

Set Silberlinge Epoche V von Minitrix

Ende der 50er Jahre dachte man bei der DB über eine grundlegende Modernisierung der Reisezugwagen auch für den Nah- und Bezirksverkehr nach.

Inzwischen war die Standardlänge bei den Reisezugwagen auf 26,5 m gewachsen und solche Längen wollte man auch im Nah- und Bezirksverkehr haben. Nach ein paar Probewagen, die noch grün gestrichen waren, stand das Konzept fest: Keine Türen am Wagenende und/ oder in der Mitte, sondern zwei bequeme Einstiege etwa auf der 1/4 Länge der Wagen. Ferner glaubte man, an der Wagenfarbe sparen zu müssen und fertigte die Wagenwände aus Nirosta an. In der Wagenbrüstung unter den Fenstern wurde über Kreuz angeschliffen und heraus kam das bekannte Pfauenaugenmuster der Wagen. Der Clou war, weg vom grünen Einerlei der Reisezugwagen. Ein weiterer Grund für die Neuentwicklung war die Absenkung des Wagengewichtes.



Vorbild

Nach Kriegsende 1945 war der Wagenbestand für den Personenzugverkehr eher desolat. Die meisten Personenwagen hatten schon über 40 bis 50 Jahre auf dem Buckel und die eigentliche Nutzungsdauer war weit überschritten. Hinzu kam, dass jüngere Wagen, die eigentlich für Eilzüge gedacht waren, in D-Zügen aushelfen mussten.

Ein Behelf war sicher das Umbau-Programm der DB, wo aus den 3-achsigen Abteilwagen 3-achsige *3yge“-Wagen entstanden, ebenso aus 4-achsigen Abteilwagen die 4-achsigen Umbauwagen. Dies linderte fürs Erste sicher die allergrößte Not, trotzdem gab es fast 40 Jahre keine Neubauwagen für den Nahverkehr. Jetzt dachte man an etwas Neues. Die Standardlänge der Reisezugwagen war inzwischen auf 26,4 m gewachsen, diese Länge wollte man auch bei den Neubauwagen haben. Zudem kam noch die Option, die Wagen sollten leichter sein, so etwa 1 t pro Meter Wagen, also ca. 26 bis 27 t Gesamtgewicht. Wie so oft gab es anfangs Probewagen, um praktische Erfahrungen für den Serienbau zu gewinnen. Man testete die Innen-Aufteilung, Art der Türen, Heizung und Sitzaufteilung. Insgesamt 24 Probewagen in 4 verschiedenen Varianten wurden 1958/59 gebaut; die meisten hatten noch einen grünen Anstrich. Diese Wagen erhielten die Bezeichnungen ABn, Bn-58 a ff.

Noch 1959 fiel die Entscheidung: Die neuen ABn-Wagen hatten an den Wagenenden je ein 2. Kl. Abteil, in der Mitte waren 5 Abteile der 1. Kl. mit Seitengang. Der Bn- Wagen hatte 3 Großabteile mit der Sitzordnung 2+2 und hatte zusammen 96 Sitzplätze in 24 Sitzreihen. Die beiden äußeren Abteile hatten je 6 Sitzreihen. Eingebaut wurden Türen mit zwei Flügeln; die Anordnung der Türen versprach mehr Sicherheit beim Ein- und Ausstieg bei Bahnsteigen, die im Bogen liegen. Außerdem konnten die Wagen zentral geschlossen werden. Da die Wagen hinter allen Lokbauarten gespannt werden mussten, besaßen die Wagen eine Dampf- und Elektroheizung. Auf einen Anstrich verzichtete man, war doch die Außenwand aus Nirosta-Stahlblechen gebaut, dem unter dem Fensterband noch das bekannte Pfauenaugen-Muster eingeschliffen wurde. Ferner wurde noch ein Steuerwagen gebraucht, der wie bei den Mitteleinstiegs-Eilzugwagen mit einem Gepäck-Abteil und Führerstand kombiniert wurde. Da auch der Mitteldurchgang frei bleiben musste, blieb nur die Ecke des Wagens als Führerstand übrig. Wegen der Enge nannte man die Wagen auch „Hasenkasten“.

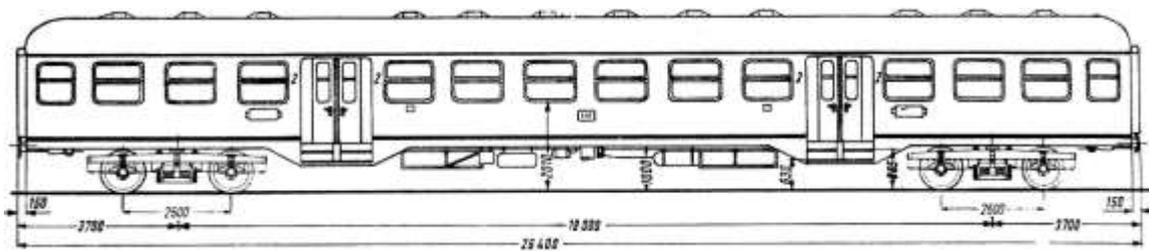


Bild 2: Vorbildskizze Bn-59 (Quelle: Lehmann/ Pflug; Fahrzeugpark der DB, II Nachtrag, Berlin oJ)

Im gleichen Jahr ging der Auftrag für eine Großserie heraus. Bis 1965 wurden 2.110 Wagen geliefert, die als Bauart Bn-59 (a, b, c) in Dienst gestellt wurden. Von den AB4nb-59 Wagen wurden 808 Wagen gebaut, schließlich wurden 370 Steuerwagen als BPw4nf-59 in Dienst gestellt. Damit standen 1965 rund 3.200 „Silberlinge“, das war der neue Spitzname, auf den Schienen. Die Aufteilung der Wagen war 1 (Steuerwagen) zu 2 (AB) und 7 (B). Etwa diese Größenordnung sollte der Modellbauer bei der Beschaffung der Wagen berücksichtigen.

Die AB4n bekamen anfangs die Nummern 31 001 ff; der B4n ab Nummer 41 001 und der BPw4nf ab Nummer 96 201. Ab Epoche IV liefen die ABn Wagen ab 31-03 001 ff, der Bn als 22-11 001 ff und die BDnf als 82-03 001ff.

Der Wagen mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h konnten vielseitig eingesetzt werden, nicht nur im Nahverkehr. Spätere Bauserien waren ab Werk sogar für 140 km/h zugelassen, was u.a. den Einsatz in D-Zügen erlaubte.

Ab den 80er Jahren wurden die Wagen mehr und mehr modernisiert und bekamen u.a. ein neues Farbkleid, sodass man u.a. von „Rotlingen“ sprach. Die DB vergab im Laufe der Zeit sage und schreibe 98 Bauartnummern für die umgebauten Silberlinge, die hier nicht alle aufgezählt werden können. Die hier besprochenen Silberlinge bekamen die neue Bauartnummer 703 (ABn), 719 (Bn) und 740 (BDnf). Umgebaute Silberlinge, die als solche nicht mehr erkennbar sind, sind heute noch im Einsatz.

Modell

Wie so oft war es Arnold, der den ersten Silberling in N 1968 herausbrachte. Aber was für ein Modell: Der Wagen war 122 mm lang- statt der maßstäblichen 165 mm, also um 26 % zu kurz. Zudem hat Arnold nur den ABn- Wagen gebracht. Bis 2002 (mit Unterbrechung) war der Wagen bei Arnold zu haben.



Bild 3: stark verkürzter ABn 703 von Arnold (hier letzte Hobby-Ausgabe)

Der erste Hersteller, der maßstäbliche Silberlinge auf den Markt brachte, war Röwa. 1969 brachte die Firma mit einem ABn⁷⁰⁴, Bn⁷²⁰ und Bnf⁷³⁸ heraus. Diese Wagen trennten Welten vom Arnold-Modell. Die Wagen hatten Inneneinrichtung und waren Dank Konstrukteur Ade hervorragend gestaltet. Das einzige Manko der Wagen waren die falschen Drehgestelle. Hier hätten die Drehgestelle Minden Deutz (MD) 42 oder 43 eingebaut sein sollen, tatsächlich hat man wohl für weitere geplante Wagen sich für das Gestell MD 33 entschieden. 1971 ging die Röwa in Konkurs, Teile des Programms, wie die Silberlinge und die V 100, wurden von Minitrix übernommen, die sie 1972 in ihr Programm aufnahmen.



Bild 4: Röwa (1969) Bn⁷²⁰

Zum Zeitpunkt des Erscheinens der Wagen waren sie hervorragend gestaltet. Sie waren wohl so gut, dass Minitrix die Wagen unverändert in sein Programm beließ. Das Einzige, was Minitrix an den Wagen machte, war das Löschen des Röwa-Logos. Mit diesen Wagen konnte man prima Nahverkehrszüge der frühen Epoche IV nachstellen.

Der nächste Hersteller von Silberlingen war Fleischmann. Ab 1970 traten sie mit ihren Silberlingen auf den Plan. Das Anfangsset bestand aus den drei Wagen Bnrz⁷¹⁸, ABnrz⁷⁰⁴ und Bnrzf⁷⁴⁰. Dies waren alles Bauarten der Nachfolgeserie beim Vorbild. Allen Fleischmannwagen war gemeinsam, dass sie um ca. 2 mm höher lagen als die Röwa/Minitrix-Wagen. Deswegen hat der Verfasser auf einen Erwerb dieser Wagen verzichtet. Später nahm Fleischmann auch die Vorserien-Wagen aufs Korn, die als „Beifang“ in Zugpackungen dabei waren. So z.B. der B4n-58, der Schlusslampen besaß. Allein vom 2. Kl. Silberling stellte Fleischmann 43 Varianten her.



Bild 5: Fleischmann B4n-58 mit Zugschlusslampen

Bei allen Fleischmannwagen ist gemeinsam, wenn nur Fleischmann-Wagen im Zug sind, fällt das „Hochwasser“ der Wagen nicht besonders auf.

2001 überarbeitete Minitrix nach fast 30 Jahren seine Silberlinge. Erstmals kam die Epoche III zum Zuge. Alle drei Wagentypen der ersten Serie wurden überarbeitet, der B4n-59, ABn-59 und Bnf-59 und bekamen u.a. eine Kurzkupplungskulisse spendiert. Hier ein Bild der 2. Generation der Silberlinge von Minitrix:



Bild 6: Minitrix B4n-59 (2001)

Gut erkennbar bei der 2. Generation von Minitrix sind die Kurzkupplungskulissen und die geänderten Drehgestelle. Offensichtlich wurde am Gehäuse der Wagen wenig verändert.

Auch die 3. Generation zeigt wenig Unterschiede zu den Vorgängern, Da sieht man, welche Meisterleistung Röwa da hinterlassen hat. Hier ein Bild der neuen Variante von Minitrix, Silberlinge mit Werbung. Es sind Wagen der IV/V- Epoche, erkennbar an der blauen Rahmenfarbe.



Bild 7: Minitrix Bn 718 mit Werbung (2021)

Als fünfter Hersteller von Silberlingen trat 2021 Piko auf den Plan, um endlich den firmeneigenen Loks auch passende Wagen anzubieten. Das hatte der Verfasser auf der Nürnberger Messe schon seit Jahren bei Piko immer wieder gefordert. Angeboten wurden die Wagen auf der (digitalen) Messe 2021, und zwar der ABn-59 und Bn-59 in Epoche III und die gleichen Wagentypen als Rotling in Epoche V/VI. Diese vier Wagen sollen Ende August 2021 lieferbar sein. Als Nachzügler kommt im Herbst der passende Steuerwagen als Rotling mit Wittenberger Kopf. So fehlt den neuen Silberlingen nur der Steuerwagen, am besten der mit dem „Hasenkasten“. Vielleicht wird er nächstes Jahr vorgestellt, diesen Wagen gibt es bei Piko schon in H0.



Bild 8: Piko Silberling Bn-59

Über die Qualität der Piko Silberlinge ist hier schon berichtet worden. Nachzulesen hier: [Die neuen Silberlinge von Piko - DM-Toys](#)

Kommen wir zurück zu dem Minitrix Zugset: Die vierte Generation entpuppt sich als unveränderte Neuauflage der letzten Auflage von 2019, diesmal für MHI produziert. Allerdings zu einem sehr ambitionierten Preis: Jeder Wagen kostet jetzt 55 €, der Steuerwagen ca. 110 €. Auf einer alten Schachtel von RÖWA/ Minitrix aus 1972 war noch ein Preisschild: Der Wagen kostete damals 8 DM. Damit kosten heute die Wagen das 13fache des damaligen Preises!

Alle Wagen haben epochengerecht das neue rote DB-Logo. Hier Bilder der neuen Wagen:



Bild 9: ABn703



Bild 10: Bn719



Bild 11: Bnf740

Neu ist der Steuerwagen mit dem o/b Karlsruher Kopf: Anfang der 70er Jahre hatte man bei der DB auch ein Einsehen mit der Enge des „Hasenkastens“. Es wurde für den Lokführer ein separates Abteil gebaut und gleichzeitig auf den Durchgang verzichtet. Die Front wurde im Laufe der Zeit farblich gestaltet. Gebaut wurde er als BDnrzf⁷⁴⁰ ab 1971 in 311 Exemplaren.

Für das Zugset wählte Minitrix epochengerecht die Farben ozeanblau/ beige. Der Wagen ist mit einem Decoder ausgestattet, der es erlaubt, je nach Fahrtrichtung zwei rote Schlusslichter oder drei weiße Frontlichter zu schalten. Das Ganze funktioniert auch analog. Fährt der Steuerwagen vorn, wird als beleuchtetes Ziel „Koblenz“ angezeigt.



Bild 12: Steuerwagen von vorne

Hier weitere Fotos mit den neuen Silberlingen:



Bild 13: Vier Generationen Silberlinge von Minitrix (oben aus 1972 unten 2023) von unten

Schon an der Unterseite sieht man, dass in den vergangenen 54 Jahren sich wenig verändert hat: Ab zweiten Wagen von oben (2001) haben die Silberlinge eine Kurzkupplung. Zwischen dritten und vierten Wagen von oben sind gar keine Unterschiede zu sehen.



Bild 14: Kuppelabstand neue Silberlinge

Der Kuppelabstand ist mit 3 mm als gut zu bezeichnen. Im praktischen Betrieb kamen keine unfreiwilligen Entkupplungen vor, auch keine Entgleisungen.

Hier eine Übersicht der gebauten Silberlinge (Grundmodelle) in N:

	Best.-Nr.	Baujahr	Bauart	Wagen-Nr.	Bauj. Vorbild
Piko	40640	2021	Bn-59	41 729 Köl	1962
MTr	15721	2001	Bn-59	42 328 Stg	1961
Flm	8863 K	1999	Bn-58	40 009 Mü	1959
Röwa	8202	1969	Bn ⁷²⁰	22-45 048-2	1967
Flm	881011 K	2010	Bnrz ⁴³⁰	22-34 060-0	1984
Piko	40641	2021	ABn-59	31 331 Köl	1962
MTr	15720	2001	ABn-59	31 516 Stg	1964
Röwa	8201	1969	ABn ⁷⁰⁴	31-45 300-6	1965
Piko	?	2022?	Bnf-59	?	
MTr	15722	2001	Bnf-59	96 379 Stg	1962
Röwa	8203	1969	Bnf ⁷³⁸	82-11 397-2	1964
MTr	18263	2023	BDnf⁷⁴⁰	83-34 083-5	1971

Fazit

Somit hat Minitrix lediglich eine Beschriftungsvariante der Bauart von 2021 für die MHI produziert. Es ist die zweite Variante in Epoche V. Geschmäcke hat allerdings der Preis: Er ist im oberen Segment angesiedelt, der Einzelwagen kostet 55 €, der Piko Silberling dagegen nur 40 €. Trotzdem ist das Wagenset für Epoche V Fans unverzichtbar, zumal es hier keine Konkurrenz von den anderen Silberling-Produzenten gibt.

Klaus Kosack

Lit.: H. Obermeyer, Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen, Stuttgart 1978

Lehmann/ Pflug, Der Fahrzeugpark der DB, II. Nachtrag, Teil B: Wagen, Berlin um 1960

Archiv der Dt, Reisezug- und Güterwagen, Blatt BDnf740, ABn⁷⁰³ und Brn⁷¹⁹. GeraMond, München, Loseblattsammlung

EK Special 98, Silberlinge- Wagen für Generationen, Freiburg 2010

K .Koschinski, Geschichte der 5.000 Silberlinge, in Eisenbahn Journal 8/ 2004, S. 10

,