

EINE HEISSE ANGELEGENHEIT



DEN BERUF DES SCHIFFSHEIZERS GIBT ES NICHT MEHR. MIT DER ENTWICKLUNG VON DIESEL- UND BENZINMOTOREN MUSSTEN DIE DAMPFSCHIFFE IHRE DIENSTE EINSTELLEN. DIE «GREIF» JEDOCH FÄHRT SEIT 1895 UNBEIRRT IHRE STRECKEN, NOTABENE MIT DER ORIGINAL-DAMPFMASCHINE VON ESCHER WYSS. AUF DEM GREIFensee HABEN HOBBY-HEIZER DESHALB EINE HEIMAT.

 Tania Lienhard

Es dampft und zischt. Die Greif setzt sich langsam in Bewegung, tuckert aus dem Bootsschuppen in Maur, wo sie ihren Sommerliegeplatz hat. Es ist Sonntag und wie jedes Wochenende bei schönem Wetter macht sich der alte Dampfer auf zur Rundfahrt über den Greifensee. Mit dabei und unverzichtbar: der Heizer und Maschinist, der Kohle in den Ofen legt und auf Kommando des Schiffsführers für die Fortbewegung und das richtige Tempo der Greif sorgt. Heute ist ein spezieller Tag, auch für ihn: Er – Herbert Trachsler – ist Aspirant und befindet sich also noch in der «Ausbildung». Bald legt er eine Prüfung ab. Deshalb ist auch der routinierte Heizer und Maschinist Werner Reichle mit an Bord. Er kennt die Dampfmaschine aus dem Effeff und unterstützt Trachsler mit wertvollen Tipps. Die beiden sind während der ganzen Fahrt beschäftigt und mit einem Ohr stets am Lauschen, ob der Schiffsführer Kommandos gibt.

KOMMUNIKATION IST ELEMENTAR

Hans-Peter Schefer, Vizepräsident und verantwortlich für den Bereich Finanzen der «Stiftung zum Betrieb des Dampfschiffes Greif» erzählt, dass jede und jeder sich auf der Greif zum Heizer ausbilden lassen könne. «Es ist natürlich von Vorteil, wenn jemand aus dem mechanisch-technischen Bereich kommt.» Denn die vertikale 2-Zylinder-Verbunddampfmaschine erfordert ein gewisses technisches Flair. «Unser Dampfschiff fährt mit einer alten Technik. Da gibt es keine Elektronik. Der Heizer muss ein Gespür dafür entwickeln, was in der Mechanik passiert. Wenn etwas harzt, ist es wichtig zu wissen, wo er nachsehen muss», erklärt Schefer. Bereits drei Stunden vor Abfahrt mussten Werner Reichle und Herbert Trachsler an die Arbeit. Der Heizkessel wärmt nur langsam auf. Er braucht Siedetemperatur und somit einen adäquaten Druck, um gut zu funktionieren. Die Hauptaufgabe des Heizers ist es, den Dampfkessel so zu bedienen, dass jederzeit ausreichend Dampf zum Betrieb der Maschine zur Verfügung steht. Er muss Kohle nachschieben, den Kessel-Wasserstand überprüfen, die entstandene Asche beseitigen und gegebenenfalls Reparaturarbeiten an der Dampfmaschine vornehmen. Indem der Heizer den entsprechenden Hebel in die richtige Position bringt, kann er das Schiff verlangsamen, beschleunigen oder abbremsen. Alles auf Kommando des Schiffsführers, der durch das Sprachrohr neben dem Steuerstand Anweisungen gibt. Und zwar kurze: «Schlag zurück» oder «besser» sind da zu hören. Herbert Trachsler reagiert jeweils unverzüglich.

WIN-WIN-SITUATION

Wichtigste Eigenschaft eines Heizers sei aber die Freude an alten Schiffen, so Felix Kuhn, im Stiftungsrat verantwortlich für den Bereich Technik. Und er



Der Heizer muss die Dampfmaschine schmieren, Injektorwasser in den Seewassertank giessen und Feuer sowie Glutbett kontrollieren.



_01 Der Blick des Schiffsführers geht über das Schiffsdeck hinaus.

_02 Der Maschinen- und Heizraum mit Seewassertank, Dampfmaschine, Speisepumpe, Injektor und Dampfkessel (von links).

_03 Das DS Greif am Steg 2 in Maur am Greifensee.

_04 Die Kesseldruckanzeige ist ein wichtiges Instrument für den Heizer.

_05 Der Dampfkessel von oben – im Sommer herrschen fast 60 Grad in seiner Nähe.

müsse Hitze aushalten können. Denn im offenen Heizungsraum herrschen im Sommer direkt vor dem Ofen Temperaturen bis zu 60 Grad Celsius. Wer keine Angst vor dem Schwitzen hat und gerne möchte, der erhält Gelegenheit, das Handwerk auf der Greif zu lernen. «Wir bilden die Interessierten aus. Nach der erfolgreichen Prüfung erhalten sie ein Eidgenössisches Diplom vom Schweizerischen Verein für technische Inspektionen (SVTI)», erläutert Kuhn. Die Stiftung, der das Dampfschiff gehört, bezahlt den Heizern einen symbolischen Beitrag von 25 Franken in der Stunde. Schliesslich verbringen sie schöne, aber auch anstrengende Stunden im Heizungsraum. Die Schiffsführer ihrerseits sind Angestellte der Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee (SGG). Sie müssen eine spezielle Einschulung auf der Greif absolvieren, bevor sie das Dampfschiff fahren dürfen. «Es ist ein Geben und Nehmen. Die Genossenschaft profitiert von uns als

Marketing-Aushängeschild, wir profitieren von den Schiffsführern der SGG, die ihr Handwerk verstehen», erklärt Schefer die Zusammenarbeit der Stiftung mit der Genossenschaft. Die Greif ist das älteste kohlebetriebene Dampfschiff der Schweiz und zudem das einzige mit Schraubenantrieb. Der technische Originalbauplan existiert nicht mehr. «Wenn etwas kaputt geht, müssen wir selber einen Ersatz produzieren», sagt Kuhn. Die Greif eignet sich also gerade wegen ihres Alters ideal für einen nostalgischen Ausflug auf dem See. Oft wird sie für einen Firmenanlass oder eine private Feier gechartert. 24 Personen finden Platz auf dem Dampfer – plus Personal. Weil der Heizungsraum offen ist, lässt sich jede Bewegung des Heizers exakt beobachten. Der Heizer und Maschinist ist definitiv die Hauptattraktion bei einem Ausflug auf der Greif. Und das will etwas heissen, ist der Greifensee doch ein wunderschönes Naherholungsgebiet. 🌊

marina.ch
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch
Tel. Abodienst: 031 300 62 56