

Die Open-Source-Modelle der UIC-X- und n-Wagen von Werner Köhler

Einleitung

Die Rollmodelle von Nahverkehrs-, D-Zug- und IR-/IC-Wagen werden als „open source“ angeboten. Seinerzeit erblickten die 26,4 m langen UIC-X-Waggon-Modelle sowie die Silberlinge – in beiden Fällen aus Epoche III – durch Werner Köhler (http://home.arcor.de/w_koeehler/frame.htm) das Licht der Welt, dessen im Anhang abgedruckte Lizenz für alle potentiellen Konstrukteure und Nutzer maßgeblich ist. Auf die ursprünglich mitgelieferten Modellvarianten für Eisenbahn.exe European Class – EEEEC – wird hier nunmehr verzichtet, so dass nur noch ViewEEEC von Detlev Schmidt (<http://www.det-schmidt.de/Eeec/>) Verwendung finden kann. Die Rollmodelle werden ausnahmslos im Unterverzeichnis ...\\Rollmaterial\\ViewEEEC installiert und eventuell vorhandene alte Versionen überschrieben. Sicherungskopien sind also ggf. vonnöten. Da einige Modelle aus dem Testpaket 2 umbenannt werden mussten (alle serbischen Wagen und die ersten IC/IR-Wagen), sollte man sicherheitshalber die alten Varianten gänzlich löschen.

Im Verlauf der Jahre fügte Johannes Könen (lacZ@gmx.de) UIC-X-Wagen in ozeanblau/elfenbein sowie Popfarben hinzu. Nach weiteren Jahren entstanden dann endlich auch Eilzugwagen (Nebengattungsbezeichnung: ym bzw. yl) von Michael Sicking (<http://michis-vieweeec.bplaced.net/>). Schließlich wurde durch vielfältige Abwandlung der Ursprungsmodelle die Anzahl der Wagenmodelle von Johannes Könen auf derzeit über 280 Varianten vermehrt – Ende offen! –, wobei nicht nur alle bestehenden Modelle aufgerüstet wurden, sondern auch gänzlich neue entstanden, die zuvor nur durch einfachere, primär EEEEC-geeignete, indes sehr schöne Modelle anderer Autoren, wie z. B. Guido Hulstmann und Alex Hermens, abgedeckt worden waren (z. B. IR-/IC-Waggons). Die neu entstandenen Waggons sollen in keiner Weise als Konkurrenz zu existierenden Modellen betrachtet werden, sondern im Verein mit diesen in ViewEEEC weiterleben. Ein „Ich-bin-besser-als-das-Andere“ ist angesichts der tollen Gemeinschaftsleistung fehl am Platze.

Animierte Achsen

a) Zugschlusssignale

Alle Waggons sind auf Code 11 eingerichtet und somit in ViewEEEC maßstäblich mit korrekter Spurweite. Die Modelle besitzen teils mannigfache Achssteuerungen, mit denen sich jeder Nutzer zur maximalen Ausschöpfung der Möglichkeiten vertraut machen sollte. Die beiden roten Lampen zur Darstellung der Zugschlussbeleuchtung (Bahnsignal Zg 2; in der Eisenbahn-Signalordnung von 1959 noch Zg 3 genannt, vgl. BGBl. 1959 II, S. 1021; http://www.bgbl.de/Xaver/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl) sind durchwegs vorhanden. Zusätzlich verfügen die Waggons über Zg 2-Tagsignaltafeln zur Darstellung von Zugverbänden mit abgeschalteter Fahrzeug-Stromversorgung. Lediglich die serbischen UIC-X-Wagen haben stattdessen eine einblendbare rote Scheibe mit weißem Rand, die auf dem Gebiet des ehemaligen Jugoslawiens am Tage immer zu führen ist, wohl als Erbe von Österreich-Ungarn (die Zugschluss scheiben sind vergleichbar dem damaligen Zg 4 – vereinfachtes Zugschluss signal – der DB in der ESO 1959).

b) Zuglaufschilder

Sämtliche Wagen haben jetzt ein ausblendbares Zuglaufschild mit vier frei beschriftbaren Textzeilen, abgesehen von Einzelmodellen, wie denjenigen des „Royal Corps of Transport“ für die britischen Besatzungstruppen im Verkehr zwischen West-Berlin und West-Deutschland und den n-Wagen aus Epoche V/VI, die einen fest installierten Kasten hinter einem Endfenster besitzen. Hier können die Textzeilen einfach „geleert“ werden, um die epochetypischen Nichtanschriften zu realisieren. Nur die IC-Bistrowagen ARkimbz 262 und ARkimbz 266.4 verfügen zudem über ein digitales Zuglaufschild mit animiertem Durchlauf in einer Zeile, der in ViewEEEC 0.9 auf Grund eines Bugs zurzeit leider nicht darstellbar ist. An die Realität durch eifrige Recherchen angelehnt, zeigen die Zuglaufschilder Bahn hofslisten zur Anregung.

c) Graffiti

Darüber hinaus sind eine ganze Reihe von Silberlingen bzw. die Farbvarianten aus späteren Epochen durch einblendbare Graffiti charakterisiert, die zur Auswahl auf jeder Waggonseite unabhängig als Film durchgespielt werden können. Zur Unterscheidung von explizit Graffiti-freien, ressourcensparenden Varianten sind einige Modelle mit dem Zusatz „Graffiti“ versehen. Die höheren Epochen besitzen jedoch im Nahverkehr allesamt einblendbare Schmierereien. In Westdeutschland traten Graffiti erstmals nachweisbar ab ca. 1968 auf, in der uns bekannten Form jedoch erst gegen Ende der 70er-Jahre. Spätere, „fortgeschrittenere“ Varianten entwickelten sich jedoch durchwegs im weiteren Verlauf, so dass man die primitiveren Tags früher ansiedeln kann, während in den USA in 1974 sämtliche Graffiti-Techniken (3D-Schrift, Hintergrund etc.) bereits abgeschlossen waren. In Epoche VI sind Graffiti auf Rollmaterial infolge der Sprühfarben-abweisenden Beschichtungen eine Seltenheit geworden und daher auch im Modell vielfach nicht mehr darstellbar.

d) Logos

Die Epochenbezeichnung zeigt in der Regel die Farbgebung und Anschriften bzw. Logos in der jeweils typischsten Form bzw. die höchste Stufe in der zeitlichen Entwicklung an. So kann ein Epoche-III-Silberling durchaus noch mit schwarzem Langträger in Epoche IV anzutreffen sein. Bei Fahrzeugen der Epoche VI, die mit Einführung neuer 12-stelliger UIC-Nummern im Jahre 2007 begann, sind im Nahverkehr das große Logo der DB Regio AG kennzeichnend sowie die kleine DB-BAHN-Anschrift an den Drehfalttüren der Verkehrsrotlinge und auch Intercity-Wagen. Um Epoche V darzustellen, muss man diese schlichtweg ausblenden und stattdessen bei den n-Wagen ein DB-Logo oberhalb des Längsträgers anzeigen. Typisch sind auch die lustigen kleinen gelben Zettel in den Scheiben der Türen von Nahverkehrswaggonen dieser serviceorientierten Epochen (die Abschaltung von drei Wagen hintereinander wurde schon im Köln Hbf erlebt).

Besonderheiten

Besondere Farbvarianten zur Darstellung von Verschmutzungen (Ruß, auch einige eingeschnete Silberlinge) oder Alterung werden ebenso zum abwechslungsreichen, realitätsnahen Einsatz angeboten. Hervorzuheben sind die seinerzeit tatsächlich konstruierten Silberlinge mit fehlendem Pfauenaugenmuster an den Stirnseiten sowie die Hasenkästen-Steuerwagen mit rückgebauten Durchgängen infolge Einbaus der Zugbahnfunk-Einrichtungen.

Die Konstrukteure

Hier eine Auflistung der Autoren mit ihren einzelnen Beiträgen:

Werner Köhler konstruierte die UIC-X-D-Zug-Wagen und n-Wagen (Silberlinge) der Epoche III und führte 2011 die herrliche Pfauenaugenmuster-Textur ein:

Silberlinge, Epoche III, schwarze Rahmen:

- ABnb 703
- Bnb 719
- Bnrzb 724
- BDnf 738

Die Anwendung von Farbverläufen für Dächer, Puffer, Gummiwülste wurde ebenso von ihm erstmalig bei den Rollmodellen eingeführt. Zudem setzte er das City-Bahn-Logo in authentischer Schrift zur Erzeugung einer passenden Textur.

Reisezugwagen, Epoche III, blau und grün:

- Aüm 203
- ABüm 225
- Büm 232
- Büm 234
- BDüms 273

Michael Sicking konstruierte aus dem Vorhandenen die Eilzugwagen der Gattung yl, sämtlichst aus Epoche III und IV:

- Bymb 421 (grün, 2. Klasse)
- ABymb 411 (grün, 1./2. Klasse)
- BDymf 456 (grün, 2. Klasse-Steuerwagen mit Gepäckabteil)
- Bylb 421 (blau/beige, 2. Klasse)
- Bylb 411 (blau/beige, 1./2. Klasse)
- BDylsf 456 (blau/beige, 2.-Klasse-Steuerwagen mit Gepäckabteil)
- Bylf 436 (blau/beige, 2. Klasse-Steuerwagen)
- BDylb 458 (blau/beige, 2. Klasse mit Gepäckabteil und ausgebautem Führerstand)
- Bylf 422 (blau/beige, 2. Klasse mit ausgebautem Führerstand)

Johannes Könen steuerte alle übrigen Wagen bei und überarbeitete die o. g. Modelle hinsichtlich der bekannten Verbesserungen (z. B. echte Tritte und Lampen bei den yl-Wagen). Wichtiger Hinweis: Die von Michael Sicking unter Epoche IVa eingeordneten Eilzugwagen mussten nunmehr unter IVb eingereiht werden, da für IVa Formen in ozeanblau/elfenbein mit schwarzem Langträger erzeugt wurden, die früher auftraten als diejenigen mit blauem Langträger und Zierstreifen in elfenbein darüber – analog zu den Verhältnissen bei den UIC-X-Reisezugwagen.

Angefügt sie Open-Source-Spielregeln von Werner Köhlers Homepage.

Johannes Könen, Brühl (Rheinl.), 09. März 2012

Open Source - Die Spielregeln

Stand: 29.07.2004

"Open Source" bedeutet, dass Quelldaten zwecks Teilhabe der Allgemeinheit an ihrer Weiterentwicklung offen gelegt werden und frei verfügbar sind. Dies trifft auch auf meine an dieser Stelle abgelegten Fahrzeugdateien für Bahnsimulationen zu. Die Ursprungsmodelle wurden für das Programm "eisenbahn.exe european class - EEE" (Warenzeichen der Fa. Software Untergrund) entwickelt und können [hier](#) heruntergeladen werden.

Das ist Bedingung:

Weiterverbreitung und Modifikation dieser Modelle sind - auch im Rahmen kommerzieller Veröffentlichung - erlaubt, wenn

- für die Weitergabe dieselben Rechte gelten wie für die Übernahme. Dies bedeutet insbesondere, dass die freie und kostenlose Weiterverbreitung an Dritte im Rahmen dieser Regeln nicht in irgendeiner Weise eingeschränkt wird.
- anerkannt wird, dass die Rechte an den Ursprungsmodellen bzw. ausschließlich von mir erstellten Komponenten modifizierter Modelle weiterhin uneingeschränkt bei mir liegen. Urheber von Modifikationen können wiederum entsprechende eigene Rechte an den ihrerseits erstellten Komponenten geltend machen, wobei in jedem Fall Abs. a. zu berücksichtigen ist.
- dieser Text "Open Source - die Spielregeln" in Form einer txt-Datei den Modellen unmittelbar beigelegt ist.

- in Hinweisen auf eine kommerzielle Sammlung (Websites, Werbung etc.), in der *ausschließlich* meine Modelle oder solche, die darauf basieren, vorhanden sind, meine Urheberschaft und die Open-Source-Idee erwähnt werden.
- jedem neu veröffentlichten Modell, dass auf Basis meiner Modelle entsteht, sowohl die Konstruktionsdateien der Ursprungsversion als auch die der aktuellen Modifikation beigelegt sind. In wiefern auch Konstruktionsdateien zu Zwischenstadien beizufügen sind, können deren Urheber individuell entscheiden.

Das würde mich freuen:

- Von jedem fertigen Modell würde ich gerne einen Beleg per E-Mail etc. erhalten. Ich werde mir Modifikationen in keiner Weise zu eigen machen, sondern diese Maßnahme dient dazu, eine Übersicht über den Stand der Entwicklung zu haben.
- Bereits vor dem Bau eines Modells sollte Rücksprache mit mir geführt werden, damit ich eventuell noch ergänzende Hinweise geben kann. Fehler und Mehrfachentwicklungen sollen auf diese Weise eingeschränkt werden.
- Kritische Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge sind ausdrücklich erwünscht.

Vorbehalt:

Diese Bestimmungen können jederzeit - jedoch nicht rückwirkend - von mir widerrufen oder modifiziert werden.

Werner Köhler, Krefeld, 29. Juli 2004