
Vorwort

Die vorliegende Broschüre über die Geschichte der elektrischen Meterspurbahn Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal schließt eine weitere Lücke in der Geschichtsschreibung der sächsischen Schmalspurbahnen.

Das Schmalspurnetz Sachsens umfaßte in seiner größten Ausdehnung (1923) 538 km Strecken in 750 mm Spurweite sowie nur 9,5 km Meterspurbahnen. Die hier beschriebene Schmalspurbahn von Klingenthal nach Sachsenberg-Georgenthal war mit einer Betriebslänge von 4,1 km nicht nur die kürzeste sächsische Schmalspurbahn, sie war auch die einzige mit elektrischem Betrieb. Weitere Besonderheiten waren die Einmaligkeit der Fahrzeuge sowie die straßenbahnmäßige Betriebsführung. Ihre Einmaligkeit war jedoch nicht der Grund, daß die Schmalspurbahn Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal nur 47 Jahre alt wurde.

Mit der Fertigstellung der Bahnlinie von Klingenthal zum damaligen Untersachsenberg-Georgenthal erhielt die Gesamtstrecke die Abkürzung „KUG“. Der Endbahnhof Untersachsenberg-Georgenthal wurde 1933 in den zuletzt gebräuchlichen Ortsnamen Sachsenberg-Georgenthal umbenannt. Nachfolgend wollen wir ausschließlich die Abkürzung „KSG“ verwenden, die für „Klingenthal – Sachsen-

berg-Georgenthal“ steht und zur Reichsbahnzeit üblich war.

Unter der einheimischen Bevölkerung haben sich im Laufe der Jahre verschiedene Begriffe und Spitznamen herausgebildet. So wurde die E-Lok mit ihren Güterwagen als die „Gitterrompel“ bezeichnet und die Personentriebwagen hießen „Wilder Robert“. Anlaß hierzu sollen die Neubaustraßenbahnwagen gewesen sein, die wegen ihres großen Achsstandes bei schlechter Gleislage häufig aneckten und die Fahrgäste durcheinanderschüttelten.

Fast 25 Jahre nach Betriebseinstellung wurde mit der Erstellung einer Chronik der elektrischen Schmalspurbahn Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal begonnen. Eine Vielzahl amtlicher Unterlagen zum Betrieb der Bahn ist nicht mehr vorhanden. Auch war es kaum noch möglich, Eisenbahner, die auf der Schmalspurbahn ihren Dienst verrichtet haben, zu befragen. Mit dem lückenhaften und teilweise schwer zugänglichen Archivmaterial konnten nicht alle Gesichtspunkte, die den Inhalt einer Eisenbahngeschichte prägen, berücksichtigt werden.

Für die verständnisvolle Unterstützung danke ich allen, die mit Hinweisen, Unterlagen und Fotos zur Vervollständigung dieser Dokumentation beigetragen haben.