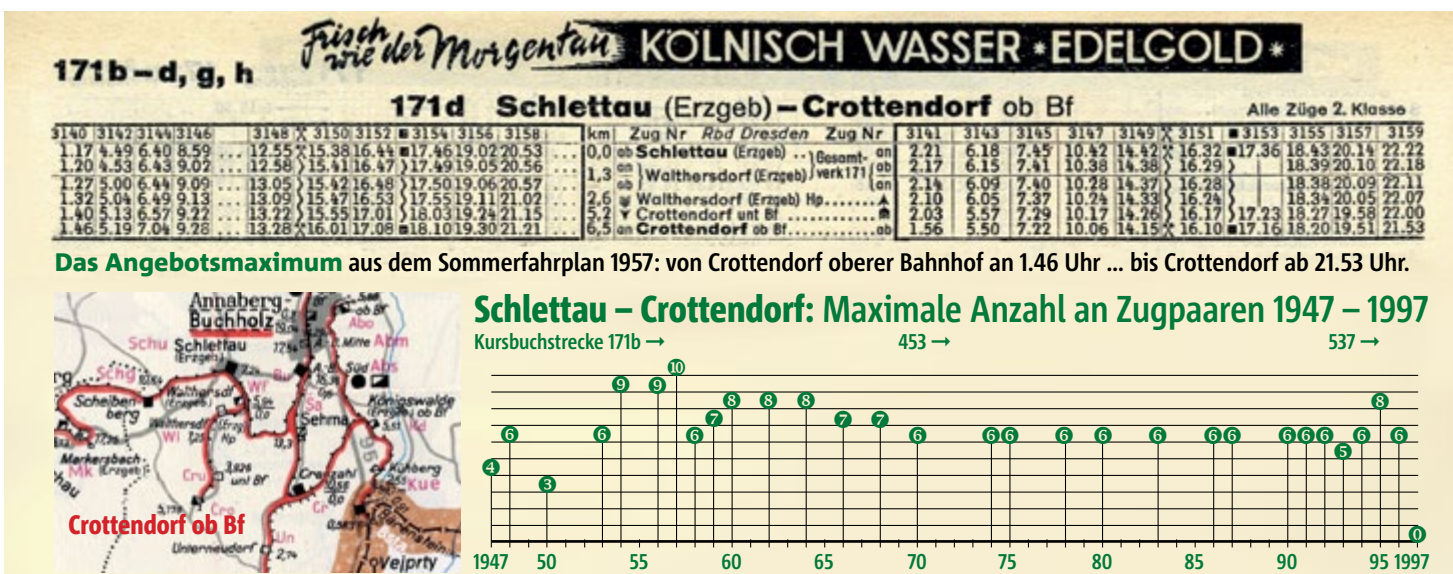


# Aufgewachsen in Crottendorf

Als Menschen und Güter noch auf der Schiene bis ans Ende einer Stichbahn ins Westerzgebirge kamen



Angeregt durch das Essay „Schiene ohne Güter?“ von Joachim Seyferth (**BAHN**Epoche 24) kam mir die Idee, einmal aufzuschreiben, wie das mit den Gütern und der Eisenbahn am Ende einer Stichbahn einst gewesen ist und wie ich es seit den Fünfzigerjahren hautnah erleben durfte. Inzwischen ist eine Generation herangewachsen, welche dies bestenfalls aus frühester Kindheit – oder überhaupt nicht – kennt.

Zunächst ein paar Worte zum Ort selbst. Das Waldhufendorf Crottendorf streckt sich knapp fünf Kilometer entlang der Zschopau, die am 1215 m hohen Fichtelberg entspringt und hier nach reichlich Waldgebiet den ersten Ort durchfließt, der etwa 700 bis am unteren Ende 600 m über dem Meeresspiegel liegt. Vermutlich Anfangs des 13. Jahrhunderts soll es die ersten Siedler gegeben haben. Bereits ab dem 17. Jahrhundert entwickelte sich neben der Landwirtschaft eine handwerkliche Fertigung wie Klöppeln, Gorlnäherei und um 1800 entstanden Industriebetriebe wie Ziegeleien oder Glashütten. Der Bergbau begann mit dem Abbau von Marmor. Weiterhin bot der Wald viele Möglichkeiten, z.B. für Wildhüter, Köhler, Torfstecher. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhun-

derts entwickelte sich auch hier oben die Industrie sehr stark. 1876 wurde die Eisengießerei Martin als erstes großes Werk gegründet. Am 1. Dezember 1889 begann das Eisenbahn-Zeitalter, dem ein weiterer wirtschaftlicher Aufschwung folgen sollte.

Machen wir einen Zeitsprung bis nach dem Zweiten Weltkrieg. Die „Freunde“ und Sieger ließen fleißig Fabrikausrüstungen demontieren, wie auch in einem Zweigwerk der AEG, welches sie danach als Kaserne nutzten. Infolge Aufnahme von Flüchtlingen aus den Ostgebieten war die Einwohnerzahl des Ortes auf etwa 7000 angewachsen. Später pendelte sie sich auf etwa 6000 ein. Bekannt wurde der Ort vor allem durch die „Original Crottendorfer Räucherkerzchen“. Einen weiteren Bekanntheits-Schub gab es ab Mai 1982 mit anderen rauchenden Objekten, den hier für sechs Jahre wieder eingesetzten, letzten und planmäßig verkehrenden Loks der Baureihe 86 (siehe **BAHN**Epoche 06).

Im Jahre 1949 – ich war reichlich ein Jahr alt – zogen meine Eltern mit mir und der Oma in das Mietshaus, welches einen herrlichen Ausblick zum oberen Bahnhof Crottendorfs bot, dem Endpunkt einer 6,5 km kurzen Stichbahn, die in Schletttau beginnend ab Walthersdorf von der Strecke

Zwickau – Aue – Annaberg-Buchholz abzweigte. Mein Vater Max bekam nach der Kriegsgefangenschaft hier die Anstellung als Rangierer. Außer Rangieren hatte er noch weitere Aufgaben: Stückgut und Expressgut annehmen/ausgeben, Stückgutwagen be-/entladen, Weichen schmieren und deren Petroleumbeleuchtung betreuen, Bahnanlagen sauber halten, zu Fuß zum Kohlehändler gehen und ankommende Waggons melden (es gab kaum private Telefonanschlüsse) und im Winter Schnee schippen. Im Schichtwechsel teilte er sich den Dienst mit einem Kollegen. Jeder hatte abwechselnd Dienstag oder Sonntag frei. Während die beiden im Güterschuppen ihren Arbeitsplatz hatten – auch ihr Pausenraum, die „Arbeiterstube“ befand sich dort –, arbeiteten im Bahnhofsgelände der Bahnhofsvorsteher, ein Fahrdienstleiter und eine Frau als Schreibkraft. Die Familien des Vorstehers und eines weiteren Eisenbahners hatten im Obergeschoss ihre Wohnungen.

In den Fünfzigerjahren verkehrten die meisten Züge bzw. Zugpaare (Zeitangaben nur ungefähr): Der Nachtzug gegen 2 Uhr (Lok umsetzen durch das Zugbegleitpersonal, Zug entfiel schon 1957/58), ein Pmg um 5 Uhr, um 7 Uhr, um 10 Uhr (in den



Drei Crottendorfer Bahnhofsbuben vor einer Garnitur sächsischer Abteilwagen, wie sie noch 1968 hier verkehrte. Diese oder ähnliche Waggons nutzte die DEFA damals auch für den Film „Sankt Urban“. Er führt die Zuschauer zurück in die Zeit des Wismut-Uranbergbaus unter sowjetischer Regie: mit konfliktreichen Szenen über und unter Tage und der „Schlacht um die Erhöhung der Produktivität“.

Aufwärts auf den letzten paar hundert Metern dampft 86 121 mit ihrem aus Behelfspersonenwagen gebildeten Zug zwischen dem unteren und oberen Bahnhof durch Crottendorf (Frühjahr 1969).

