

FD 1981 / 1980 "Königssee"



In diesem Paket sind zahlreiche Wagen für die Zugbildung des FD-Königssee, sowie die dazugehörigen Zugverbände und Tauschtexturen enthalten.

In dieser kurzen Dokumentation möchte ich kurz auf die Geschichte des Vorbildes, die Modelle und deren Funktion, sowie die korrekte Wagenreihung des Zuges eingehen.

Die FD-Züge (Fern-Express) waren Zuggattung der 80er Jahre, die bis Anfang der 1990er Jahre umsteigefreie Verbindungen in touristisch interessante Regionen ermöglichten. Zielgruppe dieser Züge waren Urlaubsreisende, denen man einen hochwertigen, bewirtschafteten Schnellzug mit Kurswagen in die einzelnen Ferienregionen als Alternative zur Ferienreise mit dem Auto anbieten wollte. Bei diesen Zügen waren zahlreiche Halte im Quell- und Zielgebiet vorgesehen, während die lange Distanz auf der Fernstrecke weitgehend ohne Halt durchgefahren wurde.

Eine besondere Rolle nahm dabei der FD 1980 / FD 1981 mit dem Namen "Königssee" ein, der von 1988 bis 1992 zwischen Hamburg-Altona und Berchtesgaden mit Kurswagen nach Klagenfurt und Zell am See verkehrte. Dieser Zugverband bestand komplett aus druckertüchtigten IC-Wagen (Gattung Avmz107, Bpmz293, Bvmz185) der deutschen Bundesbahn (DB), die für den Einsatz auf der damals neu eröffneten Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg geeignet waren und extra für diesen Zuglauf das fernblaue IR-Farbschema erhielten. Als Zuglok kam die ab Januar 1987 ausgelieferte neue Baureihe 120.1 zum Einsatz, die den Zug mit bis zu 14 Wagen von Hamburg nach München und zurück brachte.

Neben dem hochwertigen, klimatisierten Wagenmaterial aus der IC-Flotte machte vor allem der sogenannten Kinderland-Wagen, der mit einem relativ großen Spielbereich ausgestattet war und Beschäftigungen für die jüngeren Fahrgäste bereit hielt, die bis zu elfstündige Reise auch für Familien attraktiv.

Installation, Einsatz und Funktion der Modelle

Neben den Modellen, die in EEP beim Rollmaterial am Kürzel "FD" statt der Angabe der Farbe zu erkennen sind, werden auch drei vorgefertigte Zugverbände (Stammzug und Kurswagengruppen) installiert, die im Ordner

Resourcen\Blocks\Rolling_Stock\FD-Koenigssee

zu finden sind und in jeder Anlage im 3D-Modus über „Datei -> Zug öffnen“ eingefügt werden können. Die vorbildgerechte Kombination der einzelnen Zugverbände ist nach folgendem Schema möglich:

Hamburg Altona - München Hbf

1981_Kurswagen_Klagenfurt.rss				1981_Stammzug_Berchtesgaden.rss				1981_Kurswagen_Zell-am-See.rss					
BR 120	Avmz	Bpmz	Bpmz	WRmz	Avmz	Bvmz	Bpmz	Bpmz	Bpmz	Bpmz (K)	Bpmz	Bpmz	Bpmz

München Hbf - Freilassing

1981_Stammzug_Berchtesgaden.rss						
Lok	WRmz	Avmz	Bvmz	Bpmz	Bpmz	Bpmz (K)

Freilassing - Berchtesgaden

1981_Stammzug_Berchtesgaden.rss				
Lok	Avmz	Bvmz	Bpmz	Bpmz

Während die BR 120.1 als Stammlok des FD Königssee aufgrund der Fahrt über Schnellfahrstrecke bis München vorgesehen war, konnten danach viele verschiedene Traktionen beobachtet werden. So ist z.B. die Kombination mit der BR 111 oder BR 140 aber auch den Güterzugloks der BR 150 und BR 151 durchaus vorbildgerecht.

Zusätzlich zu den oben gezeigten Zugläufen können die Kurswagengruppen selbstverständlich auch einzeln, bzw. in Verbindung mit internationalem Rollmaterial genutzt werden. Der Zugteil nach Klagenfurt verkehrte beispielsweise im EC14 und wurde dabei von der österreichischen BR 1044 gezogen.



Die Modelle dieses Sets verfügen über zahlreiche Funktionen auf die ich im Folgenden eingehen möchte:

Bewegliche SIG-Übergänge und Puffer

Die bei diesen Modellen verwendeten Wagenübergänge der Bauart "SIG" verschließen sich beim Vorbild im Gegensatz zu den gewöhnlichen Gummiwulstübergängen druckdicht. Da eine Überlagerung dieser Übergänge konstruktionsbedingt ausscheidet, mussten sie für EEP genau wie beim Vorbild beweglich konstruiert werden, um ein geschlossenes Bild in Kurven zu wahren. Die angewandte Technik richtet den Übergang am Streckenverlauf aus und ermöglicht so die Durchfahrt von Kurven mit einem Radius >190m. Dabei werden auch die Puffer zusammengedrückt, damit es nicht mehr zur Überlagerung der Pufferteller kommt. Ich mache darauf aufmerksam, dass diese Funktionen selbstverständlich auch das Zugende betreffen und dort unter bestimmten Betrachtungswinkeln als "unrealistisches Verhalten" auffallen können. Die Bewegungen sind allerdings mit max. 4° Rotation, bzw. 5cm Verschiebung der Puffer sehr gering.

einzel öffnende Türen, inkl. beweglichem Trittbrett und Soundkulisse

Die Achsen für das Öffnen der Türen sind mit "Tuer1", "Tuer2", "Tuer3" und "Tuer4" bezeichnet. Dabei liegen jeweils die geraden und ungeraden Zahlen gemeinsam auf einer Wagenseite - nicht jedoch an einem Wagenende! Die Ansteuerung dieser Achsen per Kontaktpunkt macht es erforderlich, dass die Bezeichnung im gesamten Zugverband einheitlich ist und bedingt eine sorgfältige Auswahl und Reihung des Rollmaterials. Damit das Zugbild dennoch nicht langweilig erscheint, sind die Achsenbezeichnungen bei einigen Modellen in diesem Set absichtlich "vertauscht". Diese Modelle müssen nach dem Aufgleisen gedreht werden, damit die Türen mit der selben Bezeichnung wieder auf der selben Zugseite liegen. Bei den mitgelieferten Zugverbänden ist dies bereits berücksichtigt. Es ist daher wichtig, dass diese nur auf Gleisen eingesetzt werden, die alle in eine Richtung verlegt wurden, da es sonst zu Fehlern kommt. Für die mitgelieferten Modelle gilt beim manuellen Aufgleisen ohne Zugverband folgende Faustregel:

Wagen mit einer **ungeraden** Ordnungsnummer (z.B. "DB Bpmz293.2 FD **03** EpIV +") bleiben **un**verändert und Wagen mit einer **geraden** Ordnungsnummer (z.B. "DB Avmz107 FD **04** EpIV +") müssen nach dem Einsetzen **gedreht** werden!

Beleuchtungsfunktion inkl. einzeln schaltbaren Zugschlussignalen

Die Modelle verfügen über eine zusätzliche schaltbare Slider-Achse "Schlusslicht", welche die automatische Lichtfunktion abschaltet und die Möglichkeit bietet das Schlusslicht auch tagsüber, unabhängig von der Innenbeleuchtung am vorderen oder hinteren Wagenende dauerhaft einzuschalten. Befindet sich der Slider in der Ausgangsposition (Mitte) ist die automatische Funktion aktiv, d.h. die Zugschlusssignale werden gemeinsam mit der Innenbeleuchtung eingeschaltet, wechseln je nach Fahrtrichtung und werden an gekuppelten Wagenenden automatisch abgeschaltet. Bewegt man den Slider in eine der Anschlagpositionen (links oder rechts) wird damit das Zugschlusssignal vorne oder hinten manuell dauerhaft eingeschaltet und die oben beschriebene Automatik deaktiviert. Im Gegensatz zu den automatischen Zugschlussignalen ist das manuelle Zugschlusssignal in seinen Farbwerten, Bloom- und Flair-Effekten auf die Verwendung bei Tageslicht abgestimmt und bei Dunkelheit nicht so deutlich zu erkennen. Ich empfehle daher im Nachtbetrieb weiterhin die automatische Lichtfunktion zu nutzen.

Tauschtexturen

Die Tauschtexturen werden in den Ordner *Resourcen\Tauschtexturen\FD-Koenigssee* installiert.

Die Namensgebung der png-Dateien gibt dabei Aufschluss über die Wagennummer und das Ziel des Zuglaufs um z.B. Modelle aus dem Set "IC-Wetterstein" (V11NSB30133) als weitere Kurswagen in den FD-Königssee zu integrieren oder bestehende Wagen auszutauschen.

Ich wünsche Euch viel Freude an den Modellen und bedanke mich bei Stefan Köhler-Sauerstein (SK2) für die Bereitstellung von Konstruktionsdaten, bei Andreas Hempel (AH1) für die Figuren aus dem Nachlass des Konstrukteurs Norbert Popp und bei Matthias aka Diesel_Fan für Anregungen und Tests der Modelle.

Für Fragen, Anregung oder Kritik bin ich gern per Mail unter sven-eike.bauer@t-online.de erreichbar.

Informationen zu bisherigen und zukünftigen Projekten finden Sie auf www.eisenbahnbauer.jimdo.com.

