

## Gesteuerte Menüs

Es war gängige Praxis, dass Küchenchef und Oberkellner täglich die Speisekarten für die Mittag- und Abendessen und für die Tageskarte je nach Vorräten zusammenstellten. In den kleinen AR und BR mussten das drei, in den großen WR vier Menus sein. Dabei war Gedeck 1 stets ein Eintopfgericht (Hülsenfruchtsuppe mit Bockwurst, Reissuppe mit Hühnerfleisch o. ä.).

Die Gedecke 2 bestanden aus Suppe und Hauptgang, und die Gedecke 3 ebenso aber mit anderem Fleisch und Beilagen als in 2 oder mit Fisch und zusätzlich mit Nachtisch.

Gedeck 4 gab es nur im großen Wagen. Hier war die Regel: entweder mit einem kalten Vorgericht (z. B: Schinkenrolle mit Spargel) vor der Suppe oder einem warmen Zwischen-gericht (z.B. Ragout Fin) nach der Suppe. Es folgten Hauptgericht mit anderen Beilagen und Nachtisch.

Während des Sommerfahrplans, der während meiner Fahrtzeit von 1955 bis 1961 ab Anfang Mai für 18 oder 19 Wochen galt, musste alternativ zur Suppe noch eine Kaltschale angeboten werden.

Wer die Größe einer WR-Küche einmal gesehen hat, wird bestätigen, dass Koch und Küchenhilfe schon Meister ihres Fachs sein mussten, um die verschiedenen Gemüse, Salate, Suppen, Kaltschalen und Sättigungsbeilagen nahezu gleichzeitig servierbereit in die Ausgabe zu stellen und dort den Kellnern zu übergeben.

Vielreisende hatten trotz aller Bemühungen von Seiten jeder Brigade doch Anlass zur Klage. So hatte sich ein Vertreter im Außendienst bei der DSG-Hauptverwaltung in Frankfurt beschwert, dass er am Montag von Hamburg nach Bremen, am Dienstag von Bremen nach Köln, am Mittwoch von Köln nach Koblenz als Gedeck 2 stets Goulasch mit Rotkraut und Salzkartoffeln serviert bekam. Da es sich um Speisewagen verschiedener Dienststellen handelte, war das natürlich reiner Zufall, aber die Verwaltung nahm das zum Anlass, in Zukunft „Gesteuerte Menus“ anzubieten. Eine Arbeitsgruppe in Frankfurt stellte für sämtliche Dienste für einen Monat im Voraus Speisekarten mit drei bzw. vier Menus zentral her, so dass Wiederholungen der geschilderten Art ausgeschlossen waren. Die Lebensmittellager sämtlicher Dienststellen bekamen diese Unterlagen, damit alle Wagen rechtzeitig mit den vorgesehenen Lebensmitteln beliefert wurden.

Die Speisen hatten nun fachgerechte Bezeichnungen bekommen, sodass mancher gelernte Küchenmeister nach zahlreichen Berufsjahren sich nochmal ein Profi-Kochbuch kaufte:

Was ist ein Wiener Schnitzel, was ein Schnitzel „Wiener Art“ oder „Prager Art“. Ein Wiener Schnitzel muss aus Kalbfleisch zubereitet sein, ein Schnitzel „Wiener Art“ aus dem billigeren Schweinefleisch. Bei „Prager Art“ gehört ein Setzei oder auch Rührei auf das Fleisch. Der Koch muss davon ausgehen, dass der Besteller ein Fachmann ist, durfte sich also keinesfalls mit falschen Zutaten blamieren.

Ich hatte mit den „gesteuerten Menus“ im D284 Bremerhaven-Karlsruhe eine Katastrophe im 24-plätzigen Halbspeisewagen BRM erlebt:

Der 30. August war ein unfreundlicher, kalter Tag. Die Menüs waren vermutlich Mitte/Ende Juli an einem warmen Tag erdacht worden und sahen vor:

Gedeck 1: Linsensuppe mit Bockwurst.

Gedeck 2: Suppe/Kaltschale, Schweinskopfsülze, Bratkartoffeln, Gewürzgurke

### Gedeck 3: Suppe/Kaltschale, Hühnerfrikassee mit Gemüsereis, Kompott oder Eiscreme

Ich ging bei Abfahrt Bremen mit Speisekarten durch den Zug und bot zum ersten Essen um 11.31h ab Verde/Aller die drei Gedecke an. Für die kalte Sülze meldete sich bei den kalten Wetter keiner, drei oder vier entschieden sich für den Eintopf, aber die meisten Reisenden – es waren vielleicht 15 - wünschten Hühnerfrikassee.

Meine Köchin Eva Erdmann nahm meine Bestellung kommentarlos zur Kenntnis.

Die erste Serie verlief ohne besondere Vorkommnisse, aber das dicke Ende kam während der zweiten Serie 12.45h ab Hannover. Wieder bestellte keiner Schweinskopfsülze, aber die Masse entschied sich erneut für Hühnerfrikassee. Als ich nach dem ersten Service mit der leeren Schüssel am Schalter stand, um Nachschlag für den zweiten Gang zu holen, brach meine Köchin in Tränen aus und gestand, dass nichts mehr da sei. Die meisten Gäste wollten natürlich einen Nachschlag haben und deshalb entschied ich, dass ich die Situation den Gästen erklärte und ersatzweise eine andere Speise von der Tageskarte gratis anbot. So konnte ich alle Gäste beruhigen und auch zufrieden stellen. Ich bonierte die Gratisgaben ohne Preisangabe und beschrieb auch unter „Besondere Vorkommnisse während der Reise“ diesen einmaligen Vorfall. Es waren nur zwei oder drei Hühner im Bestand gewesen, und um die Menge zu strecken, hatte die Köchin mehrere Dosen Pilzen in den Hühnertopf gegeben. Wenn sie mir das gleich gesagt hätte, hätte ich für die zweite Serie dieses Gericht nicht mehr angeboten oder durch ein anderes ersetzt.

Bei Prüfung der Abrechnung und Vergleich mit den abgegebenen Bons gab es keine Rückfragen; meine Entscheidung wurde akzeptiert.

Ein Gast – offensichtlich ein Vielreisender - lobte mich sogar, wie gut ich die Panne gelöst hätte.



Im September 1958 fotografierte Winfried Gronwald den D284 bei Hann- Münden Nord. Ob Robert Petzold wohl Dienst hat im 24-plätzigen BRm ?

Im August 2015 sind wir genau an dieser Stelle vorbeigewandert und haben ein Gruppenbild aufgenommen! Das Bild stammt aus dem Archiv von [www.eisenbahnstiftung.de](http://www.eisenbahnstiftung.de)

Die Speisekarten wurden täglich auf den Wagen hergestellt. Dazu bekam jeder Oberkellner für seine Schreibmaschine ein Negativfarbband von der Dienststelle geliefert.

Im Einfach jedes Wagens befanden sich in einer Kühlbox aus Blech mehrere Wachsmatrizen. Auf einer wurde die Speisekarte aufgelegt, sie enthielt danach den Text der Speisekarte in Negativschrift. Von ihr konnte man dann etwa 25 gut leserliche Kopien – nun wieder in lesbarer Schrift - abziehen. Zusätzlich musste von jeder Karte ein Abzug ins Menü buch gedruckt werden, das auf dem Wagen blieb und einen Blick gestattete, was die Kollegen an den vergangenen Tagen den Gästen serviert hatten. Ins Menü buch warfen auch die Reisekontrolleure stets ihre Blicke.

Zusätzlich mussten von jeder Karte Abzüge den Abrechnungs-unterlagen beigelegt werden, so dass auch die Heimatdienststelle eine Übersicht bekam, was die Brigade lieferte.

		D S G		
ZUG NR.	545/283	Mül-K'ruh-Brhv.	DATUM:	27.-28.9.58
OBERKELLNER:	Petzold	KOCH:	Müller	
VOR- UND KALTE SPEISEN	Gabelbissen, Butter, Brot Hamburger Kraftbrot		1.5 1.8	
	Port. Gemüsealat mit 2/2 Eiern		2.4	
	Port. geräucherter Seelachs, Butter, Brot		2.6	
	Port. Dauerwurst oder Schinken, Butter, Brot		3.5	
	Roastbeef kalt, Sc. Remoulade, Bratkartoffeln		3.9	
SUPPEN	Dose Räucherlachsfilets, Butter, Toast		4.3	
	Ochsen schwanzsuppe		1.5	
	Fleischbrühe mit Ei		1.1	
	Schildkrötensuppe		1.5	
EIERSPEISEN	Eier ravioli, Endiviensalat, Tomatenk.		1.9	
	Omelett mit Spargel		2.2	
	3 Sets- od Rühreier mit Schinken		2.5	
	Bauernfrühstück		3.5	
	Omelett mit Champignons		3.8	
FISCH	T A G E S G R I C H T			
	Terrine Reissuppe mit Rindfleisch		2.5	
WARMES FLEISCHGERICHT				
	Achsenfilet mit Setsai, Endiviensalat, Kartoff.		2.1	
	Schweinebraten, Butterarben, Colbertkartoffeln		2.2	
	Schinken in Burgunder, Selleriesalat, Rüstkartoff.		2.5	
	Ungarisches Kotelett mit Spaghetti		2.8	
	Kumpistück mit Maerrettich Würfelkartoffeln		3.1	
	Pariser Schnitzel mit Schlosskartoffeln		3.5	
	Wabastück Gordon Bleu mit Nusskartoffeln		3.8	
FLEISCHLOSE GERICHTE				
	Gedünstete Tomaten Endiviensalat, Schwenkkart.		2.1	
	Steinpflanzkuchen mit Apfelmus		2.2	
	3 Salate, 1 Käse, 1 Joghurt, Kartoffeln		2.5	
GEMÜSE, SALATE, KOMPOT, VERSCHIEDENES				
	Tomaten od. Gurken od. Endiviensalat		1.5	
	Butterarben Breschbohnen		1.5	
	Mirebellen Kirschen		1.5	
	Edelweiß-Camembert, Butter, Brot		1.5	
	Schweizer od. Holländischer Käse, Butter, Brot		1.5	
	1 Glas Orangen od. Tomatensaft		1.5	
	Täglich frisches Obst und Feingeback			
	Besondere Wünsche hinsichtlich der Zubereitung von Schonkost werden nach Möglichkeit gern berücksichtigt.			
	Auf sämtliche Preise wird ein Zuschlag von 15% als Bedienungsgeld erhoben.			
	Weitere Speisen siehe Preisverzeichnis!			
 <b>Fürstenberg Bräu „Pilsener“</b> In allen Speise- und Schlafwagen erhältlich				

Wenn aus der Wachsmatrice ein Stück Wachs ausgebrochen war, konnte man sie reparieren, indem man vorsichtig mit einem darunter gehaltenen brennenden Streichholz das Wachs zum Schmelzen brachte und dadurch wieder eine gleichmäßige Oberfläche herstellte.

Ich hatte mir angewöhnt, in die Tageskarte stets ein oder zwei Gerichte aufzunehmen, die nicht ständig angeboten wurden. So gab es bei mir beispielsweise nicht nur „3 Rühr- oder Spiegeleier“, sondern „3 Rühr- oder Spiegeleier mit Lachs“. Das wurde von Vielreisenden dankbar aufgegriffen, wie mir zahlreiche Gäste bestätigten. Nebenbei erhöhte sich dadurch unser Umsatz.; davon profitierte die ganze Brigade.

Die Preise für alle denkbaren Speise-Kombinationen waren in einem mehrere Jahre gültigen Verzeichnis festgelegt

Die Küchenchefs waren angewiesen „auf 50% zu fahren“, d.h. dass auf Küchenbons im Betrag von 100 DM 50% des vorhandenen Materials verbraucht werden durften. Dazu wurden nicht nur

die laut Küchenabrechnung verbrauchten Mengen an Fleisch, Butter, Kaffee usw. berücksichtigt, sondern auch, ob z.B. bei Abfahrt rohes und bei Ankunft gekochtes Fleisch und damit wertvollere Ware im Bestand ausgewiesen wurde. Wenn die Brigade also viel Eistee oder Fleischbrühe – die nach Ende der Reise weggeschüttet wurde, weil sie sauer wurde - im Wagen- oder im Abteilgeschäft verkauft hatte, die zum Gestehungspreis von nahezu Null Geld in die Kasse brachte, fiel auch die Personalverpflegung besser aus.

Beim Bohnenkaffee mussten pro Tasse 6 und pro Kännchen 12 g Kaffeepulver verwendet werden. In den beiden großen Porzellankannen, die im heißen Wasserbad standen, konnten stets 8 Kännchen Kaffee gleichzeitig gebrüht werden. Dafür war ein 100g fassender Messbecher vorhanden. Der Kaffeepulververbrauch war mit den abgegebenen Bons über Kaffeeverkauf genau überprüfbar

Es war verboten, unterwegs Material, z.B. einen Kotelettstrang, einzukaufen, mit dem der Koch eine Serie Mittagessen hätte auf eigene Rechnung herstellen können.

Es gab wenige Ausnahmen, dass der Kellner während der Reise Lebensmittel einkaufen durfte. Dazu gehörte ein Saisonartikel: frischer Spargel – der Tagespreis war starken Schwankungen unterworfen. Hier war die Anweisung, dass ein Gast ein halbes Pfund Spargel mit Beilagen zu dem Preis nach dem Beleg bekam, den ein ganzes Pfund im Einkauf gekostet hatte – wieder in Anlehnung an die 50%-Regelung. Zusätzlich konnte eine Portion roher oder gekochter Schinken oder Lachs gegen Aufpreis bestellt werden.



*Zum Bild: Der hier gezeigte Koch wurde wegen seines Oberlippenbärtchens „Der Doktor“ genannt und war ein Spitzenkoch der DSG, der bereits in den Reichsregierungszügen kochte. Er war auch als Ausbilder sehr beliebt. (20.04.1956) Foto: Walter Hollnagel, Archiv www.eisenbahnstiftung.de*

Ich habe in Westerland von einem Kölner Speisewagen Königskuchen übernommen, der bei mir ausgegangen war. Mit einem DSG-Lieferschein war das problemlos möglich

Ich habe auch gesehen, dass Köche einen „Blauen Brief“ bekamen: „Auf der Reise vom 12. bis zum 15.8.195x im D476 haben Sie nur 44% Küchenergebnis erzielt. Für die fehlenden 6% müssen Sie vor Beginn der nächsten Reise ...DM einzahlen. Wer nicht genügend Bargeld bei sich hatte, musste einen Vorschuss nehmen. So streng waren die Regeln bei der DSG !

Erinnert und niedergeschrieben von Dr. Robert Petzold



Elegant und sicher wie vor 60 Jahren serviert unser Mitglied Dr. Robert Petzold das Essen im DSG- Speisewagen. Anlass für den Ausflug zum „Italia- Express“ nach Garbsen war der 86ste Geburtstag des "Oberkellners" und der 82ste Geburtstag der beiden historischen WUMAG-Speisewagen Bauart 1935.