

Elektrischer Aussichtstriebwagen Der „Gläserne Zug“ ET 91 01

Im Jahr 1935 wurden für die Reichsbahndirektion München zwei baugleiche Aussichtstriebwagen mit den Nummern ET 91 01 und ET 91 02 gebaut. Unzählige Fahrgäste erfreuten sich an den Reisen der weltweit einzigartigen Fahrzeuge – nirgendwo sonst konnte man die Landschaft so genießen wie unter dem gläsernen Dach der Triebwagen. Schnell hatten beide Züge eine große Schar von Anhängern, die sie immer wieder auf ihren Fahrten durch die Bergwelt Bayerns und Tirols begleiteten. Bei der „Großen Alpenrundfahrt“ beispielsweise fuhr man über Mittenwald nach Innsbruck, weiter über Wörgl und Zell am See nach Salzburg. Von dort ging es über Rosenheim zurück nach München.

Der ET 91 02 wurde 1943 bei einem Bombenangriff auf München zerstört. Der ET 91 01 hingegen wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zum „Top-Produkt“ der Bundesbahndirektion München. Seine Reisen führten den Triebwagen bis an die Nord- und Ostsee, bis an den Balaton oder an den Genfer See – bis die Karriere des „Gläsernen Zuges“ am 12. Dezember 1995 ein jähes Ende fand. An diesem Tag stieß der legendäre Triebwagen in Garmisch-Partenkirchen mit einem entgegenkommenden Regional-Express zusammen. Dabei wurde er so schwer beschädigt, dass er ausgemustert werden musste. Rund zehn Jahre lang stand der Gläserne Zug mit ungewisser Zukunft auf einem Abstellgleis in München. Dann wurde er schließlich mit einem spektakulären Schwertransport in den beiden Nächten vom 23. bis 25. Mai 2005 auf der Straße von München in den Bahnpark Augsburg gebracht.

Schon gewusst? Eingemauert und überlebt

Der ET 91 02, der zweite der beiden „Gläsernen Züge“, fiel in der Nacht vom 9. auf den 10. März 1943 einem Bombenangriff auf München zum Opfer. Der heute in Augsburg ausgestellte ET 91 01 hingegen wurde im Sommer 1943 nach Bichl an der Strecke von Tutzing nach Kochel „evakuiert“. Nach Erzählungen alter Eisenbahner wurde der Zug dort in einem kleinen Lokschuppen „eingemauert“ und überstand auf diese Weise unbeschadet das Kriegsende.

Technische Daten

Bauart:	Bo'B'
Stromsystem:	16 2/3 Hz, 15 kV
Spurweite:	1435 mm
Hersteller:	Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg und AEG in Berlin
Baujahr:	1935
Länge über Puffer:	20.600 mm
Gewicht:	51 t
Höchstgeschwindigkeit:	110 km/h
Leistung:	390 kW
Eigentümer und Leihgeber:	DB Museum Nürnberg