

Der Dampfspezialist



Lokführer Martin Horath mit der Lok 7 im Depot der Rigibahnen in Arth-Goldau. Bild: Dominik Wunderli (16. April 2021)

Martin Horath ist Mechaniker und Lokführer bei den Rigi Bahnen AG. In seiner Freizeit fährt und flickt er Loks einer anderen Dampfbahn.

Das alte Cincinnati-Bohrwerk wie auch die Oerlikon-Drehbank in der Werkstatt sind unverwüchlich. Die schweren Maschinen prägen das Bild des Depots in Goldau. Auch der Duft der Werkstatt dürfte sich seit Baubeginn nicht verändert haben. Das Potpourri aus Schwermetall, Maschinenöl und Kühlmittel ist für Martin Horath wie ein Lebenselixier. Der 56-jährige gelernte Mechaniker ist ein Eisenbahner durch und durch. Er hat seine Dienste bei der Rigi Bahnen AG vor 34 Jahren angetreten. «Man kennt den Laden und weiss, wie der Karren läuft», sagt er und lässt keinen Zweifel daran, dass er seinen Traumjob gefunden hat.

«Am Isebähnle hatte ich immer Freude. Ich bin praktisch in die Materie reingewachsen», sagt der Mann, dessen Vater schon Lokführer und Depotchef an diesem Ort war. Ein Besuch im Goldauer Depot ist eine Zeitreise. Die ist ohnehin Programm bei den Rigi Bahnen. Denn selbst die «neuen» Pendelzüge sind mindestens 30 Jahre alt. Aber das passt eigentlich. Horath ist einer, der sich mit Mechanik der früheren Jahre wie auch mit modernen Maschinen auskennt. Er hatte nie etwas anderes im Sinn, als genau das zu tun, was er jetzt tut. Also machte er eine vierjährige Mechaniker-Stifti.

Dampflok in acht Monaten revidiert

Das Schrauben ist seine Passion. Er und seine Mitarbeiter reparieren alles, was auf Schienen unterwegs ist. Derzeit ist es die legendäre Lok 7, die fit gemacht wird. «Dampfmaschinen sind Mechanik pur», sagt Horath, der ein Experte auf diesem Gebiet ist. Die Dampflok aus dem Jahr 1873 haben er und sein Team im Depot in Goldau während acht Monaten grösstenteils zerlegt und revidiert. Der Zeitrahmen war gegeben, am Samstag, wird die Lok zum 150-Jahr-Jubiläum der Rigi Bahnen wieder den Berg hochfahren.

Auf die Frage, ob das Zeitfenster für diese Operation ausreiche, sagte Horath stets seelenruhig: «Es muss reichen!» Dies im Wissen, dass keine Überraschungen auftreten werden und auch weil er diese Maschine nicht zum ersten Mal überholt. Sie wurde 1937 ausrangiert und fand später im Verkehrshaus ihren Platz, hatte aber einige Einsätze am Berg. Bei unserer Besichtigung Mitte April im Depot in Goldau waren die Arbeiten dann bereits weit vorangeschritten. «Wir dürften in zwei Wochen für Testfahrten bereit sein», sagte Horath damals.

Eine der gröberen Arbeiten war der Einbau der Kurbelwelle. Das originale Teil musste vor Jahren aus betriebstechnischen Gründen durch ein anderes Modell ersetzt werden. Der Arbeitsschritt wurde medienwirksam ausgeführt. Horath ist bei solchen Schritten immer anwesend und gibt in einer Weise Auskunft, die auch für Laien verständlich ist – obwohl er lieber im Hintergrund tätig ist und sich in Ruhe der Arbeit widmet.

Das gilt nicht nur im Job, sondern ebenso privat. Denn auch ausserhalb des Depots ist er in erster Linie Mechaniker. Selbst bei sich zu Hause in Goldau, das leicht zu finden ist: «Det wo Altise umästaht.» Geschätzte 200 Tonnen Ware sind auf seinem Grundstück platziert. Natürlich besteht der grösste Posten aus Eisenbahnteilen. Neben Lokomotiven lagern Schiebebühnen, Signale oder Weichen. Dazu Horath: «Ich bin ein krankhafter Sammler von technischen Teilen und Geräten der Rigi Bahnen.»

Freizeit und Arbeit sind für ihn fast dasselbe

Auch ältere Fahrzeuge sind vorhanden. Dampfwalzen, Motorräder, Autos bis hin zu Elektromotoren und Dampfkessel, Horath erweckt auch Geräte von anderen Leuten zum Leben.

Ein weiteres Hobby ist die Dampfbahn Furka-Bergstrecke, bei der er ebenfalls im Führerstand steht und – wer hätte es gedacht – auch in der Werkstatt als treibende Kraft geschätzt wird. Dort ist er sogar noch länger dabei als bei den Rigi Bahnen, nämlich seit 1985. Die Tätigkeit in seiner Freizeit auf der Furka ist nahezu identisch mit dem Arbeitsalltag auf den Geleisen und in der Werkstatt der Rigi Bahnen. Diese Doppelspur ist aber nicht ungewöhnlich. Mehrere Leute sind bei beiden Bahnen. Zwar verbringen nicht alle ihr halbes Leben in und unter Loks und Wagen, aber die Begeisterung für Dampfbahnen ist bei etlichen Menschen in Horaths Umfeld vorhanden. Lokführer sind sowieso gern gesehene Leute. So suchen die Rigi Bahnen eine Person, die als Lokführer und als Pistenpatrouilleur eingesetzt werden kann. Vielseitigkeit ist

das Motto.

Von Sturm Lothar überrascht

Das ist auch der Teil, der für Horath unbezahlbar ist. «Der Job stimmt zu 100 Prozent. Wer in der Werkstatt an Maschinen schrauben kann und in der Bergwelt im Führerstand stehen darf, hat nichts zu klagen.» Wobei auf der Rigi nicht immer eitel Sonnenschein ist. Horaths Equipe wurde beim Schneeräumen auf dem Berg vom Sturm Lothar überrascht und war drei Tage eingeschlossen. «Es schneite wie verrückt. Wir mussten im Schneegestöber Fahrleitungen reparieren, aber das passte. Kein Tag ist wie der andere.»

Dass seine Verbundenheit mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke innig ist, zeigt die Tatsache, dass er 1990 mit einer Gruppe mehrere Dampfloks aus Vietnam zurück in die Schweiz holte. Die Maschinen wurden 1947 von der Furka-Oberalp-Bahn verkauft. «Ja, ich bin ein Vietnam-Veteran. Wir transportierten sechs Loks von einem Berg 100 Kilometer ins Tal. Drei konnten auf eigenen Rädern fahren, die anderen verluden wir in Einzelteile. Schliesslich befestigten wir sie im Bug eines Frachtschiffs», erinnert er sich.

Aus geplanten vier Wochen wurden acht. Ihm war's egal. Umgeben von Alteisen und Dampfkesseln ist er in seinem Element. Wenn dann noch die Aussicht besteht, die Teile zusammenzubauen und sie zum Laufen zu bringen, ist die Welt für ihn in Ordnung. Das ist sie auch im Fall der Lok 7. «Die Testfahrten sind abgeschlossen. Alles war ziemlich so, wie wir es uns vorgestellt haben», sagte er Anfang dieser Woche. Er weiss wie der Karren läuft.

Roger Rügger