



Jürgen Drexler ist stolz auf den Superzug, der jetzt in neuen Farben erstrahlt. Ursprünglich war der TEE in Weinrot und Beige lackiert.

Foto Wittmann

Der „Wunderzug“ von 1957 soll wieder fahren

Augsburger Eisenbahnfans restaurieren einen Trans-Europa-Express – In den fertigen Waggons werden jetzt schon Feste gefeiert

Von Klaus Wittmann

Bevor wir das riesige Bahn-Rundhaus hinter uns lassen, meint Jürgen Drexler beiläufig: „Wir müssen ein ganzes Stück weit gehen, bis wir einmal rundherum sind!“ Wenige Augenblicke später wird klar, was der Koch und Bahnfan Drexler meint. Vor uns steht das einstige Prunk- und Prachtstück der Deutschen Bundesbahn, der Trans-Europa-Express, kurz TEE. Er war das Aushängeschild schlechthin, das Symbol für das deutsche Wirtschaftswunder in den 50er Jahren. Ein Zug wie ein Geschoss, 204 Meter lang, mit Piano-Bar und Salonwagen, luxuriös wie kein anderer – und unglaublich schnell mit seinen zwei Maybach-Diesellaggregaten mit 2200 PS. Stolz 160 km/h hat der TEE erreicht, für damalige Zeiten eine Rekordgeschwindigkeit.

Totalsanierung ist nicht bezahlbar

Der Zug mit seinen zwei wuchtigen, aerodynamisch abgerundeten Triebköpfen, wie die Lokomotiven im Bahnjargon heißen, war einst das Kraftsymbol auf Schienen. Und nun steht er auf dem Gelände des Bahnparks Augsburg, auf einem langen Abstellgleis, gemietet für 600 Euro im Monat, direkt neben dem „Rundhaus Europa“, in das über die riesige Gleis-Drehscheibe 29 Hallenplätze angefahren werden können. Einer der beiden Triebköpfe des TEE ist hier abgestellt, darüber hinaus weitere Lok-Raritäten aus vergangenen Bahntagen.

Doch unser Augenmerk gilt einzig dem Trans-Europa-Express, der in kräftigem Blau-Weiß vor uns steht und bei dessen Umrundung wir fast einen halben Kilometer laufen müssen. Ursprünglich war der Zug weinrot-beige lackiert. So haben ihn Kenner vor Augen: mit dem mächtigen TEE-Schriftzug an der runden Stirnseite, zwischen den großen Seitenscheinwerfern und dem darüber angebrachten Mittelscheinwerfer.

Die neue Farbe hat ihren Grund. Sie soll deutlich machen, dass das Monstrum auf Schienen nicht ganz originalgetreu restauriert, sondern zum Luxus-Sonderzug umgebaut wird. Alles andere wäre nicht finanzierbar, erklärt Bahnreak Jürgen Drexler, der vor Jahren schon mit den Blauen Wagen auf sich aufmerksam gemacht hat. Das waren nobel ausgestattete Sonderzüge, Luxuswaggons in dunklem Blau, die nach Stuttgart zum „Phantom der Oper“ fuhren oder nach Füssen zum „Ludwig II.“-Musical. Während der Fahrt konnte man fein tafeln. Am Herd stand der gelernte Koch Jürgen Drexler, der seine Künste auch schon im Orientexpress unter Beweis stellen durfte.

Doch jetzt möchte er nur noch eines beweisen: Dass der „Zug der Züge“, wie er immer wieder sagt, in einigen Jahren wieder fahren wird. Er wäre der Einzige seiner Art. Den bisher einzigen Versuch, den TEE originalgetreu zu restaurieren, hat die Bahn vor einigen Jahren aufgegeben, nachdem die Kosten bereits sechs Millionen Euro betragen und immer noch kein Ende abzusehen war. Drexler hatte an dem Projekt mitgearbeitet,

und er war mächtig enttäuscht, dass schließlich nichts daraus wurde.

Doch dann erfuhr er, dass im Tessin noch ein TEE zum Verkauf stehe – recht mitgenommen und völlig mit Graffiti besprüht. „Vier Wochenenden waren wir im Tessin, als wir den Zug gekauft hatten, und haben ihn bei bis zu 36 Grad im Schatten blau-weiß angemalt“, erinnert sich Drexler. Mit „wir“ sind er und seine Köchinnen und Kellner aus Zeiten der „Blauen Wagen“ gemeint. Sie alle sind mit ihm ins Tessin gefahren, um die größte Anstreichaktion ihres Lebens zu meistern.

Jetzt steht der TEE, dieser stolze und kraftstrotzende Luxuszug, teilsaniert auf dem Abstellgleis in Augsburg. Hier ist nämlich der Sitz des Vereins, der die Restaurierung betreibt, und auch die „Eisenbahn- und Sonderwagen-Betriebsgesellschaft“, kurz ESG, die später für die kommerzielle Verwertung zuständig sein soll, ist hier zu Hause.

Gastbetrieb im Speisewagen

In unzähligen Stunden haben Drexler und bis zu sieben seiner Freunde und Helfer fünf der neun langen Waggons bereits umgebaut, haben prächtige und farbenfrohe Luxusabteile und Speisewagen eingerichtet, die jeden staunen lassen, der den Wunderzug von 1957 betritt. 100 Gäste haben zur Zeit Platz in den fertig restaurierten Waggons, für 60 weitere könnte kurzfristig Raum geschaffen werden. Die neuen Speisewagen sollen offiziell erstmals Anfang Mai bewirtschaftet werden. Hochzeiten, Geburtstage, Betriebsfeste

und sonstige Feiern sollen helfen, die Betriebs- und Unterhaltskosten hereinzubringen, bis die Finanzierung der Gesamtsanierung steht. „Mit rund sechs Millionen Euro müssen wir rechnen“, erklärt Jürgen Drexler, der schon vielversprechende Vorgespräche mit Banken geführt hat. Der Wirtschaftsplan des Vereins sieht vor, dass sich die Investitionen bei 110 Betriebstagen jährlich in fünfzehn Jahren amortisieren sollen.

„Freilich ist das für mich zunächst einmal Hobby, das viel Engagement und Arbeit kostet – täglich zwischen 12 und 16 Stunden. Anders geht das gar nicht. Aber eines Tages, ich schätze 2008, spätestens 2009, wird dieser Zug als Einziger seiner Art wieder fahren. Das wird ein ganz großer Moment für unseren Verein – und hoffentlich auch für möglichst viele Eisenbahnfans!“

Im Führerstand der Lok wird dann ersichtlich, warum es noch viele hundert Arbeitsstunden kosten wird, bis sich dieses Schienen-Monster eines Tages wieder in Bewegung setzt. Die beiden Maybach-Aggregate müssen wohl ausgemustert werden. Dafür sollen Motoren von MTU oder Caterpillar her: Sie kosten weniger und haben einen niedrigeren Verbrauch.

Jürgen Drexler bittet in die Bar des Luxus-zuges, kredenzt einen kräftigen Kaffee, steht ein wenig stolz vor der gediegenen Theke mit den vielen Flaschen dahinter. „Bei einigen privaten Festen haben wir schon kräftig gefeiert – es ist herrlich, diese Atmosphäre findet man sonst nirgends. Wie wird das erst, wenn dieser Zug eines Tages wieder fährt!“