

Der „Karwendel Express“ der DRG (Ep. 2)

Um 1932 stellte die Deutsche Reichsbahn für ihre Bahnstrecke von München nach Innsbruck über das Karwendelgebirge eine Serie speziell für die Bedürfnisse des Tourismusverkehrs angepasste Wagen in Dienst, die in ihrer Bauweise den damals neu entwickelten Eilzugwagen entsprachen, jedoch in ihrer Inneneinrichtung komfortabler waren. Auch besaßen die Waggons schon witterungsgeschützte Faltenbalg- Übergänge zwischen den Wagen, ein Komfort, der bei den Serienwagen erst nach dem 2. Weltkrieg bei DB und DR eingeführt wurde.

Ein dem damals erst wenige Jahre alten „Rheingold- Express“ entlehnter verkehrswerbender zweifarbiger Außenanstrich, der in den Farben Elfenbein und Blau ausgeführt wurde, unterstrich die Besonderheit der von den beiden Bahnverwaltungen DRG und BBÖ betriebenen Verbindung, die während der Olympischen Winterspiele 1936 in Garmisch-Partenkirchen ihren Höhepunkt erlebte.

Im Sommer-Kursbuch 1939 waren während der Sommersaison fünf D-Zug-Paare zwischen München und Innsbruck verzeichnet.

Erst zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurde der Verkehr in dieser Form eingestellt und die Wagen bis in die 1970er Jahre im normalen Eilzugdienst eingesetzt.

Ein Exemplar ist im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen erhalten.

Ein Zugstamm bestand mindestens aus 3 Reisezugwagen, von denen 1 Waggon ein gemischtklassiger ABC4ü (1.-3. Klasse, von außen sofort kenntlich an den auffällig unterschiedlichen Fensterbreiten) war und 2 Waggons reine 3. Klassewagen (kenntlich an den gleichmäßig breiten Fenstern) waren.

Ein Gepäckwagen, der zur Zubereitung einfacher Speisen ein Küchenabteil besaß, vervollständigte jeweils die Garnitur. Bei größerem Reisenden- Aufkommen, wurden der Stammgarnitur jeweils ein weiterer 3. Klassewagen und/oder ein gemischtklassiger ABC4ü (1.-3. Klasse) beigeestellt.

Als Zuglokomotiven kamen vor allem die in München Hbf. bzw. in Innsbruck Hbf. beheimateten Lokomotiven der Baureihen E 16 und 1170/1045 (E 45) zum Einsatz. Aber auch E 04, E 17, E 44 und E 45.1 wurden vor den Waggons gesichtet.

Hinweise:

Die Modelle besitzen folgende Extras:

Jeder Waggon in den 3 Sets besitzt eine vorbildgetreu unterschiedliche Waggennummer, entsprechend den in München beheimateten Vorbildwagen, so dass sich aus 3 Sets eine komplette Zuggarnitur zusammenstellen lässt.

Zu öffnende Türen. Einstellbare Fahrgäste im Innenraum. Die Fahrgäste sind in zwei Gruppen mit zwei separaten Schieberegler unterteilt, sodass sich dadurch insgesamt vier Besetzungszustände der Wagen ergeben. An den Wagenenden können die Faltbalgübergänge (wenn vorhanden) mittels Schieberegler betätigt werden. An beiden Wagenenden können Oberwagenlaternen (für die Kennzeichnung des Zugchlusses) mittels Schieberegler aufgesetzt werden. Durch einen extra Schieberegler je Seite lassen sich die Laternen in Tag- und Nachtstellung drehen, wobei die Nachtstellung beleuchtet ist. Weiterhin verfügen die Modelle über eine nachgebildete Inneneinrichtung und eine vordefinierte Position für die Mitfahrkamera und Beleuchtungsfunktion. Die Zuglaufschilder und Wagenreihungsnummern sind ebenfalls per Schieberegler einstellbar.

Bei den Modellen handelt es sich um High-Poly-Modelle, die vier LOD-Stufen besitzen, welche bei entsprechender Entfernung zum Modell angewendet werden. Die vierte LOD-Stufe greift bei 750m und weist noch ca. 170 Polygone auf.

Die Modelle wurden von Stefan Köhler- Sauerstein konstruiert. Das universelle Verwendungsrecht liegt bei mir (JW3).

Die Anlagen- Screenshots entstanden auf meiner Anlage „Der Time Saver“ (JW30080) und zeigen als Vorschlag vorbildgetreue Zugzusammenstellungen aus allen 3 erhältlichen Sets. Die abgebildeten Lokomotiven sind nicht Bestandteil der Sets.

(Vorbildfoto: E. Schörner; Slg. Windberg)

