

ZUGRESTAURANT MIT AUSSERGEWÖHNLICHEM AMBIENTE

Der Augsburgener Gastronom Jürgen Drexler entdeckte den Zug im Jahr 2005 in Bodio, erwarb ihn und brachte ihn im August 2005 nach Augsburg. Dort wurde er restauriert und umgebaut, schließlich im April 2006 in den Bahnpark überführt, wo er seitdem im neuen, blau-weißen Farbleid und unter der neuen, geschützten Marke „Blue Star Train“ als stationäres Restaurant Zugliebhaber und Gourmets erfreut.



ETWAS TECHNIK

Der elegante Blue Star Train, dessen zeitlos schöne Formen uns bis heute beeindrucken, besteht seit dem Jahr 2007 aus zwei Triebköpfen (Motorwagen), zwei Großraumwagen, zwei ehemaligen Barwagen, einem Küchenwagen und vier Abteilwagen. Solch ein Zug mit elf Teilen ist 203m lang, 3m breit und wiegt mit 2/3 Vorräten 303t.

Der Zug entstammt einer Serie von 19 Triebköpfen und 48 Mittelwagen, die ab 1957 gebaut und mit denen seinerzeit 8 Einheiten gebildet worden sind. Die Züge hatten jeweils eine Antriebsleistung von 2 x 810kW und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 140km/h, später sogar 160km/h!



DER BLUE STAR TRAIN IST AN JEDEM 2. WOCHENENDE IM MONAT VON OKTOBER BIS MAI ALS STATIONÄRES RESTAURANT IM BAHNPARK AUGSBURG GEÖFFNET



Genießen Sie unser monatlich wechselndes Menü!
Auf Ihren Besuch freuen sich
Jürgen Drexler und das Team des Blue Star Train.



RESERVIERUNG ERFORDERLICH unter +49 (0)821/54 15 12
Weitere Informationen unter www.blue-star-train.de

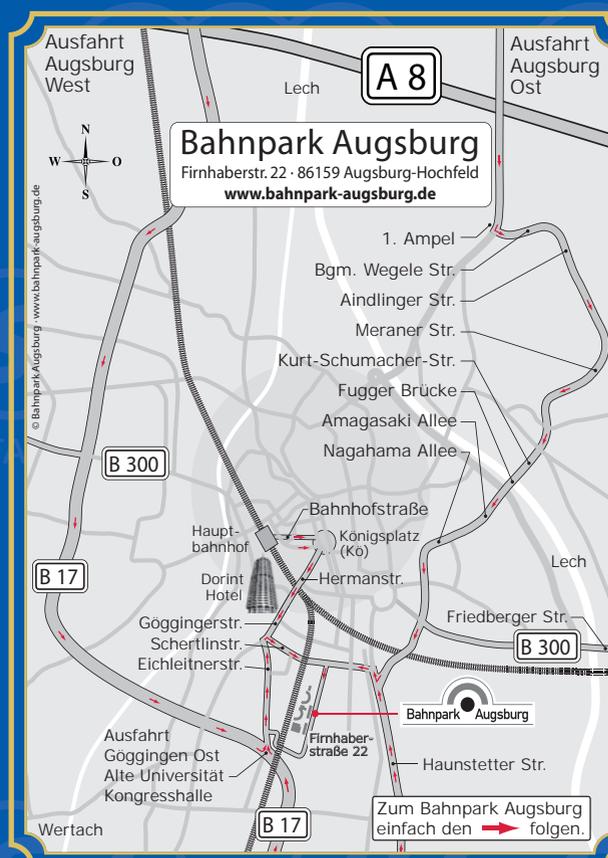
TEE AUSSTELLUNG

IN KOOPERATION MIT



DB Museum

BOB



BST Firnhaberstraße 22
86159 Augsburg

zu erreichen mit: Omnibuslinie 41 (Fahrtrichtung: Bergstraße)
Haltestelle Kollmannstraße

ESG mbH
EISENBAHN- UND SONDERWAGENBETRIEBSGESELLSCHAFT
Postfach 10 15 10
86005 Augsburg

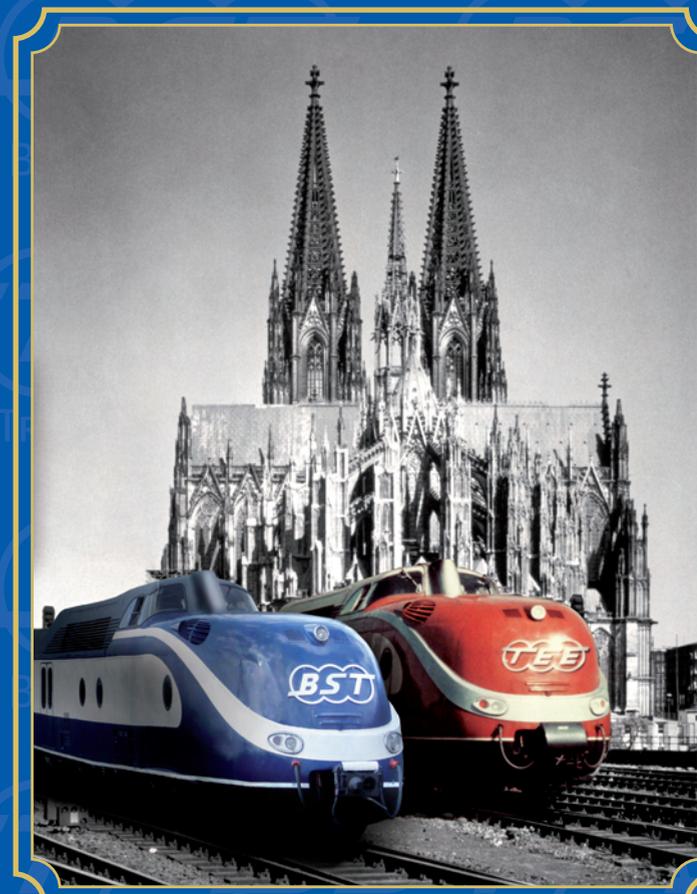
Telefon: 08 21/54 15 12
Telefax: 08 21/54 15 15

E-Mail: j.drexler@blue-star-train.de
www.blue-star-train.de

BST

BLUE STAR TRAIN

GESCHICHTE DES TEE
AUSSTELLUNG IM BAHNPARK AUGSBURG



VOM TEE ZUM BLUE STAR TRAIN

DER **TEE** (TRANS EUROP EXPRESS) EIN ZUG MIT GROSSER VERGANGENHEIT

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Ihnen mit dieser Ausstellung den **TEE** vorstellen:

Dieser wunderschöne Zug war in den 50er Jahren das Flaggschiff des deutschen Wirtschaftswunders: Der ehemalige **TEE** (Trans Europ Express), ein Schnelltriebzug der Deutschen Bundesbahn.

Er war einst das Symbol für Fortschritt, Geschwindigkeit und Luxus. Mit ihm konnte man das damals noch junge Europa komfortabel bereisen. Welch eine Sensation, als er 1957 mit sieben weiteren deutschen TEE-Zügen in Betrieb genommen wurde! Heute ist er eine Legende.

Wir haben den völlig heruntergekommenen Zug in der Schweiz entdeckt und ihn im Herbst 2005 erworben. Unser Team hat ihn mit viel Liebe restauriert – so ist der Blue Star Train entstanden. Seither wird der Zug als stationäres Restaurant genutzt. Wir bieten eine frische und kreative Küche in außergewöhnlicher Umgebung. Unser Blue Star Train ist damit der einzige noch existierende ehemalige **TEE** in ganz Europa, der mit einem Restaurant und Konferenzbereichen ausgestattet ist.

In Kooperation mit dem DB Museum, der BOB und dem Bahnpark Augsburg ist es uns gelungen, einen weiteren **TEE** zusammenzustellen, dessen Einzelteile auf Abstellgleisen in Kassel, Leipzig und Opladen die Zeit überdauert hatten. Dieser Zug konnte im August 2010 nach Augsburg überführt werden. Dabei entstand die Idee einer Ausstellung über Geschichte und Entwicklung der deutschen **TEE**-Züge. Wir können so mehrere Varianten dieses epochalen Zuges gegenüberstellen.

Tauchen Sie ein in die Vergangenheit der Züge und genießen Sie danach ein Menü in unserem Blue Star Train!

Herzlichst Ihr

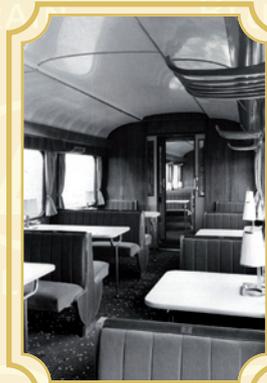
J. Drexler
JÜRGEN DREXLER
ESG GESCHÄFTSFÜHRER UND KÜCHENCHEF



IDEE UND ENTWICKLUNG

Es war die Wirtschaftswunderzeit. Die Deutschen reisten wieder und entdeckten das neue Europa. Im Juli 1954 wurde auf einer Konferenz der stellvertretenden Verkehrsminister Westeuropas erstmals der Vorschlag gemacht, ein länderübergreifendes System von schnellen und komfortablen Tagesverbindungen zu schaffen. Damit war die Idee der „Trans-Europ-Express-Züge“ (**TEE**) geboren, die vor allem Politiker und Geschäftsreisende ansprechen sollten.

Der Entwurf und die Konstruktion neuer Dieseltriebzüge für den **TEE**-Verkehr blieben den verschiedenen Bahnen selbst überlassen. Die Schweizerischen Bundesbahnen und die Niederländischen Staatsbahnen (SBB und NS) entschlossen sich zum Bau eines gemeinsamen Typs. Hingegen entwickelten die Italienischen Staatsbahnen (FS), die Französischen Staatsbahnen (SNCF) und die Deutsche Bundesbahn (DB) jeweils ihre eigenen Fahrzeuge. Immerhin konnte man sich auf ein gemeinsames Farbkonzept einigen: In Bordeauxrot und Beige sollten die neuen Züge Europa durchqueren.



INBETRIEBNAHME UND PLANDIENST

Am 17. Mai 1957 stellten die beteiligten Bahnverwaltungen im Pariser Gare de l'Est alle vier verschiedenen **TEE**-Züge der Öffentlichkeit vor. Was die Technik und den Komfort anging, nahm der deutsche VT 11.5 eine Spitzenstellung im Vergleich zu seinen Konkurrenten ein.

Doch schon Mitte der 1960er-Jahre verloren die Dieseltriebzüge ihre ersten hochwertigen Leistungen. Als letzter **TEE**-Einsatz gilt das vorübergehend - letztmals am 20. August 1972 - mit VT 11.5 gefahrene Zugpaar "Mediolanum" zwischen München und Mailand. Ein neues Aufgabengebiet brachte der zum Winterfahrplan 1968/69 eingeführte „Intercity“-Verkehr.

IN UNSERER AUSSTELLUNG SEHEN SIE VIER VERSCHIEDENE WAGENTYPEN

- **Großraumwagen** Umbau 2002 im AW Kassel
- **Abteilwagen** Umbau 1993 im AW Wittenberge
- **Barwagen** Zustand 2003 Italien (in Renovierung)
- **Speisewagen** Zustand 1957 Küche Original (in Renovierung)

VIER VERSCHIEDENE TRIEBKOPFLACKIERUNGEN SIND AUSGESTELLT

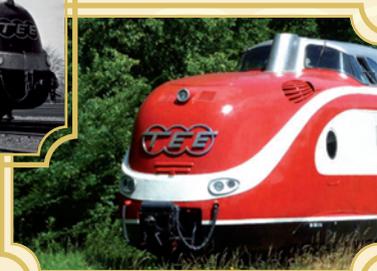
- **DB Lackierung** 601 019 1972
- **Max Liebermann** 601 013 1990
- **BST blau** 601 015 2005
- **BST blau/rot** 601 006* 2007

* (Lackierung zum 50-jährigen Jubiläum)



GASTURBINE UND SONDERVERKEHR

Auch der Umbau von vier Triebköpfen auf Gasturbinenantrieb (Baureihe 602) konnte den Niedergang der Triebzüge nicht verhindern. Die Turbinentechnik erwies sich als störungsanfällig und so wurden nach nur vier Jahren Plandienst die „Turbo-Triebköpfe“ 1978 ausgemustert. Zum Sommerfahrplan 1979 musste die Reihe VT 11.5 schließlich ihre letzten planmäßigen Leistungen abgeben. Nach einigen Umbauten der Inneneinrichtung setzte man die ehemals hochkarätigen Fahrzeuge schließlich im saisonabhängigen Urlauber-Sonderverkehr ein. Auch diese „Gnadenbrot-Dienste“ endeten am 10. April 1988 mit dem letzten planmäßigen Alpen-See-Express.



1990 kehrt der **TEE** als Max Liebermann zurück.

MUSEUMSREIF

Ein Triebzug blieb beim Nürnberger DB-Museum erhalten und unternahm bis 1998 noch Nostalgiefahrten. Die meisten **TEE**-Fahrzeuge kamen jedoch nach Italien zur Firma F.E.R.V.E.T. in Castelfranco. Ein einziger Zug wurde 1990 dort umgebaut und fuhr von Juli bis September 1990 als erster InterCity der Deutschen Reichsbahn unter dem Namen „Max Liebermann“ von Hamburg nach Berlin. Nach diesem Einsatz wurde der Zug erneut umgebaut und als „Italy-Express“ von der Firma Rail Italy im Touristik-Verkehr eingesetzt. Mehrmals wechselte der „Italy-Express“ den Besitzer. Dann landete er nach der Übernahme durch die SBB Cargo Italia schließlich auf einem Abstellgleis im Schweizer Ort Bodio, wo er von Vandalen aufgebrochen, verwüstet und mit Graffiti verunstaltet wurde.

