Bild 1: 1928 fährt Eilzug 162 (Wagen von Trix) auf dem Weg von München nach Innsbruck über die Schloßbachbrücke bei Hochzirl (Vollmer, die Landschaft aus Material von Brawa und Busch sowie Gips und Plakafarben); Zuglok ist eine BBÖ-1080 (Klein Modellbahn).

Unser Zugporträt

Karwendel-Schnellzug

Ab 1912 konnte die Karwendelbahn Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Innsbruck durchgehend befahren werden. Bereits ein Jahr später wiesen die Fahrpläne der K.Bay.Sts.B. und der kkStB täglich drei Schnellzüge von München nach Innsbruck aus, wobei der erste den Münchner Hauptbahnhof um 7.45 Uhr verließ und Tirols Landeshauptstadt um 12.15 Uhr erreichte. Die Fahrzeit betrug also 4½ Stunden.

Bis Garmisch herrschte damals noch Dampfbetrieb. Die genannten Züge führte die bayerische Pt 3/6 (BR 77[1] der DRG). Ab Garmisch übernahmen sie elektrische Lokomotiven Reihe 1060 der kkStB.
Nach dem Bau des Walchenseekraftwerks wurde bis 1925 auch die Strecke von München bis Garmisch "elektrisiert", wie man damals sagte. Die Fahrzeiten blieben aber zunächst in etwa die gleichen. Die nunmehr als Eilzüge deklarierten Direktverbindungen der beiden Städte waren in der Regel wie folgt zusammengesetzt: Vorne war anfangs noch E 32, dann E 52, später auch E 16 auf dem bayerischen Streckenteil, auf dem österreichischen Reihe 1080 der ÖBB, weiter Pw4ü (Bay 06[a]), auch Pw3ü (Bay 95), 2 x AB3ü (Bay 94) und eine Anzahl C3ü (Bay 99 bzw. 99/30).

Bild 2: Das Motiv oben im Original. Bezüglich der Brückenspannweite haben sich die Erbauer wohl nicht so ganz an das H0-Modell gehalten. Naja...

Bild 3: Ein C4ü-32 der Sonderbauart Karwendel. Die Ähnlichkeit zum achttürigen Eilzugwagen Gruppe 36 ist offenkundig.

Die Sonder-Wagen

1929 entwickelte das damalige Zentralmaschinenamt der Gruppenverwaltung Bayern in der DRG einen eigenen Wagenzug, genannt "Sonderbauart Karwendel", und gab fünf B4ü (Bay 29) und sieben C4ü (Bay 29) in hellblau/violetter Farbgebung in Auftrag. Dazu gesellten sich einige Pw4ü-29 in Blau/Violett. Sehr elegant, auch im Interieur, machten diese Wagen auf sich aufmerksam. Sie liefen aber alsbald keineswegs nur auf der Karwendelbahn, und bei einer artreinen Garnitur blieb es nur kurze Zeit. Abermals für den Verkehr speziell auf oberbayerischen Gebirgsstrecken ließ die DRG 1932 vom Reichsbahnzentralamt München weitere drei vierachsige D-Zug-

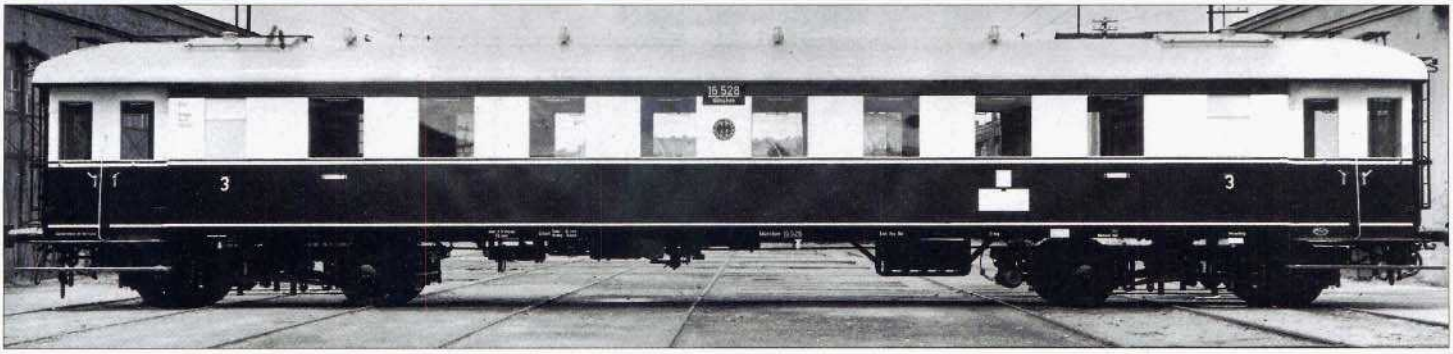

Bild 4: Mit der E 16 09 (Roco-Modell, mit Günther-Teilen verfeinert) startet der D 163 in Mittenwald zur Heimfahrt nach München.

Bild 5: Der D 162 mit E 17 12 und Regelgarnitur, im Sommer 1934 von Carl Bellingrodt zwischen Klais und Mittenwald aufgenommen.

Bild 6: Der Laufplan unseres Zuges.

Wagentypen schaffen, die als "Sonderbauart Karwendel 1932" ebenfalls bald bekannt und bliebt wurden. Es waren dies der ABC4ü-32 (acht Stück von MAN und LHB), der C4ü-32 (32 Stück von MAN) und der Pw4ük-32 (fünf Stück bei DWW). Sie lehnten sich konstruktiv an die achttürigen Eilzugwagen der Gruppe 30 bzw. an den zugehörigen Packwagen Pw4i-31 an. Die Personenwagen hatte man creme-dunkelblau, die Packwagen zur Gänze blau gestrichen. Letztere besaßen eine Küche, in der während der Fahrt herzhafte bayerische Schmankerl zubereitet wurden, die man den Fahrgästen am Platz servierte. Nota bene: vor rund 60 Jahren – und was wird einem heute dieser Art geboten?

Die sog. Tausendmarksperre

Zweck des auffälligen Anstrichs der Wagen war, diesen möglichst als Ganzzug verkehrenden Fahrzeugen einen besonders attraktiven und damit werbenden Charakter zu verleihen. Schon damals stand die Förderung des Reise- und Fremdenverkehrs ganz oben an. Die Züge sollten mit dem allerdings nie offiziell gebrauchten Namen "Karwendel-Expreß" ab 1934 auf der Strecke München–Garmisch–Innsbruck im Sommer täglich verkehren. Diese sehr löbliche Absicht kam jedoch infolge der sogenannten Tausendmarksperre, einer politisch begründeten, kolossal überhöhten Visumsgebühr für Reisen nach Österreich (nach heutiger Sprechweise eine Art von Wirtschaftsembargo), zunächst nicht zustande. So liefen die Karwendel-Züge meist nur bis und ab Mittenwald.

Erst von 1936 an zeigten die Signale dann "frei" bis Innsbruck. Als Zugpferde fungierten zwischen München Starnberger Bhf und Garmisch-Partenkirchen die 1'Do1'-Lokomotiven der Reihen E 16 und E 17, aber auch die beiden in München stationierten E 04 09 und E 04 10.

Offiziell auf dem Tiroler Abschnitt, de facto aber schon ab Garmisch besorgte die BoBo-Gemischtzugtype Reihe 1170.100 der BBÖ (ab 1938 dann E 45[1] der DRG) die Förderung. Selten kam auch noch die bereits erwähnte E-Güterzuglok Reihe 1080 (E 88[0]) zum Einsatz.

Die Fahrtzeiten waren damals schon unter die Vierstundenmarke gefallen; beim D 162 (siehe Abb. 9) reichten allerdings 1934 lediglich drei Minuten Verspätung auf der Gesamtstrecke, um diese Grenze zu erreichen. Der alle drei Wagenklassen führende Zug startete um 9.01 Uhr in München und erreichte Innsbruck um 12.58 Uhr. Der D 164 freilich brauchte zu dieser Zeit nur mehr 3 Std 40 min, also schon merklich weniger als neun Jahre zuvor. Die Zuggarnitur bestand im Regelfall aus Packwagen, zwei ABC und zwei C. In Garmisch wechselte, wie bereits erwähnt, die Lokomotive.

Das Thema in H0 und N

Alle Fahrzeuge der zunächst beschriebenen Eilzugepoche werden von H0-Modellherstellern angeboten: Rivarossi, Roco, Märklin/Trix und Klein Modellbahn stellen die Lokomotiven, Trix die Wagen. Die creme-blauen Karwen-

Bild 7: Der Wagen 50 80 29-13 020-2, aufgenommen am 23.6.1978 in Traunstein, war damals in Freilassing beheimatet. Er gehörte zur ersten Karwendel-Wagen-Bauserie von 1929.

Bild 8: H0-Bergwanderer winken bei Garmisch dem von der Tirolerin 1170.100 geführten Zug zu.

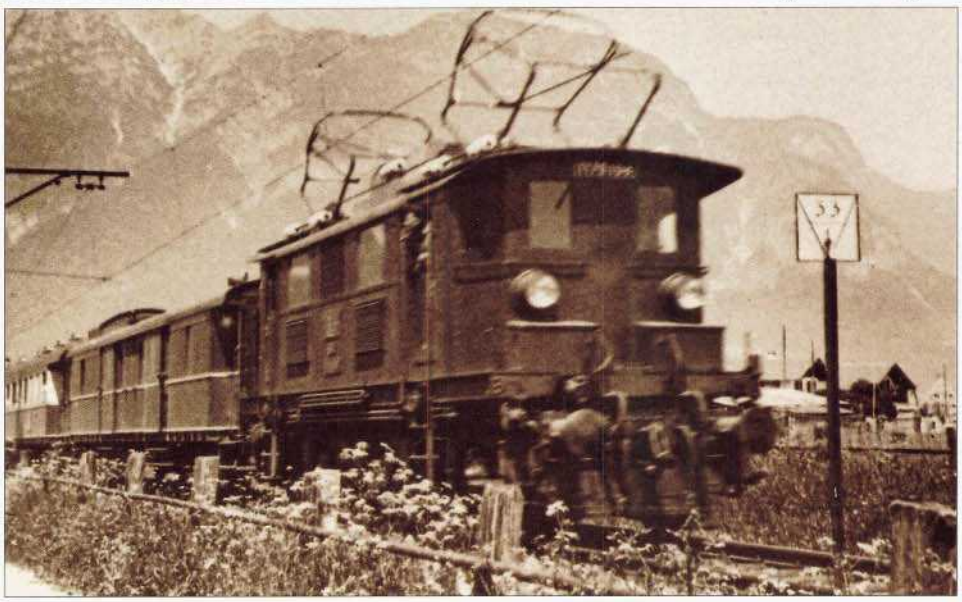

Bild 9: Das Original mit D 162 an gleicher Stelle.

Bild 10: Fahrplanauszug für den D 162 von 1934.

München Hbf Starnberger Bf-
Garmisch-Partenkirchen-
Mittenwald-Innsbruck

km			D 162
	RBD München	Zug Nr	
		Klasse	1. 2. 3.
0,0	**München** Hbf Starnb. Bf	ab	9.01
7,4	Pasing		
14,1	Planegg		
18,9	Gauting		
23,5	Mühlthal (Oberbay)		
27,9	**Starnberg** 401a	an	9.23
		ab	9.24
32,7	Possenhofen		
34,8	Feldafing		
39,6	**Tutzing**	an	9.35
	Kochel 401 b	an	
39,6	**Tutzing**	ab	9.36
43,6	Diemendorf		
48,9	Wilzhofen		
53,5	**Weilheim** (Oberbay)	an	9.48
	Schongau 404 a	an	10.54
	Augsburg Hbf 404	ab	d 7.50
53,5	**Weilheim** (Oberbay)	ab	9.50
57,3	Polling		
62,1	Huglfing		
69,3	Uffing		
74,9	**Murnau**	an	10.16
	Oberammergau 402 a	an	11.20
74,9	**Murnau**	ab	10.18
77,9	Hechendorf		
81,1	Ohlstadt		
85,5	Eschenlohe		
91,9	Oberau (Ettal)	an	10.35
		ab	10.35
95,8	Farchant		
100,6	**Garmisch-Partenkirchen**	a. d./an	10.44
100,6	**Garmisch-Partenkirchen**	ab	10.55
102,4	Kainzenbad		
107,3	Kaltenbrunn (Oberbay)		
112,2	Klais		
118,5	**Mittenwald**	an	11.24
	Bundesbahndirektion Innsbruck	ab	11.42
124,3	**Scharnitz**	an	11.51
		ab	11.52
127,5	Ginsenbach		
134,3	Seefeld in Tirol		12.12
137,8	Reith		
140,0	Leithen		
144,0	Hochzirl		12.31
149,5	Kranebitten		
152,9	Allerheiligenhöfe		
154,8	Hötting		
156,7	**Innsbruck** Westbf		
158,0	**Innsbruck** Hbf	s. o. 455 an	12.58

Bild 11 (unten): Der H0-Zug in Paradeaufstellung (Lok von Roco, Wagen von Alt-Liliput).

delwagen für Spur H0 lieferte in früheren Jahren Liliput-Wien korrekt mit Ausnahme des Packwagens. Hier mußte ein Pw4ü-36a herhalten, der bei Liliput schon im Programm stand. Man hatte ihn lediglich blau gespritzt. Auch war die Zusammenstellung der Garnitur im Set leider falsch: ein ACB, drei C. Richtig wären zwei ABC und zwei C gewesen. Liliput by Bachmann hatte uns zwar im Katalog 1996 seine Wiedergeburt angekündigt; nun scheint es aber doch nichts mehr daraus zu werden.

Wer's genau haben will, besorge sich bei Roco einen Dye 973 der DB, Nr. 44549, versehe ihn mit Küchenfenstern und färbe ihn schwarzblau (RAL 5004/Humbrol Nr. 190), sodann bei Sachsenmodelle vier Wagen Nr. 14256 (C4) und einen Wagen Nr. 14255 (B4). Aus je ungefähr einer Hälfte eines C4- und eines B4-Wagens läßt sich der ABC4-Wagen zusammenkleben. Bei allen ist das Fensterband cremeweiß (RAL 9001/Humbrol Nr. 34), die Wand darunter schwarzblau (siehe oben) anzustreichen. Faltenbalgübergänge erhält man bei Roco als Ersatzteile. Man kommt bei den Personenwagen auch mit vier Stück WGye 839, Nr. 14263 von Roco/Sachsenmodelle zurecht, wenn man bei einem davon – für den ABC 4ü – links und rechts je vier Fenster etwas breiter (11 mm) feilt.

Die richtige Beschriftung liefert Gaßner mit Satz P 224. Das Prachtstück E 17 von Roco ist in der DRG-Version für dieses Jahr als Neuheit angekündigt, auch für Wechsel-

stromer. Die E 16, einst ebenfalls bei Roco im Programm, wird im Zuge der Produktpflege dort wohl auch wieder auftauchen. Eine österreichische 1170.100 gibt es in H0 nicht. Man müßte also auf Basis der ÖBB-Reihe 1245 von Klein Modellbahn oder Lima (208086) zum Selbstbau schreiten. Klein Modellbahn bietet auch die Reihe 1080 im BBÖ-Aussehen (Nr. 0395) an. In H0 ist also (fast) alles da! In Spur N herrscht dagegen leider durchwegs Fehlanzeige für unseren Karwendel-Zug. Lediglich mit viel Mühe läßt sich die in Abb. 10 gezeigte Garnitur aus Rocos Eilzugwagen und Arnold-E 16 zusammenbasteln. Beide sind allerdings DB-Ausführungen. Eine passende Beschriftung gibt es nicht.

Karwendel-Schnellzug heute

Seit einigen Jahren wirbt die DB AG mit dem "Werdenfels-Takt": alle zwei Stunden ein RegionalExpress in der angestammten Relation mit 2 Std und 40 min Fahrzeit. Feine Sache, ehrlich! Aber – so elegant wie die violett-blauen oder die creme-blauen "Karwendel-Expreßzüge" der alten Deutschen Reichsbahn mit ihrem Service sind sie nicht. **Dr. Sigurd Hufnagel**

Literatur
W. Krutiak: Mittenwaldbahn. Verlag Josef Otto Slezak, Wien, 1976.
S. Bufe: Karwendelbahn. Motorbuchverlag, Stuttgart, 1977.
S. Bufe: Karwendelbahn. Bufe-Fachbuchverlag, Egglham, 1992.

Bild 12: 35 Minuten nach der Abfahrt in Garmisch schepperte der D 162 über die Schloßbachbrücke.

Bild 13: Heute herrscht "Werdenfels-Takt". Am 1.8.1995 passierte RB 3622 die fast altbayerischen Garmischer Signale.
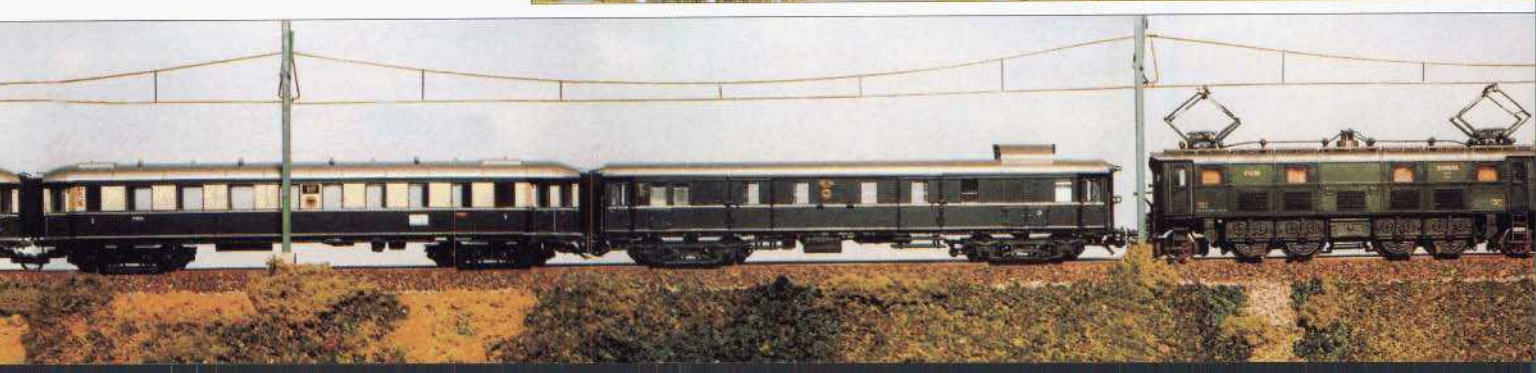
Bild 14: In H0 stellt z.B. Roco die 111, Lima die Wagen und Weinert die Signale her.
Abb. 1, 4, 8, 11 bis 14: Dr. S. Hufnagel; Abb. 2: Archiv Bufe; Abb. 3: MAN; Abb. 5: C. Bellingrodt; Abb. 7: Chr. Kirchner; Abb. 9: E. Schörner (alle Slg. Dr. Hufnagel, auch Abb. 6 u. 10)