

Edward Talbot

# „Would you like the wine list, Sir?“

übersetzt von Thomas Estler

Einst führte in Großbritannien fast jeder Express- oder sogar Fernverkehrszug einen Speisewagen mit Koch, in dem gutes Essen serviert wurde.

Vor vielen Jahren genoss ich den Nachmittagstee im "Midday Scot" hinter einer roten „Duchess“-Lokomotive irgendwo nördlich von Carlisle, das Frühstück kurz nach Sonnenaufgang auf der West Highland-Strecke hinter einer „Black 5“, den „High Tea“ im „Down Bundoran Express“ hinter einer blauen GNR-2'B1', ein Mittagessen im Non-Stop-Zug von Edinburgh nach Kings Cross hinter der stromlinienförmigen Gresley-A4 „Elizabethan“ und noch einen Nachmittagstee im „Brighton Pullman“ – ein elektrischer Pullmann-Triebzug zwischen London Victoria und Brighton.

Auch nach Ende des Dampflokzeitalters war es noch möglich, die zivilisierte Erfahrung einer Speisewagenmahlzeit bei den „alten“ British Railways zu genießen. Vielleicht am besten blieb mir das Abendessen in einem Western Region Express von Paddington nach Plymouth in Erinnerung. Geführt von einer dieselhydraulischen „Western“ und bei der Aufholjagd durch anfangs bedingte Verspätungen stand ein Lokführer auf dem Führerstand, welcher den herrschenden Geschwindigkeitsbegrenzungen augenscheinlich wenig Aufmerksamkeit schenkte. Nachdem ich zustimmend auf die magischen Worte „Möchten Sie die Weinkarte, mein Herr?“ reagiert hatte, war ich ernsthaft besorgt, dass der Inhalt von Glas und Flasche auf der ganzen Tischdecke verschüttet werden könnten ob des alarmierend „wildes Rittes“ im Speisewagen.

Das Essen in diesen Zügen entsprach nicht immer dem „Haut Cuisine“-Standard, aber es zeigte sich zumeist von guter Qualität und zubereitet von Mitarbeitern, welche ihr Bestes gaben bei den Schwierigkeiten des Kochens in einem rollenden Speisewagen. Leider begannen die Speisewagen

zu verschwinden, als die British Railways von Politikern zerschlagen wurden, die es eigentlich besser hätten wissen sollen. Nun fand eine grundlegende Angebotsänderung statt. Anstatt „Service für ihre Fahrgäste“ zu bieten, nahmen sich die TOC's (Train Operating Companies) „nur noch“ der Bedürfnissen ihrer „Kunden“ an. Tatsächlich bedeutete dies nun, so viele Fahrgäste als möglich in die geringste Anzahl von Wagen zu quetschen und so viel Geld wie möglich von ihnen herauszupressen, um die Boni für die Manager zahlen können für das Erreichen der „Leistungsziele“ und die Zahlung von Dividenden an meist ausländische Aktionäre und Unternehmer zu gewährleisten.

Ein gutes Beispiel hierfür bietet die West Coast Main Line, wo die lokbespannten Züge mit Mark 3-Wagen und 430 Sitzplätzen durch Pendolini mit 350 Sitzplätzen ersetzt wurden. Die Mark 3-Wagen waren geräumig und komfortabel mit großen Fenstern, während die Pendolini unbequeme, enge Sitze in der zweiten Klasse besitzen (so dass so viele „Fahrgäste“ als möglich untergebracht werden können). Hinzu kommen kleine Fenster, welche nicht zur Sitzreihung passen, und schräge Wände, damit die mit Neigetechnik ausgerüsteten Wagen nicht mit Brücken, Signalen etc. kollidieren. Darüber hinaus verströmen die Toiletten häufig einen üblen Geruch. Fahrgäste in der ersten Klasse erhalten die Mahlzeiten in „Flugzeugmanier“ serviert, d.h. die Gerichte werden nicht mehr im Zug zubereitet, sondern nur erhitzt. Fahrgäste der zweiten Klasse haben nur die Möglichkeit, in einem kleinen Kiosk Zeitungen, Bücher, Getränke und Snacks zu erwerben, wobei in einigen Fällen sogar Zwischenmahlzeiten wie „Schinken-Schnitten“ in einer Mikrowelle erhitzt werden können. Andere Angebote des Betreibers Virgin werden von vier- oder fünfteiligen „Voyager“-Dieseltriebwagen erbracht, die ähnlich beengte Verhältnisse mit schlechten Sitzen aufweisen und wo überhaupt keine Mahlzeiten serviert werden. Lediglich in der ersten Klasse – nun „Club Class“ genannt – befindet sich ein Kiosk mit ähnlichem Angebot wie in den Pendolini.

Auf der East Coast Main Line fahren vorwiegend Züge mit Mark 4-Wagen, bespannt mit Elloks der Baureihe 91, aber auch HST mit Triebköpfen der Baureihe 43. Diese Züge führten ursprünglich zumeist richtige Speisewagen mit sich, welche aber nach und nach ebenfalls verschwanden. Der letzte Speisewagendienst endete vor etwa zwei Jahren. Kurz vorher gingen unter der Wrexham, Shropshire & Marylebone Railway (WSMR) neue Züge mit einem Speisewagen in Betrieb, welche von Wrexham über Shrewsbury und Telford nach London Marylebone verkehrten. Dieser Verkehr

Der Wein im edlen Kübel wartet darauf serviert zu werden.





Der Speisewagen auf dem „16.15 ab Cardiff“ in den Farben der Arriva Trains Wales Holyhead.

bekam allerdings sehr schnell zwei Probleme, welche seine Wirtschaftlichkeit in Frage stellten.

Zum einen begann Virgin sofort, einen Voyager-Betrieb zwischen Wrexham und Euston über Chester und Crewe aufzunehmen, den es vorher noch nie gegeben hatte. Zum anderen besaß Virgin das Exklusivrecht, ausschließlich die Bahnhöfe Wolverhampton und Birmingham New

Street zu bedienen. Die WSMR-Züge durften an diesen Bahnhöfen nicht halten, sondern mussten sie durch- oder umfahren, obwohl sie auf ihrer normalen Route lagen. Dies geschah im wahrsten Sinne des Wettbewerbs, mit dem die Politiker die Privatisierung der Öffentlichkeit verkauft hatten. Schließlich blieb der WSMR nichts anderes übrig, ihre komfortablen, aus vier oder fünf Mark 3-Wagen sowie einem Speisewagen bestehenden Züge mit einer Diesellok der Baureihe 67 an der Spitze als nicht rentabel einzustellen. Und das, obwohl der Speisewagen ein einladendes Interieur mit ausgezeichnetem Personal und Service besessen hatte.



Seit zwei oder drei Jahren ist dies nun also der trostlose Zustand in Großbritannien. Ich hatte mich der Tatsache abgefunden, dass ich - wenn ich in einem Speisewagen essen wollte - ins Ausland reisen musste. Doch eines Tages im September 2012 beim Chatten mit Freunden über solche Begebenheiten erwähnte einer von ihnen, dass es noch einen Zug gibt mit einem exzellenten Speisewagen. Anfangs konnte ich dies gar nicht glauben, aber es erwies sich als wahr.

Der genannte Zug war der Nord-Süd-Express in Wales, betrieben von Arriva Trains Wales und finanziert von der sogenannten „walisischen Versammlung“ (eine Art Regionalregierung in Cardiff, etabliert von der Blair-Regierung im Rahmen ihrer Politik der regionalen Zuständigkeiten. Das schottische Parlament in Edinburgh wurde zur gleichen Zeit gegründet. In England gibt es bis heute keine gleichwertige Einrichtung, obwohl gerade England größtenteils diese Regionalparlamente in Schottland und Wales finanziert – alles sehr demokratisch!). Die Idee dieses Zuges war die Schaffung einer schnellen Verbindung zwischen Holyhead und Cardiff sowie den wichtigsten Städten dazwischen. In der walisischen Sprache wird er „Y Gerallt Gymro“ genannt, aber

Die charmante Cheryl serviert den Hauptgang.

Der Spargel Starter ...

es gibt weder am Kopf des Zuges eine Anzeigentafel noch wird der Name ansonsten verwendet, außer in den Ankündigungen von Politikern. Im März 2011 gab der stellvertretende Ministerpräsident von Wales, Ieuan Wyn Jones, in typischer Politikersprache bekannt: *„Dieser Vorzeigeverkehr ist der Schlüssel zur Umsetzung unserer Verpflichtung, die Fahrzeiten zwischen Nord- und Süd-Wales zu reduzieren. Er wurde schnell hervorragend von den Fahrgästen angenommen und hat die wirtschaftlichen Beziehungen gestärkt.“*

Der Zug besteht aus vier Mark 3-Wagen, von einer Diesellok der Baureihe 67 gezogen werden. Drei Wagen sind der zweiten Klasse zugeordnet und der vierte für die erste Klasse besteht je zur Hälfte aus einem Speiseabteil und einer Küche (wahrscheinlich aus einem halben Bremswagen umgebaut). Richtung Süden verlässt der Express Holyhead um 5:32 Uhr, hält in Bangor, Llandudno Junction, Rhyl, Flint, Chester, Crewe, Shrewsbury sowie Newport, und erreicht Cardiff um 9:58 Uhr. Der Zug läuft über Crewe, obwohl Wrexham an der direkteren Strecke und auch in Wales liegt. Denn der Zug müsste in Chester die Fahrtrichtung wechseln und die Lok umsetzen, was zu lange dauern würde. Die Rückfahrt verlässt Cardiff um 16:15 Uhr, nimmt die gleiche Route, bedient dieselben Stationen und erreicht Holyhead um 20:49 Uhr.

Da wir wissen, wie schnell Politiker ihre Meinung ändern können, beschlossen wir, den Speisewagen so bald als möglich auszuprobieren. Daher brachen zwei von uns vier Tage später auf nach dem Prinzip: *„Was du heute kannst besorgen, verschiebe nicht auf morgen!“*

So erreichte ich am Montag, 10. September, rechtzeitig den Bahnhof von Shrewsbury, um eine sogenannte „Club-55-Rückfahrkarte“ nach Cardiff für 18 £ zu erwerben. Der „Club 55“ ist kein Verein im eigentlichen Wortsinn mit Gebühr für die Mitgliedschaft. Ihm kann jeder über 55 Jahre beitreten (Nachweis mit Reisepass, Führerschein oder ein ähnlichem). Club-55-Tickets gibt es generell außerhalb der verkehrsreichsten Jahreszeiten, also nicht während der Sommerferien oder zu Weihnachten. Die Fahrkarte ermöglicht die Rückfahrt zwischen zwei beliebigen Punkten mit dem Zug einer Betriebsgesellschaft – so in diesem Fall zwischen zwei beliebigen, von Arriva Trains Wales bedienten

**Blick in den Speisewagen vor der Abfahrt aus Cardiff. Bis Shrewsbury gönnten sich nur fünf Reisende das Vergnügen ...**



Orten. Club-55-Tickets gibt es auch in Schottland Für 17 £ ist z.B. eine Rückfahrkarte von Carlisle nach Wick, Kyle of Lochalsh oder Mallaig erhältlich, alles Schnäppchen, ja vielleicht die besten im britischen Bahnverkehr.

Sobald der Zug eingefahren war – tatsächlich eine Diesellok der Baureihe 67 mit vier Mark 3-Wagen, wie erwartet auch ein erster-Klasse-Wagen mit Küche und Speiseabteil – musste man nur den Speisewagen besteigen und beim Zugbegleiter ein Upgrade auf die erste Klasse bezahlen. Gewährleistet war dann die unbegrenzte Versorgung mit Tee und Kaffee. Ferner stand ein ausgezeichnetes Frühstück zur Verfügung. Im Speisewagen konnte ein kleines Buffet an einem Wagendeck die Fahrgäste der zweiten Klasse versorgen.

Die Rückfahrt 16:15 Uhr ab Cardiff erfolgte ebenfalls nach einem Upgrade in die erste Klasse. Somit stand einem genussreichen Abendessen nichts mehr im Wege. Wie auf der Hinfahrt gab es wiederum nur fünf Fahrgäste in der ersten Klasse, darunter auch mein Freund und ich. Das Abendessen selbst war ausgezeichnet und entsprach dem Standard in einem guten Restaurant. Die Speisekarte konnte überzeugen und meine Auswahl - als Vorspeise Spargel, als Hauptgericht Lamm (*was denn sonst könnte man wählen als dieses Gericht, für welches Wales berühmt ist*), gefolgt kleinen gefüllten Windbeuteln und Kaffee - erwies sich als ausgezeichnet. Auch erschien das Innere des Mark 3-Wagens geräumig, ruhig und bot zudem einen hervorragenden ruhigen Lauf (ganz im Gegensatz zu einem Pendolino). Nur ein Produkt wurde extra berechnet, aber wer würde nicht positiv reagieren auf die Frage von unserer charmanten Kellnerin Cheryl: *„Möchten Sie einen Blick in die Weinkarte werfen, mein Herr?“*