



Das fotografische Schaffen von Günter Meyer ist nicht nur auf die Fotografie von Zügen und Streckenabschnitten fokussiert. In einem Winkel seines Schaffens war er auch der berühmte Sammler und Jäger. So wollte er von jeder sächsischen Bahnstation, die zu seiner Arbeitszeit in Betrieb war, ein eigenes Motiv aufnehmen und von den bereits stillgelegten und abgebauten ein Bilddokument in seiner großen Sammlung wissen.

Im ersten Band der nun zur Trilogie aufgestiegenen Buchreihe „Dampf bleibt Dampf“ wurde schon einiges zu Günter Meyers Aktivitäten als Fotoamateur und späteres Mitglied Nummer 1 im Fotozirkel des Bahnbetriebswerkes Aue berichtet. Als er 1955 bei der Deutschen Reichsbahn seine Tätigkeit nach der Arbeit als Radiometrist bei der SDAG Wismut begann, herrschte auf Bahnhöfen, Gleisanlagen und Kunstbauten Fotografierverbot. Erst in den späten 1970er-Jahren lockerte sich dieses Verbot, wobei es für den normalen Eisenbahnfreund so gut wie unmöglich war, in das Heiligtum des Dampfeisenbahnbetriebes, die Bahnbetriebswerke, einen Schritt setzen zu können, geschweige denn mopsfidel mit der Kamera im Anschlag dort herumzuströmen.

Hier hatte Günter Meyer als Reichsbahner gute Karten. Seine Tätigkeit im Fotozirkel, wobei er das einzige offizielle Mitglied war, gab ihm Gelegenheit, den Alltag seiner Kollegen festzuhalten, sprich, die Aufnahmen könnten mit ihrer Vielseitigkeit der Motive beitragen, für den Eisenbahnerberuf zu werben und allgemein für die Öffentlichkeitsarbeit der Deutschen Reichsbahn



Die 86 048 erhielt als letzte Lok in der Werkstatt des Bw Aue eine Bedarfsausbesserung L0. Günter Meyer hat den Grund der Aufnahme zusätzlich um die Rauchkammertür herum angeschrieben. Werkmeister, Lokschlosser, Klempner und Schweißer haben sich für den historischen Moment an der Lok versammelt.

Im April 1967 entstand die Aufnahme der Lokschlosser und Werkmeister der Brigaden I und IV vor der 86218.

Im Bw gab es eine Lokputzerin. Karin Strauß ist 1967 bei ihrer Arbeit aufgenommen worden. Arbeitsbedingungen, die kaum mehr denkbar sind, bei Wind und Wetter, egal in welcher Jahreszeit strahlte sie die Maschine vor ihren nächsten Einsätzen ab.

1956 wurde das Bw Schwarzenberg aufgelöst. Das Abschiedsfoto mit der Belegschaft, fotografiert von einem Herrn Röhlig vor der Anlieferung, reproduzierte Günter Meyer und erhielt es so der Nachwelt.





Volldampf nach Aue



Beginnen wir die Reise mit Günter Meyer auf seiner Stammstrecke im Bahnhof Chemnitz Süd. Die Station, bis 1905 Altchemnitz genannt, war beim Bau der CA-Linie der Ausgangspunkt der Strecke. Die zwei Kilometer bis zum Chemnitzer Hauptbahnhof verläuft die Strecke neben der DW-Linie. Bleiben wir beim Begriff Chemnitz, den Günter Meyer lieber auf seinen Aufnahmen notierte, als das der Stadt von 1953 bis 1990 übergestreifte Karl-Marx-Stadt.

„Süd“, mit dem Bahnsteig im Bogen und dem langen Bahnsteigdach, verführte Günter Meyer immer wieder, zur Kamera



Den Bahnsteig der Station Chemnitz Süd mit dem langen Bahnsteigdach nahm er ge-
konnt ins Bild. Es wurde durch
die Mitte der 1980er-Jahre in
den Plandienst zurückgekehr-
ten Reko-50 belebt. Heute
kommt hier nur noch sehr
selten eine Dampflok vorbei.
Am 22. Juli 1986 gelang das
Motiv vom P 18617 von einer
besonderen Position aus. Es
soll gleich gezeigt werden wie.
Der Mast des Ausfahrsignals
B in Richtung Chemnitz Hbf
wurde dafür erklommen.
Die Aufenthaltszeit des
P 18617 reichte aus, um vorher
noch das Bild durch die Holz-
konstruktion des Bahnsteigda-
ches vom angekommenen Zug
zu machen. Nach Durchfahrt
und Halt des P 15654 nach
Stollberg am hinteren Bahn-
steigende lief er zum Brücken-
geländer hinüber, von wo der
Blick auf beide Züge möglich
wurde.
50 3646-2 porträtierte er am
6. Dezember 1986 vor dem
P 18617 mit einem extra einge-
legten NP 15-Negativfilm. Eine
stimmungsvolle, feinkörnige
Nachtaufnahme entstand.

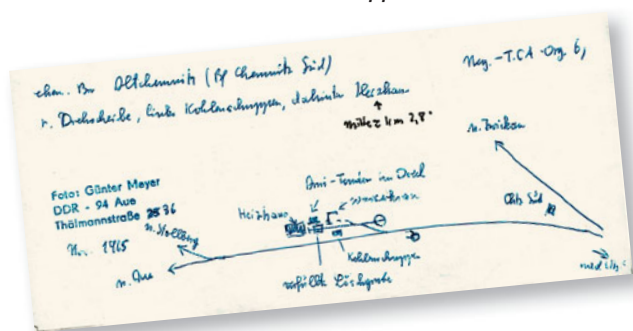




Lgg 58259 von Calau nach Meinersdorf verlässt am 29. April 1987 gleich Chemnitz Süd. Noch steht das Signal F auf Hp 0 und Günter Meyer kann ein Bild vom eigenen Dienst machen.



Zwei Motive aus dem Bereich der früheren Lokbehandlungsanlagen in Chemnitz Süd. Da Günter Meyer auf seiner Skizze von einem Heizhaus spricht, muss die Zeit vor 1960 betreffen. Rechts ein alter Tender einer PLM-140G576 neben dem noch stehenden Wasserkran. Das linke Gleis führte in den Schuppen.



zu greifen. Da waren die stimmungsvollen Nachtaufnahmen zur Herbst- und Winterzeit und die außergewöhnlichen Fotostandorte zu nennen. Die Trennung in den Personen- und Güterbahnhofsbereich ermöglichten es, die Eisenbahnfotografie in zwei Themen zu teilen. Dazu kam noch, die um 1966 schon langsam verschwindenden Relikte der frühen CA-Historie festzuhalten. Er nutzte es, zwischen den Gleisen herumzustreifen, das alte Bw zu erkunden und die für „Süd“ markanten acht „Sägezufahrten“ zu den Ladebuchten des großen Versandschuppens aufzunehmen. Wie so oft verraten die Notizen und festgehaltenen Gleispläne auf den Rückseiten seiner Aufnahmen wertvolle Informationen.





Schauen wir im Sommer 1963 zusammen mit ihm von der Lok auf die im Gleis 4 wartende 94 2112 . Rechts die sogenannten „Zähne“ zu den Ladebuchten des Versandschuppens. Die eigenwillige Anlage kam durch die 1924 zwingend nötige Erweiterung der Güterschuppenkapazität zustande. Links erkennen wir gerade noch den Kohleschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Chemnitz Süd aus der Gründerzeit der CA-Linie. Am 31. Juli 1985 entstand mit einer 50 vor dem N 64 354 ein Motiv, was in die Gegenrichtung nach Aue zeigt. Rechts das Fahrdienstleiterstellwerk 2, links die aus dem Gleis 5 führenden „Zahngleise“ (was durchaus eine Modellumsetzung wert wäre).





Am 13. August 1965 findet dieses Dampfspektakel mit dem P 1713 statt. Beim Personenzug von Muldenberg nach Chemnitz fährt Günter Meyer auf einer 86. Als Schublok ist eine G 12 angehängt. Mit Volldampf geht es hier nach dem oberen Bahnhof Löbnitz in den 180-Grad-Streckenbogen.

Zehn Jahre später ist die Dampflokkherrlichkeit noch nicht verschwunden. N 65351 wartet mit Vorspannlok 58 2051-9 und Zuglok 86 1444-8 die Ankunft des P 18612 ab. Am 30. August 1975 noch Normalität.





52 5669 rollt vor einem umgeleiteten Güterzug am 19. September 1969 in Löbnitz unterer Bahnhof ein. Neben der Lok das Ausfahr-signal B. Es trägt wie das Ausfahr-signal C einen so genannten negativen Signalflügel. Die in Blickrichtung Chemnitz hinterm Signal stehenden Gebäude der Gießerei lassen die Flügel so für den Lokführer zur schnellen Erkennbarkeit optisch besser hervortreten.

Links ein Motiv vor der Station in der Gefällstrecke aus dem Jahr 1955 mit der angesprochenen Leig-Einheit. Dreimal konnte er den Zug zwischen Löbnitz oberer Bahnhof und Aue aufnehmen.



Im weiteren Verlauf fällt das Streckengleis förmlich von der Zwönitzer Hochebene hinunter nach Löbnitz. Kurz vor dem oberen Bahnhof macht die Strecke vom Posten 42 bis zur Bahnhofseinfahrt fast eine „Stadionrunde“. Vom Kilometer 38 in der Nähe des Postens 40 vollführt die CA-Linie über den oberen zum unteren Bahnhof Löbnitz auf einer Länge von fast sieben Kilometern bis zum Posten 47 eine große Serpentine. Im 180-Grad-Streckenbogen vor dem oberen Bahnhof haben die beiden Brüder Motive über Motive festgehalten. Vom Streckenrand über Panoramablicke, eine Menge an Betriebsszenen, die Anschlussbedienung, das Auftauen von Riegelleitungen mit der Planlok bis zu Schnappschüssen von Zug- und Schublokomotiven reicht der gewaltige Bilderbogen über 25 Jahre Streckengeschichte. Ostern 1955 kommt ihm sogar ein Leig mit der 75 264 vor die Linse. Gut 135 m Höhenunterschied liegen zwischen Zwönitz und dem unteren Bahnhof Löbnitz. Der Portalkran der



Drei Maschinen stehen an der Auer Bekohlung. Vorn die Betriebslok 50 3659-5. Dahinter die 86 1001-6. Es folgt als letzte Lok die Schleppender-T3 aus Dresden, die in Schwarzenberg zur gleichen Zeit auf dem dortigen Bahnhofsfest zu Führerstandsmitfahrten eingesetzt war. Manchem Eisenbahnfreund gelang es, die Fahrt der Lok zum Restaurieren nach Aue aus einem entgegenkommenden Zug aufzunehmen.

Das große Fest **75 Jahre** Bahnbetriebswerk Aue



2,05 Mark, um offiziell ins Heiligtum der Auer Dampflokkära zu gelangen? Das ließ die Eisenbahnfreunde nicht lange überlegen. Dampflokkapade, Souvenirshop - pardon, damals -stand, eine Fotoausstellung und die Chance, die Dampflokkunterhaltung am Bekohlungsgeis einmal ungestört aus nächster Nähe betrachten zu können, lockten Kind und Kegel in das Gelände.

Acht Jahre nach den Feierlichkeiten zum 100-jährigen Bestehen der CA-Linie eine weitere Gelegenheit, die Auer Dampflokkherrlichkeit vorzustellen. In der historischen Lokschau wurden die dann mehrere Jahre später immer wieder gern präsentierten Maschinen gezeigt. Den meisten Besuchern wird aber gar nicht bewusst geworden sein, dass mit je einer Vertreterin der Baureihen 58, 86 und 94 hier wirklich einst in Aue stationierten Baureihen zu sehen waren. Die Nossener und Glauchauer „Ulbrichtloks“ 35 1113-6 und 58 3047-6 und der Karl-Marx-Städter Rollwagen, die 38 205, bereicherten die Schau. Der Rest „der Kandidaten“ stand am Eröffnungswochenende der Auer Ausstellung im wenige Kilometer entfernten Schwarzenberg. Sachsenstolz 19017, die 57 3297 oder die 03 001 hatte man da aufgestellt. Dort feierte man 100 Jahre Eisenbahn von Zwickau nach Johannegeorgenstadt. Am 3. Juli 1983 passierte der Sonderzug mit der 50 849 den Bahnhof von Aue. So führten beide Veranstaltungen teilweise ineinander.

Den Eisenbahnfreunden war es recht. In aller Ruhe konnten sie auf der Zufahrt zum Heizwerk neben den beiden Kohlelade-

Am 5. Juli 1983 porträtiert er den Rollwagen aus der Drehscheibengrube heraus. Nicht umsonst wählte er diesen Platz und wartet genau auf den richtigen Moment, als 50 3659-5 mit dem N 65355 Aue – Hilbersdorf in Aue ausfuhr.





Günter Meyers Bruder Hartmut war bei der Lokausstellung mit dem Diafilm unterwegs. Der UT 18 lieferte zum Glück keine farbstichigen Dias. Oben nahm er seinen Bruder auf der 50 3659-5 auf. Unter dem Führerhausfenster war eine kleine Girlande angebracht.

Die Bäume neben den Aufstellgleisen ließen einen kleinen Schatten auf die Rauchkammerpartie der 94 2105-8 fallen.

Die Eintrittskarte.



gleisen 54 und 55 zur Lokausstellung an der neuen 20-Meter-Scheibe nach hinten laufen. Das Herz des Bahnbetriebswerkes, der große Rundschuppen, war aber nicht zugänglich. Der liegt neben der SZ-Linie und vor dem Damm, der das Gelände förmlich einschließt, der CA-Linie. Doch die Eindrücke von hier auf dem Gleis 54 stehenden Betriebslokomotiven waren schon beachtlich. Ein Jahr vorher, konkret am 1. Juni 1982, erlebte der Dampflokeneinsatz rund um Aue einen Neubeginn. Der sich immer weiter verschärfenden Energiekrise sollte mit der Wiederinbetriebnahme einiger Dampflokotiven entgegengewirkt werden. Die UdSSR verteuerte ihre Erdölimporte. Hilbersdorfer Maschinen wurde so von Auer Personal besetzt. Dieser volkswirtschaftlichen Situation war auch der Einsatz der Baureihe 86 auf der Stichstrecke nach Crottendorf geschuldet. Lok 86 1001-6 stand zur Zeit des Auer Jubiläums im Planeinsatz und war noch keine Ausstellungslok.

Einige Maschinen der Lokausstellung konnten über angestellte Treppen erstiegen werden. Davon hat man regen Gebrauch gemacht. Entgegen anderen Ausstellungen haben hier die Gäste nicht versucht, die Lokomotiven regelrecht zu stürmen. Dies geschah beispielsweise bei einer Radebeuler Ausstellung. Darüber hat sich sogar der „Modelleisenbahner“ mit einem Foto eines jungen Gastes, der auf dem Kesselscheitel einer Schleppenderlok saß, und einem kurzen treffenden Kommentar geäußert und das Fehlverhalten manches Zeitgenossen kritisiert.

Neben den vielen Fotos brachten die Eisenbahnfreunde auch eine kleine Broschüre mit. Solch Mitbringsel stand in hoher Gunst. Die 22-seitige A5-Broschüre entstand in reger Mitarbeit von Günter Meyer. Selbstverständlich sind schon die ersten Sätze ganz klar vom damaligen Tenor geprägt. Das ließ sich nicht verhindern. So hat sich Günter Meyer auf die historischen Ka-



Die Auer 50 3659-5 wird nun bekohlt. Der Greifer schwebt über den Tender der Maschine und wird gleich ausgeleert. Hinter der 50 steht die 86 1001-6 und als dritte Lok die aus Dresden herangebrachte 89 6009. Sie hatte aber mit der Auer Festveranstaltung gar nichts zu tun. Sie kam aus Schwarzenberg zur Bekohlung nach Aue.

Noch ein Blick auf die Lokausstellung zur Morgenstunde, bevor die Zuschauer kommen und kein freier Blick mehr möglich sein wird. Die Schatten der Pappeln liegen zur frühen Stunde noch auf der Eibenstocker Lok, in einer halben Stunde sind sie weg, aber die Leute da.



Am ersten Wochenende der Festwoche wurde parallel in Schwarzenberg das 100-jährige Bestehen der Strecke Zwickau – Johanngeorgenstadt gefeiert. 89 6009 war dort für Führerstandsmitfahrten eingesetzt. Da das Schwarzenberger Bw nicht mehr existierte, musste die Lok zum Kohleladen nach Aue kommen. Gerade schwebt der Greifer über dem Tender der umgerüsteten T3.

pitel konzentriert und einige Bilder aus seiner Sammlung beige-steuert. Sie drucktechnisch umzusetzen, war zur damaligen Zeit nicht so einfach wie heute. Reproduktion mit Rasterblenden fertigten die Druckhäuser an und Farbaufnahmen waren ohnehin ausgeschlossen. Das mit einer staatlichen Druckgenehmigung in wenigen tausend Exemplaren (schätzungsweise 2000) aufgelegte Heftchen ist noch heute ein begehrtes Sammelobjekt.

Neben der Broschüre zur Auer Bw-Geschichte von 1908 bis 1983 konnten am Stand eines Sonderbahnpostamtes frankierte oder einfache Briefumschläge mit einem Sonderstempel entwertet oder bedruckt werden. Als Logo war dort die Seitenan-





Ankunft in „Süd“ jenseits der WCd

In Schönheide Süd trifft die CA-Linie ein zweites Mal nach Meinersdorf auf eine Schmalspurbahnstrecke. Der zweite Schönheider Bahnhof im Muldental stellt dabei eine Übergangsmöglichkeit für Güterwagen von der CA- zur WCd-Linie her. Vom oberen Ort schauken die Schmalspurbahnzüge ins Tal





Vom Damm der WCd-Linie vor dem Brückenkopf des großen Wilzschhausviaduktes blickt er am 10. September 1966 auf den in Schönheide Süd einfahrenden Güterzug N 9056. In Mengen wird wieder einmal Stamm- und Schnittholz für die Schönheider Bürstenindustrie angeliefert. Die Wagen gelangen später auf die schon bereitstehenden Rollwagen mit dem Ziel der Anschlussbahnen von Flemming in Oberschönheide am Bahnhof Schönheide West und der „Geg“, der Bürstenfabrik Stützengrün.

Links oben fährt 86 027 in Richtung Schönheide Süd. Das Einfahrsignal steht noch auf Halt. Dahinter dampft Gmp 11642 von Schönheide Mitte nach Schönheide Süd über den großen Viadukt.

P 15690 erreicht am 15. Mai 1975 den Bahnhof Schönheide Süd. Hier befährt er gerade die Muldenbrücke.

herunter. Dabei wird mit dem großen 167 m langen Wilzschhausviadukt das breite Muldental und die CA-Linie überbrückt. Diese Brücke war das Eingangstor zu einer bemerkenswerten Bahnstation. Das Zusammentreffen der beiden Spurweiten hier unten im abgelegenen Ortsteil Wilzschhaus war ein kleines Eisenbahnparadies.

Schon bei der Anfahrt hatte Günter Meyer, wie in Eibenstock, vorsorglich die Kamera in Bereitschaft. Am 9. September 1968 wurde sein Warten belohnt. Um Haaresbreite gelang es, die Züge beider Spurweiten auf einem Bild festzuhalten.

Das Geschehen auf dem Bahnhof erfasste er zwischen Rollwagengrube und Umladehalle, zwischen den Bahnsteigen der beiden Linien und der Ausfahrt am beschränkten Bahnübergang. Einer der Fernblicke auf das wunderschöne Brückenbauwerk war bereits im Band 1 von „Dampf bleibt Dampf“ großformatig zu sehen und soll hier nicht der Abbildung weiterer Motive im Wege stehen. Einhundert Aufnahmen sind allein vom Regelspurbereich in der Sammlung vereint. Die Anzahl der Schmalspurbahn motive kann durchaus konkurrieren. Es war ihm immer ein besonderer Genuss, durch diesen Bildbestand seiner CA- und WCd-Sammlung zu blättern und Erinnerungen aufzufrischen. Natürlich war er auch gern Ehrengast der Wiedereröffnung der schmalspurigen Gleisanlagen nach dem teilweisen Wiederaufbau durch den FHWE, was auch im ersten Band zu lesen und zu sehen ist.

Nicht jedes Wunschmotiv ließ sich zur Betriebszeit beider Strecken vom Führerstand oder in einer Pause aufnehmen. Von Fototouren nach „Wilzschhaus“ brachte er nicht nur die „banalen Bahnsteigszenen“ mit. Einfahrende Regelspurzüge wurden