bausätze

von M+F, Günther und anderen Firmen bauen wir in absolut einwandfreier Manier fertig, lackieren sie, beschildern sie und rüsten sie ggf. auch mit anderen Antrieben aus oder bauen vorhandene um etc.! Sie können also auch handelsübliche Bausätze, die meist für Zweischienensysteme ausgelegt sind, für Märklin, Trix und andere Anlagen bekommen. Wir liefern aber auch die Bausätze dazu selbst, wenn Sie wollen, teils ab Lager, oder auch mit den üblichen Lieferfristen.

### Lackierungen

können gerne nach Wunsch an eingesandten Modellen oder Teilen vorgenommen werden.

### Reparaturen

führen wir ebenfalls aus. Ein umfangreiches Ersatzteillager vieler Fabrikate steht uns zur Verfügung.

### Kleinserien

sind zunehmend ein beliebter Begriff geworden. Wir machen auch welche - und schon seit Jahrzehnten in vielerlei Baureihen - aber auch diese werden - wie alles bei uns - als ausschließlich in Handarbeit gebaute oder umgebaute Modelle angeboten.

### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...Der Umbau ist eine feine Arbeit und hat mir viel Freude bereitet, läuft prima!

...der Umbau ist in seiner Sorgfalt wieder eine echte Spitzenleistung.

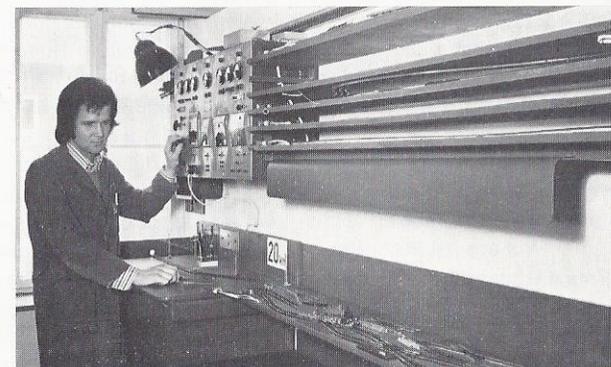
Der gelungene Umbau und die gute Fahreigenschaft der Lok löste heile Begeisterung aus.

Mit den von Ihnen umgebauten Loks bin ich wiederum bestens zufrieden. Es ist immer wieder eine Freude den ruhigen Lauf, selbst in langsamster Fahrt, zu betrachten.

In den Texten zu den Bildern ab Seite 11 finden Sie mancherlei Hinweise darauf, welche Modelle wir von Zeit zu Zeit jeweils in kleiner Auflage bauen. Manche sind komplette Einzelanfertigungen, manche aber werden auch unter Verwendung abgewandelter Industriemodelle oder mit deren Teilen etc. gefertigt. Auch hier gilt stets der Grundsatz, daß auch bei Kleinauflagen jedes einzelne Modell ganz nach den individuellen Wünschen des Bestellers mehr oder weniger reichlich detailliert oder mit Abweichungen gegenüber der Serie einschl. Sonderwünschen hinsichtlich der Lackierung und Beschilderung gebaut wird.

### Einzelanfertigungen und Handarbeitsmodelle

finden Sie bitte in Seite 10 erläutert und ab Seite 11 abgebildet. Wir können alles bauen und sicher auch Ihre Wünsche gerne erfüllen.



Vor dem Versand absolviert jedes Modell und jeder Umbau eingehende Probefahrten auf unseren - mit Weichenkombinationen aller Fabrikate bestückten - Prüfstrecken.

# SCHNABEL

## METALL - LOKSCHILDER

in H0-, 0- und I- Grösse



### H0-, 0- und I- Schilder in Originalgrößen

SCHNABEL-Metall-Lokschilder in den Größen H0, 0 und I - vor über 25 Jahren erstmals serienmäßig herausgebracht und inzwischen zu einem umfangreichen Sortiment von über 1000 verschiedenen Schildern erweitert - waren die ersten auf dem Markt und sind inzwischen im In- und Ausland zu einem festen Begriff für ernsthafte Modellbahner geworden.

Die Schilder bestehen aus dünnem (Messing- und teilweise Neusilber-) Blech mit erhabenen und konturenscharf geätzten Nummern und Schriften auf schwarzem Grund. Richtig und sauber angebracht geben sie einer Lokomotive erst das Non-plus-ultra im Aussehen.

Die neuen - siebenteiligen - Nummern nach dem letzten Umzeichnungsschema (Computernummern) werden bewußt nicht angeboten, da diese im Original entweder aus Folie bestehen oder aufgemalt sind. Foto-, Abzieh- und Papierschilder sind ebenfalls nicht im Sortiment, da dieses Material nicht dem Original entspricht.

Durch Zerschneiden und Stückeln verschiedener Nummern sowie nach Abschneiden der "E"- und "V"-Buchstaben lassen sich beliebige weitere Nummern zusammensetzen.

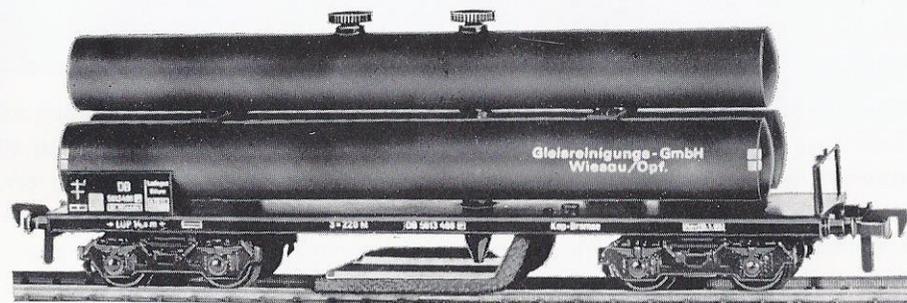
Besonderen Anklang fanden auch die DB-Embleme aus Neusilber in allen drei Größen, deren breiter Rand beliebig zugefeilt jeden Verwendungszweck (Dampfloks, Eloks, V-Loks und Wagen etc.) ermöglicht.

Die Schilder werden roh geschnitten geliefert und können sodann - nach dem Ausrichten - mit beliebig breitem Rand zugefeilt werden. Sie sollten so aussehen, wie die oben abgebildeten Muster. Es ist darauf zu achten, daß man die Schilder nur auf ebene Flächen klebt, von denen vorher frühere Gußschriften und Unebenheiten entfernt wurden. Zur Montage auf runden Flächen (Rauchkammertüren, Elok-Stirnwände etc.) biegt man die Schilder vor dem Aufkleben zu. Zum Kleben eignen sich UHU-plus, Stabilit-express, Cyanolit usw.

SCHNABEL-Lokschilder ermöglichen die Vervollkommnung der Modelle in reicher Vielfalt und wenn Sie sich die Arbeit selbst ersparen möchten: wir beschildern Ihnen jedes Lokmodell H0, 0 und I als Reichsbahn- oder Bundesbahnlok in präziser und sauberster Ausführung und Nachlackierung.

Gegen Rückporto erhalten Sie gerne eine komplette Liste aller lieferbaren Schilder mit jeweils gültiger Preisliste.

## DER SCHNABEL - SCHIENENREINIGUNGSWAGEN H0



Unseren Schienenreinigungswagen - den wir seit 1950 in großen Stückzahlen bauten und der als erster funktionell einwandfrei arbeitete - fertigen wir jetzt nur noch bei Vorliegen jeweils ausreichender Aufträge in kleinen Auflagen. Er soll trotzdem noch im Bild gezeigt werden, da aufgrund unserer früheren Lieferungen immer noch Nachfragen eingehen.

Der Wagen entfernt Schmutz- und Ölschichten vom Gleis und beseitigt die bekannten Störungen wie schlechte Stromaufnahme der Lokomotiven und beleuchteten Wagen (flackerndes Licht!) sowie Rutschen der Treibräder und dadurch verminderte Leistung der Triebfahrzeuge, besonders auf Steigungen. Nach einmaligem Befahren der Gleise ist meist schon ausreichende Reinigungswirkung erzielt.

Das Fahrzeug wird in Form eines Drei-Kessel-Gastankwagens in präziser Handarbeit ausschließlich aus Messingmaterial gebaut. Drehgestelle sind Industriefabrikat. Blanke Teile sind chemisch geschwärzt, die Lackierung ist schwarz halbmatt, kann aber nach Wunsch auch in anderen Farben erfolgen ebenso wie die serienmäßige - oben abgebildete - Beschriftung auf Wunsch durch angelieferte Schiebilder o. a. ersetzt werden kann. Die Düsenadel besteht aus oxydationsfestem Neusilber. Als Reinigungsflüssigkeit kann sowohl Benzin als auch eines der handelsüblichen Mittel Verwendung finden. Eine Gebrauchsanleitung liegt jedem Wagen bei.

Die Reinigungseinrichtung kann mittels zweier Schrauben abgebaut und der Wagen als normaler Gaskesselwagen ohne Funktion in Güterzügen mitgeführt werden.

Der Wagen wird nur auf Auftrag und mit Radsätzen und Kupplungen für alle H0-Systeme nach Wunsch (auch in "Gemischtbauweise") gefertigt.

**Technische Daten:** Durchmesser der Kessel je 16 mm

LüP = 170 mm

Gewicht ca. 300 g

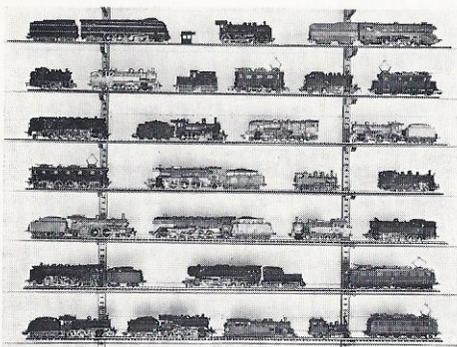
## EINZELANFERTIGUNGEN / HANDARBEITSMODELLE

Die auf den folgenden Seiten abgebildeten Modelle sind nur ein kleiner Querschnitt aus fast dreißigjähriger Arbeit, denn es wurde nur selten einmal etwas aus besonderem Anlaß bildlich festgehalten.

Sie finden viele Modelle, die durchaus nicht den heutigen Detaillierungsvorstellungen entsprechen. Doch auch diese sollen gezeigt werden, denn auch unsere Arbeitsweise verbesserte sich ständig und entsprach jeweils aktuellen Ansprüchen. Es sind auch Abbildungen von Modellen darunter, die auf Kundenwunsch absichtlich "falsch" gebaut wurden - ein Beweis, daß wir selbst ausgefallene Wünsche erfüllen können. Wir bauen zudem nicht nur für Modellbahner und Klubs, sondern auch seit jeher für Messen, Ausstellungen, Museen usw., angefangen 1950 mit Marshallplanwagenmodellen im Maßstab 1:20, dann 1953 mehrere Dampflok, Eloks und Triebwagen in Größe 0 zur Verkehrsausstellung München 1953 für die Bundesbahn usw. und vor allem laufend Handmodelle für "Messeneuheiten" der Industrie.

Wir bauen für alle Systeme und in allen Maßstäben ab H0 aufwärts und in jeder verlangten Ausführung - von einfacher Standardbauweise bis zum Supermodell. Doch auch einfachere Modelle haben unsere zuverlässigen Antriebe und wir gehen überhaupt nach dem Grundsatz, daß jedes Fahrzeug zunächst einmal einen robusten und ordentlichen Antrieb gebaut bekommt und dann erst "drumherum" das eigentliche Modell. Auf diese Weise erreichen wir stets, daß eine Maschine nicht nur zum Ansehen, sondern auch für dauerhaften und jahrelangen störungsfreien Fahrbetrieb erstellt wird.

Und Jahrzehnte, ehe die hervorragenden Bauteile von M+F, Günther usw. und ausländischen Firmen auf den Markt kamen, mit denen man vieles vereinfachen kann, gab es von uns schon Modelle in gleicher Sorgfalt und Detaillierung gebaut - nur mit dem Unterschied, daß für eine Dampflokpumpe zum Beispiel, die man heute für wenig Geld erstehen kann, oft tagelang Arbeit nötig war. Und so war es mit fast allen Einzelteilen und es war auch keine Seltenheit, daß wir in den "Gründerjahren" spezielle Motoren selbst wickelten und bauten.



Und wenn Sie uns besuchen, sehen Sie stets eine ähnliche Auswahl von Handarbeitsmodellen wie nebenstehend abgebildet in allen möglichen Varianten und Bauweisen.

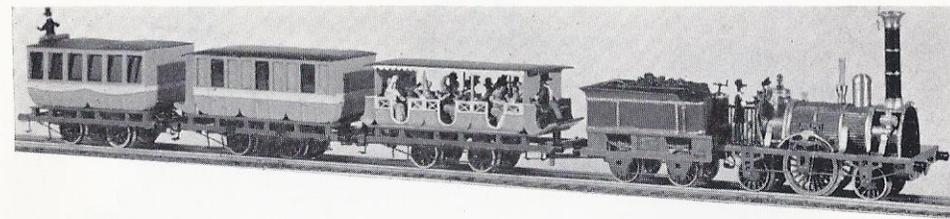


Bild 1

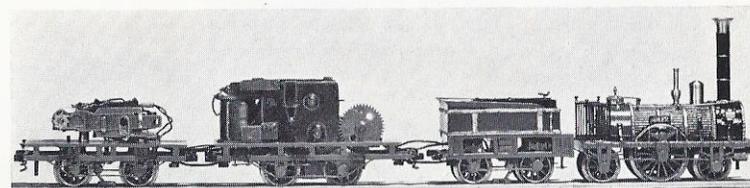


Bild 2

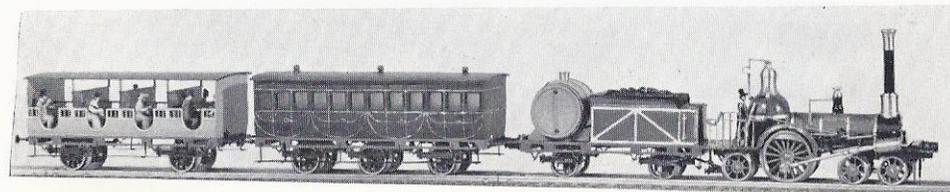


Bild 3



Bild 1 und 2:  
zwei von vielen gebauten ADLER-Zügen für alle H0-Systeme. Der obere stammt aus dem Jahre 1950. Bild zwei zeigt die Anordnung von Motor und Relais bei einem ADLER für Märklin-Wechselstrom.

Bild 3:  
Ein nach Kundenvorlagen und nach besonderem Wunsch gebauter Oldtimer-Zug H0.

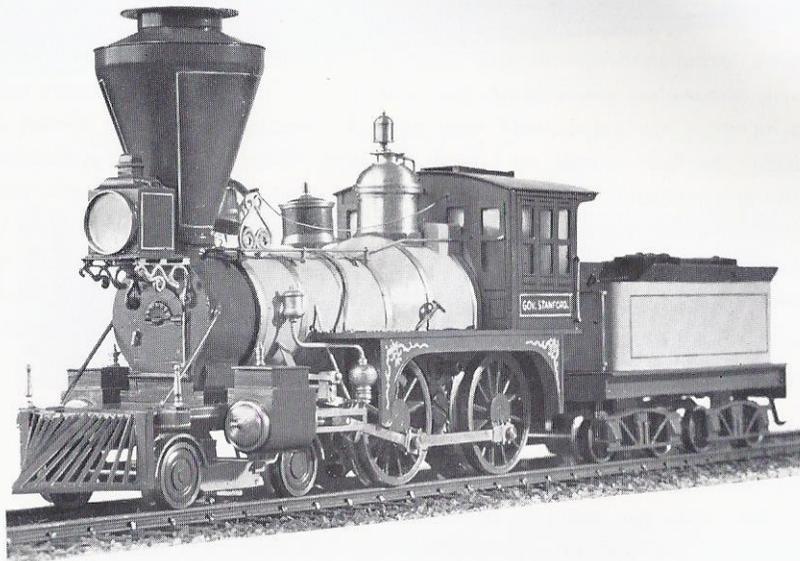


Bild 4 Der "Governor Stanford" in Baugröße 0.  
Ein typischer USA-Oldtimer.

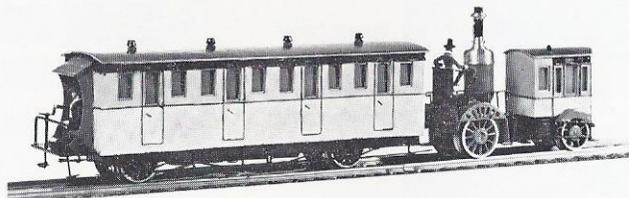


Bild 5 Nach Kundenzeichnung gebauter Oldtimer in H0.  
(1951)

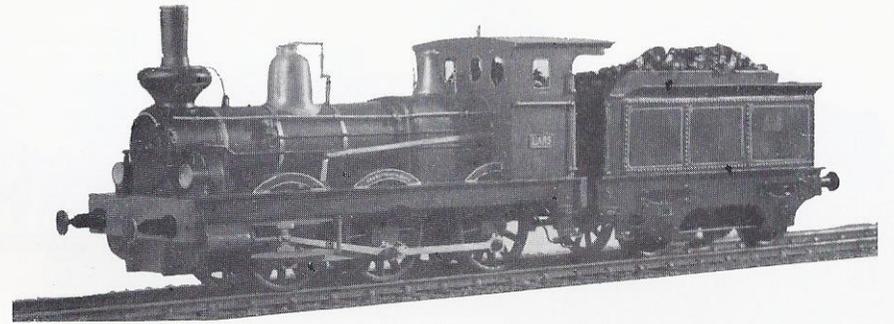


Bild 6 Schwedische Lok Kc 2 der SJ in Baugröße 0.

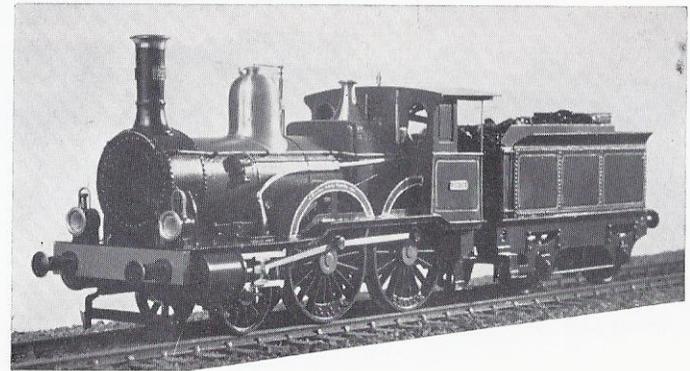
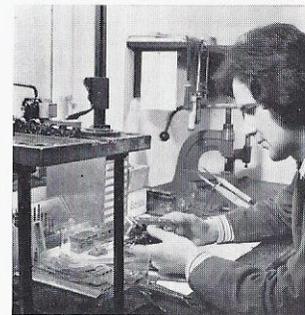


Bild 7 Schwedische Lok Ca der SJ in Baugröße 0.



### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

Eine liebevolle Arbeit!

Ich kann Sie und Ihre Mitarbeiter  
zu diesem hohen technischen und  
handwerklichen Können nur beglück-  
wünschen.

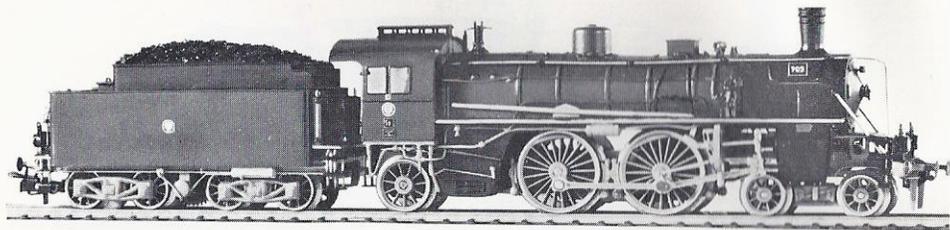


Bild 8 Eine Lok pr. S 9 in der KPEV-Ausführung in H0.

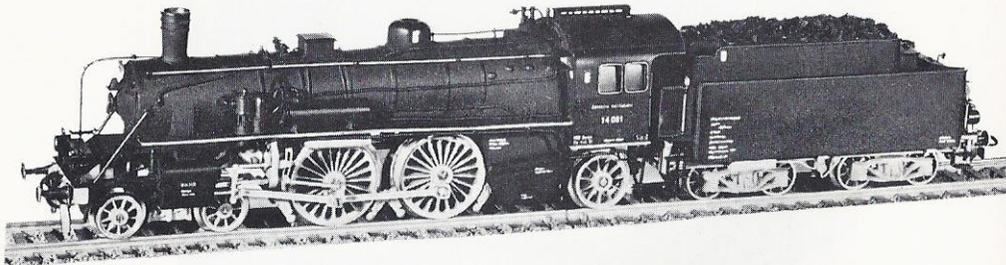


Bild 9 Ebenfalls eine S 9 in Reichsbahnausführung in H0. Ein frühes Modell von 1952.

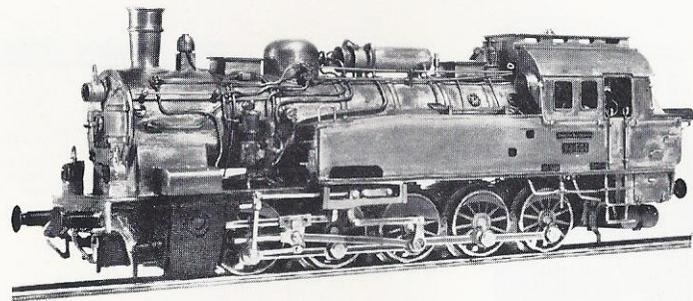


Bild 10 Unlackiertes Modell einer BR 94, T 16' in H0. Modell aus dem Jahre 1954. System Märklin.

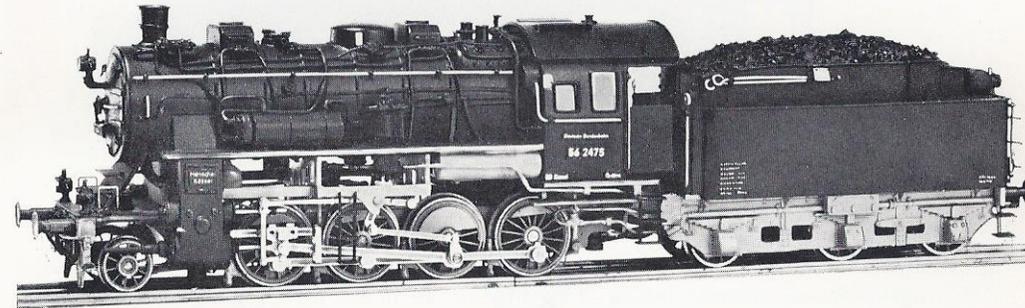


Bild 11 Präzisionsmodell einer BR 56<sup>20</sup>, pr. G8<sup>2</sup> in H0 mit RP 25-Radsätzen.

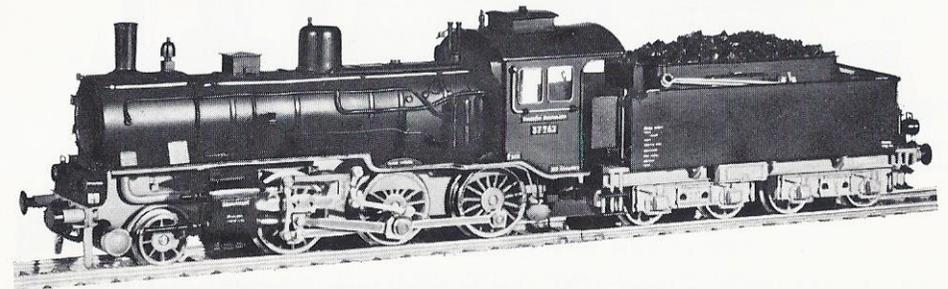


Bild 12 Ein Einfachmodell der BR 37 in H0.



WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...dürfte das beste sein, was ich bisher gesehen habe.  
...Ihre Arbeit ist mal wieder hervorragend...

...die T 11 (74) ist prächtig geworden, besonders die schöne handgearbeitete Steuerung.

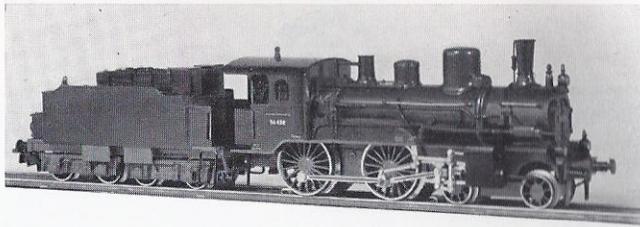


Bild 13 Bayerische B XI - 1892 in H0, gebaut 1951

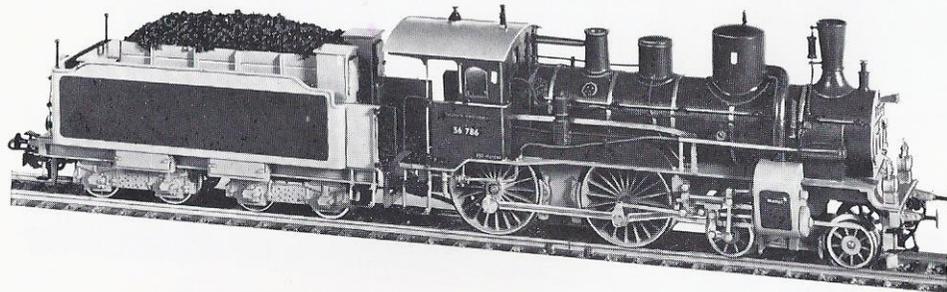


Bild 14 Ebenfalls eine bayer. B XI, aber in grün-grauer Länderbahnlackierung und besserer Ausführung.

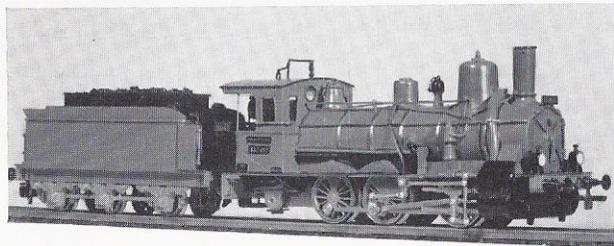


Bild 15 Einfachmodell einer bad. D VII von 1956

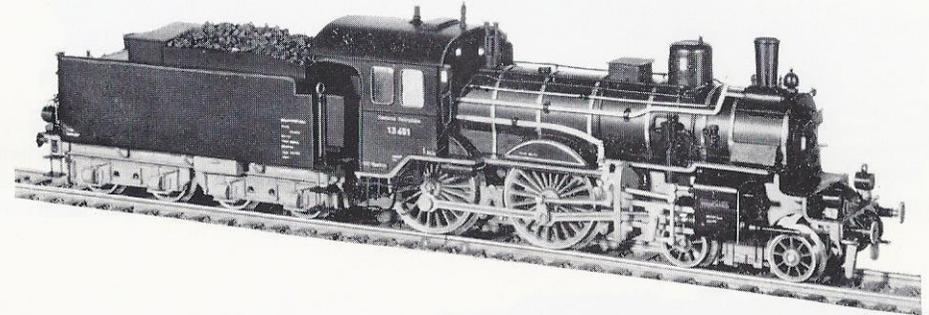


Bild 16 Eine pr. S 3 - BR 13° in H0. Ein Modell in grüner Länderbahnlackierung.

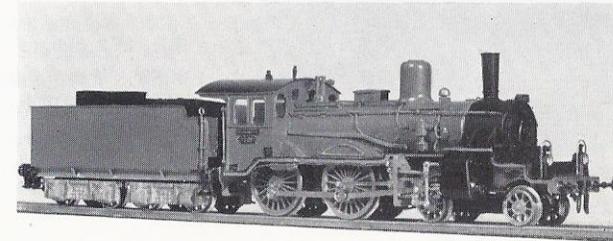
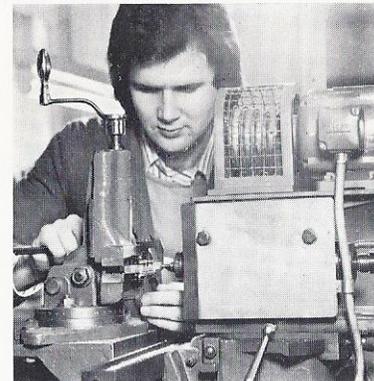


Bild 17 Einfachmodell einer pr. S 3 für Märklinsystem aus dem Jahre 1953 in grün-schwarzer Lackierung.



WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...ganz besondere Anerkennung für Ihre ganz hervorragenden Arbeiten.

...Die Lok ist ein Schmuckstück und hat hier schon viel Aufsehen erregt.

Die Modelle sind sehr gut und erregten das Staunen vieler Kenner.

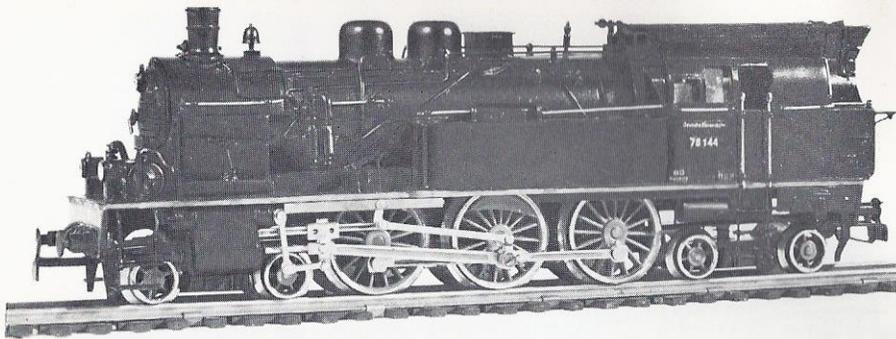


Bild 18 Als es noch keine Liliput-BR 78 gab: ein Einfachmodell in H0 aus dem Jahre 1952 für Märklinsystem gebaut.

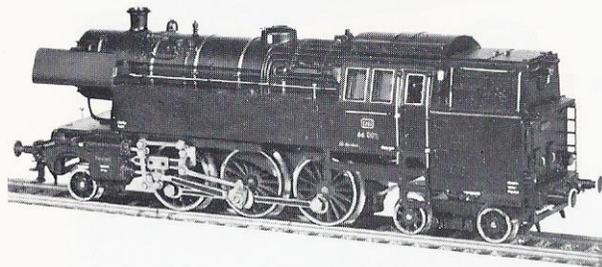


Bild 19

BR 66, gebaut für Märklinsystem unter Verwendung von Teilen der Märklinlok 3005, BR 23.

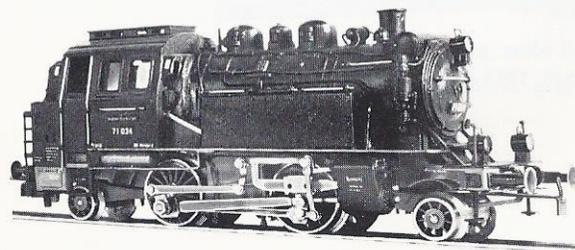


Bild 20

BR 71, gebaut aus der alten Märklinlok TM 800 - eine free-lance-Ausführung.

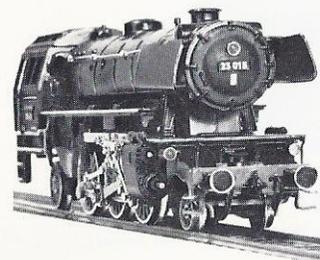


Bild 21

Märklinlok BR 23 (3005) mit Dreilicht-Spitzenbeleuchtung, Modellpufferbohle, Beschilderung, Federpuffern usw.

### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...Ihnen mein Kompliment abzustatten. Sie haben meine Erwartungen übertroffen. Superlative sind hier nicht unangebracht. Ich gratuliere Ihnen und Ihren Mitarbeitern. Das ist Modellbaukunst im wahrsten Sinne.

...versichern, daß ich auch mit diesen Arbeiten 100%-ig zufrieden bin.  
Die Lok ist geradezu ein Meisterstück.

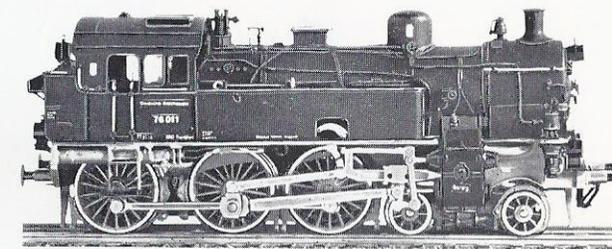


Bild 22

Modell der BR 76 für Märklinsystem, jedoch mit einfacher Steuerung aus Märklinteilen.

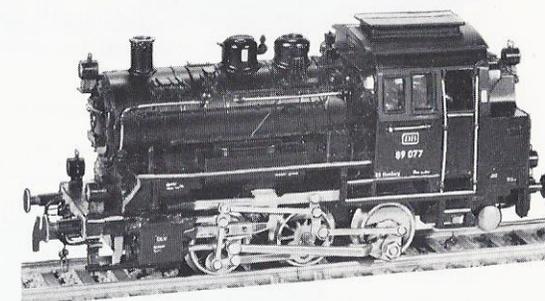


Bild 23

Eine verbesserte Märklinlok 3000 mit komplettierter Steuerung aus Märklinteilen, freistehenden Lampen, Federpuffern, Modellpufferbohlen, Beschilderung und einigen Griffstangen und Kleinteilen etc.

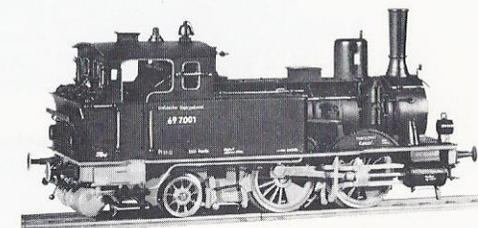


Bild 24

Eine pr. T 4<sup>2</sup> - BR 69 in H0 für Märklinsystem.



Kleine B-Werklok in H0.

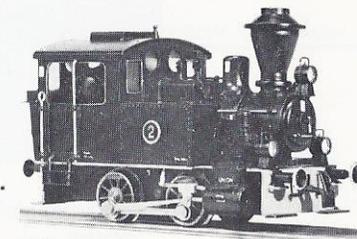


Bild 25

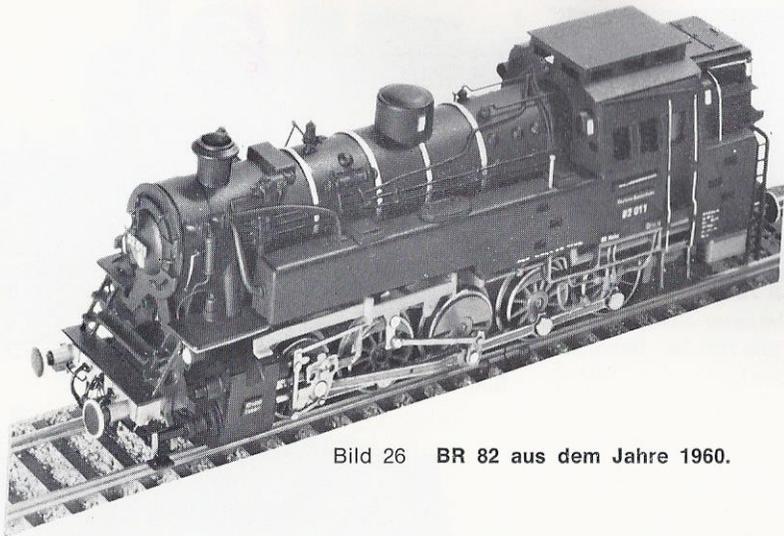


Bild 26 BR 82 aus dem Jahre 1960.

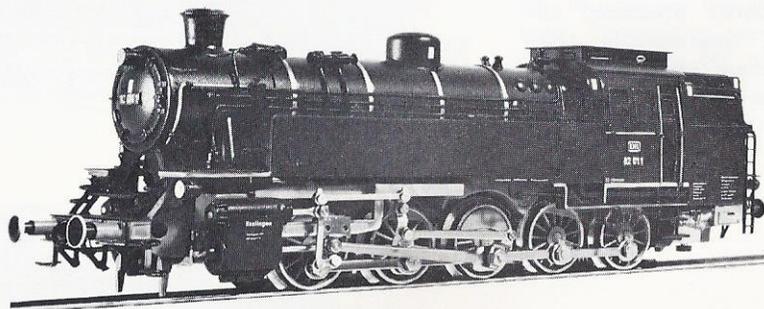


Bild 27 Ein BR 82-Modell, gebaut für Märklinsystem nach Kundenwunsch auf dem Triebwerk der Märklinlok 3047.

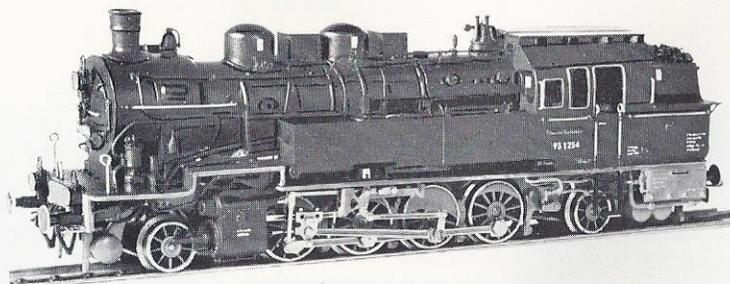


Bild 28 Einfachmodell der pr. T 14<sup>1</sup> BR 93<sup>5-12</sup> in H0 für Märklinsystem.

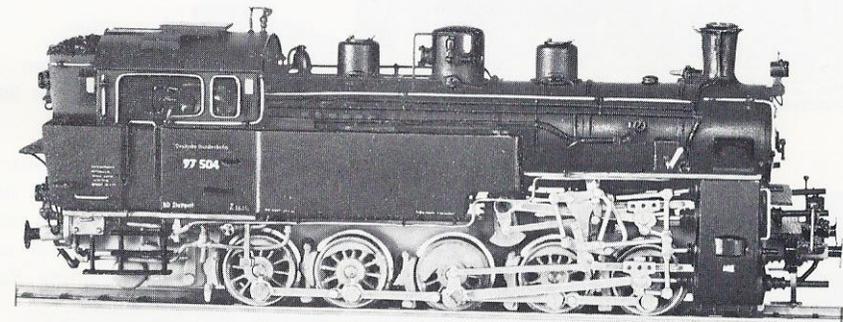


Bild 29 Präzisionsmodell der Zahnradlok BR 97<sup>5</sup> - württ. Hz - in H0.

Dieses Modell wurde schon für alle Systeme gebaut, besitzt Märklinmotor (auch bei Gleichstromsystem) und Antrieb mit Stirnzahnrädern auf alle 5 Achsen, durchfährt - trotz Bremsenimitationen an den Treibrädern - alle Normalkreise ab Radien von ca. 350 mm.

Die Maschine hat einwandfreie Schrittfähigkeit und die Doppelsteuerungen für Reibrad- und Zahnradantrieb bieten im Betrieb mit ihrer Kompliziertheit eine Augenweide.



### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

Ich übertreibe nicht, wenn ich sage: "Sehr sauber, tadellos".

...bedanken, daß Sie soviel Mühe, Können, Sachverstand und auch Liebe in ein so kleines Ding gesteckt haben!

...Ihre Erzeugnisse als einmalig dastehend bezeichnen möchte...

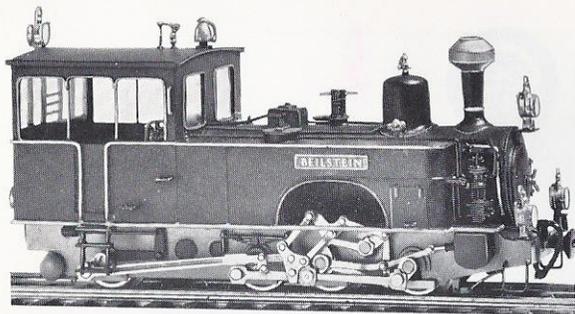


Bild 30

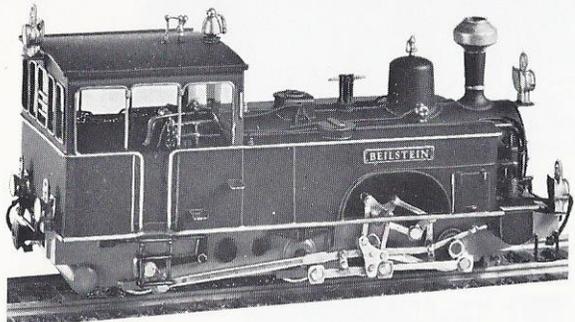


Bild 31

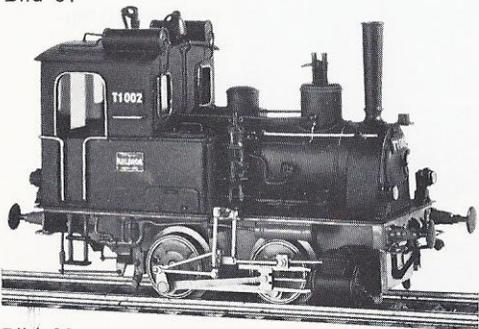


Bild 32

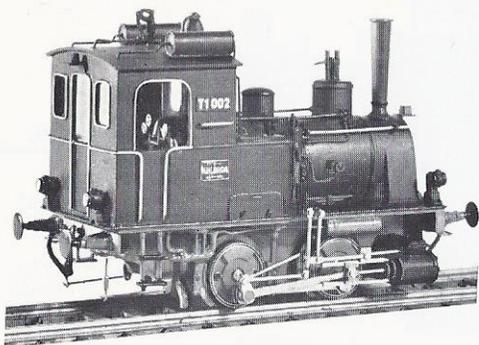


Bild 33



Bilder 30 und 31 zeigen die württ. Schmalspurlok Tss 4 - BR 99<sup>62</sup> - BEILSTEIN - in H0.

Im Original hatte die Maschine eine Spurweite von 750 mm - das Modell wurde jedoch auf Kundenwunsch für Normalspur und trotzdem unter weitgehender Wahrung ihres Schmalspurcharakters gebaut.



Bilder 32 und 33:  
H0-Modell der württ. T 1002

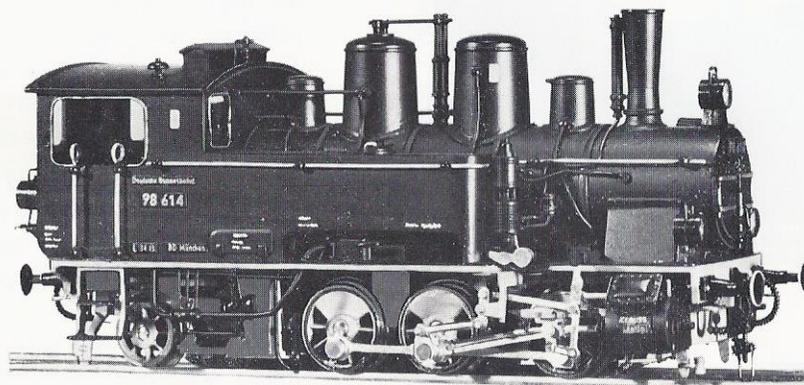


Bild 34 Präzisionsmodell der BR 98<sup>6</sup> (bayer. D VIII) in H0. Der Antrieb erfolgt durch 5-pol. KTM-Motor mit kombiniertem Schnecken-Stirnzahnradgetriebe auf alle Treibachsen. Die kleine Lok besticht durch extrem ruhigen und langsamen Lauf. Die Steuerung besteht - wie bei allen unseren besseren Modellen - aus handgearbeiteten Neusilberteilen.

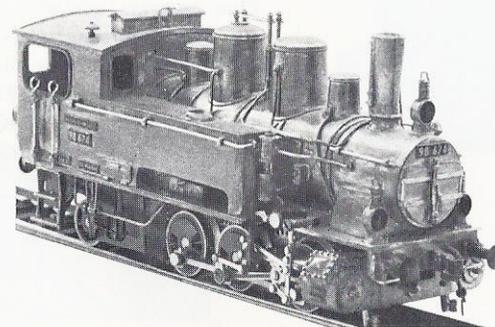


Bild 35 Noch eine bayer. D VIII - jedoch noch unlackiert.

WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...die Ausführung ist auch hier einzigartig gut.  
...das Modell erhalten und bin in ein Freudengeschrei ausgetrocknen. Ich habe mir nicht träumen lassen, daß dies Fahrzeug so schön werden würde.

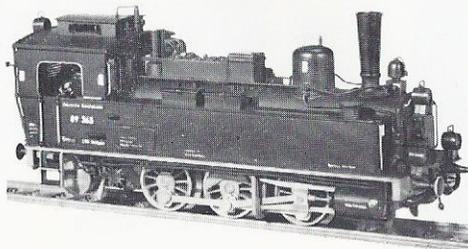


Bild 36

BR 89<sup>2</sup> (sächs. V T) in H0.

## DIE SCHNABEL - T3 in verschiedenen Baugrößen und Ausführungen.

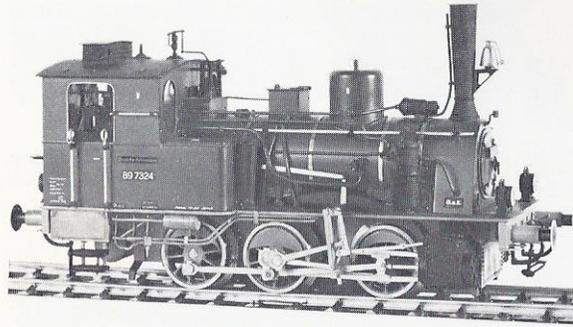


Bild 37

Eine T3 in Baugröße I in grüner Lackierung für Märklin-Tinplate-Anlage mit der früheren 66-Schaltung.

Ein robustes und schweres Modell.

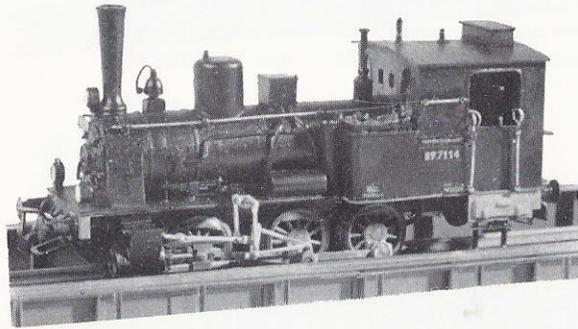
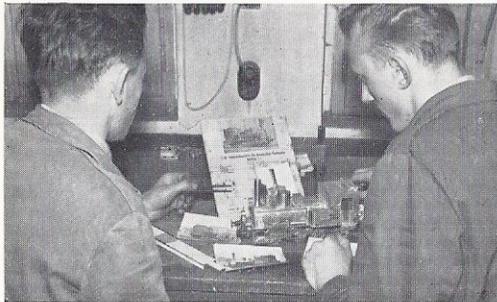


Bild 38

Eine unserer ersten – seit 1950 auf lange Jahre gebauten - T3-Loks in H0. Eine noch sehr einfache Bauweise mit kleinem Märklinmotor im Führerhaus und dadurch auch zwangsläufig etwas maßstabwidrig verlängert.



### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...die kleine T3 hat ehrlich begeistert...werde ich auf das kleine Schild an den Loks weisen...„Schnabel-Modell“.

Ihre T3 ist noch viel großartiger als ich sie mir nach den Abbildungen vorgestellt habe.

## DIE SCHNABEL - T3

Die T3 bauen wir seit 1949 in allen Baugrößen und Ausführungen. Die Bauweisen haben sich verständlicherweise geändert. Während wir früher H0-T3 mit Märklinmotor und dadurch zwangsläufig maßstabwidrig etwas verlängert bauten, haben unsere heutigen Modelle 5-poligen KTM - Motor, eine extrem gute Schrittfahrfähigkeit. (Sie können hier eine T3 fahren sehen, die für einen Meter Gleis fast 3 Minuten benötigt und fast unsichtbare Schrittfahrt besitzt. Eigentlich unnötig - aber immerhin, es ist ein Musterstück als Beispiel für extrem unteretzte Getriebe!)

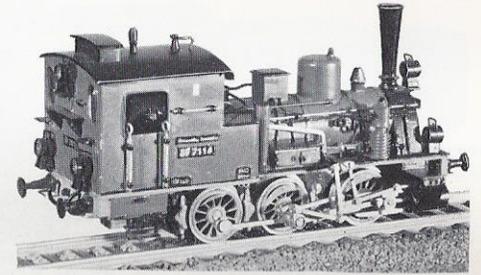


Bild 39 Eine H0-T3 in grüner Länderbahnlackierung.

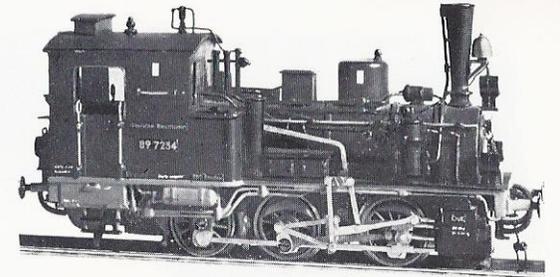


Bild 40 Eine T3 unserer neueren Bauweise in schwarzer Reichsbahnausführung.

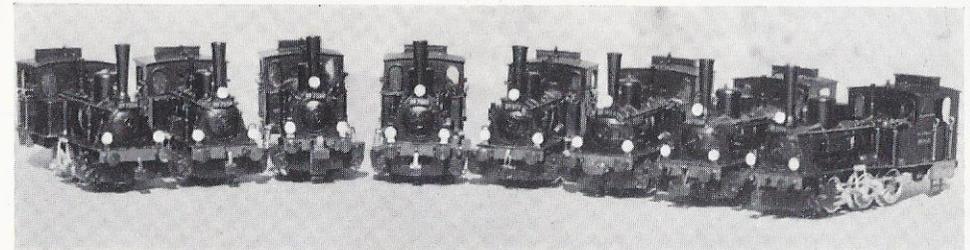


Bild 41 Kleine T3-Parade von Modellen für verschiedene Systeme und in verschiedenen Varianten.

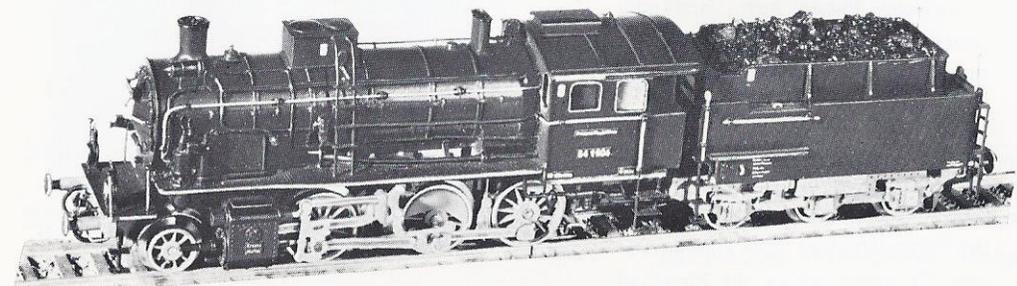


Bild 42

Eine BR 54<sup>15</sup> (bayer.G 3/4 H) in H0.

Die Bilder zeigen eine Lok für Märklinsystem. Gebaut haben wir diese typische bayerische Güterzuglok jedoch schon seit 1952 in allen möglichen Ausführungen und für alle H0-Systeme.

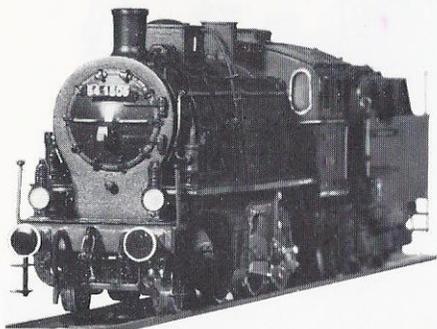


Bild 43



### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...mit dem Hinweis, daß Sie die zuverlässigste und sauberste Werkstatt für Eisenbahn-Modellbau haben.

Ich habe mich über die wundervolle Modellarbeit gefreut. Was Sie aus diesem Modell gemacht haben, ist nach meiner Meinung einfach Spitzenklasse.

## USA - MODELLE

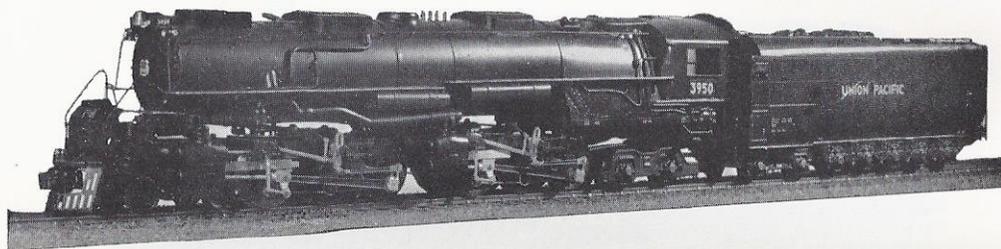


Bild 44 0-Modell einer amerikanischen Challenger-Lok 4-6-6-4, gebaut unter Verwendung einiger amerikanischer Bauteile, ansonsten jedoch alles von uns in Ganzmessingbauweise.

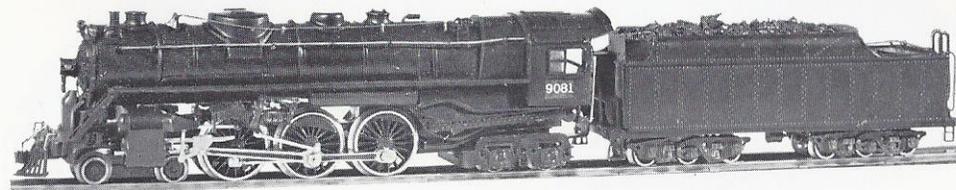


Bild 45 H0-Modell einer Lok 4-6-4 für Märklinsystem.

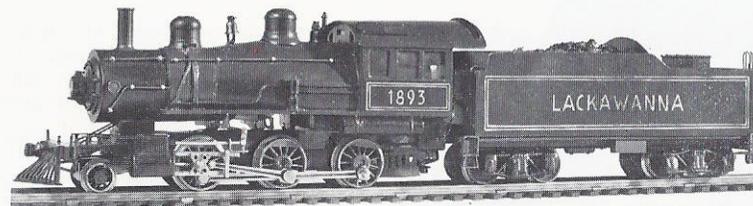


Bild 46 Ein sehr frühes Modell aus dem Jahre 1949, gebaut auf besonderen Kundenwunsch auf abgeändertem Märklintreibgestell H0.



Bild 47 H0-Modell einer 4-8-4 Lok in Ganzmessingbauweise.

TENDER

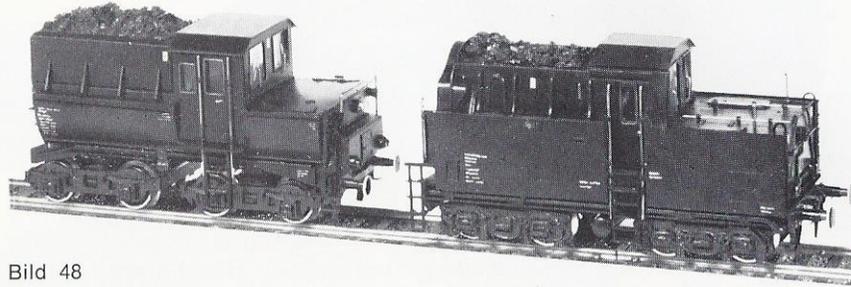


Bild 48

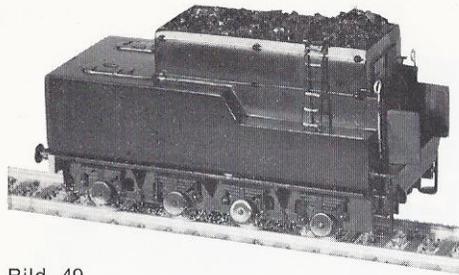


Bild 49

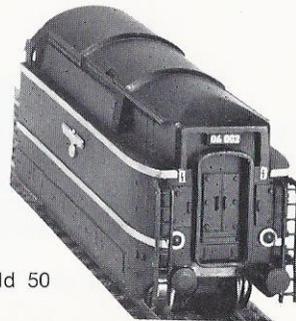


Bild 50

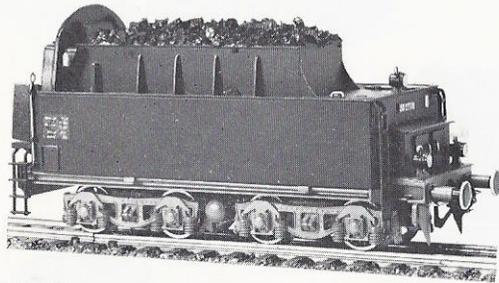


Bild 51

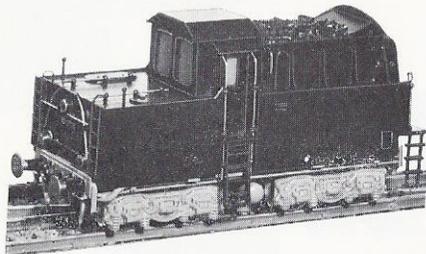


Bild 52

Die Bilder zeigen - außer Bild 50 - H0-Tender in Ganzmessingbauweise, wie wir solche schon in vielen Baureihen fertigten.

Bild 48 **Wannen - Kabinentender der österr. BR 52 und ein DB-Kabinentender der BR 50**

Bild 49 **Tender zur ÖBB-Lok BR 12**

Bild 50 **als BR 06-Tender umgeänderter Märklintender der Lok 3089**

Bild 51 **Tender 2'2' T 26 der BR 50**

Bild 52 **Kabinentender der BR 50**

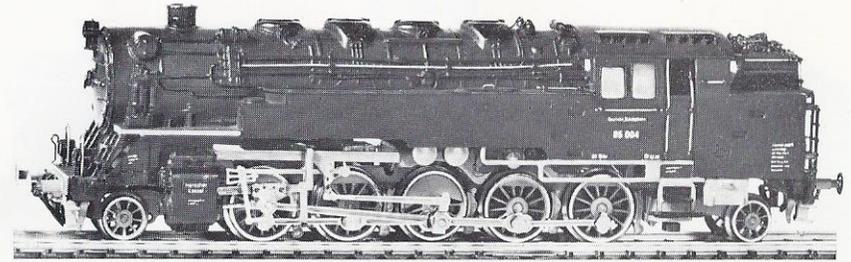


Bild 53 **BR 85 auf Märklintriebgestell 3047 gebaut. Verbesserte Steuerung und Bremsen etc.**

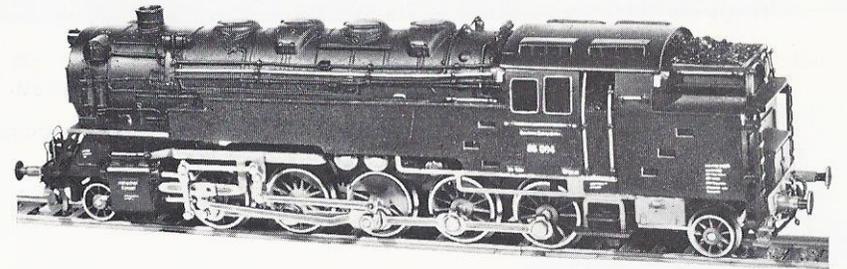
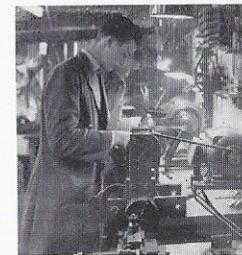


Bild 54 **BR 85 in Einfachbauweise**

Die BR 85 bauen wir seit langen Jahren in großen Stückzahlen, überwiegend auf dem Märklin-Triebwerk der BR 44 (3047) - neuerdings aber auch auf dem Märklin-Triebgestell der BR 50 (3084) in jeder gewünschten Ausführung und Detaillierung für alle Systeme.

Auch in Superdetaillierung sind unsere BR 85 - Modelle robust und sehr leistungsfähig. Zur allgemeinen Bauart werden die vorderen Kesselteile der Märklin-BR 44-Aufbauten verwendet und ansonsten alle weiteren Teile in präziser Messingbauweise angebaut einschl. Wasserkästen, Führerhaus und Rückteil sowie den Vorbaugruppen usw..



WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...the three locomotives have arrived. All are agreed, they are truly wonderful!

...was Sie mir geliefert haben, war absolute Spitzenklasse.

...für die ausgezeichnete Arbeit nochmals meinen Dank.

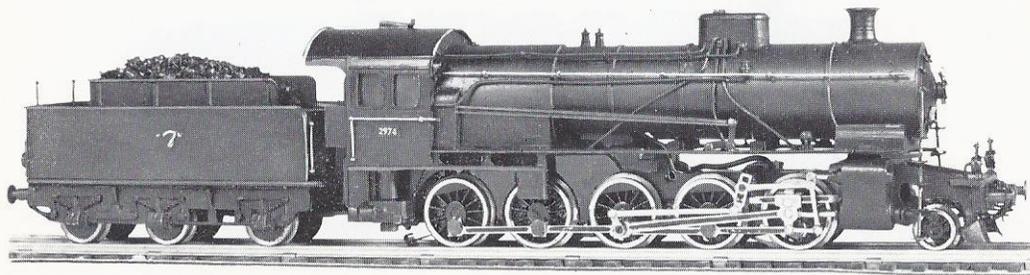
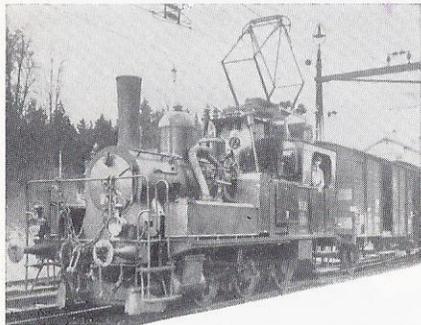


Bild 55 Einfaches Modell der C 5/6 auf Märklintriebwerk 3047 - auf besonderen Wunsch in dieser Version gebaut. Außerordentlich große Leistung und robuste Ganzmessingbauweise. (Auf der Abbildung fehlen noch viele - später angebrachte - Teile wie Aufstiege am Führerhaus und zahlreiche Kleinteile.)



Original-Lokomotive der schweizer elektrogeheizten Dampflok Ee 3/3 (Bild 56)

und unser H0-Modell (Bild 57) dieser interessanten Maschine.

Bild 56

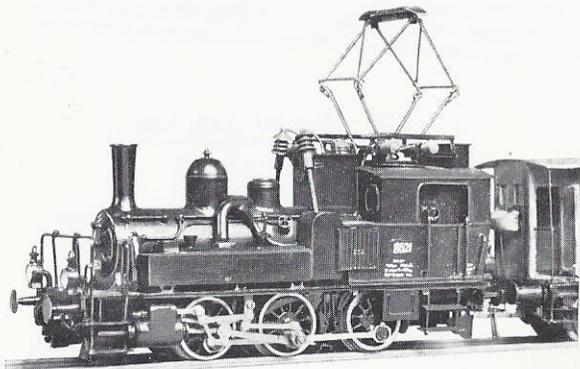


Bild 57

WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...die Ausführung ist exzellent.  
...kann ich nur immer wieder Ihre  
sauberen und hervorragenden Arbeiten  
hervorheben.

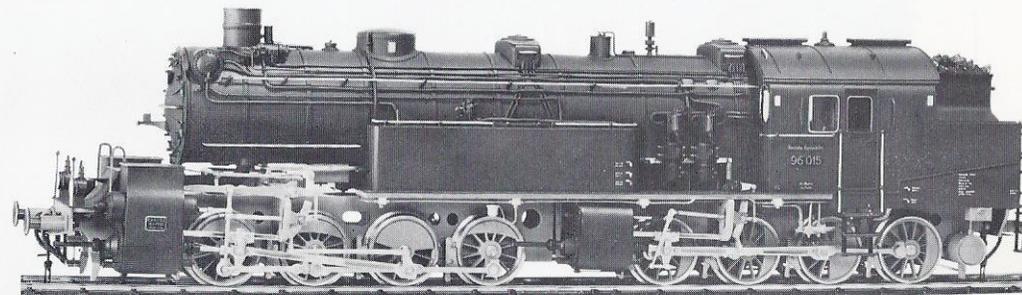


Bild 58 Ein schwerer Brocken: eine BR 96 in Baugröße 0 mit Heller-Rädern, Beleuchtung, Rauchentwicker und "allen Schikanen" gebaut.

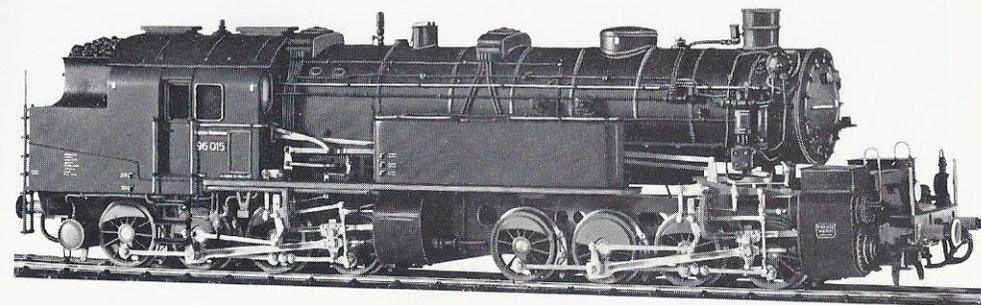


Bild 59 Die gleiche Lok von der Führerseite gesehen.

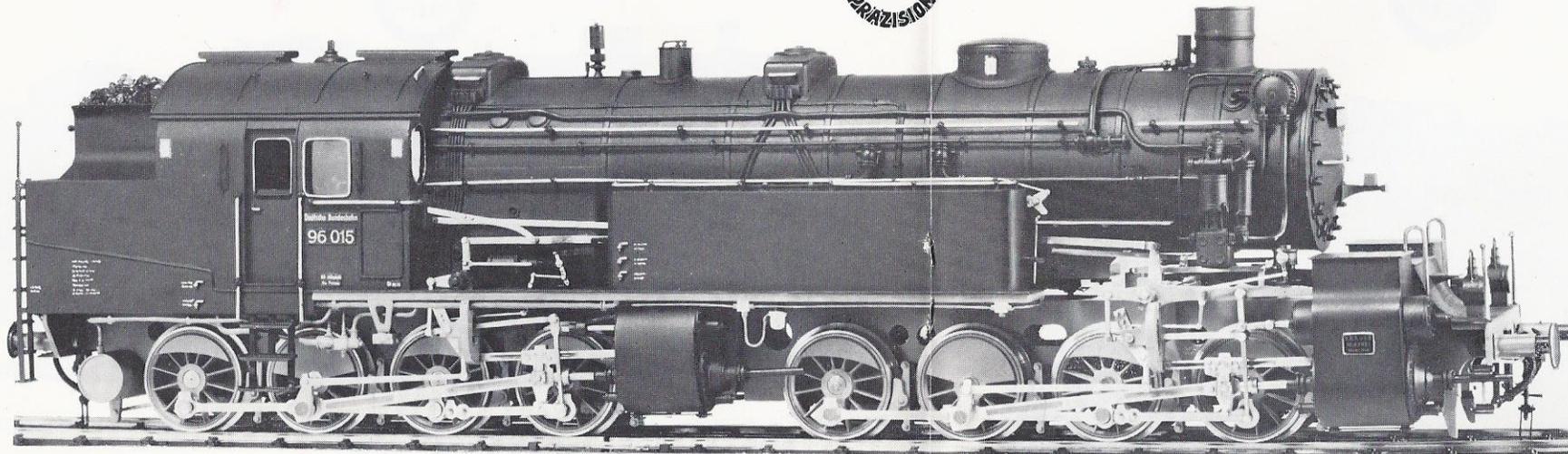


Bild 60

Einer unserer "besten Würfe": eine weitere BR 96 in Größe 0 in Präzisionsausführung.

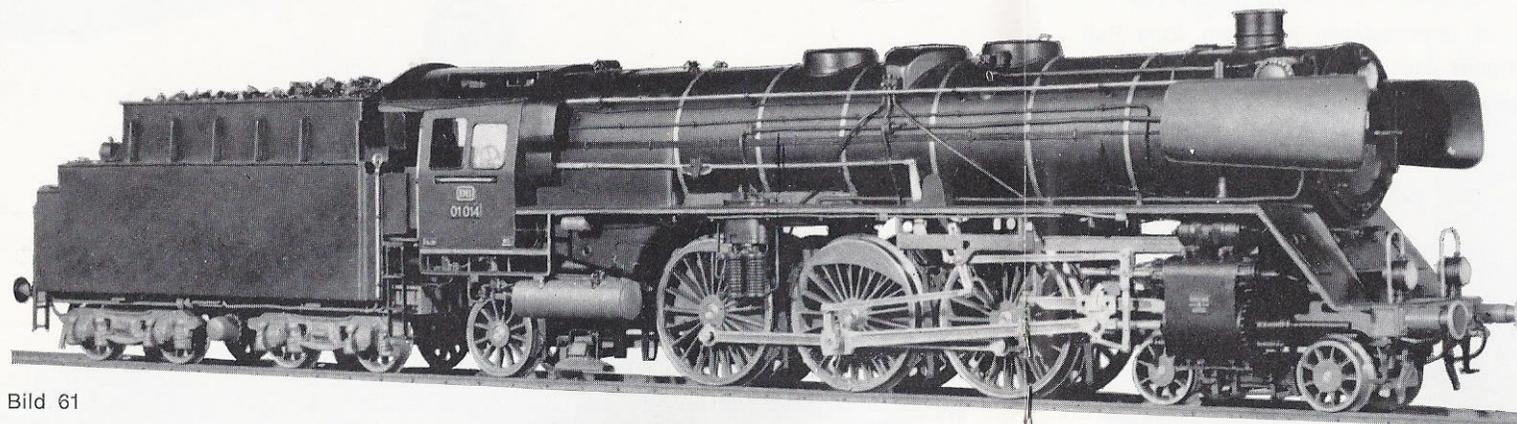


Bild 61

Schon vor rund 20 Jahren bauten wir gute Modelle mit allen Details. Das Bild zeigt eine BR 01 in Baugröße 0, die u. A. auch komplette Führerhaeinrichtung besaß.

WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...Ihre Arbeiten einfach Spitzenklasse...unsere größten Erwartungen weitaus übertroffen und unsere Kunden sind 100% zufrieden...  
...bin glücklich, ein so einmalig schönes und sauber gefertigtes Lokmodell zu besitzen.  
...nicht versäumen, Ihnen für die tadellose Werkerbeit meine Anerkennung auszusprechen.

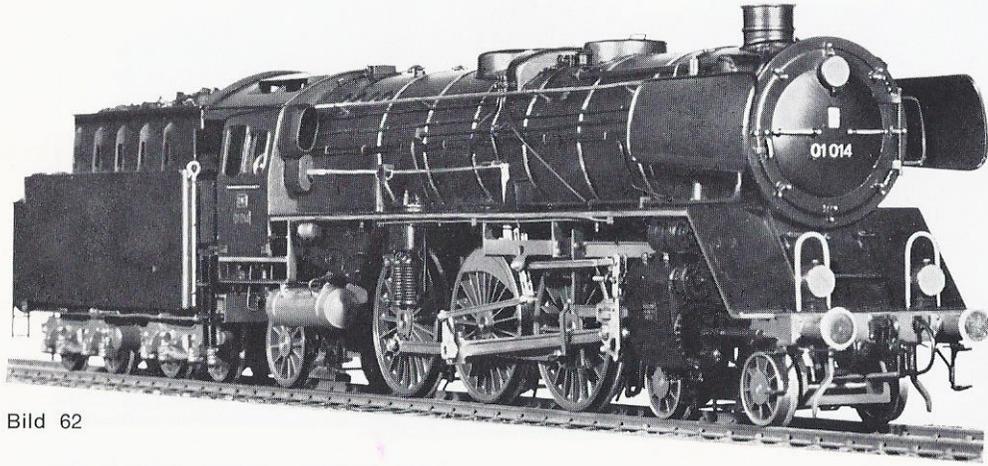


Bild 62

WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...die gediegene, fachgerechte Ausführung, die Sie mit Ihren tüchtigen Mitarbeitern in so kurzer Zeit bewältigten, hat nicht nur uns den Beweis ihrer Leistungsfähigkeit gegeben, sondern in allen bisher beteiligten Kreisen die Aufmerksamkeit auf Ihren Betrieb gelenkt, wobei nicht zuletzt die Preiswürdigkeit Ihrer Präzisionsarbeit hervorgehoben wurde...

Die O1 ist Klasse, sie fand hier schon allger in Bewunderung und Neid.

Die beiden Abbildungen zeigen die gleiche Lok von Seite 32/33 in verschiedenen Ansichten. Zum Bau wurden übrigens auch damals die ausgezeichneten Heller-Räder verwendet!

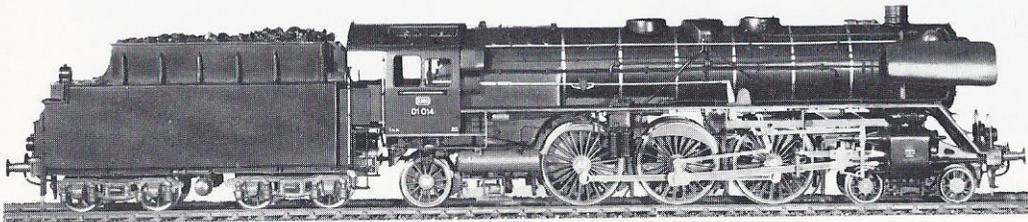


Bild 63

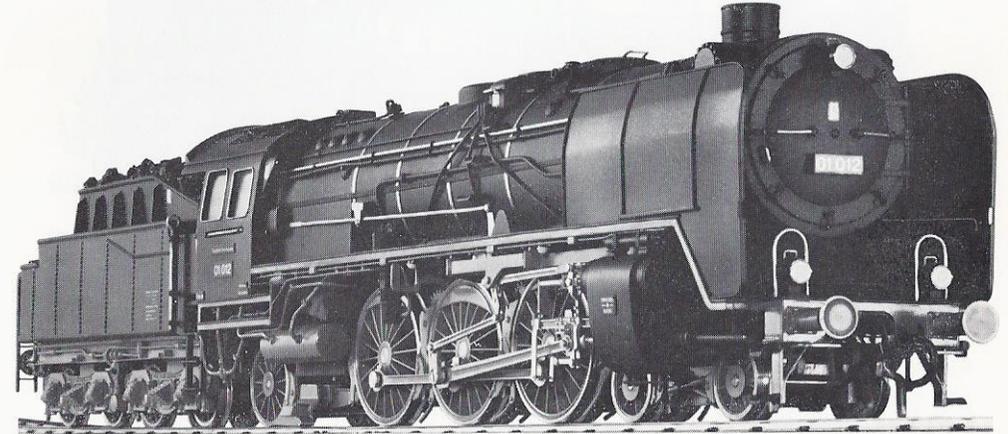


Bild 64 Erkennen Sie in diesem Modell die frühere Märklin-Spielzeuglok HR 12920 in Baugröße 0? Sicher wohl nicht, denn daraus machten wir ein "Fastmodell" mit Heller-Rädern, Detaillierung, neuem Führerhaus, Präzisionsdrehgestellen am Tender und neuer - handgearbeiteter - Steuerung aus Neusilber.



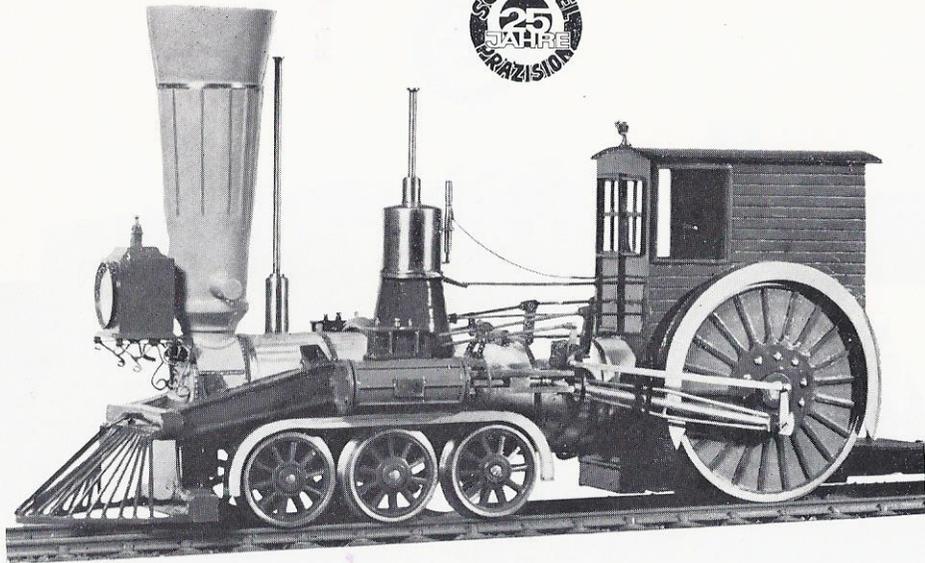


Bild 65 Ein Unikum aus der Frühzeit der amerikanischen Eisenbahnen:  
Die Lok 3'A der Camden & Amboy Railroad, Baujahr 1845, als 0-Modell -  
auch mit Führerhausteilen - gebaut.

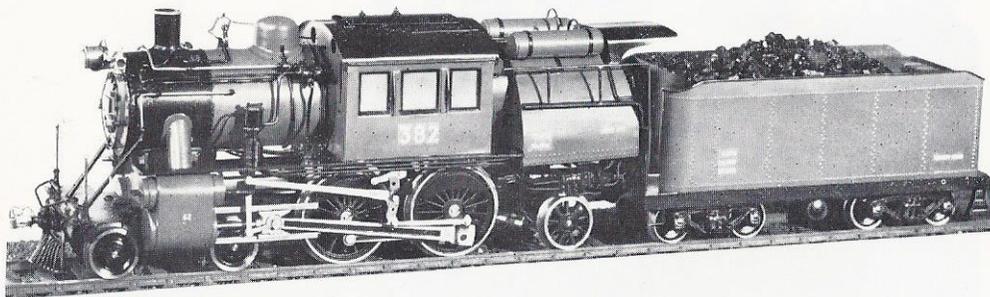


Bild 66 Ein weiteres 0-Modell einer amerikanischen Lokomotive. Hier die "Mother Hubbard",  
von uns komplettiert und als "Modell" hergerichtet.

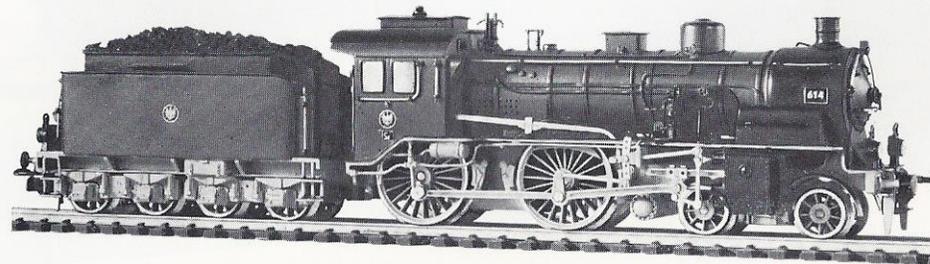


Bild 67 Die pr. S 6 in grün-schwarzer KPEV-Ausführung als H0-Modell. Die Lok wird  
durch Tenderantrieb mit Märklinmotor angetrieben, da für einen großen Motor  
in der Lok selbst kein Platz war und somit auch das Führerhaus mit Einrich-  
tung versehen werden konnte.

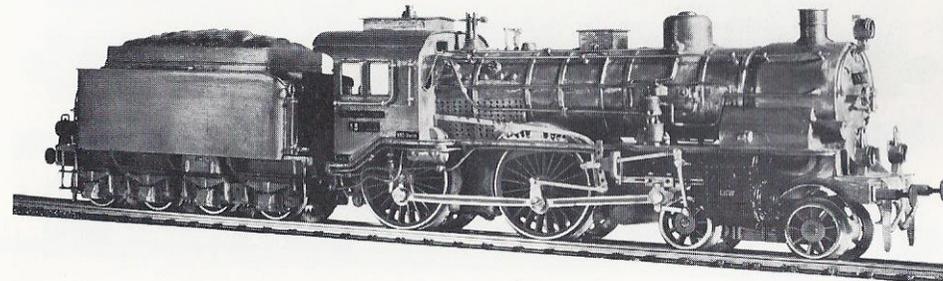


Bild 68 Eine andere S 6 in Reichsbahnausführung, noch unlackiert fotografiert.



### WAS KUNDEN SCHREIBEN ...

...ein Leckerbissen...eine hervor-  
ragende Arbeit.

...da Ihre Arbeiten einfach Spit-  
zenklasse sind.

## GARRAT - LOKOMOTIVEN

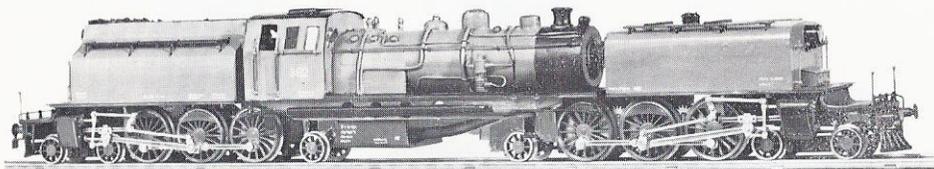


Bild 69 H0-Modell einer südafrikanischen Garrat-Lok 2'C 1' - 1'C 2'. Als Antrieb wurde ein Treibgestell der früheren Märklinlok TP 800 mit entsprechenden Änderungen und neuen Radsätzen verwendet.



Bild 70 Die gleiche Lok von der Heizerseite aus gesehen.

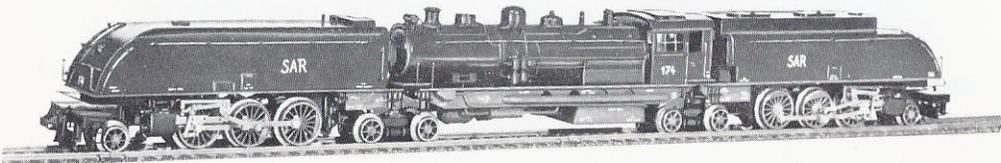


Bild 71 Eine andere Lok der SAR mit der Achsfolge 1'C 2' - 2'C 1'. Auch hier erfolgte der Antrieb mit einem Treibgestell Märklin TP 800.

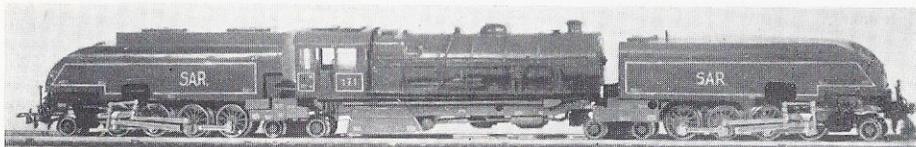


Bild 72 Ein Einfachmodell einer 1'D 2' - 2'D 1' der SAR, gebaut mit dem früheren Triebwerk der Märklinlok TT 800 (BR 86) im Jahre 1952.

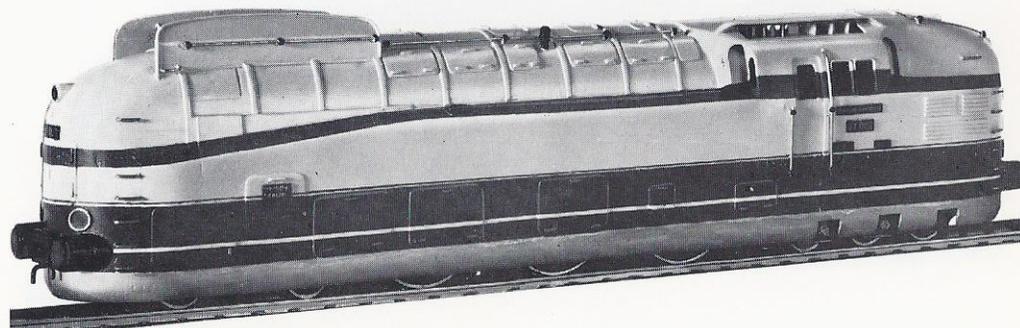


Bild 73 Eine der schon viel von uns gebauten Loks der Baureihe 61, hier die 2'C 3' BR 61 002 in H0. Diese Maschinen wurden schon für alle Systeme gefertigt.

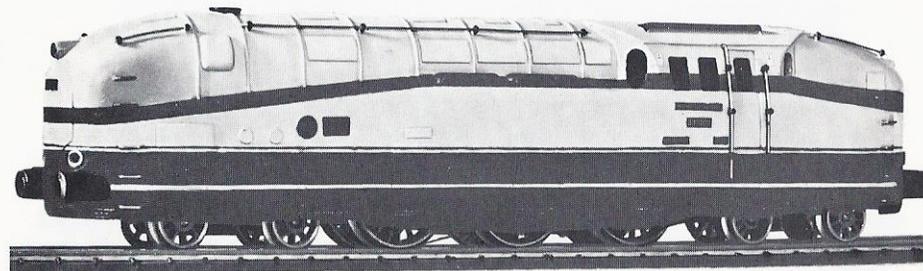
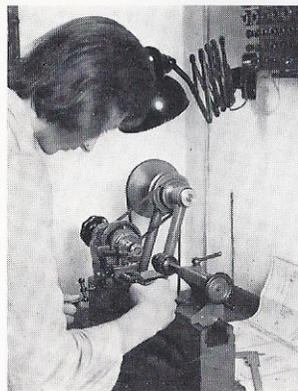


Bild 74 Modell der BR 61 001 - Achsfolge 2'C 2' mit Märklinantrieb, aber auch schon für alle Systeme gefertigt.

Zur Verwendung dieser beiden Stromlinienlokomotiven auf Normalgleisbögen handelsüblicher Anlagen mußten allerdings Schürzenausschnitte zum Ausschlag der Drehgestellräder in Gleisbögen vorgenommen werden.



### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...die schon sprichwörtliche Schnabel-Qualität bestätigen.  
...begeistert von den beiden in jeder Beziehung absoluten Spitzenmodellen.

MODELLE AUF DEM ALTBEWAHRTEN UND LEISTUNGSSTARKEN  
MÄRKLINTRIEBWERK 3047

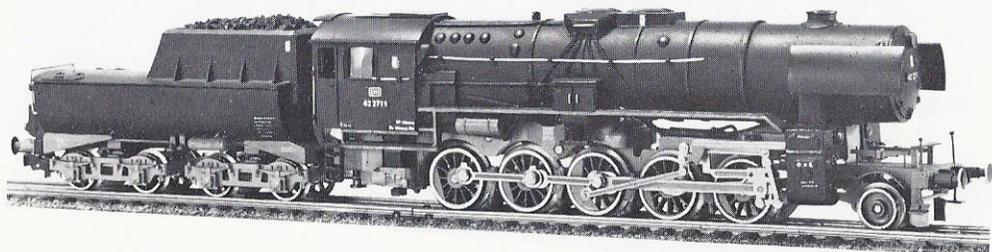


Bild 75 Eine Kriegslok BR 42 mit Lokaufbau aus Messing mit Trixtender sowie Trix-Zylindern und -Steuerungen. Gebaut haben wir diese Lok aber auch schon oft völlig aus Messing, mit Neusilbersteuerung in Handarbeit etc.

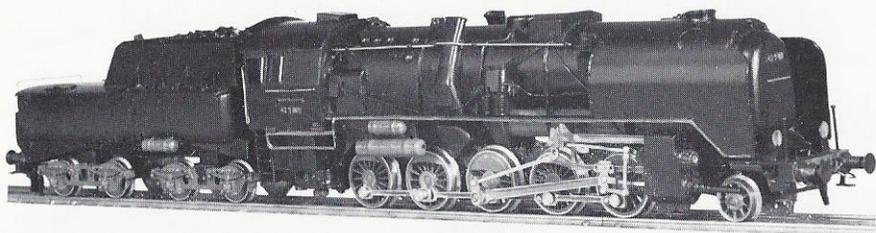


Bild 76 Eine Kriegslok BR 42<sup>90</sup> mit F.-C.-Kessel

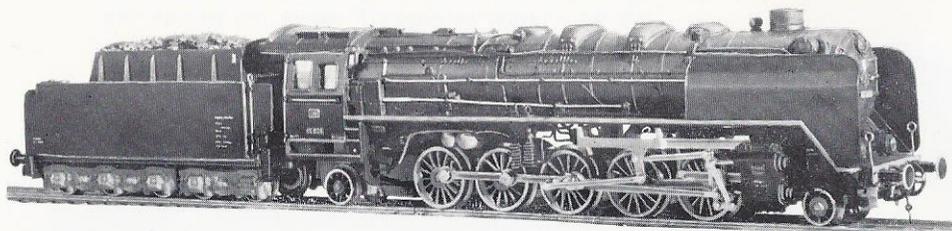


Bild 77 Eine BR 45, gebaut aus zwei Lokaufbauten der Märklinlok 3047 mit zwei großen Märklinmotoren, einem in der Lok auf Starrahmen von uns mit Antrieb auf alle 5 Treibachsen und einem im Tender mit Antrieb auf alle 5 Tenderachsen. Es waren ungewöhnlich zugstarke Maschinen mit außergewöhnlicher Leistung und Laufeigenschaft.

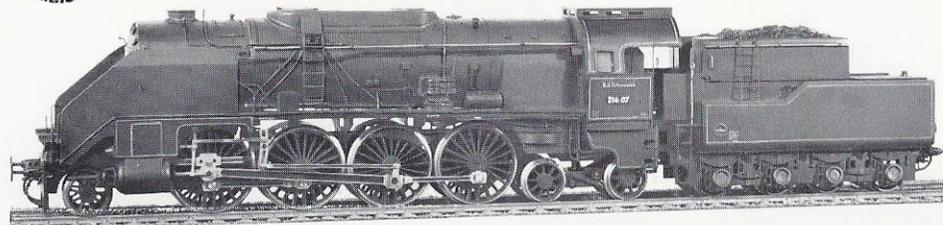


Bild 78 Modell der Baureihe 214 der BB Österreich in Baugröße 0. Gebaut wurde diese Lok 1957.

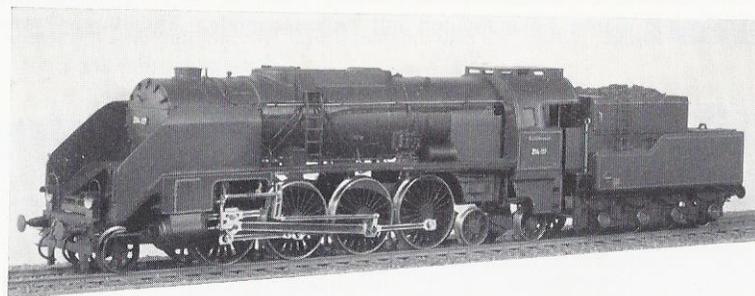


Bild 79 Die gleiche Lok wie Bild 78

WAS KUNDEN SCHREIBEN...

Wunderbar! Vorzügliche Arbeit.  
...wenn ich Ihnen bestätige, daß Sie  
für mich zu den absolut zuverlässigen  
Firmen gehören.

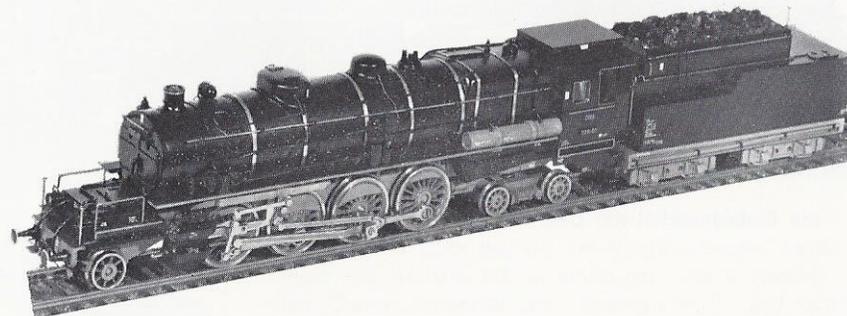


Bild 80 Ein "free-lance-Modell" - gebaut auf besonderen Kundenwunsch in H0.

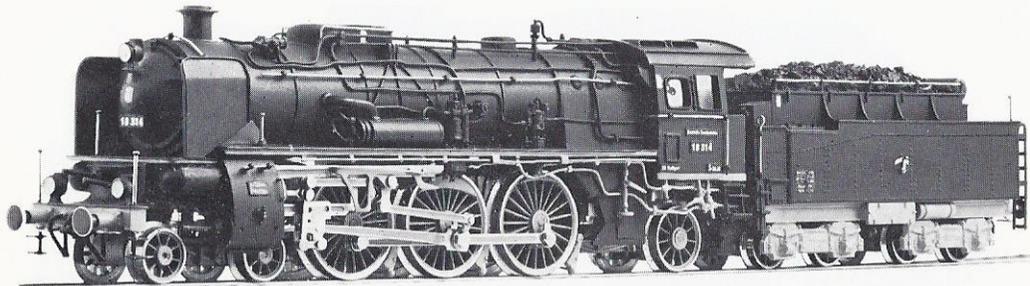


Bild 81 H0-Modell der bad. IV h, wie wir sie seit nunmehr über 20 Jahren laufend bauen. Früher bestand der Lokaufbau aus Messing, nach Erscheinen der TRIX-S 3/6 wurden überwiegend deren Lokaufbauten mit entsprechenden Änderungen verwendet.

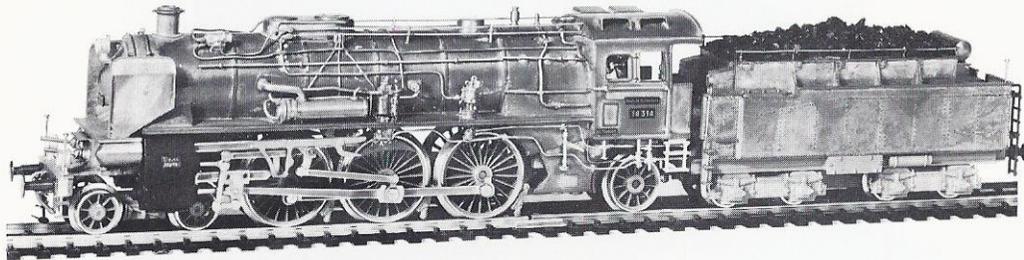


Bild 82 Eine BR 18<sup>3</sup>, noch unlackiert aufgenommen.

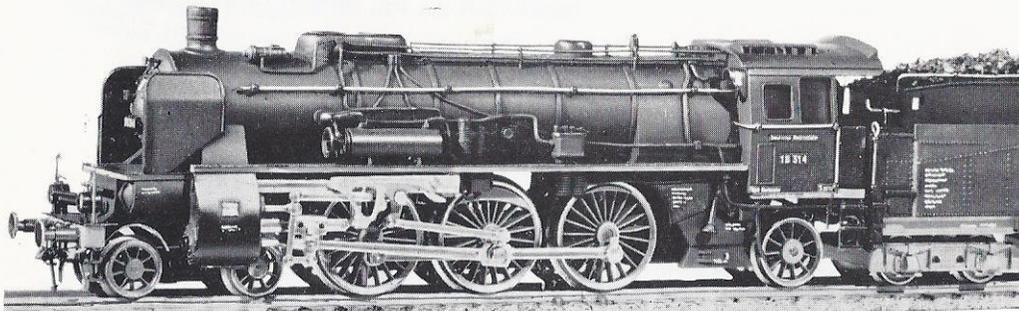


Bild 83 Ein Einfachmodell der bad. IV h mit Normalschornstein.

WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...Modell in allen Teilen hervor-  
ragend.  
...bewundere ich immer erneut die  
Vielfalt all dessen, was Sie an  
den Maschinen anbrachten, es sind  
wirklich nun echte Schnabel-Modelle.

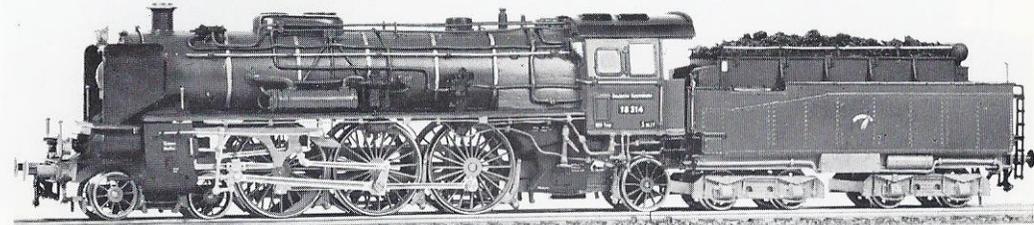


Bild 84 Ein besseres Modell mit RP 25-Radsätzen und in grüner Länderbahnlackierung, aber mit Reichsbahnbeschilderung.

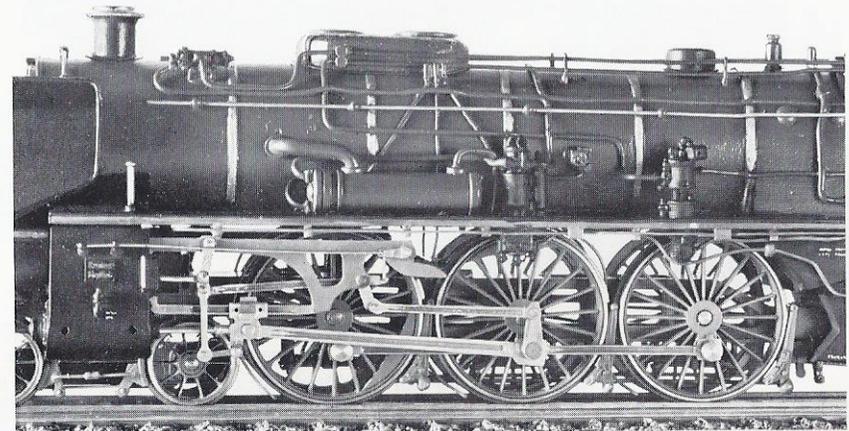
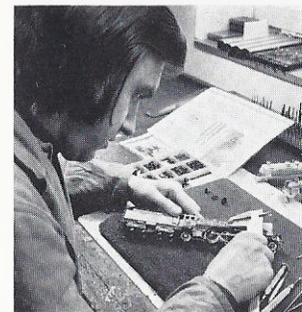


Bild 85 läßt den filigranen Barrenrahmen - aus Vollmessing ausgefräst- so- wie die filigranen Räder und Steuerungsteile erkennen.



Allen unseren Loks der BR 18<sup>3</sup> ist gemeinsam: starker Tender-  
antrieb mit großem Märklinmotor auf alle 4 Achsen (auch bei  
allen Zweischienen-Gleichstrom-Versionen!) und somit freies  
Führerhaus mit Inneneinrichtung. Es wurden aber auch schon  
manche Loks auf besonderen Wunsch mit Trixmotor in der Lok  
selbst gebaut.

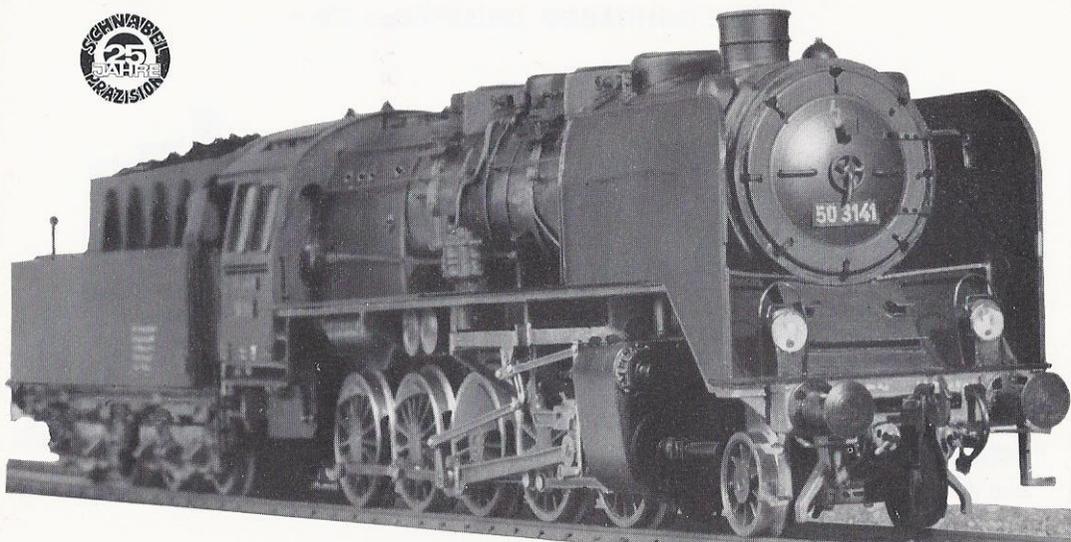


Bild 86 Eine BR 50 in Baugröße 0, gebaut 1953 für die Bundesbahn zur Verkehrsausstellung in München. Das Modell besaß zwei der damaligen "Hohlbauch"-Motoren.

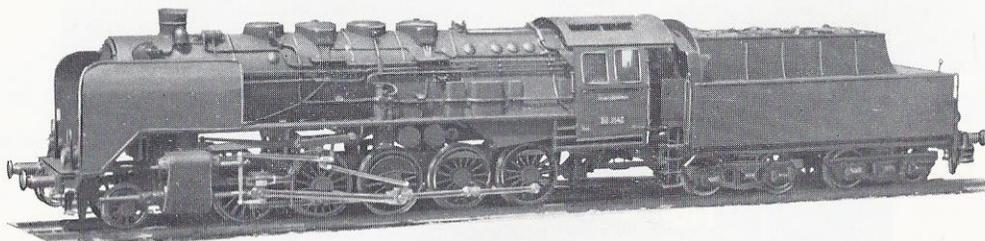


Bild 87 Eine zweite Lok der gleichen Baureihe, ebenfalls 1953 für die Verkehrsausstellung München gebaut, hier von der Heizerseite aus gesehen. Man erkennt die Ausbuchtungen vor dem Führerhaus, die zur Verkleidung der großen Motoren notwendig waren.

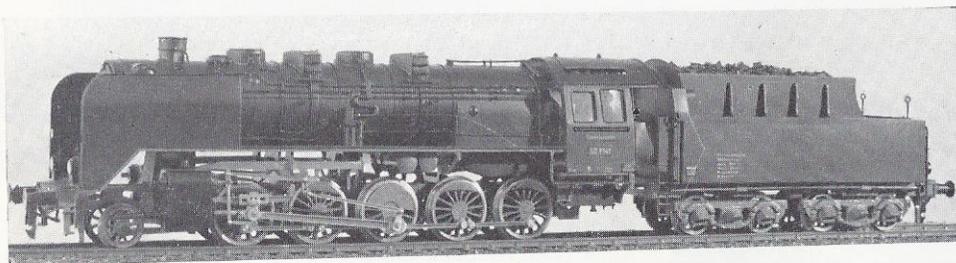


Bild 88 Eine weitere BR 50 in Baugröße 0 aus dem Jahre 1956, hier in anderer Bauart und mit anderem Antrieb und mit einer etwas filigraneren Steuerung. Bremsnachbildungen waren damals wegen der Notwendigkeit des Befahrens kleiner Gleisradien nicht möglich!

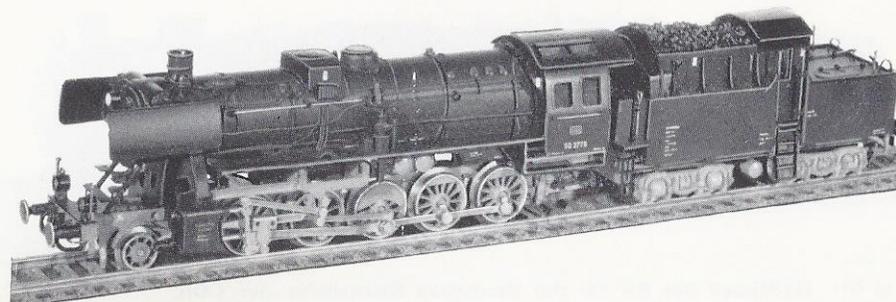


Bild 89 Eine BR 50/Kab in H0, vor Erscheinen der damaligen Fleischmann-BR 50 in Ganzmessingausführung gebaut.

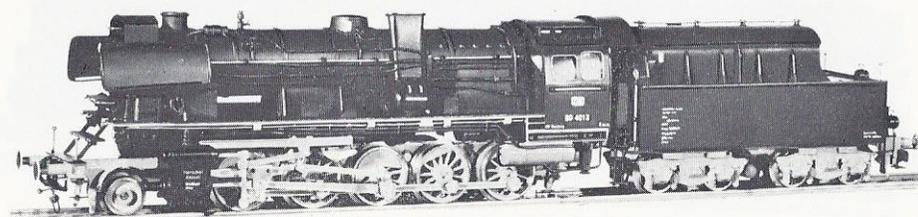
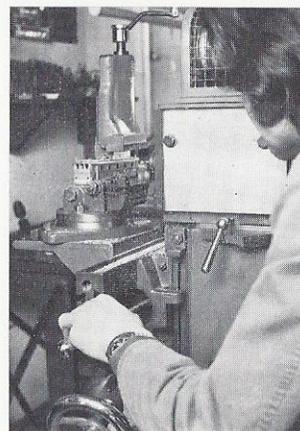


Bild 90 Ein Modell der BR 50<sup>40</sup> in H0, gebaut 1963



### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

Ihre Fahrzeuge sind vorbildlich sauber gebaut.

Ihre B2 011 ist in einem Wort ein Meisterstück, womit ich wirklich äußerst zufrieden bin.

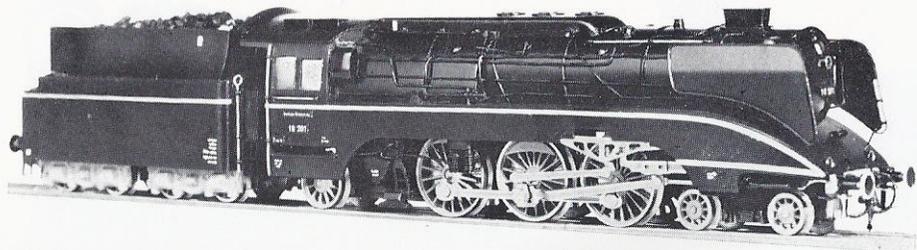


Bild 91 H0-Modell der BR 182 der Deutschen Reichsbahn der DDR.

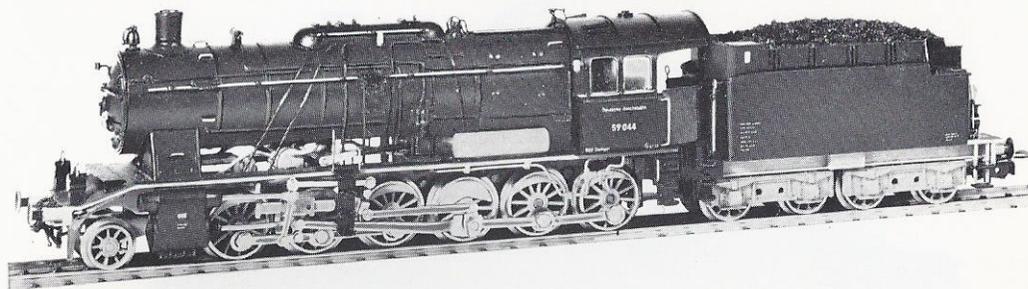


Bild 94 H0-Modell der württ. K, BR 59, aus dem Jahre 1960. Gebaut wurde die Lokomotive für Märklinsystem, aber später auch noch verschiedentlich für andere Systeme.

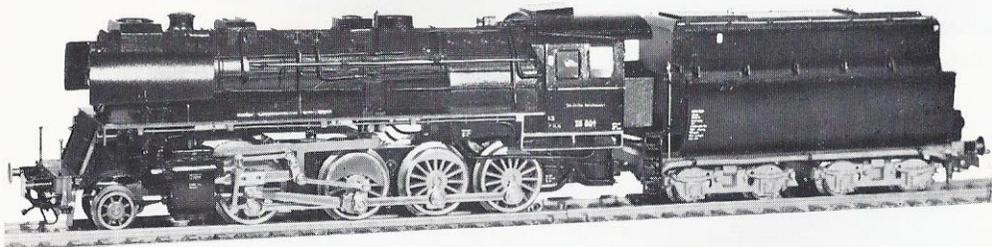


Bild 92 Ein weiteres DDR-Modell: die BR 25 mit der Achsfolge 1'D.  
Es war eine Versuchslokomotive der DR mit Kohlenstaubfeuerung.

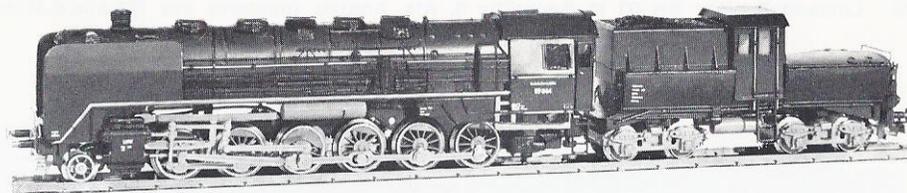


Bild 95 Sachen gibt's - die gibt's gar nicht!  
Ein auf ausdrücklichen Kundenwunsch gebautes Lok-"Modell", das es im Original nie gab. Die Maschine mußte so lang wie nur möglich und selbst der paradoxe Wannenkabintender noch verlängert werden.

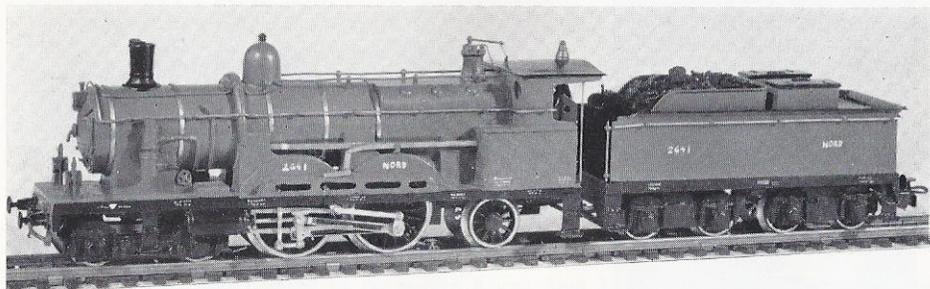


Bild 93 Ein Einfachmodell der französischen Nordbahnlok 2'B 2' der Bauart "De Glehn", gebaut 1953.



Bild 95 ist nur ein kleiner Beweis dafür, daß wir - wie schon sehr oft getan - auch die ausgefallensten Wünsche zu erfüllen vermögen.

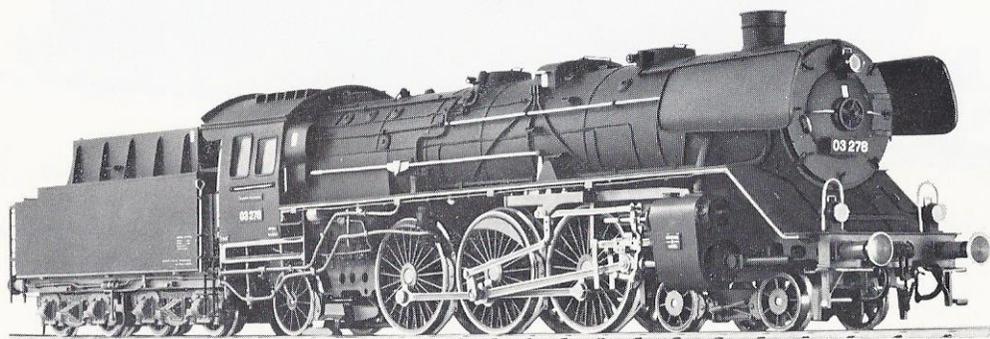


Bild 96 Lokmodell einer BR 03 in Baugröße 0. Als Antrieb fungierte ein Märklin-0-Motor.

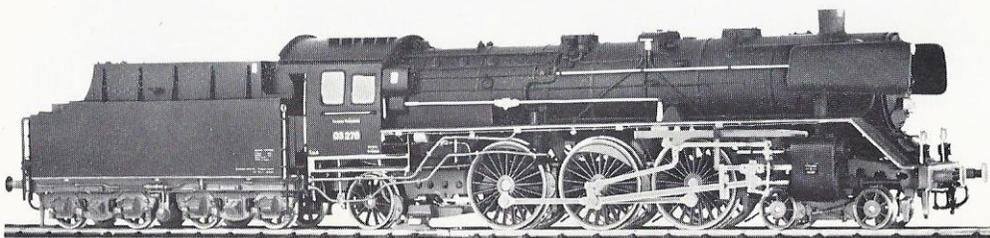


Bild 97 Die gleiche Lok in anderer Ansicht.

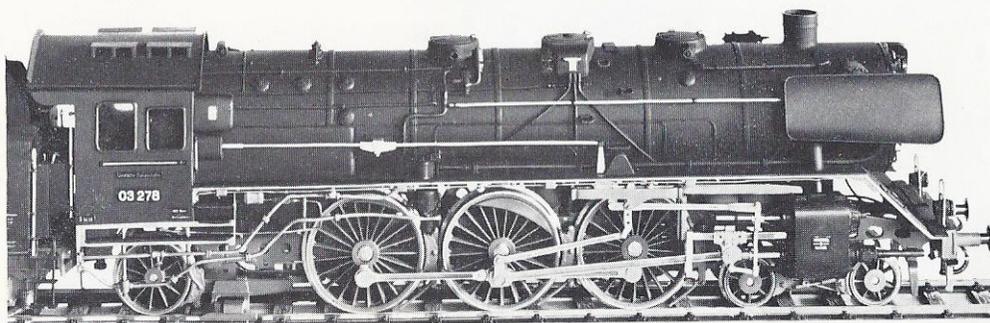


Bild 98 läßt besonders die filigrane Durchbildung des Triebwerks mit Heller-Rädern und unserer Neusilber-Steuerung erkennen. Die Lampen waren beleuchtet etc.!

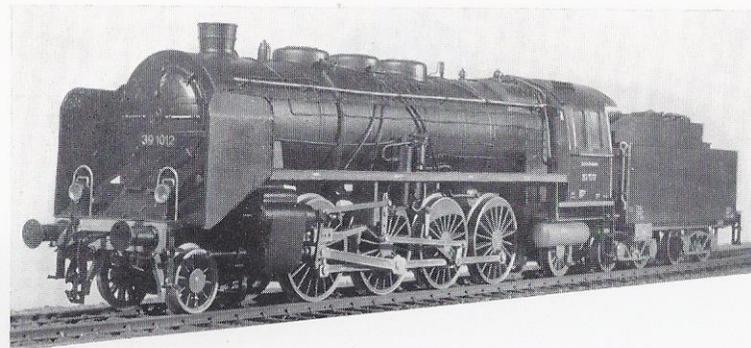


Bild 99 Eine frühere Arbeit in Baugröße 0, die BR 39 - gebaut 1954

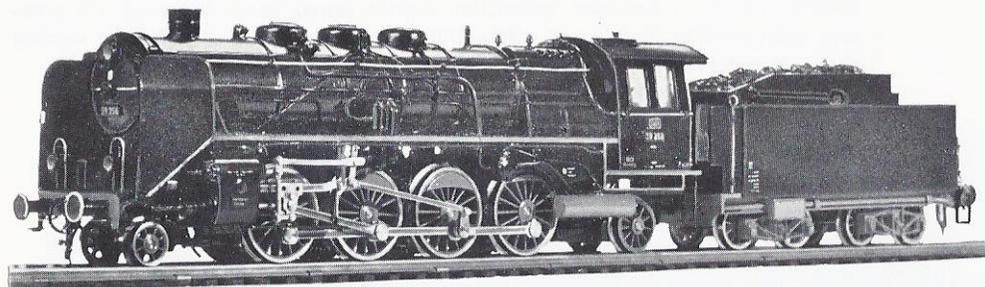


Bild 100 Die BR 39 in H0, von uns sehr viel unter entsprechender Änderung von Treibgestell und Aufbau der Märklinlok 3048 gebaut. Dieses Bild zeigt jedoch ein Ganzmessingmodell, wie wir diese auch längere Jahre hindurch bauten.

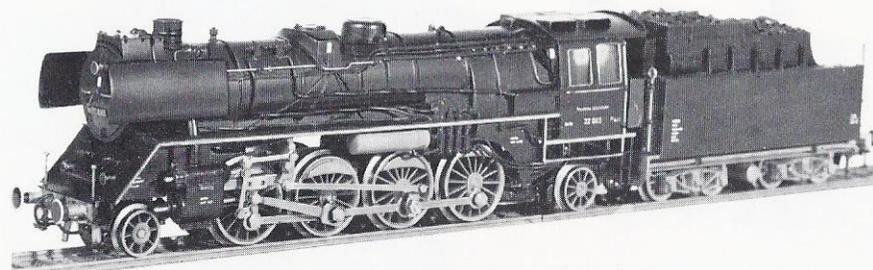


Bild 101 Die Reichsbahnversion der DDR aus der BR 39 gebaut: die Baureihe 22 als Reko-Lok, von uns in H0 nachgebaut.

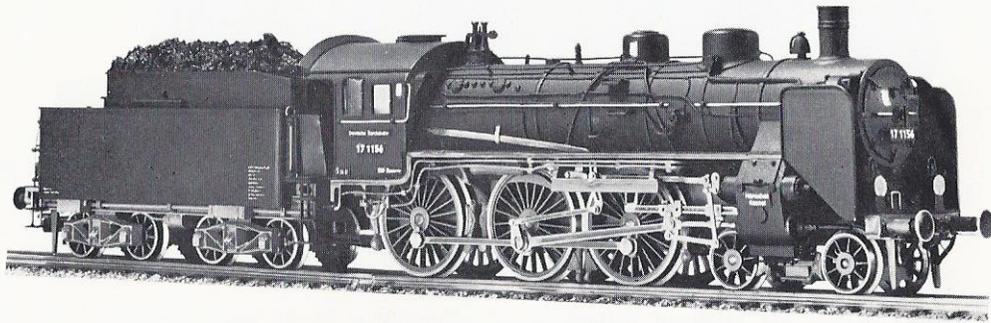


Bild 102 Eine von uns lange Jahre hindurch wiederholt gebaute BR 17 in guter Durchbildung als S 10. Laternen beleuchtet, Antrieb durch Tendertriebwerk mit grossem Märklinmotor und somit freies Führerhaus mit Einrichtung. Gebaut wurden diese Maschinen schon für sämtliche Systeme.

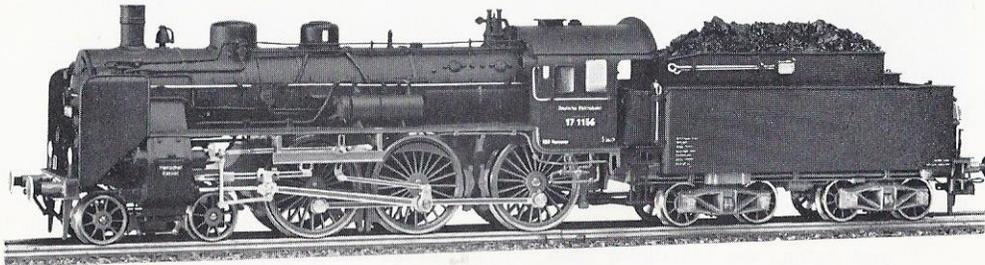


Bild 103 Die gleiche Lok von der Heizerseite aus gesehen.

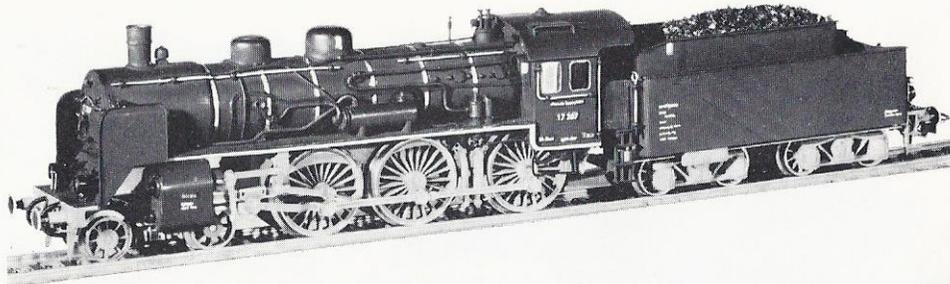


Bild 104 Eine sehr frühe Arbeit aus dem Jahre 1952: H0-Modell der BR 17 für Märklinbetrieb in einfacher Ausbildung, aber damals schon mit Nachbildung der Bremsen.

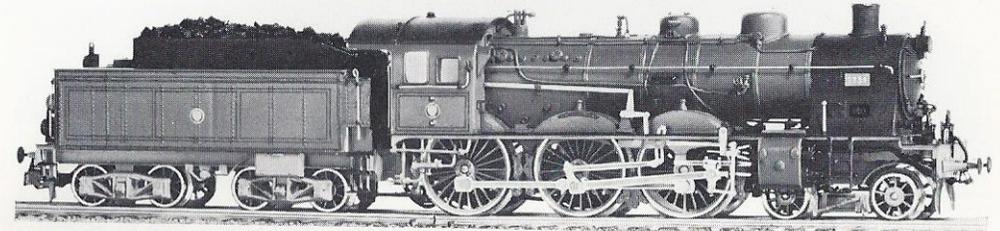


Bild 105 Ein Modell der S 10<sup>1</sup> der KPEV in grüner Länderbahnlackierung und mit entsprechender Beschilderung.

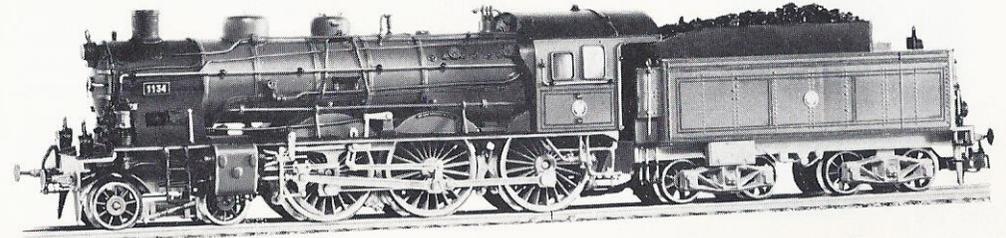


Bild 106 Die gleiche Lok von der Heizerseite gesehen.



WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...endlich die Firma gefunden habe,  
welche ich als ernsthafter Modell-  
beholder seit langem suche.

...die 4 Loks sind wieder ganz erst-  
klassig geworden.

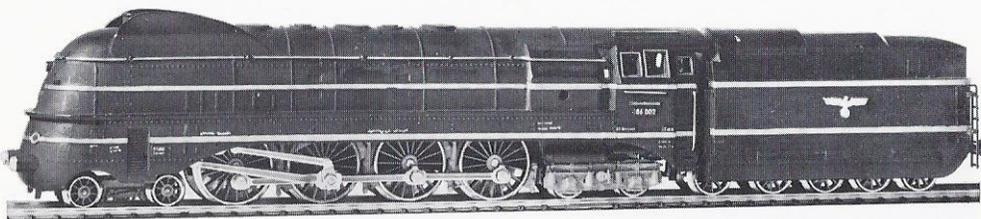
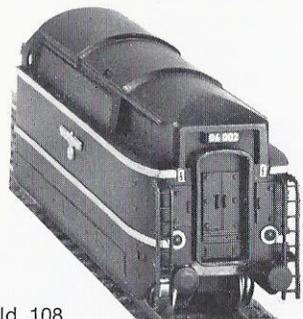


Bild 107 Die 06 in neuerer Bauweise, mit geändertem Märklin-3089-Tender und in schwarzer Lackierung.



Die BR 06 bauen wir seit nunmehr weit über 20 Jahren aus Teilen der Märklinlok 3007 - früher SK 800. Es waren schon hunderte dieser Maschinen, die hier vom Stapel liefen. Geliefert werden sie auch heute noch für alle möglichen Systeme, selbst für TRIX. Allen gemeinsam ist die Anordnung des Antriebes auf alle 4 Treibachsen ohne geschwächte Spurkränze und mit einwandfreier Betriebs-eigenschaft auf Normalgleisbögen ab 350 mm Radius.

Bild 108 Rückseite des umgeänderten Märklin-3089-Tenders zu unserer BR 06

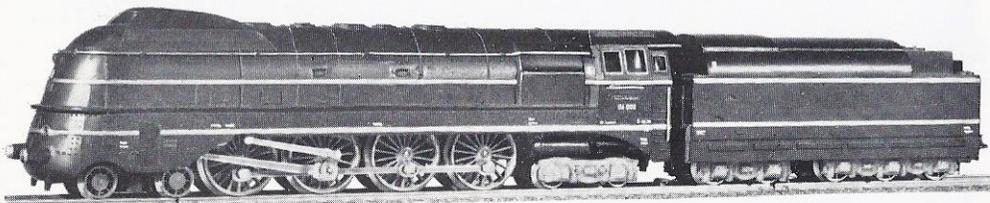


Bild 109 So sah eine 06 von uns aus dem Jahre 1953 aus. Der Tender wurde auf vielfachen Kundenwunsch ebenfalls - maßstabwidrig - verlängert. Die Lok sollte so lang und wuchtig wie möglich wirken.

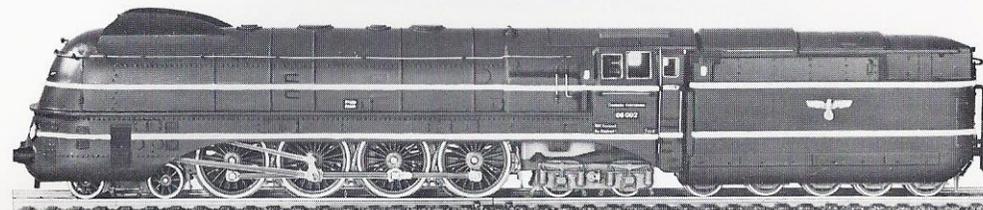


Bild 110 Präzisionsausführung der BR 06 mit RP 25 - Radsätzen, geschlossenen Schürzen vorn (allerdings nur auf sehr großen Gleisbögen einsetzbar!), mit Rauchtwickler und vermehrer Detaillierung. Lackierung in grün mit cremefarbenen Zierstreifen. Handarbeitssteuerungsteile.

WAS KUNDEN SCHREIBEN ...

Ein Super-Super-Modell, eine Augenweite....  
 ...die BR 06 ist wirklich ein Prachtstück, sehr sauber und präzise verarbeitet. Ich erkläre sie gleich als "Paradepony" unter seinen Schienenfahrzeugen!  
 Die 06 ist wirklich eine wunderschöne Maschine geworden.

Unsere 06-Modelle in H0 haben schon zahlreiche Freunde im In- und Ausland gefunden. Es war schließlich auch die längste und schwerste Stromlinienlokomotive der damaligen Reichsbahn.

Die Maschinen können in allen gewünschten Versionen und Lackierungen für jedes System und in jeder verlangten Ausführung von einfacher bis zur Präzisionsbauart geliefert werden.



Die BR 10 in H0 in Ganzmessingbauweise.

Bild 111

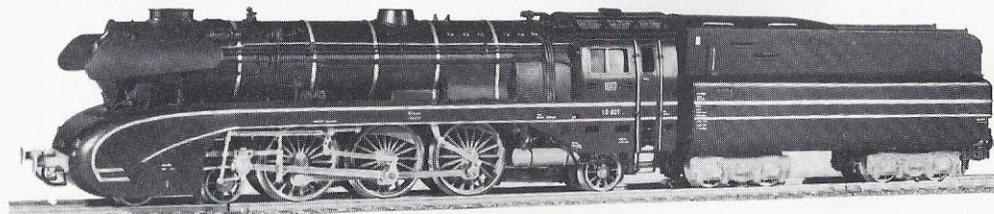


Bild 112 Eine weitere BR 10 001 in H0 in anderer Bauart und Detaillierung.

## ELEKTROLOKOMOTIVEN

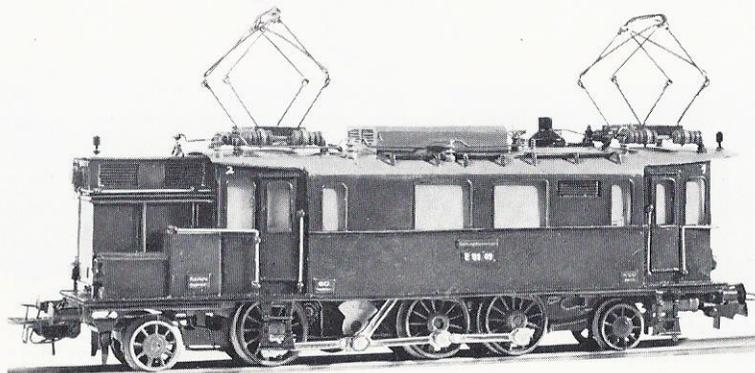


Bild 113 Die E 01 für Märklinsystem in H0, gebaut von uns 1952 unter Verwendung eines damaligen Märklin-TT 800-Treibgestells.

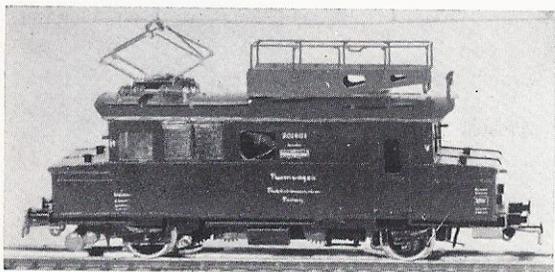


Bild 114

Der Turmwagen A1, gebaut 1950 als einfaches Standardmodell.

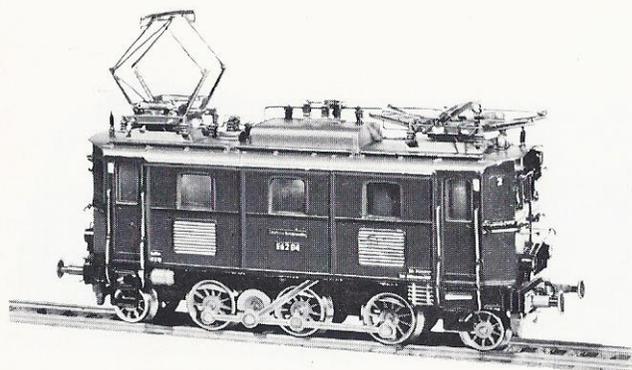


Bild 115

Ein Kunde wünschte sich vor langen Jahren einmal eine free-lance-Bauart der E 62 unter Verwendung des früheren Märklin RSM 800-Gehäuses mit neuem Fahrwerk von uns. Wir bauten ein zweites Stück und stellten es zum Spaß in die Vitrine. Erfolg: trotz der "Unmodellmäßigkeit" hat diese Lok schon sehr vielen Interessenten gefallen und wurde schon viel gebaut. Beleuchtung, Pufferbohlen- und Dachdetaillierung und Metallbeschilderung taten ihr Übriges.

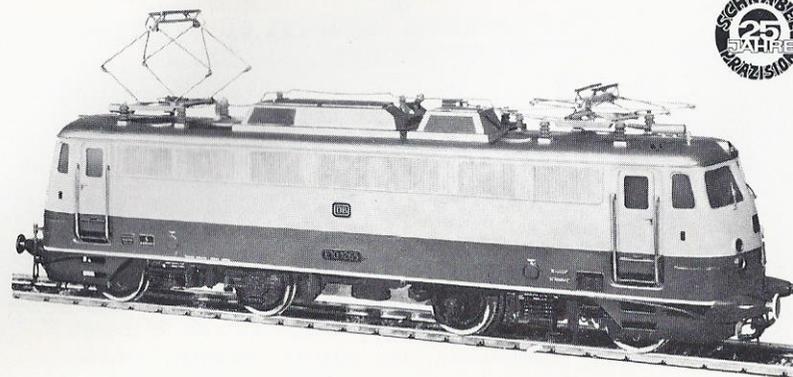


Bild 116 Eine E 10 1265 in Baugröße 0 mit zwei Motoren.



Bild 117 Eloks der belgischen Baureihe 122, 1957 für Belgien gebaut.



Bild 118 Was man aus einer Märklinlok 3014 der schweizer Re 4/4 machen kann: mit TEE-Lackierung, erweiterter und geänderter Beschilderung und mit Verschluß der alten großen Lampenlöcher und Einbau neuer A-Beleuchtung und Griffstangen entstand eine ganz neue Maschine.

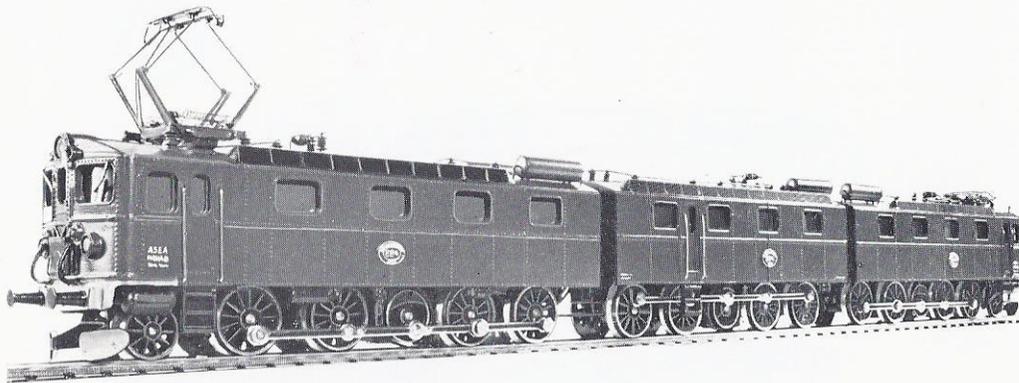


Bild 119 Eine der schon oft gebauten dreiteiligen Lok Dm 3 der SJ (Schwedische Staatsbahn). Das Modell wurde aus Teilen der Märklinlok 3030 gefertigt. Lüp: 413 mm. Lieferbar ist diese Maschine für sämtliche Systeme.

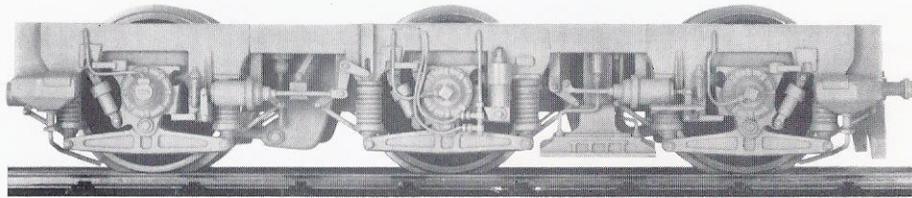


Bild 120



**Drehgestell einer Elok in Baugröße 0.**

Alle Teile sind in Einzelanfertigung aus Messing gearbeitet.

Die rechts wie Puffer aussehenden Teile sind nur Anlenkstützen.

Das Teil ist ein Beispiel unserer Arbeiten an Präzisionsmodellen.



Bild 121 Eine E 50 als "Kombibau" aus Trixgehäuse, Märklinmotorgestellen, Drehgestellenden wahlweise Märklin oder komplettierte Trix-E 50-Blenden, feste Pufferbohlen, neue Einsatzfenster, Metallbeschilderung und verbesserten Dachaufbauten. Griffstangen und komplettierte Pufferbohlen sowie Beleuchtung sind ebenfalls enthalten.

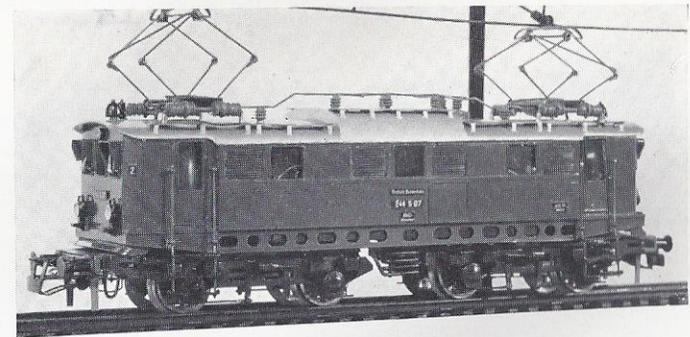


Bild 122 So etwas bauten wir auch einmal - und zwar 1956: eine E 44<sup>s</sup> - auf Kundenwunsch in Einzelfertigung auf Trix-E 10-Triebwerk, zwar kein Modell an sich - aber für die damalige Zeit doch akzeptabel genug.

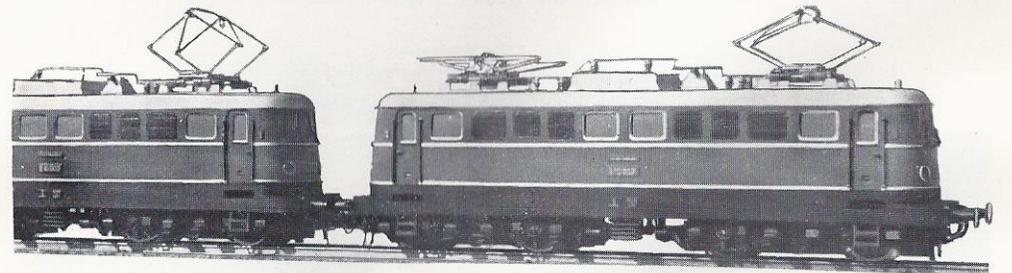


Bild 123 Zwei E 10 der Ursprungsausführung in Baugröße 0, gebaut 1953 für die Verkehrsausstellung in München. Die Maschinen hatten je zwei "Hohlbauchmotoren" eingebaut.

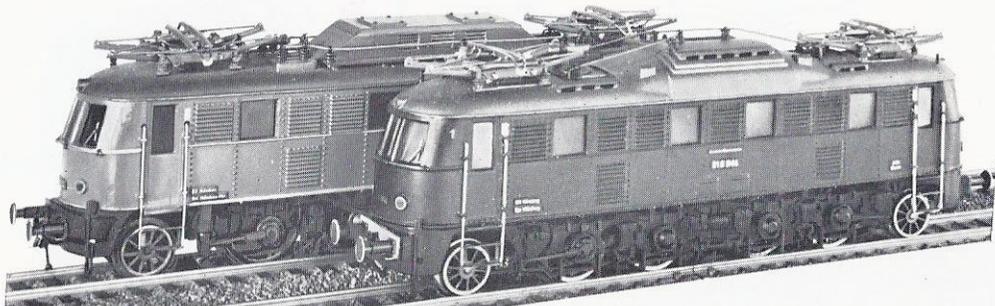


Bild 124 Lange Jahre lieferten wir verbesserte Märklinloks der Baureihe E 18 mit neuer Beleuchtung (und verschlossenen alten Lampenöffnungen), Metallbeschilderung, Pufferbohlenkomplettierung und vor allem mit neuen Triebwerkseitenteilen. Auch heute noch werden diese Umbauten gewünscht, die auch auf Allradantrieb erweitert mit den früheren Märklintriebwerken geliefert werden können. Hinten ist eine aus der E 18 gebaute E 19 - mit geändertem Dach usw. - zu sehen.

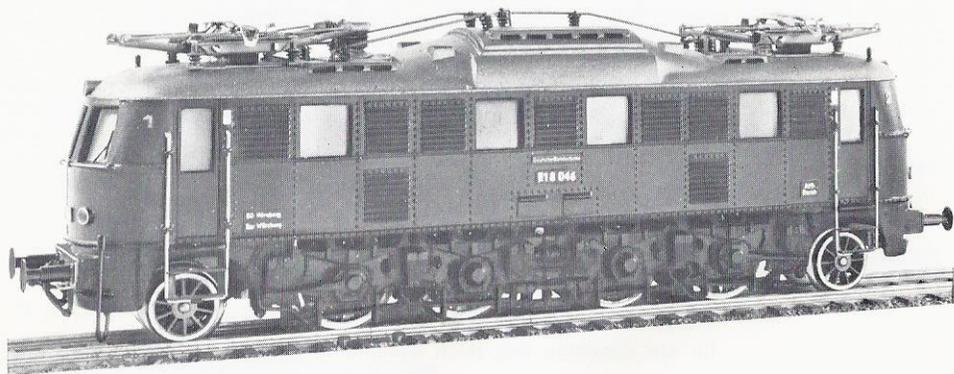
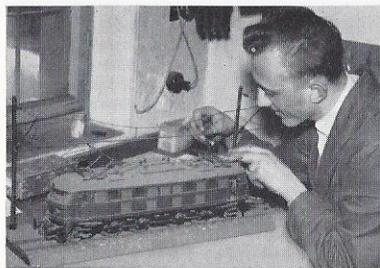


Bild 125 zeigt besonders deutlich die neuen Triebwerksdetaillierungen.



WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...das weitaus beste darstellen, was ich bis heute auf diesem Gebiete gesehen habe.

Ihre Arbeit und Ihre Qualität ist tatsächlich unübertroffen.

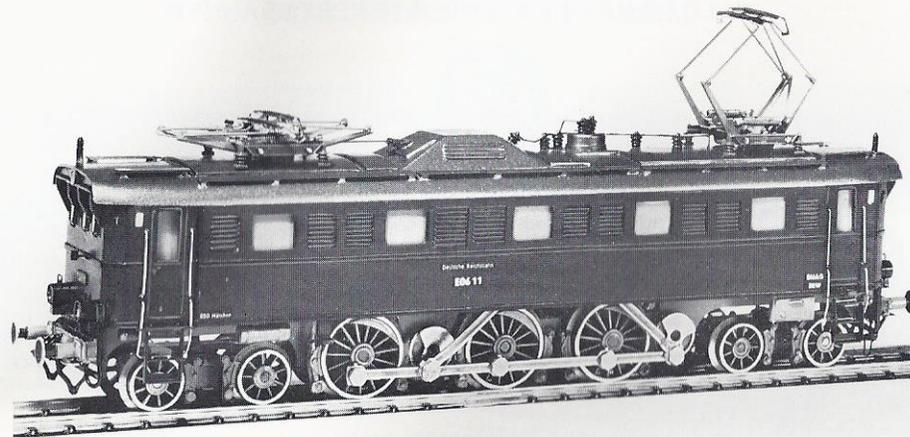


Bild 126 Unsere seit Jahren schon sehr oft gebaute E 06 mit großem Märklinmotor (auch bei Zweischienen-Gleichstromausführung!) und Antrieb auf alle Achsen. Das Bild zeigt eine einfachere Ausführung in DB-Bauart mit neuen Scherenstromabnehmern.



Bild 127 Eine andere E 06 in Reichsbahnbauweise mit alten Scherenstromabnehmern und weiterer Detaillierung.



Bild 128 Eine unserer früheren Loks E 52, die als "Heuwender" das Herz jedes Oldtimer-Elok-Liebhäbers höher schlagen ließ. Das Bild zeigt ein älteres Modell aus dem Jahre 1951, welches später einmal etwas modernisiert - und aus diesem Anlaß zufällig fotografiert wurde.



Bild 129 Eine V 188 in H0 in guter Bauweise. Besonders die filigrane Durchbildung der Triebwerksseitenteile fand Beachtung.

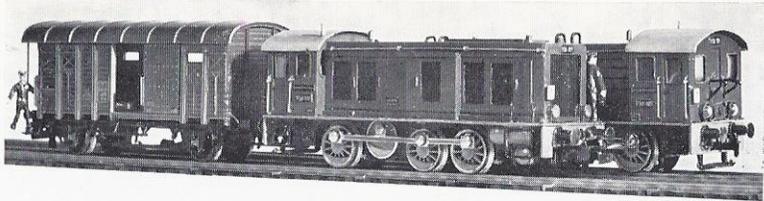


Bild 130 Zwei Loks V 36, gebaut auf Kundenwunsch auf Triebwerken der ehemaligen Märklinlok CM 800 - 3001. Eine Arbeit aus dem Jahre 1955 - nicht ganz astrein, aber immerhin seinerzeit sehr verlangt.

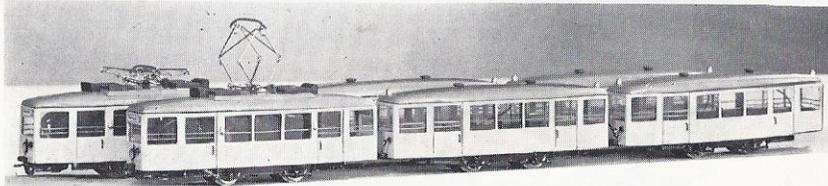


Bild 131

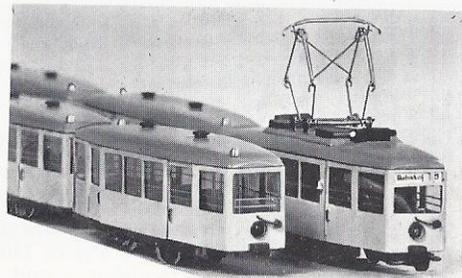


Bild 132

KSW-Straßenbahnzüge in H0, geliefert als Unterrichtsmodelle 1950 für eine Straßenbahn - Gesellschaft im Ruhrgebiet. Die Züge bauten wir schon damals mit Inneneinrichtung und Antrieb auf beide Achsen des Triebwagens.

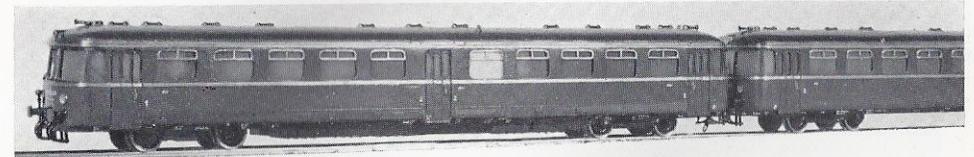


Bild 133 Modell des ETA 150 im Maßstab 1:64, Spurweite 22,5 mm. Geliefert 1952 als Ausstellungsmodell für eine Messe mit aufklappbaren Batteriekästen, mit Antrieb und in schwerer Ausführung.

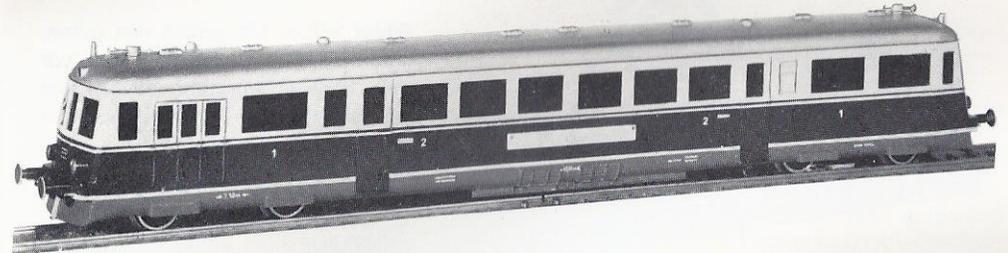


Bild 134 Modell des Tegernsee-Triebwagens in H0.

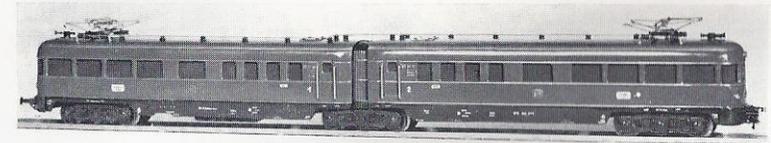


Bild 135



Bild 136

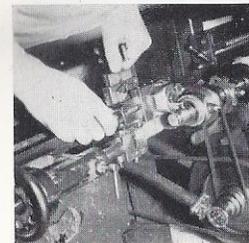


Bild 135: Ein "verdeutschter" Märklin-TW 3025 (DT 800) als free-lance-ET. Kein Modell, aber ein Beispiel für einfache Änderungen.

Bild 136: Ein gleicher Triebwagen, aber als VT mit Pufferbohlen usw. etwas abgewandelt.

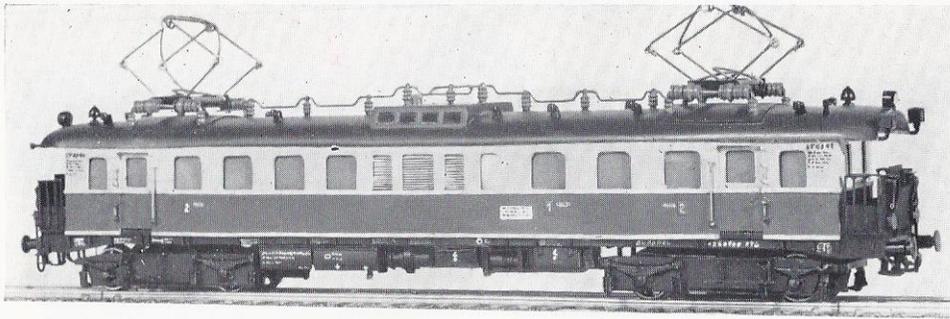


Bild 137

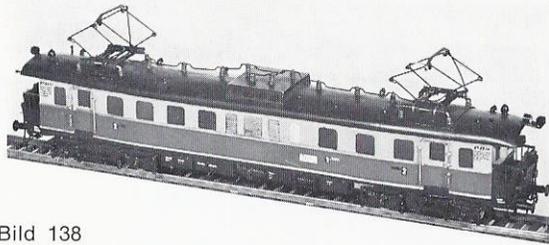


Bild 138

Bilder 137 u. 138 zeigen den guten, alten ET 89 "Rübezahl", den wir seit 1950 schon sehr oft in den verschiedensten Ausführungen für alle H0-Systeme bauten.

Die Bilder zeigen leider keine Modelle neuer Fertigungen, sondern solche aus dem Jahre 1952. Heute sehen die ET 89 wesentlich detaillierter und "genauer" aus.

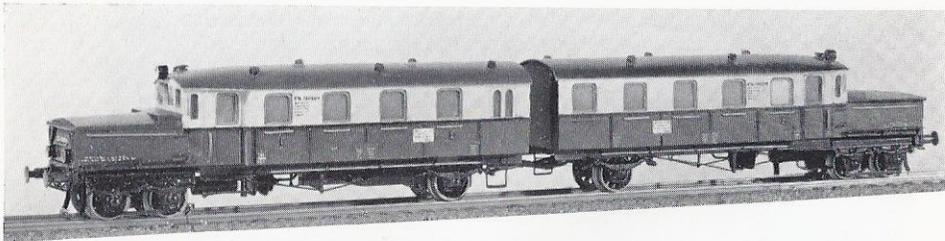


Bild 139 H0-Modell des Akkutriebwagens ETA 180, ebenfalls schon oft in den verschiedensten Varianten für alle Systeme gebaut. Das Bild zeigt ein Modell von 1953.

### WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...ein außergewöhnlich schönes Stück

...Sie rangieren nach meinem Gefühl tatsächlich an der Spitze der Modellbaunternehmungen... Ihre Leute sind wahre Künstler.

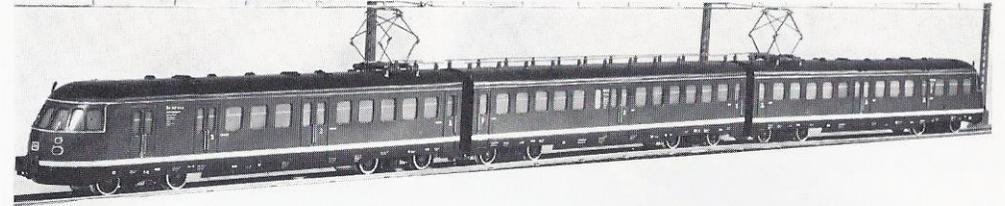
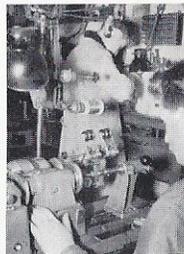


Bild 140 Ein H0-Modell des ET 30 aus dem Jahre 1962. Ein schon oft gebauter Triebwagen, der für sämtliche Systeme gefertigt wurde.



Triebwagenzüge Vt 08 und ET 30 in Baugröße 0, die wir 1953 zur Verkehrsausstellung München für die Bundesbahn bauten.

Die Abbildung zeigt die Aufbauten während der Lackierung und Beschriftung.

Die Züge hatten je zwei "Hohlbauch"-Motoren eingebaut.



Bild 141

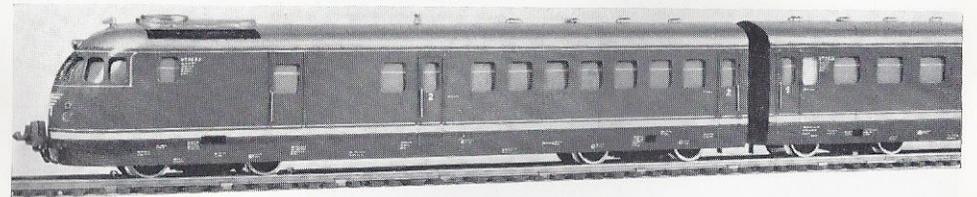


Bild 142 Ein Vt 08 in H0, ebenfalls schon oft für alle Systeme gefertigt. Bild zeigt einen Triebwagen von 1960.



Bild 143 Ein seltenes Modell in H0 - der "Gläserne Zug" ET 91.  
Das Modell hatte eingesetzte Fenster, komplette Inneneinrichtung und vollständige Darstellung der Führerstände mit allen Bedienungsarmaturen.



Bild 144 Der Führerstand des ET 91.

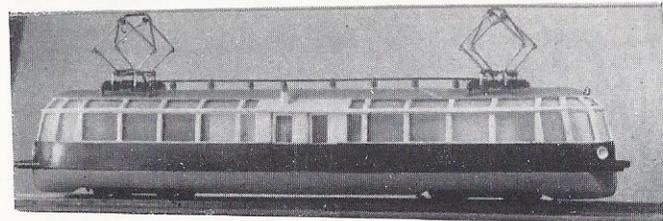


Bild 145

Das Gegenstück zu dem ET 91: ein "Spar-Modell" in vereinfachter Bauart aus dem Jahre 1949. Es wurde damals ohne alle Unterlagen - nur nach einem undeutlichen Foto - gebaut.

WAS KUNDEN SCHREIBEN...

Das Modell erntet helle Begeisterung. Also wirklich, eine Spitzenleistung. Vor allem die Führerstände werden mit der Lupe betrachtet und bestaunt.

Alles in allem, ein voller Erfolg für Ihre Firma.

...Modell wurde eingehend betrachtet und allseits mit Anerkennung bewundert.

Es ist wirklich eine Freude mit Ihnen und Ihrer Firma in Verbindung zu sein.

WAS NICHT ABGEBILDET WERDEN KONNTE -

die Laufweise der Modelle, ihre Zuverlässigkeit in betriebstechnischer Hinsicht und ihre Leistung allgemein usw. -

darüber lesen Sie bitte die Auszüge aus Kundenzuschriften, die uns unaufgefordert laufend zu- gehen:

WAS KUNDEN SCHREIBEN...    WAS KUNDEN SCHREIBEN...    WAS KUNDEN SCHREIBEN...

...bei unserer Ausstellung funktionierten Ihre Artikel vorzüglich, sodaß ich Sie anderweitig wärmstens empfehlen kann...

...auch für diese Lok mein uneingeschränktes Lob aussprechen. Die Fahreigenschaften sind einmalig und die saubere Ausführung...

Beide Modelle sind vorzüglich in Laufeigenschaft und Detail!

...die ich vor 5 Jahren bei Ihnen erstand, läuft heute noch tadellos und hat eine große Zugkraft. Mein Nachfolger ist ganz begeistert von Ihrer Maschine, an der bis heute noch keine Reparatur notwendig war.

Dabei fuhr die Lok außerordentlich ruhig...die Maschine ist ein Erfolg auf ganzer Linie.

Ihre Schnabel-Maschinen laufen im schweren Güterzugdienst und zeigen fast täglich die stolze Qualität aus ihrem Stammhaus.

...bin ich von der unglaublichen Fahrleistung dieses kleinen Modells beeindruckt.

...von der Genauigkeit und Sauberkeit der Arbeiten sehr erfreut.

Vielen Dank für die wunderbare S9... für mich eine echte Überraschung. Die Lok übertrifft alle Erwartungen sowohl in ihren Fahreigenschaften wie in ihrer Detaillierung.

...die V 188 hat die mit Abstand besten Fahreigenschaften...

...mit der Lok hinsichtlich ihrer Laufeigenschaften, sowie der feizufrieden bin.

Und nun hoffen wir gerne, daß Ihnen die Lektüre dieses Kataloges einen kleinen Überblick über unsere Arbeiten geben konnte und daß Sie nun wissen, was Sie von uns erwarten dürfen.

Mit freundlicher Empfehlung  
Ihr  
*J. Ulrich*  
ING. ULRICH/SCHNABEL VDI

mit Sohn und allen Mitarbeitern.