

Titus Büttler

GOURMET AUF STAHL

– der Napa Valley Wine Train

Der Napa Valley Wine-Train zieht seit Jahren unzählige zahlungskräftige Weinliebhaber und Touristen an. Hervorragendes, frisch zubereitetes Essen und feine Weine aus dem Napa-Valley, serviert in luxuriös renovierten Pullmanwagen und Domercars sowie perfekter Service sind Markenzeichen.

Auf unserer Kalifornienreise 2014 besuchten wir den *Wine-Train* – unser Interesse: die fünfzigjährigen ALCO FPA. Mitfahren kann nur, wer ein Pauschalticket samt Essen bucht. Dazu gibt es verschiedene Kategorien von teuer bis außerordentlich teuer, je nach Wagentyp und Menu-Auswahl. Wir wählten die günstigste Kategorie (also teuer) und buchten von der Schweiz aus zwei Führerstandfahrten. Da jeweils nur eine Person zusätzlich im Führerstand sein darf, war mein Kollege Marcel Schumacher auf der Hinfahrt in der Lok und ich auf der Rückfahrt.

Als wir uns fast zwei Stunden vor Abfahrt in Napa CA im luxuriösen Ticketoffice einfanden, informierte uns eine freundliche Schalterangestellte, dass eines der beiden Tickets storniert worden sei und deshalb nur eine Person im Führerstand mitfahren könne, zudem habe die zweite Lok keinen zusätzlichen Sitzplatz. Mit einigem Nachstoßen („extra aus Europa angereist“) und zunehmend lauterer Stimme überzeugten wir die nächst höhere Instanz, dass die Lok gewechselt wurde und wir beide je eine Fahrt in der Lok machen konnten. Sie entschuldigte sich für ihr Versehen und erließ uns den nicht unbescheidenen Zuschlag für die *Cabride*.

Die Überraschungen setzten sich beim Boarding fort. Mein Kollege bestieg die Lok und ich wurde von einer charmanten Hostess namens Lesley in einen Speisewagen begleitet. Sie sagte, dieser Wagen sei eine Kategorie höher als gebucht, als Entschuldigung wegen des Problems mit der Lok. Jede und jeder Angestellte entschuldigte sich bei mir für die ver-sehentliche Stornierung – offenbar hatte das die Runde gemacht und mir wurde das bald peinlich. Nach wenigen Minuten erschien Lesley wieder und sagte, ich dürfe als Entschuldigung sogar im Domercar fahren (teuerste Kategorie) und das dortige vier-gängige Gourmetmenu genießen, selbstverständlich ohne Aufpreis!

Unmerklich fährt der Zug los. Damit die Wagen bei der langsamen Geschwindigkeit ruhig rollen, sind sie mit Beton beschwert worden. Wenige Wochen vor unsere Reise bebte die Erde in Napa und beschädigte einige Häuser schwer. Wir fahren deshalb nur im Schrittempo durch die Außenquartiere von Napa, um keine Folgeschäden an den Häusern zu provozieren. Die 29 km lange Strecke verläuft mitten durch das Weingebiet des Napa Valley, immer entlang des Highway 128. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt maximal 25 M.p.h., teilweise auch weniger.

Die Loks ALCO FPA-4 #71 und 70 stehen startklar vor dem *Wine-Train* (alle Aufnahmen am 21.10.15)



Auf der Hinfahrt konnte Marcel aus dem Führerstand beobachten, wie ein Lastwagen ein rotes Blinklicht überfuhr. Der Fahrer stoppte, als er den Zug sah. Der Lokführer bremste den Zug rechtzeitig ab. Zu spät: Die Barriere hatte sich zwischen Zugmaschine und Auflieger gesenkt. Der Fahrer fuhr trotz der eingeklemmten Barriere weiter und riss diese ab. Das Lokpersonal unterließ es, das Kennzeichen des Flüchtigen zu notieren. Das brachte per Funk eine Rüge des Dispatchers ein. Von diesem Abenteuer bekam ich nichts mit, denn ich genoss einen Gang nach dem anderen. Wirklich toll, was die Köche unterwegs hervorzauberten.

In St. Helena, CA umfuhren die Loks den Zug für die Rückfahrt. Jetzt war es an mir, die führende Lok #71 zu besteigen, die ALCOs waren ja das eigentliche Ziel unserer Reise. ALCO war einer der größten und traditionellsten Lokbauer der USA, von den Dieselloks besonders bekannt wurden die markanten sechssachsigen PA. Die kleineren vierachsigen FA und FB (Booster) waren meist für den Güterverkehr bestimmt. Charakteristisch für die ALCO-Lokomotiven war der schwarze Rauch beim Anfahren. Wenn der Turbolader beim Anfahren auf Touren kam, blies er den im Leerlauf entstandene Ruß in die Atmosphäre hinaus. Insgesamt 1401 FA und FB wurden in verschiedenen Ausführungen gebaut, darunter auch solche für den Personenverkehr (FPA resp. FPB).

Unsere beiden Loks sind FPA-4 und gehören zu den letztgebauten Maschinen, 1958 resp. 1959 wurden sie in Montreal für die CN als #6775 (#71) resp. #6760 (#70) gebaut. Sie haben den 1.800 hp-Viertakt-V12-Motor und sind 65-Meilen-pro-Stunde schnell. Bei der Napa Valley RR wurden sie auf Dualbetrieb mit Gas und Diesel umgebaut. Das für die ALCO charakteristische Rauchen beim Anfahren wurde ihnen so abgewöhnt. Der Lokführer Stephan Hoffmann, sein Großvater kam aus Deutschland, fuhr jahrelang bei der BNSF. Seine Lieblingsloks dort waren die SD60M mit den drei Frontfenstern.

Ohne weitere Zwischenfälle ging es zurück nach Napa CA, wo Stephan mir den *Time Table* überließ und wir ein letztes Mal entschuldigende Worte aus dem Mund der bezaubernden Lesley hörten. ◀



Lokführer Stephan Hoffmann in der FPA-4 #71



Guten Appetit! Die erste Vorspeise im Domecar