DDR-Zeitgeschichte

Helge Scholz / Manfred Meyer

Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer durch Sachsen

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
KLARTEXT

Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer durch Sachsen

Helge Scholz / Manfred Meyer

Auf der Windbergbahn konnte Günter Meyer Anfang der 1960er Jahre die legendären „Kreuzspinnen“ noch im Vorspannbetrieb erleben. Ein optisches wie akustisches Erlebnis.

Vorherige Seite: In Mulda wurde am 6. Mai 1966 die Begegnung der beiden Züge P 3027 nach Freiberg mit der 38 225 und P 3028 mit 86 041 nach Hermsdorf-Rehefeld festgehalten. Damals dampfte im Rücken des Fotografen vom Bahnhofsvorplatz aus noch die Schmalspurbahn nach Sayda aus dem Kreuzungsbahnhof hinaus und direkt auf die mehrteilige Talbrücke.

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 978-3-8375-1737-8

© 2016 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)*
Fotoverzeichnis:	*Günter Meyer (alle Abbildungen außer den unten aufgeführten Aufnahmen), Dr. Manfred Meyer: 7 (un.), 14 (2), 87 (li. un.), 133 (un.), 142 (un.), Reiner Scheffler: 12 (un.), 13 (2), 85 (ob., Mi.), Archiv Stiftung SSB: 128, 130 (2), Helge Scholz: 85 (un., Slg.), 129, 131 (ob.), 134 (ob.), 135 (2, 1 Slg.), 136, 140, 141 (ob.), 142 (ob.), 143 (un.), Karl Wolf: 134 (un.), Wolf-Dietger Machel: 86 (ob., Slg.), Axel Schlenkrich: 15, Holger Drosdeck: 131 (un.), 132 (un., Slg.), 133 (ob.), Wieland Kellner: 12 (ob.), Bernd Kramer: 66 (un.), Markus Bergelt: 138 (un.), Joachim Schmidt: 139 (2), Ludger Kenning: 87 (ob.), Wolfram Wagner: 87 (un., Slg.), Rolf Kluge: 100 (2 ob.)*
Satz & Layout:	*Helge Scholz*
Bildbearbeitung:	*Jan Freckmann*
Gesamtherstellung:	*Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)*

Inhalt

Vorwort 5

Ein erfülltes Leben 6

Mit der Schublok über die Rampe 16

G 12-Augenschmaus am D 560/D561 24

Auf 50 Promille hinauf zur Stadt 30

Dank Fotozirkel auf Reporterpfaden 38

Mit der sächs. VII T nach „Johannstadt“ 40

Die CA-Linie – Sachsens vergangene Schienenschönheit 44

Bunter Festzug zum 75. 56

Wenden im Eisenbahnknoten Karl-Marx-Stadt 64

„Links“ und „rechts“ im Dienst auf der geliebten G 12 72

Zug-Begegnungen vom Logenplatz aus erlebt 80

Unterwegs mit Freunden 84

Trompetenkonzert auf schmaler Spur 88

Mit P 8 und 86 über die Müglitztalbahn 90

21. Mai 1966 – Schmalspurabschiede in Meißen und Carlsfeld 98

Abkommandiert zur Bindfadenbremse 104

Reprotrick mit dem Stiefelknecht 106

Kreuz und quer durch Sachsen 110

Auf Spurensuche im Oelsnitz-Lugauer Kohlerevier 116

Frühe Werke – wertvolle Bildschätze 122

Große Ehrung für sein Lebenswerk 128

Zu Gast bei Museumsbahnen 132

In memoriam Günter Meyer 136

Die Sammlung bleibt in verantwortungsvollen Händen 140

Danksagung 144

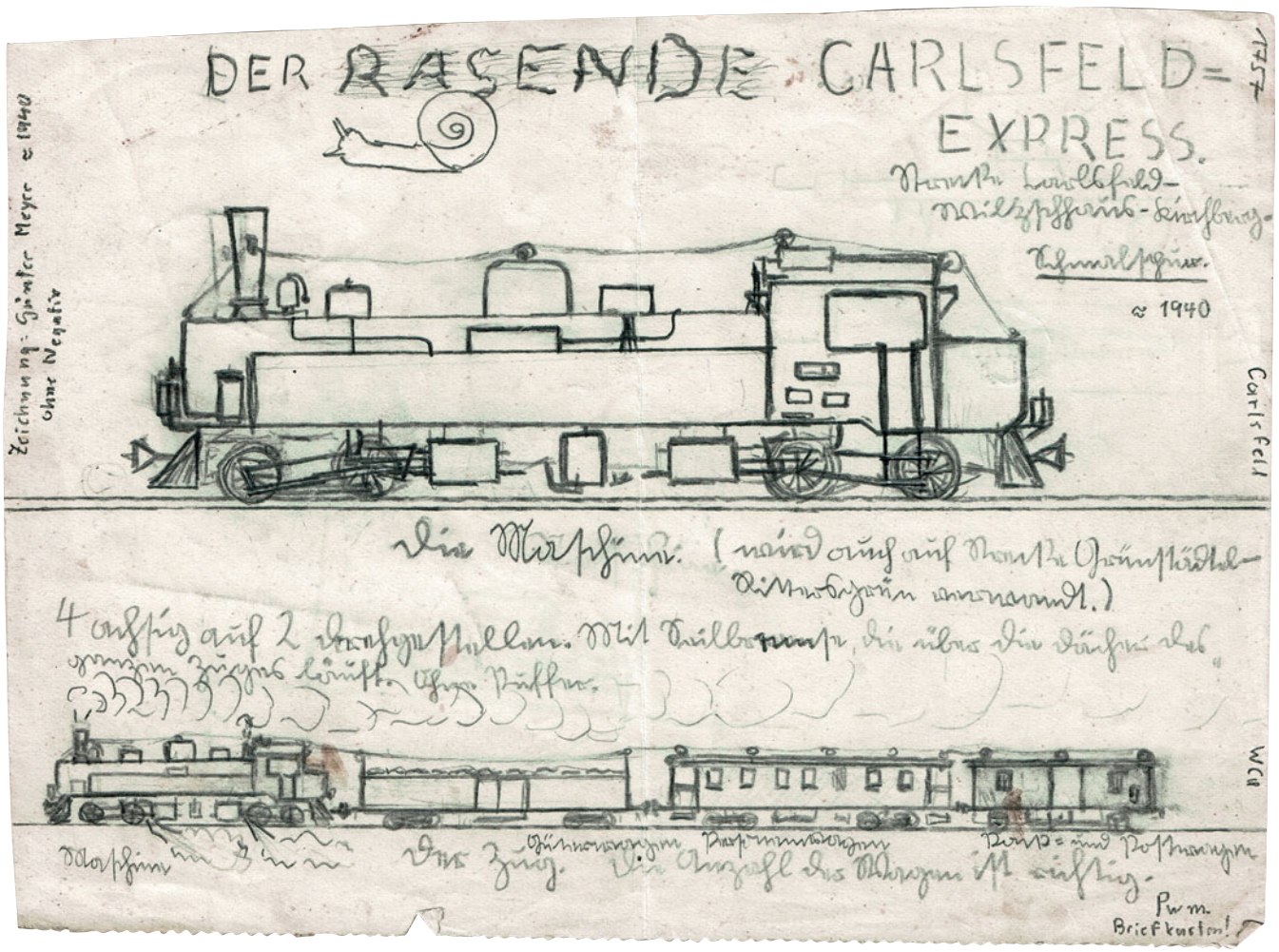
Die Einfahrt der 38 216 in Freiberg am 15. Juni 1960 mit dem P 3014 aus Nossen ist eine der selten von Günter Meyer angefertigten Aufnahmen im Hochformat. Von einer Straßenbrücke aus schaute er in den tiefen Einschnitt. An der Rauchkammertür trägt die Lokomotive ganz im Zeichen des Zeitgeistes das große Symbol der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft.

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

das vorliegende Buch erhebt nicht den Anspruch, eine umfassende Biographie eines weit über die Grenzen seiner Auer Heimatstadt bekannten Dampflokführers, Eisenbahnhis-torikers, Fahrzeugkenners und Eisenbahnfotografen zu sein. Kein anderer als Günter Meyer steht im Mittelpunkt, sein von der Eisenbahn geprägtes Leben, aber in erster Linie ein Querschnitt seines Schaffens, seine geliebte Dampfeisenbahn in Sachsen im Bild fest zu halten.
Das konnte er wie kaum ein anderer. So muss man es anerkennend niederschreiben. Sein Stil, die Motive zu komponieren, ist von einem Grundgedanken geprägt – die Eisenbahn in der Landschaft abzubilden. Wie hat er dies autodidaktisch zur Perfektion bringen können? Ist es einfach nur ein beneidenswertes Talent? Ihm das Synonym „Bellingrodt des Ostens“ zu widmen ist eigentlich folgerichtig. Den Wuppertaler und den Auer trennen ein paar Jahre. Persönlich kennengelernt haben sie sich nie. Mit Gleichgesinnten aus dem anderen Teil Deutschlands hat Günter Meyer aber dennoch Kontakte gepflegt und verstand es, diese vor der Staatsmacht bedeckt zu halten.
Relativ spät wurden die ersten Aufnahmen eines gewissen Günter Meyer in der DDR-Hobbyzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ veröffentlicht. Vorbild und Modell wurden dort seit der ersten Ausgabe im Jahr 1952 gleichberechtigt thematisiert. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Mitte der 1970er Jahre also kann ich mich an einen unvergesslichen „Aha-Effekt“ erinnern. Damals entdeckte ich das erste Meyer´sche Foto auf der inneren Rückseite. Sollte ich frühere überblättert haben? Das möchte ich offen im Raum stehen lassen. Jedenfalls war diese dort gesehene Aufnahme die Initialzündung, mich schon als Schuljunge mit den Schmalspurbahnen zu befassen. Ein Bild vom Bahnhof Schönheide Süd ließ mich die Ausgabe nicht schließen. Dass es sich zu einem Klassiker entwickelte, das ich damals, sofern ich fototechnisch schon in der Lage gewesen wäre, noch hätte genau so aufnehmen können, es Jahre später als Originalabzug in den Händen halten kann, Näheres über die Entstehung dieses Motivs von einem ungewöhnlichen Fotostandort aus erfahren habe, das war mir als Jugendlicher nicht bewusst.
Was ich mir aber damals nicht träumen ließ, war, diesen Mann persönlich kennenlernen zu dürfen und von ihm das freundschaftliche „Du“ angeboten zu bekommen, von dem ich aus Respekt vor jenem Mann nie Gebrauch gemacht habe. Jene Bekanntschaft öffnete mir Türen in eine völlig neue Eisenbahnwelt und nicht nur ein Nehmen, sondern auch ein bescheidenes, aber dennoch anerkanntes, Geben war die Basis unserer Bekanntschaft.
Einen kleinen Einblick in die Fotoreisen von Günter Meyer möchte ich Ihnen in diesem Buch geben. Bewusst soll nur seine sächsische Heimat betrachtet werden. Sein Interesse war noch viel weiter gespannt, wie Sie auf den nächsten Seiten erfahren können. Das wird sich nicht nur auf das Thema Eisenbahn beziehen, wie mancher, der Günter Meyer als den sächsischen Eisenbahnfotografen kennen- und schätzen gelernt hat, wusste.
Wir können ihn nicht mehr um Rat fragen, sein Fachwissen nutzen, das er immer uneigennützig zur Verfügung gestellt hat. Tausende von Bildern der guten alten Dampfeisenbahnzeit sind erhalten geblieben. Noch heute staunt man ungläubig, wie er seinen Bild- und Faktenfundus fern jeder Archivierungssoftware, Scanmöglichkeiten und Internet betreuen, verwalten, ordnen, ergänzen, berichtigen oder überprüfen konnte. Ein Genie? Das hätte er entschieden von sich gewiesen. Es war die absolute Hingabe und Erfüllung in seinem Hobby neben seiner Tätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn und erst recht nach seiner Pensionierung am 2. Oktober 1990. Wissen ist Macht! Sein Arbeitszimmer mit seinem altehrwürdigen Tisch mit der geordneten „Materialecke“ aus Notizzetteln aus unbrauchbar gewordenen Fotopapierresten, Kugelschreiber und stets gespitztem Bleistift, Handlupe mit Beleuchtung, Stempelkissen und Adressstempel war sozusagen ein Schwerpunkt, um den sich sein Schaffen drehte, sein Wissen seinen Gast erfüllt nach Hause gehen ließ.
Günter Meyer ist für seine Mitarbeit an vielen Publikationen posthum zu danken. Ohne sein Wissen, seinen Bildbestand und sein Archiv wären sie nicht denkbar gewesen. So würdigte man ihn folgerichtig mit der Verleihung des Claus-Köpcke-Sonderpreises 2006.
Sie sind nun eingeladen, den Dampflokführer a.D. und Eisenbahnfreund Günter Meyer näher kennenzulernen. Freuen Sie sich, mit Bildern und Geschichten auf seine kleinen Eisenbahnabenteuer mitzukommen und zu den aufgenommenen Betriebssituationen weitere Informationen zu erhalten.

Oberlichtenau bei Chemnitz 2016, Helge Scholz



Wenn diese Zeichnung nach Günter Meyers handschriftlicher Angabe links oben um 1940 entstanden sein soll, kann man dem zum Zeitpunkt ihrer Entstehung 13-Jährigen eine große Beobachtungsgabe attestieren. Eine Bahnreise bis nach Carlsfeld muss ihn wohl begeistert, wenn nicht geprägt haben. Die Fahrt auf der „Carlsfelder Himmelsleiter“ ist wohl der Bezug zum ironischen Begriff des „rasenden Express“, der aber im Schneckentempo hinter Blechhammer hinaufschnaufte. Die Bespannung ist als heberleingebremster Zug mit einem zweiachsigen Packwagen dokumentiert. Dem 13-Jährigen war es wichtig zu notieren, dass am Packwagen ein Briefkasten für Bahnpost vorhanden war. Selbst die IV K ist mit Blick auf den noch heranwachsenden Jungen in vielen Details grandios gezeichnet.

Ein erfülltes Leben

Am 1. Februar 1927 erblickte Günter Meyer in Aue das Licht der Welt. Die Stadt hat seinen Lebensweg geprägt. Der Erzgebirger fand hier seinen Lebensmittelpunkt. Der Beginn seiner beruflichen Tätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn wurde ebenso von der Stadt beeinflusst. Es hätte aber auch durchaus anders kommen können. Aue liegt im tiefen Talkessel der Zwickauer Mulde. Bis zum Ende des 20. Jahrhunderts galt sie als eine bedeutende Bergbau- und Industriestadt. Das hat Geschichte, die der reife Günter Meyer genau wie das Thema Eisenbahn erforscht hat. Der Abbau von Eisen-, Silber- und Zinnerzen sowie von Kaolinerde im 16. und 17. Jahrhundert beeinflusste das Wachsen der Stadt. Im 19. Jahrhundert siedelten sich im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung bedeutende Betriebe der Metallverarbeitung an. Unternehmen des Maschinenbaus und der Textilverarbeitung bereicherten die Industriekultur im Muldental. Zwangsläufig geriet nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Reaktivierung der Wirtschaft mit ihren verschiedensten Strukturen der Bergbau wieder in den Fokus. Jedoch von der Besatzungsmacht, die mit der SAG/SDAG Wismut den Abbau von Uran aufnahm. Ein Fakt, der im Leben des jungen Mannes später eine Rolle spielte.

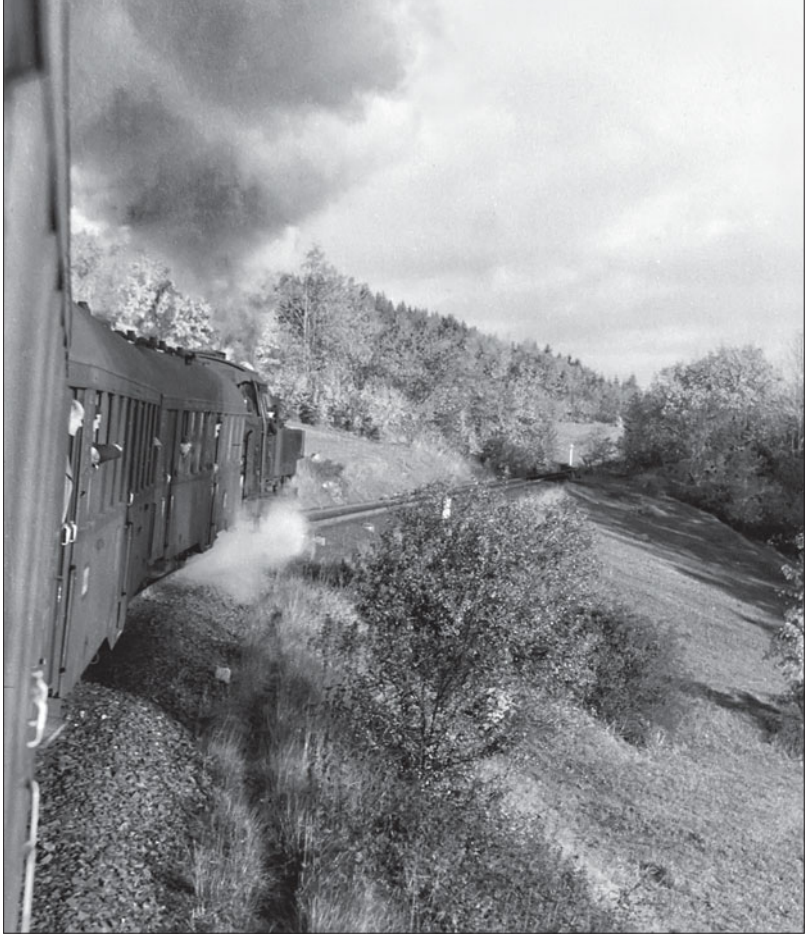
Gehen wir aber in der Zeit noch einmal zurück, in die frühen 1930er Jahre, die Kinderzeit Günter Meyers. Es gab verschiedene Möglichkeiten nach den Schuljahren eine Lehre zu beginnen. Diesen Vorteil konnten alle sächsischen Industriestädte auf ihre Fahnen schreiben. Man war hier nicht, wie in der ländlichen Region, auf einen Erwerbszweig ausgerichtet oder komplett abhängig.

„Vororientiert“ war der Junge, nicht in Richtung eines späteren Werdegangs in einem Unternehmen der örtlichen Industrie, sondern bei der Eisenbahn. Sein Elternhaus in der Wettiner Straße stand für den in der Meyer'schen Familie bereits existierenden Eisenbahnbezug goldrichtig! In Sicht- und Hörweite schnauften die Dampflokomotiven auf der Strecke Chemnitz – Aue – Adorf vorbei. Welch magische Wirkung dies auf ein Jungenherz ausübt, kann der Autor aus eigenem Leben bestätigen. Ich wuchs neben der Station Döbeln Ost auf. Die dort 1906 erbaute Eisenbahnunterführung führte zu einem künstlichen Tunnel, aus dem die Nossener Dampflokomotiven der Baureihen 35, 38 und 50 sowie die mächtigen Döbelner G 12 hindurchdonnerten und bei der Ausfahrt aus der Steigung und dem Kunstbau ein gewaltiger Dampfpilz zum Himmel schoss. Ja, auch ich wollte Lokführer werden!

Von seinem Elternhaus aus gab es auch für Günter Meyer genau einen solchen verführerischen Blick, von der Wettiner Straße aus in die Häusergasse der Ernst-Papst-Straße, der heutigen Alfred-Brodauf-Straße, bis hinüber zum Damm der CA-Linie. Heute ist dort ein Radweg auf dem Planum asphaltiert und Vegetation und Bebauung versperren den Blick. Eine weitere Verbundenheit mit dem späteren Wirken ergab sich aus der Familie. Urgroßvater und Großvater waren bei der Staatsbahn und späteren DRG beschäftigt. Der Urgroßvater bekleidete den Rang des Bahnhofsvorstehers am Zwickauer Hauptbahnhof mit einer Dienstwohnung in dem großen Gebäude. Sein Großvater Balduin Meyer war Bahnpostschaffner. Erst auf der Schmalspurstrecke nach Rittersgrün, dann zwischen Werdau und Aue leistete er seinen Dienst im Bahnpostwagen. Seine Aufgabe war es, die in den Briefkasten des Bahnpostwagens eingeworfene oder in Säcken aufgenommene Briefpost umzuarbeiten und die Briefmarken mit den typischen ovalen Bahnpoststempeln zu entwerten. Viele Interes-

Die beiden hier gezeigten stellen eine große Zeitspanne dar. Die obere Aufnahme ist im Jahr 1954 entstanden. Auf einem Usedomer Lokfriedhof stand in diesem Jahr noch die 36 502. Keiner wäre damals auf den Gedanken gekommen die P 4.2 zu erhalten. Die Maschine kam im Zweiten Weltkrieg aus Polen zur Deutschen Reichsbahn. Mit Begeisterung erforschte der junge Eisenbahnfreund, der noch bei der SAG/SDAG WISMUT beschäftigt war, die preußische Personenzuglokomotive.

65 Jahre später hat sich das Interesse an Dampflokomotiven nicht gelegt. Am Tag des Günter-Meyer-Festivals, dem 3. Oktober 2009, hat ihn sein Sohn hier im Arbeitszimmer in der Auer Wohnung aufgenommen. Im Vordergrund der große Holztisch. Viele seiner Eisenbahnfreunde, die ihn in Aue besuchen konnten, haben hier gesessen und beim Sichten von Bildern und Dokumenten mit ihm angenehme Stunden verleben dürfen. Links stehen die großen Archivschränke (siehe Abb. Seiten 140 und 141).



sen kann man Günter Meyer attestieren, das Sammeln von Bahnpoststempeln, besonders wegen des familiären Bezugs, zählt aber nicht dazu.

Seine Schulwege kreuzten die Eisenbahngleise und der Zweite Weltkrieg führte in seinem jungen Leben zum ersten großen Einschnitt, der ihn aus seiner Heimatstadt im sächsischen Erzgebirge herausriss. Die bis zu seiner Einberufung im Jahr 1943 und dem anschließenden Einsatz als Luftwaffenhelfer gesammelten Eindrücke von der Dampfeisenbahn mussten Erinnerungen bleiben. Es war noch nicht die Zeit, einen eigenen Fotoapparat zu besitzen und den Eisenbahnalltag mit all seinen Reizen und Besonderheiten zu konservieren.

Kriegsereignisse, Gefangenschaft und Rückkehr in die Heimatstadt Ende 1945 – ein neues Leben begann. Der 18-Jährige suchte den Einstieg ins Erwerbsleben. Dabei stand eine Tätigkeit bei der Eisenbahn an erster Stelle, die Auswirkungen der politischen Gegebenheit ihm jedoch im Wege. Als Anfänger hatte man es nicht leicht. Der Neubeginn verlangte nach jungen Kräften. Es war aber nur ein eingeschränkter Betrieb möglich, den die alteingesessenen erfahrenen Kollegen in Uniform ausübten. Die blaue Uniform blieb ihm noch versagt. Notgedrungen nutzte Günter Meyer die neuen Möglichkeiten, wobei wie eingangs schon angeschnitten, der Bergbau Bedeutung für seinen neuen Lebensabschnitt hatte. Bei der SAG/SDAG Wismut arbeitete er in den Schlemaer Gruben unter Tage als Radiometrist. Zur Erklärung: Ein Radiometrist hatte im sächsischen Uranbergbau die Aufgabe, mithilfe eines Zählrohres den Urangehalt des Gesteins als Vorstufe der Abbauwürdigkeit festzustellen.

1955 dann kam die große Wende. Der Herzenswunsch, eine Tätigkeit bei der Reichsbahn aufzunehmen ging in Erfüllung. Weder Heizerposten noch Lokschlosserlehre war darunter zu verstehen. Es ging auf Günter Meyers Karriereleiter mit dem Dienst in einer Gleisbaurotte los. Harte Arbeit mit Schaufel und Spitzhacke und nicht der Schwung der Heizerschaufel oder gar das routinierte Öffnen und Schließen des Reglers prägten die ersten Jahre bei seiner geliebten Dampfeisenbahn. Voller Energie und Leidenschaft erfüllte er so gut seine Aufgaben, verbunden mit dem damals schon ausgeprägten Interesse für alles, was auf Schienen rollt oder dies ermöglicht, dass sich die Staatsmacht für das ungewöhnliche, hohe Engagement des jungen Mannes interessierte. Ihm blieb diese Überwachung nicht verborgen. Als Reaktion hat er alles Bildmaterial vernichtet, das

Zwei Motive seiner ersten Eisenbahnexkursionen in den 1950er Jahren. Das obere Bild datiert vom 21. Oktober 1956. Günter Meyer war gerade einmal ein Jahr Eisenbahner. Im P 2406 ging es hinter einer 86er im Altenberger Wagen die gesamte Müglitztalbahn hinauf. Der Schnappschuss aus dem Altenberger Wagen erfolgte hinter Geising.

Der Weg ins Tal der Zwickauer Mulde nach Eibenstock war schon mit dem Fahrrad zu bewältigen. Am 30. August 1958 gelang ihm dieser stimmungsvolle Nachschuss auf die 75 503 mit dem P 4031, der hier einen Lokwechsel hatte.