

sollte nach den dem Berichterstatter von der Gemeinde Klingenthal gewordenen Mitteilungen ein sehr geringer sein, und für einen aus Triebwagen und Anhänger bestehenden Personenzug, und zwar für Hin- und Rückfahrt nur 1,20 *M* einbringen. Fast sämtliche Deputationsmitglieder setzten Zweifel in die Richtigkeit dieser Ziffer, und auch die anwesenden Herren Regierungsvertreter äußerten Bedenken. Der Berichterstatter erbat sich deshalb vom Gemeinderate Klingenthal schriftliche Unterlagen über den bisherigen Stromverbrauch. Hiernach haben vom 14. Mai bis 13. Juni 1917 verkehrt:

231 Personenzüge,

43 Güterzüge

und in dieser Zeit verbraucht 4725 Kilowattstunden zu 11 *S* = 519,75 *M*, wobei der Höchstverbrauch an einem Tage 21,12 *M* und der niedrigste 8,47 *M* ausmachte, also im Durchschnitt 17,32 und zwar für Personen- und Güterzüge zusammen. Nach den Angaben der Staatseisenbahnverwaltung betragen allerdings die Stromkosten für eine Hin- und Rückfahrt bei Personenzügen 1,45 *M*, bei Güterzügen 5,13 *M*, wobei nicht unerwähnt bleiben darf, daß vorerst der gestaffelte Strompreis noch 11 *S* beträgt.

Weiter hat der Berichterstatter vom Finanzministerium über die Einnahmen bei dem Personen- und Güterverkehr vom 14. Mai bis 15. Juni Angaben erbeten, nach welchen dieselben

4832 *M* für den Personenverkehr und

699 - für den Güterverkehr

betragen. Auf das Jahr berechnet, würde dies eine jährliche Einnahme von

61 176 *M* ergeben.

Treffen die von der Gemeinde angegebenen Ziffern des Stromverbrauches zu, so dürfte die Gemeinde Klingenthal an ihrer Geschäftsverbindung mit dem Staate wenig Freude erleben. Es sind ihr zwar eine Mindesteinnahme von 10 000 *M* aus dem zu liefernden Strom gewährleistet worden, aber der von der Eisenbahnverwaltung geforderte Ausbau ihres Elektrizitätswerkes hat nach den Angaben der Gemeinde 172 000 *M* gekostet, und wenn sie nun nicht mehr als 10 000 *M* für den abgesetzten Strom vom Staate erhält, so kommt sie nicht auf ihre Rechnung. Andererseits ist hieraus die Billigkeit der elektrischen Zugförderung zu entnehmen. — Das, wenn auch nur für eine kurze Zeit zu berechnen gewesene Betriebsergebnis der ersten elektrischen Eisenbahn im Gebirge erweckt berechnete Hoffnungen auf Befriedigung vieler im Lande noch vorhandener Verkehrswünsche. Bedeutet schon der staatliche Kraftwagenverkehr einen hochwillkommenen Fortschritt, so wird die elektrische Straßenbahn als das praktische Personenverkehrsmittel für alle dicht besiedelten Industriebezirke im Lande angesprochen werden dürfen. Und wenn mit dem auch von autoritativer Seite für eine nahe Zukunft wiederholt vorausgesagten Kohlenmangel gerechnet werden muß, so ist die Elektrifizierung der Neben- und Kleinbahnen und die Trennung des Personen- vom Güterverkehr auf ihnen nur noch eine Frage der Zeit. Auf alle Eisenbahnlinien, die nicht dem Durchgangs- oder Fernverkehr dienen, dürfte der elektrische Triebwagen wegen seines geringen Gewichtes und seiner Fähigkeit, Höhenunterschiede leichter zu überwinden, ein sehr geeignetes Betriebsmittel für Personenbeförderung darstellen. Die wirtschaftlichen Aufgaben, welche uns mit Eintritt des Friedens erwarten, verlangen gebieterisch eine Neuorientierung auch auf den Gebieten unseres gesamten Verkehrswezens. Die staatliche Elektrizität ist die Grundlage der zukünftigen Verkehrsformen.

Es wird beantragt, die Kammer wolle beschließen: