

Karlsruher Versuchszug der Deutschen Bundesbahn

Hallo,

dieses Paket enthält verschiedene Modelle von Nahverkehrswagen der n-Wagen-Serie für den Karlsruher Versuchszug. **Achtung, für den Einsatz dieser Wagen im MSTs ist der BIN-Patch erforderlich!**

Das Vorbild

Das Ruhrgebiet war Mitte der 70er Jahre längst durch mehrere S-Bahn-Linien verknüpft. Das dort eingesetzte Fahrzeugmaterial bestand allerdings meist aus regulären n-Wagen, bespannt mit der BR 141. Es war somit eher für Nahverkehrs- und Eilzüge geeignet. Auf der Suche nach Zügen, die eine bessere Beschleunigung mit schnellerem Fahrgastwechsel kombinierten, wurde versuchsweise die BR 420, der neue S-Bahn-Triebzug, verwendet. Aus verschiedenen Gründen, einer davon das fehlende, für die langen Strecken der S-Bahn Rhein-Ruhr aber erforderliche WC, suchte die Bundesbahn aber nach weiteren Optionen für einen Ersatz der Silberlinge im S-Bahn-Verkehr.

Schon im Jahr 1974 wurde ein probeweiser Umbau eines Bnrzb 725.2 vorgenommen. Er erhielt Schwenkschiebetüren mit fester, auf 760 mm hohe Bahnsteige ausgelegter Trittstufe und im Innern eine neue 2. Kl.-Einrichtung mit Doppelsitzen in Viereranordnung ähnlich der BR 420. Raucher- und Nichtraucherabteil waren in der Wagenmitte durch eine Glaswand mit Drehtür getrennt. Die Einstiegsbereiche waren zu den Sitzbereichen hin offen, so daß ein sehr schneller Fahrgastwechsel stattfinden konnte. Der Entfall des WC an einem Wagenende ließ die zusätzliche Unterbringung zweier Klappsitze zu. Besonders markant war die an den Anstrich der Münchener ET 420 angelehnte Lackierung mit blauem Rahmen und Fensterband sowie beiger Brüstung.

Einige Zeit wurde dieser Wagen, bald in Bnrzb 729 umgezeichnet, verschiedenen Erprobungen unterzogen. Erst drei Jahre später kam es zum Bau weiterer Fahrzeuge. Diesmal waren es keine Umbauten, sondern die Wagen wurden direkt aus der laufenden Fertigung der Silberlinge entnommen. Es handelte sich um einen zusätzlichen Bnrzb 729 mit sehr ähnlicher Ausrüstung wie beim ersten Probewagen, einen gemischtklassigen ABnrzb 708, dessen Einzelsitze der 1. Klasse nicht unähnlich denen der späteren IC-Großraumwagen Bpmz waren und einen Steuerwagen Bnrzf 734. Dieser entsprach im Aussehen den Karlsruher Steuerwagen, hatte aber kein Gepäckabteil sondern einen durchgehenden Fahrgastraum der 2. Kl. mit Zugang zum Führerstand. Außerdem besaß der Führerstand eigene Einstiegstüren. Besonders interessant war die technische Ausrüstung dieses Wagens. Als letztgebauten Steuerwagen mit Karlsruher Kopf überhaupt hatte man ihn mit dem neuen Einheitsführertisch der BR 111 versehen. Auch erhielt er als eines der ersten Fahrzeuge der DB die Zeitmultiplexe Wendezugsteuerung (ZWS), die zu diesem Zeitpunkt aber nur mit der BR 111 verwendbar war und nicht genutzt wurde. Als Bespannung war die mit einer passenden Lackierung versehene 141 248 ausgedacht worden, deren Steuerbefehle über die 36-polige Konventionelle Wendezugsteuerung übermittelt wurden.

Der Bau fand im Aw Karlsruhe statt. Deshalb wurde der Zug als "Karlsruher Versuchszug" bekannt, während er in seinem künftigen Einsatzgebiet auch als "Blauer Enzian" von sich reden machte. Am 14.12.1977 wurde die Garnitur von Karlsruhe nach Oberhausen überführt, wo zwei Tage später die endgültige Abnahme stattfand. Zunächst legte man größten Wert auf den äußeren Zustand und auf die korrekte Ausrichtung der Lok. Diese mußte mit ihrer asymmetrischen Lackierung immer mit Führerstand 2 zum Zug stehen. Zum Einsatz konnte dieser wegen seiner hohen Einstiege nur auf Strecken mit durchgehend 760 mm Bahnsteighöhe kommen. Oft war er daher zwischen Bochum und Essen im unterwegs.

Sehr schnell stellten sich große Mängel an den neuen Komponenten heraus. Der Steuerwagen fiel durch extrem häufige Störungen auf. Auch die Schwenkschiebetüren der Bauart Bode-Wegmann öffneten und schlossen nicht richtig, was an den nicht besonders verwindungssteifen Wagenkästen der n-Wagen lag. Dies war auch bei einigen schon zuvor versuchsweise auf die gleiche Türbauart umgebauten n-Wagen aufgefallen und offensichtlich nicht genug berücksichtigt worden. Die technischen Probleme konnten nie wirklich behoben werden. Sowohl beim Werkstatt- als auch beim Zugpersonal machte dies den Zug äußerst unbeliebt.

Aus diesem Grund und vor allem, weil schon während der Endfertigung des Karlsruher Versuchszuges die Entscheidung gefallen war, für die S-Bahn Rhein-Ruhr neukonstruierte x-Wagen anstelle angepaßter n-Wagen anzuschaffen, ging das Interesse am Versuchszug seitens der verantwortlichen Stellen schnell verloren. Fortan lief 141 248 auch mit der "falschen" Seite zum Zug, wenn sie überhaupt noch mit ihm zum Einsatz kam. Ab den frühen 80er Jahren war sie dem Zug nicht einmal mehr fest zugeordnet, sondern lief im Plan mit anderen 141 und bespannte ihn so nur noch hin und wieder umlaufbedingt. Dementsprechend war der Versuchszug meist mit grünen oder blau-beigen 141 unterwegs.

Trotz allem wollte man sich nicht zu einem Rückbau oder einer Ausmusterung der Wagen entschließen. Um 1987 herum erhielten sie sogar einen Umbau des Einstiegsbereiches, bei dem ein zusätzlicher ausfahrbarer Tritt nachgerüstet wurde. Damit ließen sich nun auch Bahnsteige niedrigerer Höhe anfahren. Das Einsatzgebiet erweiterte sich deutlich, zudem konnten die Wagen jetzt einzeln mit gewöhnlichen n-Wagen eingesetzt werden, was gelegentlich

tatsächlich der Fall war. Meist jedoch fuhr der Versuchszug nach wie vor als Einheit, wurde nun aber auch von der BR 111 bespannt. So wurde z.B. im Jahr 1988 Ersatzverkehr auf der Linie S8 Hagen - Mönchengladbach gefahren, da noch nicht genügend x-Wagen zur Verfügung standen.

Für derart von Mängeln beeinträchtigte Fahrzeuge hatte der Karlsruher Versuchszug eine erstaunlich lange Lebensdauer: Erst zwischen 1994 und 1996 wurden die Wagen in gewöhnliche n-Wagen umgebaut, wobei der Steuerwagen nach wie vor seinen Einheitsführertisch und die Führerstandstüren behielt. Anfang 2002 wurde er schließlich noch einmal einer größeren Modifizierung unterzogen und präsentierte sich fortan als Bnrzf 483.1 mit Wittenberger Kopf. Bis zum Ende der n-Wagen-Einsätze bei DB Regio im Jahr 2019 blieb er im Dienst und wurde dann an TRI verkauft, wo er noch heute (Stand 2024) im Einsatz steht. Auch der 1977 abgenommene Bnrzb 729 fand seinen Weg zu diesem Unternehmen, während der erste Probewagen bereits 2013 verschrottet wurde. Der ABnrz schied 2017 aus dem aktiven Dienst aus. Über seinen Verbleib liegen keine Daten vor.

Zu erwähnen wären noch die beiden Reservewagen, die 1976, also zu einer Zeit, als die Erwartungen an den neuen Zug noch sehr hoch waren, in den passenden Farben lackiert wurden. Es handelte sich um einen Bnrz 725 und einen BDnrzf 740, die bis auf Zugzielanzeigen im Bnrzb ansonsten keine Änderungen erfuhren. Allerdings gibt es keinen Beleg dafür, daß sie jemals mit dem Versuchszug eingesetzt waren.

War der Karlsruher Versuchszug ein Fehlschlag? Mit Sicherheit hat er nie die an ihn gestellten Erwartungen erfüllen können. Dies läßt sich allerdings auch auf die bald einsetzende Vernachlässigung zurückführen, die ihm zuteil wurde. Wäre die Entscheidung zum Bau der x-Wagen später (oder gar nicht) gekommen, hätte sicherlich relativ schnell eine ganze Reihe an Problemen speziell mit dem Steuerwagen ausgeräumt werden können. Dennoch war sein Bau nicht vergeblich. Viele Detaillösungen der x-Wagen konnten so vorab im Betrieb erprobt werden, Fehler, die ansonsten vielleicht aufgetreten wären, wurden vermieden. Letztlich ist genau das ja die Aufgabe eines Versuchszuges, und damit kann man ihn paradoxerweise sogar in gewisser Weise als erfolgreich bezeichnen. Auf jeden Fall ist er ein interessantes Stück Eisenbahngeschichte, das nicht in Vergessenheit geraten sollte.

Die Modelle

In diesem Paket sind folgende Wagen enthalten:

- ABnrzb 708 (Zustand 1977)
- Bnrzb 725.2 (Reserve, Zustand 1976)
- Bnrzb 729 (22-34 800, erster Probewagen, Zustand 1974)
- Bnrzb 729 (22-34 801, Zustand 1977)
- Bnrzf 734 (Zustand 1977)
- BDnrzf 740 (Reserve, Zustand 1976)
- BDnrzf 740 (Reserve, Zustand 1990)

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 Reservesteuerwagen lassen sich die Gepäckraumtüren mit Strg+Num 8 betätigen, wenn der Steuerwagen das Spielerfahrzeug ist.

Die passende Lok 141 248 von Thomas Pilder kann auf www.thopil.de heruntergeladen werden.

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 Führerstandes der BR 111 von Björn Hehlgans ("CABVIEW111", Original Markus Schaufler) nach .../Train Simulator/Trains/Trainset/Sp_Bndf. Erhältlich auf www.thetrain.de.
5. Installation des *DB Steuerwagensound bis 140 km/h* von Hibu nach .../Train Simulator/Trains/Trainset/Sp_Bndf. Erhältlich auf www.thetrain.de.
6. 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.