

Überschreitungen der Anschläge waren unvermeidlich. Hatte der Landtag 1914/15 schon eine Ergänzungsforderung von 144 000 M zu bewilligen, so werden im Nachtragsetat 1916/17 weitere 182 000 M für Mehrbaukosten nachgefordert. In der Erläuterungsspalte zu Tit. 57 werden sie mit der Steigerung der Baustoffpreise, namentlich bei der elektrischen Ausrüstung, der Steigerung der Löhne, durch nachmalige, für notwendig erkannte Ergänzungen und Verbesserungen in den Bahnhofsanlagen und an den durch die Bahn berührten Straßen, sowie durch den besonderen Aufwand der Erhaltung der Bahnanlagen während der durch den Krieg veranlaßten längeren Liegezeit der Neubaustrecke begründet. Die Deputation hat mit Rücksicht auf die durch den Krieg bedingten Verhältnisse auch diese Nachforderung bewilligen zu müssen geglaubt. Die Gesamtausgaben für die Bahn betragen nunmehr 1 116 000 M. Außerdem haben die beteiligten Gemeinden noch folgende Opfer gebracht, womit jedoch die von ihnen dem Staate gegenüber übernommenen Verpflichtungen noch nicht erschöpft sind:

## Barbeiträge:

Untersachsenberg . . . . .	M 30 000
Georgenthal . . . . .	= 15 000
Obersachsenberg . . . . .	= 3 800
Brunndöbra . . . . .	= 15 000.

## Sonstige Aufwendungen,

deren Wert nach den Angaben der Gemeinden

bei Untersachsenberg . . . . .	M 18 000
bei Brunndöbra . . . . .	= 25 000
bei Klingenthal . . . . .	= 48 000

beträgt.

Klingenthal hat außerdem, um den Strom für den Bahnbetrieb liefern zu können, für den Ausbau seines Elektrizitätswerkes nach seinen Berechnungen 172 000 M aufgewendet, während die Staatseisenbahnverwaltung die in ihrem Interesse von der Gemeinde aufgewendeten Kosten mit nur 155 814 M beziffert.

Die elektrische Bahn ist am 14. Mai dieses Jahres eröffnet worden. Dabei soll anerkannt werden, daß bereits während des letzten langen Winters die Eisenbahnverwaltung eine Güterbeförderung mit einer Dampflokomotive eingerichtet und damit den vom Bahnhof Klingenthal entfernteren Gemeinden eine große Wohltat erwiesen hat. Das, was im Deputationsbericht vom 2. Mai 1910 vorausgesagt worden war, nämlich, daß die Königliche Staatsregierung mit der Eröffnung einer Bahnverbindung nach Untersachsenberg eine große Überraschung erleben dürfte, ist in vollem Umfange eingetroffen. Der Verkehr setzte außerordentlich lebhaft ein, so daß die vorhandenen Wagen ihn zu manchen Zeiten nicht zu bewältigen vermochten und schon wenige Tage nach der Eröffnung mußten weitere Personenzüge eingelegt werden. Die gesamte Bevölkerung von Klingenthal bis Untersachsenberg-Georgenthal ist voll befriedigt über das neu geschaffene Verkehrsmittel und überzeugt, daß weder die Normal- noch die Schmalspur mit nur einem Bahnhof innerhalb der beiden Endstationen dem Verkehr der zusammenhängenden Gemeinden auf dieser 4,1 km langen Strecke in einer so vollkommenen Weise hätte dienen können, als die elektrische Straßenbahn mit ihren vorerst 10 Haltestellen — einschließlich der Endstationen —, auf welchen täglich 7 Personenzüge, Sonntags 9 in jeder Richtung verkehren.

In die allgemeine Freude über die Erfüllung eines lange Jahre gehegten Wunsches fällt für Klingenthal ein Wermuttropfen. Der Stromverbrauch für die elektrische Bahn