

BST

BLUE STAR TRAIN





Die Geschichte unseres Zuges: Vom TEE zum Blue Star Train

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 einzelnen Bahnen selbst überlassen. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Niederländischen Staatsbahnen (NS) entschlossen sich zum Bau eines gemeinsamen Typs. Hingegen entwickelten die Italienischen Staatsbahnen (FS), die Französischen Staatsbahnen (SNCF) und die Deutsche Bundesbahn jeweils ihre eigenen Fahrzeuge. Immerhin konnte man sich auf ein gemeinsames Farbkonzept einigen: In Bordeauxrot und Beige sollten die neuen Züge durch Europa eilen.

Inbetriebnahme und Plandienst:

Am 17. Mai 1957 stellten die beteiligten Bahnverwaltungen im Pariser Gare de l'Est die vier verschiedenen **TEE**-Züge der Öffentlichkeit vor. Was die Technik und den Komfort anging, nahm der deutsche VT 11.5 (der heutige Blue Star Train) eine Spitzenstellung im Vergleich zu seinen Konkurrenten ein. Doch schon Mitte der 60er-Jahre verloren die eleganten Dieseltriebzüge ihre ersten hochwertigen Leistungen. Als letzter **TEE**-Einsatz gilt das am 20. August 1972 vorübergehend mit VT 11.5 gefahrene Zugpaar „Mediolanum“ zwischen München und Mailand. Ein neues Aufgabengebiet für die Komfort-Züge hatte bereits der zum Winterfahrplan 1968/69 eingeführte „Intercity-Verkehr“ gebracht.



Ein Zug für Europa — als *TEE* im Einsatz

Unser Blue Star Train wurde als einer von ehemals acht deutschen *TEE*-Zügen in der Blütezeit des Wirtschaftswunders im ersten Halbjahr 1957 in Dienst gestellt. Erste Planeinsätze absolvierte er ab Mitte Juli 1957.

Dabei wurden von „unserem“ *TEE*-Zug die folgenden europäische Ziele angesteuert:

- Frankreich Paris
- Niederlande Amsterdam
- Belgien Brüssel, Antwerpen, Ostende
- Schweiz Basel, Zürich
- Italien Mailand
- Luxemburg Luxemburg Stadt

Der Zug führte dabei die folgenden klangvollen Namen:

- Helvetia* Hamburg–Zürich
- Paris-Ruhr* Paris–Dortmund
- Rhein-Main* Frankfurt/Main–Amsterdam
- Saphir* Dortmund–Ostende
- Parsifal* Dortmund–Paris
- Mediolanum* München–Mailand
- Diamant* Dortmund–Antwerpen



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 fand man die ehemals hochkarätigen Fahrzeuge schließlich im saisonabhängigen Urlauber-Sonderverkehr. Auch diese „Gnadenbrotdienste“ endeten am 10. April 1988 mit dem letzten planmäßigen „Alpen-See-Express“.

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 Berlin nach Hamburg. 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. Schließlich landete er nach der Übernahme durch die SBB Cargo Italia auf einem Abstellgleis im Schweizer Ort Bodio, wo er von Vandalen aufgebrochen, verwüstet und mit Graffiti erheblich verunstaltet wurde.

Neue Heimat Augsburg:

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



Eleganz auf Schienen für (Ihre) Events!

Eleganz auf Schienen – und das schon ein halbes Jahrhundert lang! Einst stellte er als hochmoderner Trans-Europ-Express die Verbindung zwischen den Metropolen Europas her, heute gibt er Firmen-Events, Seminaren für Führungskräfte und Presse-Konferenzen einen außergewöhnlichen Rahmen und eine besondere Atmosphäre! Vom Betreiber Jürgen Drexler liebevoll restauriert bietet der Zug ein Gourmet-Restaurant mit besonderem Flair: Stilvoll eingerichtete Abteile, ein einladender Barbereich und Großraumwaggons mit langen Tafeln, passend dekoriert für kreative Menüs auf gehobenem Niveau, bieten Ihren Gästen ein besonderes kulinarisches Erlebnis. Feinste Küche, vom 3-Gang-Menü bis hin zum aufwändigen 7-Gang-Menü*, und tadelloser Service lassen jeden Besuch zum besonderen Erlebnis werden.

Jürgen Drexler hat Erfahrung mit extravaganten kulinarischen Konzepten, hat doch der gelernte Koch bereits im legendären Nostalgie Istanbul Orient Express erlesene Speisen auf den Tisch gezaubert. Dabei verbindet er seine beiden größten Leidenschaften: Kochen und Züge. Und jeder Gast im Blue Star Train trägt dazu bei, dass dieses Glanzstück der Wirtschaftswunderzeit erhalten bleibt und vielleicht schon bald wieder aus eigener Kraft auf den Gleisen Europas fahren kann: Die Überschüsse aus dem Betrieb des Blue Star Train fließen in die Reaktivierung des Zuges.

Ob Firmenfeiern, Hochzeiten, Geburtstage, Jubiläen oder andere Events: Der Blue Star Train bietet **insgesamt 159 Plätze** und vom kleinen Abteil bis zum großen Tafelwagen stets einen stimmungsvollen Rahmen. Selbst Tagungen und Präsentationen sind kein Problem – moderne Präsentationstechnik inbegriffen! Das Team des Blue Star Train unterstützt Sie gerne umfassend: von der Idee über die kompetente Beratung und Vorbereitung, von der zugtypischen Einladung über die individuelle Dekoration, Ihr Wunschmenü und ggf. die Nachbereitung mit Fotodokumentation bis zu kleinen netten Erinnerungsstücken an einen unvergesslichen Abend...

Fordern Sie uns und unsere Kreativität!

* Menü-Beispiele unter www.blue-star-train.de

Der Blue Star Train: Der Weg zum neuen Luxuszug beginnt.

Mit dem Umbau zum Blue Star Train und der Eröffnung des Zugrestaurants mit exklusiven, mehrgängigen Menüs in einmaliger Retro-Atmosphäre gehört der Zug noch lange nicht zum alten Eisen! Jeden Euro, der erübrigt werden kann, und sämtliche Überschüsse, die an Bord erwirtschaftet werden, stecken Jürgen Drexler und die Interessengemeinschaft Trans-Europa-Express e.V. in die Zukunft des Blue Star Train. Nach seiner Übernahme in schrottreifem Zustand hat der Zug einen neuen "Heimatbahnhof" im Bahnpark Augsburg gefunden. Ab Anfang 2006 wurde er dort für den stationären Restaurant-Betrieb fit gemacht. Im Herbst 2007 ging der Blue Star Train erstmals wieder auf Tour – ein gut zweiwöchiges Gastspiel in Fürstentfeldbruck wurde ein voller Erfolg: Über 500 zufriedene Gäste konnten bewirtet werden; zahlreichen weiteren Interessenten musste abgesagt werden – ausgebucht! Der als kurzfristiges Konzept entwickelte, stationäre Einsatz des Blue Star Train übertraf die Erwartungen erheblich. Weitere längere Aufenthalte in München und Holzkirchen erbrachten gleichfalls sehr positive Ergebnisse und viel Zuspruch zufriedener Kunden.



Wie sieht die Zukunft des Blue Star Train aus?

Parallel zum Einsatz als Event-Location und dem Restaurantbetrieb wird ständig an der Zukunft des BST gearbeitet. Ein kleines Expertenteam entwickelt das Konzept zur Aufarbeitung des Zuges. Die Gruppe setzt sich aus Freiwilligen zusammen, die sonst Aufgaben im Management von Eisenbahn-Unternehmen wahrnehmen und deshalb sowohl über das erforderliche Know-How, als auch über die nötigen Kontakte verfügen. Unterstützt wird die Projektleitung von Lehrstühlen dreier Universitäten. So wurden im Jahr 2007 an der Köln International School of Design unter Leitung des bekannten Designers Hatto Grosse im Rahmen von Semesterarbeiten Ideen für Interieur und äußeres Erscheinungsbild des BST entwickelt. Seitens der Münchner Hochschule wird die technische Aufarbeitung im Rahmen von Diplomarbeiten bewertet. Die Wirtschaftsuniversität Wien entwickelt ein Marketingkonzept, welches möglichen Investoren vorgestellt werden wird. Größten Wert legen Jürgen Drexler und die Interessengemeinschaft Trans-Europa-Express e. V. darauf, dass der Blue Star Train hinsichtlich Technik und Komfort dem aktuellen Stand und den heutigen Ansprüchen angepasst wird, ohne dass der Charme, den das einstige Flaggschiff des Wirtschaftswunders noch immer ausstrahlt, verloren geht!



Jürgen Drexler- Erfinder und Seele des Blue Star Trains

Jürgen Drexler, geboren am 10.06.1968 in Giessen und seit 1979 in Augsburg lebend, vereint zwei Eigenschaften in sich, ohne die es den Blue Star Train nicht geben würde: Er ist Koch von Beruf – und Eisenbahner aus Leidenschaft! Wer sonst käme auf die Idee, einen vergessenen Zug zu finden, zu restaurieren und ihn als **"wahrscheinlich längstes Restaurant der Welt"** zu neuem Leben zu erwecken? Jürgen Drexlers Ziel ist es, mit seinem Blue Star Train wieder die Schienen Europas zu bereisen und seine Gäste zwischen Paris und Budapest, von Berlin bis Bern, zwischen Kopenhagen und Zürich und noch weiter mit erlesenen Köstlichkeiten zu verwöhnen.



Lebenslauf:

1985 - 1988: Ausbildung als Koch im Hotel Gregor, Augsburg

1988: Goldmedaille mit dem Kochclub Augusta bei der internationalen Kochkunstausstellung in Frankfurt/Main

1990 - 1992: Koch im "Alten Fischertor", Augsburg, unter Albert Oblinger

1997: Gründung der ESGmbH (auch lizenziertes EVU/Eisenbahnverkehrsunternehmen)

1998 - 2003: Betrieb des eigenen Sonderzuges „Die blauen Wagen“

2003 - 2004: Berater und designierter Caterer für den TEE-Museumszug der Deutschen Bahn AG

2004: Verkauf der blauen Wagen / alleiniger Gesellschafter der ESG

2004: Gastronomieleiter auf dem "Nostalgie Istanbul Orient Express"

2005: Erwerb des ehemaligen **TEE** von SBB-Cargo Italia und Überführung nach Augsburg

2006: Projektierung und Umbau des Zuges zum Blue Star Train; Eröffnung als stationäres Restaurant im Bahnpark Augsburg

2007: Kooperation mit Alfons Schuhbeck und seinem Partyservice

ab 2007: Gastspiele mit dem Blue Star Train als stationäres Restaurant in Fürstenfeldbruck im Oktober 2007, in München-Moosach von November 2007 bis Ende März 2008 und in Holzkirchen von April bis Oktober 2008. Rückkehr zum Heimatbahnhof des BST im Bahnpark Augsburg zur Wintersaison 2008/2009.



Zusammenarbeit mit der Bayerischen Oberlandbahn

Durch den Standort des BST in unmittelbarer Nähe der BOB-Betriebsleitung in Holzkirchen – von April bis Oktober 2008 – wurde der Grundstein für eine Kooperation zwischen dem Blue Star Train und der BOB gelegt.

Die BOB konnte als Official Carrier für den Zug gewonnen werden, was auch durch Logos an den Außenseiten des BST dokumentiert wird. Sämtliche Überführungsfahrten des Zuges werden nun von der BOB durchgeführt. Fahrpläne, Trassen und die Zuglokomotive werden aus einer Hand organisiert.

Zum zehnjährigen Jubiläum der BOB wurden ein Triebkopf und ein Mittelwagen des BST zur Fahrzeugausstellung nach Lenggries gebracht um die Kooperation auch hier bekannt zu machen.

Im Laufe der Jahre 2009/2010 wird im Bahnbetriebswerk Lenggries eine Bedarfsausbesserung der Bremsanlage des Blue Star Train durchgeführt und damit der technische Stand des Zuges weiter verbessert.







ST
STAR TRAIN

B
BLUE STAR TRAIN

ST
STAR TRAIN

B
BLUE STAR TRAIN

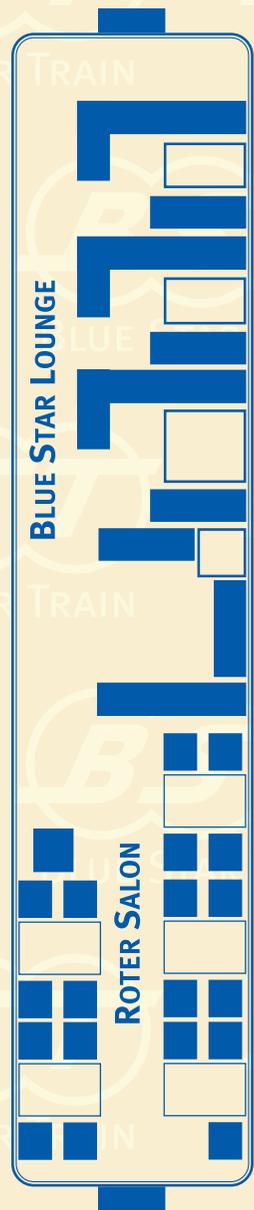
ST
STAR TRAIN



WAGEN 1

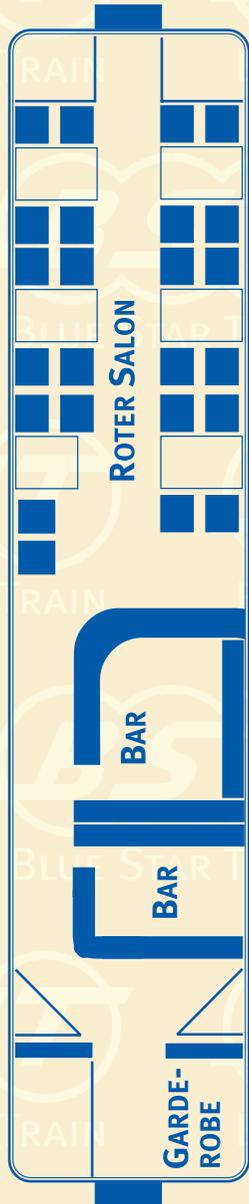
Blue Star Train Lounge – 18 Plätze

Roter Salon – 19 Plätze



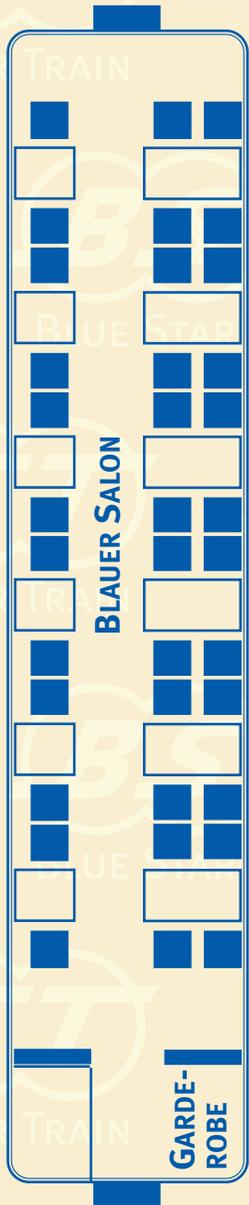
WAGEN 2

Roter Salon – 20 Plätze
Bar



WAGEN 3

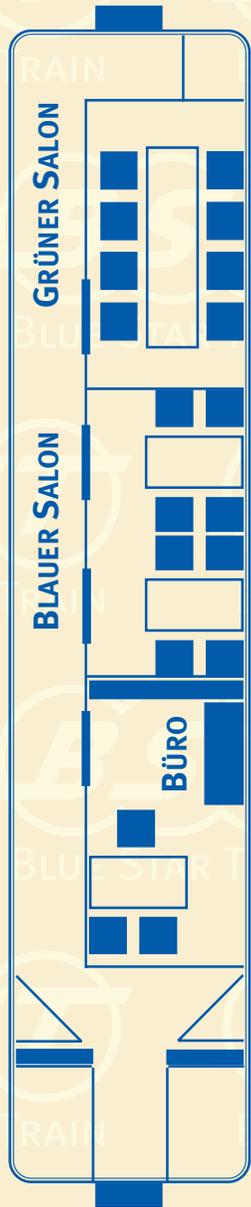
Blauer Salon – 36 Plätze



WAGEN 4

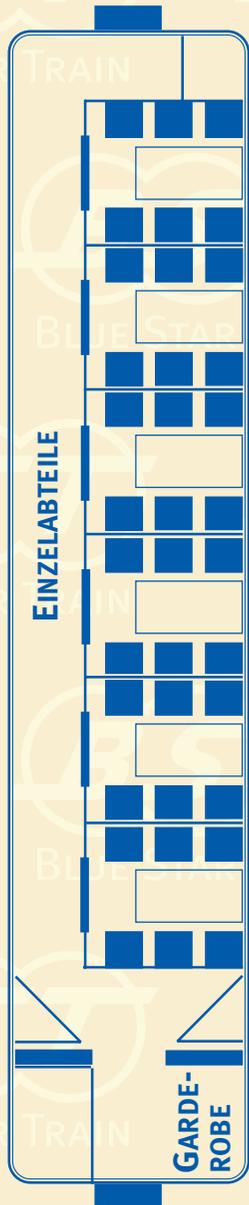
Grüner Salon – 8 Plätze

Blauer Salon – 8 Plätze



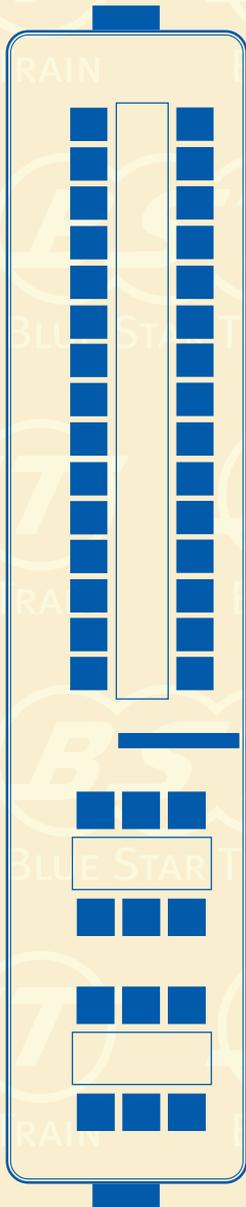
WAGEN 6

Clubräume mit je 6 Plätzen
bzw. je 4 Speisemöglichkeiten



WAGEN 7

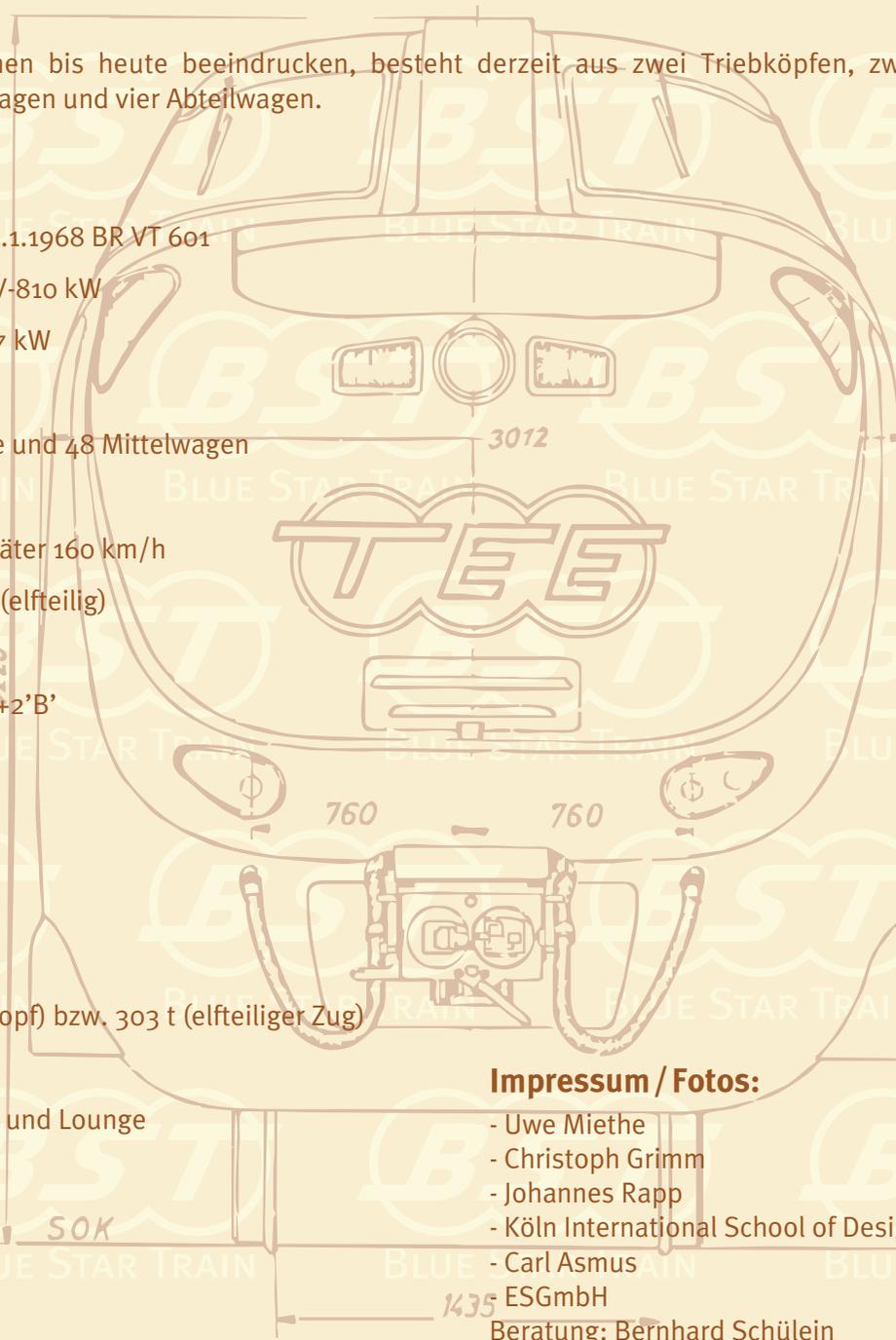
Flexible Bestuhlung
bis zu 44 Plätze



Technische Daten/Grundrisszeichnungen:

Der elegante Blue Star Train, dessen zeitlos schöne Formen bis heute beeindruckend sind, besteht derzeit aus zwei Triebköpfen, zwei Großraumwagen, zwei ehemaligen Barwagen, einem Küchenwagen und vier Abteilwagen.

Erstes Baujahr:	1957
Baureihe:	VT 11.5 / ab 1.1.1968 BR VT 601
Fahrdieselmotor:	Maybach 12 V-810 kW
Hilfsdieselmotor:	MWM 8 V-217 kW
Getriebe:	Voith
Gesamtserie:	19 Triebköpfe und 48 Mittelwagen
Spurweite:	1435 mm
Höchstgeschwindigkeit:	140 km/h, später 160 km/h
Länge über Kupplung:	203.360 mm (elfteilig)
Wagenbreite:	3.012 mm
Achsanordnung:	B'2'+9x(2'2')+2'B'
Drehgestellmittenabstand:	12.600 mm
Triebdrehgestell-Achsstand:	3.400 mm
Laufdrehgestell-Achsstand:	2.300 mm
Triebraddurchmesser:	950 mm
Lauftraddurchmesser:	900 mm
Dienstgewicht mit 2/3 Vorräten:	51,3 t (Triebkopf) bzw. 303 t (elfteiliger Zug)
Kraftstoffvorrat:	2 x 2500 l
Zahl der Sitzplätze in acht Wagen:	159 ohne Bar und Lounge
Ladefläche des Gepäckraums:	7 qm
Leistungsübertragung:	Hydraulisch
Leistung:	2 x 810 kW
Kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser:	125 m



Impressum / Fotos:

- Uwe Miethe
- Christoph Grimm
- Johannes Rapp
- Köln International School of Design
- Carl Asmus
- ESGmbH
Beratung: Bernhard Schülein



ESG MBH
EISENBAHN- UND SONDERWAGENBETRIEBSGESELLSCHAFT

Postfach 10 15 10
86005 Augsburg

Telefon: +49 (0) 821/54 15 12

Telefax: +49 (0) 821/54 15 15

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

Designed and printed by www.media-card.net
August 2009