

# Eisenbahn JOURNAL

Juli  
7/2005

Drehscheibe des Südens

## München

Galerie: Revival der 70 083

Triebwagen-Historie: VT 08.5/VT 12.5

Anlagen-Porträt: Die stille Pauline

Neues Modell: Gützolds 52.80





(Füllseite)

## Der „Gläserne“ ist wieder da – als Exponat

Kurz nach Redaktionsschluss der vorliegenden Ausgabe, erreichte uns folgende Pressemitteilung: *Sensationeller Neuzugang im Bahnpark Augsburg: Der berühmte „Gläserne Zug“ ET 91 01 ist im Bahnpark Augsburg eingetroffen. Dort wird das weltweit einzigartige Fahrzeug die Sammlung im Rundhaus Europa bereichern. 1935 waren zwei elektrische Aussichtstriebwagen für die Deutsche Reichsbahn gebaut worden, die vor allem von München aus zu Ausflugsfahrten in die Alpen eingesetzt wurden. Einer der Triebwagen fiel während des Zweiten Weltkrieges einem Bombenangriff zum Opfer und wurde zerstört. Der ET 91 01 (ab 1968: 491 001; Anm. der Red.) hingegen fuhr bis 1995 im Touristikverkehr der DB, bis er bei einem Unfall (in Garmisch-Partenkirchen; Anm. d. Red.) beschädigt und ausgemustert wurde. Jahrelang war auf höchster Ebene über das weitere Schicksal des Gläsernen*

*Museums befindet, reiht sich nach der "Stiftung Historisches Erbe der Schweizerischen Bundesbahnen" (SBB Historic) und der Französischen Staatsbahn SNCF eine weitere Europäische Staatsbahn mit einem historischen Exponat in das Projekt Rundhaus Europa ein.*

Es hat sich in Sachen „Gläserner“ also doch noch etwas bewegt. Hierfür gebührt dem Engagement der BSW-Gruppe, die 1999 vom ehemaligen und inzwischen leider verstorbenen Stammlokführer des Gläsernen Zugs, Horst Büttner, gegründet wurde, höchste Anerkennung. Immerhin wird das Unikat, das zuletzt im ehemaligen AW München-Neuaußing einer zweifelhaften Zukunft entgegen sah (vgl. EJ 8/2004), im Bahnpark Augsburg wieder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht – wenngleich nur als Ausstellungsstück neben den Loks CC 6503, Ae 4/7 10949 und 1141 003.

Eine Hoffnung auf Wiederherstellung der Einsatzfähigkeit gibt es wohl nicht mehr – zu viele technische sowie auch Kostengründe sprechen dagegen. Doch selbst die weitere museale Aufarbeitung (z.B. ist ein Teil der unbeschädigten Fahrzeugseite Graffiti-verschmiert) wird Kosten aufwerfen. Spenden sind daher willkommen. Nähere Infos hierzu sowie zum Gläsernen Zug und zum Bahnpark Augsburg allgemein gibt es unter

- [www.glaesernerzug.de](http://www.glaesernerzug.de)
  - [www.bahnpark-augsburg.de](http://www.bahnpark-augsburg.de)
- Nach dieser erfreulichen Nachricht zu Beginn nun viel Vergnügen bei der weiteren Lektüre des Hefts!

IHRE EJ-REDAKTION

PS: Seit Mitte Juni präsentiert sich die von der Ostthannoverschen Eisenbahn (OHE) überregional im Güterverkehr eingesetzte 185 534 mit einer Eisenbahn-Journal-Aufschrift! Näheres im nächsten Heft!



**Der Gläserne Zug am 25. Mai 2005 auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Augsburg – wenige Stunden nach seiner Ankunft. Der 491 001/ET 91 01 bereichert nun die stetig wachsende Fahrzeugsammlung des Bahnarks Augsburg.**

FOTO BAHNPARK AUGSBURG/  
NIKLIICH

*Zuges gerungen worden – jetzt bot der Bahnpark Augsburg eine neue Heimat für das Fahrzeug. Der Gläserne Zug, der von einem Verein versierter Eisenbahnfreunde betreut wird, wurde in den beiden Nächten zwischen dem 23. und dem 25. Mai 2005 als spektakulärer Schwertransport auf der Straße von München nach Augsburg gebracht. Aus Sicherheitsgründen war der Transport bis zuletzt geheim gehalten worden. Mit dem Gläsernen Zug, der sich im Eigentum des Nürnberger DB-*



**TITELBILD:** Ob herab von der Donnersberger Brücke oder von ein- und ausfahrenden Zügen aus: Der Blick auf den Münchner Hauptbahnhof ist geprägt vom breiten Gleisvorfeld, der markanten Gleishalle, den beiden Flügelbahnhöfen sowie von den berühmten Türmen der Frauenkirche im Hintergrund. Siehe Schwerpunkt-Thema auf den Seiten 18 bis 33.

FOTO ANDREAS RITZ

## Vorbild

<b>Galerie</b>	
70 083 wieder unter Dampf	6
<b>Triebwagen-Historie</b>	
Glanz der 50er, Kult der 80er	10
<b>Schwerpunkt-Thema: München Hbf</b>	
Drehscheibe des Südens	18
1945–1960: Wie Phönix aus der Asche	20
1961–2005: Modernisierung und Vision	25
<b>Eisenbahn in Fernost</b>	
Ablösung am Pass	34
<b>BAHN-NOTIZEN</b>	
12 Seiten Kurzberichte und Fotos – u.a. neue Wagen der NOB für die Marschbahn	36

## Vorbild und Modell

<b>Besondere Gütertransporte</b>	
Ladegut: Wein, Teil 4	48
<b>Besondere Gütertransporte</b>	
Weinwagen der Epochen IV und V im Modell	54



**Glanz der 50er, Kult der 80er:** Die VT 08.5 und VT 12.5 waren einst Inbegriff modernen schnellen Reisens. 1985 endete ihr Dienstzeit. Triebwagen-Historie • ab Seite 10

### Drehscheibe des Südens:

Vor 60 Jahren lag der Münchner Hbf in Schutt und Asche. Doch schon wenige Wochen nach Kriegsende rollten wieder einige Nahverkehrszüge. Mit großem Elan gelang in den Folgejahren der Wiederaufbau. Schwerpunkt-Thema • ab Seite 18





## Modell

<b>NEUHEITEN</b>	<b>56</b>
<b>Anlagen-Porträt 0e</b> Die „stille Pauline“ / Teil 1	<b>62</b>
<b>8. Modellbauwettbewerb / Folge 13</b> Rund um den Leuchtturm	<b>70</b>
<b>Anlagenbau-Serie „Goldener Oktober“, Folge 1</b> Unter- und Trassenbau, Gleisverlegung	<b>76</b>
<b>Bastelpraxis</b> 60-Minuten-Tuning für Pikos Kühlwagen	<b>81</b>
<b>Digital</b> Susi blinkt und bremst / Teil 1	<b>82</b>
<b>Anlagenbau „Die Modell-Kleinbahn“, Folge 4</b> Zeche „Kleine Windmühle“	<b>86</b>
<b>Neues Modell</b> Gützolds 52.80 in H0	<b>88</b>
<b>Basteltipp</b> Tunneloberleitung aus dem Baumarkt	<b>92</b>
<b>Basteltipp</b> Motoren neu wickeln	<b>93</b>
<b>Landschaftsgestaltung</b> Winzerei winzig: Drei Varianten Weinbergbau	<b>94</b>

## Rubriken

Editorial	<b>3</b>
Bestellkarten zum Heraustrennen	<b>99</b>
Bahn & Medien: Neue Bücher, DVDs etc.	<b>104</b>
Auktionen • Börsen • Märkte	<b>107</b>
Mini-Markt	<b>108</b>
Fachhändler-Adressen	<b>114</b>
Sonderfahrten und Veranstaltungen	<b>117</b>
Vorschau	<b>118</b>
Impressum	<b>118</b>

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:  
JÜRGEN HÖRSTEL, ANDREAS RITZ, ROLF KNIPPER, TOBIAS PÜTZ



### Zwerg-Zeche

Eine Kohlenzeche braucht nicht unbedingt die Dimensionen der berühmten „Zollverein“ haben. Rolf Knipper stellt eine Alternative vor – anlagentauglich, maßstäblich und auch noch vorbildentsprechend • ab Seite 86

### Digitale Multifunktions-Tram

Ihr Vorbild ist auf DB-Strecken ebenso zu Hause wie auf Karlsruher Straßenbahnschienen: Rocos Zweisystem-Tram. Dem Modell fehlen leider Blinker, Bremsleuchten und andere Einrichtungen. Ein Fall für „Susi“! • ab Seite 82







70ER-FRÜHLING IN MUGGENDORF

**W**ie hieß doch Karl-Ernst Maedels  
Buchklassiker? – „Liebe alte Bimmelbahn“!  
Was passt besser zur 70er?



# 70 083:

# Revival der Kultlok

BILDER UND TEXT VON CHRISTOPH KUTTER

Es war eine unendlich erscheinende Geschichte, die am 30. April dieses Jahres ihr gutes Ende fand: die Geschichte der Aufarbeitung der Lok 70 083. Gute 30 Jahre hatte sie es nach ihrer Ausmusterung kalt hinterstellt oder als Denkmal in Mühlendorf ausgehalten. Dann der Plan, die Lok aufzuarbeiten – zehn zerlegte Jahre in Meiningen folgten. Ein neuer Kessel war nötig, doch das Geld knapp (das EJ berichtete mehrfach). Schließlich das Happy End: die erste Publikumsfahrt. Nicht auf den Gleisen der Eigentümerin BLV, sondern gastweise bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz, auf deren romantischen Strecke von Ebermannstadt nach Behringersmühle. Trotz des hohen Fahrpreises von 45 Euro für den von der DFS organisierten Fotosonderzug blieben viele Interessenten draußen. Zu den 130 zahlenden Fans der alten Bayerin kam etwa die gleiche Zahl begleitender Fotografen, von denen zur Freude der Veranstalter viele einen Solidarbeitrag spendeten.

Die Investition lohnte, dank einer hervorragenden Organisation (und gutem Fotowetter). Außer 70 083 mit einem passenden Vier-Wagen-Zug schickte die DFS ihre 64 491 mit einem 50er-Jahre-Fotogüterzug, den Triebwagen 135 069 sowie unabhängig davon einen Sonderzug mit V 36 235 auf



IM BEGLEITPROGRAMM: ELNA 6 IM ENGEN TAL BEI BEHRINGERSMÜHLE

**Im Wisenttal verkehrten einst Lokalbahnloks, Altbautriebwagen, 64er und V 36 – nie jedoch 70er**



PERSONENZUG MIT ELNA NAHE GÖSSWEINSTEIN



DER BAYERISCHE  
PACKWAGEN HINTER DER  
LOK WURDE FÜR DIE  
GLEICHE ZUGGATTUNG  
GEBAUT. OB DIE BEIDEN  
SCHON FRÜHER  
MITEINANDER  
GELAUFEN SIND?



**D**ie heutige Museumsbahn wurde in  
Etappen eröffnet: der Bahnhof Ebermannstadt  
und die Station Muggendorf 1922, der  
Endpunkt Behringersmühle 1930.

die Strecke. Am Tag darauf war Plandienst  
mit drei Dampfzügen, die Ebermannstädter  
Elna 6 ersetzte die Diesellok.

Zweite Premiere hatte am 30. April nicht  
nur die 70er: Erstmals verkehrten im  
Güterzug ein als Bierwagen kostümierter  
G 10 sowie ein Pwg Pr14. Vor allem aber  
lief hinter der früheren Pt 2/3 der erstklas-  
sig restaurierte bayerische Packwagen der  
DFS – ein Pwi bay07, der einst extra für die  
mit dieser Baureihe bespannten „leichten  
Züge“ beschafft worden war. □



WANN MUSS MAN GEBOREN SEIN, UM EINE  
SOLCHE SZENE SCHON EINMAL GESEHEN  
ZU HABEN?

STETS DAS TOP-MOTIV BEI DER  
DAMPFBahn FRÄNKISCHE SCHWEIZ:  
DIE BRÜCKE ÜBER DAS FLÜSSCHEN  
WISENT MIT DER RUINE NEIDECK  
IM HINTERGRUND.









# Glanz der 50er,