

454.

B e r i c h t

der Finanzdeputation B der zweiten Kammer

über Tit. 57 des Nachtrags zum außerordentlichen Staatshaushaltsplane auf die Jahre 1916/17, den Bau einer dem Personen- und Güterverkehre dienenden elektrischen Bahn mit 1 m Spurweite vom Bahnhofe Klingenthal nach Untersachsenberg (Ergänzungsforderung) betreffend.

Eingegangen am 28. Juni 1917.

(Dekret Nr. 46, Landt.-Akten, Königl. Dekrete.
Mitteilungen der II. Kammer Nr. 71 S. 2011 flg.)

Der Landtag 1909/10 hatte für den Bau einer Schmalspurbahn Klingenthal—Untersachsenberg 790 000 M bewilligt. An dem Grundsätze der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Areals durch die beteiligten Gemeinden sollte zwar festgehalten werden, nur erklärte die Regierung sich damit einverstanden, daß mit Rücksicht auf die allzu großen Opfer, welche den Gemeinden angesonnen werden müßten, diese Bedingung nicht im vollen Umfange erfüllt werden solle. Die steuerlich nicht sehr leistungsfähigen Gemeinden Ober- und Untersachsenberg, Georgenthal mit Steindöbra und Aschberg hatten sich verpflichtet, ihr ursprüngliches Angebot eines Beitrages von 50 000 M auf 100 000 M zu erhöhen, weil sie sonst für die Ausführung des Baues fürchten zu müssen glaubten, die Gemeinden Klingenthal und Brunnöbra aber wollten sich zu Beiträgen nur unter der Bedingung verstehen, daß die Bahn normalspurig gebaut und in absehbarer Zeit nach Muldenberg weitergeführt würde. Aber auch die für den Bau nach langwierigen Erörterungen allein noch in Frage kommende Linienführung mitten durch die dichtbesiedelte Gemeinde Klingenthal und sonstige Geländeschwierigkeiten, besonders bei der Anlage eines Bahnhofes Brunnöbra lösten einen nicht ungerechtfertigten Widerspruch dieser beiden Gemeinden aus, waren sie doch am Bau einer schmalspurigen Stichbahn in einem viel geringeren Maße interessiert, als die hinteren Gemeinden. Eine Einigung schien nicht erreichbar, der Bahnbau selbst auf das äußerste gefährdet. Da regten Klingenthal und Brunnöbra bei der Regierung den Plan einer elektrischen Bahn an und stellten hierfür ihre Elektrizitätswerke, von denen das Klingenthaler im Gemeinde-, das Brunnöbraer im Privatbesitz, zur Verfügung. Die eingeleiteten Verhandlungen führten zu einem Abereinkommen mit dem Staate. Der Landtag 1911/12 stellte die für die Schmalspurbahn bewilligten 790 000 M auch für die elektrische Bahn zur Verfügung.

Die Arealserwerbskosten waren, da die Bahn zur großen Hälfte auf die Staatsstraße zu liegen kommen sollte, auf nur noch 125 000 M veranschlagt. Die Einnahmen aus der elektrischen Bahn berechnete die Regierung auf 42 800 M für den Güter- und 13 400 M für den Personenverkehr, die Verzinsung des Anlagekapitals von 790 000 M mit 2,03 %. Im Jahre 1909 hatte die Regierung den zu erwartenden Überschuß aus der damals projektierten Schmalspurbahn auf 2500 M jährlich berechnet.

Durch den Krieg wurde der Bahnbau in erheblichem Umfange gestört und verzögert, besonders auch durch den Mangel an Material für den elektrischen Ausbau.