

## n-Wagen (Vorserie) der Deutschen Bundesbahn

**Hallo,**

dieses Paket enthält verschiedene Modelle der Silberling-Probewagen. **Achtung, für den Einsatz dieser Wagen im TS ist der BIN-Patch erforderlich!**

### **Bauartbeschreibung**

In den 50er Jahren begann die Bundesbahn ein äußerst umfangreiches Neubauprogramm für Loks und Wagen, mit dem die überalterten Vorkriegsfahrzeuge abgelöst und gleichzeitig der Reisekomfort und die Reisegeschwindigkeit stark erhöht werden sollten. Zu diesem Programm gehörte auch die Entwicklung einer neuen Wagengeneration für den Nahverkehr. Die Fahrzeuge sollten möglichst leicht sein, einen schnellen Fahrgastwechsel ermöglichen und darüber hinaus einen Fahrkomfort bieten, der einen Einsatz auch auf längeren Strecken, beispielsweise in D-Zügen, ermöglichte. Geplant waren drei Wagentypen: Ein reiner 2. Klasse-Wagen, ein gemischtklassiger Wagen für 1. und 2. Klasse sowie ein Steuerwagen mit Gepäckraum.

Durch die Hersteller Hansa, Wegmann, WMD, MaK und LHB wurden ab 1958 insgesamt 14 Vorserienwagen ausgeliefert, davon zehn Wagen 2. Klasse, zwei Wagen 1./2. Klasse und zwei Steuerwagen. Die Fahrzeuge unterschieden sich teils deutlich voneinander, da an ihnen verschiedene Konzepte für Statik und Einrichtung erprobt wurden. So erhielten einzelne Wagen Sicken in Seitenwänden und/oder Dach, Schiebetüren, zusätzliche Einstiegstüren an den Wagenenden oder unterschiedliche Heizungsanlagen. Die Wagenkästen wurden durch Vollschweißung, Teilschweißung mit auf den Rahmen genietetem Wagenkasten sowie vollständige Nietung des Kastens hergestellt. Auch farblich wurden mehrere Varianten erprobt, vom komplett sandgestrahlten Wagenkasten über den üblichen grünen Anstrich bis hin zum über den kompletten Wagenkasten reichenden Pfauenaugenmuster.

Die mit den Probewagen gemachten Erfahrungen flossen in die ab 1960 anlaufende Fertigung der Serienfahrzeuge ein. Die Prototypen selbst wurden ab 1975 ausgemustert, die meisten gegen Ende der 80er und zu Anfang der 90er Jahre. Ein Wagen jedoch, der 1959 in Dienst gestellte spätere BDn 737, sollte eine außergewöhnlich lange Dienstzeit erreichen. Im Jahr 1997 zum gewöhnlichen Sitzwagen umgebaut, stand er noch bis Ende 2007 im Einsatz.

### **Angaben zu den im vorliegenden Set enthaltenen Wagen:**

AB4nb-58 (ab 1966 ABnb 701)

Der Anfang 1959 unter der Nummer 31 001 Esn von Hansa in Bremen ausgelieferte gemischtklassige Wagen wies abgesehen vom Rahmen zunächst keinen Anstrich auf. Eine Besonderheit waren die an den Wagenenden jeweils gegenüber den WCs eingebauten zusätzlichen Drehfalttüren. Der Wagenkasten war geschweißt, jedoch auf den Rahmen genietet. Der Rahmen selbst lag höher als bei den Serienfahrzeugen. Gegen Ende der 60er Jahre erhielt der Wagen einen grünen Anstrich und die Einstiegstüren an den Wagenenden wurden verschlossen. Weitere zehn Jahre später erfolgte im Zuge einer Revision der Ausbau der Türen und deren Ersatz durch die üblichen 800 mm-Festfenster. Die Inneneinrichtung des Fahrzeugs entsprach weitgehend der der späteren Serienwagen. Allerdings besaß es zunächst Kurbelfenster der Bauart Cleff. Später wurden diese Fenster gegen die Übersetzfenster der übrigen n-Wagen getauscht.

Obwohl der ABnb 701 spätestens ab 1978 mit einem für höhere Geschwindigkeiten geeigneten Generator vom Typ G 150 ausgerüstet war, wurde er, anders als viele andere Silberlinge, nie für 140 km/h zugelassen.

#### Technische Daten ABnb 701

LüP:	26,4 m
Gewicht (leer):	29 t
Sitzplätze:	30/48
Vmax:	120 km/h
Höhe über S.O.:	4,05 m
Breite:	2,83 m
Bremse:	KE-GP-A
Heizung:	Whzdes

#### B4nb-58d (ab 1966 Bnb 715)

Die Abnahme des Probewagens 2. Klasse mit der Nummer 41 001 Esn fand am 22.01.1959 statt. Hersteller war MaK in Kiel. Bis auf die Inneneinrichtung ähnelte das Fahrzeug bereits sehr stark den späteren Serienwagen. Die Sitze besaßen allerdings keine hohe Lehne mit darüber angebrachter Gepäckablage, sondern einen seitlichen Windabweiser mit aufsitzender kleiner Hutablage. Die Gepäckablage befand sich über den Fenstern.

Ausgeliefert wurde der Wagen mit einem grünen Anstrich. Anfang 1978 wurde er in das neue Farbschema Ozeanblau-Beige umlackiert. Dabei wurde auch die Dampfheizeinrichtung stillgelegt, wodurch sich die Wagennummer änderte. Bis zu seiner Ausmusterung 1991 behielt der Bnb 715 seine beiden Einzelgeneratoren vom Typ D 62a, wodurch seine Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h begrenzt blieb.

#### Technische Daten Bnb 715

LüP:	26,4 m
Gewicht (leer):	28t
Sitzplätze:	96 + 4 Klappsitze
Vmax:	120 km/h
Höhe über S.O.:	4,05 m
Breite:	2,83 m
Bremse:	KE-GP-A
Heizung:	Nkohzs/El. Hzs (ab 1978 nur noch El. Hzs)

#### BPw4nf-58a (ab 1962 BD4nf-58a, ab 1966 BDnf 737, ab 1978 BDnb 737)

Hergestellt wurde der Steuerwagen-Prototyp von MaK, die Abnahme fand am 27.10.59 statt. Die Wagennummer lautete 96 201 Esn. Wie auch der zweite Vorserien-Steuerwagen besaß der BPw4nf-58a zwei führerstandsseitige Einstiegstüren für das Personal. Diese wurden jedoch zu Beginn der 70er Jahre ausgebaut, der gewonnene Platz stand als zusätzliche Ladefläche für den Gepäckraum zur Verfügung. Interessant ist die Anordnung der Sitze: Als einziger n-Wagen bis zur Einführung der CityBahn Mitte der 80er Jahre besaß der Wagen eine Reihenbestuhlung. Diese war allerdings im Alltagsbetrieb dem schnellen Fahrgastwechsel hinderlich und wurde nicht in die Serie übernommen.

Seinen ursprünglich grünen Anstrich tauschte der Wagen während einer Hauptuntersuchung im Jahr 1978 gegen den neuen ozeanblau-beigen Lack. Dabei verlor der Steuerwagen auch seine Führerstandseinrichtung, behielt aber zunächst noch den alten Kardangenerator. Die Frontscheiben wurden verschweißt und das Fahrzeug von nun an als Halbgepäckwagen eingesetzt. Im Oktober 1991 erhielt es einen neuen Generator vom Typ G 150. Damit konnte der Wagen für 140 km/h zugelassen werden. Anfang 1997 erfolgte ein kompletter Umbau zum reinen Sitzwagen Bn 447.4. Dieser diente vor Eröffnung des Neuen Mainzer Tunnels als Versuchsträger für die zum Einbau in n-Wagen vorgesehene Notbremsüberbrückung. Im Spätherbst 2007 wurde der Wagen ausgemustert. Er stand damit mehr als 48 Jahre im Dienst und gehört so zu den Wagen mit der längsten Einsatzdauer überhaupt.

## Technische Daten BDnf 737

LüP:	26,4 m
Gewicht (leer):	29 t
Sitzplätze:	64 + 2 Klappsitze
Ladefläche:	19 m <sup>2</sup> (nach Ausbau der Ladetüren)
Vmax:	120 km/h, später 140 km/h
Höhe über S.O.:	4,05 m
Breite:	2,83 m
Bremse:	KE-GP-A
Heizung:	Whzdes

## Modell

In diesem Paket sind folgende Wagen enthalten:

- AB4nb-58 (silber)
- ABnb 701 Epoche 4a (grün)
- ABnb 701 Epoche 4 (blau-beige)
  
- B4nb-58d
- Bnb 715 Epoche 4a (grün)
- Bnb 715 Epoche 4 (blau-beige)
  
- BPw4nf-58a
- BDnf 737 Epoche 4a (grün)
- BDnb 737 Epoche 4 (ozeanblau-beige, 120 km/h)
- BDnb 737 Epoche 4 (ozeanblau-beige, 140 km/h)

Die reinen Sitzwagen besitzen eine der jeweiligen Epoche angepaßte Passagieransicht.

Jeder der Steuerwagen ist in zwei Versionen enthalten: Zum einen für den Betrieb mit Diesel-, zum anderen für den Betrieb mit E-Loks. Die Modelle besitzen einen jeweils angepaßten Führerstand. Ebenfalls zwei Varianten besitzen die BDnb 737. Hier gibt es sowohl eine Version mit per Türsteuerung animierten Ladetüren als auch eine mit ständig geöffneten Ladetüren. Der Train Simulator läßt keine Spiegelanimation für Wagen zu, und dementsprechend wäre ohne eine Wagenausführung mit permanent geöffneten Ladetüren keine Fahrt mit offenem Gepäckraum möglich, wie es beim Vorbild sehr häufig vorkam.

Die Wagen sind mit zu öffnenden Einstiegstüren ausgestattet. Geöffnet werden die Türen seitenabhängig mit den Tasten Strg+Num 7 und Strg+Num 9. Die Ladetüren der Steuerwagen lassen sich beidseitig mit Strg+Num 8 öffnen (nur, wenn der Zug vom entsprechenden Wagen aus gesteuert wird). Der Lichtwechsel bei den Steuerwagen von Weiß auf Rot findet automatisch statt, wenn auf die Lok bzw. in den Steuerwagen gewechselt wird.

## Installation

1. Zip-Ordner entpacken
2. Ordner "Sp\_Bn", "Sp\_ABn" und "Sp\_BDnf" in das Verzeichnis .../Train Simulator/Trains/Trainset kopieren (vorhandene Dateien ggf. überschreiben).
3. Installation von Heiko Müllers BDnf-Führerständen (erhältlich auf [www.thopil.de](http://www.thopil.de) und [www.german-railroads.de](http://www.german-railroads.de) ).
4. Installation des *DB Steuerwagen*sound bis 140 km/h von Hibu (erhältlich auf [www.thetrain.de](http://www.thetrain.de) ).
5. Im Aufgabeneditor einen Zugverband erstellen. Die Steuerwagen werden dort unter den Diesel- bzw. E-Loks aufgeführt, die BDnb 737 unter den Personenwagen.

Zur Installation von Sound und Führerständen bitte unbedingt die jeweils beigefügten Liesmich-Dateien beachten!

Für die wertvolle Unterstützung bei diesem Projekt bedanken darf ich mich bei:

Peter Hanslip	(Einzelteile des Kardangenerators)
TS-Sounddesigner	(Recherche, Betatest und Fotos)
Heiko Müller	(Führerstände)
Waggondesigner	(Technische Daten)
RLF	(Betatest)
wander-baustelle	(Hinweise und Dateibearbeitung)

Außerdem geht Dank an Thomas Pilder, ohne dessen Programm PolyMaster die Erstellung hochdetaillierter Fahrzeuge mit dem TS Designer nicht möglich wäre.

Gute Fahrt!

Spike  
[Spike\\_TS@web.de](mailto:Spike_TS@web.de)

Diese Modelle sind Freeware und dürfen ausschließlich so genutzt werden. Vor der Veröffentlichung von Repaints schickt bitte ein kurzes Mail, natürlich auch bei Anregungen und Kritik. Für eventuelle Schäden an Hard- und Software übernehme ich keine Haftung.

**POWERED BY**

**Train Sim  
Modeler**

[www.TrainSimulatorWorld.com](http://www.TrainSimulatorWorld.com)

© 2002 Abacus Software Inc.

