

Anja Steinhorst

Ausstellung „Speisen auf Reisen“ Essen und Trinken im Umfeld der Eisenbahn

Welche Themen über das Allerweltsthema „Loks und Wagen“ hinaus vermitteln professionelle technikhistorische Museen und wie machen sie das mit Inszenierungen bzw. Ausstellungen? Diese Fragen werden unter ehrenamtlich tätigen Museums-Eisenbahnern sowie Eisenbahn-Museums-Machern interessiert diskutiert. Beispiele seien daher in der DME vor- und zur Diskussion gestellt, im folgenden die am 4. 11. 2004 eröffnete Ausstellungseinheit zur Geschichte der Reiseverpflegung bei Eisenbahnfahrten im ersten Obergeschoß des Beamtenhauses im Deutschen Technikmuseum Berlin. D. Red.

Als 2002 die Deutsche Bahn die Abschaffung ihrer Speisewagen ankündigte, gab es so stürmische Proteste, daß sie 2003 diesen Beschluß zurücknahm: ein Zeichen, wie sehr der Speisewagen bei den Fahrgästen zum selbstverständlichen Reisekomfort gehört. Wie die Gastronomie auf Schienen entstand, davon erzählt die Ausstellung „Speisen auf Reisen“ im Deutschen Technikmuseum Berlin.

Diese unter Leitung von Alfred Gottwaldt, dem Leiter der Abteilung Schienenverkehr, von der Autorin als wissenschaftliche Mitarbeiterin konzipierte Ausstellung beleuchtet erstmals das Thema „Essen und Trinken im Umfeld der Eisenbahn“ anhand einer einzigartigen Sammlung von Geschirr, Besteck, Modellen, Fotos, Plakaten und Dokumenten wie Speisekarten und Rechnungen. Sie zeigt, wie die ersten Bahnhofswirtschaften entstanden und seit den 1880er Jahren der Speisewagen seinen Siegeszug antrat. Die belgisch-französische Compagnie Internationale des Wagon-Lits und kleinere deutsche Speisewagenbetreiber waren die ersten, die das Restaurant auf Rädern betrieben. 1916 wurde die MITROPA gegründet.

Die ersten luxuriösen Speisewagen der 1890er Jahre mit exklusivem Publikum, der legendäre Rheingold-Zug, der ostdeutsche MITROPA-Speisewagen und der westdeutsche QUICK-PICK-Wagen der DSG – sie sind ebenso zu sehen (wenn auch nicht im Original!) wie eindrucksvolle Darstellungen der Arbeit „hinter den Kulissen“ in der engen, heißen Küche. Nostalgiegefühle kommen auf ange-

sichts der bauchigen Kaffeetasche. Das RATIONELL-Geschirr aus den mitteldeutschen MITROPA-Wagen werden viele Besucherinnen und Besucher noch benutzt haben. Das alte Bahnhofsgeschirr aus den 1890er Jahren und das Plastikservice aus den 1970er Jahren – Designgeschichte bei der Bahn. Die Ausstellung ergänzt die große Eisenbahn-Ausstellung in den beiden Lokschuppen des Deutschen Technikmuseums Berlin und macht Appetit auf ein bisher vernachlässigtes Kapitel der Eisenbahngeschichte.

Die ersten Eisenbahnreisenden mußten sich noch selbst versorgen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecken und der Errichtung von Bahnhöfen die ersten „Restaurationen“, frühe Bahnhofswirtschaften. Sie boten dem zahlungskräftigeren Publikum eine willkommene Möglichkeit zum Speisen, während die Wasservorräte für die Lokomotiven aufgefüllt wurden. In den etwa halbstündigen Fahrtpausen, die in vielen Fahrplänen vorgesehen waren, mußte schnell bedient und gegessen werden. Einfallsreiche Bahnhofswirte reichten Speisekörbe in die Züge und ließen Eßwaren sowie Getränke auf den Bahnsteigen verkaufen.

1880 richtete die belgisch-französische Compagnie Internationale des Wagon-Lits (CIWL) die ersten „fliegenden Küchen“ ein, wie die Speisewagen anfangs genannt wurden. Zunächst mußte allerdings ein Halt in einem Bahnhof abgewartet werden, um vom Coupé-Wagen in den Speisewagen wechseln

zu können. Erst die Einführung des Durchgangswagens und des Faltenbalgs 1892 ermöglichten das Sich-Bewegen innerhalb des Zuges. Die CIWL setzte mit dem Komfort ihrer Speisewagen Maßstäbe, an denen sich die nachfolgenden Speisewagenbetreiber und auch die 1916 gegründete Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-gesellschaft, die MITROPA, orientieren mußten.

Unten links: Der Bahnsteigverkauf erfolgte häufig durch Kinder, als billige Arbeitskräfte, Slg. DTMB

Unten Mitte: Koch und Küchengehilfin auf wenigen Quadratmetern, um 1930, Slg. Freunde der MITROPA e. V.

Unten rechts: Plakat der MITROPA aus den 1930er Jahren

Nächste Seite oben links: Die fünf Ausstellungseinheiten sind durch zeittypische Geschirr-Großmodelle optisch voneinander getrennt. Hier eine MITROPA-Tasse am Übergang von der stationären zur fahrenden Verpflegungsepoche.

Oben rechts: MITROPA-Tassen zunächst hellblaues Porzellan, Porzellanfabrik Gebr. Bauscher, Weiden, 1934, Foto: DTMB

Mitte: Blicke in die Ausstellungseinheit der Epoche von MITROPA und DSG mit hohen Säulenvitrinen für Geschirr- und Speiseobjekte, Wagenmodelle und einer Sitz-Installation aus dem Quick-Pick-Wagen.

Unten links: „Feinfrostgericht“, gelagert und serviert auf „Plaste-Assietten“ ab 1970 in MITROPA-Speisewagen, Slg. Freunde der MITROPA e. V.

Unten rechts: Im Großmodell des Kaffee-Kännchens der 1980er Jahre läuft ein Werbefilm der MITROPA – auch das bereits Geschichte.

5 Fotos 8. 1. 2005, Fotos: Wolfram Bäumler



In den fahrenden Restaurants konnte man zwischen Gerichten à la carte und täglich wechselnden Menüs wählen. Weiße Tischtücher, Porzellan sowie versilbertes Tischgerät und Besteck vermittelten einen gediegenen Eindruck. Seit den 1970er Jahren ergänzte Einweggeschirr aus Pappe und Kunststoff den Bestand von Gastronomieporzellan in den Speisewagen der MITROPA und der westdeutschen DSG (Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft). Dank der einzigartigen Geschirrsammlung des Museums aus frühen Bahnhofswirtschaften und aus allen Epochen der MITROPA und DSG sowie zahlreicher Speisekarten und Werbematerialien läßt die Ausstellung wechselvolle Zeiten lebendig werden: Zunächst konnten sich nur wohlhabende Reisende den Luxus des Speisewagens leisten. Um ihr leibliches Wohl kümmerten sich in der Frühzeit meist sechs Personen, die bis

zu 14 Stunden im Einsatz waren. Das Personal war vorwiegend männlich, Frauen wurden nur als Küchenhilfen beschäftigt. Der Silberputzer war für die versilberten Bestecke und Tafelgeräte verantwortlich. Der Koch mußte ein Alleskönner sein und hatte auf wenigen Quadratmetern alle Hände voll zu tun. Seit 1928 ließ die MITROPA in zentralen Vorküchen an den Bahnhöfen Altona und Frankfurt/Main viele Speisen vorbereiten. Der Kellner hatte das umfangreichste Arbeitsfeld, das vom Verladen der Getränke und Lebensmittel bis zum Arbeitsplatz-Service mit kleinen Speisen und Getränken reichte. Die Verantwortung für den Speiseraum trug der Oberkellner.

Während laut des „Preis-Courant“ von 1859 ein „ganzes belegtes Butterbrod bestehend aus 2 Schnitten Rockenbrod“ 2 Groschen kostete, waren

1947 für die „Tagesspezialität“ bestehend aus einem „Lendenstück, Gärtnerinart, 100 g Fleisch, 10 g Fett, 1 Kart.“ 2,20 RM zu bezahlen. Ab den 1960er Jahren löste Tiefkühlkost zunehmend frische Ware ab, und die Speisewagenbesatzungen wurden auf zwei Personen reduziert.

So stellt die neue Ausstellung „Speisen auf Reisen“ auch ein interessantes Kapitel Dienstleistungsgeschichte im Umfeld der Eisenbahn vor und lädt zu einer genußvollen Wanderung durch die Kultur des Reisens ein. Zur Ausstellung gibt es für 9,80 € ein Begleitbuch mit 96 Seiten und über 150 durchgehend farbigen Abbildungen.

