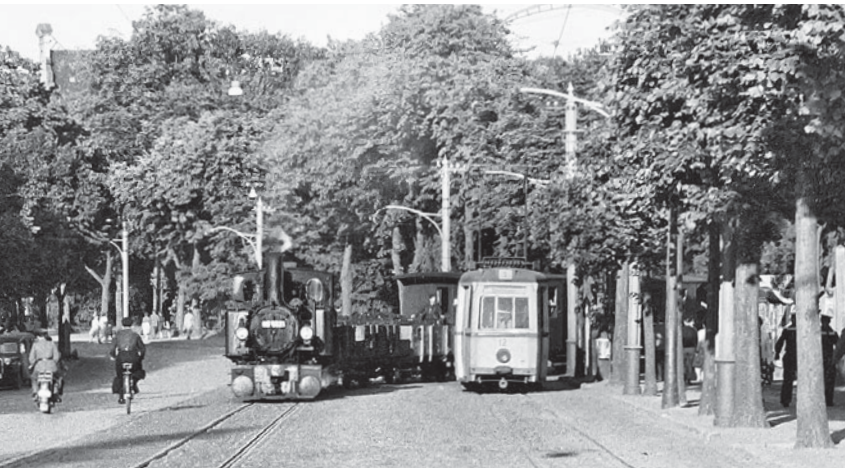
DDR-Zeitgeschichte

Helge Scholz / Manfred Meyer

Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer in den Norden der DDR



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]
KLARTEXT

Dampf bleibt Dampf (Band 2)

Mit Günter Meyer in den Norden der DDR

Helge Scholz / Manfred Meyer

Eine der Aufnahmen von Günter Meyer, wie er das Leben an einer Station der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn nicht treffender hätte festhalten können. In Klockow ist am 25. Juni 1960 der Gmp 9171 angekommen. Gleich wird er seine Fahrt in Richtung Ferdinandshof fortsetzen. Für die Kinder ist die Ankunft des Zuges das Ereignis des Tages.

Vordere Seite: 99 3461 hält mit dem Gmp 9194 in Sanitz. Hinter der Lokomotive ein Wismar-Wagen. Acht dieser formschönen Wagen wurden für die MPSB gebaut. Einer musste 1945 als Reparationsgut abgegeben werden.

Impressum

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.

ISBN 978-3-8375-1920-4

© 2017 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Autoren: Helge Scholz, Dr. Manfred Meyer (redaktionelle Mitarbeit)
Lektorat: Dr. Karlheinz Haucke
Satz & Layout: Helge Scholz
Bildbearbeitung: Jan Freckmann
Druckvorstufe: Fabian Ziegler
Gesamtherstellung: Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)

Mein Dankeschön

Beide Bände wären ohne die Unterstützung von Familie Meyer nicht denkbar gewesen. So möchte ich mich bei der Familie recht herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken, das Leben und Wirken von Günter Meyer beschreiben zu dürfen. Dafür wurden mir auch Teile des sonst für die Öffentlichkeit geschlossenen Familienarchivs geöffnet. Weiterhin danke ich für wertvolle Hinweise, die ich von den Eisenbahnfreunden Wolfgang List, Wolf-Dietger Machel, Achim Rickelt, Konrad Koschinski und Marco Ringel erhalten und eingearbeitet habe. Alle Texte wurden Dr. Manfred Meyer vorgelegt und von ihm zur Veröffentlichung freigegeben. Ganz speziell an ihn noch mein Dank für seine Hilfe. Er hat wichtige Daten aus den Fahrtagebüchern zusammengetragen und ergänzende Motive aus der Sammlung seines Vaters zum Gelingen beigesteuert.

Inhalt

Vorwort 5

Einleitung 6

Das Dahmer Sammelsurium 10

Unbedingt noch mal zur Jule nach Forst 18

Ein letzter Hauch vom legendären Berliner Verkehrsgewühl 28

Hinter Elises Schwestern nach Altlandsberg 34

Dampflokherrlichkeit der Altmark 40

Damals und heute – 1963 44

Pritzwalk, Hauptbahnhof der Prignitz 52

Unterwegs im Pollo 56

Mit der 03.10 via Pasewalk und Anklam zum Strelasund 66

Mit ner „Wanne“ durch die Mecklenburger Wiesen 74

Zu den Spuren der DKBO und nach Tutow 78

Zauberhafte MPSB – Romantik auf 600 mm 80

1:0 für die FKB 100

„Marie Klockow“ – ein Idyll der Uckermark 110

G 8.1-Dampf zwischen Ostsee und Achterwasser 118

Auf der Südstrecke vom Sund nach Puttbus 122

Nach Norden 132

Günter Meyer war nicht unbedingt ein Anhänger des Hochformates. Das Hauptthema Züge in der Landschaft favorisiert selbstredend das Querformat. Eine der wenigen Aufnahmen mit der für ein Hochformat gedrehten Kamera entstand aus dem Gmp 9194, als er gerade die Landesgrenze zwischen Pommern und Mecklenburg-Strelitz auf der Landgrabenbrücke bei Ferdinandshof passierte.

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

in dem bereits erschienenen Band „Dampf bleibt Dampf“ konnten Sie schon viel über Günter Meyers Leben und Schaffen erfahren und wie ich diesen begnadeten Eisenbahnfotografen kennenlernte und seinem Freundeskreis angehören durfte.
„Meyerfotos“ bürgen für Qualität. Sie zeigen die Romantik der sächsischen Regel- und Schmalspurbahnen von Görlitz bis Plauen, Leipzig bis Oberwiesenthal. Das ist eine weit verbreitete Meinung. Darüber hinaus gibt es aber noch viel mehr. Wieso? Nach Thüringen hat es ihn u.a. zur Trusebahn und der Nebenstrecke nach Ruhla gezogen. Aber weit mehr in den Norden! Bei einer Urlaubsreise im Jahr 1954 sammelte er erste Eisenbahnerlebnisse in der nördlichen Region. Da streifte Günter Meyer als fast 30-Jähriger zwischen abgestellten Dampflokomotiven in Züssow umher und porträtierte sich auf dem Führerstand einer ausgemusterten Lok der Baureihe 36, der 36 502. Damals dachte verständlicherweise noch niemand ernsthaft darüber nach, beispielsweise diese Lok, eine T 4.2, museal zu erhalten. Jene Nachkriegszeit erforderte andere Anstrengungen.
Der junge Mann hatte auf jeden Fall die Eisenbahn im Norden der Republik als sein zweites großes Interessengebiet auserkoren. Das hat sich auch niemals geändert. Mit den Haupt- und Nebenstrecken sowie vielen Schmalspurbahnen, wie in Sachsen, ein reiches Forschungsfeld. Zudem fand er die Schmalspurbahnen in unterschiedlichen Spurweiten und teils zu Netzen verknüpft vor. Wir können nur davon träumen. Er hat alles erlebt und genossen. Sein Fahrtentagebuch berichtet darüber bis ins kleinste Detail wie über Zugnummern, Abfahrzeiten, Namen von Kollegen, kleine Randbemerkungen über den Zustand manch vorgefundenen Fahrzeuges oder ganzer Stationen und nicht zu vergessen über die Landschaft. Auf dem Fahrrad strampelte er sprichwörtlich über Stock und Stein und durch Unwetter hindurch. Gemeint seien dabei die gleislosen Trassen der nach 1945 abgebauten Strecken. Günter Meyer hatte wenig Mühe, deren Verlauf zu erkennen. So waren es damals noch „greifbarere Zeitreisen“, gegenüber heutigen Streckenabwanderungen, wo sich manche Dämme in Feldern aufgelöst haben.
Über Bahnen im Norden soll nun der zweite Band zu Günter Meyers Schaffen berichten. Der Begriff Norden wird ein wenig weiter ausgelegt. Die reizende Schmalspurbahn von Dahme nach Jüterbog ist in den Reigen aufgenommen oder die Forster „Jule“. Über Berlin geht es dann wirklich gen Küste. Abstecher unternehmen wir in die Welt der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn und in die Prignitz. Nach Norden hat aber ein eisenbahngeografisches Ende – die nördlichste Station der Deutschen Reichsbahn, Altenkirchen.
In der Vorbereitungszeit dieses Bandes sind auch ein paar Raritäten aus dem umfangreichen Archiv geborgen worden. Einige Farbaufnahmen vom Verkehrsträgerwechsel zwischen Friedland und Anklam sowie Kyritz und Breddin wurden „entdeckt“. Auf den Rückseiten von manchen Aufnahmen stand der Hinweis „vom Farbfilm“, worauf hin etwas tiefer gesucht wurde. Bildschätze auf NC16-Farbnegativen kamen zum Vorschein.
Begeben Sie sich nun bei der Lektüre der folgenden Seiten in eine vergangene Zeit, als Günter Meyer die Strecken des Nordens aufsuchte. Die Zeitspanne von 1954 bis 1969 wird Ihnen eindrucksvolle Motive bieten, besonders, weil Günter Meyer die Bahn in Symbiose mit dem Alltagsleben der Regionen ins Bild setzte.
Viel Freude und gute Unterhaltung!

Oberlichtenau bei Chemnitz 2017, Helge Scholz

Bei der Erkundung der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn war der Dresdner Fritz Hager sein Begleiter. Im Herbst 1958 wurden auch in Friedland die Gleisanlagen erforscht. Dort gab es in der Zufahrt zur ehemaligen Schmiede, zum Aufnahmezeitpunkt ein Teil der Werkabteilung Friedland des Raw Malchin, eine der letzten vorhandenen und funktionstüchtigen Schleppweichen zu sehen. Unter Aufsicht eines Friedländer Eisenbahners konnte Fritz Hager einmal das Stellen jener Weiche mit dem beweglichen Herzstück ausprobieren.

Auf in den Norden

Aus dem Fahrtentagebuch von Günter Meyer

Wenn man Günter Meyers beruflichen Werdegang verfolgt, so stellt man fest, der Norden mit seinen ganz anderen Eisenbahnerlebnissen fand sehr früh sein Interesse. Aus der Zeit vor 1956, als er den Dienst bei der Deutschen Reichsbahn aufnahm, existieren Fotoaufnahmen mit Lokomotiven und Anlagen im Norden der Republik. Eine Ferienreise als Beschäftigter der SDAG Wismut führte in die nördliche Region. Sein aufmerksames Auge hielt aus dem Abteilfenster heraus vieles fest. So wollte er die ihm aus der Heimat unbekannte Welt von Klein- und Privatbahnen kennenlernen. Welch schier unerschöpfliches Forschungspotential damit angestoßen wurde, ahnte er nicht, noch weit weniger, wie intensiv es ihn gefangen nehmen sollte und welche Freundschaften sich daraus ergeben würden.

Der Startschuss war schon einmal furios. In Züssow inspizierte er 1954 einen Lokfriedhof an der Stralsunder Ausfahrt. Dort sah, erklomm und fotografierte er wahre Oldtimer. Mit der G 5.4 54 1146, der pr. P 4.2 36 502 und den beiden österreichischen 170er-Maschinen 56 3254 und 56 3112 nahm er Bekanntschaft mit Lokomotiven aus einer ganz anderen Eisenbahnepoche auf. Eine weitere Exkursion folgte schon ein Jahr später als junger

Mit dem nötigen Abstand zum Geschehen wurde 1954 dieses Motiv von den in Züssow abgestellten Schienenoldtimern aufgenommen. Die Neugier trieb ihn jedoch direkt an die Schienenschätze, was ein Selbstporträt auf der P 4.2 zeigt. Es ist im Band „Dampf bleibt Dampf Mit Günter Meyer durch Sachsen“ abgedruckt.

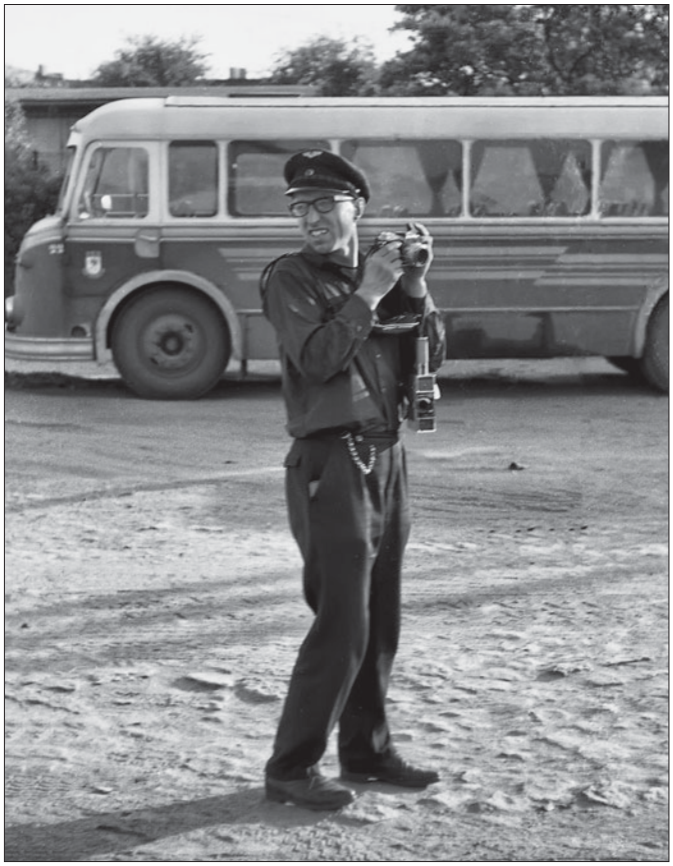
Reichsbahner und 1958 startete er zur ersten großen Wochenexkusion in den Norden. Dabei begleitete ihn sein später zum väterlichen Freund gewordener Fritz Hager. Bei der Veranstaltung zum 100. Geburtstag der Strecke von Zwickau nach Schwarzenberg lernten sich beide Männer kennen, wonach sie eine feste Freundschaft verband. Fritz Hager spornte den jungen Mann an, sich neben den Schmalspurbahnen in Sachsen auch der Kleinbahnwelt im Norden nicht zu entziehen. Da dort schon erste Eindrücke gesammelt waren, fiel dieser Ratschlag auf fruchtbaren Boden. Zusammen erkundeten sie dann eine

„Ich stieg aus und schlief noch ein wenig auf der Schräge des Kohleraumes in einem Tender, der sich bei vorbeifahrenden Zügen leicht in den Blattfedern wiegte“

Woche im September 1958 die noch bestehenden Streckenteile der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn. Längsbänke in Fakultativwagen genoss Günter Meyer als Nachtlager. Sein Reisebegleiter aus Dresden wählte da lieber Pensionen oder Hotels, die in jener Zeit wirklich nicht in großer Fülle vorhanden waren. Jene in diesen späten 1950er-Jahren gesammelten Eindrücke, Informationen und Bilddokumente sind ein unermesslicher Schatz. Den beiden Historikern gelang es an manchen Orten und bei manchen Fahrzeugen, noch einmal einen Augenblick hinter eine schon zugeschlagene Tür deutscher Eisenbahngeschichte zu blinzeln. Relikte, die damals unbeachtet noch ein wenig überleben konnten.

Der Norden wurde ein Stück weit zu seiner zweiten Heimat. In Ferdinandshof, Uhlenhorst, Friedland und Anklam oder hinauf bis zum nördlichsten Bahnhof der Deutschen Reichsbahn war er so heimisch wie auf seiner geliebten Johannstädter Schiene. Die Abschiede der MPSB und in der Prignitz entgingen ihm nicht. Regelrecht „generalstabsmäßig“ wurde die Dokumentation in Bild und Ton festgehalten. Seine Familie unterstützte ihn

Die Anklam-Leopoldshagener Strecke hat das Kriegsende nicht überlebt. Ein altes Deckungssignal der Kleinbahn mit der Regelspurstrecke Ducherow – Karnin bei Rosenhagen blieb einsam in der Landschaft stehen und wurde von ihm auf Hp1 gestellt.



dabei, den maximalen Ertrag mitzubringen. Fotoaufnahmen in Schwarzweiß und in Farbe, 8-mm-Schmalfilmszenen und Tonbandaufnahmen sind erhalten geblieben. Dazu die Erinnerungen seiner Mitstreiter an jene schöne Zeit auf und neben den schmalen Schienen des Nordens. Die Hochzeit der MPSB war jedoch schon vor seinen Besuchen vorbei. Mit seinem Freund Wolf-Dietger Machel wanderte er die vor 1945 stillgelegten Strecken ab. Mitte der 1990er-Jahre dann seine große Freude, dieses doch in seinem Alter schon nicht mehr leichte Vorhaben abgeschlossen zu haben.

Rügen wurde auch zum Urlaubsziel der Familie. Das Bahnbetriebswerk Aue unterhielt einen kleinen Ferienbungalow in der

Auf dieser Seite sind Bilddokumente von den Abschieden der Prignitzer Strecken und der MPSB zu sehen. Mit Bild, Schmalfilm und Ton das Geschehen für immer zu konservieren, brauchte Teamgeist. So fand er bei seiner Familie die nötige Unterstützung. Wagendächer wurden als Ausblick erobert und ständig wurde nach Motiven gesucht. Die Mehrtagestour wurde ganz im Stil von Vaters früheren Reisen organisiert. „Übernachtet haben wir im Pullmanwagen 960-208“, erinnert sich sein Sohn. Die Morgentoilette ist bildlich festgehalten: Kaltes Wasser und Kernseife.