

n-Wagen 2. Klasse der Deutschen Bundesbahn mit Führerstandseinrichtung und Gepäckabteil (erste und zweite Wagengeneration)

Hallo,

dieses Paket enthält verschiedene Modelle der Nahverkehrssteuerwagen BDnf 738, BDnrzf 739 sowie der rückgebauten BDnb 742 in silberner Farbgebung. **Achtung, für den Einsatz dieser Wagen im TS ist der BIN-Patch erforderlich!**

### Bauartbeschreibung

Zu den Ende der 50er Jahre geplanten neuen Nahverkehrswagen gehörte neben einem Wagen 2. und einem gemischtklassigen Wagen 1. und 2. Klasse auch ein Steuerwagen für den Wendezugverkehr. Dieser sollte neben dem Fahrgastraum auch ein Gepäckabteil mit breiten Ladetüren und Ladeschaffnerabteil erhalten, außerdem wurde eine Übergangsmöglichkeit am Führerraumende gefordert, um den Wagen auch mitten in Zugverbände einreihen zu können. Diese Forderungen erfüllten die Hersteller Wegmann und MaK in Form von zwei Vorserienwagen, die als BPw4nf-58 und BPw4nf-58a im Jahre 1959 in den Probebetrieb gingen. Aus den mit diesen Fahrzeugen gemachten Erfahrungen entstand in der Folge der BPw4nf-59 (von 1962 an als BD4nf-59 bezeichnet), dessen erste Exemplare ab 1961 in Dienst gestellt wurden. Die Wagen wiesen einen Gepäckraum mit zwei Meter breiten Ladetüren auf. Führerstandsseitig befand sich darin das offene Ladeschaffnerabteil mit Ablagefach für benötigte Unterlagen. Eingebaut war auch eine Fischwanne für den Transport nasser Güter (vor allem offener Fischbehälter).

Der Führerstand war sehr spartanisch eingerichtet. Ein Steller für die dynamische Bremse fehlte ebenso wie eine Zusatzbremse. Für den Lokführer stand nur ein sehr beengter Raum zur Verfügung, der etwa dem des am anderen Wagenende eingebauten WCs entsprach, nur, daß in diesem Raum auch noch der Führertisch mit zusätzlichen seitlichen Geräten Platz finden mußte. Die beengten Platzverhältnisse brachten den Steuerwagen schnell den Spitznamen "Hasenkasten" ein. Dem Vernehmen nach kam es durchaus häufiger vor, daß fülligere Lokführer an den Endbahnhöfen die Lok umsetzen mußten, weil sie nicht in den Führerstand paßten...

Getrennt durch den Mittelgang und die Übergangstür befand sich ein gleich großes Abteil für den Zugführer oder Triebfahrzeugbegleiter. War der Steuerwagen in der Zugmitte eingereiht, wurden der Führerstand und das Zugführerabteil durch die Übergangstür und die Gepäckraumtür verschlossen.

Die BD4nf-59 bewährten sich zwar in technischer Hinsicht gut, waren jedoch beim Fahrpersonal sehr unbeliebt. Der Grund war nicht alleine die Enge auf dem Führerstand. Auch die wegen der kleinen Fenster und des Gummiwulstes schlechte Streckensicht, ein nur geringer Schutz bei Unfällen, die fehlende Zusatzbremse und Bedienmöglichkeit für die dynamische Bremse sowie die eisige Luft, die im Winter durch die undichten Übergangstüren zog, trugen zur Ablehnung der Fahrzeuge bei. Letzteres Problem wurde nach und nach ab etwa Mitte der 70er Jahre behoben. Wie sich herausgestellt hatte, wurde die Möglichkeit, die Steuerwagen in der Zugmitte laufen zu lassen, kaum je genutzt. Somit konnten bei den seit 1966 BDnf 738 genannten Steuerwagen die Übergangstüren verschlossen und zugeschweißt werden, wobei auch gleichzeitig der Gummiwulst entfiel.

Insgesamt wurden zwischen 1961 und 1964 durch die Firmen LHB, DWM, Hansa und Rathgeber 350 BDnf 738 ausgeliefert, wozu noch 20 gleich aufgebaute Wagen ohne Führerstands-ausrüstung für den internationalen Verkehr kamen (Bauart BD4n-59/BDn 738). Zugelassen waren die Fahrzeuge zunächst für 120 km/h. Durch den Einbau neuer Generatoren vom Typ G150 konnte bei vielen Wagen die Höchstgeschwindigkeit jedoch auf 140 km/h angehoben werden. Beginnend ab 1978 erhielten viele BDnf 738 bei Hauptuntersuchungen einen neuen Kopf nach dem Muster der Bauart BDnrzf 740 ("Karlsruher Kopf") und wurden danach als BDnf 735 bezeichnet. Die letzten BDnf 738 fuhren bis 1996.

Bei 34 Wagen der Bauart BDnf 738 kam es, oft nach Unfällen, von 1975 bis 1991 zum Ausbau der Führerstandseinrichtung, wodurch sie die neue Bezeichnung BDnb 742 erhielten. Die Wagenenden wurden dabei manchmal neu aufgebaut und den reinen Sitzwagen angeglichen. An anderen Fahrzeugen wurde lediglich das Spitzensignal abmontiert oder die Frontscheiben verblecht. Auch die ohne Führerstand gelieferten BDn 738 wurden unter der Bauartnummer 742 eingegliedert, allerdings wegen der fehlenden Steuerleitung für den Wendezugbetrieb zunächst als BDn 742. Die Steuerleitung wurde später nachgerüstet.

Die meisten BDnb 742 wurden im Rahmen des Silberling-Modernisierungsprogramms in Steuerwagen mit Karlsruher oder Wittenberger Kopf umgebaut.

Den Silberling-Steuerwagen der ersten Generation sehr ähnlich sieht die 1969 im AW Karlsruhe in nur 30 Exemplaren entstandene Folgebauart BDnrzf 739. Dennoch gibt es eine Reihe markanter Unterschiede. Da Mitte der 60er Jahre Batterieladegeräte für die zentrale Energieversorgung durch das Triebfahrzeug betriebstauglich geworden waren, konnte bei den Wagen auf Dampfheizung und Generatoren verzichtet werden. Weiterhin erhielten die BDnrzf 739 nun Scheibenbremsen in Kombination mit der R-Bremse, wodurch die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h festgesetzt werden konnte. Im Gepäckraum befand sich nun eine geschlossene Zugführerkabine. Dem Lokführer stand ein verbessertes Führerbremsventil und ein Stellhebel für die dynamische Bremse zur Verfügung. Ursprünglich wurden die Wagen noch mit Übergangsmöglichkeit ausgeliefert. Der Übergang wurde aber schon kurz nach ihrer Indienststellung verschlossen und der Gummiwulst abmontiert, sodaß das Problem der kalten Zugluft sich hier kaum stellte. Bei vielen der Fahrzeuge kam es in den späten 80er Jahren zu einer Stilllegung der Führerstands- einrichtung. Einige wenige BDnrzf 739 wurden später mit dem Karlsruher Kopf nachgerüstet. Die Mehrzahl der Fahrzeuge wurde jedoch ab Mitte der 90er Jahre mit dem markanten Wittenberger Kopf versehen. Mit einer neuen Inneneinrichtung mit Mehrzweckabteil ausgestattet, stehen sie noch heute als Bnrzf 483 im Einsatz.

#### Technische Daten BDnf 738/BDnb 742

LüP:	26,4 m
Gewicht (leer):	28 t
Sitzplätze:	64 + 2 Klappsitze
Ladefläche:	19 m <sup>2</sup>
Vmax:	120 bzw. 140 km/h
Höhe über S.O.: 4,05 m	
Breite:	2,83 m
Bremse:	KE-GP-A-mZ
Heizung:	Nkohzs/El. Hzs

#### Technische Daten BDnrzf 739

LüP:	26,4 m
Gewicht (leer):	30 t
Sitzplätze:	64 + 2 Klappsitze
Ladefläche:	18 m <sup>2</sup>
Vmax:	140 km/h
Höhe über S.O.: 4,05 m	
Breite:	2,83 m
Bremse:	KE-GPR-A-mZ (D)
Heizung:	El. Hzs

### Modell

In diesem Paket sind folgende Wagen enthalten:

- BD4nf-59
- BDnf 738 Epoche 4a (schwarzer Rahmen)
- BDnf 738 Epoche 4 (120 km/h, blauer Rahmen)
- BDnf 738 Epoche 4 (140 km/h, blauer Rahmen, Zugbahnfunk)
- BDnf 738 Epoche 5 (120 km/h)
- BDnf 738 Epoche 5 (140 km/h)
- BDnb 742 Epoche 4 (blauer Rahmen)
- BDnb 742 Epoche 5 (blauer Rahmen)
- BDnrzf 739 Epoche 4a (schwarzer Rahmen)
- BDnrzf 739 Epoche 4 (blauer Rahmen)
- BDnrzf 739 Epoche 5

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 742. 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.

## Modellfunktionen

Die Steuerwagen sind mit zu öffnenden Einstiegs- und Ladetüren ausgestattet. Geöffnet werden die Einstiegstüren 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).

Die BDnrzf aus dem Zeitraum bis ca. 1978 besitzen funktionsfähige Türleuchtmelder.

Der Lichtwechsel 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\_BDnf" und "Common.Cab" 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 Steuerwagensound 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 742 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:

TS-Sounddesigner	(Recherche, Betatest und Fotos)
Heiko Müller	(Betatest, Führerstände)
Waggondesigner	(Technische Daten)
RLF	(Betatest)
wander-baustelle	(Hinweise und Dateibearbeitung)
VEP_Dexter	(Hinweise zur Umsetzung der Ladetüranimation)
Achim Groteclaes	(Hinweise)
deepguiness	(Betatest)

Außerdem geht Dank an Thomas Pilder, ohne dessen Programm PolyMaster die Erstellung hochdetaillierter Fahrzeuge mit dem TS Designer nicht möglich wäre und dessen Hinweise zur Fehlerbeseitigung bei einigen Modellen sehr hilfreich waren. Ein besonders großes Dankeschön auch an Heiko Müller für die Erstellung und Anpassung der hochdetaillierten Führerstände (Cabview-Ansicht), ohne die die Wagen nicht vollständig wären.

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.

