

Die anspruchsvolle Arbeit des Menüdesigners



Der Menüdesigner Thomas Stets (rechts) und Christian Selent (Executive Chef) (Mitte hinten) mit dem Drei-Sterne-Koch Georges Klein aus Baerental (links) und dem allerersten Star Chef Emile Jung (Mitte).

Die Herausforderung für die Mitarbeiter von LSG Sky Chefs ist groß: Sie müssen die Menüidee internationaler Spitzenköche so umsetzen, dass die First Class- und Business Class-Fluggäste in den Genuss exklusiver Gaumenfreuden kommen, bei denen sich die persönliche Handschrift und die Philosophie des Kochs wiederfinden. Ein Anspruch, dem die Top-Gastronomie ganz selbstverständlich jeden Tag gerecht wird – bei einer Kapazität, die, je nach Restaurant-Größe, meist deutlich unter 100 Gedecken pro Abend liegt. LSG Sky Chefs rechnet pro Tag mit knapp 5000 Gästen. Kein Wunder also, dass der Weg von der Idee bis in die Kabine ein ziemlich langer ist, denn die Vorgaben sind klar: Trotz dieser gewaltigen Mengen muss die Indi-

vidualität des Kochs erkennbar sein. So vergehen nicht selten viele reise- und kochintensive Monate, insbesondere für Thomas Stets, dem Manager Menu & Culinary Design von LSG Sky Chefs, bevor ein Küchenchef schließlich zum Star Chef wird und seine Kreationen „in die Luft gehen“ können.

Folgendes Prozedere hat sich dabei als ideal erwiesen: Hat ein Maître de Cuisine ganz grundsätzlich seine Bereitschaft erklärt, beginnt die gemeinsame Arbeit mit einem ersten Treffen zwischen Thomas Stets im Restaurant des jeweiligen Kandidaten. Bereits dieses erste Meeting hat Workshopcharakter und mit einem gemütlichen Arbeitsessen nicht viel gemeinsam. Denn eines ist klar: Das Kochen für fliegende Feinschmecker erfordert

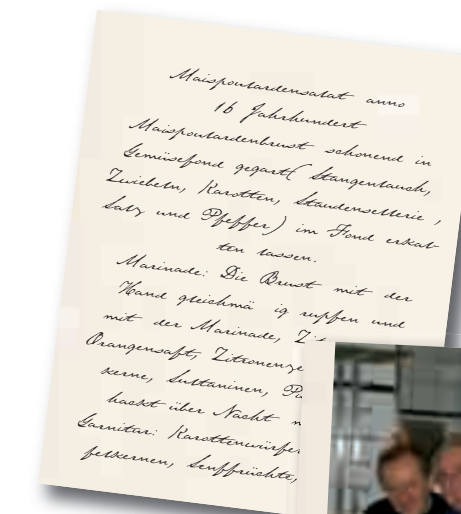
Thomas Stets auf Reisen zu den besten Köchen dieser Welt – hier mit Dieter L. Kaufmann (rechts) und Thomas Martin (links) ...



Perfektion und stellt höchste Anforderungen an die Mitarbeiter von LSG Sky Chefs. Zunächst müssen Qualität, Kombinierbarkeit und Verträglichkeit sowohl der für den Koch typischen als auch der saisonalen Zutaten und Produkte gewährleistet sein. Die Zubereitung und Verarbeitung muss so schonend ablaufen, dass das Produkt auf dem Teller des Gourmets absolut authentischen Charakter hat. Dabei wird sehr viel Wert darauf gelegt, dass die Vielseitigkeit des Menüs garantiert wird, was die Star Chefs beispielsweise durch visuelle Effekte wie die Verwendung von Kräutern oder verschiedenfarbige Zutaten erreichen.

Nach dieser „Regelkunde“ folgt eine Auflistung der einzelnen Menüfolgen, Varianten und Mengen – ein First Class-Menü besteht aus 14 verschiedenen Menübestandteilen, das der Business Class aus 13. Die Entwicklung des Menüs erfolgt direkt auf richtigem Fluggeschirr, denn das Auge des Fluggastes isst später einmal mit.

In den folgenden fünf Wochen kreierte, probiert und variiert der Star-Chef-Aspirant seine Menüvorschläge. Deren Zubereitungen werden bei einem Vorkochtermin von Experten von LSG Sky Chefs genau beobachtet und protokolliert. Auf dieser Basis folgt in der Testküche von LSG Sky Chefs am Airport Frankfurt das Nachkochen der neuen kulinarischen Schöpfungen. Auch diese Etappe dauert wieder etwa



... und bei Susur Lee in Toronto.

einen Monat. In dieser Phase fließen alle Erfahrungen des Airlinercaterers in die Zubereitungsverfahren der Gerichte ein. Und da die Experten von LSG Sky Chefs die Herausforderungen an das leibliche Wohl über den Wolken bestens kennen, kommt es natürlich auch vor, dass Veränderungen vorgenommen werden.

Handouts in dieser Form erstellen die Starköche gemeinsam mit dem Team von Menüdesigner Thomas Stets bei einem gemeinsamen „Vorkochen“. Sie bilden die Grundlage für die Menüs, die später an Bord serviert werden.

Die Geschichte des deutschen Airlinecaterings von ihren Anfängen bis heute



Die Technik erobert die Lüfte 1891 bis 1928

Ein Kapitel über die Anfänge des Airlinecaterings mit Otto Lilienthal (1848–1896) beginnen zu lassen, scheint zunächst etwas gewagt. Schließlich war es für den Flugpionier bereits ein Triumph, als es ihm gelang, mit seinen „Flugapparaten“ ein paar Meter ohne Bodenberührung zu überbrücken. Trotzdem gilt Lilienthal als erster erfolgreicher Flieger der Welt, denn er erfand und entwickelte den „Derwitzer Apparat“, der als erstes Mann tragendes Flugzeug in die Geschichte der Luftfahrt eingehen sollte. Und damit erfüllte sich ein langer Menschheitstraum, der bis auf Daidalos, Ikarus und Leonardo da Vinci zurückgeht. Aber wenn ein Fluggerät eine Person transportieren kann, dann ist es

theoretisch auch in der Lage, deren Verpflegung mitzuführen – was bei Flugweiten von maximal 25 Metern allerdings noch nicht zwingend erforderlich ist. Wenige Jahre später hätte Louis Blériot bei seiner spektakulären Erstüberquerung des Ärmelkanals vielleicht sogar die Zeit gehabt, sich zu stärken. Ob die 37 wackeligen Minuten zwischen Frankreich und England dazu der richtige Zeitpunkt waren, sei allerdings dahingestellt. Außerdem erwartete ihn auf der englischen Seite in Dover ein fürstlicher Empfang, bei dem sicherlich auch an das leibliche Wohl gedacht wurde.

Und auch wenn sie selbst noch Meilensteine davon entfernt waren, so sind kulinarische Hochgenüsse, Weinproben oder Senator-Rosen ohne die Ideen und Konzepte der Pioniere der Luftfahrt undenkbar. Erst die Reali-

sierung des Traums vom Fliegen ebnete den Weg für die Träume von himmlischen Genüssen.

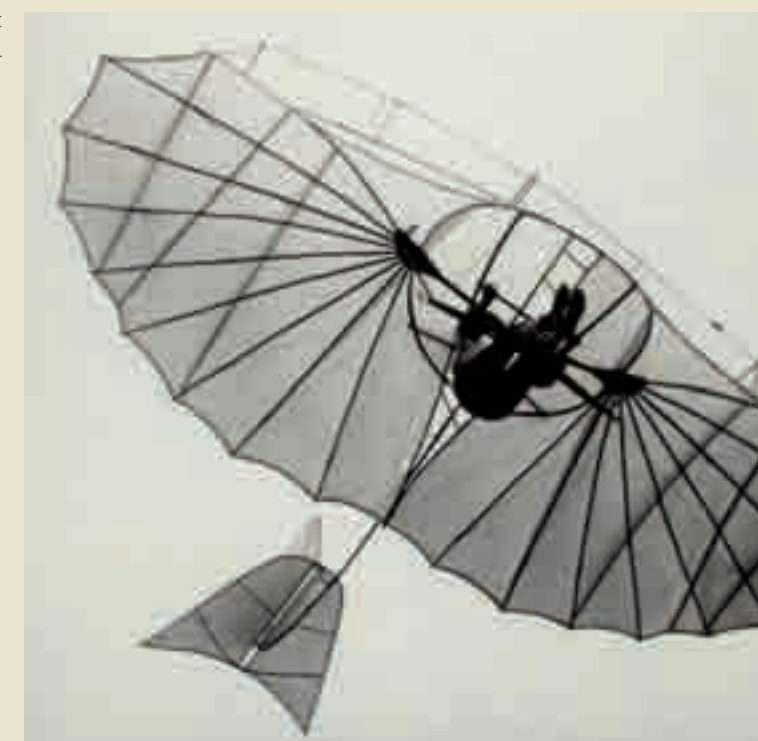
Wenn man sich die Entwicklung der Bordverpflegung anschaut um herauszufinden, wann zum ersten mal über den Wolken „aufgetischt“ wurde, dann sind zunächst nicht alle Epochen der zivilen Luftfahrt relevant. Entscheidend ist, dass man zu Beginn des 20. Jahrhunderts bereits auf ganz unterschiedliche Weise abheben konnte: per Ballon oder Luftschiff, im Flugzeug und etwas später auch an Bord von Helikoptern. Dabei kommt den ruhig dahin gleitenden Luftschiffen in Sachen Service und Verpflegung an Bord eine Pionierrolle zu. Schon früh wurden sie auch zivil genutzt. Starrluftschiffe verfügten über eigene Schlafräume und Speisesäle, die teilweise sogar mit Konzert-

flügeln ausgestattet waren. Ihre Dekors standen denen der Luxushotels in nichts nach. Diese Annehmlichkeiten machten Luftfahrten in der damaligen Zeit zu einem fliegenden gesellschaftlichen Ereignis. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs endete die Ära der Starrluftschiffahrt.

Zwischen 1914 und 1918 erlebten die Flugzeuge eine konsequente technische Weiterentwicklung. Das Ende des Ersten Weltkriegs markierte den Zeitpunkt, an dem die zivile Luftfahrt an Bedeutung gewann. Dafür gab es mehrere Gründe. Einerseits waren die technischen Möglichkeiten des Fliegens weit fortgeschritten, andererseits spielte auch eine Rolle, dass die Kriegsflugzeuge nach Ende der kriegerischen Auseinandersetzungen als Kampfmittel wertlos geworden waren. Deshalb waren die ersten „Zivilmaschinen“ der 1917 gegründeten DLR (Deutsche Luftreederei GmbH), die ab 1919 den Flugbetrieb mit Posttransporten eröffnete, in den Jahren nach dem Krieg offene Bomber und Jagdflugzeuge, die nur notdürftig umgebaut und hergerichtet worden waren. Sie flogen ausschließlich tagsüber bei guter Sicht und wegen der besseren Orientierung in geringen Höhen meist entlang von Bahnlinien. Aber dennoch – die zivile Luftfahrt war geboren.

Es ist allerdings sehr unwahrscheinlich, dass auch nur ein Privatpassagier in den Kindertagen der Fliegerei im Entferntesten an eine Verpflegung an Bord gedacht hat. Die Schilderungen eines der ersten Fluggäste im Winter 1919 geben zumindest keinerlei Hinweise darauf. So ist den Berichten eines Ullstein-Journalisten, der an einem Postflug von Johannisthal bei Berlin über Leipzig nach Weimar teilnehmen durfte, zu entnehmen, dass die Reise alles andere als ein Vergnügen gewesen sein muss. Fest verschnallt, kälte- und windgeschützt durch Mäntel, Masken, Kappen und Brillen, war während des Fluges an eine Nahrungsaufnahme sicherlich nicht zu denken.

Otto Lilienthal im Flug mit Großem Doppeldecker am Fliegeberg, 1895.



Aber diese Unannehmlichkeiten sollten schon bald der Vergangenheit angehören. Der Komfort wuchs mit der Technik, und das erste Ganzmetall-Verkehrsflugzeug der Welt ließ nicht lange auf sich warten. Die Junkers F 13 (zugelassen 1919) hatte eine geschlossene Kabine mit vier Ledersitzen und Sitzgurten. Außerdem konnte sie erstmalig auch geheizt und belüftet werden. Zu diesem Zeitpunkt kann man davon ausgehen, dass Passagiere während der Flüge selbst mitgebrachte Speisen und Getränke verzehrt haben. Aufgrund der geringen Flughöhe waren diese Reisen allerdings noch sehr turbulent und unangenehm – und die Nahrungsaufnahme sicherlich nicht immer ein Genuss.

Nach Ende der politischen Wirren wurde in den 1920er Jahren sowohl die internationale als auch die deutsche zivile Luftfahrt weiter ausgebaut. Das Augenmerk der Flugbetreiber richtete sich weiterhin auf die Verbesserung der Annehmlichkeiten ihrer Passagiere. So wird berichtet, dass 1925 in Deutschland zum ersten Mal ein Stummfilm während eines Passagierfluges gezeigt wurde.



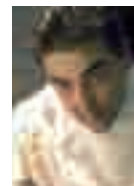
Zeitungspakete werden auf der ersten europäischen Zeitungs-Flugpost, die die Strecke Berlin-Weimar fliegt, verladen (1919).



Die Junkers F 13 und ihre Piloten.



Garnelen mit Chili-Minzmarinade



Juan Amador

Garnelen 16 Garnelen, ohne Schale

Chili-Minzmarinade
250 ml Tomatensaft
250 ml Tomatenketchup
125 ml süße Chilisauce
15 ml Rotweinessig
Einige Spritzer Tabasco
5 g frische Pfefferminze
Salz und Pfeffer

Die Garnelen waschen, mit Salz und Pfeffer würzen und ganz kurz von beiden Seiten braten.

Die Minze in feine Streifen schneiden und mit den restlichen Zutaten vermengen. Mit Salz und Pfeffer abschmecken und in Pipetten füllen.

Zum Anrichten die Garnelen auf die Pipetten spießen und nach Geschmack mit rotem Basilikum und Brunnenkresse dekorieren.





Marinierte Shrimps mit Mango, Avocado und Currymayonnaise

Zutaten für 4 Personen



Karl Baumgartner

Shrimps

300 g Shrimps, aufgetaut
25 ml Olivenöl
1 TL Zitronensaft
Salz und Pfeffer

Die Shrimps auf einem Sieb gut abtropfen lassen, in Zitronensaft, Olivenöl, Salz und Pfeffer marinieren. Zum Schluss abschmecken.

Currymayonnaise

125 g Mayonnaise
125 g Sauerrahm
10 g rote Currypaste
6 g Madras-Currypulver

Alle Zutaten mit dem Schneebesen zu einer glatten Sauce verrühren.

Avocado und Mango

1 Avocado, gewürfelt
1 Mango, gewürfelt
1 Zitrone, frisch gepresst
4 Blätter Salat nach Wahl

Avocado und Mango schälen und das Fruchtfleisch in ca. 0,5 cm große Würfel schneiden. Mit dem Zitronensaft marinieren und auf dem Teller kreisrund anrichten, am besten mit Hilfe eines Metallrings.

Die Shrimps etwas abtropfen lassen und auf die Obstwürfel legen. Die Currymayonnaise um die Shrimps geben und die Salatblätter darauf dekorieren.





Hechtsoufflé mit Hummersauce und Flusskrebsen

Zutaten für 4 Personen



Paul Bocuse

Hechtsoufflé

125 g Hecht
125 g Zander
1 Eiweiß
1 Eigelb
300 ml Sahne
4 cl Noilly Prat
Salz und Pfeffer

Hummersauce

200 ml Fischfond
20 g Hummerpaste
15 g Butter
50 ml Sahne
50 ml Weinbrand
Salz und Pfeffer

Flusskrebse

12 Flusskrebse

Die Fischfilets mit Salz und Pfeffer in die Küchenmaschine geben und zerkleinern. Die restlichen Zutaten gut gekühlt zufügen, fein mixen und durch ein Sieb streichen. Anschließend die gekühlte Fischmousse in kleine Förmchen füllen und im Wasserbad ca. 15 Minuten pochieren, bis die Masse gestockt ist.

Die Hummerpaste in den Fischfond einrühren und mit der Sahne zur Hälfte einkochen. Die klein geschnittene Butter unter die Sauce rühren und mit den restlichen Zutaten fein abschmecken.

Die Krebse in siedendem Wasser garen, ausbrechen und warm stellen.

Die Hechtmousse aus den Förmchen stürzen und zusammen mit den Flusskrebsen und der Hummersauce auf vorgewärmten Tellern anrichten.

