

Manfred Marc Umfahrer

Kombüsengeflüster

Die Abenteuer eines Schiffskochs,
der auf allen Weltmeeren zuhause ist

»Kombüsengeflüster. Die Abenteuer eines Schiffskochs, der auf allen Weltmeeren zuhause ist« ist die Neubearbeitung des Buches »Logbuch eines Schmutz«, erschienen im Eigenverlag 2022.



www.editionkeiper.at

© edition keiper, Graz 2024

1. Auflage Juli 2024

nautik 2

Cover, Layout und Satz: textzentrum graz

Covergestaltung: Karin Kröpfl

Alle Fotos: © Manfred Marc Umfahrer

Druck und Bindung: Totem

ISBN 978-3-903575-18-9



GRAZ

MANFRED MARC UMFahrER
KOMBÜSENGEFLÜSTER
DIE ABENTEUER EINES SCHIFFSKOCHS,
DER AUF ALLEN WELTMEEREN
ZUHAUSE IST

Für meinen Vater.

Inhalt

WIE ALLES BEGANN	7
STECKBRIEFE	
der relevantesten Positionen an Bord eines Schiffes	13
KAPITEL 1:	
Charaktere und ihre Auswirkungen an Bord	30
KAPITEL 2:	
Mr. Drake is awake!.	48
KAPITEL 3:	
Sexsklave Koch und andere Liebesgeschichten	68
KAPITEL 4:	
Benebelt durch die Polarkreise auf russischen Wodka-Torpedos	82
KAPITEL 5:	
Kotzende Gäste mit viel Charme	100
KAPITEL 6:	
Hafenlogistik und die Perversität der Landbewohner . .	122
KAPITEL 7:	
Sam.	150
KAPITEL 8: Am Ende der Gangway.	160
DANKSAGUNG.	184
BILDTEIL	190



WIE ALLES BEGANN

Was? Warum? Wieso?

Welches Lebensgefühl brachte mich dazu, so viele Jahre auf Schiffen zu leben und zu arbeiten? Hm, ich würde sagen, es war die Neugier! Die Neugier auf das Blaue, Weite und Unbekannte.

Viele von euch planen eine Seereise oder waren bereits auf einer. Aber nur wenige Schiffsbesucher wissen Bescheid darüber, was hinter den Kulissen passiert – über die Crew, die Logistik, die Technik (zur Unterstützung gibt es auf den hinteren Seiten Aufstellungen über die Mannschaften auf einem Schiff). Und gar nichts wissen sie über die Gefahren und Nöte auf hoher See!

Mit diesem Buch möchte ich euch, liebe Leserinnen und Leser, mit an Bord nehmen, damit ihr mich auf meinen interessanten und abenteuerlichen Reisen begleiten könnt. Möget ihr dabei so neugierig werden, wie ich es einst gewesen bin. Als junger Mann.

Leinen los!

Meine Kochausbildung hatte ich in einem Salzburger Hotel abgeschlossen. Es folgten ein Jahr als Hummerkoch in Portland sowie diverse Verträge in Fünf-Sterne-Betrieben in Wien, Stuttgart und auf Madeira, einer Insel vor der Küste Afrikas. Danach schob ich meine Dienste bei etlichen Caterings in und außerhalb Europas, zumeist als »First Chef«, »Sous Chef« oder »Head Chef«.

In den Großküchen der Formel-1-Rennstatten traf man mich mehrere Saisonen lang an, auf der saudischen Halbinsel zum Beispiel oder im Persischen Golf, wo ich in Bahrain mit der Scheich-Familie abhing. In Südostasien durfte ich einmal auf der goldenen Kloschlüssel des Königs von Malaysia sitzen, bevor sie von der Security auf Sprengstoff kontrolliert wurde. Ein Häuschen aus Gold hat eben seinen Preis!

2002 schließlich flog ich, 22-jährig und mit 600 Euro in den Taschen, nach Miami, um dort in »Harry's Restaurant« zu arbeiten. Ich mietete in Little Havana eine kleine Wohnung. Schon nach kurzer Zeit war klar: *Miami, you own me!*

Mein Chef, Harry, ein gebürtiger Österreicher, führte dort sein Restaurant ziemlich erfolgreich. Oktoberfest, Schnitzel und Bier waren in Amerika angekommen.

Neben der Arbeit in der Küche galt mein Interesse vor allem den amerikanischen Frauen, guter Musik, Party-Substanzen, coolen Clubs und allem, was man sonst als Single im besten Alter in einer Stadt wie Miami erleben konnte. Wie zum Beispiel, sich von Transvestiten und Striptease-Tänzerinnen in Key West ausziehen zu lassen, um dann rechtzeitig aus dem Fenster zu fliehen, bevor Peitsche und Vaseline zum eigentlichen Thema des Abends wurden.

Das Gehalt betrug 2.200 Dollar im Monat, ganz schön viel, allerdings schnalzten die Ausgaben bald auf 4.000 Dollar. Definitiv ein Grund, sich Sorgen zu machen. Aber nicht für mich. Erstens war ich 22 Jahre alt und voller Tatendrang. Zweitens ist Florida ein Land voller Millionäre und man will da nicht als armer Schlucker dastehen. Und drittens ist man als Österreicher fast verpflichtet, denen da drüben zu zeigen, dass wir keine Kängurus sind. Ganz ehrlich – ich ließ nichts aus und war für alles Unbekannte immer

und überall zu haben. Und, Leute!, ich bereue nicht einen ausgegebenen Cent.

Nach einem Jahr hatte ich 20.000 Euro Schulden auf meiner Kreditkarte, aber eine richtig geniale Zeit hinter mir. Bis heute frage ich mich, warum meine Bank so zuvor-kommend war. Immerhin, den Oldsmobile Delta 88 Royal konnte ich günstig erstehen, dafür aber turmt sich zu Hause ein Haufen unbezahlter Strafzettel auf.

Ein Zweitagesbesuch im North-Miami-Gefängnis läutete schließlich das Ende meines Amerika-Trips ein. Übrigens, nicht wegen der 0,05 Promille landete ich hinter Gittern, sondern wegen des Polizisten, der es nicht verstanden hat, als ich ihm erklären wollte, dass man in manchen Tälern Österreichs mit Promille im Blut geboren wird. Ich war eigentlich nicht sehr besorgt, hatte ja nichts Arges getan, aber wir sind halt in den Vereinigten Staaten, da laufen die Uhren anders.

So schnell konnte ich gar nicht schauen, da wurde ich mit Handschellen in eine Zelle geführt, vollgestopft mit Latinostrizzis. Ich kann mich noch gut an den Eimer Himbeerwasser erinnern, den die Officers in die Mitte der Zelle gestellt hatten. Um meinen Branddurst zu löschen, schopf-te ich daraus mit den bloßen Händen und hätte dafür von einem der Scarface-Typen beinahe eine verpasst bekommen. Um Punkt 21:00 Uhr sorgte ein schwarzer Koloss dann für Ruhe unter den Insassen: »Time to sleep, ladies!«

»Adieu!« zu sagen zu dieser American-Dream-Wunderwelt war nun unausweichlich. Ich musste den roten Zahlen am Konto ins Auge blicken. Zuerst aber im Gerichtssaal dem Schnellrichter, nachdem sie mich aus der Zelle gebracht und ihm vorgeführt hatten. Am Rande bemerkt: Das Urteil bereitete mir an den Häfen und Flughäfen der

USA noch Jahre, ja Jahrzehnte Probleme. Siebzig Jahre, um genau zu sein, denn so lange sollte mein Name auf der Blacklist stehen. Ein Software Update im juristischen System Floridas bewahrte mich vor diesem Schicksal: Mein Name wurde wundersamerweise gelöscht.

Natürlich verabschiedete ich mich mit einer gigantischen Abschiedsparty, die unter dem Motto »Eh schon wurscht!« stand. Aber das ist eine andere Geschichte. Vielleicht schreibe ich irgendwann einen zweiten Teil zu diesem Buch, der sich dann nur mit meinem Leben an Land beschäftigen wird.

Eineinhalb Jahre später und nach etlichen Zusatzjobs neben dem Hauptberuf als Koch, Einsparungen bei allem, was Spaß machen könnte, und der Lebensführung eines Mönchs war ich immer noch mit 10.000 Euro im Minus. Aber trotz der Verzweiflung, des Frusts und des Zorns, die sich damals einstellten, bin ich immer optimistisch geblieben.

Positiv eingestellt war ich, Gott sei Dank, immer schon und wusste daher genau: Es wird schon weitergehen, irgendwann wird ein Licht am Ende des Tunnels flackern. Und dieses Licht erschien dann wirklich, und zwar im Sommer 2003 im »Bistro«, einer ehemals von meinen Eltern in Hermagor – meinem Kärntner Heimathafen – geführten Kultkneipe. Genau da führte der Alkoholpegel zwei ehemalige Kindergartenfreunde an der Theke zusammen. Mein Freund erzählte mir, gerade vom Nordpol zurückgekommen zu sein. Er hatte als Barkeeper auf einem russischen Atom-Eisbrecher gearbeitet. Ihr könnt euch vielleicht vorstellen, wie sich sowas mit mächtig intus anhört? Vernünftig!

An diesem Abend und in den nächsten Tagen gingen mir immer wieder diese vier Dinge durch den Kopf:

- Russische Frauen
- Gute Bezahlung
- Viel Trinkgeld
- Kochen am Nordpol

Man beachte bitte die Reihenfolge!

Es dauerte doch noch ein paar Monate, bis ich meinen ersten Vertrag bekam, und dann nochmal ein Jahr, um fix im Team auf einem der vielen russischen Schiffe zu arbeiten. Die Routen führten hauptsächlich zum Nord- oder Südpol.

Seit 2004 bin ich nun auf den Meeren dieses Planeten unterwegs. Ich habe bisher auf elf verschiedenen Expeditionsschiffen, Jachten und Eisbrechern gearbeitet und alle sieben Kontinente mehrmals bereist. Jetzt ist es, denke ich, an der Zeit, euch das Leben eines »Schmut« näherzubringen. Mit »Schmut«, »Smut«, »Schmutje« oder »Schmuud« wird – *by the way* – ein Schiffskoch bezeichnet. Ich habe mich für die Schreibweise »Schmut« entschieden, einfach um im Meer der Informationen leichter gefunden werden zu können.

Meine Erfahrungen möchte ich euch Kapitel für Kapitel so schildern, dass ihr einen Einblick bekommt, wie es hinter der Gastro-Showbühne aussieht, mit welchen verrückten Typen man manchmal auskommen muss, womit ein Seemann sich jeden Tag herumschlägt, welche Ängste er hat, wie bescheuert zahlende Gäste manchmal sein können, wie oft man den Tod vor Augen hat, wie das Liebesleben an Bord aussieht, welche unglaublichen Angebote man von dunklen Gestalten in noch dunkleren Häfen bekommt oder wie schwierig es sein kann, an den verlassensten Orten dieser Erde bestimmte Getränke und Lebensmittel aufzutreiben. Dies sind die Geschichten, die ich in diesem Buch erzählen will. Wer weiß, vielleicht schaffe ich es ja, euch das Gefühl zu vermitteln, mit an Bord gewesen zu sein.

Also, viel Spaß dabei – oder wie wir auf See sagen würden: »*Let's fucking do this shit.*«

Anmerkung: Die Seefrauen, Matrosinnen und Schiffskapitäninnen dieser Welt mögen mir verzeihen, wenn ich in weiterer Folge auf das Gendern verzichte. *You've got my respect!*

Eine Auswahl von zehn Gedichten wurde vertont und auf Platte gepresst: »Gedichte eines Smuts I«. Die Soundkulisse zur Lektüre. *Go for this record, you all!*



Für weitere Hafestories!
Hier geht's zu meinem Tik-Tok-Account.
[tiktok.com/@chefmanfred](https://www.tiktok.com/@chefmanfred)

Follow me on FB.
Der Schmut
[facebook.com/ManfredUmfahrer](https://www.facebook.com/ManfredUmfahrer)
Eine gute Entscheidung!



Hier geht's zum Videotrailer
„Die Geliebte“, gedreht 2021
auf Victor Vescovos Forschungsschiff DSSV Pressure Drop.

Hier finden Sie weiteres
Bildmaterial in Farbe.
www.derschmut.com



Promotionvideo zum Buch
Kombüsengeflüster.



KAPITEL 2: Mr. Drake is awake!

Als Seemann weiß man, dass jeder ruhige, sonnige, windfreie Tag irgendwann zu Ende geht und man dafür bezahlen wird. Meine Großmutter – Grande Dame des Hauses Gasser in Hermagor und eiserne Hotel-Lady – hatte zu dieser Beobachtung den passenden Spruch auf Lager: »Ein Wetter bleibt dem anderen nix schuldig!« (Zu ihr, Elisabeth Gasser, eine Bemerkung: Sie war gebürtige Steirerin und erlebte als Kind den Einmarsch der Roten Armee. Erstaunlicherweise entwickelte sie in den Jahren nach dem Krieg eine große Liebe für alles Russische. Sie reiste mehrmals in den Osten und sprach fließend Russisch. Wer weiß, vielleicht hätte sie sich im Maschinenraum wohlfühlt und mit den Ingenieuren den einen oder anderen Wodka gekippt. *Nastrovje!*)

Im Schnitt stellt das Wetter ein- bis zweimal im Monat seine Rechnung aus. Wer unvorbereitet ist, also keine Pillen oder Pflaster ins Köfferchen gepackt hat und dann seekrank wird, der ist ein armes Schwein. Zum Glück zähle ich zu jenen, die gegen Wellengang, egal welcher Stärke, immun sind.

Ein gutes Glas Whiskey hilft, bei Schlechtwetter ruhig schlafen zu können. Sofern man nicht aus dem Bett geschleudert wird! Hängematten können in stürmischen Nächten ein Segen sein.

Die Drake-Passage, benannt nach Francis Drake, jener Kapitänslegende, die im 16. Jahrhundert die Meeresstraße zwischen Südamerika und der Antarktischen Halbinsel ent-

deckte, gilt als eine der härtesten Seerouten der Welt. Und genau dort begann meine Schiffskarriere.

Die »Alte Lady« war ein ehemaliges russisches Spionageschiff aus dem Kalten Krieg. Das Aussehen und die innere Ausstattung bewirkten, dass man sich immer noch in der Kriegssituation wähnte. Die Küche klein, Zweier- oder Vierer-Kabinen, Gemeinschaftsduschen. Der Motor noch in goldenen Sowjetzeiten fabriziert, die Crew, die ihn bediente, alles alte Genossen. Wir kochten zu zweit für plus-minus fünfzig Passagiere. Vier- bis Fünf-Gänge-Menüs, je nachdem, wie viele Leute gerade nicht am Kotzen waren. Sascha, ein Hilfskoch aus Murmansk, versorgte die zwanzigköpfige Crew mit allem Nötigen. Er hatte einen Jahresvertrag und nur eine einzige Musikkassette für das alte Radio in der Küche: »Modern Talking«. Im nördlichsten Teil Russlands war die Gruppe 2005 anscheinend immer noch auf Platz eins der Charts.

Die ersten Wellen brachen um fünf Uhr früh über uns herein. Obwohl zum Frühstück nur dreißig Prozent der Gäste gekommen waren, beschlossen wir, das volle Menü zu kochen. Ich stellte einen großen Topf mit Wasser für die Spaghetti Primavera auf. Ein leichtes Gericht und eine gute Gelegenheit, frisches Gemüse zu verbrauchen, bevor es schlecht wird. Ich setzte eine Tomatenbasis an und machte mich auf den Weg ins Trockenlager, ein Deck tiefer.

One hand for the ship, one for yourself. Wenn man diese Regel befolgt, sollte man normalerweise heil über die Runden kommen. Als ich in den acht mal acht Meter großen Lagerraum eintrat, begrüßten mich über zwanzig Kilogramm Spaghetti vom Boden aus, zerfetzt von einer der größeren Wellen! »Schlecht geschlafen und jetzt auch noch

das!«, dachte ich mir – um sieben Uhr früh! Hockend machte ich mich ans Aufräumen, als aus dem Nichts eine fette Welle das Schiff in eine Vier-Meter-Schräglage versetzte. Ich wurde sofort gegen die Wand gepresst, ohne irgendwie Halt zu finden. Und was folgt, wenn ein Schiff durch eine Welle in eine Seitenlage gebracht wird? Genau! Umso heftiger schwenkt es in die andere Seite zurück. Schade, dass sich keine Kollegen mit Kameras vor Ort befanden, denn die Szene, die sich hier abgespielt hat, war definitiv filmreif. Ein 1,83 Meter großer Österreicher in Kochuniform, auf zwanzig Kilo Spaghetti durch den Lagerraum geschleudert, wäre als TikTok-Reel mit Sicherheit durchgestartet. Der ganze Stunt wurde noch von einigen Literpackungen Orangensaft, die aus dem Regal fielen, verfeinert.

Ich sah aus wie Pizza-Mampf von *Spaceballs*. Eine klebrige orangefarbene Nudelmumie nach dem Test einer Achterbahn. Fluchend machte ich mich auf den Rückzug in die Küche. Die Situation dort war aber nicht besser. Stimmt, da war ja noch die Tomatensauce! Vermischt mit dem kochenden Wasser und etlichen anderen Utensilien hätte man fast meinen können, hier hat ein Serienkiller ein Blutbad angerichtet.

Meine Kollegen hatten sich in der Zwischenzeit in Sicherheit gebracht. Als sie mich erblickten, brachen sie in einen gewaltigen Lachanfall aus. Im Hintergrund spielte immer noch »Cheri, Cheri Lady« von Modern Talking. Beide Mitelfinger auf meine Kollegen gerichtet, verließ ich die Küche und zog mich in meiner Kabine unter die Dusche zurück.

Die Wellen wurden inzwischen noch stärker und wir entschieden uns für einen schlichten Sandwichlunch. Für wen, wussten wir nicht, da fast alle Passagiere vom Kapitän die Order bekommen hatten, ihre Kabinen nicht zu verlassen.

Stabilisatoren sind – für alle, die es nicht wissen – Flügel, die links und rechts unter dem Schiff montiert sind. Bei starkem Wellengang werden sie ausgefahren und können so das Kentern des Schiffes verhindern. Stellt euch das so vor: Eine Welle prallt an die Schiffswand, das Schiff lehnt sich seitwärts in eine Richtung und anstatt – wie in der Spaghetti-Geschichte – in die entgegengesetzte Richtung geschleudert zu werden, macht es einen kleinen Ruck, und man ist wieder ausbalanciert. *Anyway!* Fährt Mr. Drake sein Programm, sind auch Stabilisatoren für A&F.

Als ich 2015 mit meiner Freundin auf ein neues Expeditionsschiff in Montevideo, Uruguay, stieg, konnte ich nicht wissen, dass die Schiffsarchitekten auf den Einbau von Stabilisatoren anscheinend vergessen hatten. Es handelte sich um eine kanadische Fähre, umgebaut zu einem polartauglichen Cruise Ship. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich schon einige Jahre mit Erzfeind Drake verbracht und glaubte deshalb, seine cholerischen Ausbrüche gut genug zu kennen. *Falsch gedacht!* Was ich in den kommenden fünf Monaten gemeinsam mit der Crew durchmachen musste, spottet jeder Beschreibung. Bereits in den ersten vierzehn Tagen schrieben wir über zwanzig Kilo in Bruch geratenes Geschirr ab.

Ratschläge wie z. B. im Restaurant keine Tischdecken, sondern, um Rutscheinlagen zu vermeiden, lieber Elephantskin zu verwenden, wurden ignoriert. Als die acht Meter hohen Brecher gegen das Schiff krachten, flog alles und jeder durch das Restaurant. Von 200 angerichteten Tellern schafften es vielleicht 100 ins Restaurant. Die Hälfte davon fiel zu Boden oder auf die Gäste. *Ein Desaster!*

Mehr als die Hälfte der Crew hatte im Umgang mit wahnsinnigen Gewässern keine Erfahrung. Ich fühlte mich von blassen Zombies umringt. Schlaflosigkeit, Zorn auf

mich selbst und Schuldgefühle, meine Freundin in so eine missliche Lage gebracht zu haben, Angst und der permanente Druck, Team und Gäste aufzumuntern, brachten mich und alle anderen an unser Limit. Aber wir überstanden den Horror!

Am Ende des Trips verzeichnete das Team – trotz aller Widrigkeiten – ein gutes Gäste-Feedback und mit dem dritten Charter kehrte auch das Wetterglück zurück. Als Dankeschön für die ersten zwei harten Touren beschlossen wir, mit dem Kapitän und dem Hotelmanager eine Crew-Party zu veranstalten. Auf dem Weg von der Antarktischen Halbinsel nach Ushuaia begleiteten uns Wein, Bier, Pizza und philippinisches Pancit durch die Nacht. (Das Rezept will ich euch nicht vorenthalten. Nur Geduld!).

Der Kapitän, die Offiziere, das Expeditions- sowie das Hotelteam – fast die gesamte Mannschaft war vertreten. Crew-Partys geben uns die Chance, einander besser kennenzulernen, abzuschalten und einfach nur Spaß zu haben. Es wird getanzt, Karaoke gesungen, Spiele werden gespielt und Wettbewerbe mit kleinen Preisen veranstaltet. Damit die an Deck gebliebenen Gäste nichts mitbekommen, findet das Gelage hinter verschlossenen Türen statt. Und weil man morgens pünktlich zum Dienst antreten muss, endet es meistens früher, mitunter schon gegen zwei Uhr. Das galt auch für mich. Als Head of the Department musste ich die Bestie in mir besonders zähmen!

Nach einem tiefen Schlaf wachte ich wie gewohnt gegen 5.30 Uhr auf. Es war still, zu still. Etwas war anders, irgendwie merkt man sowas nach ein paar Jahren auf See. Ich blickte aus dem Fenster und sah zu meinem Entsetzen immer noch die letzten Gebirge des Südpols. Nicht, dass das ein schrecklicher Anblick wäre, im Gegenteil. Aber

wenn man eigentlich seit gut neun Stunden auf offener See sein sollte, fährt der Anblick in die Glieder. Die Uniform angelegt, machte ich mich auf den Weg ins Küchenbüro. Nowtheyknow, mein Assistent, wartete dort bereits auf mich. Und das mit besorgtem Blick. »Das Schiff fährt in Schräglage, Boss«, sprach er. Und grinste dabei. Es war eine Art seelischer Schutzmechanismus, in beschissenen Situationen ein Grinsen aufzusetzen. Man zeigt dem Weltuntergang eine grinsende Fratze. »Wir sind im A...«, sagte der Controller, als er unser Büro betrat. »Letzte Nacht haben wir einen Eisberg gerammt.«

Vier Kabinen waren regelrecht aufgeschlitzt und standen zum Teil bis zur Hüfte unter Wasser. Niemand wurde verletzt, aber alle standen unter Schock. Die Ingenieure arbeiteten bereits seit Stunden auf Hochtouren. Sie hatten Tonnen von Wasser rausgepumpt und versuchten, den 14-Meter-Schlitz mit Metallplatten zusammenzuschweißen.

Witzig war – wenn man Galgenhumor besitzt –, dass sich der Controller nebenbei Gedanken machte, wie er die Getränke und Sandwiches verrechnen sollte, nach denen die Ingenieure, während sie uns mit ihrer Arbeit das Leben retteten, durstig und hungrig fragten. Um weiteres Eindringen von Wasser und damit unser aller Ende zu verhindern, manövrierte der Kapitän das Schiff in eine Schräglage.

Die Kabinen befanden sich etwa zwei Meter über dem Meeresspiegel. Also nicht viel Spielraum, sollten sich so große Wellen dagegenpressen. Jaaa, erklärt das mal den 250 Gästen, die alle – so Meerese Gott Poseidon will – nur ihren Heimflug versäumen werden!

Die Ehre, den Passagieren die frohe Botschaft verkünden zu müssen, hatte mein guter alter Freund George, unser Expeditionsleiter. Natürlich war die Lage sehr angespannt.

Wir befanden uns noch zwei Tage auf einer der gefährlichsten Seepassagen der Welt. Ein schneller Wetterwechsel würde fatale Folgen nach sich ziehen.

Aber! Manchmal passieren doch noch Wunder. Oder wir hatten einfach extrem viel Schwein! Mr. Drake verschonte uns. So froh, Land zu sehen, war ich später nie wieder. Nach drei Tagen kamen wir im Hafen an, flogen die verspäteten Passagiere aus und waren weltweit in den Nachrichten. Ein Team von Spezialisten machte sich sofort an die Arbeit, um den Schaden am Schiff zu beheben. Die Ironie an der Sache war, dass in der beschriebenen Nacht ausgerechnet der Sicherheitsoffizier Dienst schob. Nach dem Vorfall sah ich ihn erst im Hafen wieder. Mit zwei, hinter einer Brille versteckten, grün-blau geschlagenen Augen! Gefeuert verließ er das Schiff für immer. Ich denke, die zwei dicken Dinger im Gesicht schenkte ihm unser russischer Kapitän zum Abschied.

Er war nicht der Einzige, der ging. Drei weitere Crew-Mitglieder kündigten von selbst. Man konnte es ihnen nicht übelnehmen. Das Schiff war nicht gerade ein Glücksbringer. Meine Hochachtung gilt meiner Ex-Freundin, die damals ihre erste Schiffssaison hinter sich brachte. Es war mitnichten ein einfacher Einstieg. Weil wir den folgenden Charter gecancelt hatten, konnten wir die restliche Saison weitermachen. »Es kann von jetzt an nur noch besser werden«, dachte ich mir, so wie man nach überstandenen Gefahren eben denkt.

Und tatsächlich verschonte uns Mr. Drake in den kommenden Wochen und Monaten. Aber nur um Kraft zu sparen für die finale Show! Zwei Tage vor Ende einer fünfeinhalb Monate langen und anstrengenden Saison war es dann so weit. Auf dem Rückweg nach Feuerland drehte das Wet-

ter. Dunkle Wolken, eiskalter Regen und immer stärker werdender Wind ließen den Vorhang fallen.

Alle Lichter waren auf Drake gerichtet. Im Restaurant konnte man bereits das unbarmherzige Schlagen der Wellen am Bug hören. Stellt euch das Geräusch von detonierenden Granaten vor. Entfernt, aber doch nah genug, um sich der Gefahr bewusst zu werden.

Ich fragte unseren Hotelmanager, wie die Wettervorhersage ausschaue. Seine Antwort war legendär: »Wir werden es wahrscheinlich nicht schaffen«, sprach er. In seinen Augen spiegelte sich der nahe Untergang. »Aha!«, war meine knappe Antwort. Heute, während ich im Trockenen diese Zeilen schreibe, kann ich darüber lächeln. Damals schien mir die Szenerie einfach nur surreal. Und es wurde wirklich schlimm. Das Schiff schaffte nur fünf Knoten gegen den Wind und schaukelte 360 Grad. Wände verschoben sich, Tische und Stühle wurden aus ihren Befestigungen gerissen. Die Pantry, in der das Service alles an Geschirr und Gläsern aufbewahrt, hätte als Kulisse in einem Roland-Emmerich-Film dienen können. Das totale *Armageddon*.

Ich hatte schon bei einem der früheren Stürme um ein Haar meinen Mittelfinger verloren. Als ich nun verzweifelt versuchte, die Küche gegen Drake zu verteidigen, fiel eine Schüssel mit Tomaten-Salsa von der Arbeitsfläche. In diesem Moment verlor ich nach einer gewaltigen Welle das Gleichgewicht und rutschte auf der Salsa aus. Eine Scherbe der zerbrochenen Schüssel schnitt mir den einen Mittelfinger bis zu den Sehnen durch. Nach zwölf Stichen im Bordhospital und fortan den anderen Mittelfinger auf alles und jeden gerichtet, ging es weiter. Zum Schutz meines Teams und der Gäste stornierte ich das Mittag- und das Abendessen.

Während eines Sturms ist die Küche der denkbar furchtbarste Ort. Und es muss immer weitergehen. Wir hatten für fünfzig hungrige Asiaten Essen anzubieten. Aus irgendeinem Grund wollen diese Menschen immer essen, egal bei welchem Wetter. Wir machten eine Ladung Pancit-Nudeln und servierten sie auf Papptellern von der Bar aus. Die Bar schien zu diesem Zeitpunkt der sicherste Ort zu sein. Nun, jemals fliegende kotzende Chinesen gesehen? *Ich schon!*

Dass man sich bei diesem verrückten Seegang mit Essen vollstopfen kann – unglaublich! Das arme Housekeeping-Team, kann ich nur sagen. Es waren Szenen wie aus einem Koch-Splatterfilm.

Gekrönt wurde der Abend durch den Verlust der Kommunikationsantenne. Eine Viertel Million war auf Nimmerwiedersehen weg. Ohne Antenne, abgeschirmt von der Außenwelt, nur mit dem guten alten Morse-System arbeitend, kamen wir nach drei Hardcore-Tagen endlich im Beagle-Kanal an. (Der Beagle-Kanal ist eine natürliche Wasserstraße im Süden Feuerlands, die den Atlantik mit dem Pazifik verbindet.) Wir schworen uns, nie wieder auf das Unglücksschiff zurückzukehren. Ein Jahr später standen wir natürlich wieder an Bord! Aber diesmal mit Stabilisatoren.

Ich glaube, manche Gäste haben keinen blassen Schimmer davon, wie schwer es der Crew oftmals fällt, den Anschein zu wahren, dass alles in Ordnung sei: Schlaflosigkeit, vom Wellengang verursacht, Prellungen von den Zusammenstößen auf engstem Raum, seekranke Kollegen, deren Schicht man auch noch übernehmen muss. Unzählige zerbrochene Gegenstände und noch vieles, vieles mehr sind nur ein kleiner Teil dessen, was die Schifffahrt mit sich bringen kann. Umso unverständlicher ist es, wie frech manche Passagiere in Extremsituationen werden können.

Aber mehr darüber in Kapitel 5: Kotzende Gäste mit viel Charme.

2009 bestieg ich meinen zweiten russischen Atom-Eisbrecher. Wieder startete die Saison in Ushuaia. Es ging für ein paar Special Trips nach Snow Hill Island, wo eine der größten Brutkolonien der Kaiserpinguine zu finden ist. Die Fahrt von der Antarktika-Peninsula nach Neuseeland war auf 35 Tage angesetzt – der ultimative Semi-Cycle-Navigation-Trip! Womit Trips von Punkt A (Antarktika) nach Punkt B (Neuseeland) ohne Rückkehr zu Punkt A gemeint sind. Kostenpunkt für die Gäste: um die 25.000 Dollar.

35 Tage auf See ist eine sehr, sehr lange Zeit. Fünf Jahre zuvor, auf meinem ersten Atom-Eisbrecher, dauerte die Reise weniger lang. Kraft 200 Gramm Uran pro Tag steuerte der Eisbrecher damals von Murmansk auf der Halbinsel Kola über die Inselgruppe Franz-Josef-Land direkt zum 90. Breitengrad am Nordpol. Dort hat man zwar nicht den schweren Seegang der Drake-Passage, dafür aber ein permanentes, durch das Brechen des Polareises verursachtes »Erdbebengefühl«, mindestens Stärke 5,9. (Jahre später, 2017, und an einem anderen Fleck der Erde, im mexikanischen Puebla, sollte ich ein Erdbeben hautnah erleben: Stärke 7,1! Deshalb kann ich das im Nachhinein halbwegs einschätzen.)

Ein atomarer Eisbrecher ist nicht für die hohe See geschaffen. Er ist ein Eisbrecher, kein Seebrecher. Schon zu Beginn des zweiten Trips, beim Rausfahren durch den Beagle-Kanal, spürte ich Wind aufziehen. Die Konsequenz war fatal. Der Eisbrecher drehte sich um 360 Grad! Er fuhr im Kreis. Ich dachte mir nur: »Fuck, und wir sind noch nicht einmal in der Nähe der Drake-Passage!« Auf die Frage, warum an jedem

Kabinett Gurte zum Zuschallen wie in der Nervenheilanstalt angebracht waren, erhielten wir auf dieser Tour die Antwort. Nur dass man sich am Schiff freiwillig anschnallt.

Im Vorfeld der Tour hatte ich ein starkes und erfahrenes Cateringteam zusammengestellt. Die Mannschaft bestand aus lauter alten Schiffslegenden, außer dem Beikoch. Dieser Neuling nannte sich selbst »Bunny-Master«. *Any questions?* Er war einer von den Typen, die nur deshalb ein Schiff besteigen, um später – nebst dem Besteigen – damit prahlen zu können, an einem abenteuerlichen Ort gewesen zu sein. Und er war auch einer von jenen Gestalten, die für ihre Lernverweigerung bitter bezahlen mussten.

Von der zweieinhalbmonatigen Saison hatten wir ein volles Monat beschissenes Wetter. Das Gefühl, wenn im Dauertakt meterhohe Wellen auf einen einprügeln, ist kaum zu beschreiben. Man muss es erlebt haben. Und überlebt!

Ihr habt im Kino oder in Filmen sicher schon Superhelden gesehen, die auf Wände springen und an diesen dann entlangkrabbeln. Ich kann bestätigen, dass solche Spidermen existieren, und zwar an Bord. Einige lustige Leute haben es ausprobiert. Man muss aber ziemlich verrückt sein, in so einem fortgeschrittenen Stadium des Schaukelns solche Späße zu treiben. Fünfzig Prozent kotzen sich die Seele aus dem Leib, die anderen fünfzig Prozent machen Quatsch. Sie veranstalten Tischtennisturniere, Songcontests und was einem die Fantasie noch so eingibt, wenn man nicht schlafen kann.

Zum Glück konnten wir den Gästen auch etwas anderes zeigen außer Kotztüten und Schlechtwetter. Zum Beispiel Polarstationen wie auf der Ross-Insel die McMurdo-Base (aufgrund ihrer Lage Drehort zahlreicher Science-Fiction-Filme und -Serien) oder Elephant Island im östlichen Teil

der südlichen Shetlandinseln, dort wo Ernest Shackleton 1916 ein Denkmal für seine gestrandete Crew hinterlassen hat (korrekt: Es wurde für den Kapitän errichtet, der Shackletons Crew von dort gerettet hat: der Chilene Luis Alberto Pardo Villalón). Weitere Highlights waren z. B. die Peter-I.-Insel, benannt nach dem ersten und angeblich bedeutendsten Zar Russlands. Auf diese Insel, am Rande der Bellingshausen-See gelegen, haben gerade mal ein paar Hundert Menschen ihren Fuß gesetzt. Spektakulär waren des Weiteren die Helikopterausflüge auf die berühmte Ross-Schelfeis-Platte. All diese Attraktionen gaben der beschwerlichen Reise ihren Sinn zurück.

Wirklich interessant wurde es, als eines Tages der Brecher im Eis stecken blieb. Er zerbrach am Eis, um es richtig zu formulieren. Nichts ging mehr! Die See um uns war einfach zu schnell zugefroren. Was nicht oft passiert, aber sollte es passieren – *Gott bewahre!* Niemand vermag zu sagen, wie viele Tage ein- und derselbe Eisberg grüßen wird. Bei uns waren es zehn Tage.

Tipps für meine Nachfolger:

1. Sobald die Gäste merken, dass sie eventuell ihre Heimflüge verpassen, schwindet ihre Euphorie. Es gilt, die Tatsache, im A... zu sein, so gut wie möglich zu vertuschen. Mit Fußballspielen am Eis zum Beispiel, Theateraufführungen oder kurzen Ausflügen ins Weiße. Hauptsache Entertainment.
2. Kalkül des Schmutz muss sein, für den Fall der Fälle immer genug frische Ware, also Obst, Gemüse oder diverse Tiefkühlprodukte, in Reserve zu haben! Eine

zusätzliche Herausforderung ist es, über dreißig verschiedene vegetarisch-vegane Gerichte zu kreieren, wenn man weit und breit nur Eis sieht und keinen Bauernmarkt!

3. Nie den Optimismus zu verlieren, ist vielleicht der wichtigste Ratschlag. Wer negativ zu denken beginnt, hat schon verloren. Jeden Tag durch das Fenster hindurch vom gleichen Eisberg beobachtet zu werden, das ist nicht schön. Da kann einem schnell mulmig werden. Nervös spaziert der Gast an der Reling auf und ab und wird durch das ewige Glotzen auch noch schneebblind. Am besten also, man passt sich seiner neuen Umwelt an und bleibt cool; sitzt in der Kabine, trinkt Tee und liest ein Buch.

Ich für meinen Teil habe versucht, im Ausgesetztsein ein spezielles Zusatzabenteuer zu sehen. Andere Gäste drehten durch und wollten zu Fuß losmarschieren oder warteten – wahrscheinlich high von einer Überdosis Seasick Pills – auf der Brücke auf den Zehn-Uhr-Bus. Na, dann wartet mal drauf! Ich hole in der Zwischenzeit den Busfahrer.

Am zehnten Tag drehte der Wind schließlich und die alte Lady konnte sich wieder aus dem Packeis befreien. Mit Volldampf voraus machten wir uns auf den Weg nach Neuseeland. Natürlich war das noch nicht alles. Eine Woche vor dem Ende der Tour startete das Finale Grande. Wir lachten nur noch, als am Silvesterabend von den fünfzig Gästen inklusive Staff jämmerliche zwanzig zum Galadiner erschienen. Das Mitternachtsbuffet war genauso sinnlos wie der Brunch am nächsten Tag.

Kaum auf den Tisch gestellt, flogen der Hummer oder die Früchteskulpturen in Richtung Decke. Fünf Leute

waren es, die an der Gästebare auf das neue Jahr anstießen. Die anderen übergaben sich längst in ihren Kabinen oder wurden gläubig.

Ich habe oft Schlimmes erlebt, aber zum Abschluss einer echt harten Saison nochmal derart brutal vernichtet zu werden, wünsche ich niemandem. Dass man mit dem Leben abschließt, kommt nicht oft vor, oder? Bei uns waren es gleich zwei Nächte hintereinander, in denen man sich in Gedanken und Worten voneinander verabschiedete. Wenn das Schiff sich so sehr von Schräge zu Schräge biegt, dass absolut alles um einen herum durch die Gegend fliegt, innen wie außen, wenn man trotz Psycho-Bandagen im Stuhl hin- und hergezogen wird und einen blauen Fleck nach dem anderen kassiert, dann blickt man sich mit einem krampfhaften Lächeln an und denkt sich Sätze wie diese: »Es war mir eine Ehre, mein Freund, zumindest sind wir nicht allein in dieser letzten Stunde. Und wir haben gemeinsam viel erlebt ... Ach, wär ich doch bei dieser hübschen Brasilianerin geblieben ...!«

Wir überlebten irgendwie und kamen zwei Tage später in Christchurch in Neuseeland an. Es war das erste Mal, dass ich im Hafen den Boden küsste und mir schwor, nie, nie wieder auf ein Schiff zurückzukehren. Seemannsbrauch ist es dann, seine Schuhe über Bord zu werfen. Kurze Zeit später wurde Christchurch von einem mächtigen Erdbeben erschüttert und ich war heilfroh, mit angezogenen Schuhen wieder an Bord eines Schiffs zu sein.

Mr. Drake kann auch in ganz anderer Weise zu Unruhe führen. Es müssen nicht immer die raue See, unglaubliche

Windböen und meterhohen Wellen sein. Nein, es gibt da auch dicke, undurchsichtige Nebelschleier.

Ist man während einer Überquerung der Drake-Passage in einem Nebelfeld, so ist das zum Arbeiten einfach nur herrlich. Kein Schaukeln, kein »Mir-ist-so-schlecht«, keine Gerüche und endlich normales Schlafen. Aber für die Brücke mit ihren Offizieren ist zäher Nebel andererseits das Schlimmste. Man kann sich bloß auf das Radar verlassen und braucht zusätzlich Leute um sich, die mit kleineren Booten Ausschau nach Eisbergspitzen halten. Mehrere Male, meistens bei Zodiac Cruises durch die Eislandschaft der Antarktis, kam ich in die Situation, von einer derartigen Wand überrascht zu werden. Mit dem Aufziehen des Nebels verzieht sich gleichermaßen die Orientierung. Hat für die Gäste etwas für sich, ist aber eigentlich ganz und gar nicht angenehm. Während die einen im Boot die Fahrt durch das gespensterhaft weiße Nichts genießen, steigt bei anderen – wie mir – die Panik auf.

Bei halber Sicht reicht dem Zodiac-Lenker der Kontakt mit der Brücke. Fällt die Sicht total aus, hilft nur das gute alte Horn. Seinem Ton kann das Boot mit den Insassen folgen, ohne gegen Felsen, Eis oder andere Dinge zu stoßen. Singen – lautes Singen – soll helfen, zart besaitete Gemüter zu besänftigen, und es heißt: »Je schriller die Stimme, desto schneller legt sich der Nebel wieder.« *Aberglaube oder Kaiserschmarrn?*

An Deck zu stehen und auf das kristallschimmernde, sonnenglänzende Meer zu blicken, ist ein unvergleichliches Gefühl. Mit solch wunderschönen Eindrücken im Hinterkopf blickt man Stürmen lockerer entgegen. Man hat quasi schon gewonnen, bevor man verliert. Zum filmreifen Kitsch fehlen noch Delfinschwärme, die vor dem Bug des

Schiffes tanzen, Buckelwale, die ihre Kinder füttern und dabei aus dem Wasser springen, oder Orcas, die mit abgerissenen Pinguinköpfen spielen.

Diese Momente machen das Dasein auf hoher See erträglicher. Sie verdecken die »dunklen Seiten«, wenn der Wind dreht und schwarze Wolken von Weitem nichts Gutes versprechen. In den ersten Jahren wagte ich es sogar, hin und wieder Poseidon herauszufordern. Mitten in der Nacht stand ich auf dem obersten Deck, der sogenannte *flying bridge*, und ließ dort den Sturm mit seiner ganzen Kraft auf mich einschlagen: Schnee, Kälte, Regen, grelle Blitze, Wellen, die einen oft komplett umhüllen, sodass sie dir den Atem nehmen – einfach großartig! Gleichzeitig eine echt bescheuerte, weil lebensgefährliche Unternehmung. Und dazu strengstens verboten! Ein falscher Schritt, eine allzu mächtige Welle – und schon schwimmt man, von Deck gespült, im aufbrausenden Eiswasser. Stellt euch das Gesicht meiner Mutter vor, als ich ihr davon erzählt habe. Auf Nimmerwiedersehen eingetaucht in die Fluten des Meeres. Zum Glück gab es ein Wiedersehen. Wie viele andere tollkühne Matrosen dieses Glück wohl nicht hatten? Ein Schiff mit einer Länge von circa siebzig Metern braucht zum Wenden mindestens zwanzig Minuten. Bei unter fünf Grad Wassertemperatur verliert Mann oder Frau nach dreißig Minuten das Bewusstsein. Das ist knapp! Sofern jemand überhaupt den Vorfall beobachtet hat und den Captain alarmiert.

Kehren wir lieber in die warme Küche zurück. Kulinarisch gesehen genieße ich es, vom Beef Wellington – ein in Blätterteig gehülltes Rindsfilet – bis zum traumhaften Chateaubriand – ein Doppellenden-Steak, ebenfalls vom Rind – aufzutischen, was sonst niemandem bei stärkerem

Wellengang in den Sinn kommen würde. Da kommt die sadistische Seite eines jeden Schmutz heraus. Umringt von Freunden, die sich bei jeder Wetterlage den Bauch vollschlagen können, sitzt er wohlgenut in der Crew Mess und genießt die feine Kost.

Womit ich jedoch aufgehört habe, ist – wie bereits weiter oben erwähnt –, bei extremer Wetterlage volle Buffets, Menüs oder Room Service anzubieten. Zu viele Opfer wurden gebracht. Zu viele Verletzungen auf beiden Seiten, Crew sowie Passagiere, die verhindert hätten werden können.

»Die Küche ist bis auf Weiteres geschlossen!« Diesen Satz mussten sich die Gäste einige Male anhören, ob sie wollten oder nicht, will heißen: Hunger haben oder nicht. Auslöser war folgende klassische Drake-Szene gewesen: Die eine Hälfte meines Teams flog durch die Küche, die andere Hälfte war am Kotzen. Ich selbst rutschte auf einer zerbrochenen Porzellanschüssel aus, die mit Gazpacho – kalter spanischer Gemüsesuppe – gefüllt war. Irgendein dämlicher Mitarbeiter hatte es verabsäumt, die Suppenschüssel auf einen rutschfesten Untergrund zu stellen. Nach einem Wellenvolltreffer wurde ich genau in die Masse hineingeschleudert und schnitt mir an den Scherben der Schüssel fast den Mittelfinger ab. *Immer wieder der Mittelfinger ...*

Es brauchte sechzehn Stiche im Hospital und ich war super angepisst auf mich selbst, aber ich lernte daraus. Es ist nicht notwendig, während eines starken Sturms den Küchenbetrieb aufrechtzuerhalten. Man bringt sich selbst und alle anderen nur in Gefahr. Vernünftiger ist es, die Küche zu räumen und sich auf ein Gericht zu beschränken, damit zumindest die Grundversorgung gegeben ist.

Das kommende Rezept widme ich den Seekranken unter euch. Gebratene Nudeln mit Gemüse und Hühner- oder

Schweinefleisch. Pancit wird es genannt und wurde von mir schon des Öfteren aufgetischt. Es stammt von den Philippinen, ist superlecker, schnell in der Zubereitung und für jeden Magen verträglich.

Zum Abschluss will ich meinen Großvater zitieren, Hotelier Hans Gasser, Gatte Elisabeths und zweite Hälfte des Chefitäten-Gespans: »Was man im Magen hat, kann einem niemand mehr nehmen.«

Als weitgereister Enkel vervollständige ich den Satz mit: »Außer Mr. Drake. When he's awake!«

PHILIPPINISCHES PANCIT

Zutaten für 4 Personen

Von Pancit existieren unzählige Variationen. Dieses Rezept mit Eiernudeln ist eines der schnellsten.

½ kg Hühnerbrust (oder Rindfilet/Schweinefilet)
Verschiedenes Gemüse (Paprika, Karotten, Lauch, Zucchini, Broccoli)

Je ein fingergroßes Stück Ingwer, Knoblauch und scharfer Chili
2 große weiße Zwiebeln (in feine Spalten geschnitten)

Zu Hause einen Vorrat an Austernsauce, Sojasauce, Sweet Chili Sauce, Sesamöl, Fischsauce, Kecap Manis anlegen. Plus einen Bund Koriander.

Das Fleisch in feine Streifen schneiden und mit dem klein geschnittenen Knoblauch, Zwiebel und Ingwer scharf anbraten. Bitte alles schälen.

Nebenbei ca. zwei Liter Wasser aufstellen und bei 90 Grad mit den Eiernudeln in eine Schüssel gießen. Kurz abwarten und die Nudeln mit einer Gabel voneinander trennen. Zugedeckt zehn Minuten ziehen lassen. Das Gemüse Julienne schneiden und zu dem goldbraun gerösteten Fleisch geben. Gemüse aus der Dose bitte auch waschen. Die folgenden Minuten sollte man dazu nutzen, sich mal hinzusetzen und ein Glas Wein oder Bier zu trinken. Währenddessen ein paar Mal umrühren, damit man beschäftigt aussieht.

Die Nudeln in ein Sieb gießen und in die Pfanne geben. Die Pfanne sollte groß genug sein, damit man alles schön durchmischen kann, ohne dass das Ganze am Boden verteilt wird. Zum Abschluss jeweils einen kräftigen Schuss aller Saucen begeben, den gewaschenen und geschnittenen Koriander (oder Petersilie) untermischen und alles kräftig umrühren, sodass alle Zutaten mit den verschiedenen Saucen benetzt sind. Bei Bedarf mit Chiliflocken oder Cayenne scharf würzen.

Gern geschehen!



Der nördlichste Würstelstand der Welt am Nordpol



Der Schmut in seinem Element



Der Herr des Nordens



Den berühmten Polar Plunge darf man sich nicht entgehen lassen. Durchschnittstemperatur um die Minusgrade.



Buckelwal in der Antarktis beim Spielen



Trockendock in Houma / Louisiana



Der Schmut vor dem U-Boot „Limiting Factor“
(am tiefsten tauchendes bemanntes U-Boot der Welt)



Expedition am Marianengraben mit der DSSV Pressure Drop



Die Limiting Factor in Aktion



Nütze jede Sekunde in diesem Leben, dich neu zu erfinden und zu lernen.

Manfred Marc Umfahrer, geb. 1981 im Gailtal in Kärnten. Pendelt als Catering Manager, Counselor und Consulter zwischen Österreich und dem Rest der Welt. Absolvierte 2021 in Graz und Klagenfurt eine Ausbildung zum Mentaltrainer. Titel der Diplomarbeit: Mentale Unterstützung in der modernen Gastronomie und Hotellerie.

Manfred Marc Umfahrer ist Kenner des Taoismus und Reiki-Gelehrter. Sein Wissen lässt er in die Arbeit als Küchenchef einfließen. Seine Erlebnisse auf Expeditionsschiffen, Eisbrechern und Privatjachten, mit teils hautnaheem Kontakt zu berühmten Musikern, Millionären, Schauspielern und Doku-Filmteams, hat er nun im »Kombüsengelüster« niedergeschrieben.