

## Volldampf voraus!

Am 2. Mai wird im Konstanzer Hafen und am Bahnhof wieder einmal so richtig Dampf abgelassen. „Konstanz unter Dampf“ lässt die MS Hohentwiel und den Swiss Classic Train mit Großdampflokomotive am Sonntag zwischen Konstanz und dem Thurgauischen Altnau hin- und herdampfen. Doch wer ist eigentlich dafür verantwortlich, dass diese zwei Fahrzeuge so richtig abdampfen?

Der Beruf des Lokheizers und der des Schiffsmaschinisten ist zwar nicht der gleiche, doch in manchen Dingen sind sie sich ganz ähnlich. Was Johann Gröbli, Dampflokheizer, und Christian Hämmerle, Schiffsmaschinist der MS Hohentwiel, sicher gemeinsam haben, sind die leuchtenden Augen, die sie bekommen, wenn sie jeweils von ihren Maschinen zu reden beginnen. Beide sind fasziniert von ihrem Beruf und leben darin auch ihr Hobby aus. „Tut man das nicht, ist man am falschen Ort“, meint Christian Häm-



Bei „Konstanz unter Dampf“ verkehren die MS Hohentwiel und der Swiss Classic Train mit Großdampflokomotive zwischen Konstanz und Altnau.



Johann Gröbli und Christian Hämmerle (v. l.)

merle ganz eindeutig. Ihn fasziniert vor allem die alte Technik und das Fingerspitzengefühl, das er braucht, um diese großen und starken Maschinen zum Laufen zu bringen. „Und es ist die immense Kraft, die man bei alten Maschinen im Gegensatz zu den neuen spürt“, fügt Johann Gröbli an. Er weiß, wovon er spricht, denn im „normalen“ Leben arbeitet er als Lokomotivführer bei der SOB.

### Vom Lokführer zum Lokheizer

Seine Freizeit hat Johann Gröbli der Nostalgie gewidmet, wobei er einmal als Führer, einmal als Heizer bei teilweise 50° C Kohleschaukelnd durch die Landschaft dampft. Im Kohlewagen führt die Dampflok acht Tonnen Kohle mit. Allein für eine Retourfahrt von Konstanz nach Altnau schaufelt Johann Gröbli ungefähr eine halbe Tonne Kohle. Dass er nach so einem Tag bis auf die Haut rußschwarz ist, ist wohl klar. Doch wer denkt, Kohleschaukeln ist das einzige, was er tut, irrt sich gewaltig. Der meist in zwei Schichten eingeteilte Dienst des Heizers beginnt ungefähr drei Stunden vor der

Fahrt und endet eine Stunde nach Einfahrt in den Zielbahnhof. Dann entleert er die Rauchkammer und ölt die Pumpen. Am nächsten Morgen putzt der Heizer das kalte Feuer vom Vortag weg, heizt die Lokomotive an und macht den Zug wieder fahrbereit. Während der Fahrt unterstützt er, nebst der ständigen Überprüfung des Kesseldrucks, den Lokführer. Weil der Führerstand auf der rechten Seite ist, sieht der Lokführer beispielsweise in einer Linkskurve die links stehenden Signale nicht und braucht dafür den Heizer, der ihm die Signalstellungen meldet.

### Schiffsmaschinist ist mehr Passion denn Beruf

Ein wenig anders ist es bei Christian Hämmerle. Schiffskapitän und Schiffsmaschinist arbeiten zwar auch eng zusammen und müssen sich hundertprozentig aufeinander verlassen können, doch trotzdem sind die zwei Bereiche komplett abgetrennt voneinander. Während der Kapitän grundsätzlich für die Orientierung und für die Aufgaben über dem



Deck zuständig ist, ist der Maschinist „Herr der Technik“ unter Deck. Auch der Dienst von Christian Hämmerle beginnt, sofern die MS Hohentwiel am Vortag gefahren ist, zweieinhalb Stunden vor der Fahrt. Ansonsten noch viel früher. Heutzutage nicht mehr mit Kohle, dafür aber mit Öl, heizt er die Kessel auf und lässt während eineinhalb Stunden ganz langsam Dampf ein, um eine Kondensation des Wassers im Kesselinnern zu verhindern. Und die Temperatur des Kessels? „Das ist eine Gefühlssache“, lächelt Christian Hämmerle. Während dieser Zeit putzt, ölt und pflegt er die Maschinen. Auch hier braucht es ganz klar viel Liebe zum Detail und viel Geduld. Pfuschen darf man nicht, denn das hätte zum Teil verheerende Folgen.

Und dann geht die Fahrt los. Anders als beim Lokheizer sieht der Schiffsmaschinist unter Deck nicht, wohin das Schiff dampft. Hier muss die Kommunikation zwischen dem Kapitän und dem Maschinisten mithilfe des Sprachrohrs oder des Schiffstelegraphen einwandfrei funktionieren. Der Kapitän steuert das Schiff und regelt die Geschwindigkeit über die Kommandos, die er dem Schiffs-

maschinisten gibt. Dieser ist derjenige, der Dampf gibt oder Dampf ablässt, wenn Vollgas gegeben oder gebremst und angelegt werden muss, was gerade bei stürmischer See eine sehr große Herausforderung ist. Bei der MS Hohentwiel legen dafür zwei Maschinisten Hand an. Während der eine immer in Bereitschaft am Fahrstand steht und die Kommandos des Kapitäns entgegennimmt, ist der andere zuständig für die dauernde Schmierung und Überprüfung der Maschinenteile und der Analyse des Kesselwassers und des Dampfes.

Und wie lassen so ausgeglichene Personen wie die zwei Dampfmacher Christian Hämmerle und Johann Gröbli in ihrem Privatleben mal so richtig Dampf ab? Beide überlegen eine Weile und sind sich schlussendlich einig, dass sie dafür wenig Grund haben. Und wenn, dann fährt Christian Hämmerle mit dem Fahrrad in die Natur an einen stillen Ort, und Johann Gröbli tobt sich aus mit Holzhacken. Wenn's da nicht dampft?!

Text & Foto: Yvonne Aebli