

# Liliputs Karwendel-Express

## 1.Reisezugwagen

Für den Einsatz auf bayrischen Gebirgsstrecken entwickelte das Zentral- Maschinenamt bei der Gruppenverwaltung Bayern der DRG zusammen mit MAN vierachsige D-Zugwagen in leichter Bauart. Da erwartet wurde, dass auch Touristen den Zug benutzen würden, erhielten die Wagen beider Klassen 1000 mm breite Fenster, um den Reisenden von allen Plätzen gute Aussichsmöglichkeiten zu bieten. Die Firma MAN ergriff die Chance, das von ihr entwickelte bayrische Drehgestell bei diesen Wagen zu verbauen. Da die Wagen anfangs in Zügen auf der Strecke München-Innsbruck eingesetzt wurden und dabei das Karwendel-Massiv passierten, bürgerte sich der Ausdruck Karwendel-Wagen bzw. –Express ein. Von den 5 Wagen 2. Klasse (B4ü Bay29) bzw. 7 Wagen 3. Klasse (C4ü Bay29) kamen noch ein bzw. drei Fahrzeuge zur DB.

Die DB passte die Wagen in der Inneneinrichtung an die Eilzugwagen der Gruppe 30 an und bezeichnete sie ab Juni 1956 als A4ye- bzw. B4ye-29b/56.

Da die Drehgestelle bayrischer Bauart Anfang der 60er Jahre verschlissen waren, wurden sie in Anpassung an die Eilzugwagen der Gruppe 30 durch Drehgestelle Bauart Görlitz III leicht ersetzt. Die Fahrzeuge versahen bis Ende der 70er bzw. Anfang der 80er Jahre ihren Dienst im Eilzug- bzw. Bezirksverkehr.

## Die Modelle

Zur großen Freude der N-Bahner eröffnete Liliput sein neues N-Programm mit der Ankündigung der Karwendel-Wagen, die es ja bereits im H0-Programm gab. Inzwischen sind die Wagen in verschiedenen Versionen auf dem Markt, einmal in der bunten Ursprungsversion der DRG, dann als UIC-Wagen der Epoche IV, ferner

als Fahrzeuge der Epoche IIIb der DB und nun zuletzt als Wagen der DR.

Gegenstand der Betrachtung sind die DB- Wagen der Epoche IIIb.

Liliputs Karwendel Zug besteht aus dem 1.Klasse Wagen Nr. 25 001 Mü und den zwei 2. Klasse Wagen Nr. 72 044 Mü und 72 046 Mü. Die Nummern sind authentisch, es fehlt lediglich noch der dritte Wagen mit der Nr. 72 045 Mü, dann wäre der Zug der DB vollständig.



Liliput A4üe-29a/56



Liliput B4üe-29a/56 erste Wagennummer



Liliput B4üe-29a/56 zweite Wagennummer

Die Abmessungen sind bis auf einen halben Millimeter maßstäblich umgesetzt worden, wobei dem Hersteller entgegen kam, dass die

Originalmaße zwischen den Wagen 1. und 2. Klasse nur minimal voneinander abweichen. Auch sonst ist das äußere Erscheinungsbild durchaus stimmig und gibt das Vorbild recht überzeugend wieder. Allerdings ergeben sich bei näherem Hinsehen einige Unkorrektheiten. An erster Stelle wären da die Drehgestelle zu nennen: Liliput hat den Wagen sehr schön gestaltete Görlitz III schwer Drehgestelle mit angeklippten Trittstufen verpasst. Wie bereits oben erwähnt, ist dies jedoch falsch, denn Görlitz III leicht (Achstand 3 000 mm) und Görlitz III schwer (3 600 mm) Drehgestelle unterscheiden sich recht deutlich voneinander.



Liliput Kuppelabstand ab Werk; beide Wagen mit falschen Drehgestellen

Eine weitere Unstimmigkeit besteht bei den Fenstern: während beim 1. Klasse Wagen das Wagenfenster gegenüber der Toilette richtigerweise die Breite von 6,25 mm aufweist (Original 1000 mm), hat man beim 2. Klasse Wagen fälschlicherweise die Breite des Toilettenfensters von 3,75 mm (Original 600 mm) übernommen. Dazu kommt noch als Kleinigkeit, dass man hierbei auch noch die Teilungsstrebe im Toilettenfenster vergessen hat, die wiederum beim 1. Klasse Wagen nachgebildet ist. Als Entschuldigung für den Hersteller mag gelten, dass die DRG-Skizze tatsächlich die falschen Fensterbreiten wiedergibt, die DB-Skizze vom BZA hat dies allerdings korrigiert. Fotos dienen dazu als Beleg. Im Übrigen sind die Modelle im Farbton Chromdioxidgrün gehalten, der ab etwa 1960 üblich war. Erfreulicherweise ist die Beschriftung äußerst authentisch und

größenrichtig gut lesbar mit Lupe angebracht. Eine einfarbige Inneneinrichtung ist durch die glasklaren Fensterscheiben erkennbar. Insgesamt hinterlässt der Karwendel-Zug beim Wagenkenner einen etwas gemischten Eindruck. Einerseits sind die Modelle sehr gut detailliert und, was die Beschriftung und Farbgebung angeht, hervorragend am Vorbild orientiert, andererseits sind die falschen Drehgestelle und Fensterbreiten beim 2. Klasse Wagen ein Ärgernis. Es besteht allerdings die Möglichkeit, in einer Hinsicht Abhilfe zuschaffen. Man besorge sich bei Liliput ersatzweise bayrische Drehgestelle und tausche diese gegen die falschen Görlitzer aus. Immerhin liefen die Fahrzeuge ja auch noch in der Epoche IIIb mit den bayrischen Drehgestellen. Der Tausch geht problemlos und dauert nur eine Minute. Allerdings muss man dann noch feste Trittstufen am Fahrgestell( z. B. von Hammerschmid) anbringen. Auf diese Weise kommt man dem Vorbild schon sehr nahe.

## **2. Gepäckwagen**

Dem Karwendel Zug hat Liliput auch noch einen Gepäckwagen beigegeben. Das Vorbild wurde allerdings nicht explizit für den Karwendel Zug entwickelt, sondern gehört eigentlich zur D-Zuggepäckwagenserie Bauart 1928/29. Es wurden 41 (1928) bzw. 120 (1929) Fahrzeuge beschafft. Sie erhielten alle Görlitz II bzw III schwer Drehgestelle.

Lediglich 9+2 Wagen erhielten Schwanenhalsdrehgestelle für den Fährverkehr nach Skandinavien, da die langen Görlitzdrehgestelle beim Einfahren in den engen Schiffsbauch in den Kurven zu weit auskragten und zudem schwerer waren.

Acht Wagen der Bauart 1929 wurden anfangs für den Karwendel Zug abgezweigt und erhielten 1932 eine Küche, die bei der DB wieder ausgebaut wurde.

## **Das Modell**

Bisher hat Liliput folgende Varianten des Gepäckwagens ausgeliefert:

Pw4ük-29 105 270 DRG,  
Pw4ü-29/55 105 274 Mü DB Ep. III,  
Düe 927 92-43 072-8 DB Ep IV,  
Pw4ü 641-013, DR Ep III.

Gegenstand der Betrachtung ist auch hier der Wagen der DB Epoche III.



Liliput Pw4ü- 29/55 DB Epoche III- flaschengrün



Liliput Düe- 29/55 DB Epoche IV –chromoxydgrün

Das Modell hat eine LüP von 123 mm, der Drehzapfenabstand beträgt 77,2 mm. Damit sind die Hauptmaße in N eingehalten worden. Der Achsstand des Drehgestells ist mit 23,1 mm um 0,6 mm zu groß geraten, eine sicherlich akzeptable Toleranz. Der Wagenkasten ist fein detailliert, er weist auch die Epoche III-Änderung zur Ursprungsversion auf, wie z. B. Entfall des Hundeabteils. Die Dachlüfter auf der Kanzel sind etwas arg klobig ausgefallen. Die Farbgebung und die Beschriftung sind über jeden Tadel erhaben. Die Nummer 105 274 Mü ist für die Epoche III authentisch, der Wagen wurde im September 1976 ausgemustert.

Der Gepäckwagen Bauart 1929 stellt eine sinnvolle Ergänzung des Reisezug-Wagenparks in N dar, und zwar nicht nur für den Karwendel Zug, sondern auch für die Schnellzugwagen Bauart 1928 von Minitrix. Da Liliput nun schon sehr gut gestaltete Drehgestelle Bauart Görlitz III schwer entwickelt hat, wäre natürlich auch eine zeitgemäße Neu-Auflage der Schnellzugwagen Gruppe 28 von diesem Hersteller zu begrüßen.

### **Einsatz auf der Modellbahn**

Wie schon bemerkt, hatte die DB nur 4 Wagen des Karwendel-Express im Bestand, je ein Pw4ü und A4ü und zwei B4ü. Aus diesen Wagen kann man einen Zug zusammenstellen, der aber m.E. wenig vorbildgetreu ist. Es fehlen weitere Wagen der zweiten Klasse. Da die Wagen ab den 60er Jahren eher im Bezirks- und Eilzug-Verkehr eingesetzt wurden, kann man einen oder zwei Wagen für einen oberbayrischen Eilzug einsetzen. Weitere Wagen könnten Eilzugwagen der Bauart 30 oder 36 sein, die es von Roco, Minitrix oder Fleischmann gab. So etwa 4 bis 5 Wagen sollte der Eilzug haben, für die 1. Klasse genügt ein AB4ye-37. Als Zuglok käme dann je nach Ziel eine E41, E 44, E 16 oder E 17 in Frage.

Klaus Kosack (2015, ergänzt 2019)