

Dampf, Porsche oder Diesel: Stephan Viel liebt alle Loks - ka- news hat Karlsruhes treuesten Bähnlefahrer besucht



Stephan Viel während seiner ersten Fahrt bei der Bundesgartenschau. | Bild: Stephan Viel

Ein leichter Fahrtwind, der Geruch von Ruß und das Geknatter des Motors: Die Schlossgartenbahn lässt viele (Kinder-)Herzen höher schlagen. Schon seit über 50 Jahren dreht das "Bähnle" seine Runden - immer mit an Bord ist Stephan Viel. ka-news war zu Besuch bei Karlsruhes treuestem Bähnlefahrer, der so einige Geschichten zu den Schlossgarten-Loks zu erzählen weiß.

"Die Schlossgartenbahn ist seit Kindestagen mein Steckenpferd", sagt Viel im Gespräch mit ka-news. Der Erste Vorsitzender der Modell- und Eisenbahnfreunde Karlsruhe ist seit frühester Kindheit mit der Schlossgartenbahn eng verbunden: Schon mit einem Jahr ist er das erste Mal mit der Schlossgartenbahn gefahren.



Stephan Viel ist Vorsitzender des Vereins Modell- und Eisenbahnfreunde Karlsruhe. | Bild: Anna Krüger

"Ich bin im Schlossgarten groß geworden. Ich war dort jeden Tag mit meiner Oma und meiner älteren Schwester. Die Rente der Oma war mit Sicherheit nicht die größte, aber 'Bähnle' fahren musste sein", erinnert er sich.

"Ich bin einfach immer sitzen geblieben"

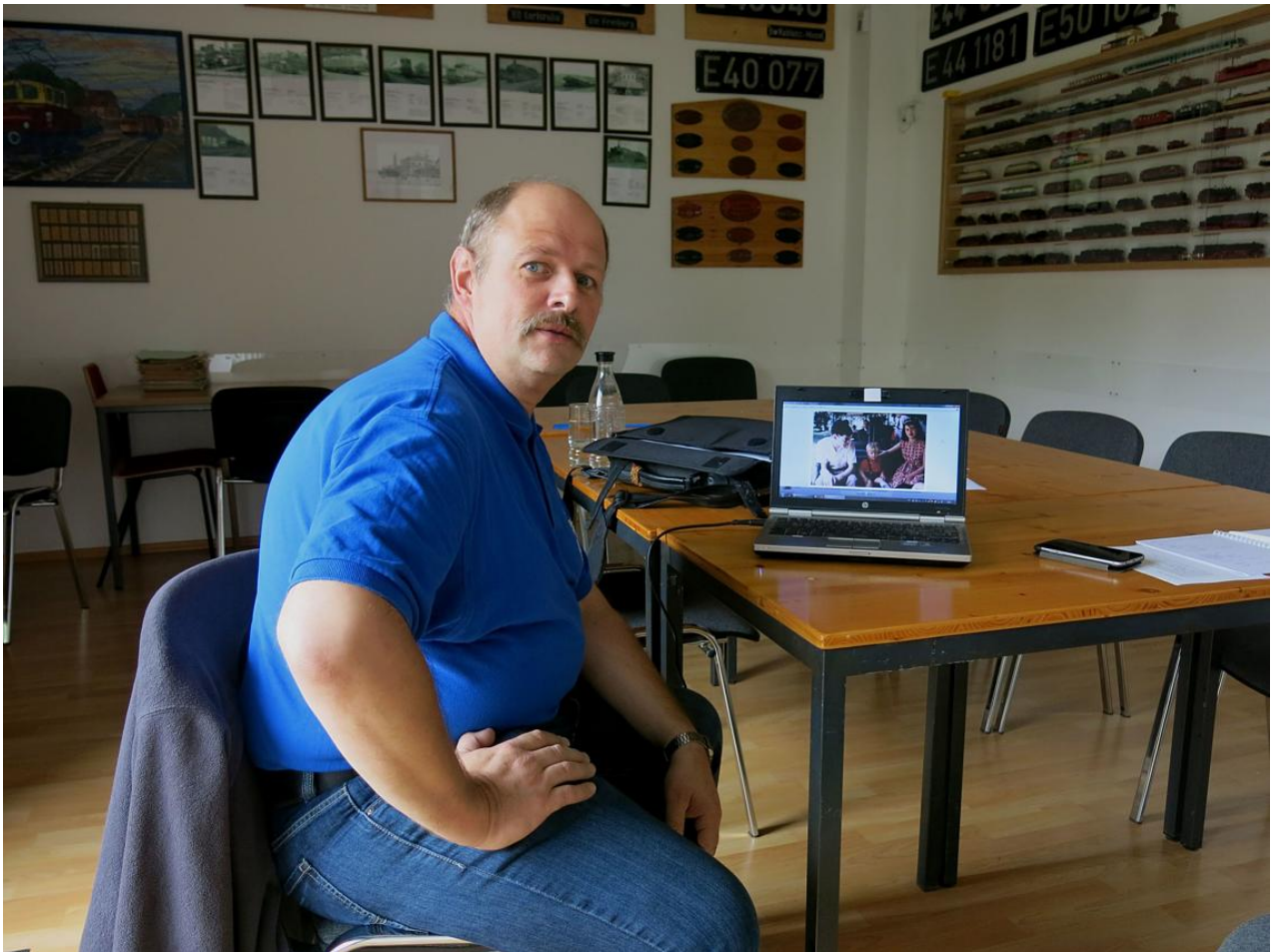
Von der Jahreskarte der Familie machte Stephan Viel als Kind besonders oft Gebrauch. "Ich bin einfach immer sitzen geblieben", erzählt er lachend. Der Geruch und das Geknatter des Motors haben ihn schon immer fasziniert. Die Liebe und Verbundenheit zu den kultigen Zügen haben bei Stephan Viel seit der ersten Berührung mit den Loks der Schlossgartenbahn nicht mehr nachgelassen. "Die Kindheitserinnerungen haben sich bei mir sehr fest eingebrannt", erzählt er.



Stephan Viel während seiner ersten Fahrt bei der Bundesgartenschau. | Bild: Stephan Viel

Durch seine häufigen Fahrten knüpfte der junge Viel Kontakte mit den Lokführern. Und er half gerne mit, indem er während der Fahrt Holz und andere Hindernisse von den Gleisen räumte. "Da hatte ich meinen ersten Job", sagt der Eisenbahn-Fan und lacht.

Wenig verwunderlich, dass der Familienvater als Lokführer bei der Deutschen Bahn arbeitet. Aber auch in seiner Freizeit dreht sich viel um Bahnen: Als Erster Vorsitzender der Modell- und Eisenbahnfreunde Karlsruhe ist er für die Öffentlichkeitsarbeit und die Verwaltung des Archivs zuständig - und weiß alles zur Geschichte der Schlossgartenbahn. Für ka-news öffnet Viel sein Archiv und nimmt uns mit in die Vergangenheit.



Stephan Viel gibt uns Einblicke in sein Bildarchiv. | Bild: Anna Krüger

Schlossgartenbahn startet 1967 in Karlsruhe

In Karlsruhe nahm die Schlossgartenbahn mit der Bundesgartenschau im Jahr 1967 ihren Anfang. Doch die Geschichte der dazugehörigen Lokomotiven begann bereits vor dieser Zeit, erzählt Stephan Viel.

Die Lok "Greif" wurde schon 1939 gebaut. "Sie wurde vom Reichsverkehrsministerium in Auftrag gegeben. Damals hat man Feldbahnlokomotiven auf Vorrat bauen lassen, damit lange Wartezeiten für die Firmen verhindert werden", erklärt der Eisenbahnfreund gegenüber ka-news. Ab 1939 sei die Lokomotive in einem Steinbruch in Betrieb gewesen und nach dem Zweiten Weltkrieg diene sie als Trümmerbahn in Heilbronn.



Die Dampflokomotive "Greif" war bereits während des Zweiten Weltkriegs im Einsatz. / Bild: Stadtarchiv Karlsruhe 8/BA Schlesiger A20/30/7/28

Auch die beliebte Porsche-Lok hat ihren Ursprung nicht in der Fächerstadt. Sie wurde 1960 für die deutsch-französische Gartenschau in Saarbrücken gebaut. Erst zur Bundesgartenschau 1967 kamen die beiden Loks in den Karlsruher Schlossgarten. "Die Betreiber waren damals zu gleichen Teilen die Firma Escher in Dortmund und die Kleinbahnbetriebe in Bad Cannstatt mit der Inhabersfamilie Grandmontagne."



Fahrt durch den Fasanengarten während der Bundesgartenschau 1967. | Bild: Stadtarchiv Karlsruhe 8/BA Schlesiger A14/54/7/17

Mit dem Ende der Bundesgartenschau sollte auch die Bahn wieder abgebaut werden. Aber es kam anders als geplant. Die Freude am "Bähnle" in der Fächerstadt war schon früh entfacht und konnte nicht gebremst werden. "Der damalige Oberbürgermeister Günther Klotz war für alles neue und technisch interessante sehr zu begeistern", sagt Stephan Viel im Gespräch mit ka-news. "Schon während der Bundesgartenschau ist daher die Idee gereift: Die Bahn muss stehen bleiben!"



Der "Schlossgarten-Express" bei der Bundesgartenschau 1967. | Bild: Stadtarchiv Karlsruhe 8/Alben 480/7a

Doch mit dieser Entscheidung waren nicht alle einverstanden. Die 2,7 Kilometer lange Strecke zieht sich nicht nur durch den Schlosspark, sondern auch durch den Fasanengarten mit seinen zahlreichen Kleingärten. Mit den Inhabern der Schrebergärten war damals vereinbart, dass die Bahn nur während der Bundesgartenschau daran vorbeifährt. Dementsprechend waren sie von der Planänderung nicht begeistert.

Kompromiss mit Kleingärtnern: Erst Skepsis, dann Liebe

"Kleingartenanlagen sind eigentlich für die Öffentlichkeit zugänglich", erklärt der ausgebildete Lokführer, Stephan Viel. Um die Kleingärtner nicht zu verstimmen musste also ein Kompromiss her: "Die Bahn blieb im Fasanengarten, aber dafür kommen Fußgänger nicht mehr in die Kleingartenanlage", erklärt er die Lösung. Mittlerweile werden die Züge jedes Jahr zu Saisonbeginn freudig begrüßt - auch von den Kleingärtnern.

Trotz der großen Begeisterung über den Erhalt der Schlossgartenbahn war es schwierig, nach der Bundesgartenschau die Fahrgastzahlen zu halten. Die privaten Betreiber waren dem nicht mehr gewachsen. Deswegen übernahmen 1988 die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) die Schlossgartenbahn.



Die Diesellok der VBK dreht ihre Runden im Schlossgarten. | Bild: Stephan Viel

"Damit wurde die Porsche-Bahn erstmals auf die Seite gestellt", erzählt Viel. Die Diesellok diente zunächst als Ersatz. Im Laufe der Jahre wurde auch die Porsche-Lok wieder eingesetzt und repariert wenn Teile defekt waren. Die Reparaturen liefen laut Stephan Viel aber eher unter dem Motto "Hauptsache sie fährt wieder" ab.

Porsche-Lok ist empfindlich und daher nicht so oft im Einsatz

Letzten Oktober machte sich das bemerkbar: Die Porsche-Lok blieb mitten auf der Strecke liegen. "Im Herbst liegt oft Laub oder Gras auf den Schienen", schildert Viel. "Wenn die Lok anfängt zu schleudern, gibt es jedes Mal einen Schlag auf das Getriebe." Bei der Porsche-Lok sind viele empfindliche Autokomponenten verbaut. Es ist also eher ein "Auto auf Schienen", wie Viel beschreibt.

Zum Ende der Saison 2017 war das Getriebe dann definitiv defekt - eine neue Achse musste her. "Ersatzteile dieser Art sind nicht auf dem Gebrauchtmrkt zu finden", erklärt der Lokführer. Die neue Achse wurde extra von der Firma Gmeinder als Einzelanfertigung hergestellt.



Mittlerweile ist die Porsche-Lok wieder einsatzbereit im Karlsruher Schlossgarten. | Bild: Paul Needham

"Dass heutzutage eine Porsche-Lok fahrtüchtig ist, das ist eine Seltenheit", so der Eisenbahnliebhaber. Neben Karlsruhe gibt es in Hamburg und Amsterdam jeweils eine und in Saarbrücken zwei der Bahnen. "Viele sind mittlerweile verschrottet worden", sagt Viel.

Drei Loks drehen im Schlossgarten ihre Runden

So sind nach der Reparatur der Porsche-Lok wieder drei Loks im Karlsruher Schlosspark im Einsatz: Die Diesellok unter der Woche, die Porsche-Lok und die Dampflok "Greif" an Sonn- und Feiertagen. Zusätzlich kommt Lok "Emma" aus Frankfurt ab und an zu Besuch.



Dampflok "Greif" am Weinbrenner-Tempel | Bild: Stephan Viel

Als Viel auf das Besondere der Schlossgartenbahn zu sprechen kommt, bekommt er leuchtende Kinderaugen. "Es ist eine Möglichkeit, Kindern technische Betriebsabläufe näher zu bringen", sagt der Lokführer begeistert. "Es ist eine Bahn, die nicht zu überdimensioniert ist. Das ist eine Eisenbahn zum Anfassen." Für Stephan Viel steht fest: "Die Bahn muss auch für künftige Generationen erhalten bleiben."