

# Das weiß-blaue Wunder

Ein Traum von einem Zug: Der Koch Jürgen Drexler will einen TEE wieder fahren lassen

VON MICHAEL GRILL

Wie das Monster wohl einst geklungen hat? „V.max 160 km/h“ steht am Führerstand auf einem kleinen Schild neben dem Tacho. Es ist ganz still, durch das Fenster dringt etwas Wasser ein, ebenso durch die großen Lüfter in der Stahlhülle über dem 1100-PS-Diesel. Man kann hören, wie die Nase hereinkommt. „Bei starkem Regen ist das hier im Führerstand wie in einer Tropfsteinhöhle“, sagt Jürgen Drexler. Auch er hat den Klang seines TEE VT 601 noch nie gehört. Als er ihn aus dem Tessin holte vor einem halben Jahr, musste der frühere „IC Max Liebermann“ von zwei E-Loks gezogen werden, deklariert als „außergewöhnliche Sendung“ von der Schweizer Bundesbahn. Nun steht das einstige Symbol für Fortschritt, Geschwindigkeit und Luxus auf einem Nebengleis am Augsburger Hauptbahnhof. Es ist eigentlich ein Abstellgleis, Drexler muss pro Monat 600 Euro fürs Abstellen an die Bahn bezahlen. Doch VT 601 soll wieder fahren.

terte, im Museum in Nürnberg. Und der zweite noch vorhandene TEE ist die Tropfsteinhöhle von Jürgen Drexler. Sollte er sich wieder aus eigener Kraft bewegen, wäre es das einzige noch fahrtüchtige Schienenfahrzeug dieses Typs: buchstäblich ein Traum von einem Zug.

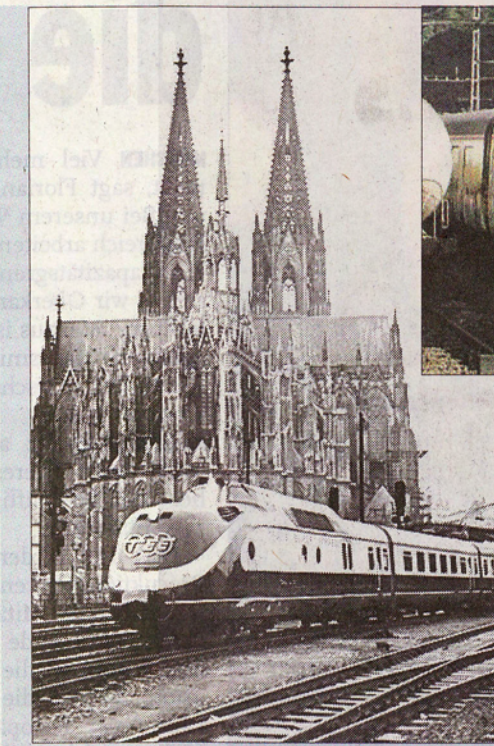
Es war vor einem Jahr, als Drexler von einem Bahn-Freak aus der Schweiz einen Hinweis bekam: „Da steht ein TEE auf dem Gleis bei Bodio!“ Drexler war sofort Feuer und Flamme. Der 37-jährige gelernte Koch wollte eigentlich zur See fahren, es zog ihn schon immer in die Ferne. Dann faszinierten ihn Trambahnen, er gründete eine Consulting-Agentur für „Beratung und Konzeption von Schienenfahrzeugtechnik“. Ohne Abitur hatte er Vorlesungen über Maschinenbau besucht, er freundete sich mit Ingenieuren an: „Ich wollte alles über die Technik lernen.“ Anfang der 90er Jahre geriet er als Experte in einen öffentlichen Streit um neue Trambahnentechnik für Augsburg. Damals bekam er häufiger zu hören: „Das ist doch

1957, als insgesamt neun Garnituren in Betrieb genommen wurden, war der Zug eine Sensation. Das junge Deutschland wollte sich die Welt erschließen und fing mit seinen Nachbarländern an: Der „Trans Europa Express“ war nicht nur einfach ein Fortbewegungsmittel, sondern der schönste und luxuriöseste Traum von der Ferne, der sich damals auf Schienen stellen ließ. Eine Aufbruchsmaschine, ein Sehnsuchtsmittel, und das buchstäblich 1. Klasse. Der TEE fuhr nach Amsterdam, Zürich, Paris, später auch nach Mailand, und überall wo er in seinem weinrot und beige lackierten Stahlmantel auftauchte, staunten die Menschen über seine Eleganz und seine Schönheit.

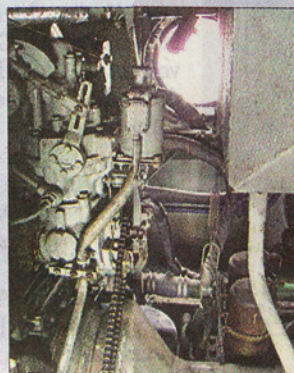
Inzwischen rasen Züge durchs Land, die doppelt so schnell sind wie einst der TEE. Doch VT 601 ist wieder eine Sensation – weil es ihn überhaupt noch gibt. 1979 endete für die Baureihe der Einsatz im IC-Verkehr, bis 1988 gab es noch Fahrten im Touristikbetrieb. Dann verscherte die Bahn alles was noch nicht verschrottet war über eine Liechtensteiner Agentur nach Italien. Dort fuhren die TEE-Züge noch einige Jahre bei verschiedenen Bahn-Gesellschaften, wurden nach und nach ausgemustert. Ein kompletter TEE gilt sogar als verschollen – man vermutet ihn in der Sammlung eines italienischen Millionärs. So bleiben nach fast genau 50 Jahren nur noch zwei Züge übrig: Einen besitzt die Deutsche Bahn – er steht, nachdem der Versuch, ihn originalgetreu zu restaurieren, an den gigantischen Kosten scheiterte.

nur ein Koch, der versteht davon nichts.“ Doch er kam immer wieder hoch, „wie Phönix aus der Asche“, so Drexler. 1996 schlug ihm ein Geschäftspartner vor, einen historischen Speisewagen zu kaufen und herzurichten. So entstand das Unternehmen „Blaue Wagen“, mit dem Drexler seine Leidenschaften für Züge und fürs Kochen verbindet: Bis 1999 wuchs sein Mini-Bahnunternehmen auf acht Waggons und eine Lok. Er fuhr mit Reisegesellschaften zu Christkindmärkten nach Nürnberg und Salzburg, zu Musicals nach Stuttgart und Füssen. Als Lokführer hat er seine Züge nie gefahren, dafür engagierte er Partner mit Lizenz. Drexler: „Selber fahren war nie mein Ding, ich möchte immer den Kontakt mit den Gästen haben.“

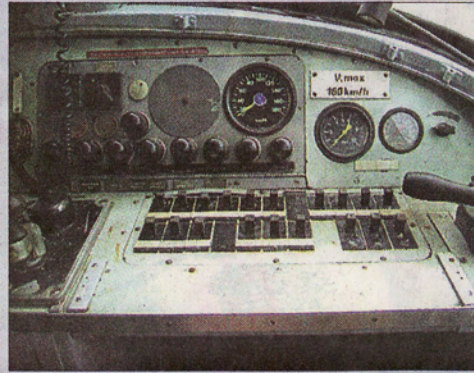
2003 beendete er das Abenteuer fürs Erste, verkaufte alle Waggons: „Ich wollte aufhören, wenn es am schönsten ist, außerdem spürten wir die Wirtschaftskrise.“ Seitdem hat er sich mit Catering-Aufträgen über Wasser gehalten: „Ich



Gute Zeiten, schlechte Zeiten: Der TEE als Stolz der Bahn in den 50er Jahren in Köln (li.); 2005 fand man ihn völlig kaputt in der Schweiz (oben). Dort wurde erst mal entrümpelt (re.). Fs.: ESG (2), Klaus Wedde/www.bahnalltag.de



In Augsburg wartet der jetzt weiß-blaue Zug auf die Renovierung. Ob der 1100-PS-Diesel (li.) jemals wieder läuft, ist offen. Rechts ein Blick auf den Stand des Lokführers; darunter einer der noch nicht hergerichteten Waggons – es bleibt viel Arbeit für Jürgen Drexler.



Jürgen Drexler in dem bereits fertigen Bar-Abteil: „Ich will die Seele dieses Zuges sein.“ Fotos: M. Grill (5)

muss nur für mich selbst sorgen, meine Ehe ging in die Brüche durch die ‚Blauen Wagen‘. Immer 20-Stunden-Tage, immer am Wochenende unterwegs, das ist nicht gut für eine Beziehung.“ Außerdem übernahm er zwischenzeitlich die Cateringplanung für die Renovi-

erung des anderen TEE der Bahn in Nürnberg: „Bei dem Projekt kam immer die Technik zuerst und dann erst dachte man an den Gast – das konnte nicht funktionieren.“

So war der Boden bereitet, als er vom kaputten TEE in der Schweiz hörte. Er ging auf die

Bank, rang um einen Kredit. Die Bank machte mit, weil allein das im Zug verbaute Aluminium 50.000 Euro wert ist – zur Not könnte man ihn ja einschmelzen. Er rief bei der Schweizer Bahn an, verhandelte lange. Die Bahn machte mit, weil sie das rollende Denkmal

möglichst schnell wieder loswerden wollte. Im Sommer 2005 war es dann so weit: Mit einigen Freunden fuhr Drexler zu dem von Vandalen stark beschädigten Zug; an drei verlängerten Wochenenden wurde der TEE entrümpelt – und von Hand neu angemalt. Er ist nun weiß-blau, weil Drexler vermeiden will, dass man einen originalgetreu restaurierten Museumszug erwartet: „Für den Zug beginnt ein völlig neuer Lebensabschnitt.“

Bahn-Fans schwärmen deshalb schon von einem „weiß-blauen Wunder“ – auch wenn Drexler sich recht schroff von Oldtimer-Freunden distanziert: „Diese Nietenzähler sind nicht unser Publikum.“

Der Zug-Chef sitzt nun mit seinem Laptop im bereits fertig eingerichteten, gemütlich warmen Bar-Abteil seines TEE und brütet über Kalkulationen: „Da haben wir noch Probleme zu lösen.“ Mehr als vier Millionen Euro dürfte ihn

auch ein nicht originaler Ausbau des TEE kosten – Investoren dringend gesucht.

Drexler ist kein Träumer. Er hat zwei Waggons dazugekauft, um die Platzkapazität zu erhöhen: „Sonst rechnet sich das später nicht.“ Sein „Blue Star“ zieht in vier Wochen in den Augsburger Bahnhof um, wo er bis zu einer Entscheidung über die Renovierung besichtigt werden kann; Ende März wird im Bar-Wagen ein Gastro-Betrieb gestartet.

Und das Diesel-Monster in der Lok? Ob es jemals wieder läuft? Drexler sagt, wahrscheinlich sei die Renovierung zu teuer, es müsse ein neues Aggregat her – „auch wenn einem bei dem Gedanken das Herz blutet“. Manche Wunder brauchen Pragmatismus. Leise fallen die Tropfen auf eine gigantisch schöne Maschine auf einem Augsburger Abstellgleis.