



Helge Scholz / Manfred Meyer

# Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer durch Sachsen





# 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:** Fitolito 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
Trompetenkoncert 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, Eisenbahnhistorikers, 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 Jugendlerner 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 ha-

be. 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.

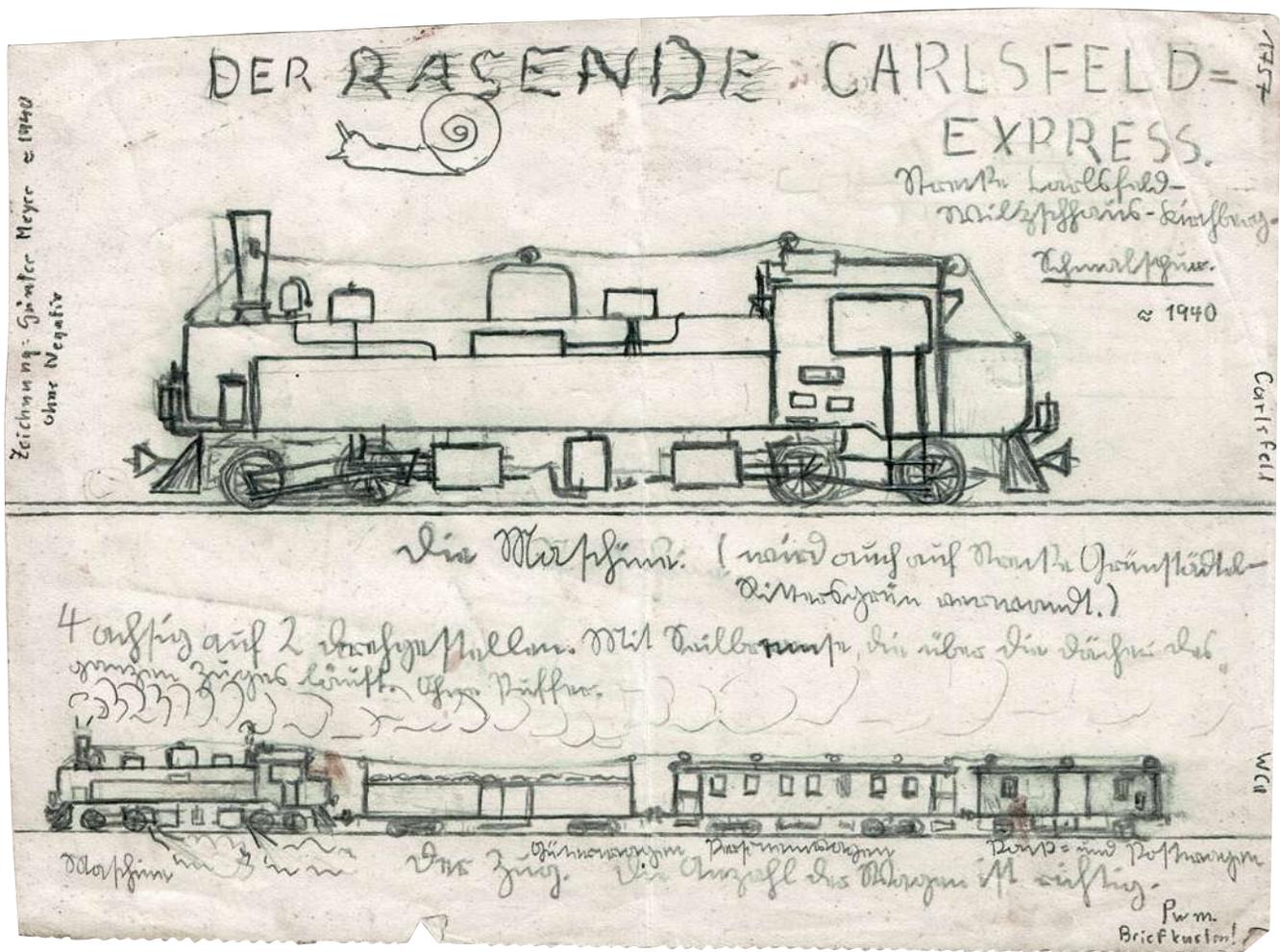
Einen kleinen Einblick in die Fotoreisen von Günter Meyer möchte ich Ihnen in diesem Buch geben. Bewusst soll nur seine sächsische Heimat betrachtet werden. Sein Interesse war noch viel weiter gespannt, wie Sie auf den nächsten Seiten erfahren können. Das wird sich nicht nur auf das Thema Eisenbahn beziehen, 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 altherwürdigen 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 hinaufschnauft. 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.

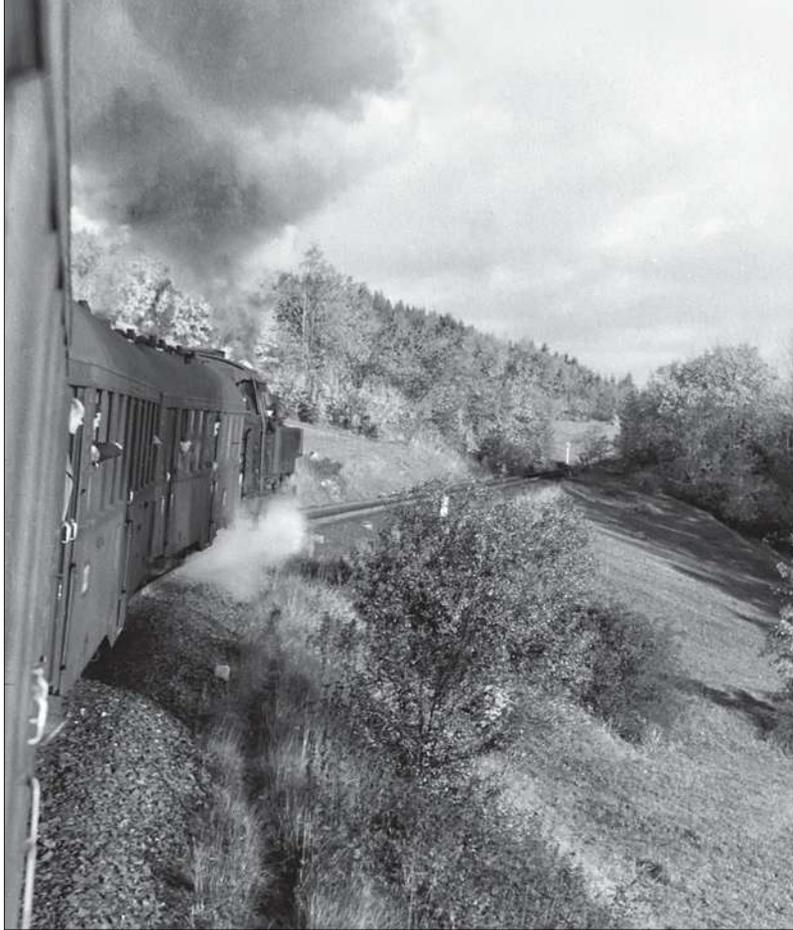
„Vororientiert“ war der Junge, nicht in Richtung eines späteren Werdegangs in einem Unternehmen der örtlichen Industrie, sondern bei der Eisenbahn. Sein Elternhaus in der Wettiner Straße stand für den in der Meyer'schen Familie bereits existierenden Eisenbahnbezug goldrichtig! In Sicht- und Hörweite 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 Dampfpliz 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 entwerfen. 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 erleben 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.

*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.*

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 altingesessenen 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 Heizern noch Lokslosserlehre 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





*Erneut zwei Jahre später, am 24. März 1960, ist der P 1720 Aue – Adorf vor dem Blocksignal Aue Süd aufgenommen worden. 10.36 Uhr ist er mit der Schublokomotive in Aue abgefahren.*

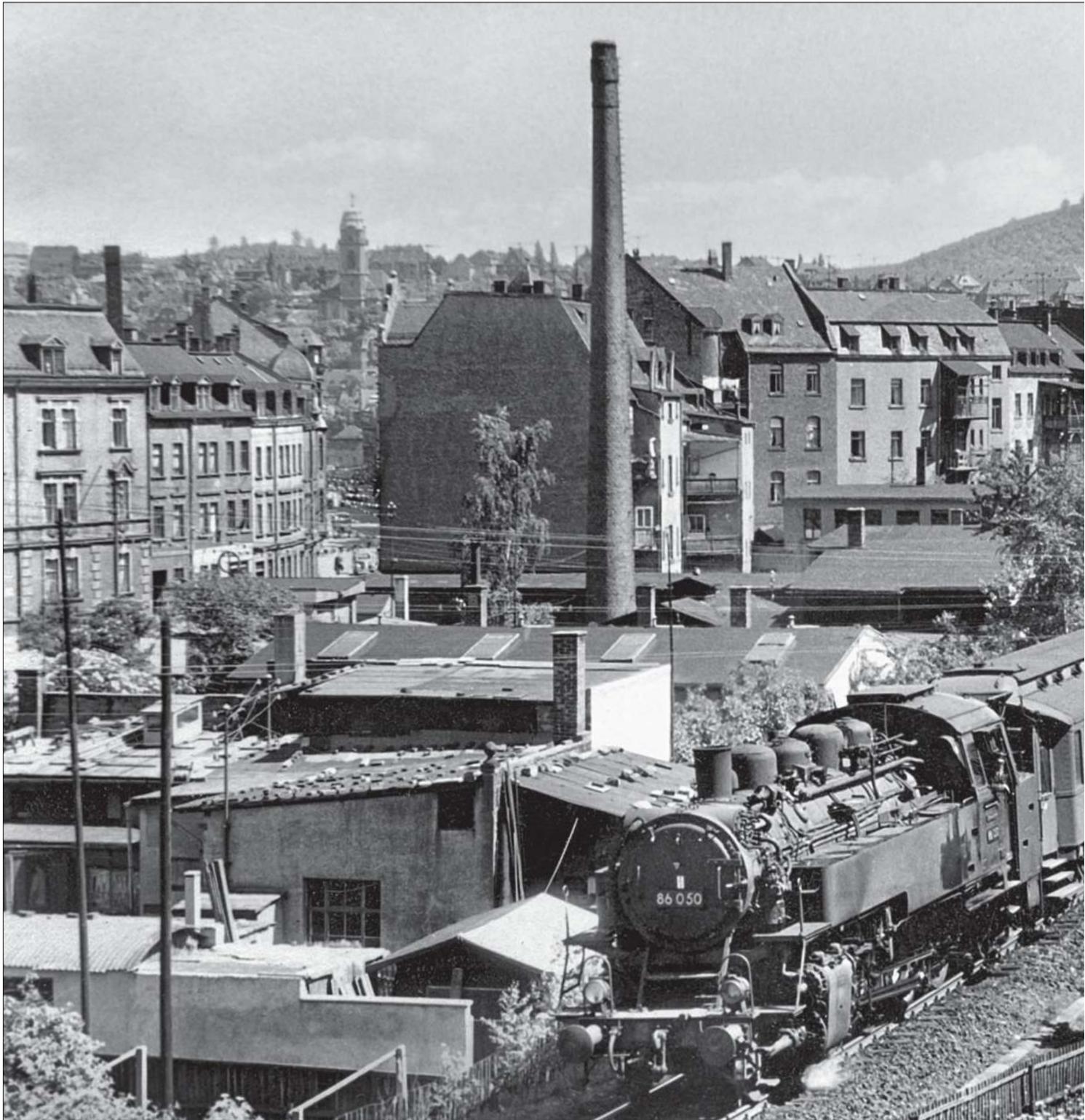
ihm eventuell als Spionagetätigkeit hätte zur Last gelegt werden können. Was für ein Verlust! Es brauchte später, nach der allgemeinen Beruhigung der politischen Lage, Jahre, um diese verlorenen Schätze auch nur im Ansatz durch Tausch oder Reproduktionen wieder zusammenzutragen.

Ich erinnere mich an seine Erzählungen von seinem ersten Dienstag in der Auer Gleisbaurotte als Bahnunterhaltungsarbeiter im Jahr 1955. Es war die erwartete körperlich schwere Arbeit, die er mit seinen nun schon 28 Jahren dort leisten musste. Nicht einfach, aber er hatte ein großes Ziel vor den Augen. Dass er einmal über die von ihm gelegten neuen Schwellen als Dampflokführer fahren würde, stand damals noch in weiter Zukunft. Aber so ist es gekommen. Seinen ersten Tag erlebte er am Posten hinter dem Bockauer Tunnel. Hinter der Brücke, genau am Postenhäuschen, wurden einige marode Schwellen ausgewechselt. „Bestimmt noch Staatsbahnschwellen ...“, lächelte Günter Meyer bei meinem Interview, das ich im Januar 2007 mit ihm nach der Verleihung des Claus-Köpcke-Sonderpreises in seiner Wohnung in der Wettiner Straße für eine Auer Lokalzeitung führte.

Diese Tätigkeit mit den Bahnunterhaltungswerkzeugen sollte aber für den ehrgeizigen Jungeisenbahner nur der Anfang sein. Die Chance, „auf“ die Züge zu gelangen, bot sich schon ein Jahr später. Für die Nahgüterzüge suchte man Schaffner. Der Gütertransport war damals nicht nur ein Monopol der Ei-

senbahn, es ging wegen der Straßenbeschaffenheit und des gesamten eingeschränkten Straßenfahrzeugbestandes gar nicht anders, als auf der Schiene die Regionen mit Waren aller Art, Baustoffen, Stückgütern, Treibstoff oder in allererster Linie Brennstoffen zu versorgen. Zum ersten Mal drohte ihm seine nicht schwerwiegende, aber bestehende Kurzsichtigkeit die Türen zu versperrern. Eine erneute Untersuchung ebnete ihm aber den Weg. Nun war Günter Meyer ein „richtiger Eisenbahner“. Als Zugschaffner hatte er sich um den Ladungswechsel zu kümmern, Frachtpapiere zu behandeln und auf den Unterwegsstationen auch als Rangierer tätig zu sein. Ein Tätigkeitsbild, das ihn erfüllte. In vielen unserer Gespräche habe ich den Eindruck erhalten, dass bei ihm Kollegialität großgeschrieben wurde. Stets sprach er von Kollegen, nicht Freunden. Kollege Moll, Kollege Scheffler oder Kollege Hager, beim Vornamen nannte er seine Kollegen gegenüber Bahnenthusiasten oder gar Dritten nicht. Den schleichenden Verlust der Verbundenheit mit anderen Kollegen in der eigenen Dienststelle oder außerhalb davon, gar außerhalb Sachsens, nahm er in der Endzeit seines Berufslebens bedrückend wahr. Ebenso, wie die Eisenbahn grundlegend ihr Gesicht änderte.

Die Jahre als Zugschaffner führten ihn nicht nur auf die Strecken seiner Heimat. Es galt einen Spagat zwischen der Tätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn und der jungen Familie zu meistern.



Nach seiner Zugführerprüfung folgten erste Studienreisen per Freifahrtschein in den Norden des damals noch geeinten Deutschlands. West und Ost, Sylt und Rügen, Hamburg und Anklam waren seine Stationen. Seine Zugschaffnertätigkeit führte ihn in die für den Auer Eisenbahner noch völlig unbekannte Lommatzcher Schmalspurbahnwelt. Mit Neugier und Pflichtbewusstsein wurden die Rübenzüge bearbeitet, auf

den kleinen Stationen Wagen abgestellt und aufgenommen, mit neuen Kollegen Bande geknüpft und Wissensdurst über diesen Bereich der Deutschen Reichsbahn gestillt. Besonders faszinierte ihn bei seinen Diensten auf den Rübenzügen die auf der schmalspurigen WG-Linie eingesetzte Heberleinbremse. Das war für einen Zugschaffner, der auf der Regelspur im Erzgebirge oder Schnellzügen nach Berlin eingesetzt war, eine



*Von der Bockauer Straße aus konnte Günter Meyer im Sommer 1960 noch dieses Motiv auf die CA-Linie vor Auerhammer im Auer Stadtgebiet gewinnen. In vielen Punkten ist es mit der Historie und dem Lebensweg des Fotografen verknüpft.*

*Heute ist es mit Bäumen verstellt. Die CA-Linie ist in diesem Bereich längst stillgelegt. Die Trasse hat man zu einem Radweg umgebaut.*

*Was ist hier nun alles zu bestaunen? In erster Linie der wunderschöne Personenzug. Es handelt sich dabei um den E 216. 86 050 bespannt den Eilzug, der auf der Relation Karl-Marx-Stadt – Adorf/Vogtl. unterwegs ist. Hinter der Lokomotive steht ein Kurswagen vor dem Zugstamm. Er kam von Dresden und wurde in Karl-Marx-Stadt an die Wagenreihung vorn angehängen. Die Schranken am Posten Po 54 CA sind schon wieder geöffnet. Dahinter erhebt sich die Nicolaikirche.*

*Am linken Bildrand ist eine im Bogen stehende Häuserzeile zu sehen. Die Straße davor ist die zum Aufnahmezeitpunkt zur Thälmannstraße umbenannte Wettiner Straße. Günter Meyer verbrachte dort gegenüber der Einmündung der Ernst-Papst-Straße, der heutigen Alfred-Brodauf-Straße, seine Kindheit. Später dann zog er mit Zwischenstationen in die Schwarzenberger Straße. Ab Mitte der 1990er Jahre wohnte er dann am Wettiner Platz 6. Die Hofseite dieses Hauses ist hier zu sehen. Es handelt sich um das höhere der beiden mit Rückseitenbalkonen versehenen Gebäude. Wieder konnte er aus seiner Wohnung, wie zu Kindertagen, die Züge der CA-Linie sehen. Man könnte noch weiter ins Detail gehen. Das mittlere Fenster der Dreiergruppe im zweiten Stock war das Badezimmer und gelegentlich das Fotolabor.*

völlige Neuheit. Wieder gab es für den Wissensdurstigen Neuland zu beschreiten. Eine Zwangsbremung über eine zu öffnende Klappe in der Stirnwand eines Zugführerwagens auszulösen war kein „Eisenbahnerlatein“. Das wurde zumindest gestellt fotografisch eingefangen. Jene Abkommandierung förderte seine Liebe zu den Schmalspurbahnen. Eigentlich müsste man diesen Dienststatus in Anführungszeichen setzen.

War es doch nicht in Wirklichkeit von ihm so gewollt? War es doch die Möglichkeit jene Bahnen genau zu erforschen, an Bord der Zugführerwagen, die Stationen und Bahnhöfe kennenzulernen, von denen er bisher nur gelesen und gehört hatte? Einem Kollegen soll er dies hinter vorgehaltener Hand gestanden haben.

Sein Sohn Manfred und die junge Familie auf der einen



*Beim Jubiläumzug 100 Jahre Greiz – Neumark war Günter Meyer (li.) in historischer Uniform dabei. In Neumark wurde er hier als schmucker sächsischer Eisenbahner aufgenommen.*

*Zu einigen Ausflügen ist Sohn Manfred mitgekommen. Auf dem letzten Perron stehend erlebte er 1960 die Ausfahrt aus Wagelwitz. Dritter im Bunde war an diesem Tag Reiner Scheffler.*

Seite, der Dienst im Schichtsystem und an wechselnden Arbeitsorten auf der anderen. Ein harter Prüfstein und eine Belastungsprobe an der sich auch heute Menschen, Beziehungen und Familien messen müssen. Nicht immer konnte der gerade Weg genommen werden und die Krümmen Wege waren, so Günter Meyer, auch mit Schmerzen verbunden.

Doch bei allen Schwierigkeiten dieses Berufslebens sind, wie sein Sohn Manfred Meyer feststellt, schöne Eindrücke an jene Jahre festgehalten. Der Modellbahner Günter Meyer ist nie so recht ins Rampenlicht gerückt. Die Geburtstage seines Sohnes und das Weihnachtsfest waren auch in der Familie Meyer die Termine, den Betriebspark der Modelleisenbahn zu ergänzen. Nun war es nicht immer unbedingt das im Fachgeschäft erworbene Wagenmodell vom eingesparten Straßenbahnfahrgeld. Die neuen Modelle waren anfänglich Eigenbauten. Aus Blech und Karton vom Vater mit eigenen Händen gefertigt, drehten sie in den Zügen auf dem damals oft so genannten „Eisenbahnbrett“ ihre Run-



den. Die Eisenbahn bestimmte das Familienleben in vielen Facetten. Mit ihr starteten und endeten die Ausflüge in die nähere und manchmal auch weitere Umgebung. So reiste der 10-jährige Sohnmann Manfred allein per Freifahrtschein aus dem Kontingent des Vaters nach Leipzig in den Zoo und zurück. Reisen per Sonntagrückfahrkarte nach Wilkau-Haßlau, Fahrten mit der Zwickauer Straßenbahn und immer wieder D-Zug-Fahrten nach Leipzig in den Zoo oder das den Auer Steppke magisch anziehende Zeitkino im Leipziger Hauptbahnhof hatten als ein Wachsen und Weitergeben des Eisenbahnvirus der Meyer'schen Familie verstanden werden können. Nicht ganz so aber doch ganz ähnlich hatte einst der Vater die Begeisterung für die Eisenbahn aufgenommen. Weitere Begebenheiten formten die „eisenbahnerische Vater-Sohn-Beziehung“. Am Heiligen Abend mit dem Zug auf der CA-Linie von Aue zum unteren Bahnhof Eibenstock und mit dem geschobenen

*Zur Betriebseinstellung des Klausdorfer Abschnitts der Franzburger Kreisbahn reiste Günter Meyer am 30. November 1968 mit weiteren Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden an die Ostseeküste. Er ließ es sich nicht nehmen, einen Lokomotivschmuck in Rostock zu kaufen und nach Barth zu bringen. Der große Chrysanthemenstrauß wurde nach der obligatorischen Lokbeschriftung angebracht.*

*Andere Abschiede wurden mehr vor seiner Haustür gefeiert. Beim letzten Tag des Reiseverkehrs zwischen Neichen und Wermsdorf hatte er wieder einmal seine Schmalfilmkamera dabei. Wunderschöne Szenen sind erhalten. Aber diese hier gemachte Sequenz in Nerchau-Görnchwitz scheint nicht richtig funktioniert zu haben. Die Abfahrt aus Nerchau-Görnchwitz ist auf dem erhaltenen 8-mm-Super-8-Schmalfilm leider nicht zu sehen.*



*Im Schwarzenberger Eisenbahnmuseum des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde wurde am 3. Oktober 2009 ein Günter-Meyer-Festival ausgerichtet. Organisiert hatte es Fredo Brödner, ein ehemaliger Kollege des im Ruhestand stehenden Auer Lokführers. An jenem Tag war auch ein Team der MDR-Bahnzeit vor Ort und drehte einen Beitrag für das leider schon lange eingestellte Format. Günter Meyer ist hier mit dem Moderator Wolfgang Brinkschulte bei der Besprechung der nächsten Szene zu sehen.*



*Zu einem Treffen der „Großfamilie Meyer“ hat er seine Verwandtschaft bei der Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt versammelt. Im April 2002 wurde vor dem Steinbacher Wasserhaus und der 99 1590-1 dieses Erinnerungsfoto an die gemeinsame Fahrt auf schmaler Spur aufgenommen. Günter Meyer steht ganz links und hat selbstverständlich zu diesem Anlass seine Uniform angelegt. Einige Teilnehmer haben sich sogar historisch gekleidet.*

Personenzug der EEO-Linie zum Stadtbahnhof hinaufzukommen, zur Großtante zu fahren war ein Gesetz. Nachmittags traf man dann mit letzten Festbesorgungen aus dem Konsum der Bergstadt in der Wohnung in der Ernst-Thälmann-Straße wieder ein. Dort hatte Manfred Meyer, der seit seinem Studienbeginn 1968 in Karl-Marx-Stadt wohnte, bis zur Gründung seiner eigenen Familie ein paar Häuser weiter eine eigene „Einzimmerwohnung“. Warum? Es ist keineswegs als „kleine Rückzugsmöglichkeit“ zu bewerten. Der Grund liegt viel tiefer: „ein Meyer“ hat seinen Wohnsitz, auch wenn nur pro forma mit einem Zimmer, in Aue! Sicher amüsant, aber letztendlich Ausdruck eines ausgeprägten Heimatbewusstseins und Familiengefühls. So sprechen Manfred Meyer und seine Frau Steffi, sei hier angemerkt, immer von „Vati“, was unschwer ein Indikator für Familiengefühl, Achtung und Verbundenheit, ja und auch menschliche Wärme ist.

Kehren wir zu Günter Meyers beruflicher Weiterentwicklung zurück. Nach den Dienstjahren als Zugführer mit wunderschönen Diensten bis nach Berlin wendet sich sein Tätigkeitsbereich am 1. September 1962 rapide. Der junge Zugführer wurde zum Heizerdienst auf einer G 12 des Bw Aue abkommandiert. Auf 58 1568 absolvierte er seine ersten Fahrten noch auf der linken Seite des Führerstandes. Seine leichte Kurzsichtigkeit hätte ihm ein weiteres Mal im Wege stehen können. In den frühen 1960er Jahren waren wie überall in den Betrieben, seien es kleinere oder die Deutsche Reichsbahn als der damals größte Arbeitgeber, Fachkräfte dringend gesucht. Einen Passus nutzte Günter Meyer bei seinem Berufswunsch Lokführer geschickt aus. Der besagte, dass der Verkehrsminister höchstpersönlich Ausnahmen bei der Tauglichkeitsbewertung gestatten konnte. Seine Zielstrebigkeit hatte sich erneut als nützlich erwiesen. Was könnte einem Unternehmen mehr gefallen, als ein Mitarbeiter, der sein Wollen zu einer beruflichen Qualifikation derart hartnäckig dokumentiert?

Die Ausbildung zum Lokführeranwärter musste in der Freizeit erfolgen. Das war aber noch nicht das Ziel. Lokführer mussten bei der Deutschen Reichsbahn vor der Ausbildung zum Fahrdienst eine Lehre als Lokschlosser oder in einem anderen Metallberuf durchlaufen. So folgten ab 1964 zwei Arbeitsjahre im nicht allzu weit entfernten RAW Zwickau. Die Tätigkeit in dem Dampflokunterhaltungswerk konnte zu vielen

Porträtaufnahmen von dort zur Reparatur oder Untersuchung angelieferten Maschinen genutzt werden. Jene Jahre boten auch die noch etwas freie Möglichkeit, Fototouren zu sächsischen Schmalspurbahnen zu unternehmen. Besonders sein Freund Fritz Hager weckte schon Ende der 1950er Jahre bei ihm das Interesse an diesen Strecken. Zudem verfügte der



*Bei der Lokparade während der 20. Schwarzenberger Eisenbahntage vom 17.–20. Mai 2012 grüßt Günter Meyer die am Museumsgleis stehenden Zuschauer und Fotografen von der VSE-eigenen 50 3616-5 herunter.*

Dresdner über viel Hintergrundwissen und Interna aus der Dresdner Direktion. In den frühen 1960er Jahren wurden die Schmalspurbahnen auf ihre Rentabilität untersucht. Es drohte nach den ersten Einstellungen wie im Mülsengrund oder im Schwarzbachtal ein nächster radikaler Einstellungsschub. So heftig wie in den Amtsstuben vorgedacht kam es nicht. Die letzten Personenzüge zwischen Mügeln und Döbeln oder die Abschiedsfahrten auf der WG-Linie von Meißen Triebischtal nach Lommatzsch und Wilsdruff konnten dadurch von ihm gezielt dokumentiert werden. Über das Wie und die Logistik kann man in Betrachtung der damaligen Verkehrsmöglichkeiten nur staunen.

Endlich am Regler! 1969 erhält Günter Meyer nach seiner Prüfungsfahrt von Zwickau nach Aue den so lang ersehnten „Ritterschlag“ – er ist Lokomotivführer! Auf den Strecken rund um seine Heimatstadt führte er die Maschinen seines Auer Heimat-Bw nach Chemnitz, Adorf, Johannegeorgenstadt, Annaberg, nach Zwickau oder bis Bärenstein. Gut zehn Jahre dauerte diese Schaffenszeit auf der rechten Seite des Dampflok-Führerstandes. 1976 war der Traktionswechsel im Bw Aue weit vorangeschritten. Es gab keinen Ausweg mehr, die Umschulung auf die Diesellokomotive in der Lokfahrschule Drebkau war nicht mehr zu umgehen. Die von ihm zwar scherzhaft, aber doch mit dem Anflug des inneren Unbehagens „Dieselstinker“ genannten Maschinen wurden nun sein berufliches Zuhause. Bis die Energiekrise mit der Verknappung von Dieseltreibstoff Anfang der 1980er Jahre die regelspurige Dampftraktion zurückkehren ließ. Konkret war es der 1. Dezember

1981. An jenem Tag wurden in der Rbd Dresden die Flammen in den Feuerbüchsen der noch betriebsfähigen Maschinen der Baureihe 50 und einigen 86ern wieder entfacht. Was für eine Schicksalswendung – ein Wunder, das der dampflokomotivebegeisterte Lokführer so weit wie möglich in sich aufnahm. Zwickau, Annaberg und Chemnitz wurden vom Bw Aue wieder mit Dampflokomotiven angefahren. Der Autor hat ihn selbst bei einem solchen Dienst, in völliger Unkenntnis seiner Person, porträtiert. Kreuzung 6.10 Uhr in Burkhardtsdorf. Als der Ort langsam erwachte, war die Mannschaft der Auer 50er schon lange im Dienst und die Zeit am „Burdorfer“ Bahnsteig für das Abölen der Steuerung genutzt. Jahre später schlich ihm beim Anblick dieses Farbbildes sein typisches Lächeln über das Gesicht. Er nahm es und fügte es im CA-Bildkasten am richtigen Platz ein.

Nach dem endgültigen Dampf-Aus bei der Deutschen Reichsbahn war die Eisenbahnwelt des Günter Meyer ein großes Stück ärmer geworden. Die Diesellokomotive führte er gewissenhaft über die Strecken, der Enthusiasmus verlagerte sich mehr auf das Gebiet des Eisenbahnhistorikers. Es folgten auch die Jahre des Aufblühens der Eisenbahnliteratur. Er hatte dann als Bildautor noch einen hohen Anteil am Gelingen so manchen Projekts.

Am 2. Oktober 1990, welches denkwürdiges Datum, nur einen Tag vor der Deutschen Einheit, wurde Günter Meyer nach 45 Jahren Dienstzugehörigkeit bei der Deutschen Reichsbahn im Rang eines Reichsbahninspektors in den Ruhestand verabschiedet.



# Mit der **Schublok** über die Rampe

Die Tharandter Rampe besuchte Günter Meyer mehrmals. Am 16. Juli 1966 hatte er noch das Glück, hier auf der Teilstrecke zwischen Tharandt und dem Bahnhof Klingenberg-Colmnitz dampfgeführten Nachschubdienst zu erleben. Im September des gleichen Jahres wurde der elektrische Betrieb aufgenommen. Inspiriert durch die schönen Aufnahmen von Carl Bellingrodt oder Werner Hubert suchte er nicht nur die klassischen Fotopunkte auf. An der Strecke legte er sich mit seiner Kamera auf die Lauer. Lange brauchte er nicht zu warten, bis das Spektakel am Berg begann. Die DW-Linie (Dresden – Werdau) war noch fest in der Hand der Dampftraktion. Leider waren der Sachsenstolz, BR 19.0 und die sächsische 18 nicht mehr in Betrieb zu erleben.

Was ist aber eine Teilstrecke, welche Kriterien muss ein Streckenabschnitt für diese Bewertung aufweisen? Hauptbahnen mit einer maßgebenden Neigung von mehr als 1:40 (25 %) und Nebenbahnen mit einer Neigung über 1:25 (40 %)

werden als Teilstrecke bezeichnet. Auf 11,6 km werden zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz 227 Höhenmeter überwunden.

Zur Geschichte der Teilstrecke: Am 20. Juni 1855 endeten die von Dresden kommenden Züge noch in Tharandt. Freiberg als Bergbau- und Verhüttungszentrum wurde noch nicht erreicht. Die technischen Schwierigkeiten, das folgende Geländeprofil zu überwinden, standen dem Weiterbau noch im Wege. Letztendlich war die kürzeste aller vorgeschlagenen Varianten der Streckenverlängerung in Richtung Freiberg nicht die billigste. Ingenieur Hanisch stellte eine Variante zur Diskussion, nach welcher der Streckenverlauf entlang der Weißeritz und des Seerenbachs nach Klingenberg-Colmnitz hinaufführte. Der Vorschlag basierte auf dem Einsatz von Vorspann- oder Schublokomotiven. Eine weniger steigungsreiche Streckenführung über Grillenburg und Hartha setzte sich nicht durch. Der Streckenausbau begann am 13. September 1859. Am 11.



*Im Bahnhof Tharandt wartet eine G 12, die 58 1769, auf den Einsatz als Schublokomotive. Am Pfingstfreitag des Jahres 1961, an jenem 9. Mai, steht noch 58 1952 im Steilstreckendienst. Sie ist gerade aus Klingenberg-Colmnitz zurückgekommen, das Zugschlussignal hängt noch an der Pufferbohle. Weiterhin sieht man noch die Kellersche Kupplung im Zughaken hängen. Bei der 58 1769 liegt die Kupplung noch auf der Pufferbohle.*

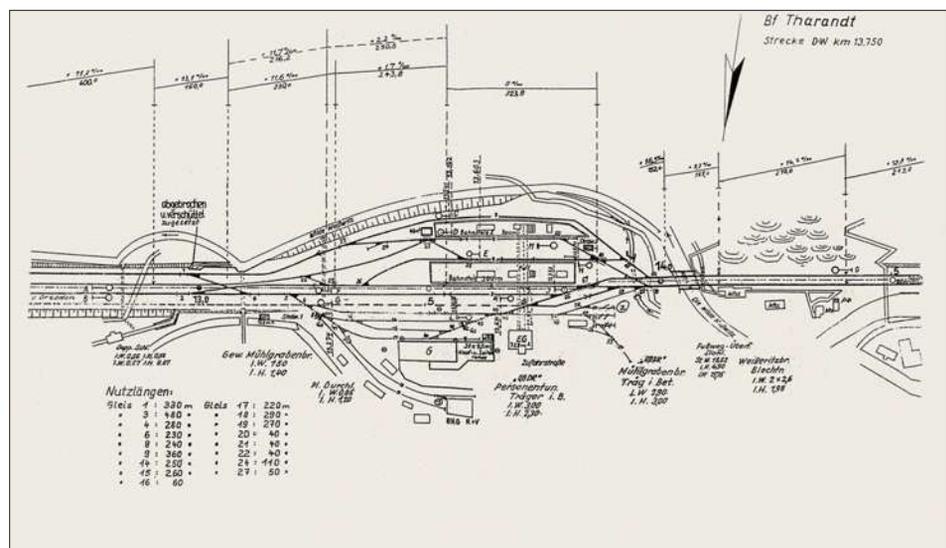
*Links oben eine Aufnahme einer am Tharandter Heizhaus in Bereitschaft stehenden G 12, vier Tage nach der Einführung des elektrischen Zugbetriebs.*

*Der letzte Tag des Schublokeinsatzes auf der Rampe. 58 259 setzt vorsichtig hinten an den hier wegen dieses Rangiermanövers haltenden D 96 an.*





Der Gleisplan von Tharandt. In der Station wurde die zweigleisige Streckenführung erstaunlicherweise nicht optimal hindurchgeführt. Von Dresden einführende Personenzüge mussten über eine Weiche und Kreuzung fahren. Erst dann erreichten sie den 300 m langen Inselbahnsteig. In der Gegenrichtung gestaltete sich die Durchfahrt ebenso kompliziert. Über die Weiche 64 gelangten sie an die andere Seite des Inselbahnsteiges. Der Plan datiert um 1970. Das ist am Ausstreichen der drei 40 m langen Lokschuppengleise zu erkennen. Im Vergleich zur Aufnahme mit der 58 1952 fehlt auch das Lokumfahrgleis.





*58 1934 und eine Schwesternmaschine befördern zusammen am 16. Juli 1966 einen Güterzug nach Freiberg. Günter Meyer hat sich hier in Höhe des Einfahrsignals von Edle Krone postiert. In mehreren Bögen windet sich die Strecke hier am östlichen Hang des Weißeritztales merklich aufwärts. Ist ein Bogen durchfahren, windet sich der Zug in den nächsten Gegenbogen hinein. Jeder durch diese „Schlängelfahrt“ nur mögliche Streckenmeter musste genutzt werden. Hohe Stützmauern haben gerade vor Edle Krone erst ermöglicht, dem steilen Hang das Planum für die Strecke abzugewinnen. Die Vorspannmaschine 58 1934 ist eine der Schublokomotiven. Wie schon gesehen, liegt auch bei ihr die in den Kuppelhaken einhängbare Kellersche Kupplung auf der Pufferbohle. Das nun funktionstlose Auslöseseil erkennt man deutlich links neben der Rauchkammertür.*



August 1862 konnte der Betrieb aufgenommen werden. Zur Dampflokzeit war der Einsatz von mehreren Lokomotiven oder Schubunterstützung eine Notwendigkeit. Die Schublokomotiven waren im Lokbahnhof Tharandt stationierte Maschinen des Bw Dresden-Altstadt. In den letzten Betriebsjahren sind speziell ausgerüstete Lokomotiven der Baureihe 58.2-5 und 58.10-21 zum Einsatz gekommen. Darunter befanden sich auch Exemplare mit Kohlenstaubfeuerung. Einen Tag nach der Aufnahme des elektrischen Betriebs, dem 23. September 1966, ist der Dampflokeneinsatz beendet worden. Davor stellten Maschinen der Baureihen 58, 86 und 95 einen bunten Reigen der Schublokomotiven dar.

Die Besonderheit aller für den Schiebedienst eingesetzten Lokomotiven war die Kellersche Kupplung an der vorderen Pufferbohle. Das Prinzip ist einfach – die Kupplung kann mit einem Stahlseil während der Fahrt vom zu schiebenden Zug getrennt werden. In Tharandt mussten die Züge vor dem

*D 96 Görlitz – Erfurt setzt sich am letzten Tag des dampfgeführten Schublokeinsatzes in Tharandt auf Gleis 4, unter der am kommenden Tag in Betrieb gehenden Fahrleitungsanlage, gleich in Bewegung. Der Heizer hat schon kräftig aufgelegt. Ohne die Unterstützung durch die zweite Maschine würde der Zug höchstwahrscheinlich irgendwo auf der Steigungsstrecke liegen bleiben. Der Heizer sieht seinem fotografierenden Kollegen neugierig zu. Beide werden an diesen Tag unterschiedliche Erinnerungen haben. Einer ist froh, die schwere Arbeit nicht mehr verrichten zu müssen, der andere dieses Spektakel noch festhalten zu haben. Und wenn es am letzten Tag ist! Günter Meyer wird in den letzten Wagen einsteigen. Seine Fotostrecke wird es noch zeigen warum. Wer seine Bilder kennt und wie er Abschiedsfahrten gekonnt in Szene zu setzen verstand, wird schon vermuten was kurz vor Klingenberg-Colmnitz noch passieren wird. Unter den Augen der allgegenwärtigen Transportpolizei hat er es sich auch in Eisenbahneruniform wohl doch nicht so recht getraut, die Lok zu beschriften. Zweckentsprechend ausgerüstet war er auf alle Fälle.*



*Schon öfters hat man besonders gelungene Motive als „Sternstunde des Eisenbahnfotografen“ verehrt. Ein solches, dem dieser Status ohne Zweifel zugesprochen werden muss, ist hier zu sehen. Am 16. Juli 1966 wählte Günter Meyer seinen Fotoplatz in der Nähe der Blockstelle Seerenteich. Eigentlich wollte er die bergwärts nachgeschobenen Züge ablichten. Das hat er selbstverständlich so getan*



*und zielbewusst Nachschüsse auf die Schublokomotive eingeplant. Dabei rollt der D 96 Görlitz – Erfurt durchs Bild mit der hinten angehangenen 58 1934. Sie trägt eine Zugschlussscheibe und der letzte Wagen des D-Zuges zudem Zugschlussignale. Dass aber genau im rechten Moment 58 1225 zu Tal rollte, war pures Glück. Vor der Lokomotive sehen wir ganz vorn im Gleis einen Steigungswechsel.*



*Am Kilometer 23,7, in Höhe des Postens 50 DW, erwartete der Eisenbahnfotograf am 16. Juli 1966 auch den D 146 Dresden – München. Ihn führt die Neubaulok 65 1044. Die lange Wagenschlange windet sich durch den Gegenbogen. Die Schublok 58 259 ist noch nicht zu sehen. Links, kurz außerhalb des Bildes steht die erste Vorsignalbarke von Klingenberg-Colmnitz. Seinen Fotostandort beschrieb er weiter mit: „rechts die Schranke zum Posten 50, mit Hund der bellt“.*

Rampenaufstieg anhalten. Die Schublokomotive wurde am Zugende angesetzt und die Kellersche Kupplung eingehängt. Bei der Einfahrt in Klingenberg-Colmnitz konnte der Lokführer dann am Stahlseil ziehen und die Kupplung öffnen. Mit dem Ziehen löste sich ein Verriegelungsbolzen. Dieser öffnete damit einen Drehbolzen, der den Kupplungshaken des voranstehenden Wagens umschlossen hatte. Die Schublokomotive trennte sich dabei vom Zug, verringerte ihre Geschwindigkeit und blieb bis zur Rückfahrt nach Tharandt in Klingenberg-Colmnitz stehen. Natürlich kann so etwas auch einmal nicht wie gewünscht funktionieren. Es sind Fälle bekannt, dass die Schublok sich nicht trennen konnte und bis Niederbobritzsch oder gar Freiberg unfreiwillig mitgenommen wurde.

Zwei Monate nach der Eröffnung des elektrischen Betriebs wurde noch eine Maschine in Tharandt unter Dampf für eventuelle Hilfseinsätze vorgehalten.

Den kompletten Betriebsablauf hat Günter Meyer bei seinen Besuchen an der Tharandter Rampe festhalten können. Aufnahmen vom Lokschuppen mit bereitstehender Schublokomotive, das Ansetzen der Maschinen am Bahnsteig, hervorragend eingefangene Impressionen an der Strecke und auch das Abhängen der Schublokomotive bei der Einfahrt in Klingenberg-Colmnitz sind dokumentiert.

Heute ist der Schiebedienst auf der Tharandter Rampe längst Geschichte geworden. Die Zuglasten und die hohe Leistungsfähigkeit der modernen Elektrolokomotiven erfordern das nicht mehr. Einzig bei Sonderfahrten mit dampffgeführten Zügen erhält man noch einmal einen kurzen Einblick, welche Leistungen die Personale damals Tag für Tag hier vollbrachten. Fast in Schrittgeschwindigkeit erreichten dabei die Züge den flacheren Abschnitt vor Klingenberg-Colmnitz am bekannten Fototeich.



*Nun soll der bei der Abfahrt in Tharandt angesprochene Hinweis aufgelöst werden. In voller Fahrt stieg Günter Meyer durch die geöffnete Übergangstür des letzten Wagens hinaus, fotografierte die Kellersche Kupplung im Eingriff bei voller Fahrt und, nach einer Notiz auf der Bildrückseite zu urteilen, beschriftete die Rauchkammertür der 58 259 mit dem Datum und dem Schriftzug „Auf Wiedersehen!“ Als sich die Schublok vom Zug trennte und die Geschwindigkeit drosselte, blieb sie ab der Klingenbergener Einfahrt immer weiter zurück und die Anschrift wurde richtig sichtbar.*



# G 12-Augenschmaus am D 560/561



*Zwei Auer G 12 stehen am Zwickauer Hauptbahnhof zur Abfahrt bereit. Links wartet 58 1207-8. Am 17. Juni 1976 fährt sie den P 3603 Leipzig – Johannegeorgenstadt. Rechts die 58 1800-0 mit dem D 561 nach Schwarzenberg. An diesem Tag ist der D-Zug aus Berlin scheinbar mit einer Bghw-Reihung bespannt.*

Mitte der 1970er Jahre hatte der Personenzugverkehr bei der Deutschen Reichsbahn einen hohen Stellenwert. Nebenbei bemerkt – für das Güterverkehrsgeschäft gab es damals überhaupt keine Alternative zur Schiene.

Personenzüge waren außerhalb der Tagesrandlage immer gut besetzt. Für den Arbeiterverkehr hatten sie in den Ballungsräumen eine große Bedeutung. Schüler, Studenten, Armeeingehörige, Familien und Gruppenreisen, die Kundenpalette war weiter bunt gemixt. Personen-, Eil- und Schnellzüge rollten quer durch das Land. Letztere fungierten hauptsächlich zur Verbindung der Regionen mit den größeren Städten. Wobei Kreis- und Bezirksstädte gemeint sind ebenso wie die Hauptstadt selbst. Eine solche Verbindung ermöglichte den

schnellen Reiseverkehr zwischen dem mittleren Erzgebirge und Berlin. Ein Zuglauf Berlin – Zwickau – Aue wäre heute als D-Zug-Angebot nicht mehr vorstellbar. Dass hier eine Dampflokomotive einer Länderbahngattung auf einem Abschnitt den Zug bespannt, gleich gar nicht. Bis 1976 konnte man dies noch erleben. Eisenbahnfreunde nahmen diesen Zug auf der SZ-Linie (Schwarzenberg – Zwickau) gern als Motiv und so auch Günter Meyer.

D 560 rollte von Aue in die Hauptstadt. Der Zug in der Gegenrichtung startete in Berlin-Schöneeweide. Gut zwei Stunden später pausierte er für fast eine halbe Stunde in Leipzig Hbf. In Zwickau folgte der nächste Halt für wenige Minuten, die zum Lokwechsel reichen mussten. Hier spannte man eine



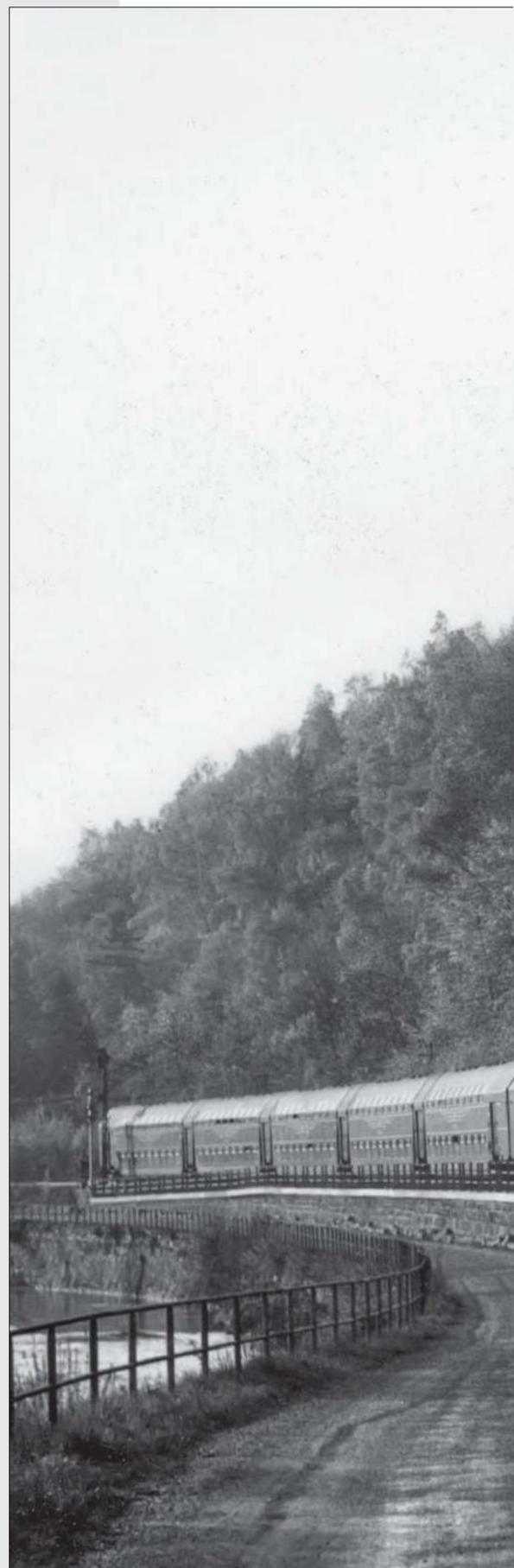
*Mit Volldampf verlässt 58 1107-0 den Bahnhof Aue. Im Schlepp hat die Maschine den D 560. Lokführer Werner Jungelt vom Bahnbetriebswerk Aue führt diesen Zug bis Zwickau. Dort wird ein Lokwechsel erfolgen. Günter Meyer lichtet hier seinen Kollegen vom Stellwerk 2 aus ab. Dieser recht ungewöhnliche Fotostandort, natürlich nur für einen Betriebseisenbahner des Bahnhofs Aue erreichbar, dokumentiert die Fahrt durch die Weichenstraße. Im Hintergrund die Gütergleise, wo auch eine G 12 im Rauch und Abdampf der 58 1107-0 noch schwach auszumachen ist. Die Aufnahme datiert vom 10. August 1973. Am 16. Januar 1975 ist die Maschine im Bw Aue ausgemustert worden. Sie erlebte die letzte Zeit dieser Länderbahngattung auf den Erzgebirgsstrecken rund um Aue nicht mehr mit.*



*Der 11. Mai 1976. An diesem Tag bespannt 58 1758-0 den D 560 nach Berlin. Günter Meyer hat sich in Wiesenburg postiert. Der zweigleisige Abschnitt am Ufer der Zwickauer Mulde bietet mit der Stützmauer einen freien Blick auf den langen Zug. Gleich zwei DGB 12-Fünfteiler sind hier zusammengekuppelt zwischen dem Erzgebirge und der Hauptstadt unterwegs.*

*Doppelstockzüge waren bei der Deutschen Reichsbahn sehr verbreitet im Einsatz. Große Bedeutung erreichten sie im Berufsverkehr in den Ballungszentren mit ihren Industriegebieten. Schneller Fahrgastwechsel, effektive Raumnutzung und Wendezugmöglichkeit sind nur einige Vorteile dieser Wagen. Im schnellen Reiseverkehr vermutet man sie daher weniger. Das hohe Platzangebot machte sie aber auch für solche Einsätze interessant. Die Gummiwulstübergänge an den Enden erlaubten zwei fünfteilige Einheiten zu einem zehnteiligen Zug zu vereinen. Der Übergang zwischen den einzelnen Einheiten erfolgt im oberen Stockwerk. Zwischen dem fünften und sechsten Wagen erkennt man wegen des fehlenden Einstiegsbereichs ganz leicht die Verbindung.*

*Der Nachschuss in Richtung Bahnhof führt das mit dem DGB doch recht moderne Motiv wieder zur Eisenbahnromantik des Erzgebirges zurück. Die Länderbahnlok vor dem Doppelstockgliederzug der 1960er Jahre wirkt nicht so ganz harmonisch, die Anfahrt der G 12 auf die Station mit dem Wasserhaus schon mehr. Ein langer Wasserkranarm war einst anzubauen, damit die Wasserinläufe der am Bahnsteig stehenden Maschinen erreicht werden konnten. Es handelt sich hier nicht um einen Gelenkarm. Die Personale müssen daher einen ganz bestimmten Anhaltepunkt kennen, der dann das Befüllen ermöglicht. Dafür gibt es bestimmte Haltemarken.*







Auer G 12 vor den Schnellzug. Vor dem Endpunkt in Schwarzenberg gab es noch einen gut 10-minütigen Halt in Aue. Hier nutzten viele Reisende auch die Umsteigemöglichkeiten in und aus Richtung Zwönitztal mit der CA-Linie (Chemnitz – Adorf) und der Weiterführung nach Blauenthal und Eibenstock.

Die D-Züge wurden mit den damals sehr effektiv einzusetzenden DGB 12-Glieder-Doppelstockwagen oder Bghw-Wagen gebildet. Die fünfteiligen DGB 12 wurden bei geringerem Fahrgastaufkommen auch einzeln bei D 560/561 benutzt. Mit der Abstellung der Auer G 12 im Herbst 1976 endete die Dampfbespannung dieser D-Züge im SZ-Laufweg.

*Niederschlema wird ohne Halt durchheilt. Am 31. August 1974 führt 58 2095-6 den D 560 mit nur einer DGB-Einheit nach Zwickau. Über dem Führerhausdach erkennt man den hochliegenden Übergang mit den Gummiwülsten. Am gleichen Tag kommt es in Jugoslawien zu einem großen Zugunglück. Im Zagreb entgleist der Sonderzug Belgrad – Dortmund und 150 Menschen verlieren ihr Leben.*

*„Fliegender Wechsel“ in Schwarzenberg. Manch Reisender ist am 8. Juli 1975 mit dem D 561 angekommen und wird mit dem P 3606 weiterreisen wollen. 58 1111-2 steht schon für die Fahrt nach Johanngeorgenstadt bereit. Links im Bild ist die Wagenkombination des hier endenden D 561 zu erkennen. Von einer Karriere als Museumslokomotive der „1111“ ahnt keiner etwas.*



*Der D 560 am 8. August 1976 in seiner ganzen Länge in Aue. 58 1800-0 sieht der Abfahrt entgegen. Hinter den Wagen ragt noch das Empfangsgebäude hervor. Ganz links die Auer Bahnhofsbrücke, mit der die F 169 kreuzungsfrei über den Bahnhof geführt wird. Ganz nebenbei ein toller Fotostandort, den Günter Meyer gern aufgesucht hat.*





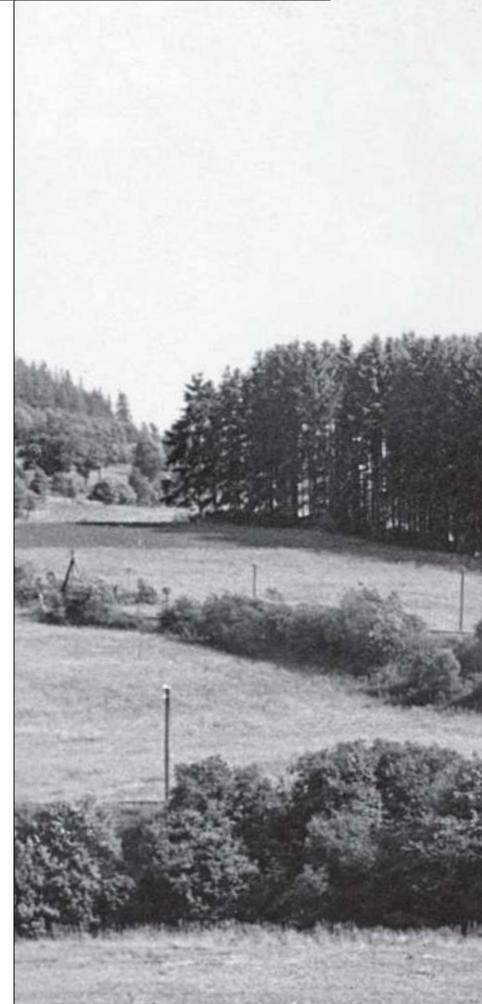
Die Steilstrecke vom unteren Bahnhof Eibenstock hinauf zum oberen, dem „Stadtbahnhof“, gehörte natürlich zu Günter Meyers Lieblingsstrecken. Im Eingangskapitel wurde schon angesprochen, dass kurze Zugfahrt zum alljährlichen Weihnachtsfest dazugehörte.

Was macht aber diese nur 3,145 Kilometer lange Nebenstrecke so interessant? Die Erklärung geht in die Historie zurück. Als im Tal der Zwickauer Mulde die Linie von Chemnitz über Aue ins vogtländische Adorf gebaut wurde, passierte man die Kleinstadt Eibenstock im Talgrund. Die Durchgangslinie hinauf zur Stadt zu führen war unmöglich. So errichtete man den Bahnhof zwangsweise unten im Tal. Gut 30 Jahre wurden die Waren mit Fuhrwerken den Berg hinaufgefahren. Reisende konnten versuchen einen der wenigen Plätze in der Postkutsche zu ergattern oder mussten den Weg von und zum Bahnhof per Fuß antreten. Eine bessere Verkehrslösung war zur Jahrhundertwende unumgänglich. Nach ersten Plänen und auftretenden Hemmnissen, eine Nebenstrecke von Schönheiderhammer nach Eibenstock zu bauen, entschloss man sich zum Projekt einer gewagten Steilstrecke. Am 3. Mai 1905 wurde der Betrieb aufgenommen und am 5. Oktober 1975 bereits wieder eingestellt.

Ein kurzes Leben für eine sächsische Eisenbahnlinie, aber was für eins! Die betrieblichen Besonderheiten auf dieser Nebenstrecke und die landschaftliche Schönheit jener wenigen Kilometer Bahnstrecke faszinierten die Eisenbahnfreunde, die sich hier Mitte der 1960er Jahre, mit dem Aufkommen des Hobbys Eisenbahnfotografie, eben wegen der betrieblichen Besonderheiten und dem einzigartigen Betriebsmaschinen-dienst einfanden.

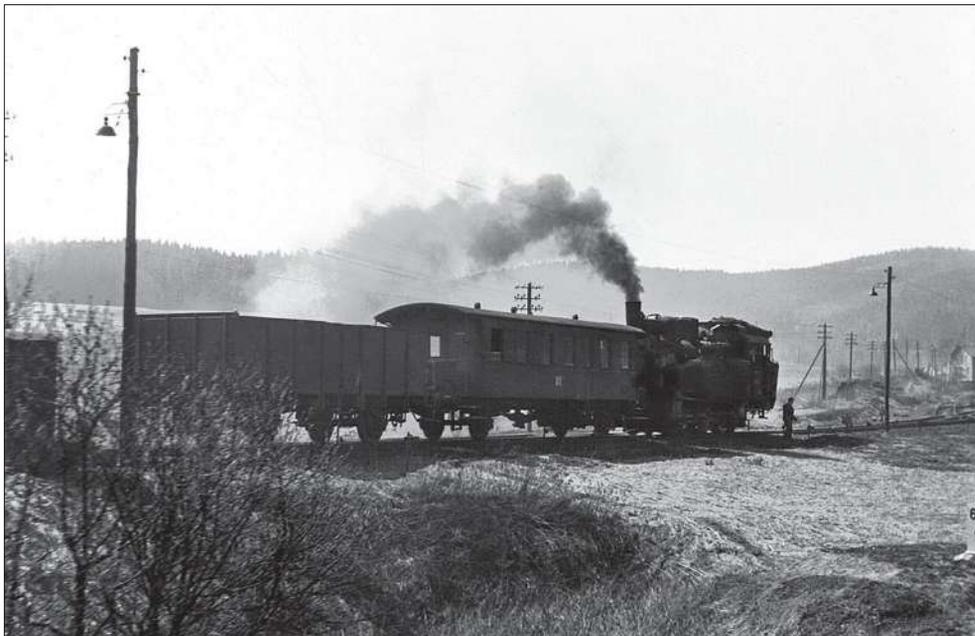
*Im Talbahnhof steht ein Stadtzug zur Abfahrt bereit. Günter Meyer hat diese Szene am 29. August 1958 aufgenommen. 94 2029 beförderte an diesem Sommertag den Gmp 16866. Zu dieser Zeit waren die Behelfspersonenwagen (MCi) auf den Erzgebirgsstrecken allgegenwärtig. Was für eine schöne Szenerie. Reisende schlendern zu den Wagen, der Wasserkran ist zurückgeschwenkt und tropft nicht mehr, ein Schutzgitter um seinen Bodeneinlauf ist nicht überall zu finden. Der Heizer schaut geduldig von der Steilstreckenmaschine herunter und genießt die Minuten bis zur Abfahrt.*

*Ein Blick vom Gegenhang des Muldentales aus zur Steilstrecke mit einem einfahrenden Stadtzug. Links das gezogene Einfahrsignal, vor dem er anhalten musste. Unter dem Damm verläuft die CA-Linie.*



# Auf **50 Promille** hinauf zur Stadt





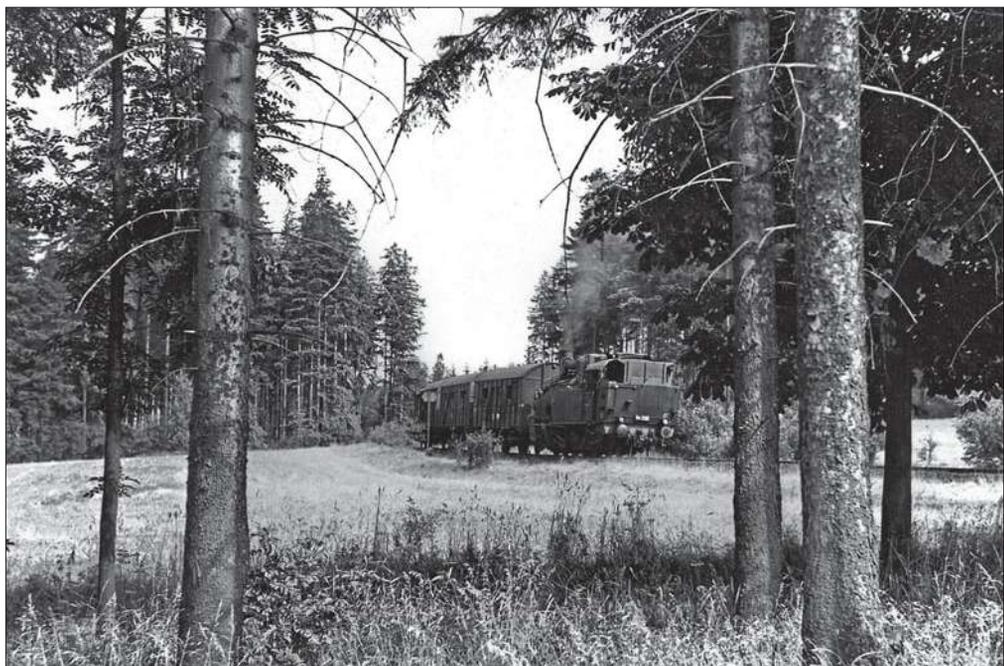
Ein Güterzug zum Stadtbahnhof verlässt den unteren Bahnhof. Die Rauch- und Dampfwolke beschreibt, wie anspruchsvoll schon die ersten Meter der 1:20-Steigungsstrecke sind. Der Zugführer muss laut Vorschrift auf dem vordersten Rangierertritt des ersten Wagens stehen. Dort hat er die Strecke zu beobachten und bei Gefahr dies dem Lokführer zu signalisieren. Die Aufnahme zeigt am rechten Bildrand einen Hügel. Vor diesem endet das Sandgleis. Ob ein anderer Eisenbahnfreund einmal auf diesem Erdhügel stand und in das Sicherheitsgleis hinein fotografiert hat? Günter Meyer hat diese Details leider nicht überliefert. Der Sinn der Einrichtung ist, dort im Notfall hineingeleitete, ungebremste die Steigungsstrecke hinablaufende Fahrzeuge durch die erhöhte Reibung im Sand zum Stehen zu bringen und notfalls mit dem am Ende aufgeschütteten Erdhügel final aufzuhalten.

Der Eibenstocker Talzug steht am Einfahrsignal des unteren Bahnhofs. Nur eine Klasse, der Begriff steht für Personenwagen, ist zu befördern. Scheint der Halt länger zu sein? Ein Eisenbahner steht neben dem Weichensignal der Schutzweiche zum Sandgleis. Gehört er zur Lokbesatzung? Es ist nicht mehr zu klären. Auch bei diesem Fotostandort ist das Schutzgleis mit der Sandauflage nicht richtig zu erkennen. In Sachsen gab es eigentlich nur hier diese Lösung einer Notbremsung. Die Einmaligkeit daher, weil im Rangierbahnhof Dresden Friedrichstadt eine ähnliche Anlage, aber ganz anderer Bauart zu Staatsbahnzeiten existierte. In Eibenstock war das Gleis im hinteren Ende zunehmend mit Sand überdeckt, in Dresden wurden die Wagen mittels stellbarer Zungen zur Entgleisung in einen „Sandkoffer“ zwischen zwei Schienen geführt.



*Die Bergfahrt war ein akustisches Erlebnis. Am 8. August 1967 geht der Blick aus dem P 16858 nach hinten zur schiebenden 94er. Die Pfeiftafel signalisiert für talwärts fahrende Züge, vor dem Bahnübergang mit der Muldenhammer – Eibenstocker Straße zu pfeifen.*

*Der Blick aus der Gegenrichtung von der Landstraße zur Strecke. 94 2128 schiebt am 8. August 1967 den P 16872 den Berg hinauf. Hinter dem Bahnübergang beginnt ein Streckenabschnitt durch ein Waldstück. 14 Minuten Fahrzeit benötigten die Dampf-Züge für die Strecke.*





*Zu beiden Seiten der Walddurchfahrt konnten die Züge in ihrer ganzen Länge bewundert und abgelichtet werden. Oben die Bergfahrt des P 3220. Für diesen Schnappschuss wurde ein ganz besonderer Standort gewählt. Es wurde im August 1958 aus dem Packwagen des nach Aue fahrenden P 1733 geschossen. Der Auersberg bildet die Hintergrundkulisse, als am 8. August 1967 bei einem gemeinsamen Ausflug von Familie Meyer zur EEO-Linie (Eibenstock – Eibenstock ob. Bf) der Gmp 16874 mit der 94 2128 gleich mit mehreren Fotoapparaten aufgenommen wurde. Scheint der Zug so gut besetzt zu sein, dass auch die Bühnen belegt sind?*





Die Züge auf der Steilstrecke mit einer maximalen Steigung von 50 Promille wurden ausnahmslos den Berg hinaufgeschoben. So war auf alle Fälle ein Abreißen der Wagen von der Zuglok bei der Bergfahrt ausgeschlossen. Diese Betriebsform mit der schiebenden Lokomotive verlangte nach einem besonderen Spitzenwagen. Dort hatte der Zugführer seinen Platz. Eingebaute Stirnwandfenster ermöglichten den ungehinderten Blick auf die Strecke. Der Zugführer übernahm die Aufgabe der Streckenbeobachtung vom Lokführer. Bei Güterzügen war der vorderst mögliche Platz mit dem Zugführer zu besetzen. Jede auf der Steilstrecke eingesetzte Maschine musste vier voneinander unabhängige Bremsen vorweisen, wie die sächsischen XI HT (Baureihe 94), die Druckluftbremse, Zusatzbremse, Handbremse und Gegendruckbremse aufwies. Die Baureihe 94.19–21 mit ihrer Riggerbach-Gegendruckbremse war die einzige auf der Steilstrecke zugelassene Baureihe. Dieser Betriebsvorschrift entsprechend waren im Bahnbetriebswerk Aue drei Lokomotiven stationiert.

Eine weitere Besonderheit erfreute die Fotografen. Vor der Einfahrt sicherte ein Sandgleis die Einfahrt. Jeder talwärts fahrende Zug musste vor dem Halt zeigenden Einfahrsignal anhalten. Erst wenn es auf Fahrt frei gezogen war, stand auch die Einfahrweiche nicht mehr ins das Sandgleis. Ein schreckliches Unglück am 29. Januar 1945 ließ die Gefahr dieses Steilstreckenbetriebes deutlich werden. Ein Zug rollte wegen Bremsversagens mit hoher Geschwindigkeit auf das

*Eisenbahn in der Landschaft wäre die perfekte Umschreibung für das Motiv des bergwärts fahrenden Gmp 16876. Am 8. August 1967 hat Familie Meyer diesen Talblick vom Eibenstocker Heizhaus aus eingefangen. Bis nach Burkhardtgrün reicht der Blick hinunter ins Tal der Zwickauer Mulde. Viel weiter unten, am Waldsaum, rollt 94 2128 mit dem MCI-Wagen-Zug ins Tal. Bedächtig geht es hinab. Große Dampf- und Rauchwolken wird man auf der Gefällstrecke nicht sehen können.*





*Gleich zwei Tage hintereinander hat Günter Meyer im August 1967 die Strecke besucht. Von seiner Auer Wohnung aus war es ja auch nur der berühmte Katzensprung. Am 9. August wurden weitere Streckenporträts angefertigt. Dabei entstand das Bild, auf dem als Spitzenwagen der betagte Pwi Pr 99 zu sehen ist. Seine Bühne ist der ideale Zugführerplatz.*



*Ein ganz anderer Spitzenwagen ist hier aufgenommen. Ab den 1950er Jahren wurde ein umgebauter früherer 4.-Klasse-Wagen eingesetzt. Der ehemalige sächsische Di Sa 98 wurde zum Citr Pw Sa 98/33 umbezeichnet. Für den Einsatz als Spitzenwagen auf der Eibenstocker Steilstrecke wurden ihm zwei Stirnwandfenster eingebaut. Damit hatte der Zugführer aus seinem Abteil heraus freie Sicht auf die Strecke. Ferner waren in die Bühnenfront zwei Lampen als Spitzenlicht integriert. Zwischen dem links angeschnittenen Heizhaus und der rechts mit Langholz belegten Laderampe rollt der Zug mit dem Spitzenwagen voran. Es ist kein Personenzug, denn für den netten Kollegen aus Aue wurde am 27. August 1958 extra eine „Einfahrt“ inszeniert.*



*Die Ankunft des Gmp 16875 am 8. August 1967 im oberen Bahnhof mit dem alten Pwi Pr ist nun aber „echt“. Das Motiv wurde zielsicher am Ende der 1:20-Steigung ausgewählt.*



*Winter im Erzgebirge. Die Bahnsteigszene im oberen Stadtbahnhof von Eibenstock ist kein sonderlich spektakuläres Motiv. Viele Bilder dieser Betriebssituation wurden bereits veröffentlicht, dieses soll aber für sich stehen, denn es ist ein Schnappschuss von der alljährlichen Reise der Familie Meyer zur Großtante nach Eibenstock am Vormittag des Heiligen Abends.*

*Am 2. Mai 1955 wurde das 50-jährige Betriebsjubiläum gefeiert. Die Aufnahme ist nicht von Günter Meyer. Aber er ist wohl einer der wenigen, die das Bild von Foto-Mende im Archiv haben. Speziell für den Fotografen wurde die Maschine einmalig an die Zugspitze rangiert.*



Bahnsteiggleis der EEO-Linie, durchschlug den Prellbock und den weniger Meter dahinter folgenden Giebel des Empfangsgebäudes. Lokführer und Heizer sowie der im Haus wohnende Weichenwärter fanden mit dessen Ehefrau und Tochter den Tod. Aus dem schweren Unglück hatte man sofort Lehren gezogen. Bis zur Betriebseinstellung des Personenverkehrs am 27. September 1975 wurden alle Wagen turnusmäßig alle zwei Tage zur Bremsrevision nach Aue überführt.

Der Talsperrenbau und die Flutung des Tales zwischen Neidhardtstal und Schönheiderhammer beendeten neben dem Verkehr auf der CA-Linie auch den Steilstreckenbetrieb. In den

letzten Jahren unternahm Günter Meyer viele Fotoausflüge zu dieser Strecke. Dabei gelang ihm eine umfassende bildliche Dokumentation dieser einmaligen Linie vom Ausgangsbahnhof, über die freie Strecke bis zum Stadtbahnhof. Sein Bruder hielt den Streckenabbau in mehreren Motiven fest. Dabei gelang es auch, die beiden letzten einsatzfähigen Maschinen, die 94 2080-3 und 94 2105-8, Ende Oktober 1975 im gemeinsamen Einsatz am Gleisbauzug mit dem Kranwagen zu erleben. Hinter ihnen blieben ein leeres Schotterbett und viele schöne Erinnerungen an einen grandiosen und einmaligen Dampfbetrieb zurück.

# Dank Fotozirkel auf Reporterpfaden



*Beim Besuch im Auer Stellwerk 2 entstand im Rahmen seiner Tätigkeit im Fotozirkel der Dienststelle Aue eine Fotostrecke von der verantwortungsvollen Arbeit seiner Kolleginnen und Kollegen. Marianne Dietz steht an der Hebelbank des elektromechanischen Stellwerks der Bauform Gaselan. Rechts im Vordergrund das Blockwerk für den Streckenblock von und nach Niederschlema (Personenzugleise).*

Manchmal schreibt das Leben die amüsantesten Geschichten. Eine solche ist die Mitarbeit von Günter Meyer in einem Fotozirkel! Dieser wurde in seiner Dienststelle ins Leben gerufen. Die Hintergründe sind in der damaligen Zeit schnell gefunden. Dafür muss man sich aber in die Automatismen jener Epoche versetzen. Mit der Möglichkeit, die Arbeit der Beschäftigten der Dienststelle Aue mit einer aussagekräftigen Fotodokumentation zu beschreiben, konnte man im sozialistischen Wettbewerb entscheidend an Boden gewinnen. Was damit „gewonnen“ werden konnte, blieb jedoch letztendlich „nebulös“. Anerkennung aus der Dresdner Direktion zu erhalten oder ein Achtungszeichen zu setzen, es bleibt schwierig, hier eine Erklärung zu finden. Doch der Fotozirkel wurde ge-

gründet und hatte nicht viele Mitglieder – konkret ein einziges, Günter Meyer! Das öffnete ihm die Möglichkeit, die Arbeit der Kolleginnen und Kollegen sowie das gesellschaftliche Leben der Dienststelle zu porträtieren und ungehindert im Gelände auf Fotopirsch zu gehen. Es gibt einige Aufnahmen, die mit genau so hoher Qualität aufgenommen wurden wie die in seinem Hobby angefertigten Streckenmotive und Baureihenporträts. Es hätte nicht seinem Charakter entsprochen, hier die in ihn gesetzten Erwartungen zu enttäuschen. So sind viele interessante Aufnahmen aus dem vielschichtigen Betriebsalltag erhalten, die nicht unbedingt Dampflokromantik zeigen. Für die Entwicklung und Vergrößerung der Aufnahmen stellte die Dienststelle eine Dunkelkammer bereit. Später konnte ein

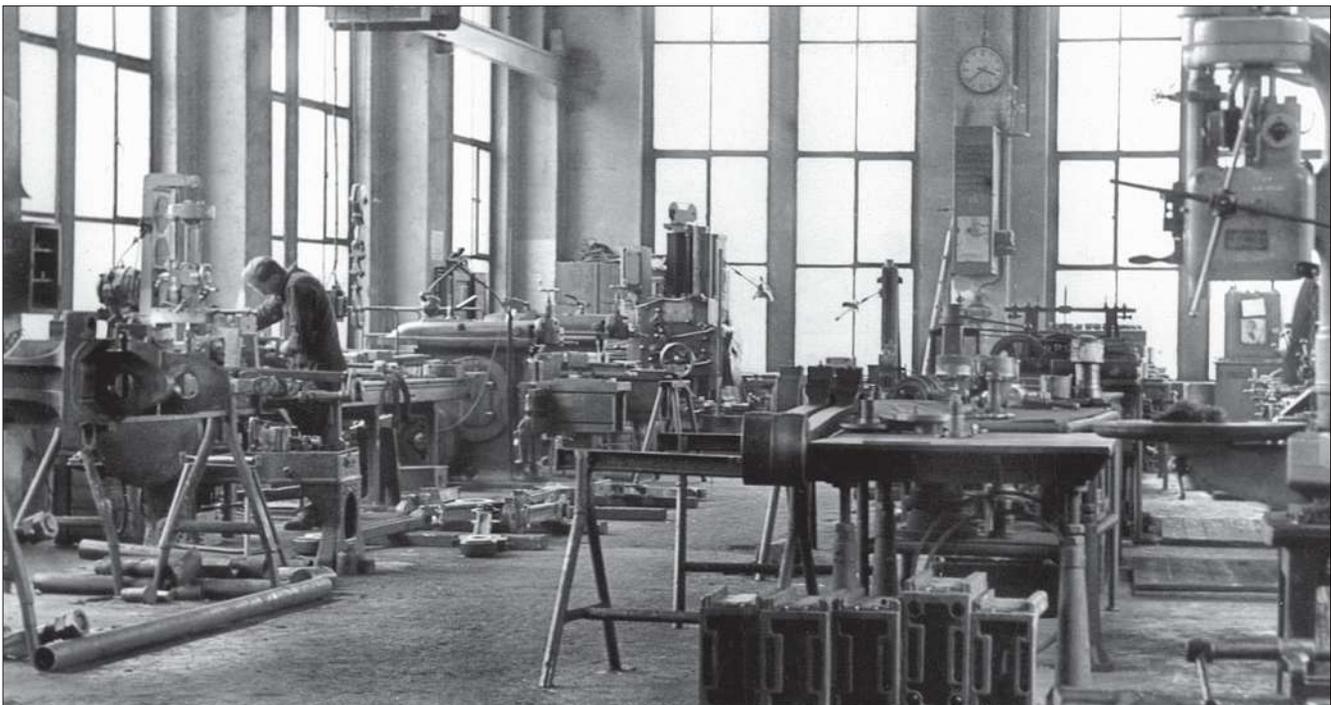
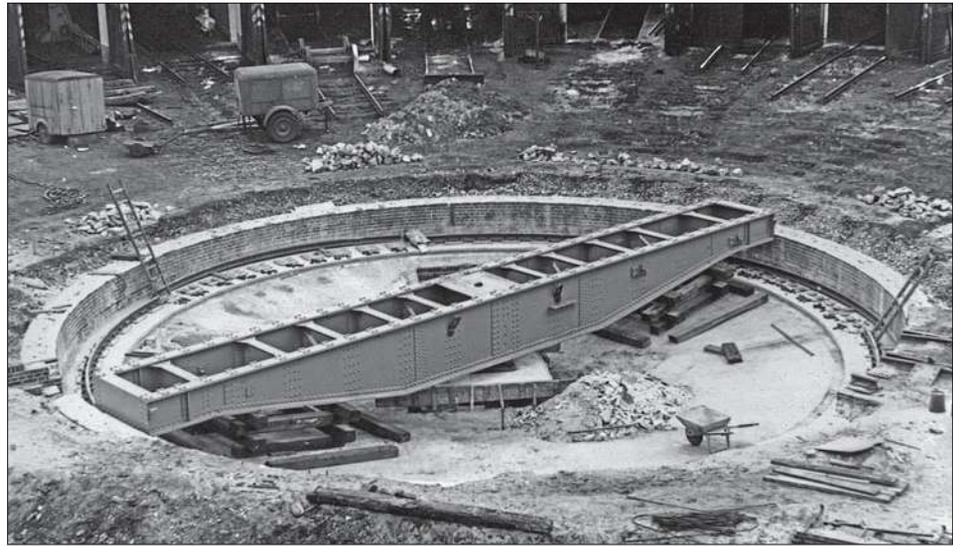


zweiter Raum für den „Fotozirkel“ genutzt werden. Über einen weiteren Fotofreund an seiner Seite hätte sich Günter Meyer sicher sehr gefreut. Nur einen weiteren Mitstreiter hat es dann gegeben und der stand nicht in den Diensten der Deutschen Reichsbahn – seinen Sohn Manfred. „Über Schleichwege“, erinnert sich Manfred Meyer, „gelangte ich durch eine Wegunterführung von hinten ins Gelände der Dienststelle und somit ins Hauptgebäude des Bw Aue. So entging ich den Blicken der Transportpolizei“. In der „zweiten Dunkelkammer“ seines Vaters konnte Manfred seine eigenen Aufnahmen entwickeln, vergrößern und trocknen. Manchmal arbeitete er sogar allein dort. Die „erste Dunkelkammer“ der Familie Meyer musste immer recht aufwendig zu Hause in der Küche aufgebaut werden. Da war ein richtiges Fotolabor natürlich der Hauptgewinn!

*Nun nicht unbedingt eine klassische Meyer'sche Eisenbahnaufnahme. Die Arbeit im Fotozirkel beinhaltete, das gesellschaftliche Leben der Dienststelle in all seinen Facetten zu dokumentieren, auch die Probe der „Bw Combo“.*

*Beim Neubau der Drehscheibe war am 8. Juli 1968 die neue Bühne auf dem Königsstuhl montiert. Damit wurde die Chronik der Dienststelle ein weiteres Mal bereichert.*

*In der Werkstatt des Bw Aue lagen im Juli 1966 jede Menge Steuerungsteile zur Aufarbeitung bereit. Auch hier war er dokumentarisch tätig.*



# Mit der sächs. VII T nach „Johannstadt“

Am 21. September 1958 gab es zwischen Schwarzenberg und Johannegeorgenstadt ein Fest auf Schienen. Es war aber nicht die Premiere einer Dampf-Sonderfahrt in einer Zeit, als es in der DDR Wichtigeres gab, als ein rundes Eröffnungsjubiläum einer Eisenbahnstrecke zu feiern. Diese fand einige Monate vorher, am 11. Mai 1958, auf der Strecke Zwickau – Schwarzenberg statt. Die sächs. VII T mit der DR-Nummer 98 7051 schnauft mit zwei Personenwagen C Sa 95 und einem Packwagen P Sa 89 zum 100. Geburtstag über die Jubiläumsstrecke. Jenen Zug organisierte ein in der Abteilung Wagenwirtschaft der Rbd Dresden beschäftigter Mitarbeiter, der seine Liebe zur Eisenbahn mit seinem Beruf vereinte, wie auch Günter Meyer selbst – Fritz Hager. Die Begleitumstände sind heute nicht mehr zu klären, woher die drei Wagen und die passende Lokomotive 98 7051 kamen und ihr Verbleib bis zur Wiederholung dieser Fahrt auf dem nächsten „jubilierenden Abschnitt“. Jene „Traumreise“ vom 11. Mai 1958 barg neben aller Eisenbahnherrlichkeit und wohl der Eröffnung des Sonderzugzeitalters noch einen weiteren wichtigen Sachverhalt. Günter Meyer war auf dem Sdz 03402 Zugführer im Interimsrock und weiß-grüner Landesfarbenkordel. Hier lernte

er Fritz Hager kennen. Eine Begegnung von „zwei Brüdern im Geiste“, die richtungweisend war. Später ehrte Günter Meyer seinen Dresdner Kollegen mit dem Status des „väterlichen Freundes“.

Am 21. September 1958 kam es zu einer Neuauflage dieses Sonderzuges. Wieder hatte Günter Meyer den Dienst übernommen. Nach „Johannstadt“ übernahm er die Aufgaben des Zugschaffners. An jenem Tag rollte der kurze Personenzug von Schwarzenberg nach Johannegeorgenstadt. Das 75-jährige Betriebsjubiläum wurde gefeiert. Erneut beförderte die damals wohl letzte betriebsfähige sächs. VII T den Zug. Aus der Geschichte der Maschine sind folgende Fakten überliefert: Hinter ihr verbirgt sich die Lok GUTENBERG der Staatsbahn. Gebaut wurde sie als VII T der letzten Bauform 1891 bei Hartmann mit der Fabriknummer 1745. Bei den K.Sächs.Sts.E.B. erhielt sie die Nummer 1449. Zur DRG-98 7069 umbezeichnet, wurde sie 1931 als Werklok 2 im Raw Chemnitz eingesetzt. Wie lange, ist nicht bekannt. Ihre Spur kann man 1951 wiederaufnehmen. Nun als 98 7051 ist sie im Bestand der Deutschen Reichsbahn gelistet. Die Nummer ist eine Zweitbesetzung. Bis 1930 war sie bei den K.Sächs.Sts.E.B. als Lok SCHILLER ein-



*Der Festzug nach Johannegeorgenstadt erreicht Erlabrunn. Auf dem Bahnsteig und der Laderampe haben sich die Einwohner versammelt. Diesen Zug möchte scheinbar jeder sehen. Was hier gedampft kommt, wird dem Großteil der Festgäste nicht bewusst sein. Der ungewöhnliche Fotostandort von Günter Meyer ist ganz einfach zu beschreiben. Er steht auf den eisernen Trittstufen, die an der Stirnwand des ersten C Sa 95 beste Aussicht über das Führerhausdach der winzigen VII T nach vorn bieten. Wieder einmal eine Aufnahme, die kein anderer Fotograf von hier aus machen durfte – es wäre wohl auch sonst niemand auf die Idee gekommen.*



*In Antonsthal musste zwingend ein Wasserhalt eingelegt werden. Der Kesselspeisewasservorrat von 2,85 m³ war nach 10,5 km Streckenfahrt schon sehr aufgebraucht. Nachdem die kleine Maschine vom Zug abgehängt wurde, rollt sie auf ein Stumpfgleis in der Antonsthaler Einfahrt aus Schwarzenberg. Mangels eines Wasserkrans hat man die Befüllung über einen Hydranten schon im Vorhinein geplant. Den Wasserschlauch hält Lokführer Bley in den Fülltrichter. Zugschaffner Müller beobachtet mit seinem Rauschebart das Geschehen aus der Distanz, um seine prächtige Uniform nicht zu beschmutzen. Während des Restaurierens um 10.30 Uhr unterhält die Eisenbahnerkapelle unter der Leitung von Trommler-Arno die Festgäste auf dem Bahnsteig.*





*Die Ankunft in Johannegeorgenstadt fand um 11.30 Uhr statt. Der Zug war am Hausbahnsteig, dem Gleis 1, zum Stehen gekommen. Für die Rückfahrt rangierte 98 7051 die Wagen hinüber zum Gleis 2. Dort konnten Neugierige vor dem Umsetzen der Lok einen Blick auf den Führerstand der kleinen Maschine erhaschen.*



*Eine Fotografenmeute umringt die Lokomotive kurz nach ihrer, wie der Fotograf und Zugschaffner in Personalunion wörtlich überliefert hat, „glücklichen Ankunft“, auf Gleis 1. Günther Meyer macht sich noch schnell den Spaß, die Menge von der Pufferbohle herunter aus selbst aufzunehmen.*

gereiht und als DRG-98 7051 benummert bis zur Ausmusterung in jenem Jahr im Bestand. Die ex Werklok 2 98 7051 soll 1967 ausgemustert worden sein. Wo die höchstwahrscheinlich als Rangierlok noch tätig gewesene Maschine herkam, wo sie während der beiden Sonderzugeinsätze stand/im Dienst war, und wo/ob sie nach dem 21. September noch im Dienst war, bleibt im Dunkeln. Dampflokeperten heben fragend die Hände und würden sich über gesicherte Erkenntnisse freuen.

Gleiche Fragezeichen stehen hinter den Wagen. Günther Meyer hat sich einmal geäußert, sie wären aus dem ganz normalen Betriebsbestand genommen. Dieser Zug hätte heute nie eine Betriebslaubnis bekommen. Der Auer erinnerte sich an die fehlende durchgängige Bremse trotz einer offiziellen Personenbeförderung. Alle Handbremsen waren aus diesem Grund besetzt! Für die Sonderzugleistung wurde die kleine VII T an die Leistungsgrenze geführt. Der Weg von Schwarzenberg nach Johannegeorgenstadt ist 17 km lang. Dabei sind 250 Höhenmeter zu überwinden. Keine Tonne Kohle konnte mitgeführt werden und 2,85 m<sup>3</sup> Wasser. Mit diesem Wasservorrat hätte man ohne einen Zwischenstopp das Ziel auf der Steigungsstrecke nicht erreicht. So musste in Antonsthal ein Halt zum Nachfüllen der Wasserkästen eingelegt werden.

Jene Fahrt war für Günther Meyer ein unvergessliches Erlebnis. Er hat danach nie wieder eine warme sächs. VII T erlebt. Es hat ihn durch seine Leidenschaft sehr bewegt, diese Erinnerungen festhalten zu können. In einem Nebensatz bei einem unserer Gespräche zu einem anderen Fotothema meinte er,

dass man damals noch nicht ahnte, wie interessant diese Fotodokumentationen einmal werden würden und: „... was hätte ich dort (gemeint ist der Zug am 21. September 1958) noch alles machen können, müssen!“

Aber auch wir, wie beispielsweise etwa mein heutiger Eisenbahnfreund Bernd Kramer aus Schwarzenberg, trauten uns einfach nicht, den von uns so geschätzten Günter Meyer mit Fragen zu überschütten, was bedauerlich ist. Vieles bleibt somit zu diesem Zug unbeantwortet und ungeklärt, fantastische Momentaufnahmen lassen uns heute jedoch an dieser Fahrt teilhaben.

*In Antonsthal ließ sich Günter Meyer mit seiner Kamera von einem Kollegen ablichten. Neben ihm steht Zugführer Müller. Die Zeit beim Wassernehmen der 98 7051 konnte für viele Aufnahmen genutzt werden. Die gesamte Station mit Bahnsteig, Stationsschild und Bahnsteiglampen war mit Birkenbäumchen, Blumen, Fähnchen und Wimpelketten bunt geschmückt.*

*Minuten später steht die 98 7051 mit wieder voll gefüllten Wasserkästen in Antonsthal zur Weiterfahrt bereit. In Johanngeorgenstadt kann die Maschine im Bahnbetriebswerk mit dem 5-ständigen Lokschuppen hinter der 16-Meter-Drehscheibe restaurieren. Das jugendliche Publikum in dem Wagen kann die Abfahrt kaum erwarten. Vorher nimmt Günter Meyer noch dieses wunderschöne Motiv des kleinen Festzuges auf.*





# Die **CA-Linie** - Sachsens vergangene Schienenschönheit



*Was für eine Aufnahme! Durch Burkhardtsdorf rollen noch heute die Züge, aber nicht so wie hier. Das Streiflicht streicht über die „Tausend-Türen-Wagen“. Man hört beinahe noch das metallische Ächzen des Signalflügels beim Anheben. Traumhaft schön, wie dorthin komponiert, rahmen die Bäume hinten den Bahnübergang mit der F 95 ein. Hinter der Lokomotive versteckt sich das Stellwerk. Dort steht der als Schuppen genutzte Wagenkasten eines alten, zweiachsigen Personenwagens der laufenden Nummer 749. Die Bühne trägt noch eine Übergangsöffnung. P 1784 fährt in Richtung Aue aus. Der Zug rollt nur im Abschnitt Chemnitz – Thalheim. Bespannt ist er am 23. September 1964 mit der 75 582. Wenige Meter weiter links in Richtung Chemnitz, damals noch Karl-Marx-Stadt, konnte der Autor 20 Jahre später bei der 6-Uhr-Nahgüterzugkreuzung Günter Meyer als Lokführer aufnehmen. Aus „Morgen“ und „keine Zeit“ bestand das kurze Gespräch beim hastigen Abölen, weil der ebenfalls dampfgeführte Gegenzug nach Aue schon in der Einfahrt piff.*

Mit der CA-Linie (Chemnitz – Adorf) war Günter Meyer, wie schon im Einleitungskapitel berichtet, sehr verbunden. Als Kind bestaunte er immer die Züge auf dem Abschnitt von Aue hinein in das Tal der Zwickauer Mulde. Damals war es noch ein Jungentraum, hier als Lokführer selbst auf dem Führerstand einer Dampflok zu stehen. An Diesellokomotiven war in den 1930er Jahren für einen Jungen in dieser Region noch nicht zu denken.

Auf der CA-Linie hat er den Beginn seiner Laufbahn bei der Deutschen Reichsbahn erlebt. Die Linie wurde zu vielen Familienausflügen genutzt. Mit dem Fahrrad war es für den Auer nur ein kurzer Weg zu den schönsten Fotomotiven. Die Eisenbahn in der Landschaft zu porträtieren, gelang ihm hier sehr leicht. So soll nun auch dieses fotografische Betätigungsfeld anschließend in Form eines kleinen Bilderbogens präsentiert werden.

Einige Besonderheiten der Linie konnte er geschickt festhalten. Da wäre einmal die Anschlussbahn zur Papierfabrik vor Blauenthal zu nennen. Für den „Modelleisenbahner“ war Günter Meyer zu diesem Thema journalistisch tätig. In dieser

weiter Seite 49

*Günter Meyer nahm nicht nur die Züge in der Landschaft auf. Mit Typenaufnahmen komplettierte er seine große Sammlung an Lokomotivfotos. Am 14. Juli 1967 stand 94 2128 in Schönheide Ost so perfekt im Licht, dass er sich dieses Porträt der sächsischen XI HT einfach nicht verkneifen konnte. Hinter der Maschine ragt das Gebäude der Bahnmeisterei hervor. Die Mitfahrt im Güterzugbegleitwagen des N 9054 hatte ihren tieferen Sinn oder ein ganz bestimmtes Ziel. Günter Meyer fuhr an diesem Tag zur letzten Bedienung der Carlsfelder Glashütte, ergo dem Abschied der Wilzschtalbahn.*



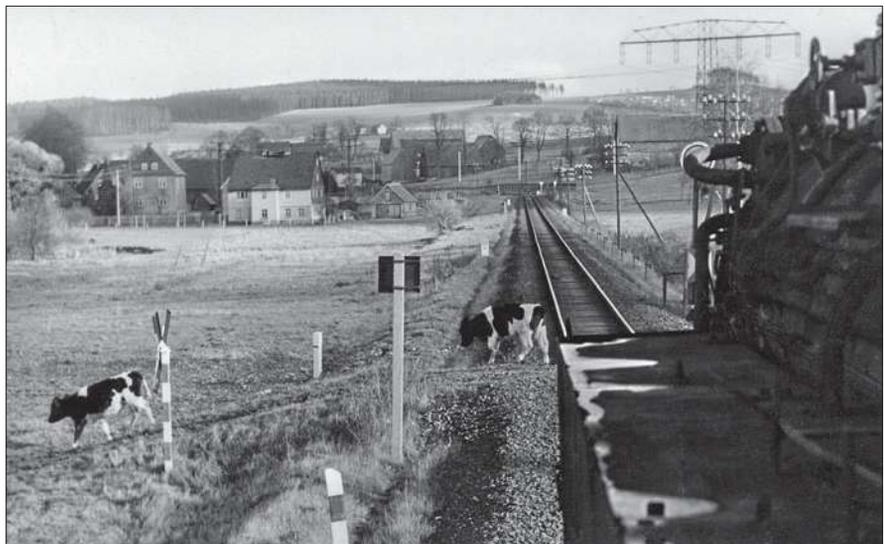
Als „Lokführererlebnisse“ könnte man die hier auf dieser Doppelseite gezeigte Sammlung von Impressionen zusammenfassen. Während seiner Dienste steckte öfters die Kamera in der Aktentasche neben Brotbüchse und Thermoskanne. Als der Mann am Regler hatte er wie bei seinen Heizerdiensten die Strecke zu beobachten. Manche nette Begebenheit erforderte den schnellen Griff zur Tasche oder er konnte sich bei der Rückfahrt bereits „in Stellung“ bringen. Am 8. Juli 1968 ...



... bemerkte er am Posten 19 das hektische Treiben neben dem Wärterhäuschen. Dort wurde an diesem Tag der alte Wagenkasten der lfd. Nr. 257 zerlegt. Der Kasten war der Dienstraum der Schrankenwärterin. An diesem Tag endete die Besetzung des Schrankenpostens zwischen Kemtau und Burkhardttsdorf. Bei der Vorbeifahrt mit dem P 1713 drückte Günter Meyer genau im richtigen Moment auf den Auslöser. Noch einen Tag muss der Dienst aufrecht erhalten werden. Die Andreaskreuze des unbeschränkten Bahnübergangs sind noch verhängen und morgen gültig. Der Dienstraum verschwindet mit jedem Hammerschlag. Hinter dem Warnkreuz ist der herausgestellte Diensttisch zu sehen. Über die Herkunft des „Schrankenbaumes“ könnte man angeregt spekulieren – Fichte oder Tanne scheiden aus: sie wachsen „zu gerade“!

In Eibenstock unt. Bahnhof wird im August 1958 der Service für die Reisenden groß geschrieben. Zugführer Mehlhorn vom „Stadtzug“ holt am Bahnsteig Reisegepäck und Expressgut vom P 1734 der CA-Linie selbst ab und rollt es hinüber zum Bahnsteig der Steilstrecke.

Bei der Verteilung von Streumaterial für die Schrankenposten kam es bei der Sperrfahrt am 10. November 1969 zu dieser Fahrtunterbrechung. Auf der 86 147 muss man kräftig bremsen. Am Einfahrvorsignal von Dorfchemnitz nehmen zwei Kälbchen ordnungsgemäß (!) den Bahnübergang. Nur sind sie leider nicht die Schnellsten und die Hälmschen am Gleis müssen noch gekostet werden!





*Der Blick von der Lokomotive ging bei Günter Meyer auch ganz bewusst öfters durch das Führerhausfenster nach vorn. Die Form des Fensters nutzte er brillant als Silhouette. Am 9. September 1968 nahm er von der 86 027 am N 9065 Aue – Muldenhammer den Posten 83 ins Bild. Laut seiner Rückseitennotiz ist hier 1972 eine Halblichtanlage eingebaut worden. Was hat er damit gemeint? Am Übergang sind jedenfalls Andreaskreuze mit Lichtanlage zu sehen. Den weiteren Streckenverlauf zeichnete er auf der Fotorückseite bis zum Bahnhof Hammerbrücke. Posten 85 soll ab 1973 unbeschränkt geworden sein.*



*In Zwönitz kam er mit seiner Kamera auch zum richtigen Zeitpunkt vorbei. Es war nicht nur ein heißer Tag im Juli 1965, sondern anhand seiner Notiz, der heißeste des gesamten Jahres. Vom „Tausendsassa“ Meyer sind ja einige gewagte Aktionen überliefert, bzw. er hat sie selbst auf den Fotorückseiten niedergeschrieben. Aber wollen es die beiden ihm hier nachmachen und im Güterwagen ein Bad nehmen? Keinesfalls! In einem Wagen im N 9068 hat sich die Braunkohleladung selbst entzündet. Der Wagen wurde unter den langen Arm des Wasserkrans rangiert und die Glutnester mit Kesselspeisewasser gelöscht.*



*Sogenannte Nachschüsse, ein Blick auf den vorbeifahrenden Zug, sind unter Eisenbahnfreunden nicht sonderlich beliebt. Günter Meyer sah das etwas anders. Er hatte auch ganz andere Voraussetzungen. Der Schiebetrieb war Ende der 1960er Jahre manchmal eine Notwendigkeit, manchmal eine Möglichkeit, eine Lokleerfahrt und damit Streckenbelegung zu vermeiden. Zuglok 86 080 kommt hier mit Schubunterstützung von Lößnitz talwärts nach Aue fahrend im Stadtgebiet am Anschluss Konsum vorbei.*





*Von einer Beton-Fußgängerbrücke über die CA-Linie nahm der Fotograf dieses Bild von der 86 079 auf. 1958 schnauft sie hier mit einer zweiten 86er am Zugende in Richtung Adorf aus dem Auer Stadtgebiet hinaus. Im Hintergrund der Ortsteil Auerhammer mit seinen Betrieben der metallverarbeitenden Industrie. Selbstverständlich war das Gebiet mit einer umfangreichen Anschlussbahnanlage mit der CA-Linie verbunden. Neben der 86 079 steht das geöffnete Vorsignal vom Block Aue Süd am Posten 55 CA.*

*Einen Posten vorher, am Po 54 CA, passiert die CA-Linie einen Bahnübergang. Der ist hinten mit Schuppen und P-Tafel zu sehen. 38 351, ein sächsischer Rollwagen mit flachem Umlauf, rollt hier vor dem P 1726 am 9. September 1967 von Aue nach Adorf. Links die Thälmannstraße, heute Wettiner Straße, wo Günter Meyer aufwuchs und mit einer kurzen Unterbrechung bis 2010 wohnte.*

Fachzeitschrift beschrieb er in der Novemberausgabe 1984 in einem kurzen Artikel „Anregungen vom Vorbild – Doppelte Sicherheit bei der DR“ den Ablauf der Anschlussbedienung. Die Gleisanlage war bis zur Betriebseinstellung der Strecke vorhanden. Eine Zuführung erfolgte aber schon lange nicht mehr. Er eröffnete seinen Bericht mit der Feststellung: „Zu den landschaftlich schönsten Strecken der DR gehört die heute nicht mehr durchgängig befahrene Verbindung Karl-Marx-Stadt – Aue (Sachs.) – Adorf (Vogtl.).“ Dann kommt er zu der sicherungstechnischen Besonderheit der Anschlussbahn. Die Zufahrt im Kilometer 60,68 ist doppelt gesichert, daher der Beitragstitel. Eine in Grundstellung abgelegte Entgleisungszunge und eine angelegte Gleissperre sichern die Zufahrt. Zwei Fotos illustrieren das Gleisstück. Er schreibt weiter: „Mit dem mitgebrachten Schlüssel die Gleissperre aufschließen, ablegen, in abgelegter Stellung mit dem zweiten Schloss verschließen, mit dem frei gewordenen Schlüssel die Entgleisungsweiche aufschließen, umstellen, mit dem zweiten Schloss verschließen, mit einem wiederum frei gewordenen Schlüssel die Anschlussweiche aufschließen. Sind die Rangierarbeiten erledigt, muss der beschriebene Vorgang in umgekehrter Reihenfolge wiederholt werden.“ Im Fabrikgelände mussten die Ladungen bei Bedarf in Werkswagen mit sehr kurzem Achsstand umgeladen werden. Über sehr kleine Wagentreibräder wurden diese Werkswagen mit einer Spillanlage zu den Ladestellen gezogen.

In Eibenstock unt. Bahnhof kam es zu Begegnungen mit den Steilstreckenlokomotiven der Baureihe 94.19-21, kurz danach durchquerte die Strecke den zweiten Tunnel der CA-Linie und in der Zeit vor der Streckenunterbrechung dokumentierte Günter Meyer, solange es von den Zügen aus möglich war, den Baufortschritt der Sperrmauer. Die Talsperre Eibenstock unterbrach mit der Flutung des Muldentales den durchgängigen Verkehr auf der CA-Linie. Wäre die Vorgeschichte anders verlaufen, so hätte selbst der junge Günter Meyer vor seiner



*Einen holländischen Packwagen hat man 1960 in den P 1720 eingestellt. Gleich hinter der 86er dient er als Expressgutwagen. Der Zug hat Aue verlassen und rollt vor der Kulisse des Auerhammer Steinbruchs nach Bockau weiter. Sieben Jahre später bespannt schon eine der ersten Auer V 180 den P 1720. In Blauenthal ist V 180 218 angekommen.*

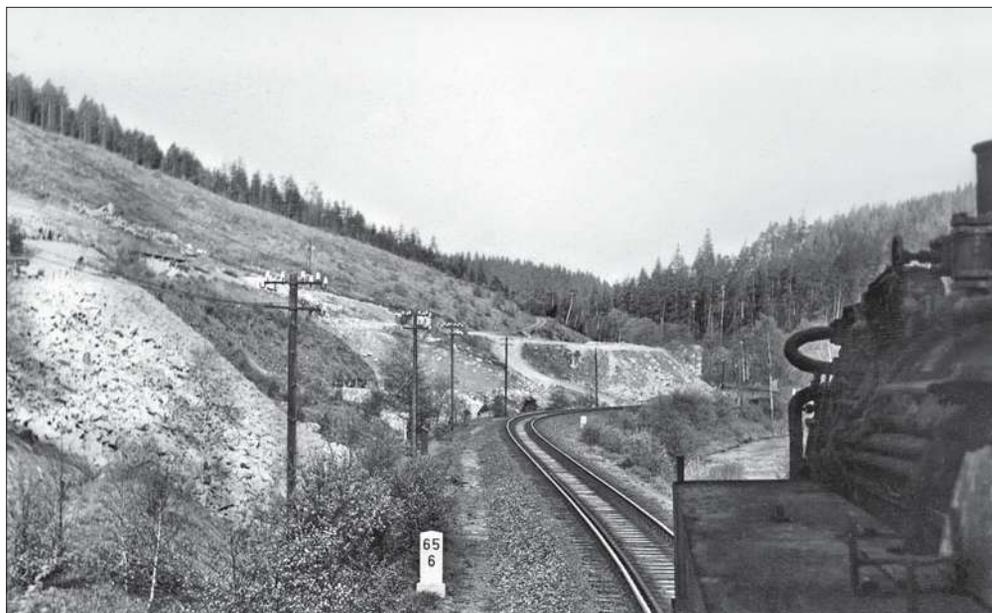
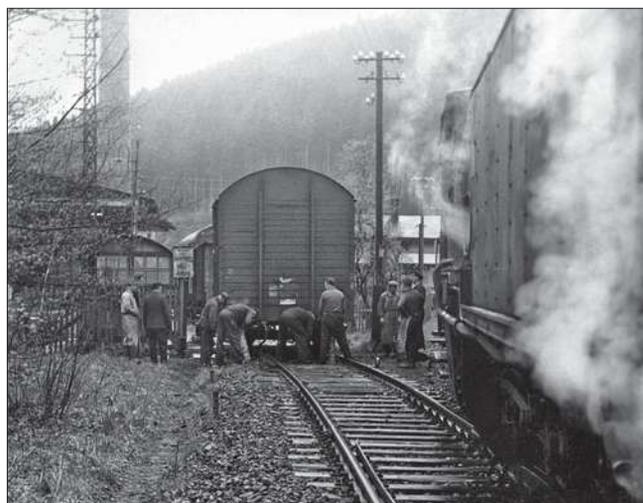


*Wenn man die Notizen zu dieser Aufnahme liest, kann man es kaum für möglich halten. Es handelt sich hier um den am 5. April 1960 aufgenommenen N 9051. Der Zug rollt laut Günter Meyers Anmerkung in Bockau ein und soll bis Muldenberg verkehren. Ist es aber nicht ein Motiv einer Rangierfahrt? Zwei Formsignale, eins mit negativem Flügel, sind zu sehen und zeigen Halt. Sage und schreibe 12 Wagen hängen an der Kö. Wenn sie es bis Muldenberg schafft dann nur im Schneckentempo.*



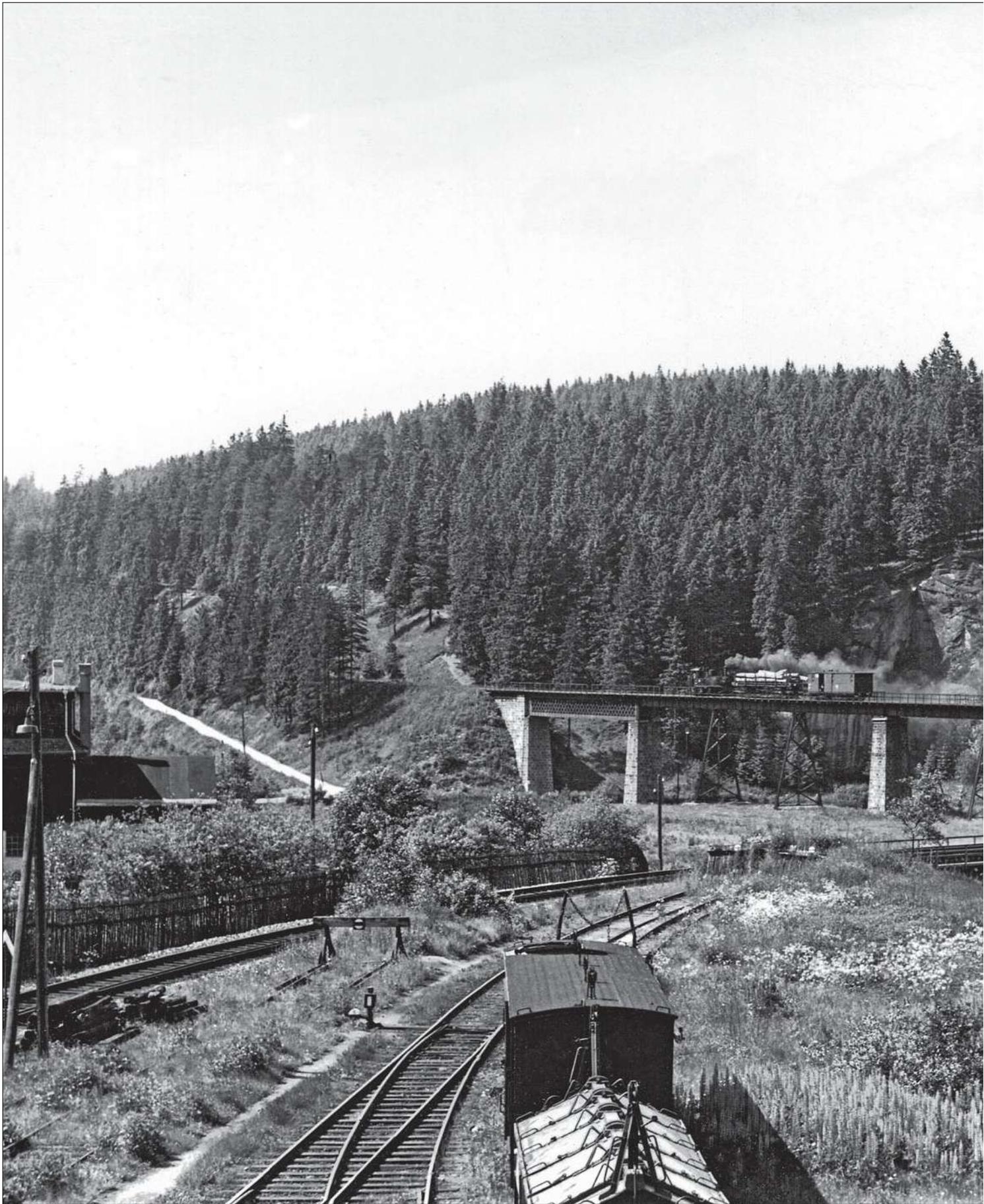
Eisenbahnkarriere hier keinen Eisenbahnbetrieb erleben können. Im September 1915 wurde im Schönheider Wochenblatt von der Königlichen Amtshauptmannschaft Schwarzenberg bekanntgegeben, dass für zwei Talsperren an der Zwickauer Mulde bei Eibenstock und an der Kleinen Bockau Vorarbeiten durchgeführt würden. 1919 verabschiedete sich die sächsische Regierung von dem Vorhaben. Mit dem Bevölkerungswachstum und dem erhöhten Trinkwasserbedarf wurden die Pläne in den 1960er Jahren wiederaufgenommen. Am 27. September 1975 verkehrten letztmals durchgehende Reisezüge zwischen Karl-Marx-Stadt und Adorf. Mit seiner Kamera fing Günter Meyer die Strecken von Wolfsgrün bis Schönheide Ost zur Erinnerung ein.

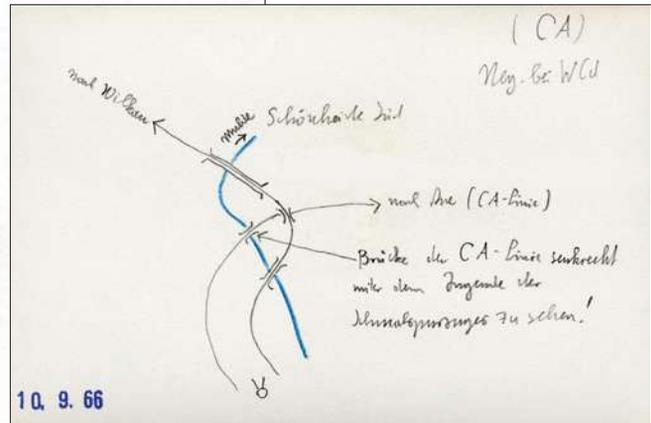
Der Bahnhof Schönheide Süd mit dem Zusammentreffen von CA- und WCd-Linie (Wilkau – Carlsfeld) inspirierte den Eisenbahnfotografen zu vielen schönen Motiven. Seine Dienst-



*Der Anschluss Papierfabrik Günter & Richter. Über dessen Bedienung schrieb Günter Meyer im Modelleisenbahner 11/84. Am 27. April 1964 wurde genau die Sicherheitszunge einem Wagen zum Verhängnis. Der Auer Hilfszug musste zum Eingleisen gerufen werden.*

*Von der 86 773 gelang am 14. Juni 1969 der Blick auf eine Baustelle. Genau über diesem hier zu sehenden Gegenbogen am km 65,6 soll in wenigen Jahren die Sperrmauer stehen. Erste Vorarbeiten sind im Gang. In sechs Jahren wird das Gleis hier abgebaut.*





Der Blick vom Dach der Umladehalle in Schönheide Süd geht in Richtung Norden. Der große Wilzschhauser Viadukt ist in seiner ganzen Pracht zu sehen. 184 m lang und 34 m hoch überspannt er hier das Tal der Zwickauer Mulde. Obwohl er streng genommen nicht mit der CA-Linie in Verbindung gebracht werden kann, soll er hier in seiner Schönheit gezeigt werden. Im Spurwechselbahnhof Schönheide Süd, früher Wilzschhaus, treffen die regelspurige CA-Linie und die schmalspurige WCd-Linie aufeinander. Der große Viadukt führt das Schmalspurgleis über das weite Tal. Im Vordergrund ist ein regelspuriges Gleis zu sehen. Hierbei handelt es sich um ein Ausziehgleis. Links davon steigt allmählich das CA-Streckengleis in der Bahnhofseinfahrt an. Es schneidet die ansteigende WCd-Linie nicht unter dem großen Viadukt, sondern unter einer kleinen Blechträgerbrücke. Die hier zu sehende Situation ist heute noch so zu erkennen. Die Schmalspurstrecke ist abgebaut und auch die Brücken und der gewaltige Eisenviadukt existieren nicht mehr. Ganz bewusst soll oben einmal eine Rückseite eines Günter-Meyer-Fotos gezeigt werden. Hier hat er die Geographie der Bahnhofseinfahrt exakt skizziert. Andere Aufnahmen tragen dazu noch Zugnummern, die Namen von Kollegen oder andere Angaben zu Bauarten und Gattungen von Fahrzeugen, gelegentlich auch Zeitangaben – aber so gut wie immer das „Fotomännchen“.



uniform erlaubte ihm, alle Bahnhofsbereiche betreten zu können. Der große Schmalspurbahnviadukt avancierte zu einem Lieblingsmotiv. Ob vom Bahnsteig aus, durch die Giebelfenster des Empfangsgebäudes, vom Dach des Güterschuppens oder der Umladehalle aus und selbst vom Führerstand einer nach Adorf fahrenden 86er auf der CA-Linie rückte das Bauwerk in seinen Sucher.

Als Lokführer auf der CA-Linie konnte er diverse Bauarbeiten, aber auch Rückbauten aus nächster Nähe verfolgen. Seinem Interesse folgend wurden diese Veränderungen mit besonderer Sichtweise und aus verschiedenen Sichtwinkeln festgehalten. Neben den romantischen Impressionen der CA-Linie sind wir Günter Meyer auch dankbar für das Festhalten vieler kleiner, sonst unbeachteter Details neben der Strecke.



*Im Mai 1965 kreuzen sich oben in Tannenbergsthal der P 1725, von dessen Lok das Motiv aufgenommen wurde, und P 1726. Neben der Anschlussbahn zu einem Holzlagerplatz ist der nach Adorf fahrende Zug zu sehen.*

*Nach Tannenbergsthal und Hammerbrücke mündet die Strecke von Falkenstein in Muldenberg in die CA-Linie. Ein reger Betrieb: 86 755 mit dem P 1717 Adorf – Chemnitz ganz links, Pmg 4031 mit 86 440 Muldenberg–Falkenstein, dann T 4028 Zwickau – Klingenthal und rechts der noch umsetzende N 9051 Muldenberg – Aue mit der 86 551.*



Was damit gemeint ist? Wer hat das im Schönheider Tunnel stehende Lehrgerüst aufgenommen, das man im Tunnel Edle Krone abbaute und hier erneut zur Sicherung des Gewölbes aufbaute? Nicht viele Eisenbahnfreunde. Wer hat die letzten Relikte der Lokstation im Bahnhof Chemnitz Süd, dem Beginn der CA-Linie, bildlich festgehalten und den Gleisverlauf dokumentiert? Kein anderer!

**Zwei hübsche Sächsinnen am 6. Oktober 1965 in Muldenberg. Weniger idyllisch ist der eingefangene Rangierunfall in Schöneck. Der links noch sichtbare Flachwagen rollte dem gedeckten Wagen in die Flanke. Der Auer Hilfszug gleist die Wagen wieder ein.**



Die Bilder von Günter Meyer sind in der Vielzahl gleich doppelte Schätze. Wie eine Medaille zwei Seiten hat, so gilt das auch für seine Abzüge. Dass jeder Abzug Aufnahmeort und Datum trägt, ist eine Selbstverständlichkeit. Weitere handschriftliche Angaben zu Zugnummern, Namen von Kollegen und „Minigleispläne“ sind für uns heute unschätzbar wertvolle Daten. Mit seinem „Fotografensymbol“ definiert er zusätzlich jedes Mal den Blickwinkel, von wo aus er das Motiv aufgenommen hat.

Die CA-Linie als eine früher bedeutende Magistrale zwischen der Industriemetropole und dem Vogtland ist heute nur noch ein Schatten ihrer selbst. Von Aue aus bis Muldenberg ist sie als öffentlich benutzter Transportweg für Personen und Frachten, abgesehen von den Museumsaktivitäten des FHWE, gar nicht mehr existent. Muldenberg hat seine Bedeutung verloren und von Zwotental bis Adorf droht aktuell auch die Totaleinstellung, so dass nicht einmal hier ein gelegentlicher Sonderzugverkehr stattfinden kann. Von Chemnitz bis Thalheim möchte man den noch von der Erzgebirgsbahn erbrachten Betrieb mit Dieseltriebwagen zu einem Straßenbahnbetrieb ähnlich des Chemnitzer Modells umwandeln. Zwischen Aue und Thalheim sehen Verkehrsplaner sogar den nächsten Einstellungsschritt!

Die Erinnerungen können uns diese Zahlendompteure nicht nehmen und immer werden Günter Meyers Bilder an, ja wie er selbst so treffend mit „... einer der landschaftlich schönsten Strecken der DR ...“ zu Papier brachte, unsere Herzen und Augen erfreuen! Er war ein glücklicher Mensch, wenn er mit „seiner“ Maschine durchs Tal der Zwickauer Mulde und der Zwönitz dampfte.



**AUF NACH RITTERSGRÜN!!!**  
**75 Jahre**  
**Schmalspurbahn**  
**Grünstädtel – Oberittersgrün**

**VERANSTALTUNGSPLAN**

**Sonnabend, den 4. Juli 1964**

13.00 Uhr Eröffnung der Ausstellung „Unser Bimmelbahn“ im Bahnhof Oberittersgrün

14.00 Uhr Festzug in der Bahnhofs-Schänke (s. Einladungs)

16.00–18.00 Uhr **Platzkonzert**  
 Es spielt das Reichsbahn-Blechorchester  
 Bahnhof Schwarzersberg  
 unter der Leitung von A. Tommler  
 am Bahnhofs-Festplatz

19.00 Uhr **Kulturveranstaltung im Volkshaus Rittersgrün**  
 Es spielt das Altkamer-Vokalensemble  
 anschließend TANZ mit 2 Kapellen  
 Tanzorchester „Grubenkompa Zwickau“  
 Reichsbahn-Blechorchester, sowie A. Tommler  
 (siehe besondere Ankündigung)

Fahrtleitung mit Sonderfahrplan Schwarzersberg  
 13.00 Uhr ab Rittersgrün, Vorkahle

**Sonntag, den 5. Juli 1964**

ab 8.00 Uhr Unterhaltungsmusik und Frühlingsessen in der „Bahnhofs-Schänke“ Rittersgrün

10.00 Uhr Sängertreffen der Reichsbahnchöre Zwickau, Pöhl und Oelsnitz/Vogtl. am Bahnhofs-Festplatz

Bitte besuchen Sie recht zahlreich unsere „Ausstellung“ und die „Bahnhofs-Schänke“. – Für weitere Unterhaltungen für jung und alt ist gesorgt. – Programm-Änderungen vorbehalten.  
 Der Reisezugsverkehr erfolgt an diesen beiden Tagen planmäßig.

**Deutsche Reichsbahn**  
**Der Festausschuss**

12.15 Uhr **Abfahrt des Außerplanmäßigen Personenzuges in Grünstädtel**  
 — Pöhl 12.22 Uhr, ab Pöhl 12.36 Uhr,  
 ab Sarghof 12.42, ab Niedergrabenstein 12.50,  
 ab Obergrabenstein 12.58 Uhr,  
 ab Untergrabenstein 13.07 Uhr,  
 ab Oberittersgrün 13.08 Uhr

13.30 Uhr Unterhaltungsmusik mit dem Blechorchester A. Tommler (Bahnhofs-Festplatz)

13.40 Uhr **Abfahrt des historischen Seß-Sonderzuges in Grünstädtel**  
 (siehe für den historischen Verkehr)  
 von Pöhl 13.46 Uhr, ab Pöhl 13.56 Uhr,  
 ab Sarghof 14.02, ab Niedergrabenstein 14.10,  
 ab Obergrabenstein 14.20 Uhr,  
 ab Untergrabenstein 14.30 Uhr

14.40 Uhr **Empfang des historischen Seß-Sonderzuges in Oberittersgrün**

15.40 Uhr **Abfahrt des Seß-Kinderfahrszuges nach Niedergrabenstein und zurück**

16.30 Uhr **Modenschau** der Konsumgenossenschaft Raschau am Bahnhofs-Festplatz  
 anschließend Unterhaltungsmusik

# Bunter Festzug zum 75.

Die Schmalspurbahnstrecke von Grünstädtel nach Oberittersgrün ist nicht weit von Aue entfernt. So war es für Günter Meyer keine Weltreise, von seiner Heimatstadt mit den Personenzügen zum Anfangsbahnhof zu gelangen. Die Strecke im Pöhlwassertal hat ihn zu vielen schönen Landschaftsaufnahmen inspiriert. Der Spurwechselbahnhof mit der räumlichen Trennung von Personen- und Umladebereich, der Bekohlung mit Förderband und besonders das direkte Nebeneinanderstehen von Regel- und Schmalspurbahnzügen am Bahnsteig boten wunderschöne und einmalige Motive. Der parallele Abschnitt der beiden Linien nach der Grünstädtler Ausfahrt war ein von ihm gern aufgesuchter Fotopunkt, weiter die Station Pöhl am Ortsanfang und natürlich die vielen Anschlussgleise. In einem fand er die berühmt gewordene doppelte Linksweiche. Nur einmal hat er und kein anderer Eisenbahnfreund je wieder dort auf den Auslöser gedrückt und diese technische Einmaligkeit auf schmaler Spur festgehalten.

Der Festausschuss verbreitet auf diesem Blatt das genaue Programm für die zwei Festtage auf der Pöhlwassertalbahn. Man hat sich wirklich große Mühe gegeben. Der Veranstaltungsplan ist familiengerecht und wie man heute sagt „generationenübergreifend“ – vom Platzkonzert bis zur Reitschule.

Auf der Strecke wurde nie ein Rollwagenverkehr eingeführt. Damit ergaben sich Aufnahmen von reinen Güterzügen, die aus vierachsigen gedeckten und offenen Schmalspur-Güterwagen gebildet wurden. Ein ganz besonderes Transportgut war Schnittholz. Das stapelte man in Grünstädtel in die Wagen. Senkrecht eingesteckte Bretter übernahmen die Funktion von Rungen. Der Laderaum ist auf diese Weise effektiv erweitert worden. Die Holzschleifereien erhielten diese Unmengen von Raummetern prächtigen Holzes zur Verarbeitung in Holzstoff. Nicht nur einmal wird auch Günter Meyer über die Wege dieses Rohstoffs den Kopf geschüttelt haben. Er wurde aus der damaligen UdSSR auf dem Seeweg angeliefert. Quer durch das Land rollten Teile der Ladungen von der Küste nach Süden ins Erzgebirge. Brett für Brett wurde es von den Ladearbeitern in die Wagen gestapelt und in Oberrittersgrün oder den vielen Anschlüssen aus dem offenen Wagen wieder herausgenommen. Die sogenannten „Bretterzüge“ waren aber ein nur hier aufzunehmendes Motiv.

Eine weitere Besonderheit war nur auf einen Tag begrenzt, den 5. Juli 1964. Jenen Sonntag hatte sich Günter Meyer ganz dick im Kalender angestrichen. Auf der Strecke Grünstädtel – Oberrittersgrün wurde an diesem Tag das 75-jährige Betriebsjubiläum gefeiert. Ein großer Tag für eine kleine Bahn.

*Die Aufnahme auf der linken Seite zeigt den Festsonderzug in Fahrtrichtung Oberrittersgrün. Der Rucksack steht am Zugende. Dort wird Günter Meyer vorerst eingestiegen sein, denn die folgenden Aufnahmen beweisen, wie er sich immer weiter nach vorn „gepirscht“ hat, um bessere Motive während der Fahrt einzufangen.*

*Von der Ladestraße aus nahm Günter Meyer den Festzug von vorn auf. Was in heutiger Zeit eigentlich undenkbar ist – die Festgäste ohne gültige Fahrkarte nehmen gehorsam Abstand vom Zug. So kann er hier ins seiner ganzen Länge ungestört aufgenommen werden. Doch der Fotograf hat hier wieder sein Talent aufblitzen lassen. Der Blick zeigt viel Details am Rand. So sehen wir hinten das eingleisige, einständige Heizhaus mit dem angebauten Güterschuppen. Einige Jahre später wird es abgerissen. Nach rechts reicht das Motiv bis hinüber zu den Abstellgleisen der Güteranlage. Dort befindet sich auch der Bekohlungsplatz. Quer über den Bahnsteig ist ein Plakat gespannt. Die dort stehenden Damen und Herren werden eine der begehrten Karten erhalten haben oder warten auf einen Personenzug auf der Linie von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg. Die im ersten Aussichtswagen schon Platz genommenen Reisenden werden ihn bis zur Abfahrt wieder verlassen müssen. Er ist reserviert für Festgäste, die erst in Pöhla, der ersten Unterwegsstation, zusteigen.*





„Der Heimat treu, trink Harnisch-Bräu“ und „Mit Volldampf zu den durstigen Kehlen“. Beide Sprüche zierte den Fasswagen. Hier hatte die Brauerei Harnisch in Eigenregie einen offenen Güterwagen mit einem riesigen Holzfass beladen und obendrauf nahm ein Mitarbeiter in einem Ritterkostüm Platz. Die Heberleinbremsleine wird ihn sicher etwas während der Mitfahrt auf dem Fass gestört haben. Die Dekoration der Wagenwände ist purer Dekorationsstil der 1960er Jahre.

Fröhlich und lustig mit heiteren Gästen gestaltete sich die Mitfahrt in einem der Aussichtswagen schon ab Grünstädtel. Was für eine Gesellschaft! Mit Frack und Zylinder, mit Gehrock und Melone, mit Uniform und Pickelhaube, die Damen in edlen Kleidern mit Sonnenschirm und als ob es nicht reichen würde, noch Bergleute im Habit – eine solche Reisegesellschaft muss man einfach auf Zelluloid bannen. Die historischen Uniformen einiger Eisenbahner stammten aus dem Fundus des Dresdner Verkehrsmuseums.



Günter Meyer hatte auch eine alte Uniform angezogen. Wie sein Sohn berichtet, streifte er erst im Grünstädtler Bahnhof den edlen Zwirn über. Im Zugführerwagen hat er seinen Platz gesucht und gefunden. Warum, ist schnell erklärt. Von hier hinten aus kann er den Zug auf der bogenreichen Strecke bestens aufnehmen. Ein Beispiel, wie durchdacht er Fotopunkte auswählte, auch wenn sie unter ihm rollten. Weiterhin hat man aus dem Wagen heraus den besten Überblick über das Geschehen auf dem Bahnsteig und es ergeben sich Schnappschüsse mit den historisch gekleideten Personen.



*Beweis seiner exzellent gewählten Fotopunkte oder besser gesagt „Ausgucke“ sind diese beiden Motive während der Mitfahrt. Der Zug hat gerade den parallelen Abschnitt von regelspuriger BSG-Linie und schmalspuriger GR-Linie verlassen. In einem großen Rechtsbogen schwenkt die Trasse ins Pöhlwassertal hinein. Und genau auf diese Situation hat er gewartet! Der Aussichtswagen hinter der Lokomotive ist noch unbesetzt. Im Fahrtwind flattern Girlanden, Wimpelketten und Fähnchen. Kein neugieriger Kopf versperrt den Blick nach vorn. Entlang der ganzen Strecke stehen die Einwohner und bestaunen den Zug. Eine solche Situation ist hier bei der Einfahrt in Siegelhof eingefangen. Da hat der umsichtige Fotograf für den Motivwechsel eine neue Position eingenommen.*





Der letzte Halt des Festsonderzuges in Untertersgrün. Bis hierher haben die frischen Pfannkuchen gereicht. Der Bäckermeister überreicht der Lokbesatzung auch etwas von der süßesten Fracht, die je auf der Pöhlwassertalbahn befördert wurde. Es war ein „Pflichtmotiv“, diese wirklich reizende Begebenheit auf dem Farbfilm festzuhalten. Ganz leicht ist an der Lokführerseite die Betriebsnummer zu erkennen. Als Zuglok des Festzuges wurde die 99 592 eingesetzt. Wegen des Rauchkammerschmuckes ist die Zuordnung nicht gleich zu erhalten.

Schon vor 50 Jahren schmückte man zum 25. Geburtstag der Strecke die Lokomotiven und Stationen, genau so als hätte man die Eröffnung gefeiert. Etwas stiller gestaltete sich das 50. Betriebsjubiläum im Jahr 1939 mit all seinen politischen Geschehnissen. Als Erinnerung an diesen Tag blieb die Inbetriebnahme der Nasenuhr am Empfangsgebäude bestehen.

Zurück zum Festtag, dem 5. Juli 1964. Schon einige Tage vorher wurde das Festprogramm für das Wochenende von der Deutschen Reichsbahn und dem Festausschuss veröffentlicht. Also musste es gelingen, an jenem 5. Juli dienstfrei

Vor Niederglobenstein wechselt die Trasse die Straßenseite. Das Andreaskreuz als „Farbfleck“ mit einzubinden ist bei diesem Zug nicht nötig, aber einfach in der Handschrift des Fotografen verankert. Auf dem ersten offenen Güterwagen sitzt stolz der Ritter im „Harnisch“ auf dem großen Fass der Harnisch-Brauerei.

Der Bahnhof war das Ziel des am Nachmittag noch einmal auf die Strecke geschickten Sonderzuges für die Kinder der Gemeinden am Streckenrand. Vater und Sohn Meyer haben im Packwagen ihren Platz gefunden. Er steht direkt an den Aussichtswagen. Bevor der Planzug kreuzte, war die Lokomotive für die Rückfahrt schon ans andere Zugende gekuppelt worden.





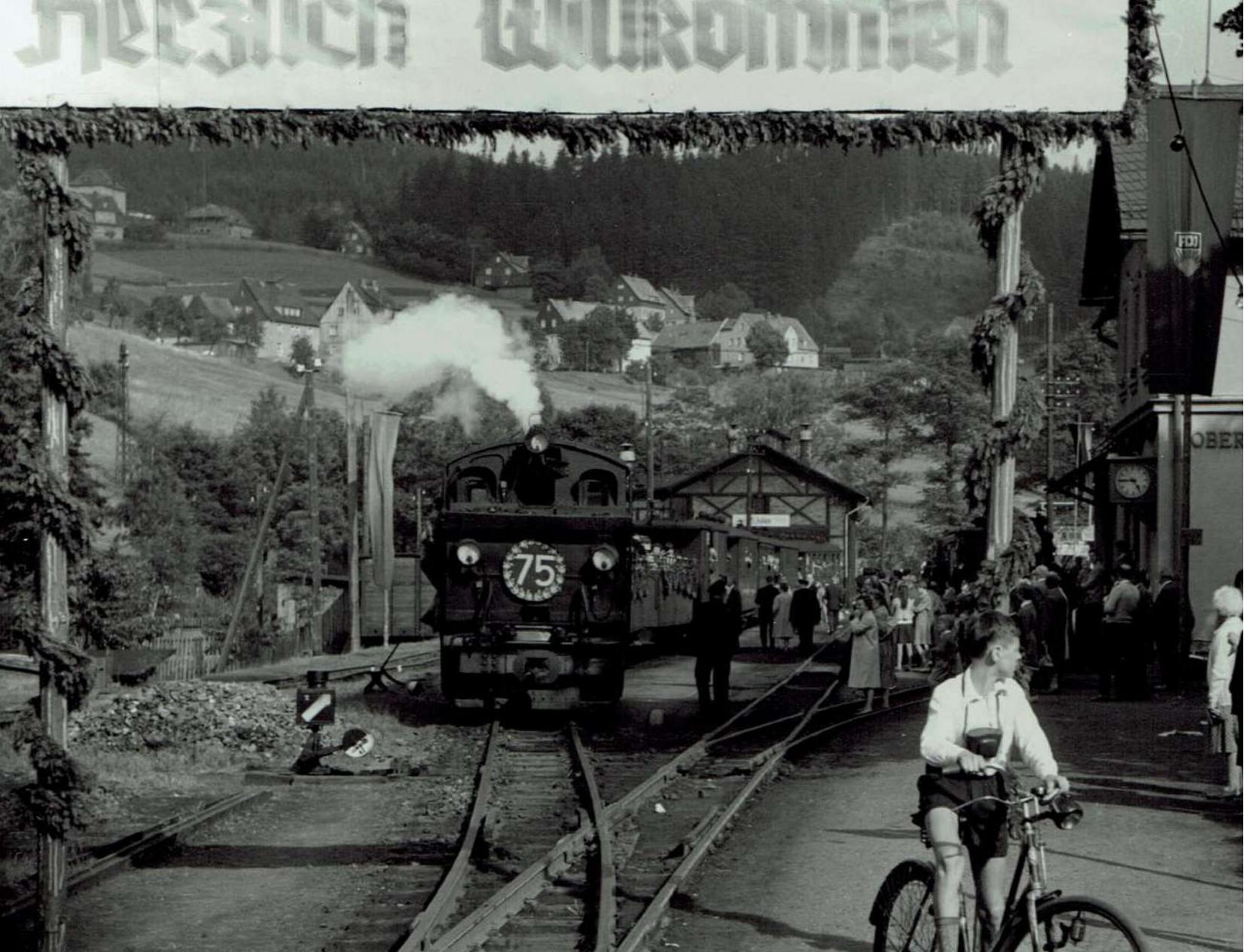
zu bekommen oder wenigstens ab Mittag die Feierlichkeiten verfolgen zu können. Den erlebnisreichen Tag hat sein Sohn Manfred festgehalten:

„Am Morgen stiegen wir, Vati und ich, in den Zug nach Schwarzenberg. Ich war reichlich müde, denn die vorvorige Nacht war ich von Zingst nach Aue gefahren und in der vorigen Nacht war das Abschlussfest gewesen. Als wir in Schwarzenberg ankamen, hielten wir uns dort nicht lange auf, sofort gingen wir weiter nach Grünstädtel. Dort kleidete sich Vati um und wir gingen auf den Bahnsteig. Es standen schon der planmäßige Zug nach Oberrittersgrün und der Festzug auf dem Bahnhof. Auf dem Bahnsteig pries ein fahrender Händler (Kinderwagen) seine Pfannkuchen an. Auf einem Gefährt stand ein ‚Fliegender Hamburger‘. Ich stieg dann in den vollbesetzten Zug bzw. auf die Bühne des vordersten Wagens, in dem sich die ‚Musi‘ befand ...“ So fuhr Manfred Meyer nach Oberrittersgrün und traf dort auf seinen Opa Friedrich, genannt „Fritz“, und vergnügte sich bis zur Ankunft des Festzuges auf dem Rummel an der Ladestraße.

Günter Meyer reiste aber im Festzug nach. Dieser startete

13.40 Uhr in Grünstädtel. Gebildet war er aus zwei Aussichtswagen an der Zugspitze. Dann folgten nur noch zweiachsige Wagen, ein ehemaliger Bahnpostwagen, ein offener Güterwagen, zwei Personenwagen unterschiedlicher lfd. Nummern, ein weiterer offener Güterwagen und am Zugende ein sächsischer Zugführerwagen, ein sogenannter „Rucksack“. Dort hatte Günter Meyer in Grünstädtel Platz genommen. Einem unbekannt Gebliebenen drückte er seine Kamera in die Hand und ließ sich im offenen Zugführerwagen porträtieren. Ein weiteres Mal konnte in Oberrittersgrün ein anderer Fotofreund zu Hilfe genommen werden. Wie wäre sonst das schöne Bild von den „drei Meyers“ – Opa Friedrich „Fritz“, Sohn Manfred und ihm selbst entstanden?

Dass die Wagen für diesen außergewöhnlichen Festsonderzug nach Grünstädtel überführt worden waren, ist ein Verdienst seines guten Freundes Fritz Hager. Als Mitarbeiter im Bereich Wagenwirtschaft konnte Fritz Hager hier maßgeblich seinen Einfluss geltend machen, aber auch seinen Weitblick einbringen. Diese letzten erhaltenen Wagen aus der Eröffnungszeit der Sächsischen Schmalspurbahnen wären sicher



*Der Fest-Kindersonderzug steht in Oberrittersgrün zur Abfahrt bereit. Mit ihm können die kleinen Gäste des großen Schienenfestes bis Niederglobenstein reisen. Die beiden Aussichtswagen stehen gleich hinter der Lokomotive. Man hat sie umrangiert, vielleicht, um sie so schneller am späten Nachmittag nach Grünstädte! zurückzufahren.*

*Bei der Ankunft standen sie an der Zugspitze, wo die angekommenen Gäste den Einheimischen zujubeln. Mitten drin der Pfannkuchenverkäufer, der schon in Grünstädte! das Interesse der Gaumen erregte.*





*Opa „Fritz“, Sohn Manfred und Günter Meyer während des Festtrubels (siehe oben) in Oberrittersgrün am 5. Juli 1964. Gleich werden die Aussichtswagen rangiert.*

ohne sein Wirken damals bald zerlegt worden oder als Bauzugwagen oder Ähnliches auf diese Weise dem schleichenden Verfall preisgegeben worden. Aus Mulda, Freital-Hainsberg und Hetzdorf wurden sie für die Bildung dieses Zuges nach Grünstädtel überführt. Später bildeten sie den Grundstock der Radebeuler Wagen-Sammlung.

Extra für dieses Erlebnis legte Günter Meyer einen Farbnegativfilm in seine Kamera ein. So sind eindrucksvolle, weil farbige, Motive dieses Tages erhalten geblieben.

Verfolgen wir weiter den Bericht seines Sohnes: „...“, denn bis zur Ankunft des Festzuges war noch viel Zeit. Später sah ich noch Opa und Hartmut (Bruder von Günter Meyer). Wir sahen uns die Ausstellung im Empfangsgebäude an, die für eine kurze Zeit für die Ankunft des Festzuges geschlossen wurde.

Endlich kam dann der Zug mit Verspätung, auf dem Gepäckwagen fuhr Vati mit. Auf dem Güterwagen stand ein großes Fass Bier, welches schon nach kurzer Zeit geleert war, denn alle wollten Freibier haben. Wir bekamen durch Vati auch eins, was reihum ging. Nachher wurden ein paar Bilder geknipst, ich fuhr dann mit Vati im Gepäckwagen mit dem Kindersonderzug nach Niederglobenstein und zurück. Danach wurde noch einmal die Ausstellung besichtigt. Ca. 16.30 Uhr fuhr ich mit dem Zug in einem Aussichtswagen nach Grünstädtel, lief nach Schwarzenberg und fuhr nach Aue. Vati kam später.“

Dieses Jubiläum duftete man einfach nicht verpassen. Es war der schönste Moment auf dieser Bahn und die Tagebuchaufzeichnungen von Manfred Meyer verraten manch sonst unbekannt gebliebenes Detail.



Wenden im  
**Eisenbahnknoten**  
Karl-Marx-Stadt



In Günter Meyers Dienstzeit nannte sich die sächsische Industriemetropole am Fuße des Erzgebirges Karl-Marx-Stadt. Diesem Ulbricht'schen Diktat, das am 10. Mai 1953 verwirklicht wurde, mussten sich auch die Dienststellen der Deutschen Reichsbahn unterordnen. Der Chemnitzer Bahnhof bekam den neuen Stadtnamen übergestreift und an allen Lokomotiven der Chemnitzer Bahnbetriebswerke wurden die Schilder mit Bw Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf oder Bw Karl-Marx-Stadt Hbf angeschraubt. Im Karl-Marx-Jahr 1953 hatte die Stadt keine Chance dieser Umbenennung auszuweichen. Chemnitz als das „Sächsische Manchester“ war die Ideallösung, um Karl Marx hier eine Würdigung in jener politischen Zeit zu bieten. Die Messestadt Leipzig hatte eine zu große Bedeutung als solche und Böse Zungen behaupten, Ulbricht hätte sie nach seinem Tode gern als seine Geburtsstadt zur Walter-Ulbricht-Stadt umbenennen lassen. Erster Kandidat war aber Eisenhüttenstadt an der Oder. Stalins Tod machte

*Vom Lokführerplatz ist die Begegnung mit dem D 145 von München über Karl-Marx-Stadt Hbf nach Dresden aufgenommen worden. Günter Meyer notiert mit Stolz: „Aufnahme von unserer 58 2097 aus“. Der Auer G 12 kommt dabei am 23. Juli 1965 im Weichenvorfeld die Karl-Marx-Städter 22 010 entgegen. Die Lok entstand durch Rekonstruktion der 39 001 im RAW Meiningen. Ein Hochleistungskessel und die Verlängerung des Rahmens im Stehkesselbereich sind wichtige Aspekte auf dem Weg zur nun als 22 010 umbezeichneten Reko-Maschine. Mit dem P 3726 nach Oberfrohna verlässt eine 75.5 den Hauptbahnhof in flotter Fahrt. Die genaue Betriebsnummer bleibt der Nachwelt leider verborgen. Die Aufnahme des Zuges gelang vom über dem Niveau der DW-Linie liegenden Verbindungsgleis zwischen dem Hauptbahnhof und den Rangierbahnhofsgleisen von Hilbersdorf.*





Seine gewisse Freiheit, sich als Betriebseisenbahner in Uniform relativ unbehelligt in den Betriebsgleisen aufzuhalten oder dort auf und neben der haltenden Lokomotive zu stehen, verband er natürlich mit so manchem verstohlenen Blick durch den Kamerasucher. Wie

*schon einmal angesprochen hat er dort immer versucht die sich ihm bietenden Möglichkeiten dosiert zu nutzen. Dabei verfolgte er am 19. Oktober 1966 einen Einsatz des Karl-Marx-Städter Hilfszuges (auf der Bildrückseite notiert als Hilfszug des Bw Chemnitz Hbf). Eine 75.5 brachte den Hilfszug zu den Anlagen des Bahnbetriebswagenwerks. Dort war eine V 60 entgleist. Man erkennt die Maschine in recht ungewöhnlicher Aufstellung am rechten Bildrand. Das Normalobjektiv seiner Kamera hat vom maximal möglichen Abstand her ausgereicht, beide Maschinen ganz knapp am Bildrand noch komplett darzustellen. Neben der außergewöhnlichen Betriebssituation bietet das Motiv noch einen ganz anderen Schwerpunkt. Hinter dem Hilfszug sind die Hallen des Bahnbetriebswagenwerks zu erkennen. Diese Gebäude passen perfekt in das Thema der Chemnitzer/Karl-Marx-Städter Bahnbetriebswerke. Jene hier als Kulisse links hinter der 75.5. zu sehenden Hallen waren zur Eröffnungszeit der DW- und RC-Linie Bestandteile des ersten Chemnitzer Bahnbetriebswerkes. Die beiden neuen Anlagen (Hauptbahnhof*



*und Hilbersdorf) wurden mit der Ausweitung des Betriebsumfangs und der Gleisanlagen notwendig.*

*Weiter nach rechts in Richtung Nordosten gesehen ist im Spätsommer 1964 die 98 6378 auf dem Zuführungsgleis zum RAW aufgenommen worden. Vorn ragt noch das Verbindungsgleis nach Hilbersdorf ins Motiv hinein.*

aus der neu gewachsenen Stadt Stalinstadt. Zum Glück ist das alles längst Geschichte. Der kleine Streifzug in die Vergangenheit soll zur Erklärung der nun vielfach genannten Verortung stehen. Eine Verknüpfung mit Günter Meyer kann auch hier gefunden werden. Schon bei meinen ersten Gesprächen mit ihm in seiner Wohnung in der Auer Thälmannstraße beein-

druckten mich seine tiefen und fundierten Geschichtskennntnisse. Manche Geschichtsstunde mit Themen weit vor 1920 wurde mir, und ich muss sagen mit Freude und meinem vollem Interesse, zuteil.

Seine Dienste in Richtung Norden führten ihn dann auch regelmäßig nach „Karl-Marx-Stadt“. Den der Stadt aufge-



*Ein Blick ins Gelände des RAW. Dort sind im März 1966 Maschinen der Baureihen V 60 und V 180 zu sehen. Alle tragen die optisch sehr elegant wirkenden doppelten Ringe um den Lokkasten. Eine ganz andere Maschinenansammlung war genau ein Jahr zuvor auf den damals verschneiten Gleisanlagen zu sehen. Vor der Zufahrt zum Bw Karl-Marx-Stadt Hbf hatte sich ein „Lokomotivstau“ ergeben!*

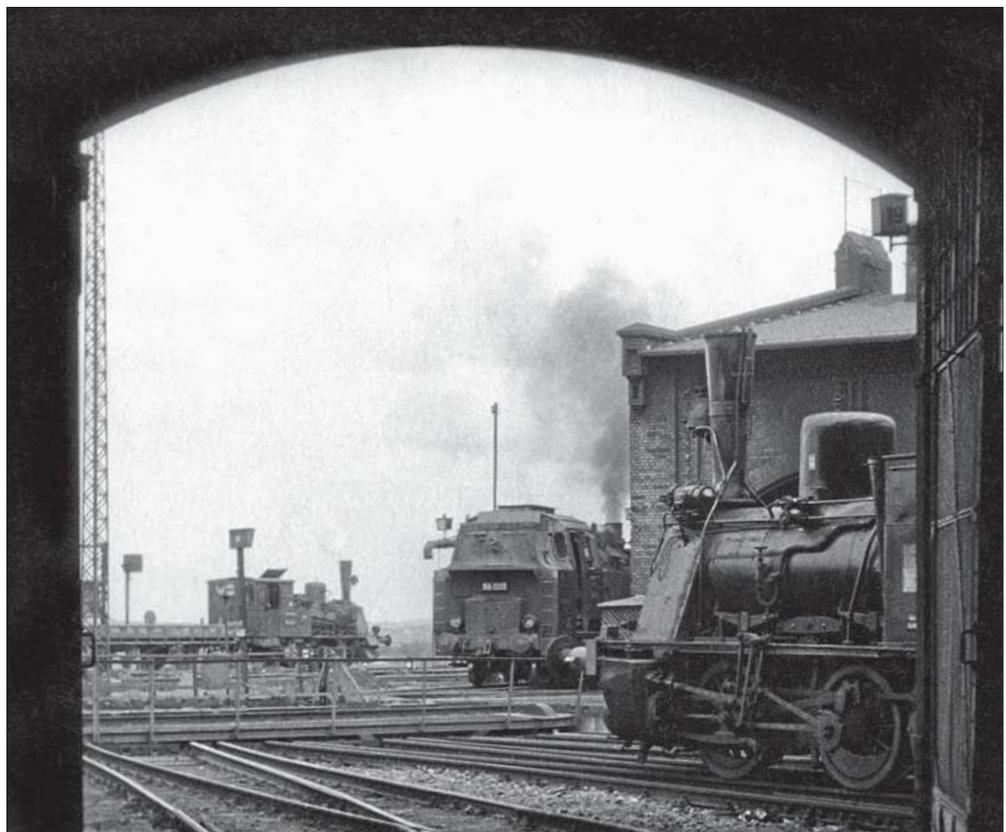


zwungenen Namen hat der Erzgebirger nie akzeptiert! Auf hunderten von Bildern mit dem Bezug zum Namen der Bezirkshauptstadt fand ich nur eine Handvoll mit dem Kürzel K.M.St. Im Eisenbahnknotenpunkt erwartete ihn eine ganz andere Eisenbahn- und Maschinenwelt. Es dampfte aus allen Rohren. Nur zaghaft kam der Traktionswechsel in Gang.

Die beiden bis 1968 noch eigenständigen Bahnbetriebswerke wurden von der Dampftraktion dominiert. Was für eine Freude, bei den Fahrten durchs Vorfeld Schnellzügen nach Görlitz, Erfurt, Leipzig oder Berlin zu begegnen. Vier Linien treffen hier zusammen. Die DW (Dresden – Werdau), die CA (Chemnitz – Adorf), die RC (Riesa – Chemnitz) und die KC (Kieritzsch



Es folgen zwei weitere Beweise seiner Motivsuche. Das Bahnbetriebswerk ist Dreh- und Angelpunkt des Betriebsmaschinendienstes und zur Dampflokzeit wohl das Paradies jedes Eisenbahnenthusiasten gewesen. Ein Ort, den die meisten nur durch den Zaun erleben durften. Nicht jeder kam hinein – Günter Meyer sogar in dessen „Abgründe“. Aus einem Kanal vor der Drehscheibengrube vom Haus 2 des Hilbersdorfer Bw nahm er die 58 251 auf. Rechts steht sein Kollege Erich Hahn. Im Herbst 1963 wählte er einen anderen Fotostandpunkt. Nun ein Motiv aus dem Hilbersdorfer Haus 2 hinaus zur Scheibe. Durch die Tore kommen die 89 7568, 86 053, 89 6121 zusammen ins Bild. Gleich zwei betagte T 3 sind hier noch im Dienst zu erleben.



Wechseln wir zum zweiten Bahn-  
 betriebswerk. Das Bw Karl-Marx-Stadt  
 Hbf beheimatete hauptsächlich  
 die Personenzuglokomotiven. Die  
 Unterhaltung der Maschinen für den  
 Güterzugdienst konzentrierte man  
 in Hilbersdorf. Die Zufahrtswege  
 zu den jeweiligen Umläufen und  
 die Anfahrt zum Bw waren damit  
 optimiert. Am Kohleladeplatz der  
 Personenzug-Lokomotiven hat sich  
 eine lange Schlange gebildet. Im  
 März 1966 stehen hier Maschinen  
 der Baureihen 86, 75 und 38.  
 Der Lokschuppen ist genau so ge-  
 füllt. Was für eine Parade der Bau-  
 reihe 75.5! Mit ihrer symmetrischen  
 Achsfolge 1'C1' ist sie eine Ideallö-  
 sung für den Personenzugdienst auf  
 den Strecken rund um die damalige  
 Bezirkshauptstadt und ins Erzge-  
 birge. Eine 58er unterbricht dieses  
 75.5er-Schaulaufen, aber setzt den  
 Aufmarsch von Länderbahnma-  
 schinen fort. Der Rundschuppen  
 im Hbf-Bw hat eine ganz andere  
 Bauweise als die Hilbersdorfer  
 Rundhäuser der Bauart Potsdam.  
 Hier führt nur ein Gleis in jeweils ein  
 Schuppentor. Im Güterzuglok-Bw  
 sind es zwei.



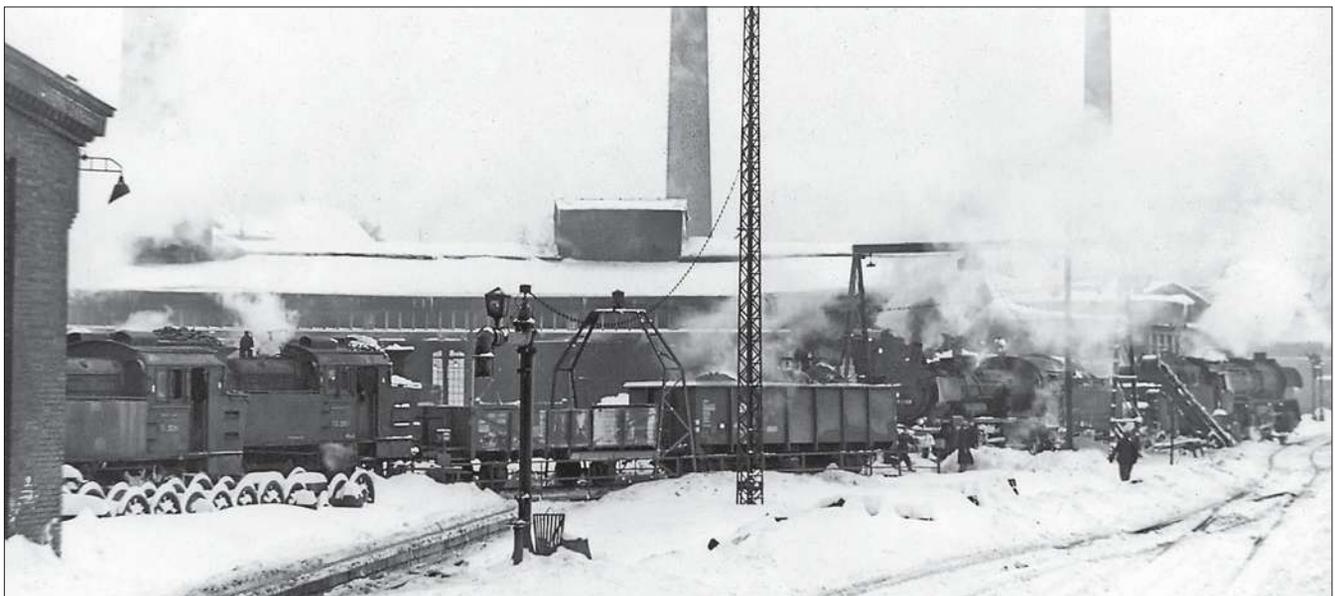


*Schon 1966 gab es hinter dem Bahnbetriebswerk Karl-Marx-Stadt Hbf einen Lokfriedhof. Hier standen einige nicht mehr einsatzfähige Maschinen. Anhand der erkennbaren V 60 und E 11 ist deutlich zu erkennen, dass der Traktionswechsel unweigerlich begonnen hat. Noch 22 Jahre sollte es dauern, bis der letzte planmäßige Dampflokeinsatz in der Rbd Dresden diese Eisenbahnherrlichkeit beendete.*

– Chemnitz) nach Leipzig. Die Chemnitzalbahn beginnt bahnamtlich in Chemnitz-Küchwald. Dabei sind ihm unwiederbringliche Aufnahmen möglich geworden. Gerade beim Dienst zum Eisenbahnknotenpunkt war die Kamera öfters dabei. „Dampflokstauungen“ vor den Einfahrten der Bahnbetriebswerke, Hilfszüge im Einsatz, Zuführungen zum RAW – der allgemeine Betriebsalltag mit Maschinen jenseits des „Nebenbahnhalleis“. Als Lokführer im Dienst konnte er sich in den Anlagen frei bewegen. Wieder galt es aber, sein Interesse und die Mo-

tivsuche in vertretbaren Grenzen zu halten. In der schwierigen Zeit konnte das Auge und Ohr der Staatsmacht an jeder Stelle vermutet werden. Die abgebildeten Motive der folgenden Seiten sollen einen kleinen Querschnitt seiner Schienen-Erlebnisse rund um den Karl-Marx-Städter Hauptbahnhof und die beiden Bahnbetriebswerke vermitteln und einmal ganz für sich stehen. Steigen Sie mit auf seinen Führerstand, laufen Sie an seiner Seite durch die Anlagen der Heizhäuser und treffen Sie auf manchen seiner Kollegen ... und Kolleginnen!

*Harter Winterdienst im Bw Karl-Marx-Stadt Hbf. Am 4. März 1965 liegt der Schnee noch dicht zwischen den Gleisen. Unter den Wasserkränen stehen Kokskörbe. Damit verhindert man das Vereisen des Kesselspeisewassers in den Standrohren der Kräne. Links stehen 75 506 und 75 503 in Erwartung ihrer nächsten Einsätze. Bahnhofswagen werden gerade rangiert und ein offener Güterwagen voller dampfender Lokschlacke verschoben. Eine P 8 und eine 22er bereichern die Baureihenvielfalt.*





Eine stimmungsvolle Lokschuppenaufnahme gelang Günter Meyer in einer Oktobernacht des Jahres 1965. Hat er seelenruhig sein Stativ zwischen den Gleisen aufgebaut oder eine andere Möglichkeit gefunden, die Kamera für das Foto mit längerer Belichtungszeit ruhend aufzustellen? Das Bühnenhäuschen der Drehscheibe hätte sich angeboten. Das ist aus zweierlei Gründen wahrscheinlich. Einmal hat er große Aufmerksamkeit für sein fotografisches Schaffen vermieden und zweitens hatte er mit vielen Kollegen einen sehr netten Kontakt und hat aus dem Häuschen fotografieren können. Öfters hört man noch heute, dass er mit seiner charmanten Art und Weise viele Türen geöffnet habe. So wird sich auch „Inge“, eine der Drehscheibenwärterinnen, sicher schnell für dieses Porträt in Position gestellt haben. Auf die weiblichen Mitarbeiter hat die Deutsche Reichsbahn nicht verzichten können. In körperlich weniger anstrengenden Tätigkeiten haben sie „ihren Mann“ gestanden. Gleich rollt 38 352 auf die verriegelte Drehscheibe.





*Bei seiner ersten Fahrt als Heizer auf einer G 12 hat er sich von einem Kollegen porträtieren lassen. Dieser für Günter Meyer so wichtige Punkt in seiner beruflichen Entwicklung ist mit dem 1. September 1962 datiert. Lokomotive 58 1568 wurde von ihm geheizt, obwohl er hier aus dem Seitenfenster auf der Meisterseite herausschaut. Es sollten noch acht Jahre vergehen, bis er dort endlich und offiziell seinen Platz einnehmen durfte.*

Obwohl die G 12 eine preußische Länderbahnmaschine ist, war sie auf den Erzgebirgsstrecken rund um Aue zu Hause. Im Bw Aue endete auch der planmäßige Einsatz dieser Baureihe. Damit wurde eine der formschönsten und leistungsfähigsten Dampflokomotiven aus dem Betriebsdienst verabschiedet. Ohne Zweifel hat dies Günter Meyer auch mit einem weinenden Auge verfolgt. Die G 12 war seine Lieblingsbaureihe. Im September 1962 konnte er dann endlich auf einer dieser Maschinen seinen ersten Heizerdienst leisten. Noch durfte er nicht an den Regler. Bis dahin galt es noch umfangreiche Ausbildungen zu absolvieren. In seiner Heizerzeit von 1962 bis zur Meisterfahrt im Jahr 1970 entstanden auch die vielen Aufnahmen von Zugbegegnungen und Motiven während der Fahrt durch das Führerhausfrontfenster der Heizerseite. Unter der Meisterfahrt ist die praktische Prüfung zum Abschluss der Lokführerausbildung zu verstehen. Sie führte von Zwickau bis



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



Aue über einen Großteil seiner heimatlichen und ihm gut vertrauten SZ-Linie.

Die von ihm so verehrte Baureihe setzte Günter Meyer nicht nur auf den Strecken und Stationen seiner erzgebirgischen Heimat gekonnt ins Bild. Es war auch ein Leichtes, sie beispielsweise bis hinauf über Döbeln und Riesa, bei seiner Abkommandierung nach Dresden auf der Elbtalbahn und in den Dresdner Bahnbetriebswerken sowie beim Einsatz als Zug-, Vorspann- oder Schublokomotive auf der Tharandter Rampe zu treffen. Immer gab es Gelegenheiten das Kraftpaket abzulichten.

Nach seiner Meisterprüfung konnte er dann die Maschine selbst führen. Unvergessen blieben für ihn seine Fahrten auf

weiter auf Seite 79

*Am 15. Juli 1966 entstand eines der schönsten G 12-Porträts von Günter Meyer. Gern sprach er von „unserer 2097“. Es zeigt wie verbunden man mit einer Planlok war. Der Dienst auf der G 12 erforderte hier auf der SZ-Linie einen Wasserhalt in Wiesenburg. Die mit dem etwas größeren Tender pr 3 T 21 gekuppelte Maschine führte bei voller Füllung des Wasserkastens 21 m<sup>3</sup> Kesselspeisewasser mit sich. Von den 1.168 gefertigten Maschinen wurden 62 Exemplare von den Sächsischen Staatseisenbahnen in Dienst gestellt. In Wiesenburg existierte zum Ergänzen der Wasservorräte ein typisch sächsisches Wasserhaus. Durch den weit nach vorn gezogenen Bahnsteig konnte das Wasserhaus nicht direkt im Anschluss an das Lichtraumprofil errichtet werden. Folglich war hier ein langer Wasserkran-Arm anzubauen. Die Wasserhäuser von Steinbach und Bärenstein stehen dichter am Gleis. Die Betriebspause nutzte Günter Meyer für dieses wunderschöne Foto, während der Meister das Abstellen des Wassers übernahm.*



Am 24. Juni 1958 durfte Günter Meyer offensichtlich auf dem Führerstand einer 86er mitfahren. Von dort aus gelang ihm das Bild nach vorn zur Vorspannlokomotive 58 258. Es handelt sich hier um den P 1758, der am Posten 39 CA Zwönitz verlässt. Die unten zu sehenden Seilzüge führen zum Einfahrtsignal der Gegenrichtung.

Der P 1751 ist hier am 6. April 1968 an der Stadtwäscherei kurz vor der Einfahrt in Aue aufgenommen. Er ist mit der 58 1320 bespannt. Die Maschine fährt auf den zweigleisigen Abschnitt der SZ-Linie. Davor liegt das CA-Streckengleis, das nach rechts in Richtung Adorf abschwenkt. Weiterhin ist ganz vorn die Weiche des Anschlussgleises Bauer zu sehen. In dem eingezäunten Bereich befindet sich eine Gleisverzweigung, die in eine Segmentdrehzscheibe mündet.

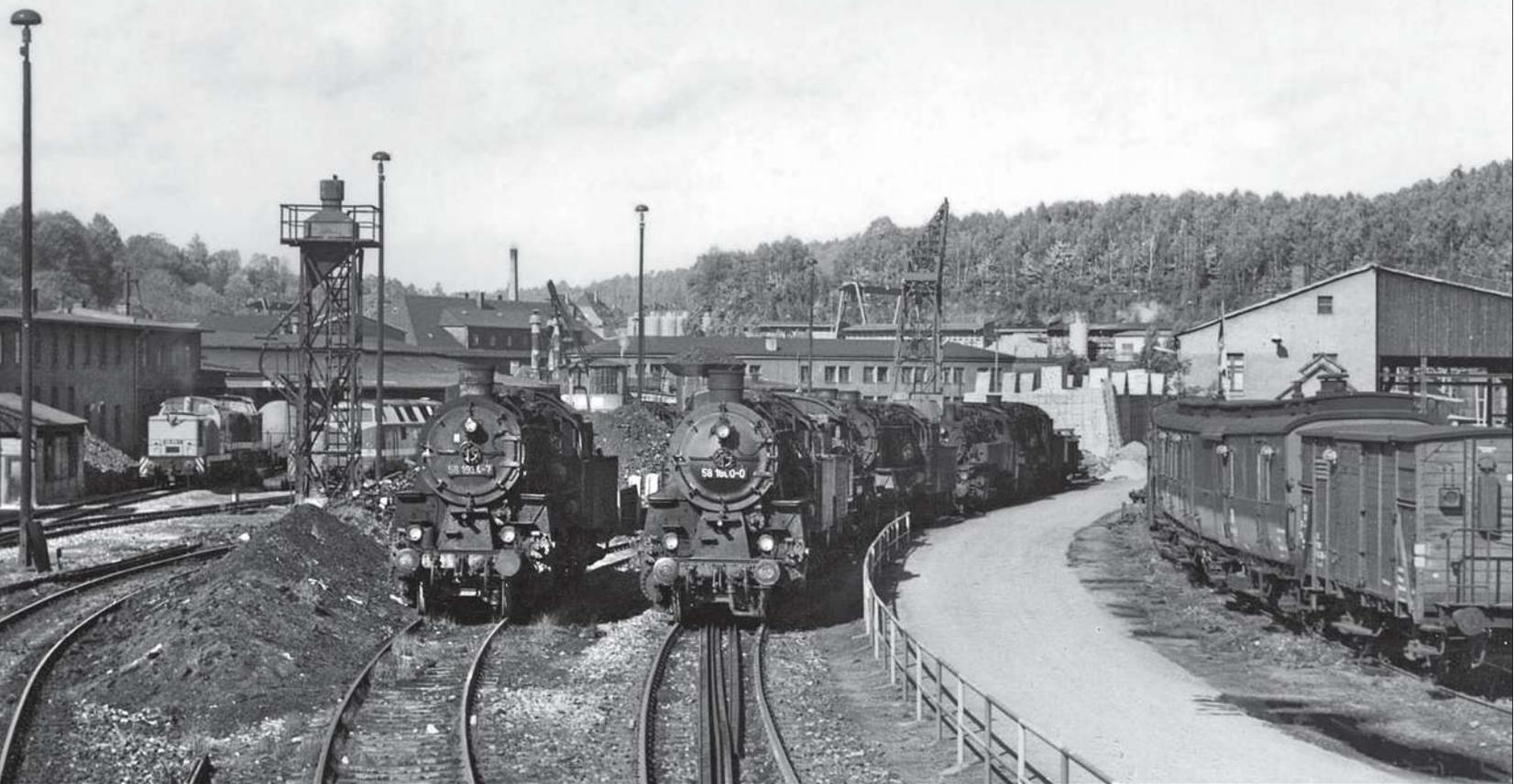




Während seiner Dresdener Dienstzeit gelangen ihm eindrucksvolle und stimmungreiche Aufnahmen im Gelände des Bw Dresden Friedrichstadt. Dabei kam es zwischen dem nach Cotta führenden Gleis und der Lokhalle zu der reizvollen Begegnung einer „Ursprungs-G 12“ und einer rekonstruierten Schwesterlok. Die geöffnete Rauchkammertür der preußischen Maschine verrät uns die Betriebsnummer. 58 1678 steht der 58 3009 gegenüber. Die Rekomaschine entstand 1958 im RAW Zwickau aus der elsäß-lothringischen 58 5631. Die Aufnahme wurde am 11. November 1968 angefertigt.

Am 21. März 1959, einem Sonnabend, legte er sich an der Auer Hackenkrümme mit dem Fotoapparat auf die Lauer. 58 462 ist der wunderschönen sächsischen Wagen garnitur des P 3118 vorgespannt worden. Der Zug ist eigentlich eine Leistung für eine Planlok der Baureihe 86. Die drei ersten sächsischen Personenzüge sind Verstärkungswagen, die über das Wochenende hinweg in Johanngeorgenstadt bleiben und erst am Montag mit dem P 3109 nach Aue zurückgelangen.





*Langsam gilt es „Adieu“ zur G 12 zu sagen, die Günter Meyer ab 1970 fahren durfte! Im Gelände des Bw Aue sind am „Tag der Republik“ 1976, dem 7. Oktober, bis auf die 58 2051-9 fünf der noch sechs vorhandenen 58er zu sehen. Am 28. November 1976 wird die 58 1800-0 den Einsatz dieser Baureihe bei der DR nach rund 60 Jahren Dienstzeit beenden. In die Lokreihe an der Auer Bekohlung hat sich als vorletzte Lok auf Gleis 55 die 86 1775-5 geschmuggelt. Rechts steht der alte Hilfszug. Die neue Traktion macht sich sichtbar breit.*

*Gleich vier Züge begegnen sich am 12. August 1965 im Bahnhof Zwönitz. Ganz links die 58 1666. Das FDJ-Symbol an der Rauchkammertür deutet auf die Betreuung der Maschine durch eine Jugendbrigade hin. Sie bespannt den N 9068 Hilbersdorf – Aue. Hinten der P 1753 nach Chemnitz, die 86 444 mit dem P 1725 nach Adorf und rechts auf der Scheibenberger Seite P 3845 nach Stollberg.*





*Eine weitere Aufnahme aus dem Bahnhof Zwönitz, als diese Station noch ein kleiner Eisenbahnknotenpunkt war. 58 1810 ist am 28. September 1966 als Vorspannmaschine des P 1730 eingesetzt. Die Zuglänge deutet darauf hin, dass hier eine Streckenbelegung durch eine Leerfahrt nach Aue mit der Vorspannleistung vermieden werden soll. Vor der Abfahrt bleibt für den Heizer der Zuglok noch Zeit, den Kohleberg im Tenderkasten zu verteilen.*

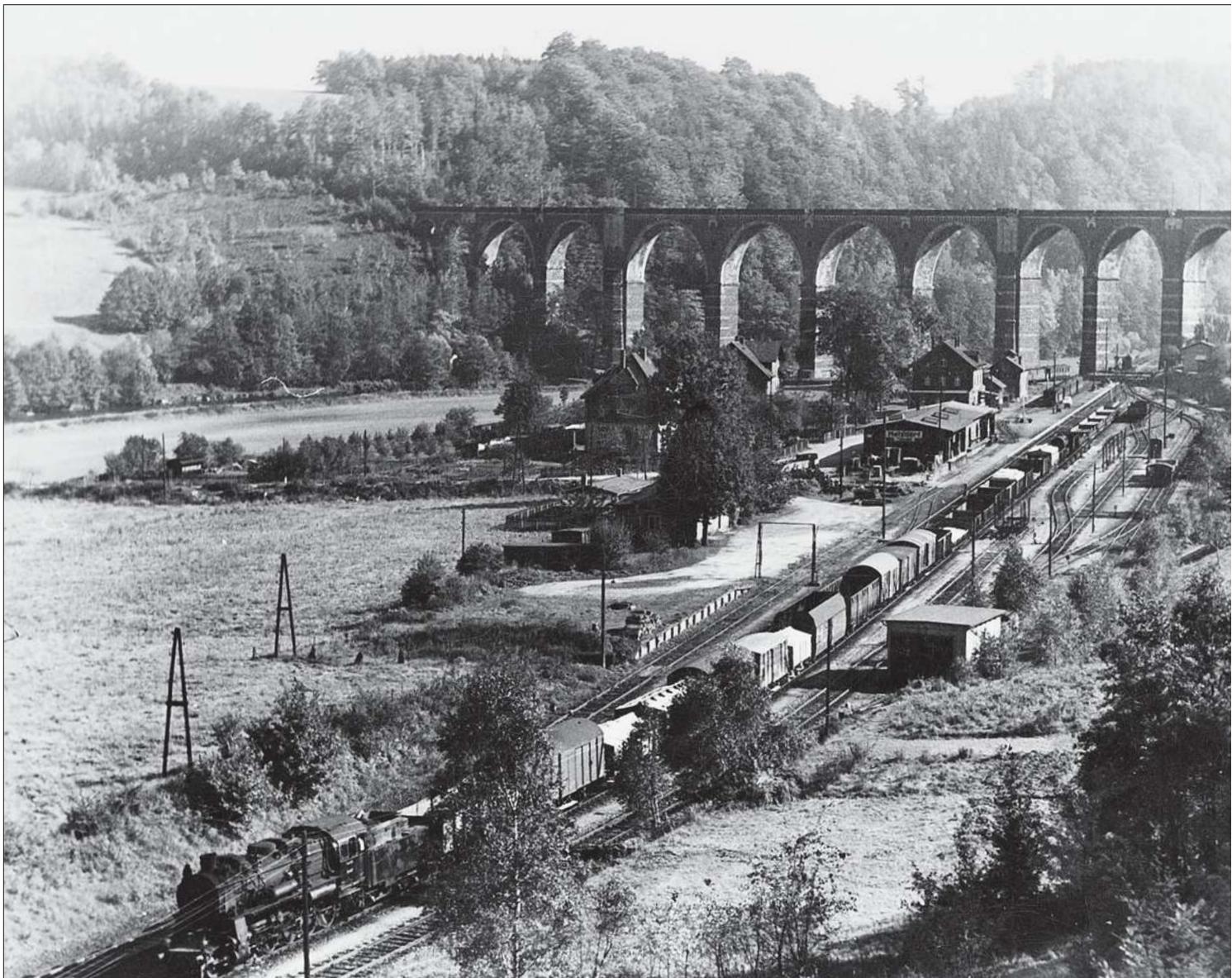
*Die Auer 58er sind auf der CA-Linie eingesetzt gewesen. Am 28. August 1966 ging die Fahrt des Personenzuges nur bis Zwönitz und dann im Schienenersatzverkehr weiter. Die 58 1810 wurde ab Zwönitz gleich zu einem neuen Auftrag eingesetzt. Mit einem offenen Güterwagen wurden Briketts zu den Posten gefahren und dort vor Ort abgeladen. Hier am Posten 33, wo eine Halbschranke gebaut wurde.*





*Zwei Motive mit durchfahrenden Maschinen der Baureihe 58. Das obere Motiv entstand am 23. September 1966, kurz hinter der Weismühle in der Einfahrt Freital Ost. Hier stand schon Carl Bellingrodt und nahm die 98.0 auf.*

*Der Hetzdorfer Viadukt bildete auf dem Motiv mit dem Bahnhof Hetzdorf und einem Güterzug von Pockau-Lengefeld nach Flöha und weiter bis Hilbersdorf eine prächtige Hintergrundkulisse.*





*Nochmals ein Motiv aus der Hackenkrümme bei Aue. Ein Eilzug Leipzig – Johannegeorgenstadt ist hier 1954 mit einer G 12 bespannt. Ab Aue fährt er als zuschlagsfreier P-Zug.*

*Eine Begegnung in Coswig. Günter Meyer als Heizer kommt im Oktober 1968 58 1732 entgegen.*

der „Johannstädter Schiene“. Der Abschied von der Baureihe erfolgte unwiderruflich Ende November 1976. Die Leistungen wurden von neuen Streckendiesellokomotiven übernommen. Im Zuge des Traktionswechsels musste er zwangsläufig auf die Diesellokomotiven umschulen. Die von ihm scherzhaft so genannten „Dieselstinker“ zu fahren, war eben ein Zeichen der Zeit. Es war ihm vergönnt, seine liebgewonnene G 12, hier nun die 58 1111-1, bei den Plandampfveranstaltungen des VSE 1992 rund um Aue noch einmal dampfen und arbeiten zu sehen. Die Sonderleistungen der einstigen Auer Planlok, die nun Museumslok ist, hat er mit großer Aufmerksamkeit verfolgt.





# **Zug-Begegnungen** vom Logenplatz aus erlebt

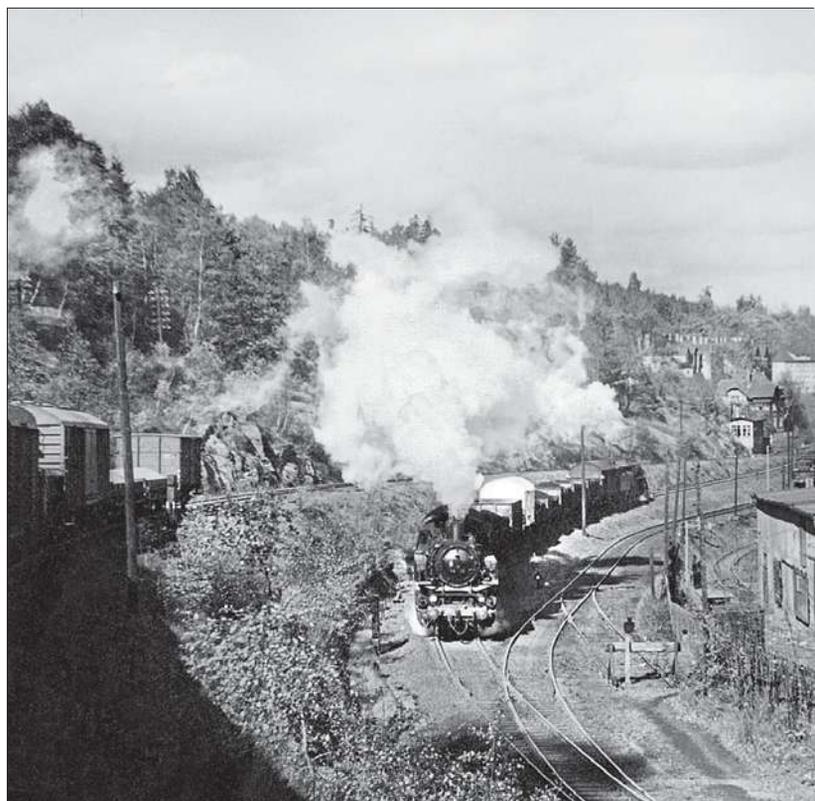
*Ein traumhaft schönes Bild gelang ihm in der Ausfahrt von Zwönitz am 12. August 1966 aus dem nach Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) auf der CA-Linie fahrenden N 9071. In den Innenbogen hinein bahnrückwärts geschaut, wurde der Blick zur oben nach Stollberg und ebenso nach Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) führende ZC (Zwönitz – Chemnitz)–Linie möglich. Wie in Annaberg Buchholz Süd ist auch hier ein kleiner Filmstreifen nur für diese Doppelausfahrt investiert worden. Es hat sich mehr als gelohnt! Erneut gelang bei dieser Belichtungsreihe nicht jedes Bild optimal. Der „beste Schuss“ zeigt die 75.5 mit dem kurzen Güterzug genau stimmig zwischen den beiden Strommasten über die CA-Linie. Zusätzlich ist die Wegunterführung festgehalten. Wahrlich ein Motiv voller Romantik, das zudem große fotografische Harmonie in sich trägt.*



*Das Einfahrtsignal in Meinersdorf für den P 1743 von Aue nach Karl-Marx-Stadt ist noch nicht gezogen. Den Halt hat Günter Meyer genutzt, um den nach Thum ausfahrenden Schmalspurbahnzug ins Bild zu setzen. Dabei fotografierte er wieder beim Heizerdienst über den Wasserkasten hinweg nach vorn auf den hier für gut 200 Meter parallel verlaufenden Abschnitt der CA- und der SM (Schönfeld – Meinersdorf)–Linie*

*Eine Belichtungsreihe von fünf Aufnahmen war für das optimale Motiv nötig. Aus dem nach Elterlein ausfahrenden Gmp 9197 konnte Günter Meyer aus dem Fenster der Heizerseite den Blick auf den nach Cranzahl aus Annaberg-Buchholz Süd ausfahrenden Gmp 8724 erlangen. Die 86er des Zuges nach Cranzahl konnte immer weiter auf den bergwärts ausfahrenden Zug aufschließen. So gelang ein schöner Blick noch im rechten Augenblick, bevor die Schatten des Abdampfs der bergwärts fahrenden Maschine die Stimmung getrübt hätten.*

Die Begegnung von zwei Zügen auf freier Strecke aufnehmen zu können bezeichnet man oft als die „Sternstunde der Eisenbahnfotografie“. In Bahnhöfen ist das leichter. Ein Blick in die Fahrpläne gab zur Dampf-Hochzeit, den frühen 1960er Jahren, jede Menge Ansatzpunkte für ein solches Vorhaben. Auf freier Strecke konnten sich Züge natürlich nur auf zweigleisigen Abschnitten, auf parallel verlaufenden Streckenbereichen von Schmal- und Regelspur oder an Kreuzungsstellen von zwei Linien ergeben. Das ist heute noch so. So ein Motiv vom Streckenrand aus zu planen erscheint fast unmöglich.





*Einmal so und einmal anders herum. So salopp könnte man beide hier gezeigten Begegnungsbilder gleicher Baureihen benennen. Am 11. Dezember 1968 nahm er von der 58 2678 den verspäteten P 2820 nach Altenberg mit der V 100 088 zwischen Niedersedlitz und Dresden-Reick auf und am 2. Juni 1973 die 58 1040-3 mit einem Güterzug nach Zwickau in Fährbrücke als Beimann von einer 110er mit dem P 4250 nach Johanngeorgenstadt.*

Manchmal sind es nur Sekunden, die einen von diesem genialen Moment trennen. Voraussetzung ist, die sich vielleicht an einem solchen Punkt ergebende Situation zu beobachten und wissenschaftlich formuliert eine „Wahrscheinlichkeitsprognose“ aufzustellen. Es wird nicht beim ersten Versuch klappen, vielleicht kann der Eisenbahnfotograf sogar daran förmlich verzweifeln. Alles ist möglich.

Von einem anderen Fotostandpunkt aus hat man jedoch den Begegnungseffekt mit Garantie – vom Führerstand einer Lokomotive! Da in Günter Meyers Dienstaktentasche des Öff-

teren die Kamera verstaut war, brauchte er nur während der Fahrt auf den richtigen Moment zu warten. Schnell kam der Griff zur Kamera, spannen, Blende und Belichtungszeit einstellen, fokussieren, auslösen und wieder spannen. Bei manchen Begegnungen ergaben sich ganze Bildserien. Bei den Heizerdiensten entstanden viele seiner Begegnungsaufnahmen. Als pflichtbewusster Lokführer hat er es später vermieden, beim Führen der Maschine sich hier ablenken zu lassen.

Interessante Motive sind bei dieser ganz besonderen Fotopirsch entstanden. Eine Vielzahl ist heute nicht mehr möglich. Viele dieser Fotomotive stammen von vor langer Zeit eingestellten und abgebauten Strecken. Die Notizen auf den Bildrückseiten geben Aufschluss über sein Vorgehen. Die erworbene Routine war mit der Schlüssel zum Gelingen der Aufnahmen. Bei der Parallelausfahrt aus Annaberg-Buchholz Süd war beispielsweise erst die fünfte Aufnahme der optimale Treffer. Bei anderen Motiven wusste er, wo Gestrüpp oder beispielsweise Strommasten das Motiv stören konnten. Er war ja öfters auf den Strecken unterwegs und konnte dabei „seine Studien“ machen, aus denen die nötigen Rückschlüsse gewonnen wurden. Solche „Vorarbeiten“ für ein gelungenes Foto sind für uns heutige Eisenbahnfotografen auch notwendig. Wir wandern zur Erforschung des besten Fotostandplatzes hierhin und dorthin oder suchen die Stellen mit dem Auto durch Wald und Flur, über Stock und Stein auf. Günter Meyer brauchte nur aus dem Führerhausfenster zu blicken, konnte sich den Rauch um die Nase wehen lassen und sein Motiv vom Logenplatz aus planen und aufnehmen.





*Vom großen Hetzdorfer Viadukt hinunter gelang dieses Motiv auf den Bahnhof Hetzdorf. Dort steht der Gmp 11466 nach Eppendorf abfahrbereit. P 1308 nach Neuhausen hat die Kreuzung mit einem Güterzug abwarten müssen. Das Bild links zeigt eine auf dem Drei-Schienen-Gleis vor Freital-Potschappel selten zu erlebende Rollwagenüberführung mit der 99 750 aus einem Zug der DW-Linie heraus.*



*Was würden wir „zu spät Geborenen“ dafür geben, noch einmal im Pullmanwagen 960-202 von Friedland nach Ferdinandshof zu fahren? Fritz Hager (li.) und Günter Meyer haben am 18. Oktober 1958 die Strecke und den letzten Hauch vom Flair der MPSB in dem außergewöhnlich formschönen Personenwagen auf 600-mm-Spur genießen können.*

# Unterwegs mit Freunden

Das Zusammentreffen mit Fritz Hager während der Sonderfahrten zum Zwickau-Schwarzenberger Jubiläum war der Beginn von engen und freundschaftlichen Kontakten mit Gleichgesinnten. Es war nie Günter Meyers Ideal, mit großen Gruppen unterwegs zu sein. Das behagte ihm gar nicht. Zu zweit oder zu dritt mit gleichem Interesse eine Linie abzuwandern, anzuradeln oder die Relikte zu erforschen war für ihn die Erfüllung. Erst spät war mit dem Aufblühen des Schmalspurbahninteresses in den 1970er/1980er Jahren, dem Aufkommen der Museumsbahnen jenseits der politischen Wende und seiner gewissen „Berühmtheit“ das Zusammentreffen mit

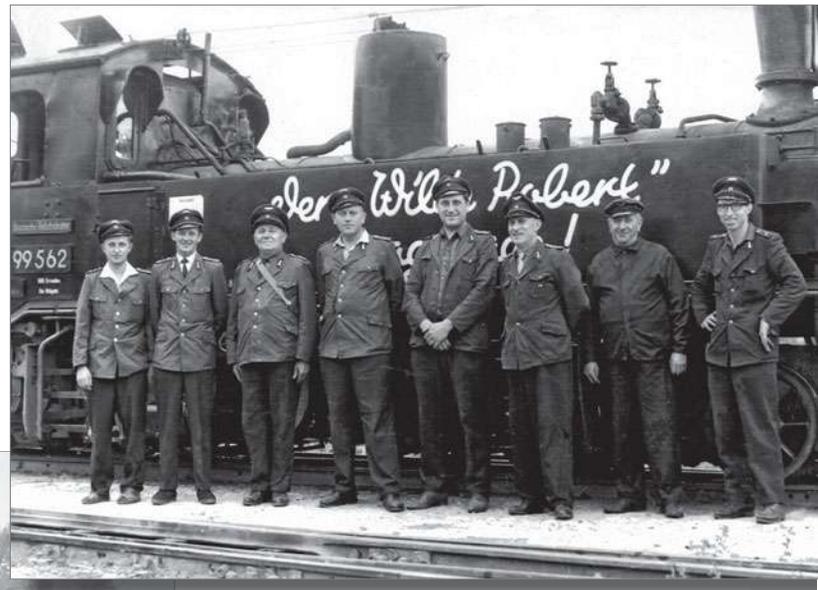
mehreren Eisenbahnfreunden eigentlich unausweichlich. Doch es gelang ihm, „inkognito“ sogar in Jöhstadt auf der Bank am Bahnsteig der Museumsbahn zu sitzen und ein paar Bilder aus früherer Zeit wenigen Bekannten herumzureichen. Und ein bisschen hat er dies bestimmt genossen, hier unter Gleichgesinnten zu sein. Ich selbst hätte ihn dort fast nicht bemerkt. Kay Kreisels Nebensatz, damals der Vorsitzende der IG Preßnitztalbahn und heute Ehrenvorsitzender, habe ich immer noch im Ohr, „Schau mal, da hinten sitzt er“ und wir begrüßten ihn gemeinsam freudig und erteten einen ebenso netten Gruß.

Nach dem Zusammentreffen mit Fritz Hager 1958 und den



Auf vielen Exkursionen und Fotoaktionen war Günter Meyer mit dem Fahrrad unterwegs. Bei den Schmalspurzügen war dies ja mit der Geschwindigkeit der Züge und den mitunter langen Aufenthalten in den Stationen kein Problem. Dabei hat ihn Reiner Scheffler am Hang neben der ehemaligen Signalstation Gadewitz ins Bild genommen. Hier wurde bis wenige Jahre nach der Betriebseröffnung das Schmalspurgleis mit einer dritten Schiene in die RC-Linie (Riesa-Chemnitz) eingefädelt und bis zum Döbelner Bahnhof weitergeführt. Entlang der schmalspurigen OD-Linie (Oschatz – Döbeln) gelangten sie bis nach Gärtitz.

gemeinsamen Exkursionen durch Sachsen und zur MPSB lernten sich in den ersten 1960er Jahren auch Günter Meyer und Reiner Scheffler kennen. Mittelsmann war Fritz Hager. Reiner Scheffler nahm erst postalisch mit dem Auer Eisenbahner Kontakt auf. Das erste geplante persönliche Treffen scheiterte noch wegen Terminschwierigkeiten. Eine „Kiste Bilder“ fand Reiner Scheffler von Günter Meyers Besuch in Oschatz vor. Dazu begeisterte Worte seiner Mutter, gebürtige Chemnitzerin, über den so netten Mann mit dem wunderschönen erzgebirgischen Dialekt. Das Band war damit geknüpft. Es folgten mehrere gemeinsame Exkursionen. Unvergessen bleibt eine Fahrradtour von Mügeln nach Gärtitz. Immer entlang der Stre-



Bei den beiden Verkehrsträgerwechseln auf der NM-Linie (Neichen – Mügeln) waren Günter Meyer und Reiner Scheffler gemeinsam dabei. Am 28. August 1967 stellten sich mehrere Kollegen vor der festlich geschmückten 99 562 auf. Ganz rechts Günter Meyer, in der Mitte Dieter Wünschmann. Die Aufnahme schoss Reiner Scheffler in Wernsdorf beim letzten Zug nach Neichen.

1972 galt es dann, vom Reiseverkehr von Mügeln nach Wernsdorf Abschied zu nehmen. Ganz links steht Reiner Scheffler, Günter Meyer steht rechts hinter einer Kollegin.



**Am 9. September 1983 erforschte er mit Wulf Krentzin, der hier zu sehen ist, die Witthuhn'sche Feldbahn von Parchow über Bischofsdorf zum Hafen Vanschwitz am Wieker Bodden.**



**Im Museumsbahnhof Walthersdorf an der BSG-Linie (Bucholz – Schwarzenberg) entstand am 16. April 2011 diese Aufnahme im dort aufgestellten Güterzugbegleitwagen 95 123. Günter Meyer (re.) besuchte damals zusammen mit Wolf-Dietger Machel (li.) Claus Schlegel in seinem Museumsbahnhof.**

cke über Stock und Stein und durch Wiesen erforschten beide die auf den Einstellungsplänen der Rbd Dresden ganz oben stehende Linie. Während ihrer Exkursion begegnete ihnen in Mockritz-Jeßnitz ein Gmp mit der 99 542, den sie dort ausgiebig beim Abstellen eines beladenen Rollwagens aufnehmen konnten. Bei der Abfahrt nach Mügeln entstand der traumhaft schöne Nachschuss auf die unter Schmalspurbahnfreunden mit „traumhafter Komposition“ bekannt gewordene Bespannung (IV K+OO+HH+vierachsiger Oberlicht-Personenwagen als Dienstwagen). Die Linie sollte am 13. Dezember 1964 den Reiseverkehr verlieren. Den letzten Zug nach Döbeln begleiteten die beiden Freunde mit Günter Meyers Auer Kollegen König.

Weitere gute Freunde sollen nicht unerwähnt bleiben. Da wäre einmal Wolf-Dietger Machel. Aus einem 1970 aufgenommenen, losen Briefkontakt über Detailkenntnisse entwickelte sich im Laufe der vielen Jahre zwischen beiden eine große Freundschaft. Von 1996 bis 2012 wanderten Günter Meyer und Wolf-Dietger Machel gemeinsam Jahr für Jahr an einigen Tagen vor allem systematisch alle Trassen des einst über 200 km langen Streckennetzes ihrer Lieblingsbahn, der MPSB, ab und erwarben dabei nicht nur über die Eisenbahn, sondern auch auf dem Gebiet der allgemeinen Heimatgeschichte eine Fülle neuer Erkenntnisse. Wie froh war Günter Meyer 2012, als beide ihr „MPSB-Bahndammwander-Programm“ noch gemeinsam abschließen konnten!

Den Rügener Eisenbahn- und Schifffahrtshistoriker Wulf Krentzin lernte er in den frühen 1970er Jahren kennen. Bei Fotoaufnahmen an der von der Öffentlichkeit abgeschotteten Klementelvitzer Kreidebahn vor Sassnitz begegneten sich beide zum ersten Mal. Seine Ostseeurlaube im kleinen Quartier des Bw Aue an der Nordküste bei Lancken führten ihn dann regelmäßig und jedes Jahr zu einem Besuch der Familie Krentzin. Manche gemeinsame Exkursion zu noch erhaltenen Feldbahnresten oder -spuren konnte in den 1980er Jahren bei den traditionellen „Kartoffelsalat-und-Würstchen-Essen“ geplant werden. Bei einem solchen Abenteuer hielten beide den Gleisplan im Parchower Gutshof von Theodor Witthuhn fest. Den Streckenverlauf zum Rü.K.B.-Bahnhof Woldenitz und zu Witthuhns Hafenanlage am Wieker Bodden in Vanschwitz kundschaffeten beide ebenfalls aus.

Einen ganz besonderen Stellenwert nahm aber sein Lokführerkollege Gerhard Moll ein. Mit ihm verband ihn eine tiefe Freundschaft. Das Fachwissen des DB-Lokführers wusste er speziell bei seiner Lokführerausbildung zu schätzen. Besuche Meyers im „Westen“ waren aus bekannten Gründen nicht möglich. So weilte Gerhard Moll öfters bei seinem Kollegen und Eisenbahnfreund in Aue. Vieles haben beide erlebt. Die Krönung war aber ein „gemeinsamer Dienst“. Günter Meyer lotste seinen Freund auf den Führerstand einer G 12 und gab ihm die Möglichkeit, noch einmal den Regler der preußischen

**Gerhard Moll war für Günter Meyer ein geschätzter Kollege. Beide verband eine tiefe Freundschaft. Der DB-Lokführer gab Günter Meyer bei seiner Lokführerausbildung viele wertvolle Tipps und Hinweise. Er hat sie begeistert an- und aufgenommen und mit seinem Freund viele gemeinsame Stunden in Aue verlebt.**

Maschine in die Hand zu nehmen und selbst zu fahren. Mehr als gewagt – und es wurde noch brenzlicher. Just bei einer Kontrolle durch die Rbd Dresden im Bw Aue hielten sich beide dort auf. So galt es, sich in einer Kammer zu verstecken und abzuwarten. Es gelang und führte zu keinen Konsequenzen.

Mir war es zusammen mit Peter Wunderwald und Wolfram Wagner vergönnt, bei der Präsentation unseres Buches über die Schmalspurbahn Lommatzsch – Döbeln im Schloss Schleinitz am 2. Dezember 2001 mit Günter Meyer einen wunderschönen Nachmittag erleben zu können. Dazu haben wir drei Autoren auch Reiner Scheffler eingeladen. Es war ergreifend, das Wiedersehen der beiden Freunde nach langer Zeit mitzuerleben. Für Günter Meyer war es auch ein emotionaler Tag. Aus dem Fenster des von Aue kommenden Triebwagens winkte er mir schon weit vor der Ankunft im Chemnitzer Hbf zu und eine Autofahrt in die Lommatzscher Pflege mit vielen Gesprächsthemen schloss sich an.

Viele Veröffentlichungen zur sächsischen Eisenbahngeschichte wären ohne seine Mitarbeit nicht möglich geworden. So auch das seit 2001 produzierte Schmalspur-Album Sachsen. Von den Bänden der Epoche I bis zu der „Roten Reihe“ der Epoche III gibt es nur wenige Seiten in dem SSB Medien-Projekt, auf denen kein Bild aus seiner Kamera oder Sammlung gezeigt wird. Vielfach existieren von bestimmten Streckenpunkten so gut wie nur Meyer'sche Motive. Den Sinn dieser Alben, den Betrachter auf die Strecken zur Betriebszeit „mitzunehmen“, unterstützen seine Bilder in höchster Form. Es war für ihn immer eine große Freude, in der Vorweihnachtszeit im jeweils neuesten Album zu blättern und so seine Ausflüge und Exkursionen noch einmal nachzuerleben.

Seine Herzlichkeit und Freundlichkeit, seine Aufgeschlossenheit und Bereitschaft, bei Veröffentlichungen zu helfen, wird übereinstimmend von allen Eisenbahnfreunden, die ihn näher kennengelernt haben, immer zuerst genannt und nie aus unseren Erinnerungen weichen.



**Am 9. Juli 2008  
weilte Günter  
Meyer mit seinem  
Sohn Manfred im  
Zittauer Gebirge.  
Bei einer Reise  
mit der Zittauer  
Schmalspurbahn  
begleitete ihn Ingo  
Neidhardt (re.). Im  
Kurort Oybin por-  
trätierte Manfred  
Meyer seinen Vater  
vor der 99 735.**



**Günter Meyer und Reiner Scheffler (re.) sahen sich am 2. Dezember 2001 auf Einladung der drei Autoren Peter Wunderwald (li.), Wolfram Wagner (re.) und Helge Scholz bei einem gemeinsamen Mittagessen im Schloss Schleinitz wieder. Eine nette Dame übernahm es, dieses Erinnerungsfoto vor dem Mittagessen im Restaurant nach einem kurzen Spaziergang aufzunehmen.**

Alle Schmalspurbahnen waren keine profanen, leblosen Verbindungslinien zwischen den Orten A und B oder nur Transportmöglichkeiten, nein, sie waren im Leben der Regionen und der Menschen tief verwurzelt. Das machte ihren Charme aus. Heute, Jahrzehnte nach ihrer Einstellung, sind sie immer noch im Ortsleben verankert. Manchmal in Form der Bahnhofstraße. Oft in Erinnerungen, mit klaren und in den Orten unmissverständlichen Bezugsformen wie „am Bahnübergang wohnt doch der ...“ oder ähnlichen Redewendungen, obwohl die Schienenkreuzung schon mehrmals überteert wurde.

Aber auch in erhaltenen Geschichten. So vom Zugführer Suhr auf der Lommatzsch-Löthain-Meißner Strecke. Er war ein recht freundlicher und beliebter Kollege, erinnerte sich beispielsweise Reiner Scheffler. „Erwischte“ Günter Meyer den Zugführer bei einem seiner Ständchen im Zugführerwagen mit der Trompete? Am 3. Dezember 1961 war die 99 572 schon weit vor dem Käbschützer Wäldchen zu hören. Dort hatte sich Günter Meyer an einem der typischen Feldwegübergänge mit den Prellsteinen in Position gestellt. Nicht nur das Rumpeln der Lok war zu hören, sondern auch das Trompetensolo aus dem Zugführerwagen. Lokführer, Heizer und der im angehängten Tonnendach-Rucksack mitfahrende Auer Zugführer Weichhold konnten sich ein Lächeln bei dieser Vorbeifahrt nicht verkneifen. Nur dieses eine Mal wurde ein solches Konzert auf schmaler Spur festgehalten. Lediglich vier Schnappschüsse sind uns von dieser Begegnung erhalten geblieben.

Es bleibt ungeklärt, ob es ein Zufall war oder die Fahrt mit dem besonderen Tonnendachpackwagen gezielt festgehalten werden sollte. Es war kein Zufall! Denn der Trompetenspieler an diesem Tag war nicht Zugführer Suhr, sondern Manfred Meyer! Ein Bild vom Pw 97-30-06 in Lommatzsch, ebenfalls vom 3.12.1961, zeigt Vater und Sohn, und der Trompetenkoffer steht zu ihren Füßen im Wagen. Sein Vater war damals zur Rübenkampagne abkommandiert und Manfred Meyer besuchte ihn an diesem Wochenende (3.12.61 war Sonntag).

Beherzt hatte der dort sein Instrument zum Klingen gebracht. Die Stunden in der Auer Musikschule haben sich damit auf eine ganz ungewöhnliche Weise als nützlich erwiesen.



# Trompeten- Konzert

## auf schmaler Spur



*Im Dezember 1961 konnte Günter Meyer den in Lommatzsch stehenden Tonnendach-Packwagen im Einsatz erleben. Der Zugführerwagen der lfd. Nummer 752 mit der DR-Nummer 97-30-06 erhielt gegenüber den anderen Wagen, den sogenannten „Rucksäcken“, einmal eine neue Dachform. Den Sonderling konnte Günter Meyer hier bei einer Durchfahrt eines Zuges ohne Last aufnehmen. Dass sein Sohn seine Trompete mitgebracht hatte und ein Ständchen gab, macht diese Betriebsaufnahme noch wertvoller. Zwei erhaltene Motive sollen hier gezeigt werden. Der Wagen befindet sich heute bei der Museumsbahn in Jöhstadt im Betriebseinsatz.*





Mit **P8 und 86**  
über die Müglitztalbahn



*Im Haltepunkt Weesenstein stieg Günter Meyer am 25. September 1964 schnell aus dem P 2812 und nahm die 38 1272 aus einem gut gewählten Blickwinkel auf. Hier wurde nicht einfach landläufig gesagt „drauflosgeknipst“, hier hat jemand mit Sinn und Verstand für den Moment und die Situation ein Stimmungsmotiv eingefangen. Die Bildkomposition zeigt wieder einmal die meisterliche Handschrift. Lokomotive, Stationsschild und der Blick durch den Weesensteiner Tunnel sind einfach gelungen. Der Bildausschnitt wurde so gewählt, dass die gesamte Beschilderung der Lokomotive zu erkennen ist. Loknummer und Gattungsschild sind sehr dominant. Dem Lokomotivhistoriker bleibt durch den Blickwinkel die Stationierung der Maschine nicht verborgen – Rbd Dresden Bw Pirna. Der Weesensteiner Tunnel ist in Folge der Umspurung durch den Berg geschlagen worden. Die frühere Schmalspurbahnlinie hatte auch eine Station in Sichtweite des Schlosses Weesenstein. Sie befand sich genau um 90 Grad gedreht zur heutigen Trasse unten, neben der Talstraße, etwa in Höhe der nun vor der Lokomotive zu sehenden Spannbetonbrücke.*

Als Schmalspurbahn wurde die Linie vom damals noch Mügeln genannten Heidenau nach Geising eröffnet. Durch Unwetter wurde sie nicht nur einmal zerstört und ist als Regelspurbahn bis heute in Betrieb. Die Müglitztalbahn hat eine wechselvolle und von gravierenden Ereignissen gezeichnete Geschichte wie keine andere im Erzgebirge.

Einige Schmalspurbahnaufnahmen vom Betrieb der Strecke, der Unwetterkatastrophe mit den verheerenden Zerstörungen im Müglitztal und einige Bellingrodt-Aufnahmen finden sich in den Fotokästen von Günter Meyer wieder. Sie zu er-

halten war auch ein Verdienst seines Freundes Fritz Hager. Der Dresdner schwärmte öfters von der romantischen Linie mit den vielen Kunstbauten. Brücken, Stützmauern und Tunnel waren zur Neutrassierung zu errichten. Es war ein Punkt erreicht, an welchem ein eigener Besuch des Auer Eisenbahners bei seinen Kollegen auf der Müglitztalbahn nicht mehr zu verschieben war. Ein zweiter Besuch der Strecke war schon lange eingeplant worden, um die Stationen nach einer schon 1958 erfolgten Stippvisite zu erkunden. Gerade jene Linie, die von seiner Heimatstelle weit entfernt war und auf der er keinen



*Betriebshalt in Oberschlottwitz. Es ist ein nicht alltägliches Bild, eine preußische Maschine der Baureihe 38 auf einer Erzgebirgsstrecke bewundern zu können und nicht ihr sächsisches Pendant. Es war Glück, genau an diesem Tag im Tal zu sein. Bei der Rückfahrt entstand hier ein zweites Bild. Dabei nahm er das schicke Empfangsgebäude mehr ins Motiv. Bei der „Hochfahrt“ verdeckt eine Fichte das Oberschlottwitzer Empfangsgebäude. Die neuen Stationsgebäude der Müglitztalbahn zeichnen sich durch eine gelungene Architektur und Harmonie mit der Osterzgebirgslandschaft aus.*

Dienst verrichtete, stand im Reiseprogramm an erster Stelle. Als Eisenbahner im Schichtdienst nicht leicht zu organisieren. Mit den Freifahrten war es nicht unbedingt ein finanzielles Problem.

So war der erste Besuch der Müglitztalbahn gekommen, am 25. September 1964 reiste er nach Heidenau. Vor der Abfahrt des P 2812 gab es nach der Ankunft vom Dresdner Hauptbahnhof in Heidenau noch Zeit, die Relikte der Schmalspurzeit zu erkunden und festzuhalten. Viel war 1964, 30 Jahre nach dem Ende der Schmalspurbahnepoche, nicht mehr zu sehen. Jedenfalls für einen Eisenbahnfreund ohne Meyers Hintergrundwissen. Bei seiner Erkundung konnte er eine schöne Aufnahme vom ehemaligen Heidenauer Heizhaus aus der Schmalspurbahnzeit aufnehmen. Als letzte Maschinen restaurierten hier die V K und VI K. Eines der beiden Schuppentore war schon zugemauert. In den dritten angesetzten Stand hätte fast noch eine Maschine einfahren können.

Die Fahrt nach Altenberg war an diesem Tag wieder mit einigen Besonderheiten gewürzt. Die erste Überraschung begrüßte schon bei der Einfahrt in Heidenau. An der Zugspitze stand die 38 1272. Mit einer P 8 hätte er bestimmt nicht gerechnet. Ihr Lokleben endet am 19. Februar 1969 im Bw Pirna.

*Das Motiv der 38 1272 in Dohna ist nicht so attraktiv. Ja, auch einem Meister kann nicht alles gelingen. Es ist mit dem hier gezeigten von der Rückfahrt im P 2831 mit der Jugendlok 86 555 am Zug identisch. Nur die Lokfront der P 8 ist auf dem anderen Bild links komplett abgeschnitten. In Niederschlottwitz war für ein perfektes Lokomotiv- und Stationsporträt mehr Zeit. 38 1272 steht am Bahnsteig. Der Meister schaut auf der Schattenseite neugierig zum Fotografen in Uniform nach vorn. 1964 steckte die Eisenbahnfotografie nicht unbedingt in den Kinderschuhen, nur waren Fotofreunde damals an der Strecke eine echte Seltenheit. Ein Bild von der Sonnenseite hätte die Lok nicht so schön modelliert.*







*Im Vergleich der beiden Bahnhofsfuhren von Oberschlottwitz und Glashütte hat die P 8 38 1272 für die 3,5 km zwischen den beiden Stationen 4 Minuten Fahrzeit benötigt. Am Glashütter Inselbahnsteig müssen nun alle Reisenden aus dem P 2812 aussteigen. Im weiteren Verlauf bis Bärenstein geht es wegen einer Streckenbaustelle im Schienenersatzverkehr weiter. P 2820 ist angekommen. Mit dieser Garnitur aus 86 555 und dem FDJ-Wappen an der Rauchkammertür, dem DBx und einem Altenberger Wagen wird Günter Meyer die Rückfahrt antreten. Längst ist die Zeit der Baureihe 84 vergangen, die extra für diese Strecke gebaut worden war. Dennoch hat er die Maschinen gesehen und fotografiert. Ab 1949 gelangten alle betriebsfähigen Lokomotiven ins Westerzgebirge und bespannten die Uranerzzüge der SDAG Wismut. In Aue konnte er sie auf den Nebengleisen seiner Heimatdienststelle, dem Bw Aue, noch abgestellt aufnehmen.*



Auf der Müglitztalstraße ging es im H 6-Bus bis nach Bärenstein weiter. Unterwegs vergaß er nicht, noch das im Hang oberhalb der Straße stehende Stationsgebäude von Bärenhecke-Johnsbach aufzunehmen. Als dann aber Bärenstein in Sichtweite kam, konnte er sich das Foto durch das Frontfenster des Busses nicht verkneifen. Vorn stand schon 86 623 mit dem hier nun weiterführenden P 2812. Sicher schlug bei diesem Anblick sein Modellbahnerherz etwas schneller. Die da bereitstehende Garnitur wäre ein Traum jeder H0-Modellbahnanlage gewesen, doch die 86er gab es damals noch nicht – wohl aber den Doppelstockzug von Schicht aus Dresden.





Auf fast allen Unterwegsstationen gelang ihm eine schöne Aufnahme mit der P 8 an der Zugspitze. Jene Aufnahmen hatten zweierlei Bedeutung. Zum einen füllten sie die Streckenchronik, zum anderen erfüllten sie seinen Wunsch, von jeder sächsischen Bahnstation mindestens ein Bild, möglichst eines aus eigener Kamera, in der Sammlung zu haben. Bei der Mitfahrt schlugen aber sicherlich zwei Herzen in seiner Brust. Für eine schnelle Aufnahme der Zuglok in den Stationen müsste er einen Platz im vorderen Wagen suchen. Was aber, wenn hinter der zweiteiligen Doppelstockeinheit noch ein Altenberger mitläuft? Man muss verzichten können! Die schöne Reise hinter der 38 1272 endete leider um 9.19 Uhr in Glashütte. Hier mussten alle Fahrgäste den Zug verlassen. Eine Baustelle oberhalb der Kreuzungsstation verhinderte die Weiterfahrt. Mehrere H 6-Busse und ein moderner Ikarus 55 standen vor dem Empfangsgebäude bereit. Bis Bärenstein war die Strecke gesperrt. Eine schöne Fahrt auf der Müglitztalstraße schloss sich nun an. Das Empfangsgebäude von Bärenhecke-Johnsbach konnte durch das Seitenfenster aufgenommen werden. So komplettierte sich der Stationsreigen auf diese Weise.

In Bärenstein stand mit P 2812 schon der Personenzug nach Altenberg bereit, gebildet aus 86 623 und einem DBx (zweiteilige Doppelstockwagengarnitur).

Bei der Rückfahrt nach Dresden konnte er die „gute alte P 8“ leider kein zweites Mal zu Gesicht bekommen. Eine Erklärung in Sachen Altenberger Wagen ist aber noch nötig. Schon einmal weilte Günter Meyer im Müglitztal. Dabei hat er die Mitfahrt im Altenberger reichlich genossen. Der P 2806 Dresden-Altenberg wurde mit einer 86er gefahren. Die Zugbildung ab Dresden wurde genau notiert: ein vierachsiger Abteilwagen, vier Altenberger Wagen, ein sächsischer Packwagen. In Glashütte wurden der Abteilwagen und der erste Altenberger Wagen ausrangiert. Nur wenige Bilder aus dem fahrenden Zug heraus dokumentieren diese Mitfahrt.

*Ankunft in Altenberg. Sofort geht es für den Auer Kollegen der beiden Zugbegleiterinnen wieder hinunter in Richtung Heidenau. Schnell ein Erinnerungsfoto gemacht und die 86 623 setzt auch schon wieder um.*

*Im Einfahrbogen von Altenberg hat er genau auf diesen Moment gewartet, das Einfahrsignal der Endstation ist ein Lichtsignal. Diese Bauweise ist im Jahr 1964 an sächsischen Strecken eigentlich kaum zu sehen. Dürfte es das einzige überhaupt sein? Dazu sind die Ausfahrtsignale im Endbahnhof ebenfalls keine Formsignale. Das hat seine Geschichte! In den 1930er Jahren hat man hier oben auf 757 m ü. NN die Bauweise als Lichtsignalausführung getestet und für praktikabel gehalten. Die schweren, kalten und schneereichen Winter im Osterzgebirge sorgten regelmäßig für Betriebsstörungen in der Seilzuganlage zwischen dem Stellwerk und den Antriebskästen der Signale. Mit der elektrischen Ausführung waren die mechanischen Probleme Geschichte geworden. Die Deutsche Reichsbahn hat die Signaltechnik auf diesem Stand übernommen.*





*Abhängen, umsetzen, ankup-  
peln, Bremsprobe und schon  
ist man am Bahnsteig 2 für die  
Rückfahrt nach Heidenau mit  
dem Umsteigen in Bärenstein  
in die Busse des Kraftverkehrs  
bereit.*

*Zur Winterzeit mit den Winter-  
sportsonderzügen werden die  
drei hier vorhandenen Bahnstei-  
ge schon mehr gefüllt sein. Im  
September ist noch alles ruhig.  
In der DRG-Zeit war man in der  
Schmalspurbahnära durch jenen  
beachtlich intensiven Sonder-  
verkehr vor manch logistisches  
Problem gestellt worden.*

*Aber so „leer“ ist der Bahnhof  
auch wieder nicht. Am Ende des  
Bahnsteigs 3 stehen zwei abge-  
stellte Altenberger Wagen. Sie  
können während der Strecken-  
sperrung zwischen Glashütte  
und Bärenstein gegebenenfalls*

*im oberen Abschnitt als Verstärkungswagen eingestellt werden. Zwischen Bahnsteig 2 und 3 liegt das Lokfahrgleis. An dessen Ende ist ein Spezialwagen abgestellt. Dabei handelt es sich um einen hier abgestellten Eichwagen. Der Gleisplan zeigt, dass auf die Bahnsteiggleise 1 und 3 einlaufende Züge nicht von der Zuglok umfahren werden können. Auf der Rückfahrt nach Heidenau entstand in Lauenstein das erste Stationsfoto. Einige weitere folgten, meistens aber auf die Rückseite des Doppelstockzuges mit verdeckter Zuglok.*

# 21. Mai 1966

## Schmalspurbahn- Abschiede in Meißen und Carlsfeld

Beide Abschiedszüge der WG-Linie begannen am Schmalspurbahnsteig in Meißen Triebischtal. Dort hat Günter Meyer auch die 99 713 mit den Wasserkasten- und Tender-Anschriften versehen. Gern setzte er auch ein stilisiertes Flügelrad neben die Anschrift. Alle Züge mussten während der Betriebszeit das Stichgleis vom Bahnhof Meißen Jaspisstraße zum Triebischtaler Endpunkt befahren. Dort war es so eng, dass niemals ein Umfahrgleis errichtet werden konnte. So brachte Günter Meyer die schöneren Aufnahmen vom Bahnhof Meißen Jaspisstraße mit. Am Bahnsteig gelang ihm eine Aufnahme mit den fünf Personenwagen. Der Packwagen rückte dabei nur teilweise mit ins Bild. Der wehmütige Abschied war gekommen. Mit Volldampf schnaupte 99 713 mit dem letzten Personenzug zur Mittagszeit nach Wilsdruff davon. Der Ausfahrbogen mit dem Blick vom Bahnsteigende in Richtung Garsebach zeigte noch einmal die besondere, weil einmalige, Betriebssituation in der Station. Links ist nämlich eine IV K zu sehen. Das ist die 99 608, die den Abschiedszug nach Lommatzsch via Löthain und über den Robschützer Viadukt bespannen wird. In Meißen Jaspisstraße gab es die einmalige Situation, zwei IV K gemeinsam im Bild festzuhalten. Das war nun auch für immer vorbei.





Zweimal im Jahr wechselte auf den Gleisen der Deutschen Reichsbahn der Fahrplan. Diese Fahrplanwechsel nutzte man öfters, um zu jenem Termin auf Schmalspurbahnstrecken den Verkehrsträgerwechsel zu planen. Die Rentabilitätsuntersuchungen Anfang der 1960er Jahre hatten den Abschied von den Schmalspurbahnstrecken empfohlen. Dem stand aber das noch nicht den neuen Anforderungen entsprechende Straßennetz im Wege und auch zu wenig Fahrzeugmaterial. Ob jemals alle Interna zwischen Deutscher Reichsbahn und Kraftverkehrsbetrieben ans Tageslicht kommen? Was die Reichsbahn anstrebte, brachte einige Probleme beim Straßenbau und für die Verkehrsbetriebe mit sich. Ein Umstand, der offen auf der Hand lag. Die wirtschaftspolitisch ungeliebten Schmalspurbahnen passten nicht in die Ideologie jener Ära. Dass man durch eine vernachlässigte Instandhaltung beispielsweise des Fahrweges dem Vorschub leistete, passte in den „eingeschlagenen Weg“. Die Transportleistungen gingen auch wirklich spürbar zurück. Einige Linien konnten sich noch behaupten, manche nicht mehr. Ausgedünnte Fahrpläne und ein erlöschendes Güterverkehrsgeschäft haben einfach zum Verkehrsträgerwechsel auf die Straße geführt.

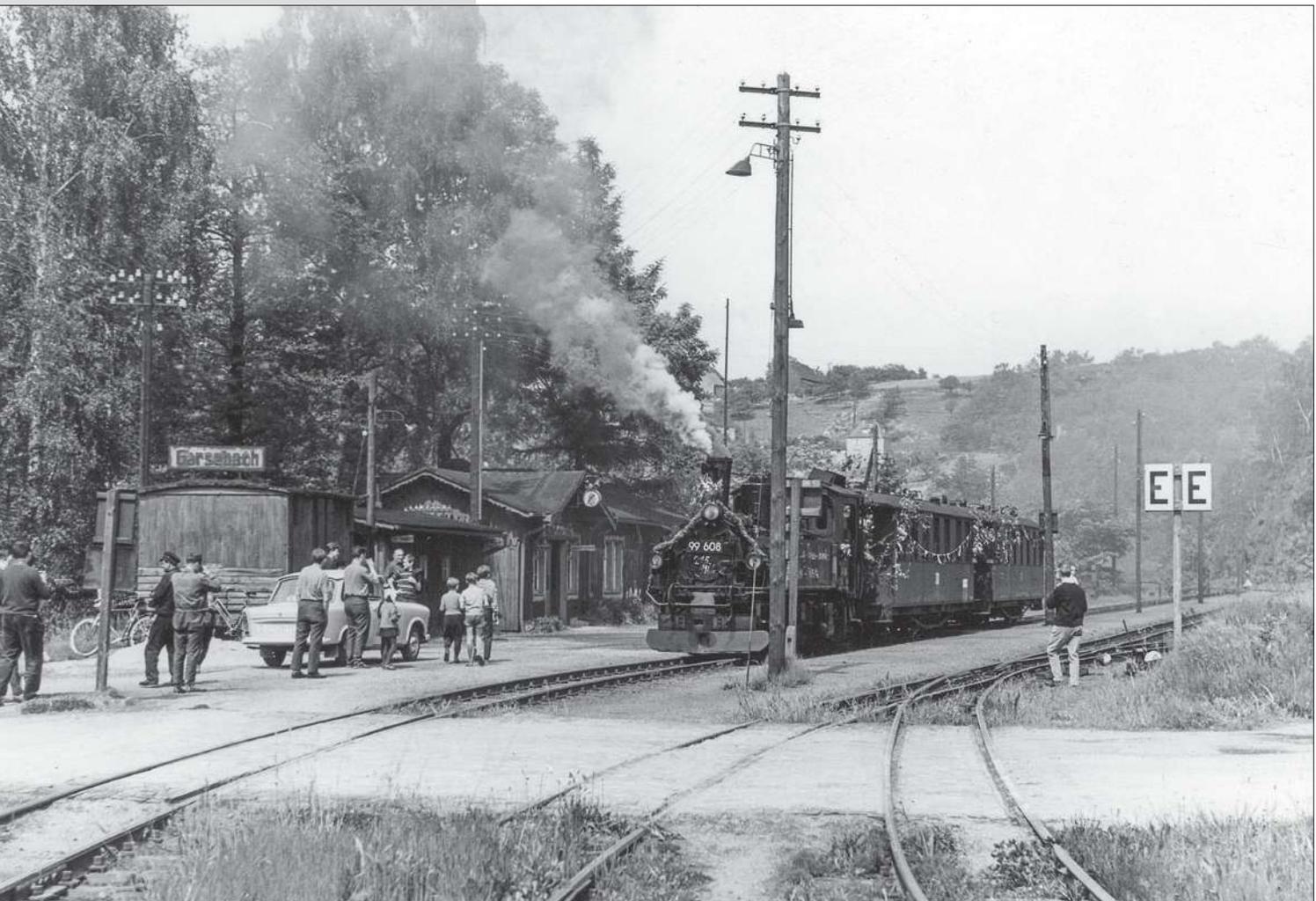
Der 21. Mai 1966 war für die Dresdner Direktion so ein er-

eignisreicher Tag. Auf der WG-Linie (Wilsdruff – Gärtitz) und der WCd-Linie im oberen Abschnitt nach Carlsfeld führen an diesem Samstag zum letzten Mal Personenzüge. Für die WG-Linie war es von Meißen Triebischtal nach Wilsdruff und über den Trennungsbahnhof Garsebach hinaus bis Lößnitz der komplette Abschied vom schmalspurigen Schienenverkehr. Von Schönheide Süd nach Carlsfeld führen vom Folgetag an nur Güterzüge auf der malerischen Wilzschtalbahn zur Bedienung der Carlsfelder Glashütte mit Kohlen und Formsand.

Für Günter Meyer war es eine Selbstverständlichkeit, bei diesen Abschiedszügen mit dabei zu sein. Nur war die räumliche Trennung der Meißen-Lommatzsch-Wilsdruffer Region vom Schönheider Raum nicht zu unterschätzen. Obwohl im Sommerfahrplan 1966 kein Personenzug mehr nach Carlsfeld fährt, sind diese im Taschenfahrplan der Direktionen Dresden und Cottbus ausgewiesen. 20.18 Uhr fährt der Gmp 11698 in Schönheide Süd ein letztes Mal ab. Die letzten Personenzüge auf der WG-Linie nach Wilsdruff und Lommatzsch verlassen weiter im Sommerfahrplan notiert 12.34 Uhr nach Wilsdruff und 13.17 Uhr nach Lommatzsch Meißen Triebischtal. Die Differenz zwischen dem bestehenden und am 22. Mai 1966 gültigen Fahrplan ist unbedeutend.



*Der Lommatzcher Fotografenmeister Rolf Kluge porträtierte in Meißen Triebischtal Günter Meyer beim Schmücken der 99 608. In Garsebach nahm er den Abschiedszug dann selbst auf.*





*Löthain bot „fischelanten“ (sächsisch für gewitzt und clever) Eisenbahnfreunden eine ganz besondere Gelegenheit den Zug ohne Stress ein zweites Mal aufzunehmen. 99 608 schnauft oben im Bahnhof in Richtung Lommatzsch los. Günter Meyer ließ den Zug davonfahren. Nach der Ausfahrt ging es in einen 180-Grad-Streckenbogen. Danach folgte parallel zur Bahnhofsanlage eine lange Gerade. Am Bahnübergang erwartete er den Zug für eine erste Streckenaufnahme. Die Bauern auf den Feldern haben das Kartoffellesen kaum unterbrochen. Beim nächsten Halt im unweit gelegenen Görna-Krögis war das nächste Rendezvous mit dem bunt geschmückten Zug voller gut gelaunter Fahrgäste geplant.*

Jedenfalls ermöglichte das „Zeitfenster“ von 4-5 Stunden dem bwegeisterten Eisenbahnfreund, den Besuch beider bzw. der drei Abschiedszüge zu planen. So konnte Günter Meyer einen Kollegen begeistern, mit ihm diesen Abschiedstag zu begehen. Wie er nach Meißen gekommen ist, kann man nicht mehr erforschen. Sein erhaltenes Notizbuch schweigt dazu. Der Kollege, auch dessen Namen bleibt unbekannt, war mit seinem Motorrad unterwegs. So begleitete Günter Meyer den zuerst abgefahrenen Abschiedszug nach Wilsdruff bis Garsebach. Dort drückte er letztmalig für diesen Zug mit der 99 713





*In Zöthain wird der Abschiedszug nach Lommatzsch aufgenommen. Mertitz Gabelstelle ist im Rücken des Fotografen schon im Blick, zumindes- tens das Einfahrsignal. Wegen der nun folgen- den Motorradfahrt nach Schönheide Süd wurde nach der Ankunft in Lom- matzsch die Verfolgung schnell abgebrochen. Nun lagen gut 130 km Fahrt über eine holprige Be- tonautobahn und nicht zu Spitzentempo einladen- den Landstraßen südlich von Karl-Marx-Stadt nach Aue vor den beiden.*

auf den Auslöser. Weitere Aufnahmen in Richtung Wilsdruff gibt es nicht. Um rechtzeitig nach Meißen Triebischtal zur Ab- fahrt des Lommatzschers Zuges zurückzukommen, muss er mit seinem Kollegen auf dessen Motorrad mitgefahren sein. Die Zeit reichte noch aus, die Lokomotive im Meyer'schen Stil zu schmücken. Filmaufnahmen dokumentieren, wie er beginnt mit Kreide die Wasserkastenbeschriftung am Triebischtaler Bahnsteig anzubringen. Die 99 608 hat den Zug dort noch einmal weiter zum Prellbock zurückgeschoben. So musste er ein zweites Mal bei der Wasserkastenbeschriftung ansetzen. Bis nach Lommatzsch verfolgten Günter Meyer und sein Kol- lege den letzten Personenzug. Ab dem 22. Mai 1966 endeten die Lommatzschers Züge in Richtung Meißen in Lößthain.

Nun fuhren die beiden, Günter Meyer als Sozius, von Lom- matzsch nach Schönheide. Eine anspruchsvolle Tour! Jeden- falls sind sie rechtzeitig in Schönheide angekommen. Ein zwei- tes Mal griff er an diesem Tag zur Kreide. Die 99 592 und der Personenwagen erhielten den passenden Schmuck. „Heute

machen wir hier Schluss, morgen kommt der Omnibus“. Nur auf einem Bild kann man den am Personenwagen angebrach- ten Schriftzug „deuten“.

Nach der pünktlichen Abfahrt wurde gleich an den letzten Wilzschhauser Häusern ein außerplanmäßiger Halt eingelegt. Ein Hochzeitspaar und dessen Gäste nutzen das Angebot in den letzten Zug nach Carlsfeld einzusteigen. Da hat man doch gern gehalten und Günter Meyer hat diesen Moment auf Zel- luloïd verewigt. Dies musste schon in der vorangeschrittenen Dämmerung (es gab noch keine Sommerzeit) vom Stativ aus erfolgen. In der Dunkelheit erreichte der Zug aus einem Per- sonen- und Packwagen den Endbahnhof. Eigentlich hätte die Maschine mit ihrem Zug hier oben übernachtet. Der Sommer- fahrplan 1966, gültig ab 22. Mai 1966, zeigt unter der Fahr- plannummer 171h den werktags verkehrenden Gmp 11691 4.14 Uhr ab Carlsfeld oder sonntags, der 22. Mai 1966 ist ein solcher gewesen, den P 2113 8.21 Uhr ab Carlsfeld. Eine abendliche Rückfahrt gab es nicht. Auf der nun durch die Be-





*Die drei Aufnahmen vom Carlsfelder Abschiedszug beweisen, dass Günter Meyer rechtzeitig eingetroffen ist. Es blieb auch die Zeit für die obligatorische Beschriftung, sogar so viel, dass der Personenwagen auch dekoriert wurde. Zwei Aufnahmen entstanden in Schönheide Süd vor der Abfahrt 20.18 Uhr. Das nächste Mal wurde das Stativ auf der Carlsfelder Straße beim Einsteigen der Hochzeitsgesellschaft an den Wilzschhauser Häusern aufgebaut. Vom Wassernehmen in Carlsfeld nach 21 Uhr gibt es weitere drei Aufnahmen mit den Lichtpunkten der Loklaternen und aus den Fenstern des Empfangsgebäudes. Im Packwagen wurde die Herrenrunde mit dem „Bahnhofsvorsteher“ (rechts) und den beiden „Dienstbetten“ aufgenommen.*



triebseinstellung sofort eingelegten Rückfahrt nach Schönheide Süd als Leerreizzug wurden im Packwagen die beiden Übernachtungsbetten des Lokpersonals mitgenommen. Günter Meyer versäumte es nicht, noch drei Nachtaufnahmen im Bahnhof und einen Schnappschuss im Packwagen von der

letzten Personenzugleistung und Rückreise mitzunehmen. Mit hartem Fotopapier musste doch ein ansprechendes Bild zu vergrößern sein. So war es dann auch. Ein ereignisreicher Tag ging zu Ende. Ob er noch vor Mitternacht seine Wohnung erreichte?



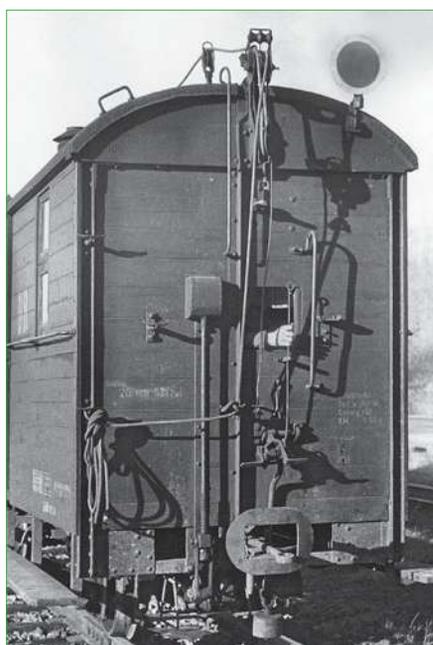
*Im Herbst 1961 sah es auf der Mochauer Ladestraße nicht unbedingt „einladend“ aus. In hohen Bergen lagen die Rüben zum Abtransport zur Döbelner Zuckerfabrik bereit. Am Personenzug nach Döbeln Hbf wurden gleich sieben zweiachsige Güterwagen voller Feldfrüchte mitgeführt. Günter Meyer schmatzte förmlich mit seinen Füßen durch den Schlamm des aufgeweichten Ladeplatzes für dieses geniale Motiv. Links ist zudem der einzige bildliche Nachweis des Wolf'schen Anschlussgleises zu sehen.*

# Abkommandiert zur Bindfadenbremse

Zur Zeit der Rübenkampagne war immer Hochbetrieb auf den Schmalspurstrecken zwischen Neichen und Wilsdruff. Die Zuckerfabriken in Oschatz und Döbeln arbeiteten an der Kapazitätsgrenze. Die Zuführung der Feldfrüchte, Verarbeitung und der Rücktransport der Rübenschnitzel als wertvolle Dünger- und Futterfracht in die Dörfer musste „generalstabsmäßig“ geplant werden. Die Kampagne dauerte in der Regel von Mitte September bis Ende Dezember und teilweise bis in den Januar hinein. In diesen Monaten prägten die langen Rübenzüge das Bild auf den Strecken und in den Stationen. Leider haben nur sehr wenige Eisenbahnfreunde diese Züge im Bild festgehalten. Einer war Günter Meyer. Bei seiner Aufnahme eines kleinen Rübenzuges in Mochau, die er mit dem überaus treffenden Wort „Gummistiefelwetter“ beschriftete, ist diese Stimmung beeindruckend festgehalten worden.

Für die Bewältigung dieser Transportaufgaben wurde jeder nur einsatzfähige offene Güterwagen benötigt. Dazu galt es auch, die zusätzlich verkehrenden Züge personell zu beset-

zen. Zur Unterstützung der Lommatzscher Kollegen ließ sich Günter Meyer zum Dienst in der Lommatzscher Pflege versetzen. Der Dienst auf den Schmalspur-Rübenzügen war für ihn Neuland. Nicht jeder Eisenbahner hätte sich über diese „sozialistische Hilfe“ so gefreut. Meistens wurden diese Abkommandierungen mit Widerwillen hingenommen, bedeuteten sie doch auch große Einschnitte im gewohnten Alltag und Familienleben. Während der Rübenkampagne im Herbst 1961 lernte Günter Meyer die Heberleinbremse kennen. Im Mügeln Netz ging bei der Bremse „die Luft nicht durch die Leitung, sondern die Leitung durch die Luft!“. Die Bremse musste natürlich erforscht werden. Die Wirkungsweise begeisterte den Vollblut-eisenbahner außerordentlich. Eigentlich historisch, aber dennoch wirkungsvoll und im täglichen Betriebseinsatz. Eine Notbremsung auszulösen wäre auch ihm zu weit gegangen. So hat er einen Kollegen überreden können, diesen Vorgang einmal mit dem „Tonnendachpackwagen“ in Leutewitz bei einem längeren Halt zu simulieren. Die „Hand des Schicksals“



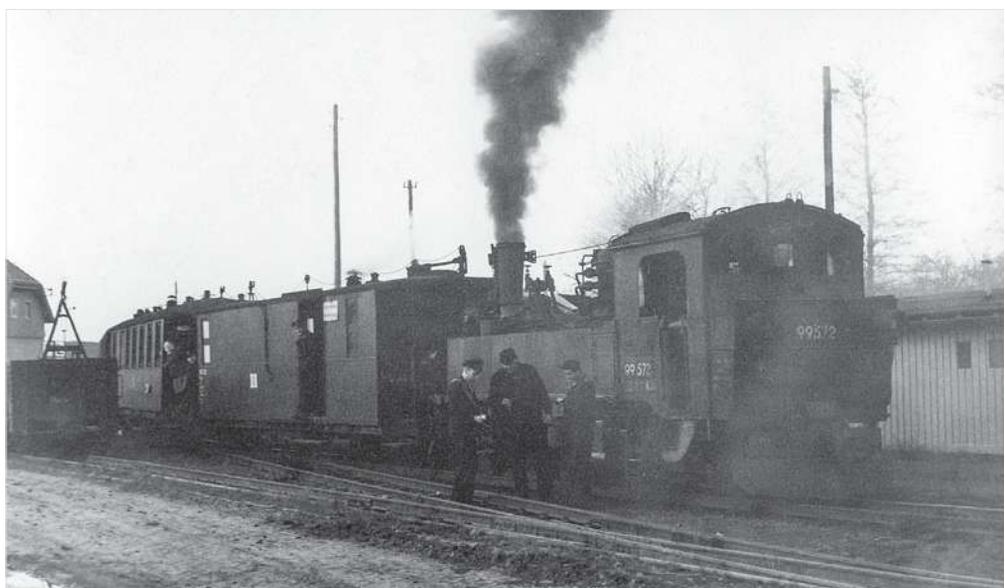
*Lok 99 575 rangiert in Lommatzsch an der Rollwagengrube. Günter Meyer lichtete hier im Herbst 1961 seine neuen Kollegen bei der Arbeit ab, die diese Aufmerksamkeit bisher gar nicht gewohnt waren.*

griff dabei durch die geöffnete Klappe aus dem Wageninneren zum Notbremsgriff und die Bremsleine wurde entspannt.

Die Neugier war aber nicht der entscheidende Punkt zur Abkommandierung nach Lommatzsch. Als hilfsbereiter Kollege war Günter Meyer in seiner Dienststelle und den Bahnstationen, die er passierte, immer beliebt. So war es eben seine Grundeinstellung, hier Hilfe zu leisten. In seinem eigentlichen Auer Umfeld spielte die Kampagne der Feldfrüchte keine große Rolle. Den Betriebsablauf auf den Schmalspurgleisen der WG-Linie (Wilsdruff – Gärtitz) kennenzulernen, ist ein Ausdruck seines Wissensdurstes und seiner Aufgeschlossenheit. Hier war es wie überall, der nette Kollege mit dem erzgebirgischen Dialekt blieb nach ersten „Verständigungsschwierigkeiten“ in bester Erinnerung.

*„Die Hand des Schicksals“ steht auf der Rückseite des Fotos und dazu der detaillierte Bericht, wie die ausgeklinkte Rolle der Notbremseinrichtung nach oben schoss. In Leutewitz wurde die Notbremsung einmal bei einem längeren Halt simuliert.*

*Mauna ist die nächste Station hinter Leutewitz in Richtung Meißen. Im November 1961 herrschten nicht gerade die besten Fotobedingungen. Aber das hielt Günter Meyer nicht ab, die Kamera einem Kollegen in die Hand zu geben und bitte den „Uhrenvergleich“ bildlich festzuhalten. Das klappt auch „dialektübergreifend“ bestens.*





*Das Auftauchen dieses Motivs von der Belastungsprobe des Greifenbahntalviaduktes glich einer kleinen Sensation. Es ist die bisher einzige bekannte Darstellung des schmalspurigen Brückenprüfwagens. Die regelspurige Version ist fast baugleich. Höchstwahrscheinlich sind die beiden Vorbauten Wasserkästen, mit denen das Gewicht des Wagens abgehoben werden kann.*

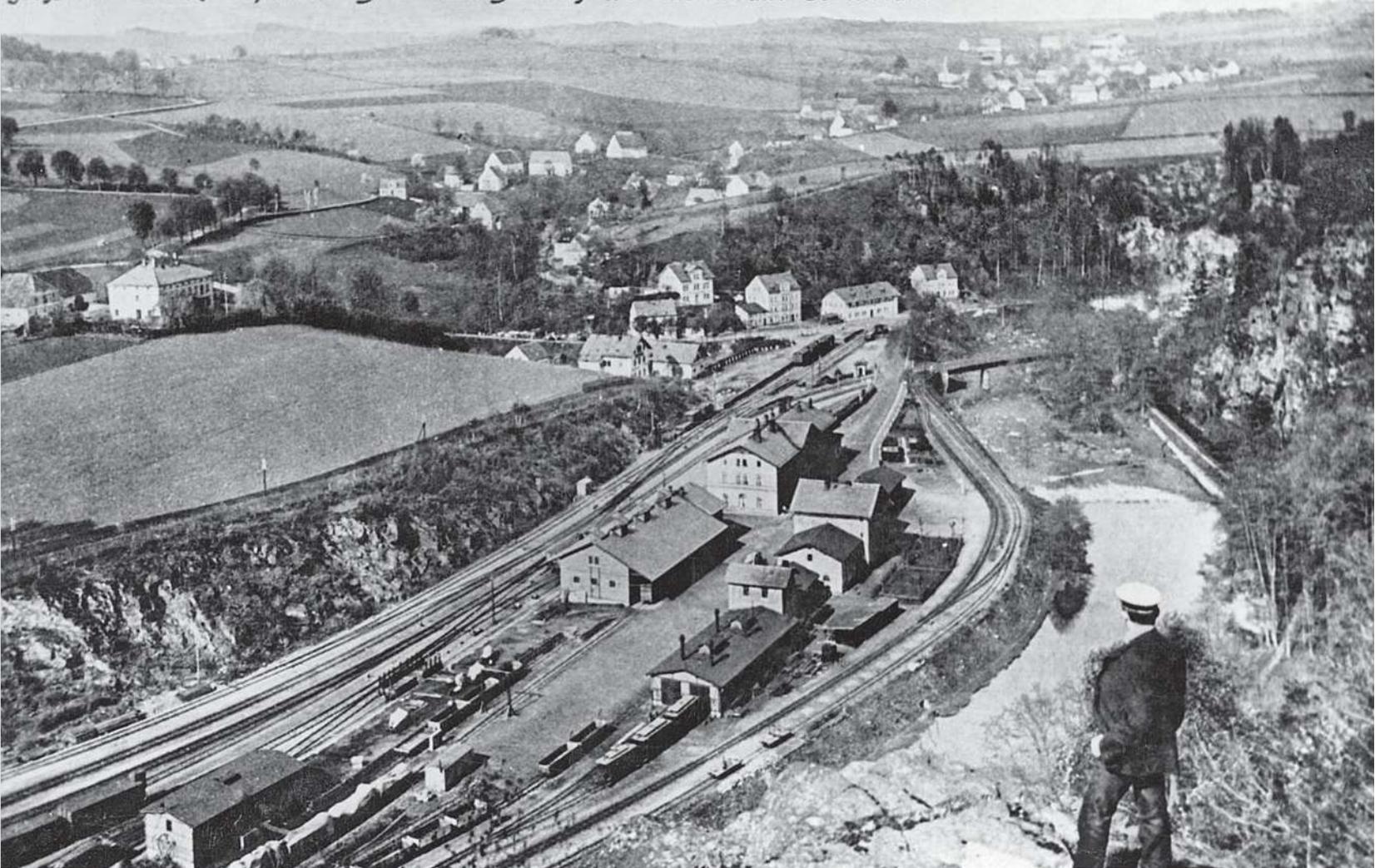
# Reprotrick mit dem Stiefelknecht

Wenn ich es nicht selbst erlebt hätte, würde ich es nicht glauben – die Geschichte von den Reproduktionen mit dem Stiefelknechtstativ ist die Wahrheit!

Aus meiner Lehrzeit zum Fotografen habe ich noch das Ringen, um in den Grauwerten höchstmöglich ausgeglichene Reproduktionen zu erhalten, in bleibender Erinnerung. Was habe ich nicht alles ausprobiert! Diffuse Beleuchtung, Mittelformat- und Großformatkameras eingesetzt. Der Durchbruch wurde mit 13x18 cm großen NP 15-Planfilmen erreicht. Die Repros waren mit dem Original fast identisch. Mit fototechnischem Planfilm FO 1 und Spezialentwickler waren dann Original und Reproduktion mit eigener Belichtungstechnik kaum noch zu unterscheiden. Reiner Scheffler habe ich beispielsweise einige Reprowünsche erfüllt und er kam sichtlich ins Staunen. „Meistro!“, eröffnete er damals seine Briefe an den neuen Eisenbahnfreund aus Döbeln, Schrägstrich „Gorl-Morgs-Stodt“, „ich muss schon staunen, was er da hinbekommen hat, wie Meyer, nicht schlecht.“ Heute schmunzeln wir beide über diese „Ära“. Aber das Thema führt eben zu einer weiteren Fotoaktivität von Günter Meyer, seiner einzigartigen Reprotechnik.

Aber noch einmal soll unser gemeinsamer Freund Reiner Scheffler erwähnt werden. Er ist bis heute von der Willenskraft und „Unnachgiebigkeit“ seines Freundes beeindruckt. „Wenn der Günter was wollte, hat er es erreicht. Bedingungslos. Sei es seine berufliche Ausbildung zum Lokführer trotz seiner Beeinträchtigung durch die Brille oder ganz anders hier und da ein aufgetauchtes Bild als Reproduktion der Nachwelt zu erhalten. Dabei ist er von Tür zu Tür gegangen. Ich hab das immer bewundert.“

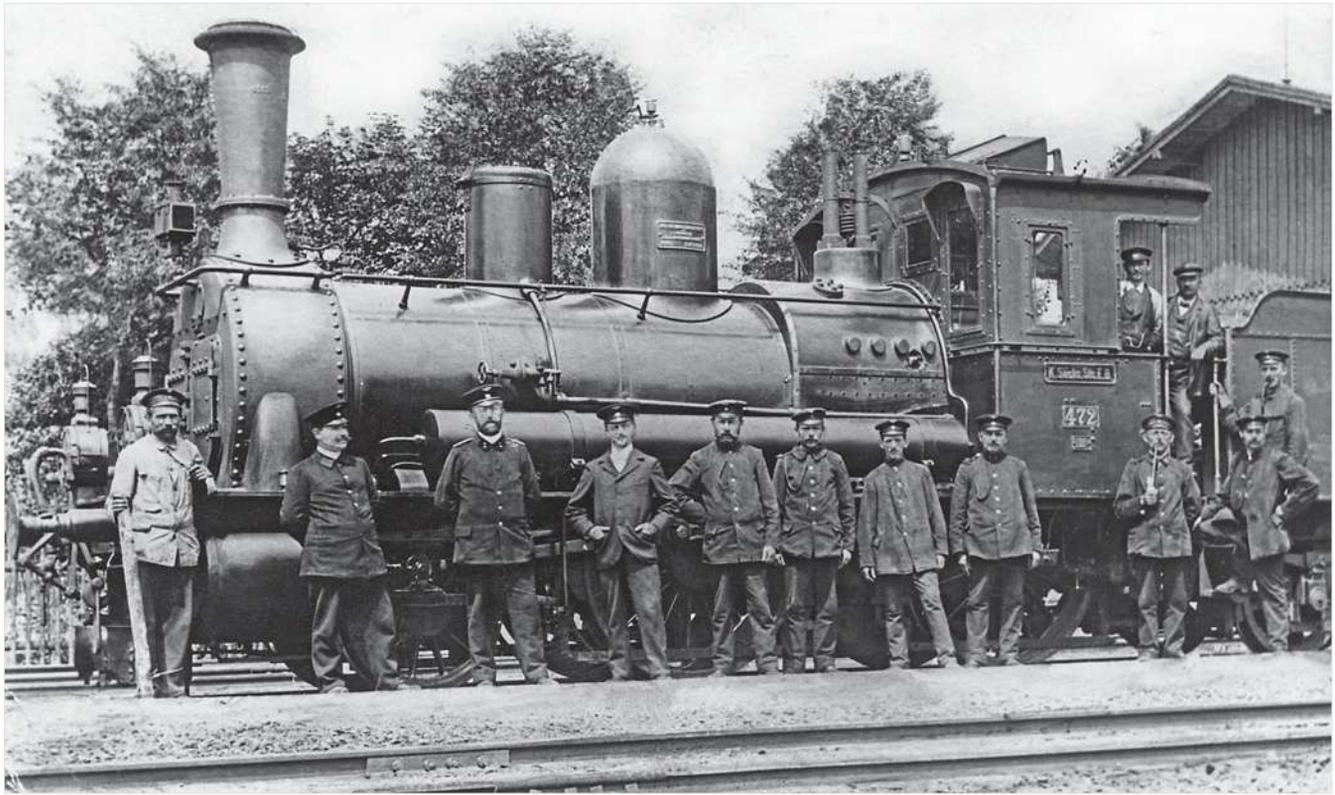
So finden sich in der Meyer-Sammlung eine Vielzahl an Reproduktionen von alten Eisenbahnfotos und vielen historischen Ansichtskarten mit Eisenbahnmotiven. Kein Wunder, denn der Bahnhof, die „Haltestelle“ und Agentur waren zu Staatsbahnzeiten eine der größten Errungenschaften der Kleinstädte oder Dörfer. Sie gelangten damit als „Sehenswürdigkeiten“ der Ortschaften und als Ansichtskartenmotiv in die Welt hinaus. Lange bevor die „Aktionsjäger der Neuzeit“ den Markt nach 1990 abgegrast haben, hatte der Auer Eisenbahner diese Abbildungen schon in der Sammlung. Ihm genügte seine Reproduktion für das große Archiv. Peinlich genau hat



Das Postkartenmotiv vom Wolkensteiner Schlossberg hinunter zur Bahnstation und auf den Ort Schönbrunn zeigt den Spurwechselbahnhof in seiner ganzen Schönheit. Viele Details sind zu erkennen, aber leider kein abfahrtsbereiter Zug nach Jöhstadt am Bahnsteig. Hier die Zeichnung in den Wagenkästen auf dem Heizhausgleis herauszuarbeiten ist nicht möglich gewesen. Auf der Rückseite ist notiert, dass die Karte einst vom Greizer Verlag Löffler & Co. herausgegeben wurde. Das Bild vom Empfangsgebäude des Spurwechselbahnhofs Hetzdorf hingegen ist als Originalvorlage in Günter Meyers Hände gekommen.



Auf dem Hetzdorfer Viadukt ist eine XX HV, ein „Sachsenstolz“, Baureihe 19.0 unterwegs nach Chemnitz. Der Schmalspurzug nach Eppendorf steht hinten zur Abfahrt bereit. Alle Graustufen sind erhalten geblieben. Das Negativ scheint auf normal hartem Fotopapier vergrößert worden zu sein. Wieder ist die Herkunft auf der Rückseite notiert. Das Original soll damals im Fundus des Eppendorfer Oberlokkführers Kuniss aufgefunden worden sein.



er auf den Reproduktionen die Herkunft notiert. Dabei ist der Weg seines Suchens nach den Schätzen aus vergangener Zeit leicht auf den Fotorückseiten zu verfolgen. Vielfach waren es Kollegen oder schon pensionierte Eisenbahner, die solche Karten als Erinnerungen an ihr Lebenswerk aufbewahrten und die er abfotografieren konnte. Das stellt sich im ersten Gedankenansatz vielleicht sehr kompliziert dar. Für Günter Meyer stand Zweckmäßigkeit an erster Stelle. Wenn er im Dörfchen X bei Familie Y ein altes Bild reproduzieren durfte, musste schnell gehandelt werden. So steckte in seiner Aktentasche auch ein zweckentfremdeter Stiefelknecht. Er wurde mit dem



*Der Besitzer der Originalaufnahme, ein R. Hannisch ist rückseitig notiert, hat die Aufnahme von der Entgleisung einer VT bei Wünschendorf für eine Reproduktion zur Verfügung gestellt. Als Loknummer ist 1619 notiert und der Zusatz, dass der Aufnahmeort laut Günter Meyers Recherche an der Straße Wünschendorf – Eschdorf (?) nicht stimmen kann. Gleisbauarbeiten an der Einfahrtsweiche des oberen Löbnitzer Bahnhofs sind hier um 1932 festgehalten worden. Der Blick auf der Aufnahme aus dem Bestand eines Herrn Krell geht in Richtung Zwönitz. Hinten windet sich die Strecke mit einem großen, fast 180-Grad-Bogen den Berg hinauf. Die Privataufnahme zeigt weiter das Empfangsgebäude und rechts den großen Güterschuppen sowie sächsische Formsignale mit durchbrochenem Flügel.*

*Im Jahr 1905 wurde die sächsische III b Nr. 472 im Bahnhof Burkhardtsdorf abgelichtet. Auf dem Führerstand Meister und Heizer. Davor stehen ein Rangierer mit seinem Holz, höhere Beamte und weitere Stationsarbeiter. Zwei schmauchen an ihren langen Pfeifen. Bei der Reproduktion konnte die Originalvorlage scheinbar wunderschön gleichmäßig beleuchtet werden. Die Zeichnung der Uniformjacken und Gesichter ist hervorragend gelungen. Das Original soll laut des Rückseitenstempels, den sich Günter Meyer speziell für die Reproduktionen anfertigen ließ, von H. Krauss sein. Die beiden hier zu sehenden sächsischen V T sollen in Auerswalde-Köthensdorf aufgenommen worden sein. Vom Besitzer der Aufnahme, Lokführer Fricker, wurde überliefert, dass er hier bei seiner ersten Fahrt auf der WbC-Linie (Wechselburg – Chemnitz) auf der V T Nr. 1672 porträtiert wurde. Erneut ist die Tontrennung der Reproduktion und Vergrößerung eine wahre Augenweide. Kein Grauton ist massiv durchgezeichnet oder übersättigt.*



Steg nach unten an die Tischkante gelegt. Schwere Bücher oder eine Blumenvase voll Wasser bildeten das Gegengewicht für die vorn in eine spezielle Aufnahme eingesteckte Kamera. Darunter ein Podest, darauf das Bild und Sonnenlicht gab es gratis durchs Stubenfenster! So machte er seine Repros, und die obendrein in bestechender Qualität. Viele Bildschätze sind auf diese Weise festgehalten worden.

Diese Technologie hat er nie aufgegeben. Ich brachte ihm einmal bei einem Besuch in der Wettiner Straße ein altes Foto vom Greifenbachtalviadukt mit. Es war schon mit einem Hochleistungsscanner digital gesichert. Stolz legte ich es ihm auf den großen alten Arbeitstisch. Neugierig über „das Mitbringsel“ neigte sich Günter Meyer zum Tisch und sprang im gleichen Moment auf. „Unglaublich“ und fast jedes Wort wurde mit seinem charmanten und Freude ausstrahlenden Lachen geschmückt, „der Brückenprüfwagen!“. Im Stehen und immer noch herzlich lachend seine Begeisterung ausdrü-

ckend, präsentierte er beim Blick durch die Leuchtlupe laufende Nummer, Wagennummer, Achsstand, gar den Kilometer der SM-Linie, wo das Gespann aus IV K und I K kurz vor der Betriebseröffnung des Kunstbaues zum letzten Belastungstest mit dem Wagen stand. Angelockt von der heiteren Stimmung betrat seine Frau Karin das Arbeitszimmer und meinte charmant „Herr Scholz, was haben Sie denn da meinem Mann mitgebracht?“ „Nur ein Bild!“, entschuldigte ich mich und das Lachen aller nahm kein Ende. Nun kam aber der Moment. Günter Meyer ging zum Schrank und schraubte den Stiefelknecht an die Tischplatte. So erlebte ich seine Reproduktionstechnik live mit. Eine Belichtungsserie wurde beim besten Vormittagslicht geschossen, das ideal über den Wettiner Platz ins Arbeitszimmer strahlte. Als ich später den Abzug in den Händen hatte, musste ich mich an Reiners Worte erinnern: „Meistro, ich muss schon staunen, was er da hinbekommen hat!“



*In Kittlitz rastet 75 1116 am 21. Juli 1967 mit dem P 3304 Radibor – Löbau. Es blieb Zeit, um den Gleisplan der kleinen Station mit Umfahrungs- und Stumpfgleis zu notieren. Die letzten Einsatzstellen der badischen 75er waren Haldensleben, Bautzen und Löbau. In Radibor (Radwor in sorbischer Sprache) startete die Reise. Vor der Abfahrt des P 3304 konnte noch die Begegnung mit der 23 1051 vor dem P 2712 Bautzen – Hoyerswerda erlebt werden.*



# Kreuz und quer durch Sachsen



*Wie jeden Eisenbahnfreund, zogen auch Günter Meyer Bahnbetriebswerke oder Lokeinsatzstellen magisch an. Seine Dienstuniform erleichterte ihm auch in Neustadt das Fotografieren im Betriebsgelände. 86 243 steht am 24. September 1964 auf der handbetriebenen Drehscheibe neben einer Schwestermaschine im besten Fotolicht und strahlt eine wunderschöne Nebenbahnstimmung aus.*

Es war keine pure Reiselust, die Günter Meyer zu den Exkursionen in Nord- und Ostachsen animierte. Er wollte diese Strecken kennenlernen, sowie die dort eingesetzten Baureihen über seine geliebte G 12 und 86 der heimatlichen Dienststelle hinaus.

Ein solcher Ausflug mit dem Freifahrschein führte ihn zur Nebenstrecke von Frohburg nach Kohren-Sahlis. Am 27. Dezember 1965 besuchte er die Wyhratalbahn, wie die Bahnstrecke liebevoll von den Anwohnern genannt wurde. Ihre Einstellung war damals nur noch eine Frage der Zeit. Es dauerte noch gut zwei Jahre, bis die letzten Dampfzüge zur Burgruine von Kohren-Sahlis dampften. Das Gespür, stilllegungsbedrohte Strecken noch einmal aufzusuchen, hatte er von seinem väterlichen Freund Fritz Hager aufgenommen. Der impfte ihm einst die Erkenntnis ein, sich den Schmalspurbahnen und still-

legungsgefährdeten Nebenstrecken zuzuwenden. Überliefert ist der Ausspruch: „Alle jagen doch nur den 01ern hinterher ...“

Eine Fahrt von Frohburg bis zum 7 km entfernten Endbahnhof und zurück hat sich der Auer Eisenbahner an diesem nasskalten Wintertag ohne Schnee in der Kohrener Schweiz gegönnt. Dabei schnauft eine ELNA vor dem Zug. Die im Bw Leipzig stationierte 92 6483 hatte mit dem Fünf-Wagen-Zug keine Probleme. So rückte hier eine ganz andere Baureihe in den Fokus des Eisenbahnbegeisterten. Eine zweite Maschine habe als Reserve im Lokschuppen des Endbahnhofs gestanden. Die Zeit bis zur Rückfahrt hat für einen Blick durch die Seitenfenster des Gebäudes gereicht.

Reisen zu den Nebenstrecken im Osten der Heimdirektion verband er gern mit Besuchen im Reichsbahnausbesserungswerk Görlitz-Schlauroth. Dort, in der Schmalspurlokwerkstatt



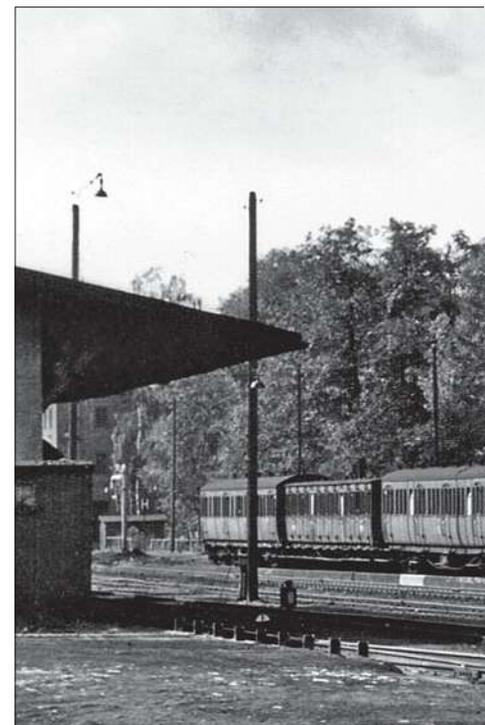
der Deutschen Reichsbahn, bot sich ein Blick über sächsische Grenzen hinweg. Lokschatze aus der Prignitz, der Jüterboger Kreiskleinbahn, der MPSB, von der Ostseeküste mit Maschinen aus Putbus, Stralsund, Barth und Kühlungsborn standen vor ihm und er notierte alle ihm greifbaren Daten. Doch die Regelspurbahnen zwischen Bautzen und Görlitz vernachlässigte er nicht. Die Eisenbahn war hier ganz anders in der Landschaft zu erleben als im heimatlichen Erzgebirge mit den tiefen und engen Tälern. Dabei begegnete ihm eine ganz neue Baureihe, die badische 75. Das Bw Löbau war der letzte Hort dieser für Sachsen nun wahrlich nicht repräsentativen Baureihe. 75 1116 war eine von 29 nach dem Zweiten Weltkrieg im Bestand der Deutschen Reichsbahn geführten Maschinen. Im P 3304 reiste Günter Meyer hinter der formschönen Maschine auf der Strecke Löbau – Radibor im Juli 1965.

Bei einer Reise auf der Hauptstrecke Dresden – Görlitz machte er in Demitz-Thumitz Station. Nicht der bekannte Viadukt fand sein Interesse, sondern der höchst abwechslungsreiche Verkehr in der Unterwegsstation auf fast halbem Weg zwischen dem Elbflorenz und der östlichsten Stadt Sachsens.

Die Bezirkshauptstadt Dresden war generell ein Dreh- und Angelpunkt für seine Exkursionen zu den östlich gelegenen Nebenstrecken. Über seinen Besuch auf der Müglitztalbahn wurde schon berichtet. Eine weitere, ihn sehr interessierende Linie war die Strecke Bad Schandau – Neustadt. Die Bahn der sieben Tunnel mit dem früheren Spurwechselbahnhof Goßdorf-Kohlmühle und dem stillgelegten grenzüberschreitenden Gleisstück von Sebnitz nach Rumburg wurde mit dem P 3857 am 24. September 1964 erkundet. Beim Sichten

*P 3767 wird in Kohren-Sahlis nach Frohburg zurückfahren. Mit Freude hat Günter Meyer am 27. Dezember 1965 die 92 6483 aufgenommen. Der Fotostandort wurde so gewählt, dass neben dem Zug auch ein Großteil der Gleise zu erkennen ist. Meistens ergänzen sich mehrere Aufnahmen zum kompletten Gleisplan.*

*Heute würde man einen Ausflug nach Thüringen in dieser Aufnahme sehen. Ein „Rollwagen“ steht mit dem P 2235 in Zeulenroda unt. Bf. Damals zählte der Bahnhof zur Rbd Dresden. Die Kreisstadt lag im Jahr 1964, als das Foto am 18. September entstand, im ehemaligen Bezirk Gera. Heute ist Zeulenroda eine Kleinstadt in Thüringen. Zur Erklärung: die Grenzen der Reichsbahndirektionen orientierten sich nicht immer an den Bezirks- und politischen Territorien, ähnlich der heutigen Bundeslandsgrenzen, verkörperten. In Zeulenroda zweigte wie in Eibenstock eine Linie zum ob. Bf ab.*





11.47 Uhr war der P 3767 in Kohren-Sahlis abgefahren, 12.20 Uhr ist er in Frohburg nach 7,7 Kilometer Fahrtstrecke mit Halt in Streitwald und Frohburg Ost angekommen. Die eingefangene Szene zeigt die bunte Palette der Reisenden: Arbeiter, Hausfrauen und sogar Soldaten.

In Trebsen nahm Günter Meyer die Neubaulok 65 1002 recht unkonventionell „über den Gartenzaun“ im Endbahnhof nach dem Umsetzen auf. Gleich geht es mit dem P 3412 zurück nach Beucha. Die Aufnahme entstand am 13. Dezember 1964. In dieser nordöstlichen Region der Rbd Dresden hatte man sehr wenig mit den Unbilden des Winters zu kämpfen.





*In Demitz-Thumitz rollt am 2. Januar 1966 der P 621 Bischofswerda – Görlitz mit Vorspann- und Schiebelok an Günter Meyer vorbei. Glücklicherweise war das Rampengleis mit Niederbordwagen belegt. So konnte die Altbau-52 sehr gut eingefangen werden. In Neukirch West ist der Lokschuppen der Station mit der davorliegenden Drehscheibe aus dem E 393 Dresden – Zittau aufgenommen worden. In Goßdorf-Kohlmühle gab der Halt des P 3857 Bad Schandau – Neustadt die Chance, 86 868 vom Bw Pirna, das Empfangsgebäude, den Anschluss der Linoleumfabrik und die Formsignale mit den negativ lackierten Flügeln ins Bild zu setzen.*





*In Decin wurde der eigentlich 3.58 Uhr nach Dresden abfahrende D 53 „Saxonia“ bis 10.30 Uhr aufgehalten und sehr verspätet von einer V 180 übernommen. Zeit genug, um mit John T. Reilly einen angeregten Gedankenaustausch zu führen. Von Prag bis Decin zog am 21. August 1986 eine CSD-498 den D 53.*

der Aufnahmen zu allen Strecken fällt immer wieder auf, wie genau er sich vorbereitet hat. Das heißt im Fall der BN (Bad Schandau – Neustadt)-Linie, dass alle wichtigen Punkte während der Fahrt fotografisch festgehalten worden sind. So findet sich hier aus dem Einfahrbogen hinaus nach links gesehen der perfekte Blick auf die letzten Relikte der damals bereits 13 Jahre abgebauten Schmalspurbahn von Goßdorf/Kohlmühle nach Hohnstein. Weiterhin wurden von ihm alle Tunnel während der Fahrt im Bild festgehalten. Bei der Ausfahrt aus Sebnitz ist ein fotografischer Blick auf das verwachsene Zweiggleis nach Böhmen im genau richtigen Moment der gut 40 km/h schnellen Vorbeifahrt geworfen worden. Nichts blieb dem Zufall überlassen!

Von Dresden aus wurde auch manche Urlaubsreise in internationalen Fernreisezügen begonnen oder endete dort auch wieder. Als kommunikativer Mensch fand Günter Meyer schnell zu Gesprächen mit Gleichgesinnten, ohne dass diese wussten, welchem Eisenbahnkenner sie begegnet waren. In Decin kam es dabei im D 53 „Saxonia“ zu einem Kontakt mit einem jungen amerikanischen Studenten, John T. Reilly aus New York, der ebenfalls Eisenbahnfreund war. Der unplanmäßige und sehr lange Halt von gut sieben Stunden bot Zeit für viele Themen, und das über die Verständigungsschwierigkeiten hinweg.

# Auf **Spurensuche** im Oelsnitz-Lugauer Steinkohlerevier

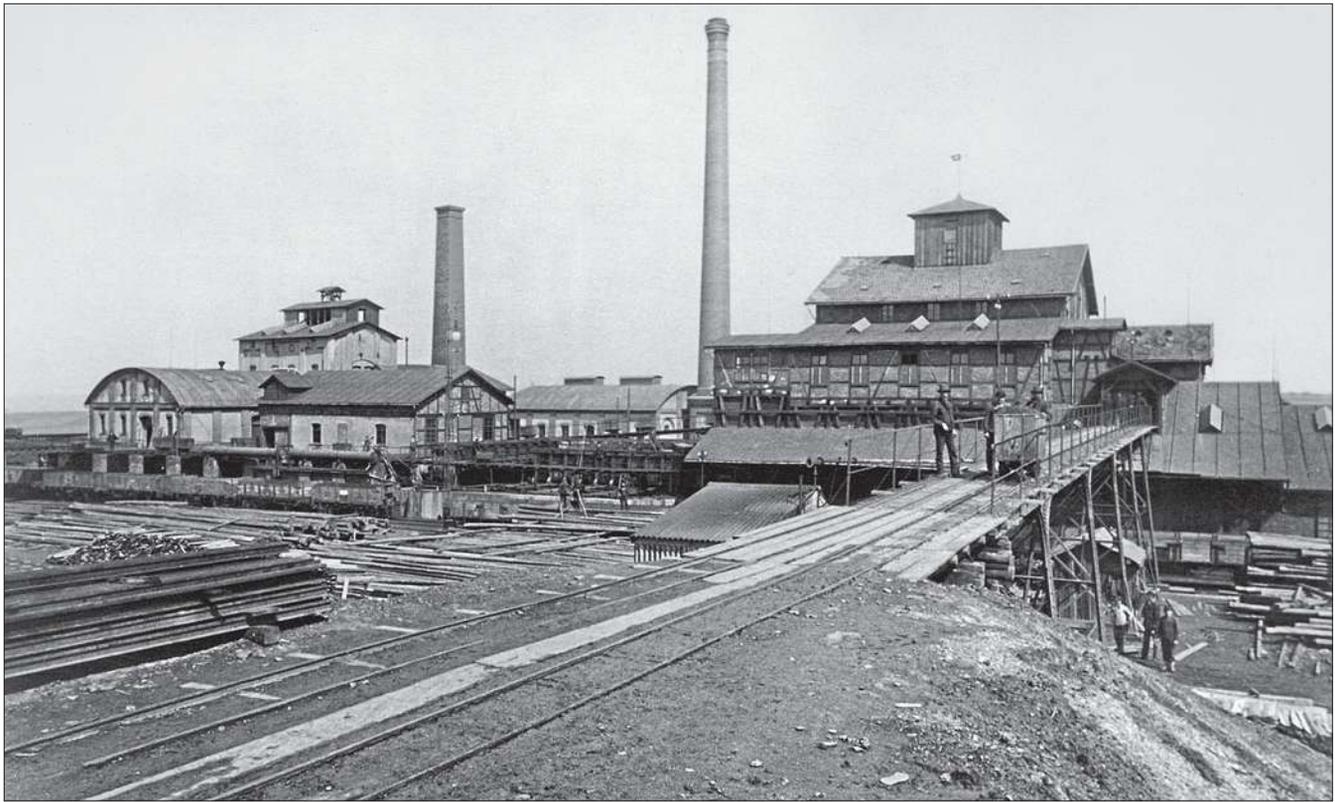


*Der Bahnhof Neuoelsnitz, früher Höltheich, im Jahr 1966. Der Personenzug nach Stollberg steht genau im verworfenen Gleisabschnitt. Eine Bergsenkung ist dafür verantwortlich. Noch heute kündigt an dieser Stelle von dem bedrohlichen Ereignis. In Verbindung mit der Erdsenkung wurde auch das hinter dem Zug zu sehende Empfangsgebäude beschädigt und Jahre später abgerissen.*



*Eine Personenzugbespannung, die jedem Eisenbahnfreund das Herz höher schlagen lässt. 75 510 und 75 508 befördern gemeinsam am Nachmittag des 18. Oktober 1966 den P 3199 von St. Egidien über Neuoelsnitz bis nach Wüstenbrand. Günter Meyer nimmt ihn hinter dem Bahnübergang mit der Grenzstraße auf. Neben der Zuglok versteckt sich hinter dem Telegrafmast eine Kreuztafel, die hier als Vorsignal für das Neuoelsnitzer Einfahrtssignal aus Richtung Wüstenbrand fungiert. 1966 war das Gelände noch frei und nicht mit Buschwerk und Bäumen bewachsen. So geht der Blick weit in Richtung des Abzweighbahnhofs. Hinter dem Bahnübergang wird die Anschlussbahn zum Karl-Liebknecht-Schacht aus der NW-Linie aufgeführt. Bis 1992 stand dort im Birkengebüsch ein originaler, gegossener sächsischer Neigungsanzeiger. 1997 wurde das Gleis nach Jahren der Nichtnutzung mit der Überführung der 52 8199-3 als Exponat des Bergbaumuseums ein allerletztes Mal befahren und dann abgebaut. Das letzte Zeugnis der Kohlebahn war verschwunden. Ein Kohleladeplatz, wie von Günter Meyers auf dem alten Foto gesehen, war 1966 schon lange Geschichte. Nur noch das ebene Planum verriet damals dem Historiker seine frühere Lage. Noch ein Exkurs in die nun jüngere Geschichte dieses Streckenpunktes. Nur wenige Meter hinter Günter Meyers Fotostandort wurde am 5. und 6. Mai 2007 zur Eröffnung einer neuen Bushalle für ein Publikumsfest ein kurzzeitig existierender Behelfsbahnsteig für einen Zubringerbetrieb mit Regiohuttles eingerichtet.*

Am 24. April 1837 begann mit der Inbetriebnahme des Abschnitts Leipzig, Dresdner Bahnhof bis Althen die Entwicklung des sächsischen Eisenbahnnetzes. Seine Entfaltung förderte die wirtschaftliche Entwicklung des Königreichs. Mit der Eisenbahn bestand eine weit kostengünstigere Möglichkeit, Rohstoffe und Produkte zu transportieren. Ferner in ganz anderen Dimensionen der Tonnage als mit Pferdefuhrwerken. Ein bedeutendes Transportgut war Kohle. Speziell für den Transport aus den Revieren zu den aufblühenden Industriestandorten wurden Extrastrecken für diese Aufgabe gebaut. Immer ging es darum, das schwarze Gold der sächsischen Bergwerke gegenüber böhmischen Vorkommen konkurrenzfähig zu machen.

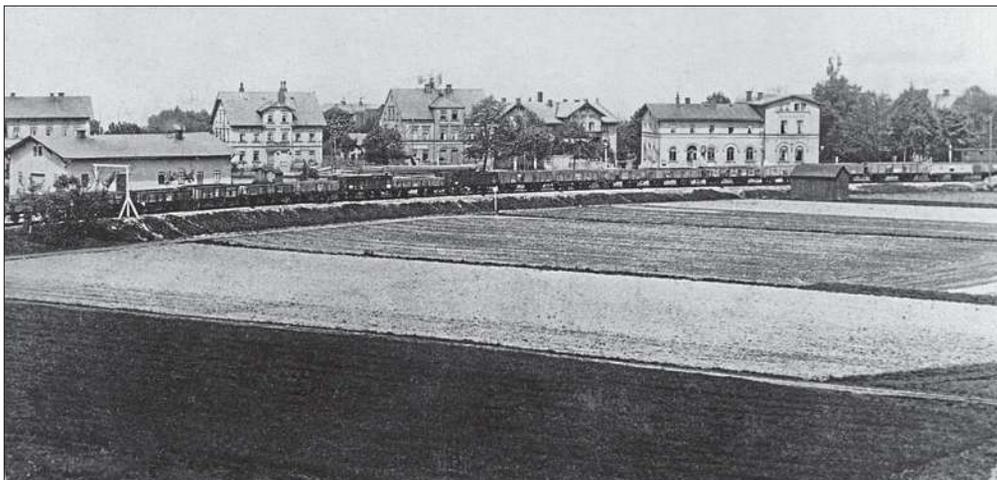


*Die Aufnahme zeigt den Lugauer Vertrauensschacht im Jahr 1898. Auf dem Anschlussgleis sind vom Lugauer Bahnhof offene Güterwagen zugeführt worden. Die Kohlenhunte müssen vor der Jahrhundertwende noch mit Muskelkraft von den Schächten (Vertrauen, Gottes Segen und Hoffnung) zur Verladeanlage geschoben werden.*

Um das erzebergische Oelsnitz und den Nachbarort Lugau entwickelte sich ein reger Bergbau und mit der Verflechtung der NW (Neuoelsnitz ex. Höhlteich)- und StE (Stollberg-St. Egidien)-Linien ein kleines Nebenbahnnetz mit Anschluss zur DW- und ZC-Linie. Die Schächte um die Stationen Oelsnitz, Neuoelsnitz (früher Höhlteich) und Lugau erhielten sämtlich Anschlussbahnen. Mal war es nur ein Gleis, andere verfügten über mehrgleisige Anlagen und verwendeten in der Anfangszeit sogar Rangierpferde zum Umsetzen der Wagen.

Das Thema Kohlebahnen begeisterte Günter Meyer sehr. In Museen und bei Ortschronisten war eine nicht unerhebliche Anzahl von historischen Abbildungen dieser Anlagen zu finden. Postkarten zeigten ebenso Teile dieser Anschlussbahnen und auf alten Messtischblättern sind die Gleisanlagen mit ihren Abzweigen von den Streckengleisen oder Bahnhöfen zu den Schächten stilisiert eingetragen.

Mit diesen zusammengetragenen Informationen suchte der Eisenbahnhistoriker die Strecken nicht nur einmal auf. In den

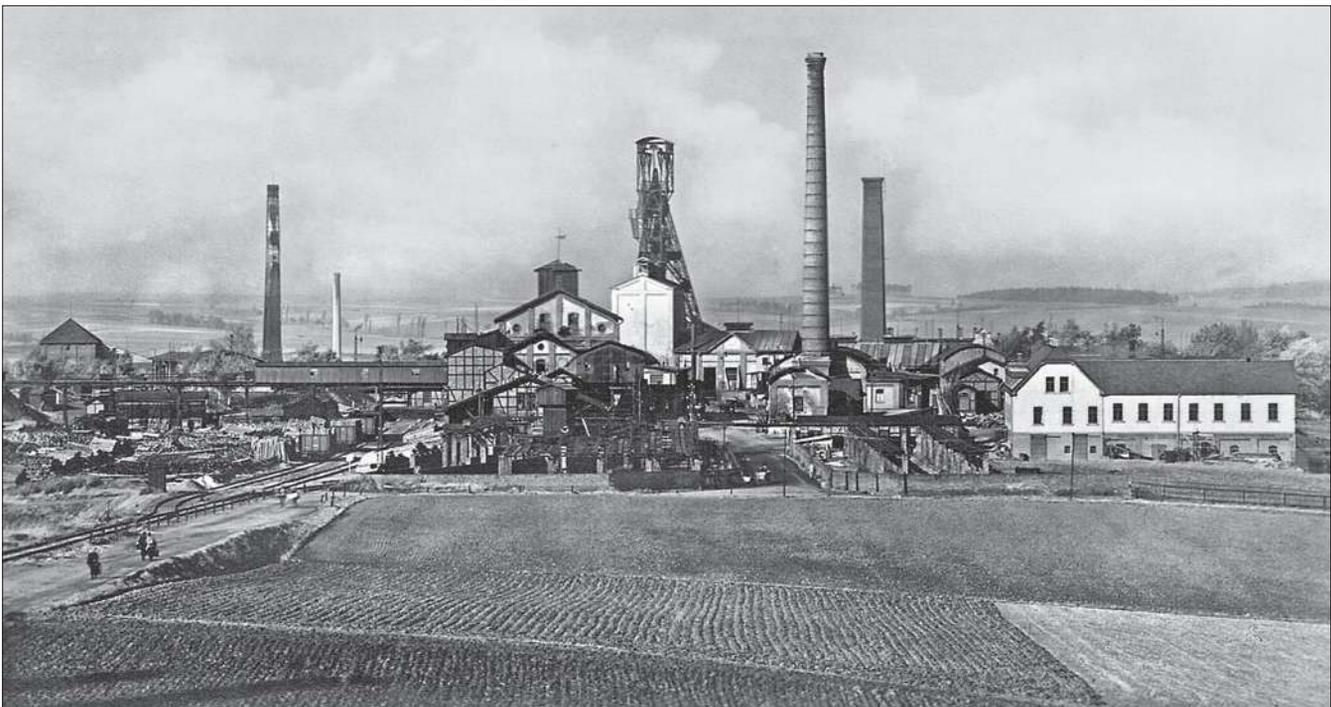


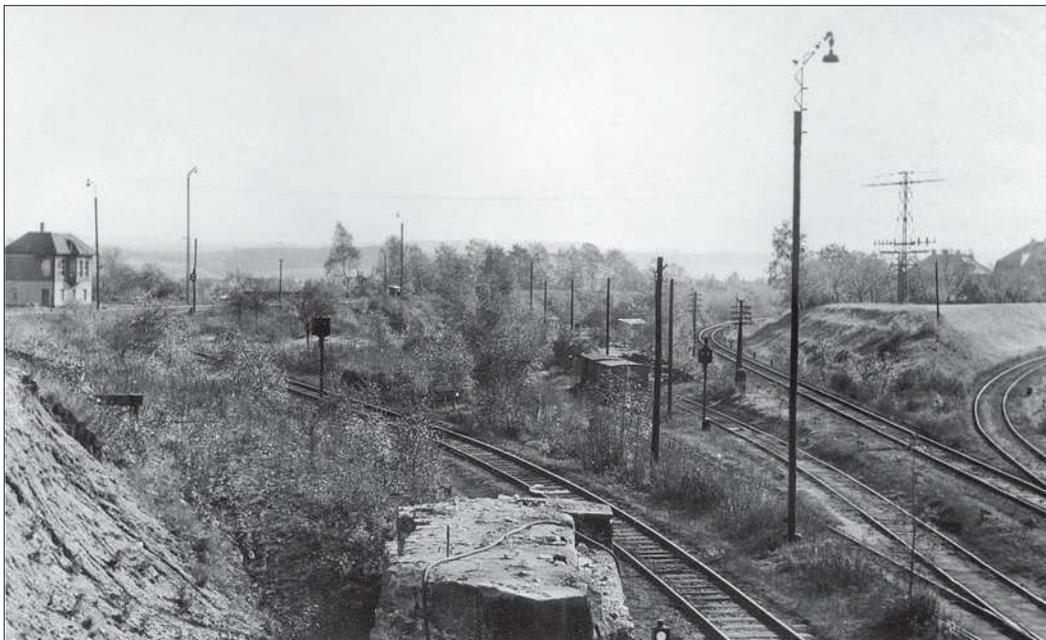
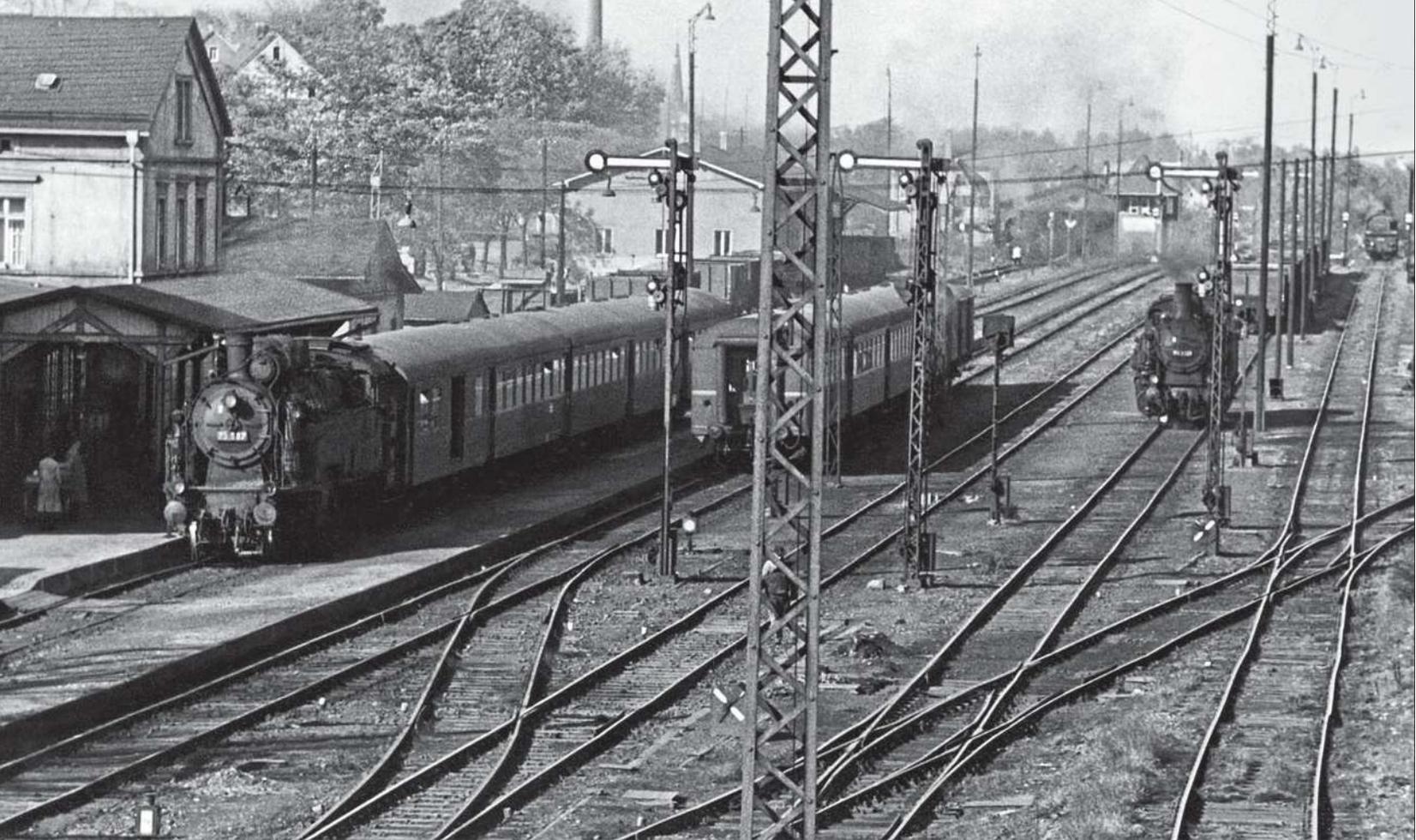
*Im Bahnhof Lugau zweigte gegenüber dem Empfangsgebäude das Anschlussgleis zum Johannes-Schacht ab. Später nutzte es nach der Schließung des Bergbaus eine Ziegelei. Der Gleisrest bis vor den früheren Bahnübergang mit der Wiesenstraße blieb noch weit nach 1990 erhalten. Jüngere Einwohner werden die einstige Bedeutung dieses Gleisstücks nicht kennen. Parallel zur Kohlebahntrasse führt heute noch die Bahnstraße entlang.*



*Rangierpferde waren auf den Gleisanlagen der Schächte eine große Hilfe. Hier ist der Wagenverschub mittels wirklicher „Pferdestärken“ auf den Gleisen des Vertrauensschachtes zu sehen. Ein Bilddokument, welches Günter Meyer im Museum Zwickau im Rahmen seiner Kohlebahnforschungen reproduzieren durfte.*

*Die gleiche Schachanlage kurz nach der Jahrhundertwende um 1905 aufgenommen. Viel hat sich geändert. Die Huntebahn ist über den Anschlussgleisen eingehaust worden. Ein Förderturm ist errichtet worden. Die Kohleförderung scheint mit dem Vortrieb enorm voranzuschreiten. Anders ist der große Vorrat an Grubenholz nicht zu erklären. Sicher werden nun Maschinen der Staatsbahn mit dem Verschub der Wagen betraut sein.*





*Vom Oelsnitzer Stellwerk 1 aus gelang am 18. Oktober 1966 dieser Blick auf die noch erkennbare und erhaltene Gleisführung zu den Oelsnitzer Schächten. Das Foto trägt auf der Rückseite alle Angaben. Der rechte Streckenbogen führt zum Deutschland-Schacht. Unter dem Ablaufberg führte das Kaisergrubengleis hindurch. Die abgebaute Brücke verband die Vereinigtfeld-Schächte mit dem Bahnhof. Bergbaugeschichte vor ihrem Erlöschen.*

frühen 1960er Jahren hatte Günter Meyer noch die Möglichkeit, viele Spuren der Anschlussbahnen ausfindig zu machen. Mit dem Wissen über ihren Verlauf konnten alte Dämme, freie ebene Plätze neben den Gleisen, freie Gassen und Abschnitte neben Häuserzeilen, verwaiste Brückenköpfe oder noch erhaltene kurze Gleisabschnitte ihre einstige Bedeutung offenbaren. Bei seinen Exkursionen zwischen 1960 und 1966

mit Notizblock und Kamera zwischen Oelsnitz und Lugau konnte er noch eine kleine Zeitreise unternehmen. Ein Maniko war aber, nur von einem Bergwerk kommende Kohlezüge sehen zu können. Einige Schächte waren schon Jahrzehnte geschlossen. Das letzte noch fördernde Bergwerk war der Karl-Liebkecht-Schacht in Oelsnitz/Erz. Bis 1997 existierte das Anschlussgleis vom Abzweig hinter dem Bahnübergang

*„Wer A sagt, muss auch B sagen“. So hat Günter Meyer, wenn er einmal das Stellwerk 1 des großen Oelsnitzer Bahnhofs als Fotoplatz nutzen durfte, auch in die Gegenrichtung nach St. Egidien fotografiert. Der Blick geht von den Bahnsteiggleisen mit dem Empfangsgebäude über die weiten Gleisanlagen bis hinter zum Stellwerk an der St. Egidien Einfahrt mit der seitlich gelegenen Lokstation. Das gerade erkennbare Betriebsgeschehen dokumentiert die Bedeutung der Station. 75 587 wartet mit dem P 1815 auf die Abfahrt nach Stollberg. In den Gütergleisen rangiert eine sächsische 94er. Das Heizhaus ist mit Rauchfahnen vernebelt, die auf Aktivitäten schließen lassen. Ganz rechts ist noch eine Schlepptendermaschine zu erkennen. Die Tenderrückwand lässt auf eine G 12 schließen.*

*Am gleichen Tag mit der intensiven Begutachtung und Dokumentation des Betriebsgeschehens auf den letzten Oelsnitz/Lugauer Kohlebahnen hat er den P 3197 im Haltepunkt Mitteloelsnitz porträtiert. 75 524 bespannt den Zug nach Wüstenbrand über Neuoelsnitz und Lugau. Links vor dem Haltepunkt befand sich ein Schacht. In Folge der Bergbautätigkeit hat sich das Gelände im Umfeld über die Jahrzehnte über 10 Meter gesenkt. Der Bahnbetrieb wurde dadurch nicht beeinträchtigt. Jahre später wurde der Haltepunkt zwecks mangelnder Rentabilität eingestellt. Erst 2010 ist er im Zug des größten sächsischen Volks- und Vereinsfestes, dem „Tag der Sachsen“, der in Oelsnitz stattfand, wiedereröffnet worden und wird von der Citybahn im Reiseverkehr betrieben. Oberhalb des Haltepunktes steht heute ein Gewerbegebiet.*

mit der Äußeren Stollberger Straße (damals Straße der DSF) bis ins Gelände des heutigen Bergbaumuseums. Dieses Gleis nebst der Abzweigstelle und ein Gleisrest in den Nebenanlagen des Bahnhofs Lugau zum ehemaligen Johannes-Schacht waren die letzten Überbleibsel, bis in die späten 1990er Jahre.

Noch fesselnder war für Günter Meyer die Erkundung der Zweiggleise zu den Schächten rund um den Bahnhof Oelsnitz/Erz. Als Eisenbahner war es ihm wieder möglich, aus den Stellwerken des Bahnhofs heraus, speziell mit dem erhöhten Fotostandplatz, aufschlussreiche Übersichtsaufnahmen anzufertigen. In den südlichen Bahnhofskopf Richtung Neuoelsnitz/Stollberg gesehen, zeigten die noch erhaltenen Gleise die ehemaligen Schienenwege zum Deutschland-Schacht, zur Concordia und der Kaisergrube sowie die Reste der Überführung zu den Vereinigtfeld-Schächten.

In Neuoelsnitz (früher Höhlteich) gelang ihm als einzigem Eisenbahnfotografen das in Folge einer Bergsenkung eingefallene Streckengleis in der Stationsmitte festzuhalten. Neben aller noch zu spürender Kohlenbahngeschichte war hier das Kommen und Gehen der sächsischen 75er ein letzter Blick in eine schon fast dahindämmernde, sächsische Eisenbahnherrlichkeit. Letzte Abteilwagen und Packwagen P Sa 89 gehörten noch zum Bild auf den Nebenstrecken dieser Bergbauregion. Er hat es intensiv aufgenommen und bewahrt.



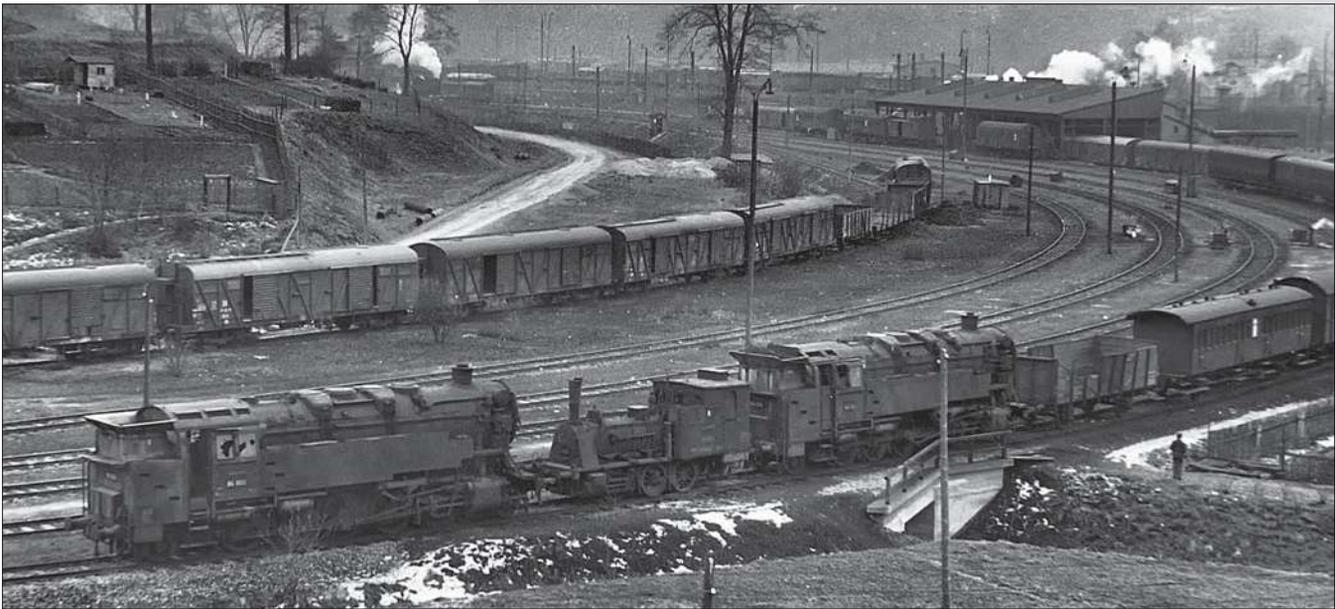


*Über die Schwarzenberger Bahnsteige hinweg ist nach Günter Meyers Angabe im Sommer 1954 aus dem Zug heraus diese Aufnahme entstanden. Es war schon der beginnende Rückzug dieser Baureihe vom Einsatz im Erzgebirge. Von 11 Betriebsmaschinen waren ab Juli 1954 nur noch vier im Bestand des Bw Schwarzenberg. 84 008 wechselte per 1. Januar 1956 zum Bw Aue. Die Aufnahme am Güterzug vor einer G 8<sup>3</sup>, einer 56.1 mit Tenderbeschriftung, ist eine fotografische Kostbarkeit. Wird Günter Meyer hier bewusst gewesen sein, welches Risiko er eingegangen ist, diesen Zug im Dienst der WISMUT aufgenommen zu haben?*

# Frühe Werke – wertvolle Bildschätze

Der folgende Bilderbogen soll Günter Meyers frühen Werken gewidmet sein. In einem Interview für den WochenSpiegel Aue fragte ich ihn, wann er bewusst das erste Mal für ein Lokomotivporträt auf den Auslöser gedrückt habe. Die Antwort war nicht schwer. Das genaue Datum haben wir damals im Eifer der Unterhaltung nicht notiert. Es war wohl im Jahr 1951. Er besuchte die Rollbockbahn in Reichenbach. Dorthin hatte er seine Kamera mitgenommen. In einem heimlichen Moment

holte er sie hervor und schoss von der 99 161 sein allererstes Lokomotivfoto. Zu jener Zeit war das Fotografieren von Eisenbahnanlagen und Lokomotiven wirklich noch eine gefährliche Sache. Die Transportpolizei und aufmerksame Mitarbeiter hatten ihre Augen überall. In dieser Ära, keine sechs Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der politischen Neuordnung unter der Besatzungsmacht, konnte man durchaus mit eventueller Denunzierung über sein Tun und Lassen



*Nachdem das Bw Schwarzenberg 1956 in das Bw Aue eingegliedert wurde, verringerte sich auch der Bestand der Baureihe 84 von einst 11 Maschinen auf drei bis zur kompletten Außerdienststellung im Jahr 1958. Die Auer 84 standen dann ungenutzt in der Abstellanlage. 89 7263 ist 1960 von 84 006 und 84 001 (re.) eingerahmt zu sehen. Zwei Jahre später begann dann die Ausmusterung der Baureihe. Die Kesselschäden erforderten Neubaukessel, was nicht mehr wirtschaftlich gewesen wäre.*



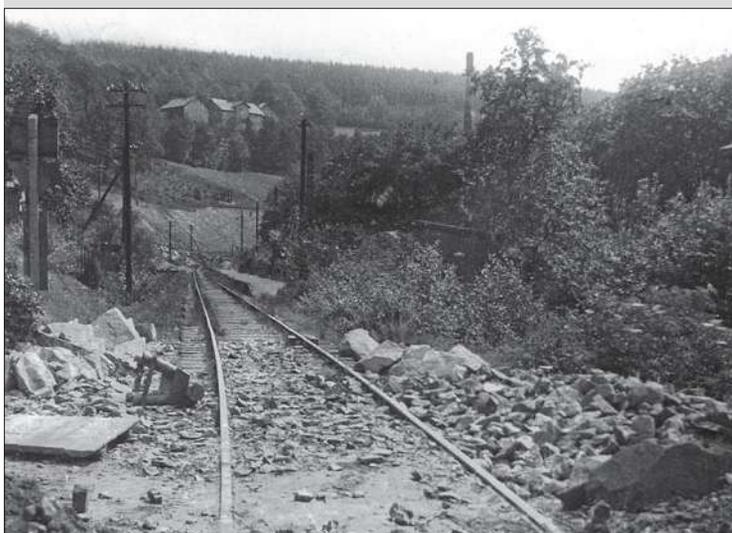
*75 522 steht mit einem kurzen Güterzug im Bahnhof Aalfalter. Nach 1945 wurde die Strecke zwischen Zwönitz und Stollberg abgebaut, aber auf Drängen der WISMUT auf altem Planum wiederhergestellt. Ein Kuriosum in Sachsen. Vom Bahnhof Aalfalter gibt es nur eine Handvoll Bilder. Drei davon finden sich in Günter Meyers Archiv.*

*99 161 war die erste von Günter Meyer porträtierte Lokomotive. Mit dieser Aufnahme gepaart von Bedenken über sein eigentlich verbotenes Tun, aber auch „Kaltschnäuzigkeit“, begann sein jahrzehntelanges Schaffen in der Eisenbahnfotografie.*



Die 5,4 km lange Nebenstrecke verband bis zum 12. 6. 1952 die beiden Bergstädte Schneeberg und das später eingemeindete Neustädtel mit der SN-Linie in Schlema unt. Bf. Der intensive Bergbau in der Region hinterließ nach 1945 seine Spuren. Starke Geländesenkungen ließen im Bereich Oberschlema-Schneeberg keinen sicheren Bahnbetrieb mehr zu. So existierte ab 1952 nur noch der Streckenrest zwischen Schlema unt. und ob. Bf.

Im Jahr 1954 begann man mit dem Abbau der Gleisanlagen im Bahnhof Schneeberg. Die Gebäude durften überleben. Besonders auffallend ist das alte sächsische Heizhaus mit den runden Schuppentoren. Es steht noch heute wie das große Empfangsgebäude. Im Sommer 1954 hatte die Abbaukolonne mit der Demontage leichtes Spiel. Die Schienen waren mit Nagelplatten auf den Schwellen befestigt. Auf der Fläche der beiden Ladegleise am Streckenende (obere Abbildung) ...



... siedelte sich sofort ein Kohleladeplatz an. Meter um Meter verschwand 1954 der Gleisverlauf. Nur Günter Meyer hielt mit wenigen Aufnahmen das Geschehen in der Nachbarstadt fest. Nach dem Abbau der Schienen folgte das Ausheben der Schwellen. Die Narben im Bahnhofsgelände lassen den Gleisplan größtenteils aufblitzen. Schon drei Jahre vorher besuchte er die Strecke und es ist nur ein einziges Bild davon erhalten. Die Kontaktkopie des 6x6-Negativs aus der Voigtländer Brillant V6 zeigt einen Blick auf die freie Strecke am Haltepunkt Schneeberg mit einer von Geröll überspülten Gleislage. Vielleicht ist er wegen der deutlichen Unwetterfolgen nach einem Starkregen im Jahr 1951 dorthin gelangt. Die Linie war 1951 noch bis zum Endbahnhof in Betrieb.



rechnen. Doch das Motiv heimlich aufzunehmen war noch nicht das Ende des heiklen Unterfangens Eisenbahnen zu fotografieren. Ist es ein Risiko, den Film zur Entwicklung und Vergrößerung in fremde Hände zu geben? Damals durchaus.

Die ersten eigenen Aufnahmen von Günter Meyer sind teilweise als kleine 6x6-Abzüge erhalten geblieben. Einen Teil der Negativsammlung hat er im Jahr 1955 selbst vernichtet. Er befürchtete eine Durchsuchung. Einige von ihm sicherheits- halber vernichtete Negative hat er dann bei Freunden als Abzüge reproduzieren können. Sie sind mit dem Zusatz „Ersatznegativ“ in der Sammlung sofort zu erkennen. So auch das Bild von der 99 161 in Reichenbach. Jene kleinen Abzüge datieren alle aus dem Jahr 1951. Sie sind mit einer Voigtländer-Faltenbalg-Kamera und Rollfilm entstanden. Die Filme hat Günter Meyer selbst entwickelt und sie gingen nicht in fremde Hände. Die Abzüge der 6x6-Negative wurden ebenso selbst in der heimischen Küche im Kontaktverfahren, also 1:1-Vergrößerungen, hergestellt. Jene frühen Werke tragen schon die sich dann später immer weiter herausbildende Handschrift des Eisenbahnfotografen. Neben dem Hauptmotiv Lokomotive oder Gleisanlage bleibt für die Umgebung noch genügend Abbildungsraum. Diese Bilder sind mit die größten Schätze in der Meyer'schen Sammlung. Er hat dabei auch einen eigenen Weg zur Archivierung gefunden. Nach der ersten Schaffenszeit mit den wenigen 6x6-Abzügen vergrößerte Günter Meyer seine Aufnahmen dann selbst auf das Postkartenformat von 9x14 cm. Auf dieses Format abgestimmt baute er seine „Fotokisten“. Die alten 6x6-Kontakt-Abzüge klebte er dann auf Fotopapier im Postkartenformat und konnte sie so an der richtigen Stelle in den Streckenchroniken und Lokarchiven einordnen. Später stellte er beim erneuten Wechsel des For-

*Eine sächsische XVIII H, die spätere Baureihe 18, zu sehen, war nur im Einsatz auf einer von Dresden ausgehenden Hauptstrecke möglich. Die 10 in Chemnitz gebauten Lokomotiven wurden bei ihrer Indienstellung in Dresden beheimatet. Die Strecken nach Leipzig, Bodenbach und Berlin waren ihr Einsatzgebiet bis 1965. Am 9. Juni 1959 gelang es Günter Meyer, die Abfahrt der 18 007 mit dem D 51 nach Berlin im Vorfeld des Dresdner Hauptbahnhofs und den Gleisdreiecken festzuhalten. Die Fotoserie von fünf Aufnahmen zeigt die Vorbeifahrt der formschönen Maschine. Im heimatlichen Aue traf er im Jahr 1954 auf die badische 75 264 beim Wassernehmen unterhalb der großen Bahnhofsbrücke. Die Maschine war im Bestand des Bw Aue ohne Zweifel ein Sonderling neben ihren sächsischen Schwestern der Reihe 75.5.*





*Nach der Ankunft des Festzuges 100 Jahre Eisenbahn Zwickau – Schwarzenberg am 11. Mai 1958 in Schwarzenberg wurde die 98 7051 vom Bw Dresden Altstadt mit dem kurzen Personenzug auf dem Ladestraßengleis abgestellt. Dabei wurde von Jung und Alt die Gelegenheit genutzt, die damals schon recht betagte VII T ausgiebig zu begutachten.*

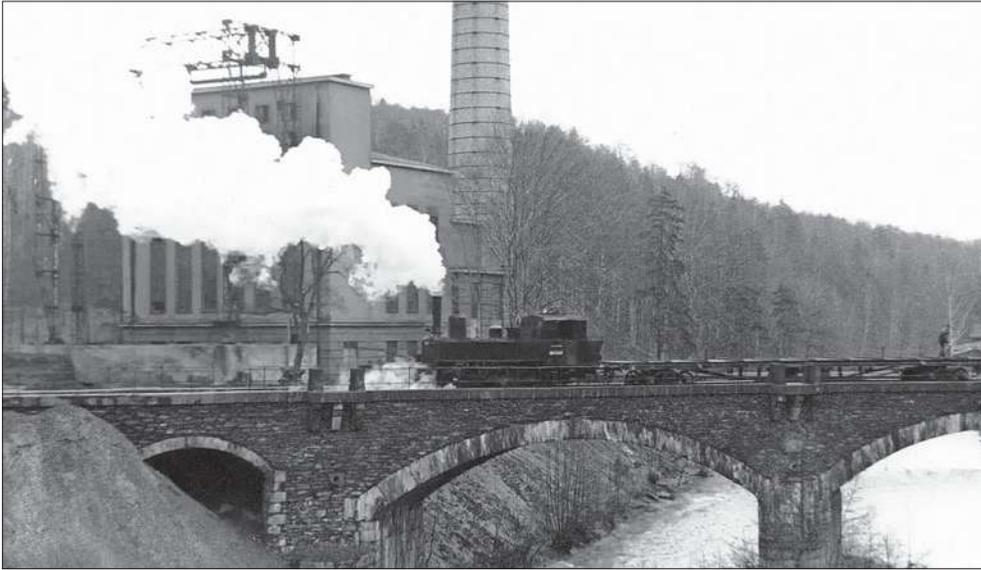
mates auf die „Weltpostkarte“ (10,5x14,5 cm) neue Abzüge her und baute sich wieder passende Fotokisten für seine Archivschränke.

Der Zeitraum von 1951 bis 1962 spendierte ihm eine Fülle an danach nicht wieder zu erlebenden Eindrücken. Ob er es damals auch so empfunden hat, darf wohl verneint werden. Es fotografisch festzuhalten war ein Aspekt seiner Heimatforschung. Hier ist es angebracht, das Thema ein wenig zu verlassen. Das Stichwort Heimatgeschichte ist gefallen. Was vielleicht nicht allen Eisenbahnfreunden bekannt ist, Günter Meyer hat auch seiner Heimatstadt viel fotografische Aufmerksamkeit zukommen lassen. Fast alle Straßen von Aue hat Günter Meyer mit deren Häusern festgehalten. So schlummern noch hunderte an Negativen allein von diesem Teil seines heimatgeschichtlichen Interesses in den Negativtaschen der großen Sammlung. Man könnte einen fotografischen Auer Straßenatlas erstellen. Doch das ist immer noch nicht alles. „Dampf bleibt Dampf“ titelt ganz bewusst dieses Buch über Günter Meyers Lebenswerk. Die Dampfkraft in all ihren Facetten begeisterte ihn schon in Kindertagen. So auch Dampfschiffe. Bei einem unserer ersten Treffen in den frühen 1980er Jahren schwärmte er förmlich von seinem anderen Hobbygebiet.

Wie verblüfft war ich als Jugendlicher zu hören, wie er sich für die k.k. (königlich-kaiserliche) und spätere k.u.k. (kaiserliche und königliche) österreichische Kriegsmarine 1849–1918, ihre Dampfschiffe und ihren Kriegshafen in Triest interessierte.

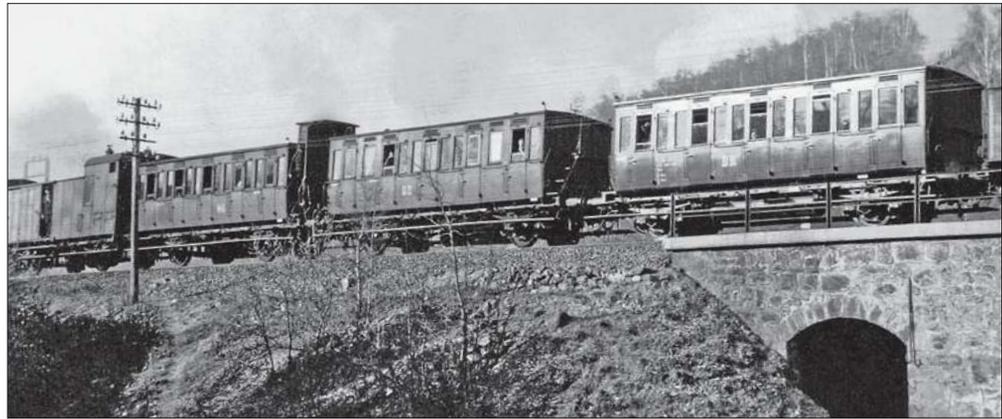
Die Eisenbahn blieb aber immer an erster Stelle. Sein Weitblick, alles zu dokumentieren bestätigt sich beispielsweise durch einige Aufnahmen vom Gleisabbau im Bahnhof Schneeberg. Den Abbau der Gleise zeigen Aufnahmen aus dem Jahr 1954. Betriebsaufnahmen sind hauptsächlich von Postkartenmotiven her bekannt. Den gleislosen Bahnhof nahm er bewusst von gleichen Positionen aus auf, wie einst die Fotografen der Postkartenmotive. Treffende Vergleiche können so gezogen werden. Ein Rollfilmm negativ spendierte er noch dem ehemaligen Haltepunkt Schneeberg.

Dem Bahnhof Aue, den Strecken im Umfeld und besonderen Maschinen galt zuerst seine Aufmerksamkeit. So sind bildliche Belege von interessanten Lokomotiven erhalten geblieben. Einmal die in Aue eingesetzte badische 75 264. 1954 nahm er sie heimlich vor der Auer Bahnhofsbrücke am Wasserkran stehend auf. Gut 10 Jahre später begegnete er in der Lausitz wieder der badischen Tenderlok. Ein absoluter Glücksschuss gelang ihm Ostern 1954 in Niederschlema.



*Um 1900 wurde ein Teil der SZ (Schwarzenberg – Zwickau) – Linie zweigleisig ausgebaut. Zwischen Hartenstein und Aue wurde dabei die alte eingleisige Streckenführung begradigt und neu trassiert. In der Niederschlemaer Ausfahrt führte die alte Strecke auf einer Steinbogenbrücke über die Zwickauer Mulde. Das Bauwerk und das darüber führende alte SZ-Streckengleis blieben bis zu einem Holzladeplatz erhalten. Auf diesem Gleisstück rangiert hier Ostern 1954 die 89 7569.*

*Beim P 3118 nahm er an der Hakenkrümme die Personenwagen am 21. März 1958 in den Fokus. Die beiden Personenwagen ohne Bremserhaus sind im gleichen Jahr bei den beiden Jubiläumszügen nach Schwarzenberg und Johannegeorgenstadt hinter der 98 7051 zum Einsatz gekommen. Beim mittleren Wagen ist die Handbremskurbel zusehen.*



Auf dem alten Streckengleis nach Hartenstein, das damals als Anschlussgleis zu einem Holzladeplatz erhalten blieb, sah er die 89 7564. Dahinter verbirgt sich eine um 1954 im Bw Aue stationierte ehemalige österreichische 97er.

Ein weiterer Lokomotivklassiker ist mit den Auer Gleisen verbunden, die Baureihe 84. Für die Bespannung der schweren WISMUT-Erzzüge stationierte die Reichsbahndirektion Dresden 1949 alle Maschinen dieser Baureihe aus dem Müglitztal ins Erzgebirge um. In Schwarzenberg erhielten sie ihre neue Heimat. Von Johannegeorgenstadt aus beförderten sie Uranerzzüge bis Schwarzenberg. Bis nach Zwickau waren die Betriebsstoffreserven nicht ausreichend groß genug bemessen. Wenige Jahre später war der Einsatz schon Geschichte. Einige Lokomotiven standen dann in den Auer Abstellanlagen und warteten auf die Ausmusterung. Die Maschinen vor den Erzügen der Besatzungsmacht aufzunehmen trauten sich nur wenige, einer war Günter Meyer. Das Bild der 84 009 in Schwarzenberg ist somit eine ganz große Rarität.

Noch einige weitere Bildschätze sollen aufgeführt sein. In Dresden gelang ihm eine Bildserie von der Durchfahrt der Gleisdreiecke zwischen dem Hauptbahnhof und Dresden Mitte mit der 18 007 vor dem D 51 nach Berlin. Etwas we-

niger spektakulär, aber gleichfalls sehenswert und wertvoll ist eine Aufnahme der 75 522 bei der Durchfahrt des nach 1945 wiederaufgebauten Bahnhofs Affalter oder dem Halt der 98 7051 vor dem Festzug „100 Jahre Eisenbahn Zwickau-Schwarzenberg“. Im Kapitel zum Jubiläum der Johannegeorgenstädter Strecke wurde bereits über die Maschine und den sehenswerten Personenzug berichtet. Das genaue Studium der Meyer'schen Motive klärt manche Frage später auf. Habe ich zu dieser Fahrt die Herkunft der Maschine im Jahr 1958 noch offenlassen müssen, zeigen die Aufnahmen von dieser Fahrt die Stationierungsschilder. Ein Motiv der Lok präsentiert die Guss-Schilder Rbd Dresden und Bw Dresden Altstadt.

Der Bildreigen aus den 1950er Jahren könnte noch weitergeführt werden. Zwei Dinge würden sich aber hier fortsetzen. Das ist einmal die damals noch vorhandene Motiv-Konzentration auf die Regelspurstrecke, die sich erst mit dem Kennenlernen von Fritz Hager und Günter Meyer zum Anlass des Schwarzenberger Festzugs am 11. Mai 1958 änderte und andererseits die damals schon hohe fotografische Qualität! Mit dem landläufig verwendeten Begriff von einfach „Eisenbahn knipsen“ darf man selbst seine frühen Werke keinesfalls in Verbindung bringen.



*Dr. Andreas Winkler sprach die Laudatio auf den Preisträger des Claus-Köpcke-Medien-Sonderpreises, Günter Meyer. Für den Eisenbahnhistoriker und Lokführer im Ruhestand war es eine ganz neue Erfahrung, so im Mittelpunkt zu stehen. Die Ehrung für sein Lebenswerk und die Mitarbeit bei vielen Publikationen wurde von großem Applaus begleitet. Die Ehrenurkunde fand dann im Flur der Meyer'schen Wohnung ihren Ehrenplatz. Die Auszeichnung hat Günter Meyer tief bewegt. Für einen Beitrag im WochenSpiegel Aue im Januar 2007 über sein Schaffen und die kürzlich erfolgte Auszeichnung wurde sie zusammen mit seinem allerersten Lokomotivporträt, der 99 161 in Reichenbach, in die Szenerie aufgenommen.*

# Große Ehrung für sein Lebenswerk

Mit einer festlichen Veranstaltung beim Träger des Claus-Köpcke-Preises 2005 – der Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V. – wurde im Dezember 2006 bereits zum vierten Mal der „Claus-Köpcke-Preis“ des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e. V. (VSSB) verliehen. Heute ist der Verein in der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen aufgegangen.

Benannt ist er nach dem berühmten Eisenbahnpionier, Ingenieur und Finanzrat des Königlich-Sächsischen Finanzministeriums Prof. Claus Köpcke (1831–1911), der u. a. maßgeblich am Bau des einst sehr weit entwickelten Schmalspurnetzes beteiligt war. Der Preis dient zur Anerkennung von Pflege, Erhalt und Weiterentwicklung der sächsischen Schmalspurbahnen. Aus den 50 Nominierungen wurde die Traditionsbahn Radebeul e.V. als Anerkennung für die über dreißigjährige Traditionspflege, insbesondere für die Erhaltung eines historischen Zuges aus der Epoche der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn um 1900, mit dem 1. Platz bedacht. Der Verein Schwarzbachbahn e.V. und der Förderverein Westsächsische Historische Eisenbahnen e.V. wurden mit dem 2. und 3. Preis geehrt.

Neben einem Medienpreis wurden am 8. Dezember 2006 erstmals auch zwei Sonderpreise verliehen. Einmal nahm die Frau von Gernot Bahr einen Preis für das von ihm geschaffene beeindruckende Zeichnungsarchiv sächsischer Schmalspurbahnen posthum entgegen. In der Kategorie Medien entschied sich das Kuratorium, einen weiteren Sonderpreis zu vergeben. Der im Dezember 2006 fast achtzigjährige, weit über Sachsen hinaus bekannte Eisenbahnfotograf Günter Meyer aus Aue wurde für sein Lebenswerk geehrt.

Dr. Andreas Winkler sagte zur Preisvergabe: „Die hohe Zahl von Nominierungen auch im vierten Jahr der Preisvergabe zeigt, dass der „Claus-Köpcke-Preis“ schon zu einer guten Tradition geworden ist. Das gemeinsam begangene Festjahr zum 125. Geburtstag der Schmalspurbahnen hat diese große Geschichte auf schmaler Spur in besonderer Weise in Erinnerung gerufen. Das außerordentliche Engagement der Vereine und Bahngesellschaften ist in besonderer Weise anzuerkennen. So hat Sachsen noch ein Dampfparadies noch, das aber besser entwickelt werden muss. Dies gilt in besonderer Weise für die Bahnen im Regelbetrieb, für die eine effizientere Struktur erforderlich ist. Die Traditionsbahn Radebeul ist seit über 30 Jahren aktiv bei der Bewahrung sächsischer Schmalspurbahngeschichte in vorbildlicher Weise tätig und für viele Eisenbahnfreunde der Anstoß gewesen, sich auch zu engagieren.“

Günter Meyer hat an der Bewahrung sächsischer Eisenbahn- und Schmalspurbahngeschichte einen hohen Anteil. Mit großem Applaus wurde die Verkündung seiner Auszeichnung begleitet. In seiner Laudatio auf den Preisträger blickte Dr. Andreas Winkler auf einige Etappen von dessen medialer Tätigkeit zurück. Mit einer Power-Point-Präsentation wurden die Titel seiner Veröffentlichungen vorgestellt. „Verbotene Reichsbahn. Die DR der fünfziger und sechziger Jahre“, „Eisenbahnreise ins Erzgebirge. Eisenbahnromantik im Erzgebirge und Vogtland“, „Meisterfotos aus der Dampflochzeit“ wurden dabei gezeigt. Seine Mitarbeit an Veröffentlichungen zur sächsischen Schmalspurbahngeschichte blieb nicht unbeachtet. Mit der „weißen Broschürenreihe“ der Traditionsbahn Radebeul wurden die Leser Anfang der 1980er Jahre auf die Aufnahmen Günter Meyers aufmerksam. In der Reihe „Schmalspur-Album





*Günter Meyer mit den weiteren Preisträgern des Jahres 2006 und dem damaligen VSSB-Präsidenten Dr. Andreas Winkler, heute Vorstand der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen, bei der Übergabe der Urkunde. Er sagte in seiner Laudatio u.a.: „Mit Günter Meyer haben wir eine sehr verdienstvolle, weit über Sachsen anerkannte und sehr bescheiden gebliebene Persönlichkeit ehren können. Ein Vorbild für viele Eisenbahnfreunde, dem wir viel zu verdanken haben. Seine Dokumentation der Eisenbahnen, vor allem auch der Schmalspurbahnen, schon aus den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts, ist ein Fundus, der nicht hoch genug geschätzt werden kann.“*

*Mit der Tätigkeit der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen werden die während der zehnjährigen Tätigkeit des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. (VSSB) entstandenen herausragenden Projekte fortgeführt und erhalten ein langfristiges Dach.*

Der rechts abgebildete Zeitungsartikel aus dem WochenSpiegel Aue erschien in der Ausgabe vom 31. Januar 2007, sozusagen am Vorabend seines 80. Geburtstages. Ich habe den Beitrag als damals verantwortlicher Redakteur der Stollberger Ausgabe für meine Auer Kollegen verfasst. Sie wussten nicht, was für ein unter deutschen Eisenbahnfreunden bekannter Mann in Sichtweite ihrer Redaktion wohnte.

„65 Stufen bis zum Paradies“ hat einen konkreten Bezug. 65 Stufen musste Günter Meyer aus dem dritten Stock des Wohnhauses am Wettiner Platz zu Besorgungen in der Stadt oder zum Briefkasten im Hausflur nach unten laufen – und auch wieder hinauf. Eine für ihn noch zu bewältigende Aufgabe. Doch es war ihm bewusst, dass der Tag kommen werde, wo trotz erstaunlicher Vitalität, das Alter doch mahnend den Finger hebt. Jene 65 Stufen hatte auch jeder Gast hinaufzusteigen, bevor er in Günter Meyers Arbeitszimmer stand und ihm beim Öffnen der Archivschränke sprichwörtlich die Tore zu einem Paradies, einem Bildparadies der sächsischen Eisenbahngeschichte, geöffnet wurden.

In Erdmannsdorf-Augustusburg gratulierte der damalige 1. Vorsitzende des SEM Chemnitz, Holger Zeuke, dem Jubilar zu seinem 80. Geburtstag im Beisein der beiden Autoren Volker Jacobi und Jürgen Vieweger (re.). Aufgenommen am 3. Februar 2007.



WochenSpiegel

## 65 Treppenstufen bis zum Paradies Günter Meyer wurde für sein fotografisches Lebenswerk geehrt

REGIONALES

■ Von Helge Scholz

Am 8. Dezember erhielt der Auer Eisenbahner und Chronist den Claus-Köpcke-Sonderpreis, gestiftet vom Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen „Erdlich“, so der allgemeine Tenor während der Veranstaltung in der Fahrzeughalle der Jobstädt-Prößnitztalbahn und unter tausenden Beifall erhielt ein europaweit bekannter Eisenbahnhistoriker und pensionierter Lokführer die Würdigung seines Lebenswerkes. Nicht nur er, sondern auch seine Frau, erlebten diese Ehrung mit nicht mehr unterdrückbaren Rührungstränen. Glückwünsche über Glückwünsche schlossen sich an.

Wieviel mal ich diese berühmten Stufen hinauf in das „Paradies“ der sächsischen Eisenbahnfreunde gestiegen bin, kann ich nicht sagen. Es ist jedenfalls immer ein Erlebnis und ergreifend, wie man von „Meyers“ familiär empfangen wird und im Gespräch das Thema keine Rolle spielt. In seinem Arbeitszimmer mit der großen Archivarwand, den Fotoarchiven und dem Negativarchiv gehen dem Fan dann die Augen über. Peinliche Ordnung ist der Schlüssel. In Sekunden das gewünschte Foto aus den vielen Tausend archivierten Abzügen oder Originalstücken herauszusuchen und zu jedem er oder sogar kleine Geschichten. Daten können schonmal eingeplante Minuten zu Stunden werden.

Von Altensachsen auf Rügen bis Forster Stadtbahnnetz hat er alles erforscht was sich in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts auf ostdeutschen Eisenbahnstrecken aller Spurweiten bewege. Eisenbahn war seine Liebe und dass seine Leidenschaft auch schwerliche Verluste mitsich brachte, bedrückt ihn heute sehr. Auch das ist Groß!



■ Die Urkunde hat einen Ehrenplatz erhalten. Mit dem Bild der 99 161 begann die Leidenschaft

Ein Blick zurück: Im Sommer 1955 rückte er mit der Gleisbau- und begann damit seinen Dienst bei der Deutschen Reichsbahn. Promoviert wurde er im Rang eines Reichsbahninspektors an einem symbolischen Tag: dem 2. Oktober 1990.

Erst für den Betriebsdienst als untauglich eingestuft, hat er bis gesprochen und nach Schaffner- und Lokomotivbeizer dann endlich den Regler in die Hand nehmen dürfen, heißt - für „Laien“ er fahren zu dürfen.

Die Kamera war und ist sein Begleiter. Nach zwanzigjähriger Freundschaft habe ich nun erfahren, was sein erstes Eisenbahnbild war: Ein Lokporträt der metersprunghohen Maschine für die Reichsbach-Oberheinsdorf Bahn. Dort hat er im unteren Bahnhof zum ersten Mal im „toten Winkel der Trape“ auf die Auslöser gedrückt. Alle Lokomotiven der DR und der

sächsischen Länderbahn, viele Wägenstationen befinden sich als Bildbeleg in seinem Archiv. Die ihm, seinem Wirkungskreis um das heimatische Aue herum enorm auszuweiten. Die Bekanntschaft dem väterlichen Freund, eröffnete Schmalspurbahnen, als sie noch (fast) alle im vollen Betrieb standen. Seine Motive bestechen einfach dadurch, dass er die Eisenbahn in der Landschaft porträtiert und dabei die Streckenlage dokumentiert hat.

Als Lokführer auf der Zwönitztalbahn und der Strecke nach Zwickau haben ihn noch einige pensionierte Eisenbahner im Landkreis in guter Erinnerung und Heimatfreunde ihn kennengelernt. Die Schmalspurstrecke bei Stützengrün und Schönheide bis hinauf nach Carlfeld und ganz speziell die Steilstrecke zum oberen Elberstocker Bahnhof hat er oft „in die Linse“ genommen.



■ Günter Meyer vor einem der Archivschränke. Die „Eisenbahnsprache“ seines Ordnungssystems versteht jeder sachkundige Gast. Foto: Scholz (2)

Wir wünschen ihm weiterhin viel Freude mit seinem Hobby und danken für die immer wieder freundliche Unterstützung bei der Illustration von Büchern, die ohne seine Mitarbeit ein entscheidendes Stück aussageärmer wären.

Sachsen“ sind seine Bilder vom ersten Band der grünen Reihe an vertreten und bis zur aktuellen roten Reihe setzt sich diese Zusammenarbeit, nun unter Federführung seines Sohnes, fort. Die Wilsdruffer Bahnbücher, Veröffentlichungen des FHWE, Fachzeitschriften, wie der Eisenbahn-Kurier, das Dampfbahn-Magazin mit seinen Quartals- und Spezialausgaben und der Preßkurier leben von diesen Bildschätzen. Seine Mitarbeit hat er nie mit Forderungen verbunden. Es war für ihn eine Freude, diese Veröffentlichungen zu bereichern. Sein Lebenswerk mit dem Claus-Köpcke-Sonderpreis zu würdigen, war eine richtige Entscheidung. Tief bewegt nahm er am Abend des 8. Dezember 2006 in der Fahrzeughalle der IG Preßnitztalbahn die Auszeichnung entgegen. Eine kurze Aufgeregtheit ist so zu interpretieren, dass es für ihn neu war, in dieser Form und Öffentlichkeit geehrt zu werden. Im Kreis von vielen Bekannten und Freunden hat er sich aber schnell aufgenommen gefühlt und voller Freude den Preis auf der Bühne angenommen.

Gut zwei Monate später feierte Günter Meyer am 1. Februar 2007 seinen 80. Geburtstag. Ein Blumenmeer im Wohnzimmer Günter Meyers kündete davon, wie viel Eisenbahnfreunde, Kollegen und Bekannte neben seinem Familienkreis an ihn und sein ganz besonderes Wiegenfest gedacht haben. Die Würdigung seines Lebenswerkes mit dem Sonderpreis brachte mancher dabei noch einmal mit persönlichen Glückwünschen zum Ausdruck.



Zur Eröffnung des Museumsbahnhofs Carlsfeld hatte der FHWE e.V. Günter Meyer eingeladen. Er reiste am 6. September 2003 nach Carlsfeld, verlebte dort einen sehr angenehmen Tag an einer seiner alten und wiederauferstandenen Wirkungsstätten und war gern bereit, bei dem von Holger Drosdeck organisierten Vergleichsfoto 1967–2003 mitzuwirken. Mit der letzten Bedienung der Carlsfelder Glashütte am 17. Juli 1967 endet der Schienenverkehr auf der Wilzschtalbahn. Das Erinnerungsmotiv wurde zur Bahnhofswiedereröffnung 36 Jahre später nachgestellt. Zu sehen sind neben Günter Meyer (re.), von links Karl Wolf, Achim Meinel, Steffen Weigel und Holger Drosdeck.



# Zu Gast bei den Museumsbahnen

Die WCd (Wilkau – Carlsfeld) – Linie stand ganz besonders im Fokus von Günter Meyers Schmalspurbahninteresse. Sie lag ja förmlich vor seiner Haustür. Von Wilkau-Haßlau bis hinauf nach Carlsfeld waren fast 42 Kilometer Streckenlänge von den IV K bespannten Zügen zu befahren. Nur wenige Züge fuhren direkt über die ganze Strecke. Von Wilkau-Haßlau aus ging es bis Kirchberg auf großen Abschnitten neben der Landstraße her. Ab Kirchberg änderte sich das Bild. Die Stadtdurchfahrt war in Sachsen, nach der Umlegung der Weißeritztalbahn vom alten zum neuen Bahnhof in Schmiedeberg, eine Einmaligkeit geworden. Seine Fotos von diesem Abschnitt sind wunderschön und laden förmlich, wenn es noch möglich wäre, zu einer Mitfahrt ein. Neben den Motiven um Kirchberg und Saupersdorf sind auch seine Bilddokumente der Wilzschtalbahn große Schätze. Damit ist der letzte Abschnitt der WCd-Linie von Schönheide Süd bis Carlsfeld gemeint. Die Wiedereröffnung des Bahnhofs Carlsfeld ließ Günter Meyer manche Erinnerung an den letzten Dienst auf dieser Strecke im September 1967 aufkommen. Ein letztes Mal erhielt da die Carlsfelder Glashütte Lieferungen über die Schiene. Nach 36 Jahren Betriebspause rauchte am 6. September 2003 erneut eine IV K vor dem rekonstruierten Carlsfelder Heizhaus. Die Einladung des FHWE, der Betriebseröffnung der ersten 30 Meter beizuwohnen, nahm er gern an. Ein Jahr später trug er bei seinem nächsten Besuch in Carlsfeld seine Uniform.

Die Museumsbahnen Steinbach-Jöhstadt und die Museumsbahn Schönheide besuchte Günter Meyer regelmäßig. Nicht jeder erkannte ihn dort. So ist es schwierig, Bilddokumente von seinen Mitfahrten auf den Strecken im Schwarzwasser- und Preßnitztal zu finden. Gleiches gilt für die Museumsbahn am Fuchsstein. Beide Strecken hat er zu ihrer Betriebszeit unter Regie der Deutschen Reichsbahn selbst erlebt. Unvergessen war für ihn dabei die Sonderfahrt zum 75-jährigen Betriebsjubiläum der WJ-Linie. Der Schnappschuss mit der Dampfwalze in Schlüssel wurde schon oft publiziert. Sie können das Motiv in der MEB-Spezialausgabe 19 „Bahnparadies Erzgebirge“ sehen.

An der Präsentation des Buches „Schmalspurbahn Grünstädtel – Oberrittersgrün“ aus dem Verlag Kenning nahm er mit den Autoren Bernd Kramer und Rainer Heinrich teil. Seine Bilder bereichern diese Streckenchronik.

Am 22. Juni 2007, einem Freitag, eröffnete der FHWE e.V. mit einer Feierstunde den Schmalspur-Museumsbahnhof Schönheide Süd. Unter die Festgäste mischte sich auch Günter Meyer mit seiner Frau.



*Ein Jahr später war Günter Meyer erneut in Carlsfeld zu Gast. Mit Achim Meinel und Jürgen Otto auf dem Führerstand der in Carlsfeld gastierenden Jöhstädter 99 1568-7 ist Günter Meyer am 4. September 2004 fotografiert worden. In Schönheide entstand dieses Erinnerungsmotiv am Heizhaus der Museumsbahn.*





*Zwei gute Freunde wurden bei der Eröffnungsveranstaltung gemeinsam in Szene gesetzt. Achim Meinel, langjähriger Eisenbahnfreund von Günter Meyer, hebt symbolisch zur Abfahrt der Museumszüge in die neue Gleisanlage „die Kelle“. Günter Meyer stellt dabei die Weiche in die richtige Zukunft der Museumsbahn in Schönheide Süd.*

*Am 30. Oktober 2010 hielt Karl Wolf das Treffen von Günter Meyer und seiner Frau mit Rainer Heinrich, Uwe Böttcher und ihm selbst in Ortmannsdorf fest. Einer musste auf den Auslöser drücken.*

Der teilweise Wiederaufbau der schmalspurigen Gleisanlagen im Bahnhof Schönheide Süd war damals ein wichtiger Bestandteil des bald darauf ins Leben gerufenen Projektes „Via Wilzschhaus“. Über das Scheitern dieses Vorhabens soll an dieser Stelle nicht gesprochen werden. Nur so viel die Meinung des Autors – welch vertane Chance!

Am 22. Juni 2007 steckte dieses Tourismuskonzept erst in den Köpfen der ersten engagierten Vordenker touristischer Belebung der Region mit dem Potenzial einer Dampfeisenbahn auf mehreren Spurweiten. Es war eine Zeit, in der neue (Schmalspurbahn-)Wege durchaus noch beschriftet werden konnten. Eine Neubaulinie war im Entstehen, die Zusammenarbeit der sächsischen Bahngesellschaften wurde auch mit diesem Projekt des VSSB e.V. befruchtet und im Bahnhof Schönheide Süd entstand eine neue Rollwagenanlage. Den Gästen konnte ein Einblick von der harten Arbeit vor über 30 Jahren gegeben werden.



*Günter Meyer ließ sich am 22.6.2007 animieren, den Wasserkasten der 99 1574-5 noch einmal mit einer Begrüßungsanschrift zu versehen. Früher haben seine Handschriften auf den Lokomotiven immer Abschiede begleitet. Ganz bewusst hatte ein Stück Kreide in der Fototasche des Autors den Weg nach Schönheide Süd für diese Gelegenheit gefunden. Mit großen Buchstaben schrieb Günter Meyer „22.6.2007 1. Fahrt“ an den Wasserkasten der Lokführerseite. Das Mügeln Personal verfolgte dies mit Freude. Routiniert zeichnete er dazu noch ein stilisiertes Flügelradssymbol an den Wasserkasten und setzte seine Unterschrift darunter.*

*Nach der Eröffnung und den ersten Demonstrationsfahrten blieb Günter Meyer noch etwas unter den Festgästen. Dabei wurde von einem unbekanntem Fotografen auch dieses Gespräch im Rücken eines jungen Eisenbahnfreundes zwischen ihm und dem Autor festgehalten. In einer gewissen Anonymität konnte er das Fest mit Begeisterung erleben.*

Aus Mügeln wurde die Lokomotive 99 1574-5 nach Schönheide Süd gebracht. Sie durfte als erste Dampflok die neuen Schmalspurgleise befahren. Gegen 12.30 Uhr überreichte der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht, Dr. Henkel, dem FHWE e.V. die Betriebsgenehmigung für die Gleise des Bahnhofs Schönheide Süd. Anschließend durchschnitten der damalige Schönheider Bürgermeister Trommer, der FHWE-Vorsitzende Marco Drosdeck, Landrat Matko sowie der LfB Dr. Henkel das weiß-grüne Eröffnungsband. Sachsens Schmalspurbahnen hatten Zuwachs erhalten.

So hatten alle Festgäste und Günter Meyer erneut die Möglichkeit eine (Wieder-)Eröffnung einer Schmalspurbahnanlage zu erleben. Also das ganze Gegenteil von dem, was unser Freund Günter Meyer in den 1960er Jahren miterleben musste. Was lag also näher, als der Mügeln 99 1574-5 zu diesem feierlichen Anlass eine passende Wasserkastenbeschriftung zu geben. Und wer wäre dafür geeignet? Günter Meyer habe ich somit gebeten, als die Lokomotive nach der ersten Befahrung der Gleisanlage am Bahnsteiggleis 2 stand, seinen Gruß anzuschreiben. Nach kurzem Zögern nahm er die Kreide in die Hand. „22.6.2007 1. Fahrt“, das Flügelradssymbol und seine Unterschrift mit dem Zusatz Lokf.i.R. (Lokführer im Ruhestand) zierten die Mügeln Maschine.

Die Präsentationsfahrten der Lokomotive mit dem Rollwagen und die erste Rollwagenverladung für die Festgäste verfolgte er sehr interessiert. An diesem Tag gab es dann für ihn noch die Möglichkeit für viele angeregte Gespräche.

In Ortmannsdorf eine IV K vor dem Empfangsgebäude zu sehen war selbst für Günter Meyer eine Neuheit. Diese Gelegenheit nahm er wahr und reiste mit seiner Familie zum Bahnhofsfest. Am 30. Oktober 2010 stand die 99 516 der Museumsbahn Schönheide auf einem Tieflader im alten Bahnhofsgelände von Ortmannsdorf. Anlass war das 125-jährige Jubiläum der 1951 eingestellten Mülsengrundbahn.





*Ein Erinnerungsfoto an seinen Besuch in Schönheide Süd am 22.6.2007 zusammen mit seiner Frau.*

# In memoriam

## Günter Meyer



Sein Zug hat die Endstation erreicht. So informierten seine Frau Karin und nächste Angehörige die Familie, Kollegen, Weggefährten und die vielen Hobbyfreunde von Günter Meyer über sein Ableben. Friedlich und ohne Schmerzen ist er eingeschlafen, hat den Endbahnhof seines Lebens erreicht. Doch ist es wirklich der Endbahnhof, ist er vielleicht nur umgestiegen? Wir alle können diese Frage niemals beantworten, aber auf die Stationen davor zurückblicken.

Erst 1955 ging ihm, dem am 1. Februar 1927 in Aue Geborenen, sein großer Wunsch in Erfüllung, seine Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn aufzunehmen. Ich erinnere mich an die vielen persönlichen Gespräche mit ihm in seinem Ar-

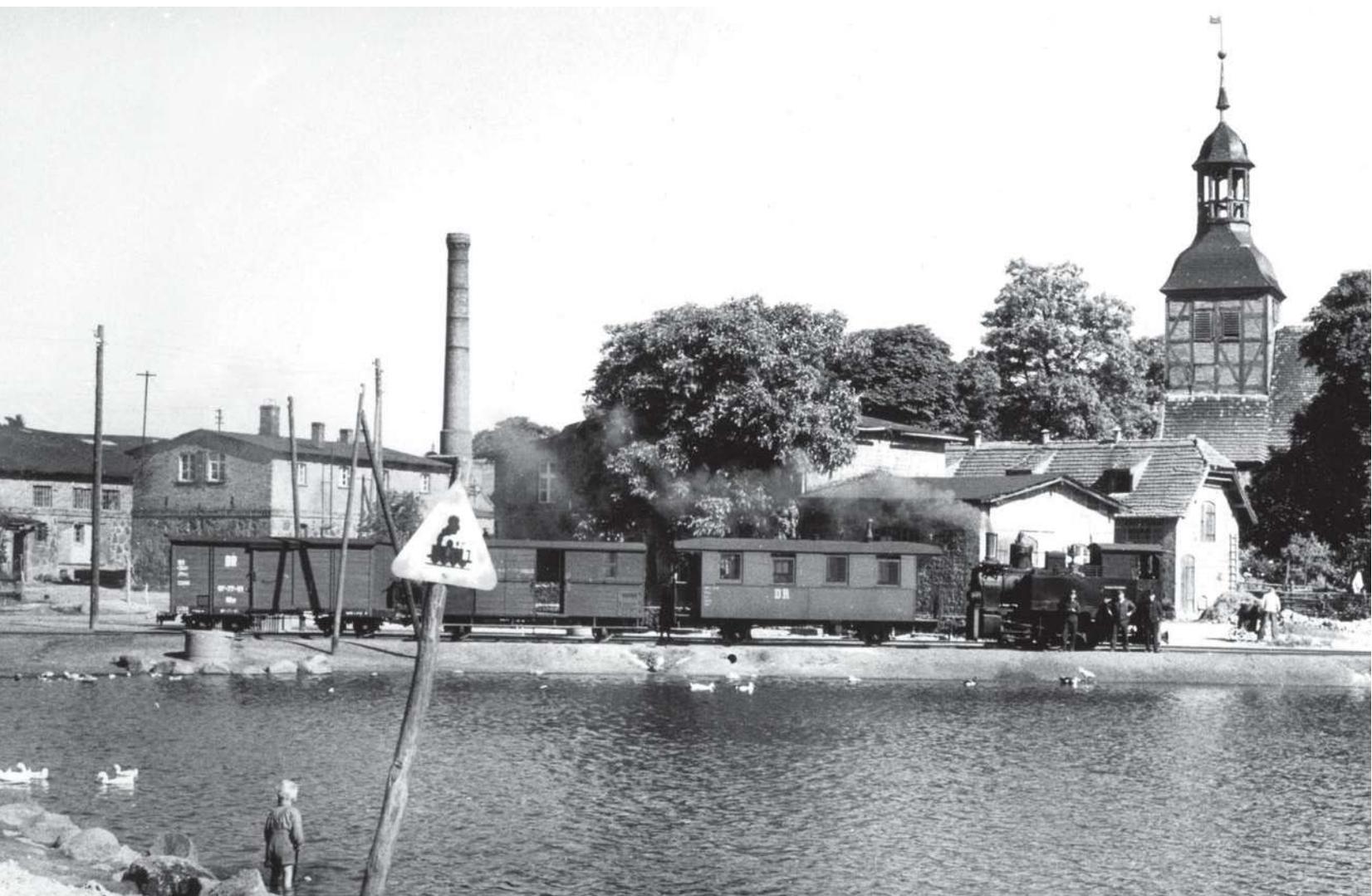
*Die Auer G 12 am Regler in der Hand zu haben war seine größte Leidenschaft, ihre Macht zu porträtieren genau so, wie hier vor Edler Krone. Den dampfgeführten Steilrampen- und Schiebebetrieb mit der G 12 konnte er gerade noch erleben und begleitete den letzten Betriebstag.*

beitszimmer, als er einmal von seinem ersten Arbeitstag erzählte. Im Sommer 1955 rückte er mit der Gleisbaurotte zum Schwellenwechseln am Posten nach dem Bockauer Tunnel aus. Pensioniert wurde er als Lokführer im Rang eines Reichsbahninspektors an einem symbolischen Tag, dem 2. Oktober 1990. Erst für den Betriebsdienst als untauglich eingestuft, hat er bis zum Verkehrsminister Kramer vorgesprochen, um nach Schaffnerjahren, Einsätzen als Zugführer und Lokomotivheizer dann endlich 1970 den Regler in die Hand nehmen zu dürfen. Die Kamera war sein ständiger Begleiter. Nach über zwanzigjähriger Freundschaft habe ich erst 2005 in einem der netten Gespräche über Eisenbahnstrecken, Baureihen und vielen Anekdoten, die er so charmant und immer mit einem resümierenden Lachen schloss, erfahren, was sein erstes Eisenbahnbild war: Ein Lokporträt der meterspurigen I M der Reichenbach-Oberreinsdorfer Bahn. Dort hat er im unteren Bahnhof zum ersten Mal im „toten Winkel der Trapo“ auf den Auslöser gedrückt. Alle Lokomotiven der DR und Konstruktionen der sächsischen Länderbahnen, viele Wagengattungen und Motive aller sächsischen Stationen befinden sich als Bildbeleg in seinem Archiv. Viele hat er mir überlassen. Diese Sammlung zu pflegen brachte mir seine Anerkennung ein. Vom freundschaftlichen Du habe ich aber aus Respekt vor ihm nie Gebrauch gemacht. Er war, nein, ist für mich der Eisenbahnfotograf Sachsens. Ihn als den „Bellingrodt des Ostens“ zu ehren ist gerechtfertigt. Ich denke im Namen vieler Eisenbahnfreunde zu sprechen, dass es ihm dank seines Talents gelang, die Eisenbahn in der Landschaft und mit den Menschen wie kein



*Verlassen wir bei zwei Bildern Sachsen. Zur MPSB entwickelte er eine ganz besondere Liebe. Vor Anklam nutzte er diesen Blick auf die Friedländer Chaussee zu einem Motiv. Jedes seiner Bilder trägt Daten, manche kleine Geschichten!*

*Die Strecke Pasewalk Ost – Klockow hat er im Jahr 1960 besucht. Halt in Züsedom am 24. Juni 1960. Dieses Bild ist wohl der Kleinbahnklassiker Nummer 1 seines Schaffens. Unwiederbringlich, ein Stück Schmalspurbahn-Kulturgut.*





*Heute rollt keine regelspurige Länderbahnlokomotive mehr über sächsische Gleise. Als er 75 558 am 6. Oktober 1965 mit P 4028 in Grünbach porträtierte, war dies „Betriebsalltag“.*

anderer einzufangen. Es war folgerichtig, Günter Meyer am 8. Dezember 2006 für sein eisenbahnchronistisches und fotografisches Lebenswerk mit dem Claus-Köpcke-Sonderpreis zu ehren. Tief bewegt nahm er diese Auszeichnung im Beisein seiner Frau Karin an. Von seinem Wissen zu profitieren ist uns nun leider verwehrt, seine Fotos werden bleiben. Immanuel Kant: „Wer im Gedächtnis seiner Lieben lebt, der ist nicht tot, der ist nur fern; tot ist nur, wer vergessen wird.“ Seine fotografischen Meisterwerke werden uns Günter Meyer nie vergessen lassen, immer wird er unter uns sein, wenn wir mit ihm in die Zeit seiner geliebten Dampfeisenbahn zurückkehren können,

auch in Form dieses MEB-Buchprojekts zu ihm. Dass seine Dienststelle, einst von 40 Betriebslokomotiven geprägt, niedergegangen ist, aufgelöst und abgerissen wurde, zur Branche verkam, hat er, wie sicher einige seiner Kollegen, nie verschmerzt. Es war ein Stück seines Lebens, Zentrum seiner verantwortungsvollen Tätigkeit und Quell seiner Leidenschaft.

Am 17. November 2015 fand auf dem Auer Nicolaifriedhof die Trauerfeier für Günter Meyer statt. Verwandte, Bekannte, ehemalige Kollegen und einige seiner Eisenbahnfreunde nahmen an diesem Tag Abschied von einem geschätzten Menschen. Eine besondere Ehrung des Verstorbenen hatte



*86 1333-3 steht am 17. November 2015 in Aue zur Verabschiedung von Günter Meyer bereit. Sicher wird er auch einmal den Regler dieser Lokomotive in der Hand gehalten haben. Die Lokomotive ging kurz vorher in das Eigentum der Pressnitzalbahn GmbH über und Sachsen hatte nach vielen Jahren wieder eine betriebsfähige Maschine dieser Baureihe. Das Personal wurde mit einem Anruf informiert, zu welchem Moment der lange Abschiedspfeiff des Kondolenzzuges ertönen sollte.*

*In den Morgenstunden des 17. November 2015 ist die 86 1333-3 der Pressnitztalbahn GmbH von Glauchau nach Aue gefahren. Am Abend vorher wurde im Glauchauer Lokschuppen beidseitig eine Wasserkastenbeschriftung mit Schlammkreide aufgetragen. „In tiefer Trauer um Günter Meyer \* 1.2.1927 † 11.11.2015“ war auf der Lokführerseite zu lesen. „In Gedenken an Günter Meyer“ auf der Heizerseite. Vor dem Beginn der Trauerfeier erreichte die Maschine das Anschlussgleis zur Auer Nickelhütte und konnte dort unterhalb des Friedhofes warten. Während der Überführung von der Abschiedshalle zur Kapelle ertönte dann der lange Abschiedspfeiff für Günter Meyer. Neben der Familie und Bekannten nahmen Kollegen und Eisenbahnfreunde Abschied. Unter den Gästen waren (von links) Mario Wolf (Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH), Stefan Rasch (hinten stehend, Chronist der Mülsengrundbahn), Helge Scholz und Rainer Heinrich (Autoren und wie viele Gäste langjährige Eisenbahnfreunde des Verstorbenen), Axel Schlenkrich (VSE-Geschäftsführer) und Torsten Hahn (IG Preßnitztalbahn, Vorstandsmitglied).*



die Pressnitztalbahn GmbH im Zusammenwirken mit der IG Preßnitztalbahn und den in Glauchau die 86 1333-3 betreuenden und weiteren Eisenbahnfreunden vorbereitet. Am Tag der Trauerfeier erreichte die mit Wasserkastenbeschriftungen versehene, gerade wieder nach Sachsen zurückgekehrte Einheitslokomotive 86 1333-3 mit dem Kondolenzzug Aue. Die Lokomotive wurde unterhalb des Nicolaifriedhofs auf dem Anschlussgleis der Nickelhütte abgestellt. Vor Beginn der Trauerfeier ertönte als Abschiedsgruß ein minutenlanges Lokomotivpfeiff. Familie Meyer und die anwesenden Trauergäste erlebten einen hochemotionalen Moment.

Diese Geste seiner Jöhstädter Freunde und aller daran Beteiligten, die Ehrerbietung mit einer solchen Verabschiedung eines Dampflokführers und engagierten Eisenbahners wird unvergessen bleiben.



*Die Fotosammlung hat Günter Meyer mit seinem Umzug nach Zwickau in die Hände seines Sohnes Manfred übergeben, der sie vertrauensvoll verwaltet. Alle Bildkästen sind genau mit der Inhaltsangabe beschriftet. Manfred Meyer zieht hier nur einen der Archivkästen zur CA-Linie aus dem Archivschrank. Über 1800 Aufnahmen sind allein von dieser Linie vorhanden, bei der Günter Meyer in sein Berufsleben als Eisenbahner startete. Die Ordnung und übersichtliche Aufbewahrung der Aufnahmen war und bleibt oberstes Gebot.*

# Die Sammlung bleibt in verantwortungsvollen Händen



Im Jahr 2010 wechselte Günter Meyer altershalber seinen Wohnsitz. Die Wohnung am Auer Wettiner Platz im dritten Obergeschoss mit den vielen Stufen wurde immer mehr zu einer körperlichen Belastung. So wurde im Familienrat die Idee geboren, dass er mit seiner Frau in die Nähe seines Sohnes Manfred nach Zwickau ziehen könnte. So war eine optimale Betreuung möglich. Ohne Zweifel eine schwierige Situation, seine geliebte Heimatstadt Aue im hohen Alter verlassen zu sollen. Es war eine vernünftige Entscheidung, in eine kleinere Wohnung umzuziehen und die Nähe der Familie zu wissen. Das bedeutete natürlich auch, dass die große Sammlung mit umziehen musste. Eine weitere Aspekt, der bedacht werden musste. Auch dafür wurde innerhalb der Familie Meyer eine

*Anhand der Streckenkürzel und der Lage jeder Station bzw. des zu suchenden Streckenpunktes konnte Günter Meyer in seinem Archiv jedes Bild sofort finden. In der gleichen Reihenfolge wie die Fotokisten liegen die jeweiligen Negativtaschen. Die beiden Motive vom Abschiedszug Meißen Triebischtal – Wilsdruff und der Zugkreuzung in Tannenbergstal sind demzufolge bis heute in den Archiven zur WG-Linie und der CA-Linie zu finden. Auf der Rückseite sind Zugnummern und das Datum der Aufnahme notiert. Zu manchem Motiv gibt es noch ergänzende Fakten.*





*In Notizbüchern hat Günter Meyer alle seine Dienste notiert. Diese Jahresausgaben verraten aber noch viel mehr. Er hat sie auch für Notizen seiner Exkursionen benutzt. Darin zu lesen ist ein Abenteuer für sich. Als ein Beispiel ist das Buch Jahrgang 1966 aufgeschlagen. Am 17. Juli war er in Sayda. Auf einer Seite skizzierte er den Gleisplan des Endbahnhofs. Unten sehen wir Günter Meyer an seinem neuen Arbeitsplatz in Zwickau.*



gute Lösung gefunden. Manfred Meyer und seine Frau richteten dafür in ihrer Wohnung ein Archivzimmer ein. Dort hinein zog ein Großteil des Archivs um. Den Umzug der Sammlung von Aue nach Zwickau hat Günter Meyer aktiv begleitet. In mehreren Fahrten wurden die vielen Archivkästen mit dem Auto zu ihrem neuen Standort geschafft. „Papier ist geduldig“ sagt ein geflügeltes Wort. Papier ist auch schwer, wissen alle die über kleine Bibliotheken verfügen, die Zeitschriften archivieren oder eben auch Fotografien sammeln. Alle haben zusammen den Umzug der Eisenbahnsammlung vor dem eigentlichen Umzug gemeinsam gemeistert. So standen die vielen Fotos, Bücher und Dokumente weiterhin in der Nähe. Beim Einrichten der Archivräume erklärte Günter Meyer seiner Familie im Detail das Ordnungssystem. Es wurde schon einmal angesprochen, wie erstaunlich es war, dass er immer den kompletten Überblick hatte. Anhand der Streckenkürzel findet man sich zurecht. Diese muss man natürlich kennen. Für einen sächsischen Eisenbahnfreund kein Problem. Trotzdem galt es für seinen Sohn einiges hinzuzulernen. Geduldig erklärte Günter Meyer beim Einrichten des neuen Sammlungszimmers sein Archivierungssystem, wo entsprechende Negative zu den Fotos zu finden sind und wie neben dem Streckenarchiv das sehr große Fahrzeugarchiv aufgebaut ist. Oft war nach dem Umzug sein Vater bei Manfred Meyer in der Wohnung. Sie haben zusammen Fotos angeschaut, die damaligen gemeinsamen Reisen und Erlebnisse Revue passieren lassen und auch die heute vielen Veröffentlichungen beigelegten DVDs zusammen angeschaut. In seiner neuen



***N 9071 nach Hilbersdorf hat in Meinersdorf Einfahrt. Das Bild ist dem System folgend unter der CA-, der SM-Linie und der sächsischen 94 im Archiv zu finden.***

Zwickauer Wohnung hat Günter Meyer einen Arbeitsplatz bekommen. Einen Teil der Sammlung hatte er dadurch bei sich.

Heute verwaltet Manfred Meyer ganz im Sinne seines Vaters die große Sammlung. Sie digital zu erfassen ist eine gewaltige Aufgabe. Dies ist durchaus, nun selbst im Ruhestand stehend, sein großes Vorhaben. In manchen Kisten verbirgt sich nach seinen Erkenntnissen noch völlig unbekanntes Material. Als Verwalter der Sammlung im Auftrag der Familie laufen alle Veröffentlichungsanfragen über ihn. So soll an dieser Stelle auch gesagt werden – alle Rechte der Bildsammlung liegen bei Manfred Meyer. Daran wird sich auch nichts ändern. Vielen Eisenbahnfreunden und Verlagen hat Günter Meyer zu Lebzeiten persönlich gestattet, die von ihm erworbenen Fotos für festgelegte Veröffentlichungen zu nutzen. Andere Aussagen, die Rechte lägen zu Teilen bei Verlagen oder Ähnliches oder seien durch Verkäufe übergeben worden, sind einfach falsch.

Die Sammlung von Günter Meyer sollte man als ein sächsisches Kulturgut bewerten. Sie bleibt unter der verantwortungsvollen Betreuung seines Sohnes erhalten. Wir dürfen uns sicher sein, dass sie nicht das Schicksal manch anderer Fotosammlung erleiden wird. Ganz im Sinne seines Vaters kann diese Fotosammlung auch weiterhin Veröffentlichungsprojekte unterstützen. So eben auch dieses Buch. Der Ausspruch „Dampf bleibt Dampf“ von Günter Meyer wurde als Titel genutzt. Manfred Meyer hat die Anfrage zu diesem Buchprojekt sofort positiv beantwortet. Seine Mitarbeit war eine wertvolle Hilfe. Dafür möchten sich Herausgeber und Autor recht herzlich bedanken.



***Manfred Meyer ist bestrebt, einen Teil der Sammlung digital zu erfassen und unbearbeitetes Material einzufügen. Dies ist oft auch eine Reise in seine Kinder- und Jugendzeit. Die Aufnahmen vom Festzug zum 75-jährigen Betriebsjubiläum der Pöhlwassertalbahn nach Rittersgrün sind schon gescannt worden. Ergänzend fand sich ein kleines Büchlein, in dem Manfred Meyer seine Erinnerungen an diesen Tag, den 5. Juli 1964, niedergeschrieben hat. In Verbindung mit solchen Informationen und den Bildern seines Vaters kann man förmlich selbst dabei sein. So, wie er im Text immer „Vati“ schreibt, hat sich diese liebevolle Formulierung bis heute erhalten.***



*Schließen wir diese Erinnerungen an Günter Meyer und den Querschnitt durch sein fotografisches Schaffen mit einer Aufnahme von seiner so geliebten CA-Linie ab. Von der Blechträgerbrücke der WCd-Linie vor dem großen Wilzschhausviadukt hielt er die Einfahrt der 94 2136 fest. Am 10. September 1966 führt sie den N 9056. So verbinden sich sein Interesse an Schmal- und Regelspurstrecken in gewisser Weise.*

## **Ein großes Dankeschön soll nicht vergessen sein**

Ohne das Einverständnis der Familie Meyer wäre dieses Buch nicht denkbar gewesen. Dr. Manfred Meyer hat im Namen der Familie das Vorhaben unterstützt, einen Blick auf das fotografische Schaffen seines Vaters in Form dieses Buchprojekts zu geben. Viele zusätzliche Details konnten aufgenommen werden, die sonst nicht im Fokus der Öffentlichkeit stehen. Alle Texte wurden Dr. Manfred Meyer vorgelegt und vom ihm autorisiert. Den Herstellungsablauf unterstützte er u.a. weiter mit dem Scannen von Originalaufnahmen aus Günter Meyers Fotosammlung.

Weiterhin soll für die Unterstützung dieses Buchprojektes Reiner Scheffler, Wolf-Dietger Machel, Wulf Krentzin, Karl Wolf, Holger Drosdeck, der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen und SSB Medien ein Dank ausgesprochen werden.





# Dampf bleibt Dampf

## Mit Günter Meyer durch Sachsen

Das vorliegende Buch erhebt zwar nicht den Anspruch, eine umfassende Biographie eines weit über die Grenzen seiner Auer Heimatstadt bekannten Dampflokführers, Eisenbahnhistorikers, Fahrzeugkenners und Eisenbahnfotografen zu sein.

Dennoch: Kein anderer als Günter Meyer steht im Mittelpunkt; ein Eisenbahner und sein von der Eisenbahn geprägtes Leben. Das Buch ist in erster Linie ein Querschnitt seines Schaffens, mit dem er seine geliebte Dampfeisenbahn in Sachsen im Bild festgehalten hat. Und das konnte er wirklich perfekt. Sie sind bei diesem ungewöhnlichen Werk eingeladen, den Dampflokführer und Eisenbahnfreund Günter Meyer näher kennen zu lernen. Freuen Sie sich, mit Bildern und Geschichten auf seine Eisenbahnabenteuer mitzukommen und zu den aufgenommenen Betriebssituationen weitere teils ungewöhnliche Informationen zu erhalten.

ISBN 978-3-8375-1737-8



€ 29,95 [D]