

A man in a brown jacket is lifting a woman in a grey checkered jacket. They are standing in front of a yellow and white Eurostar train. The woman is smiling and looking at the man. The train has the word 'Eurostar' written on it in yellow.

**EUROSTAR**

**“THE CARETAKING CATERING”**

**RAYMOND ROMBOUT**

EUROSTAR/ANWB

Voor uw reporter «ter plaatse» was weer geen moeite teveel. Deze reportage begon in onze hoofdstad, waar hij op een onchristelijk uur door allerlei mensen werd uitgekafferd, gecontroleerd, gefouilleerd, bespied en uitgevraagd.

Vervolgens werd hij in een grote buis op wielen gestopt en tegen 300 km per uur het land uitgezoefd. Met buis en al werd hij in ijskoud water gedompeld, verzeilde uiteindelijk in een land waar geen kat zijn taal sprak en het bovendien oude wijven goot. En zeggen dat er mensen zijn die dat voor hun plezier doen.

Pas zeven uur later mocht hij terug naar zijn geboorteland, mits weer de catharsis van dwangbuis, onderdompeling en zoef-

snelheid te ondergaan. Het mag geen verbazing wekken dat uw reporter 's avonds als een gebroken man weer in bed kroop.

Hij zag sterretjes. Eurosterretjes.

Nog goed dat er intussen werd gegeten...

Want daar gaat deze reportage in feite over : het eten aan boord van de Eurostar. Wat eet je er, hoe en waarom? Wie maakt het hoe klaar? Hoe komt het er?

Kortom, een korf vragen van een doorsnee-Eurostarreiziger, en slechts één man om die te beantwoorden : de heer J.F. Van Aelst, cateringmanager bij de NMBS.

Hallo, mijnheer Van Aelst, waar brengt u ons naartoe? Naar Tafeltjesland?





EUROSTAR/NMBS

«Kijk, ik zal u dat even uitleggen,» zei mijn gesprekspartner opgewekt maar gedeceerd, en nam alvast een bundeltje blanco papier. «U mag om te beginnen de bediening aan boord niet verwarren met de voorbereiding ervan.»

Vele organigrammen en één opperste verbazing later had hij de hele zaak diepgaand, duidelijk en allesomvattend uit de doeken gedaan, maar begreep ik er niks meer van. Ik ben uiteraard u niet, maar u bent verwitigd: hier gaan we dus, tegen 300 km per uur. Het begint natuurlijk met de tunnel, of liever met de eigenaar ervan: Eurotunnel. Die laat er voor de helft van de exploitatietijd haar eigen troeteltrein «le Shuttle» in rijden en verhuurt de andere helft aan Eurostar.

Eurostar is een project van de drie rechtstreeks betrokken spoorwegmaatschappijen: NMBS, SNCF en EPS\*. Aan boord van die treinen wordt er een behoorlijk stukje gegeten. Daarvoor staat dan weer een andere firma in: de CCCC, in de wandeling de «4 C's» genoemd. Goed dat het er vier zijn. CCCC is een consortium uit drie landen: het Franse Wagon-lits, het Britse OBS en het (Belgische?) Sabena. CCCC heeft de eindverantwoordelijkheid van de dienst aan boord. Bediening in eerste klas wordt *Restaurant a place (RAP)* genoemd. Daarnaast wordt er ook verkocht in de bar en met trolleys in 2e klas (VA). De producten voor de bar komen van gespecialiseerde leveranciers. Het eten in 1e klas wordt bereid

bij Belgavia. Al die producten komen samen in het bevoorradingscentrum: het CAV. Elke Eurostarterminal beschikt over zo'n CAV. In Parijs wordt dat uitgebaat door Nordrail, in Londen door Rail-Gourmet en in Brussel door Restorail. Dit laatste centrum is gevestigd in de Frankrijkstraat, meer bepaald in het Zennewatergebouw (het vroeger SAILIK-gebouw).

Het CAV heeft dus geen eigen produktekeuken en doet ook niet aan verwerking. Het staat wel in voor de bestellingen van alle producten, de opslag in het magazijn of de koelruimten, de tray-setting, dishwashing, on- en off-load. U merkt dat de terminologie niet bepaald Nederlands klinkt.

De samenstelling en toelevering van al deze producten wordt verwerkt via een netjes uitgekende, geautomatiseerde straat, met verschillende niveau's en circuits. Dit uitleggen vergt een artikel op zich: volgende maand in Het Spoor. Van spoor gesproken, even terug naar de heer Van Aelst. «Wat gebeurt er precies aan boord?»

«Alles wordt geleverd in verschillende soorten containers: drankcontainers, eet- en materiaalcontainers, trolley's waarin de dienblaadjes (tray's) worden vervoerd. Alle containers hebben twee barcodes, een vaste die de identiteit bepaalt en een variabele voor inhoud en plaatsbepaling. Geen bak in Europa of we weten waar hij is.» «'t Is geen leven meer voor een bak. De producten voor bar en

trolley zijn dus afhankelijk van de verkoop, maar de producten voor 1e klasse...»

«... de RAP's.»  
«Ja juist, de RAP's zijn die dan tot op de eenheid juist geteld?»  
«Bij reservatie in eerste klas hoort automatisch de bestelling van een maaltijd. Aangezien reizigers tot twintig minuten voor vertrek kunnen inchecken, en dat ook in Rijsel kan gebeuren terwijl de trein al onderweg is, kunnen we dus nooit het juiste aantal kennen. Om deze fluctuaties het hoofd te bieden, voorzien we een extra van 10% + 10 trays. In het begin was die marge ruimer, maar ervaring heeft uitgewezen dat dit voldoende is.»

«De eetproducten komen dus goed en wel verpakt op de trein. Worden ze daar dan opgewarmd?»  
«Een Eurostar bestaat uit twee locomotieven, 18 rjtuigen, waarvan 2 barrijtuigen. Daar bevindt zich ook een kleine keuken, eigenlijk een kombuss. Wij noemen het een «galley». Zo'n galley staat in voor de bediening van drie 1e klasrijtuigen, hetzij maximaal 105 reizigers. Daarnaast zorgt die galley ook voor de bestelling van snacks uit de tweede klas. In de galley beschikt men voor dit alles over 5 koelkasten, 2 micro-golfovens en 1 grill. Op het moment van de maaltijd worden de RAP's kort opgewarmd in de oven.»  
«Het menu laat me de keuze tussen twee hoofdschotels. Hoe lost u dat op?»  
«In de aanvangsfase was dat een beetje gokken, en werd er een grotere reserve voorzien. De

ervaring heeft ons de voorkeuren leren kennen. Een uitzonderlijk éézijdige keuze kan voorkomen, maar op het menu staat dan ook vermeld, zolang de voorraad strekt.

«Stel dat ik vis noch vlees lust?»  
«Ook daar werd aan gedacht. We verwachten een verbruik van 5% vegetarische maaltijden. Het volstaat dit bij de inschrijving te vermelden. Op dezelfde manier wordt gezorgd voor reizigers die vanwege religie of gezondheid speciale wensen hebben. Zowat 12 maaltijdtypes zijn mogelijk: suikervrij, macrobiotisch, kosjer, noem maar op. We hebben het in huis.»

«Aan de samenstelling wordt dus veel aandacht geschonken?»  
«Bijzonder veel. Dat is te belangrijk om het alleen aan CCCC over te laten. De drie spoorwegen hebben daar inspraak in. Om de zes maand wordt een proeverij georganiseerd. Een proefjury stelt dan aan de hand van technische fiches enkele menu's samen.»

«Een jury? Dat ruikt naar traditie en compromissen?»  
«De gerechten zijn inderdaad risicoloos. Ze worden geacht door de grote massa te worden geapprecieerd. De reiziger verwacht trouwens ook niet meer van ons. Eurostar is geen specialiteitenrestaurant. Tot nu toe was de menukeuze behoorlijk Frans van inslag, dus zeker niet onbekend voor Beigen. De Engelse smaak wordt -euh- in toom gehouden. Het Engelse ontbijt daarentegen wordt dan weer fel op prijs gesteld.»

-«Wat is de maximum capaciteit?»  
«Zoals gezegd: 210 RAP's per Eurostar. In september rijden we 10 Eurostars per dag per traject. Uiteindelijk moeten er dat 16 worden.»

«Dat betekent 16 treinen maal 4 trajecten maal 210 reizigers = 13.440 maaltijden per dag?»  
«Veel hè? En dan reken ik de Thalys niet, en de toekomstige HST's naar Amsterdam en Keulen. Maar daar is de reisduur veel korter, of althans de stopfrequentie hoger. Daarvoor wordt een andere oplossing uitgedokterd. Ik wijs er wel op dat de 3 CAV's samen voor dat aantal instaan. De een krijgt het leeggoed van de ander; het eten op Londen-Brussel wordt dus in Londen klaargezet.»

«Hoe houdt u het uit elkaar?»  
«Gewoonte. En niet teveel nadenken. Dat helpt.»  
U mag het gerust van mij weten, lezer. Toen ik bij onze cateringmanager buitenkwam had ik twee opvallende gewaarwordingen. Behalve het punthoofd dat ik moest torsen, hoorde ik ook mijn rammelende maag. Dit laatste kon ik dadelijk verhelpen zie. Kom hier met die incheckbalie!

«Hoe houdt u het uit elkaar?»  
«Gewoonte. En niet teveel nadenken. Dat helpt.»  
U mag het gerust van mij weten, lezer. Toen ik bij onze cateringmanager buitenkwam had ik twee opvallende gewaarwordingen. Behalve het punthoofd dat ik moest torsen, hoorde ik ook mijn rammelende maag. Dit laatste kon ik dadelijk verhelpen zie. Kom hier met die incheckbalie!

\* European Passengers Services. Een geprivatiseerd onderdeel van British Rail.





(HET IS NIET MOEILIK, HET IS GEMAKKELIJK)

## ETEN ONDER WATER

8.00 s' morgens, ergens tussen Brussel en Halle. Ik ben net gelanceerd in de intrige van mijn boek -een turf van John Irving, kampioen turvenschrijver- wanneer ik een eerste verscheurende keuze moet maken tussen drie ochtendaperitiefjes: een sinaas graag. De hostess feleciteert me daarvoor met een aanstekelijke glimlach. De purser van zijn kant, begint de dag door ons via de interfoon viertalig op ons gemak te stellen, wat in mijn rijtuig een paar zweempjes glimlach ontlokt. Van de aanstekelijke hostess krijg ik een menukaart voor het ontbijt en aangezien mij dat niet vaak overkomt, verdient dat nader onderzoek. (de kaart)

De voorkant toont een aquarel van Christopher Corr: fris landschap, kan overal in Europa zijn, met een stuk of wat boerderijtjes, dieren, fruitplukkers, een melkmeid. Het felle geel en oranje palet steekt schrill af met de eerste regenbui van de dag. Meer zon in mijn hand dan aan mijn raam. The English Mood is nearby.

Het ontbijt zelf start met een gepocheerde en bekruidnagelde peer. Dat peertje heeft iets koppigs en probeert constant te vluchten. Uiteindelijk heb ik het kunnen verschalken. «Continentaal of Engels, mijnheer?» Weer die moeilijke keuze. Continentaal betekent Emmenthal, ham en ei. Ik kies voor de tactiek van de geleidelijke gewinning: Engels dus.

De vijf torens van de Doomikse kathedraal tekenen zich net af aan de horizon als ik het ontbijt op schoot krijg. Naast het drooggebakken sneetje bacon en het vochtige braadworstje is de opvallende hoofdrol voor de omelet. Enkele champignons figureren bescheiden. De tomaat spreekt behoorlijk Engels. de croissant



EUROSTAR/ANM

vlekkeloos Frans. Enkele kopjes thee of koffie om door te spoelen. Al bij al een bevredigend begin van de dag, en het is nog niet gedaan. Vertederd kijk ik naar het mini peper- en zout-stelletje, bestek en servethouder. Getooid met het Eurostar-embleem, duidelijk voer voor souvenirjagers. De steward die afruimt moet mijn gedachten hebben gelezen, want raad eens waarnaar hij eerst grijpt? Ik stel me aan hem voor en zeg dat dit een reportage voor Het Spoor is. Diep onder de indruk nodigt hij me uit voor een kijkje en een kiekje in de galley. In de galley regeren twee hostessen. Zij staan in voor de warme maaltijden, de snack en de bar. De galley is verrassend groot en

hygiënisch. Het eten wordt niet zonder handschoenen aangepakt en op elk hoofd past een kapje.

Op het traject tussen Rijsel en Calais haalt de Eurostar zijn topsnelheid. Een gelegenheid die de treinmanager niet laat liggen om dat jubelend te verkondigen. Het landschap ziet er tegen 300 km per uur net eender uit, alleen regent het wat vlugger.

«Het spectaculaire is dat er niks spectaculair aan is», was één van de commentaren die ik had gelezen over de kanaaltunnel. Fout. De Britse hoofdstad is binnenkort zo nabij als pakweg Rotterdam. Voor wie het zijn hele leven gewoon was per boot of jetfoil de plas over te steken is dat behoorlijk spectaculair.

Op de terugweg laat de Eurostarkeuken zich van haar beste zijde zien. De aperitiefkeuze tussen fruitsap of champagne is vlug gemaakt. Champagne kan ik thuis ook drinken. De «Salade Niçoise» doet me dan weer mijmeren over zonniger oorden. Tomaat, ansjovis, een stukje peer alweer, prinsesseboontjes, ei, kruisla, vinaigrette, paprika, augurk, en op een olijffe meer of minder heeft men niet gekeken. Links en achter mij wordt dit voorafje overvloedig gewaardeerd maar mijn directe overbuur heeft het er niet zo op begrepen.

Dezelfde aquarel van Corr schildert me vervolgens een zalmfilet met saffraanrijst en gemengde groenten voor. Ik heb daar gemengde gevoelens over en doe inderdaad een goede keuze met «Lamsmedaillons, aardappelen en provencaalse groenten.» Als wijntje mag ik kiezen tussen een Côte de Nuits 1990 of een kleine Bordeaux van hetzelfde jaar. Ik word ook een glaasje water bijgeschoven. Het kaasassortiment stelt een roquefort en een stevige Engelse kaas voor, waarvan ik de naam ben vergeten. Een koffie en een bavarois van aardbei maken de zaak af.

Mijn overbuur heeft de hele reis op z'n digitale agenda zitten tikken en gunt het eten nauwelijks een blik. Was duidelijk bezig zich in het Guinness-boek te tikken. Zo kan het dus ook. De arme man moet dit waarschijnlijk elke dag ondergaan. Alle dagen tafelen in een sterrestaurant is immers niet vol te houden, ook al is dat een Euroster.

Dit is overigens een restaurant met prima bediening, aangename keuken en degelijke prijs/kwaliteit verhouding. Maar het is wel het enige restaurant dat ik ken waar men onder water eet. Claustrofoben boeken beter niet. □