

n-Wagen der Deutschen Bundesbahn in City-Bahn-Ausführung

Hallo,

dieses Paket enthält verschiedene Modelle von City-Bahn-Nahverkehrswagen der n-Wagen-Serie für die CB-Strecken Köln - Gummersbach, Hamburg-Neugraben - Stade und Stuttgart - Aalen. **Achtung, für den Einsatz dieser Wagen im MSTs ist der BIN-Patch erforderlich!**

Das Vorbild

Als im Jahr 1979 das zweiklassige Intercity-Netz eingeführt wurde, stiegen die Fahrgastzahlen im Fernverkehr deutlich an. Dies ließ die DB auch über neue Konzepte im Nahverkehr nachdenken, hatte doch die bisherige Strategie in den 70er Jahren nur wenig Anreize zur Nutzung der Bahn als Pendler geboten und vielmehr die Stilllegung unrentabler Strecken vorgesehen.

So kam es nach Vorüberlegungen zu einer Modernisierung des Eilzugkonzeptes im Frühjahr 1983 zu einer Projektstudie für ein verbessertes Nahverkehrsangebot mit modernisierten Wagen und vertaktetem Fahrplan. Vier zur Revision anstehende n-Wagen sollten umgebaut und mit dem aktuellen Geschmack angepaßten Einrichtungen versehen werden. Für den Versuch wurde die Strecke Köln - Gummersbach ausgesucht, deren Fahrgastzahlen rückläufig waren und für die Überlegungen zur Stilllegung bestanden.

Zum Winterfahrplan 1984 wurde die neue Garnitur, bestehend aus einem Steuerwagen, zwei 2. Kl.- und einem 1./2.-Kl.-Wagen in Betrieb genommen. Äußerlich fiel sie sofort durch ihre neue Lackierung in Kieselgrau mit orangem Fensterband auf. Auch eine Lok der BR 218 wurde passend lackiert. Die neue Zuggattung "City-Bahn" war außen zunächst mit CB-Logo, später dann mit Schriftzug deutlich kenntlich gemacht (obwohl die Züge im Kursbuch zunächst noch als N geführt wurden). Im Innern der 2. Kl.-Wagen Bnrbz 778 befand sich eine Einrichtung aus den neuen Systemsitzen, die in einer Mischung aus Reihenbestuhlung und gegenüberliegenden Vierersitzen angeordnet waren, während die Gepäckablagen nun über den Fenstern angebracht wurden. Durch Entfall eines der beiden WC konnten an dessen Stelle zwei zusätzliche Klappsitze untergebracht werden.

Im gemischtklassigen Wagen ABnrbz 772 war die 2. Kl. identisch aufgebaut. Anders als in den übrigen ABnrbz jedoch befand sich die 1. Kl. nicht ausschließlich in der Wagenmitte. Hier fanden sich zwei Getränkeautomaten mit Stehbereich, die die Raucherbereiche der 1. und 2. Kl. trennten. Die Nichtraucherbereiche waren jeweils in den Großräumen an den Wagenenden untergebracht. Außen kündete ein überdimensionales Trinkglas-Symbol von der Funktion des Wagens.

Auch der Steuerwagen BDnrbz 784 erhielt die Sitzaufteilung der 2. Kl. Im ehemaligen Gepäckabteil war zudem ein Mehrzweckraum mit Klappsitzen eingerichtet worden, das über eine Doppelschiebetür vom Einstiegsbereich her oder durch die beibehaltenen Falt-Ladetüren betreten werden konnten.

Technisch erfuhren die Wagen nur wenige Änderungen, allerdings wurden sie für das Fahren ohne Zugbegleiter ausgelegt. Dazu gehörten u.a. neben einer Anzeige geöffneter Türen und deren möglicher Bedienung vom Führerstand aus auch ein akustisches Türschließsignal. Ermöglicht wurde dies durch den zusätzlichen Einbau der Wendezugsteuerung ZWS, die z.B. mit Loks der BR 111 hätte genutzt werden können. Ob diese jemals zum Einsatz kam ist unbekannt, der Einbau der ZWS blieb auch auf die vier Prototypen beschränkt.

Bereits einen Monat nach der Einführung des Konzepts, im Oktober 1984, wurde die Anschaffung weiterer umgebauter Fahrzeuge beschlossen, um eine breitere Datenbasis für die Konzeptauswertung zu erhalten. So entstanden 21 zusätzliche Wagen samt weiteren 218 in passender Farbgebung, die sich bei den Bnrbz und den BDnrbz nur in Details von den Prototypen unterschieden. Die sieben ABnrbz jedoch erhielten keine Getränkeautomaten mehr. Stattdessen wurde in einen von ihnen ein Kiosk eingebaut, während die übrigen sechs zusätzlichen Sitze der 2. Kl. bekamen. Ein weiterer ABnrbz 704 wurde als Reservewagen in den CB-Farben lackiert, behielt jedoch seine ursprüngliche Einrichtung.

Der Erfolg des neuen Konzepts stellte sich schon bald heraus. Die Fahrgastzahlen stiegen und in den durchgeführten Befragungen ergab sich eine überwältigende Akzeptanz des verbesserten Angebotes. 89 % der Reisenden empfanden es als Verbesserung, bei einzelnen Bereichen, etwa dem neuen Mehrzweckraum im Steuerwagen, waren es nochmals mehr.

Die Bundesbahn verfolgte daraufhin die Ausweitung des Versuches auf andere Strecken. Die nächste CB-Linie sollte Hamburg-Neugraben - Stade werden. In den Umbau der 19 Wagen flossen die bisherigen Erfahrungen ein. So erhöhte sich die Anzahl der gegenüberliegenden Sitzgruppen in der 2. Kl., während ein gastronomisches Angebot nicht mehr vorgesehen wurde. Neue Übersetzfenster ersetzten die alten, oft undichten. Ansonsten unterschieden sich die für Hamburg - Stade beschafften Fahrzeuge im Innenraum nur in farblichen Details von denen der Strecke Köln - Gummersbach.

Zum Sommerfahrplan 1987 gingen vier Garnituren, lackiert in den neuen Produktfarben Minttürkis/Lichtgrau, zusammen mit passend orientroten Loks der BR 141 in Betrieb. Auch hier zeigte sich schnell eine hohe Akzeptanz der Reisenden. Das Interesse der Bahndirektionen an weiteren Strecken für die City-Bahn - ab 1989 auch offiziell als Zuggattung so bezeichnet - war groß. Es gab allerdings einen entscheidenden Nachteil: Der Umbau der Wagen war zu teuer, um ihn auf einen größeren Teil des Fuhrparks auszuweiten.

Um dem entgegenzuwirken und dennoch ansprechende Fahrzeuge zu erhalten, sollte geprüft werden, inwieweit sich die alte Einrichtung weiterverwenden ließ. So entstanden sparsamer modernisierte n-Wagen, die innen farblich an die "echten" CB-Wagen angelehnt waren, sich aber in der 2. Kl. von der alten Einrichtung der Silberlinge ansonsten nur durch Stoff statt Kunstleder als Sitzbezug und jetzt über den Sitzen angebrachten Gepäckablagen unterschieden. Die 1. Kl. hatte bis auf die Farben der Abteilwände und der Sitzbezüge nahezu keine Änderung erfahren. Daß die Wertigkeit dieser Umbauvariante nicht besonders hoch eingeschätzt wurde, unterstreicht auch die Tatsache, daß diesmal klotzgebremste n-Wagen als Spenderfahrzeuge herangezogen wurden. Zum Einsatz kamen diese Bnb und ABnb (Steuerwagen wurden diesmal keine umgebaut) auf der Strecke Stuttgart - Aalen.

Trotz allem wurden diese Wagen gut angenommen. Nahezu parallel wurde auch in Hannover die Einrichtung einer City-Bahn vorangetrieben. Die zugehörigen Fahrzeuge waren ähnlich der CB Aalen ausgestattet, erhielten im Innern jedoch andere, gedecktere Farben in Blau, Grün und Hellbeige statt in Orangetönen. Die im Vergleich zur CB Stade und Gummersbach deutlich geringeren Kosten ermöglichten nun endlich die Modernisierung einer größeren Anzahl an Wagen. In schneller Folge verließen umgebaute n-Wagen mit der Einrichtung im Design Hannover die Werke, die Modernisierung wurde dabei teils von den Ländern mitfinanziert. Auf einigen Strecken, etwa im Saarland, wurde in den Zügen auch wieder ein gastronomisches Angebot eingerichtet. In der Regel setzten die Bahndirektionen diese Wagen aber nicht mehr in geschlossenen Verbänden als Gattung CB ein, sondern ließen sie in regulären Eil- und Nahschnellverkehrszügen mitlaufen. Als City-Bahn im engeren Sinne kamen die "Hannover"-Wagen daher kaum zum Einsatz.

Die Modelle

In diesem Paket sind folgende Wagen enthalten:

- ABn 773.0 (CB Aalen)
- ABnrzb 772.0 (CB Köln - Gummersbach, Getränkeautomaten, Prototyp Zustand 1984)
- ABnrzb 772.0 (CB Köln - Gummersbach, Getränkeautomaten, Prototyp späterer Zustand)
- ABnrzb 772.1 (CB Köln - Gummersbach)
- ABnrzb 772.2 (CB Köln - Gummersbach, Kiosk Ursprungszustand)
- ABnrzb 772.2 (CB Köln - Gummersbach, Kiosk, späterer Zustand)
- ABnrzb 772.3 (CB Stade)
- ABnrzb 772.4 (CB Köln - Gummersbach, Reservewagen ohne Umbau der Einrichtung)
- Bnb 779.0 (CB Aalen)
- Bnrzb 778.0 (CB Köln - Gummersbach, Prototyp Zustand 1984)
- Bnrzb 778.1 (CB Köln - Gummersbach)
- Bnrzb 778.2 (CB Stade)
- BDnrzf 784.0 (CB Köln - Gummersbach, Prototyp Zustand 1984)
- BDnrzf 784.1 (CB Köln - Gummersbach)
- BDnrzf 784.2 (CB Stade)

Besonderheiten

Die Wagen sind mit zu öffnenden Einstiegstüren ausgestattet. Geöffnet werden die Türen seitenabhängig mit den Tasten Strg+Num 7 und Strg+Num 9. Bei den Steuerwagen lassen sich die Gepäckraumtüren mit Strg+Num 8 betätigen, wenn der Steuerwagen das Spielerfahrzeug ist.

Installation

1. Zip-Ordner entpacken
2. Die enthaltenen Ordner in das Verzeichnis .../Train Simulator/Trains/Trainset kopieren (vorhandene Dateien ggf. überschreiben).
3. Installation von Heiko Müllers BDnf-Führerständen nach .../Train Simulator/Trains/Trainset/Common.cab.
Erhältlich auf www.thopil.de und www.german-railroads.de.
4. Installation des *DB Steuerwagen*sound bis 140 km/h von Hibu nach .../Train Simulator/Trains/Trainset/Sp_Bndf.
Erhältlich auf www.thetrain.de.
5. Im Aufgabeneditor einen Zugverband erstellen. Die reinen Sitzwagen werden dort unter den Personenwagen aufgeführt, die Steuerwagen unter den E- und Dieselloks.

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

Für die wertvolle Unterstützung beim Bau der n-Wagen für den MSTS bedanken darf ich mich bei:

TS-Sounddesigner	(Recherche, Betatest und Fotos)
Heiko Müller	(Führerstände und Betatest)
Waggondesigner	(Technische Daten)
RLF	(Betatest)
Peter Hanslip	(Hinweise und Einzelteile des Kardangenerators für den BDnf 737)
wander-baustelle	(Hinweise)
Achim Groteclaes	(Hinweise)
deepguiness	(Betatest)

Besonderer Dank geht auch an Thomas Pilder, ohne dessen Programm PolyMaster die Erstellung hochdetaillierter Fahrzeuge mit dem TS Designer überhaupt nicht möglich wäre und das darüber hinaus sehr nützlich zum Optimieren von mit anderen Programmen erstellten Shapedateien ist.

Vielen Dank auch an alle MSTS-Nutzer, die im Laufe der Jahre mit Anregungen und Vorbildfotos den Bau der Wagen vorangebracht haben!

Spike
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.