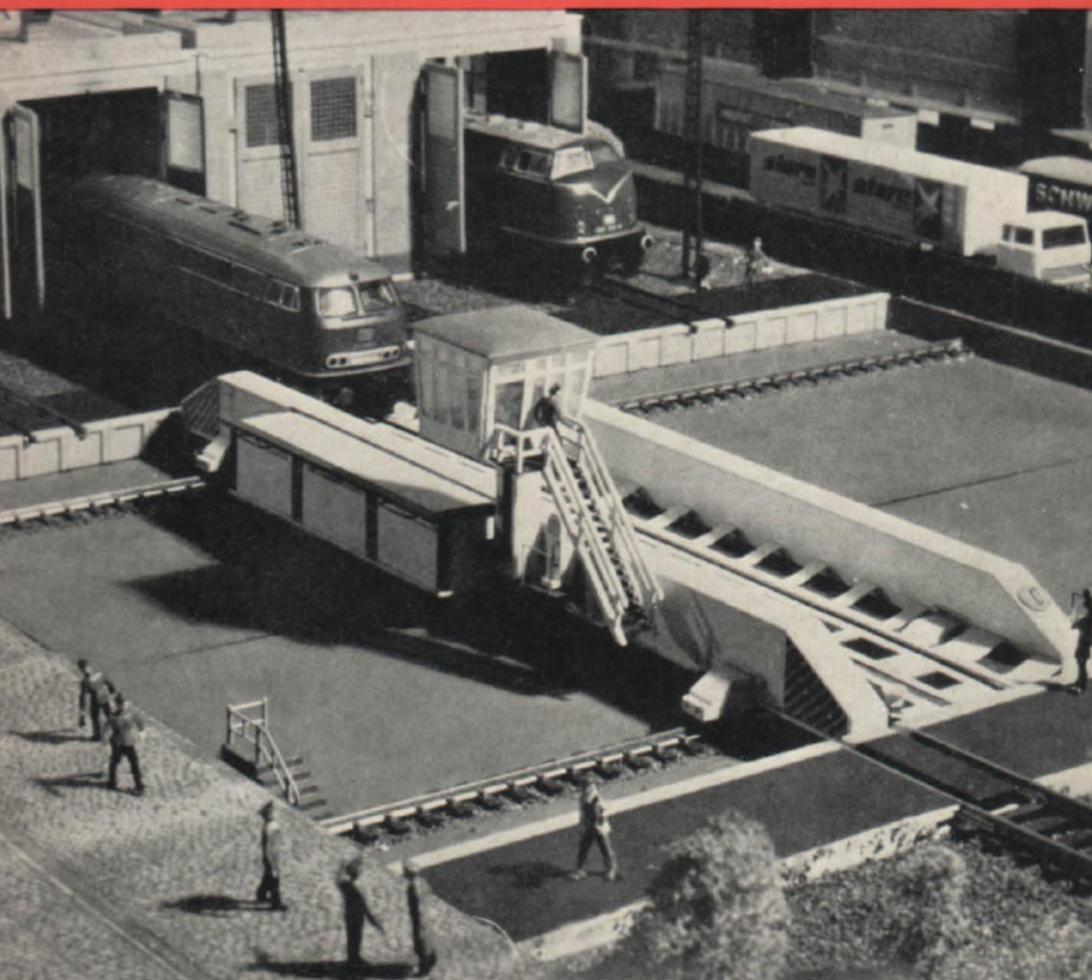


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



XXIV. INTERNAT. SPIELWARENMESSE NÜRNBERG - 2. Teil
M - Z

MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

25. JAHRGANG
MÄRZ 1973

3a



Großer Bildbericht über die

Modellbahn-Neuheiten

der XXIV. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

2. Teil und Schluß

Auch der diesjährige Messebericht mußte wiederum auf zwei Hefte verteilt werden. Der zweite Teil umfaßt somit gleichwertig die Neuheiten der Firmen M-Z (in annähernd alphabetischer Reihenfolge).

Das 2. Messeberichtsheft hat auf Grund der postalischen Bestimmungen die Nr. 3a, da es sonst als (irreführende) „Sondernummer“ deklariert werden müßte; außerdem erfordert sein Versand die normalen Postgebühren.

MÄRKLIN

Gebr. Märklin & Cie GmbH
Fabrik feiner Modellspielwaren

732 Göppingen

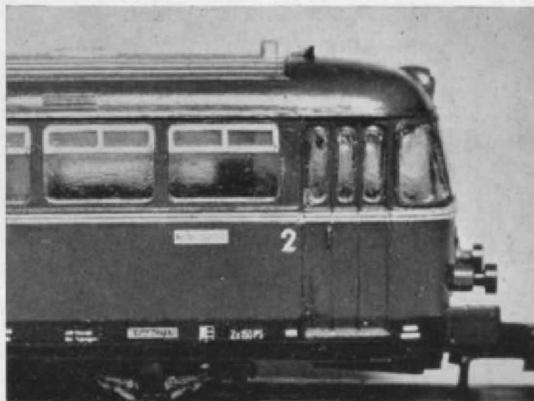
Z: Wie wir eigentlich nicht anders erwartet hatten, hat die letztjährige Märklin-Messe-Sensation, die Z-Bahn im Maßstab 1:220, weltweit Furore gemacht und demgemäß war die erste aufgelegte Produktionsserie in kurzer Zeit ausverkauft! Kein Wunder also, daß das nicht gerade kleine Anfangsprogramm bereits wiederum eine beachtliche Erweiterung erfährt. In erster Linie sei der Schienenbus 798 der DB genannt, der mitsamt Belwagen reizend anzusehen ist, und – „wie bei Z kaum anders zu erwarten“ – mit einem technischen Gag aufwartet, der noch nicht mal in H0 angewandt wird: die Fensterscheiben sitzen nahtlos, ohne die geringste Lücke! Sie werden nachträglich nämlich nicht eingesetzt, sondern eingespritzt! Die Detaillierung und feinplastische Durchgestaltung ist auch bei diesem Modell bemerkenswert gut!

Nicht minder gut geraten ist das Modell der BR 24, das mit 82 mm LÜP eine gelungene Nachbildung dieser bekannten (und beliebten) Lok-Reihe darstellt. Abgesehen von der feinen Detaillierung, ist die Beschriftung wiederum unwahrscheinlich fein und nur bzw. sogar mit starker Lupe noch gut lesbar! (Buchstabenhöhe 1,7 Zehntel mm!) Die Räder sind durchbrochen und haben sehr dünne Speichen. Außerdem ist das Modell bereits für einen Beleuchtungssatz (Dreilicht-Spitzensignal) eingerichtet. Daß die Windleitbleche aus sehr dünnem Blech bestehen, ist eigentlich schon fast selbstverständlich (bei Z)!

Und fast genauso selbstverständlich ist, daß der reizende Güterzug-Gepäckwagen hauchdünne bewegliche Schiebetüren hat! (Offenbar werden die Modellbahnen mit zunehmender Kleinheit immer feiner und raffinierter, wie auch schon bei N festzustellen war und ist!)

Der Tiefladewagen der Abb. 154 ist 15,4 cm lang und wie fein er detailliert und beschriftet ist, mag der Vergrößerungsausschnitt der Abb. 155 demonstrieren. Der Bierwagen der Kulmbacher Mönchshof-Brauerei rundet das diesjährige Fahrzeugprogramm ab.

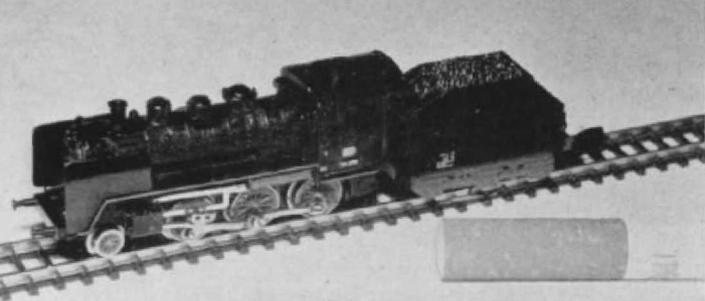
Im Gleissortiment sind ebenfalls einige wichtige Neuheiten zu verzeichnen. Voran das Innenbogen-Weichenpaar mit winzigem Doppelpulsen-Antrieb (siehe Heft 3a u. 9/72), gefolgt von diversen geraden (weiter auf S. 198)



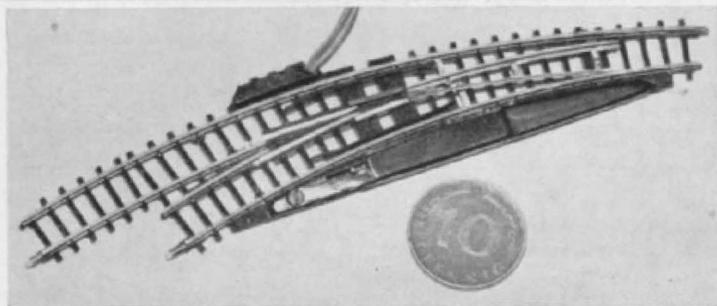
Z Abb. 148 u. 149. Der Schienenbus der BR 798 als 6,2 cm langes Z-Modell. Aus der oberen Abbildung (ca. 3-fache Originalgröße) geht hervor, wie lückenlos die eingespritzten Fenster in den Rahmen sitzen.

Das Titelbild – gestaltet von H. Saile, Leonberg – zeigt die im 1. Teil (3/73) vorgestellte Brawa-H0-Schiebebühne nach dem MIBA-Bauplan in den Heften 8 u. 9/70.

Heft 4/73 ist spätestens am 28. April in Ihrem Fachgeschäft

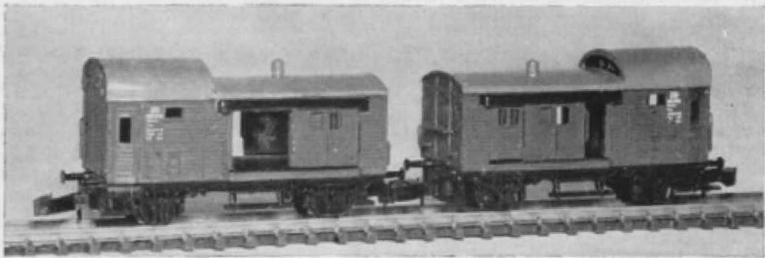


Z Abb. 150. Mit 8,2 cm LÜP zwar (bedingt durch den Lok/Tender-Abstand) etwas zu lang, aber sonst nett geraten: das „Steppenpferd“ (BR 24) als Märklin-Z-Modell. Damit steht den Z-Bahnern eine stillechte Zuglok für die zweiachsigen Personenwagen zur Verfügung.

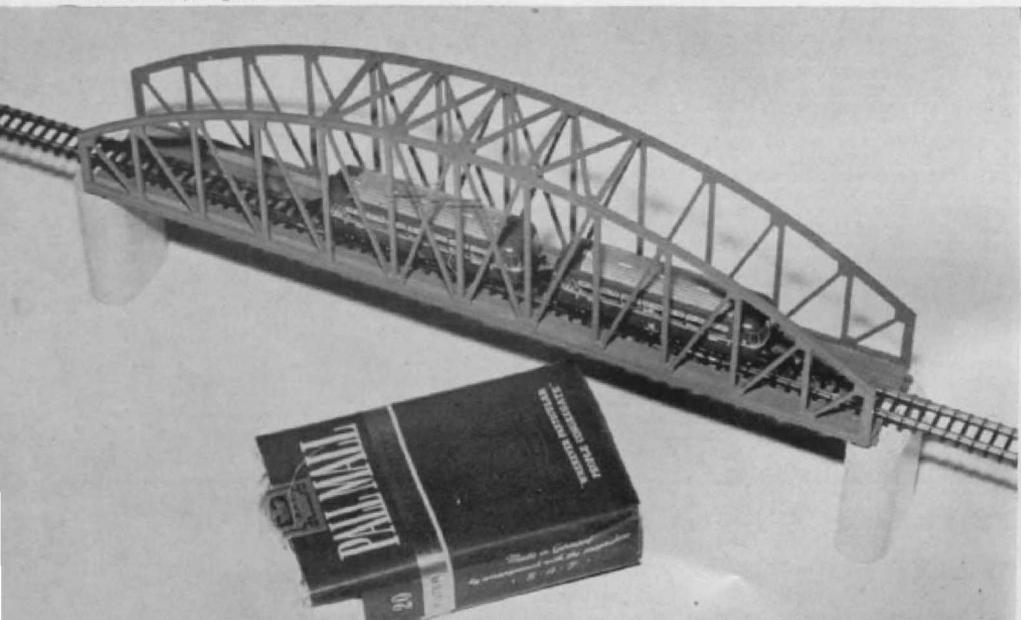


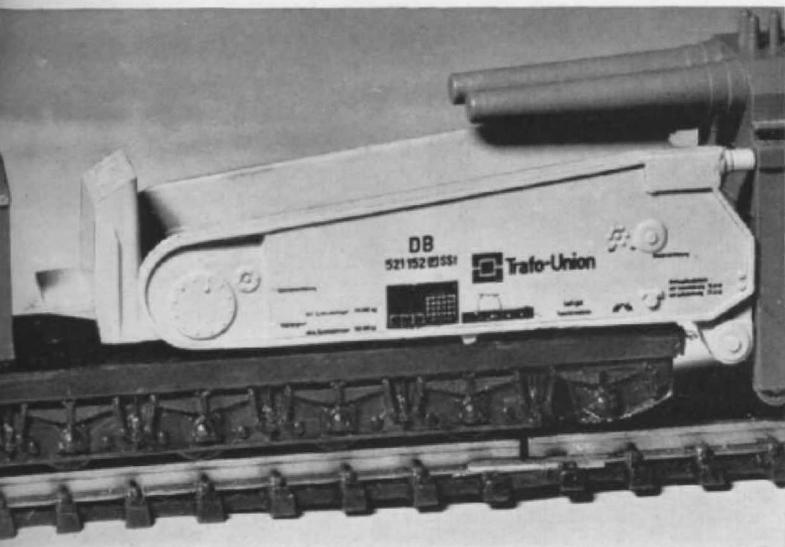
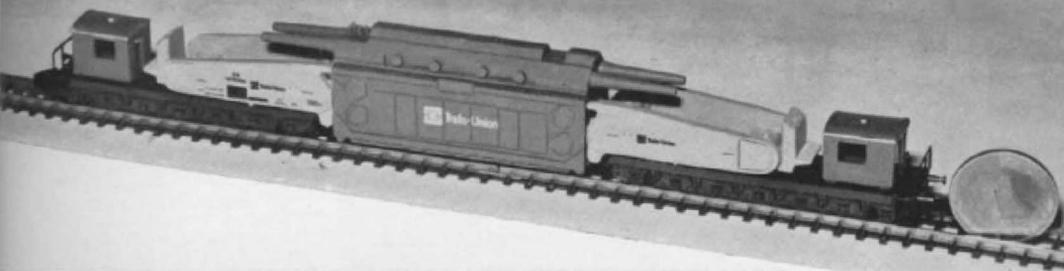
Z Abb. 151. Im Z-Gleis-sortiment gibt es jetzt auch elektromagnetische Bogenweichen (mit dem bekannten superflachen Antrieb), so daß auf der „Wunschliste“ eigentlich nur noch eine Doppelkreuzweiche steht!

Z Abb. 152. Hauchdünne Schiebetüren zum Öffnen, Seitenwände mit Profileisen- und Niet-Imitation, Bremsklötze in Radebene u.a.m. — und das alles im Maßstab 1:220 beim Pwg!



Z Abb. 153. Die filigrane Bogenbrücke (mit der neuen Schienenbus-Garnitur) aus grauem Kunststoff, zu der es ein Pfeiler-Sortiment in den Höhen 4—40 mm (jeweils 4 mm Höhendifferenz) zur Bildung von Auffahrtrampen gibt.



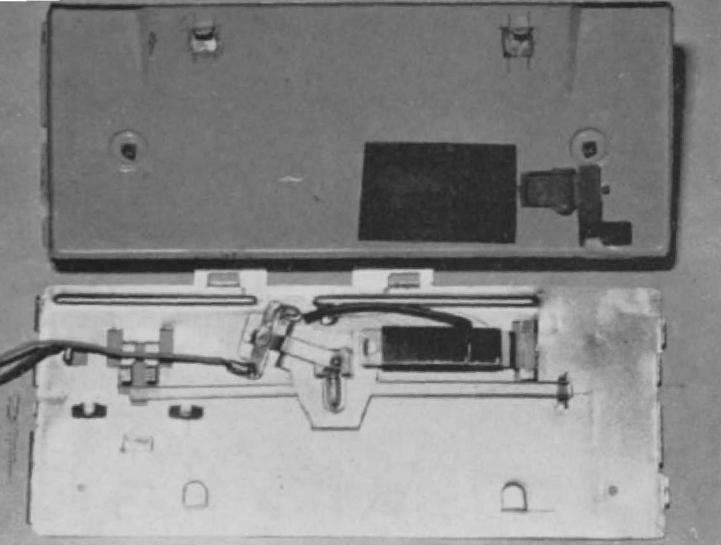


Z Abb. 154 u. 155. Im Märklin-Neuheitenprospekt nicht abgebildet; der 14-achsige Schwerst-Transporter mit Großtrafo, den es jetzt also auch als Z-Modell gibt (s. MIBA 2/73, S. 85). Bei den zwei 7-achsigen Fahrwerken sind nur die jeweiligen Endachsen „echt“, während die inneren nur Attrappen sind. Immer wieder verblüffend: die exzellente Detaillierung und insbesondere die unglaublich feine und weitgehende Beschriftung (links) wie sie bei H0-Modellen kaum sauberer und exakter ausfallen könnte (Abb. 155ca. in H0-Größe!)

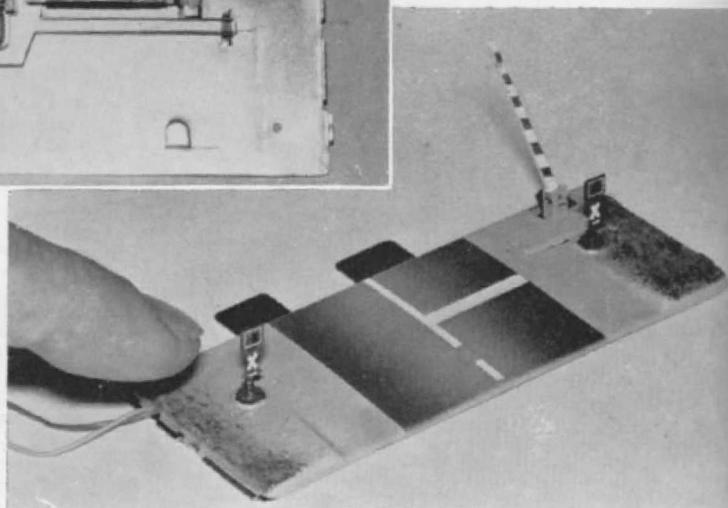
Z Abb. 156. Neu im Zubehör-Sortiment: das moderne Stellwerk „Göppingen“ (6 x 3,9 x 4,6 cm), das in seinem modernen Stil bestens zu den bisherigen Z-Gebäuden paßt und für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet ist.

Z Abb. 157. Nur im Dekor neu: Privat-Kühlwagen in Blau mit weißer Aufschrift.





Schaltgleisstücke. Bei geschlossenen Schranken zeigen die „Leuchten“ in den 12 mm hohen Warnkreuzen (bestehend aus Lichtleitfasern) rotes Licht. Das Birnchen sitzt innerhalb des umrandet hervorgehobenen Plexiglasstückes. Bei geschlossener Deckplatte schließen die Lichtleitfasern direkt daran.



und gebogenen Gleisstücken und einem Gleisstück mit Längenausgleich(!), von 10 auf 12 cm ausziehbar und zwei Schaltgleisstücken.

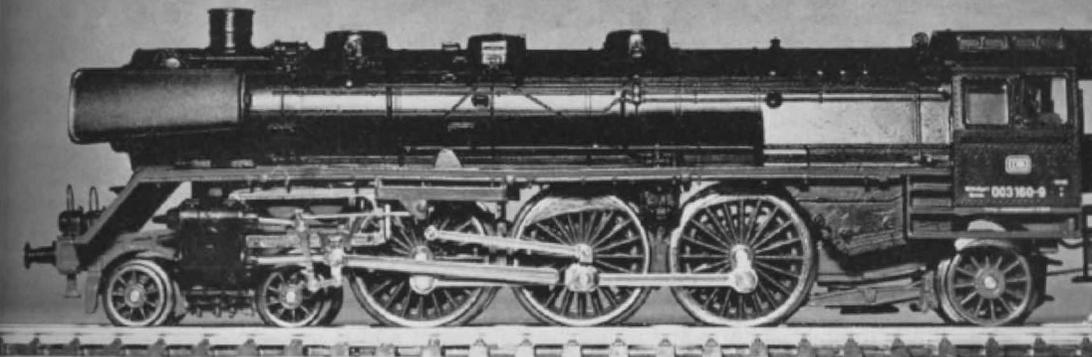
Der Bahnübergang mit Halbschranken weist 12 mm hohe Warnzeichen mit „Birnen“ aus Lichtleitkabeln auf, die zwar nicht blinken, sondern für die Dauer der Kontaktgabe brennen. Die Schranken werden elektro-magnetisch mittels Klappanker betätigt. Abb. 158 erlaubt einen Blick ins Innere der wenige mm hohen Wegübergangssockel.

Das Zubehör wurde durch eine sehr filigrane Bogenbrücke und ein modernes Stellwerk ergänzt. Die Bogenbrücke ist 22 cm lang und entspricht demnach einer fast 50 m langen Brücke im Großen; Pfeilersätze (Brücke und Auffahrt) sowie gebogene und gerade Rampenstücke erleichtern den Einbau der Brücke ins Gelände. Wie gut sich das Stellwerk „Göppingen“ im Gelände ausnimmt, geht aus Abb. 156 hervor; es ist übrigens (wie die bisherigen Gebäude auch) nur als Bausatz erhältlich, aber leicht zusammenzubauen.

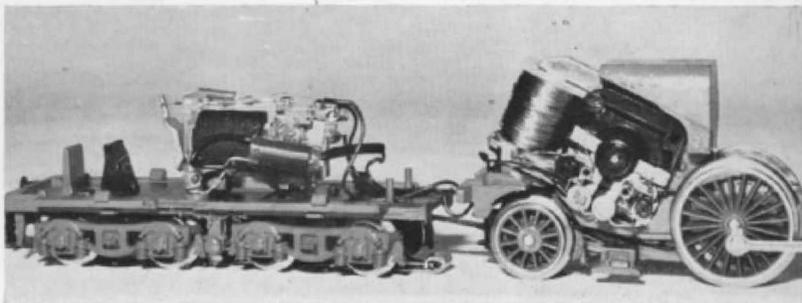
Und damit nicht alle die „neugeborenen“ Merten- und Preiser-Z-Menschlein zu Fuß gehen müssen, hat die Firma Märklin ein paar neue Autos beige-steuert. (Jetzt fehlt eigentlich nur noch eine Z-Schmalspurbahn auf 4 mm-Gleis, aber wir wollen nicht lästern, sonst belehrt uns auch hier eines Tages der „Kaiser von Bremen“ eines besseren! Heutzutage muß man wirklich vorsichtig sein, denn technisch ist heute offenbar alles möglich!)

Z Abb. 158 u. 159. Der komplette Elektro-Antrieb für die Halbschranke ist tatsächlich in dem nur wenige mm hohen Bahnübergangs-Sockel untergebracht. Der Einspulen-Antrieb steuert die Schrankenbewegung über einen Klappanker; betätigt wird er am Stellpult oder unter Verwendung des Universal-Fenschalters und der

H0: In dieser „klassischen“ Baugröße brachte Märklin das langerwartete Modell der leichten Schnellzuglok BR 03 in einer sehr guten, maßstäblichen Ausführung. Besonders bemerkenswert ist das zierliche Fahrwerk mit den feinen Speichenrädern, die übrigens — ebenso wie Vor- und Nachlaufachsen — mit Bremsimitationen versehen sind. Das vorbildgetreue Aussehen des Fahrwerks — mit freiem Kesseldurchblick — wird von keinerlei Antriebszahnradern o. ä. gestört, denn das Zahnrad zwischen Motor und letzter Kuppelachse sitzt versteckt hinter der Nachbildung des Aschkastens. Alle drei Achsen sind angetrieben, die Räder der letzten Achse mit Haftreifen belegt. Die früher bei zahlreichen Märklin-Dampflokmodellen störenden Ausbuchtungen im Stehkessel wurden durch die Verwendung eines neu entwickelten (wesentlich „verschleißärmeren“) Motors fast völlig vermieden. Dieser ist schmäler als der bisherige Märklin-Standardmotor und bei der BR 03 schräg in der Führerhaus/Stehkessel-Partie untergebracht; das Umschaltrelais sitzt im Tender, der mit der Lok fest und eng gekuppelt ist. Beim Aufbau sind Führerhaus samt Umlauf und Kesselabschlüßungen aus Kunststoff gefertigt und sehr fein und weitgehend detailliert (Riffelblech-Imitation etc.), während der Kessel selbst aus Metall besteht, jedoch gleichfalls sehr gut durchgebildete Einzelheiten wie geriffelte Trittschufen usw. aufweist. Diverse Teile wie Dampfpeife, Pumpen etc. sind extra auf-



H0 Abb. 160 u. 161. Das Modell der BR 003 mit freiem Durchblick zwischen Fahrwerk und Kessel. Auch am Fahrwerk selbst ist der Durchblick durch die feinen Speichenräder dank der Verwendung von Kranz-Zahnradern gewährleistet. Durch den neuen, flacheren Motor (Bild rechts) sind die Ausbuchtungen am Stehkessel fast verschwunden.



gesetzt. Die zierlichen Frontlaternen auf der Pufferbohle (mit vorbildgetreuen Bügeln) sind freistehend angeordnet und werden über Lichtleitstäbe indirekt beleuchtet.

Auch der Tender (Modell der geschweißten Bauart) ist sehr gut ausgefallen; die hervorragend gravierten Drehgestellblenden tragen Bremsbacken-Imitationen. Die saubere und größenrichtige Beschriftung ist bei Lok und Tender gleichermaßen lupenrein, jedoch fällt dies beim Tender eher auf, da in dieser Beziehung bisher von verschiedenen Herstellern arg „gesündigt“ (sprich: unnötig vergrößert) wurde. — Insgesamt ein sehr gut gelungenes Lokmodell, das im Märklin-Programm übrigens die „alte“ BR 01 ablösen wird. Wer sich diese noch zulegen will, möge sich ranhalten!

Aus der BR 38 und dem Tender der BR 24 wurde ein Modell der Schlepptenderlok Serie 64 der SNCB

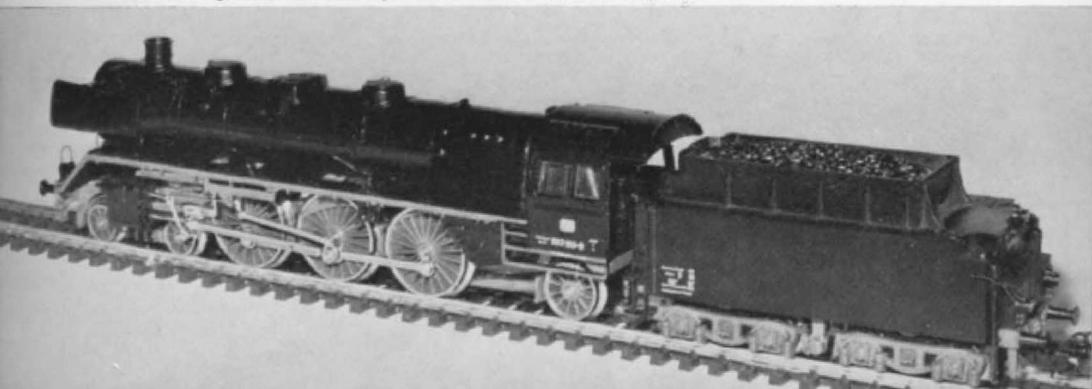
„gemixt“, das zwar ungewohnt, aber ob der schmucken grün-schwarzen Farbgebung mit messingfarbenen Zierringen und Leitungen irgendwie „verlockend“ wirkt. Ebenfalls keine echte Neuheit, sondern nur eine Farbvariante ist die bekannte schwedische Rc-Lok als OBB-1043.

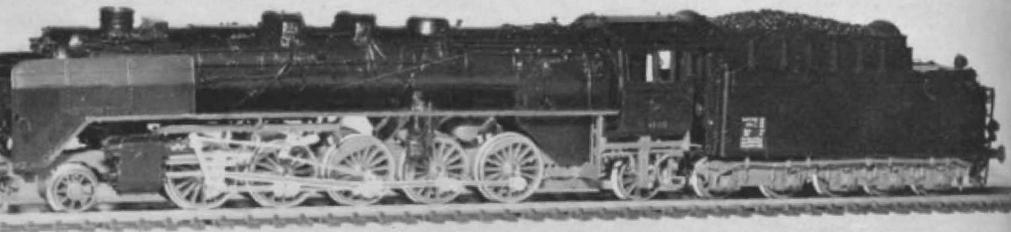
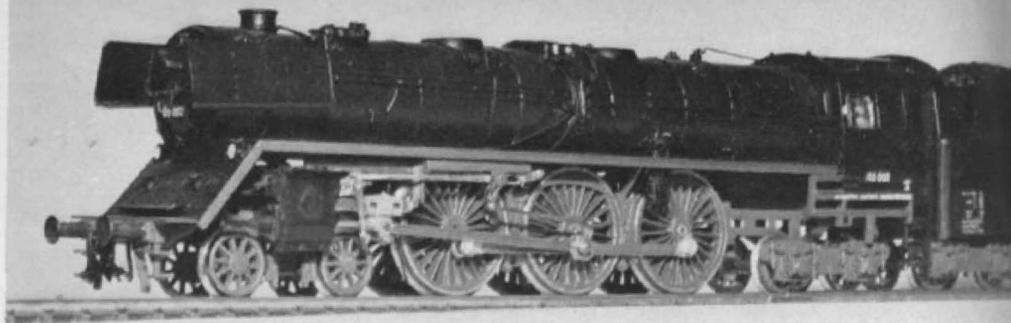
Im Wagensortiment gibt es heuer nichts Neues zu vermelden, lediglich eine Variante des modernen DB-Kühlwagens als „Bavaria St. Pauli“-Bierwagen.

Neu in das K-Gleisprogramm aufgenommen wurde eine 45°-Kreuzung, die vor allem dem Bau einer doppelten Gleisverbindung mit den 22,5°-Weichen unter Einhaltung des Parallel-Abstandes dient. Ein neuer Trafo für Beleuchtung und Magnetartikel leistet bei 16 V etwa 40 Watt.

I: Einzige „Neuheit“: eine Anschlußgarnitur mit eingebautem Kondensator zur Funkentstörung ...

H0 Abb. 162. Gesamtansicht des 27,7 cm langen 003-Modells; man beachte die größenrichtige Tenderbeschriftung und dessen sehr gut detaillierte Drehgestell-Blenden.





H0 Abb. 163 u. 164. Ob die „Weltrekord-Lok“ 05 002 (oben) und die 1'E1'-45 (unten) als M + F-Modelle realisiert werden, hängt (verständlicherweise – siehe Vorwort) einzig und allein von den eingehenden Bestellungen ab.

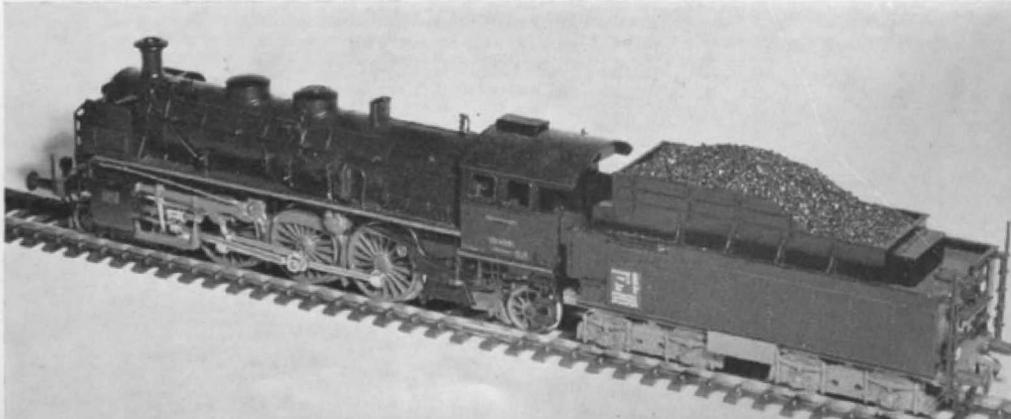
MERKER + FISCHER

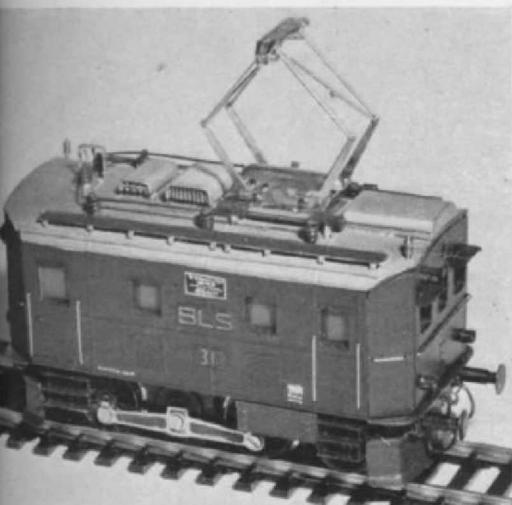
Modellbau GmbH · 808 Fürstenfeldbruck

Bevor wir auf die diesjährigen Neuheiten eingehen, sei erst kurz umrissen, wie es um die zwischenzeitliche bzw. zukünftige Realisierung der Messe-Neuheiten '72 bestellt ist. Im H0-Programm ist die E 75 in Arbeit und soll noch in der ersten Jahreshälfte ausgeliefert werden. Für den ET 85 sind zu wenig Bestellungen eingegangen, so daß sich momentan eine Herstellung für M+F nicht rentiert. Doch auch wenn die erforderliche Mindestmenge von 500 Bestellungen erreicht ist, kann frü-

hestens 1974 mit einer Fertigung gerechnet werden. Gleiches gilt für die BR 05, die mangels Bestellungseingang zurückgestellt wurde, und zwar zugunsten der BR 45 (s. Neuheitenbericht). Dagegen sind für den bayerischen Zug – dank der Aufrufe in den Fachzeitschriften – nunmehr genügend Aufträge eingegangen; die Oldtime-Personenwagen 2. und 3. Klasse sind bei Erscheinen dieses Heftes bereits im Handel, die Konstruktion der bayerischen Mallet-Lokalbahnlok ist abgeschlossen und M+F hofft, das Modell noch in der ersten Jahreshälfte ausliefern zu können. Im N-Sortiment werden die Kittel-Lok KL 2 und die Köf voraussichtlich – d. h. nach entsprechendem Auftragseingang! – in Serie gehen. Mit der ohnehin mehr als Versuchsballon gedachten 56' wird es in absehbarer Zeit jedoch nichts. Doch nun zu den Neuheiten dieses Jahres:

H0 Abb. 165. Eine echte „Rheingold“-Zuglok: die Märklin/M + F-S 3/6 mit Langlauf-Tender und geradem Führerhaus.



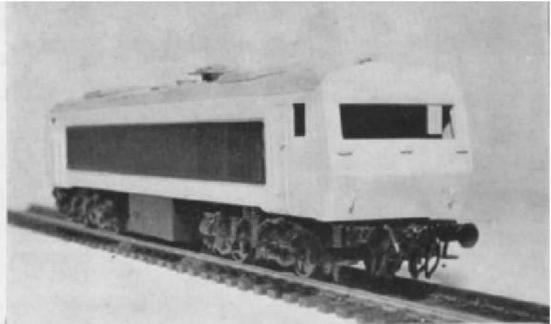


H0 Abb. 166. Das H0-Modell eines elektrischen „Traktors“ (so werden diese Kleinloks in der Schweiz genannt): Te 2/3 der BLS in gewohnt feiner M + F-Ausführung.

H0: Bereits Ende März wird das H0-Modell der Henschel-Diesellok DE 2500 im Handel sein, über die wir in MIBA 5/71 ausführlich berichteten. M + F bringt die 4-achsige Bo'Bo'-Ausführung der Lok (N-Zeichnung in Heft 5/71, S. 336). Das Messmuster ohne Antrieb hatte einen besonderen, vorbildentsprechenden „Gag“ bei der Drehgestellaufhängung (Abb. 166); das Serienmodell hat einen „normalen“ Drehgestell-Antrieb. Auf Wunsch kann auch das 2. Drehgestell motorisiert werden. Erwähnenswert ist außerdem noch die sehr einfache Montage des Lokgehäuses, dessen Dach und Seitenwände aus einem vorgebogenen Stück bestehen, so daß lediglich noch die Stirnwandteile und der Boden montiert werden müssen.

Jetzt kann man sich mittels verschiedener Zurüstsätze „seine“ S 3/6 auf der Basis des Märklin-Modells „maßschneidern“. Auf diese Sätze werden wir in Heft 4/73 nochmals genauer und zusammenfassend eingehen; für heute mag als „Vorgeschmack“ die Abb. 165 dienen, die eine hieb- und stichfeste „Rheingold“-S 3/6 mit geradem Führerhaus und Langlaufender zeigt.

Ob die gewaltige 1'E1'-Güterzuglok der BR 45



H0 Abb. 167. Dem M + F-Modell der hochmodernen DE 2500 mit ihrer kantigen Frontpartie fehlt hier noch das Finish wie Fenstersätze etc.

von M + F als H0-Modell „kleinserienmäßig“ realisiert wird, läßt sich noch nicht definitiv sagen. Diese Entscheidung hängt letztlich von den bis April/Mai eingehenden Bestellungen ab und wird dann von M + F bekanntgegeben. Daß man vor der Inangriffnahme eines solchen „Mordstrumms“ erst einmal testen muß, ob überhaupt ein Bedarf für diesen „Riesen“ besteht (der schließlich einiges Geld kosten wird!), ist verständlich, zumal bei der BR 45 sämtliche Teile von M + F kämen (also keine Industrie-Basis!). Im gegebenen Fall würde M + F der BR 45 allerdings den Vorzug vor der BR 05 (s. o.) geben, da der 45-Tender bereits in Form des 01¹⁰-Kohletenders fertig ist, während für die 05 ein völlig neuer Tender gefertigt werden müßte.

Die kleine Te 2/3-Ellok der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn wirkt als H0-Modell durch die Blindwelle und den schmalen Pantographen irgendwie „hübsch häßlich“ und soll – genügend Bestellungen vorausgesetzt – etwa im August ausgeliefert werden.

Auf jeden Fall realisiert werden (lt. M + F-Aussage) zwei Zurüstsätze für die Dampflok der BR 50¹⁰ (Herr Merker hat also was gemerkt – siehe Heft 9/72, S. 571, Abb. 6) auf der Basis der Fleischmann-50 und die BR 42¹⁰ (Trix-42). Über diese Sätze werden wir bei Erscheinen – voraussichtlich Ende des Jahres – berichten. Für heute nur soviel: Wer auf ein Modell der Franco-Crosti-Lok BR 42¹⁰ erpicht ist, möge sich schnellstens die Trix-42 besorgen, da die Fertigung dieses Modells bei Trix ausläuft! (Näheres im Trix-Bericht!).

N: Sie ist latsächlich da – die erste serienmäßige N-Schmalspurbahn auf Märklin-Z-Basis! Damit ist das einzige Manko, das der N-Bahn allgemein anlastete, hinfällig geworden, und der bei Erscheinen dieses Heftes bereits lieferbar Schmalspurzug wird sicher bald über viele N-Anlagen „zuckeln“ – wobei der Ausdruck „zuckeln“ nicht mißverstanden

H0 Abb. 166. Die Unterseite des motorlosen Musters des DE 2500-Modells mit der genauen, funktionellen Nachbildung der in MIBA 5/71, S. 337, beschriebenen neuartigen Drehgestell-Aufhängung ohne Drehzapfen – das Modell rollte einwandfrei durch Kurven und Weichen! (Die mittigen Bohrungen in den Modell-Drehgestellen stammen noch von einem Vorausmuster und dienen nicht zu deren Aufhängung).

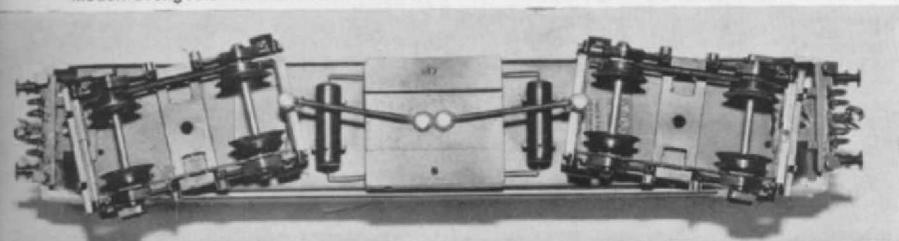
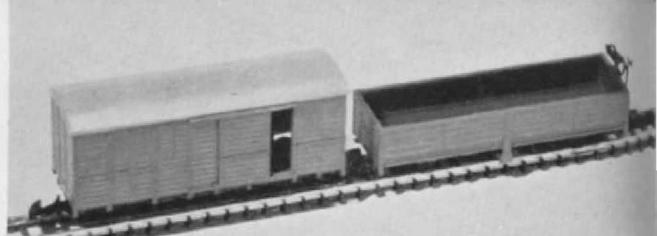




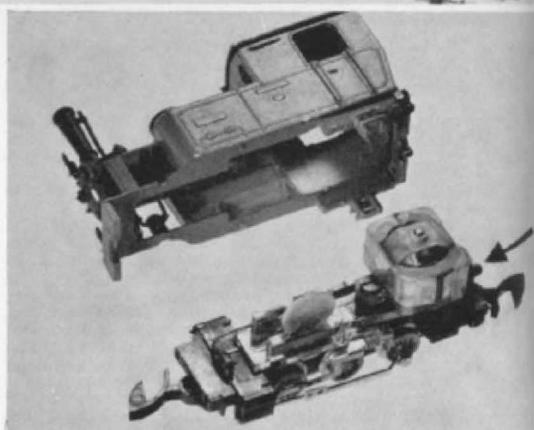
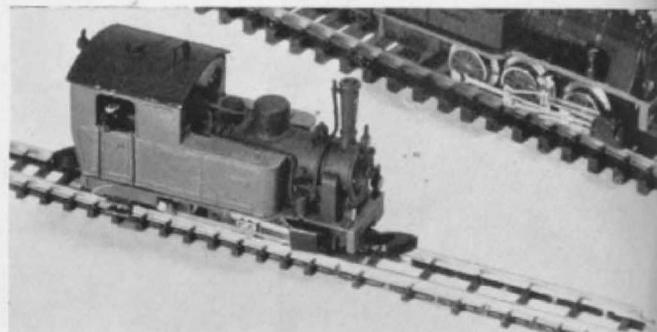
Abb. 169 u. 170. Mit der Kamera „ertappt“ haben wir dieses Jahr den unseren Lesern von seinen bravourosen N-Modellen her bekannten „Kaiser von Bremen“ (Heinz Kaiser, früherer Hamburg), der seit geraumer Zeit für die Realisierung der diversen M + F-Modelle verantwortlich zeichnet (diesmal speziell für den N-Schmalspurzug und die superfeinen N-Steuerungen. „Is' waas?“ (in echt Hamburger Tonfall und echt bayerischer Bierruhe) meinte er – und dann war wieder sein liebes, kleines „Schweineschnäuzchen“ an der Reihe (nichts Unanständiges, sondern der kleine Schienenbus der Abb. 181, d. Red.!).

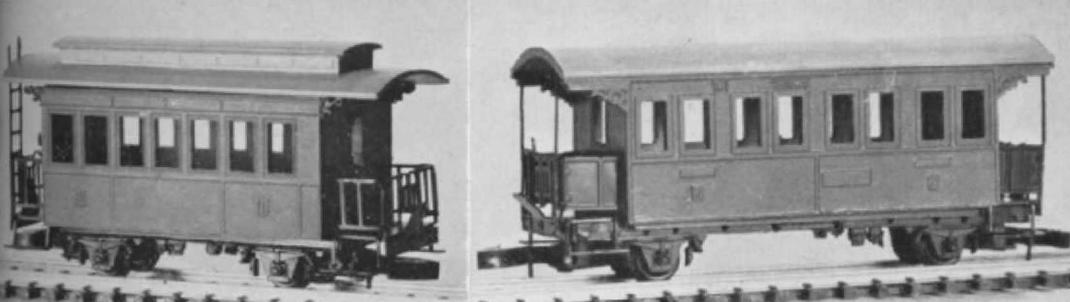
Nm Abb. 172 u. 173 (rechts). Die Schmalspurlok „Hoya“ auf einem Märklin-Z-Gleis, aus dem z. T. jede zweite Schwelle herausgetrennt wurde, um es „schmalspuriger“ erscheinen zu lassen. – Das Zinnguß-Gehäuse der „Hoya“ ist so konstruiert, daß es genau wie das 89-Gehäuse auf den entsprechenden Noppen am Z-Chassis (Pfeil) geklipst wird.

Nm Abb. 174. Der komplette, bereits erhältliche N-Schmalspurzug auf der M + F-Demonstrations-Anlage. Ob dagegen die N-Kittellok (links hinten) in Serie geht, steht noch nicht fest.



Nm Abb. 171. Kombiniertes Post/Güterwagen und Niederbordwagen zur N-Schmalspurbahn.

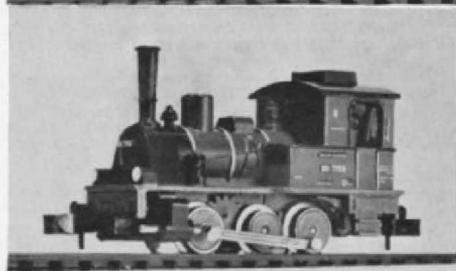
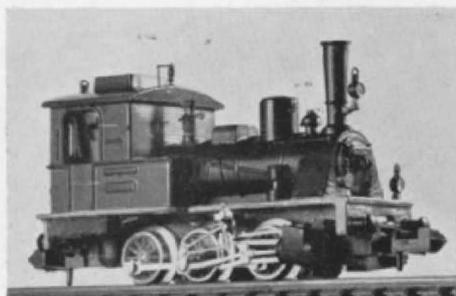




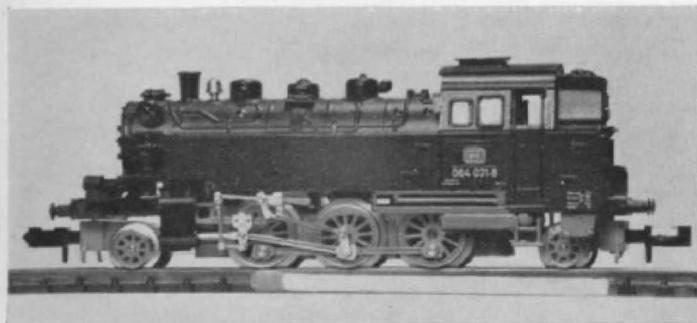
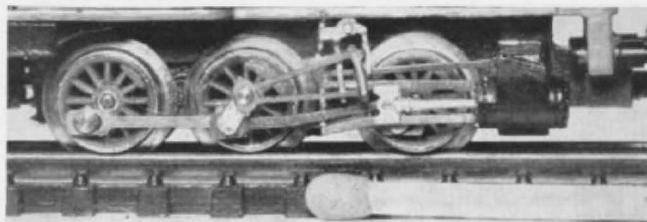
Nm Abb. 175 u. 176. Die beiden Schmalspur-Personenwagen: links der Wagen 3. Klasse, rechts der etwas längere Waggon 2. Klasse (in vergrößerter Wiedergabe).

werden darf, denn die hervorragenden Laufeigenschaften der Z-Fahrzeuge sind natürlich bei den Schmalspurfahrzeugen gleichfalls vorhanden. Es handelt sich um den Museumszug des DEV, wie er auf der Strecke Bruchhausen/Vilsen verkehrt, mit der Lok „Hoya“ (dafür bekam die Z-89 ein fast 100% maßstäbliches Gehäuse „verpaßt“), zwei Personenwagen 2. bzw. 3. Klasse, einem Güter-/Postwagen und einem Niederbordwagen. Man kann die kleinen Modelle schlecht mit Worten beschreiben, man muß sie einfach gesehen haben!

Unsere Abbildungen mögen verdeutlichen, wie reizend sich sowohl die einzelnen Modelle als auch der gesamte Schmalspurzug auf der Anlage ausmachen. Zur Technik noch soviel: Der komplette Schmalspurzug wird als Bausatz geliefert; die zusammengebauten Gehäuse sind selbst zu lackieren und auf die Märklin-Untergestelle (die natürlich extra zu kaufen sind) aufzusetzen. Eine genaue Anleitung ist jedem Bausatz beigelegt; aus dieser geht auch hervor, welche (minimalen) Änderungen bei den Z-Chassis ggf. vorzunehmen sind. Eine ausreichende Zugkraft der Lok ist durch den schweren Zinnfuß-Aufbau garantiert. Da das N-Schmalspurprogramm auf der Messe unerwartet reges Interesse fand, hat M+F auch gleich noch den Wismarer Schlenenbus „auf Probe“ mit ins



N Abb. 177–179. Eine Minitrix-T 3, verfeinert mit Speichenrädern, einer unwahrscheinlich feinen und filligranen Allan-Steuerung und diversen Teilen wie Laternen, Pfeife etc. in $\frac{1}{4}$ Größe (im Vergleich zur Original-Minitrix-T 3) sowie Fahrwerk und Steuerung der Minitrix/M+F-T 3 in doppelter Originalgröße. Die aus 8 Teilen pro Lokseite bestehende Allan-Steuerung braucht keineswegs mühselig zusammengefrämelt zu werden, sondern wird komplett montiert geliefert!



N Abb. 180. Eine Minitrix-64 mit der verfeinerten Heusinger-Steuerung in $\frac{1}{4}$ Größe. Auch diese Steuerung (bzw. die gleichartige für die Minitrix-24) wird fertig montiert geliefert – bei 18 Teilen pro Lokseite gewiß eine Erleichterung für alle, die nicht über die notwendige „kaiserliche Bierruhe“ verfügen ...!