

welcher sich wie folgt vertheilt:

zweigleisige Strecken	72 400,20	Gleismeter
eingleisige „	9 243,40	„
Weichen und Anschlusskurven	3 691,00	„
Hof-, Wagenballen-, Werkstatt- und Zufahrtsgleise	6 251,98	„

Se. w. o.

Der Deutschen Strassenbahn-Gesellschaft haben wir an den Gleisanlagen in der Bautznerstrasse zwischen Löwen- und Carlstrasse (332 m einfaches Gleis) das Mitbesitzrecht zum halben Antheil gegen Zahlung der vertragmässigen Entschädigung überlassen, wodurch sich die gemeinschaftlich befahrenen Strecken auf 5462,10 einfache Gleismeter erhöhen.

An grösseren Gleisumbauten und Erneuerungen bestehender Gleisanlagen wurden im Berichtsjahre ausgeführt:

Umbau in der Schillerstrasse	1 684,00	Gleismeter
„ in der Freiburgerstrasse	902,00	„
„ in der Leipzigerstrasse	2 069,00	„
„ auf der Augustusbrücke und dem Schlossplatze	1 228,00	„
„ in der Wienerstrasse-Carolastrasse	725,50	„
„ in der Chemnitzerstrasse	415,80	„
„ zwischen König Albertstrasse und Albertplatz	113,10	„
„ in der Augustusstrasse	161,00	„
„ in der Bautznerstrasse	413,00	„
„ der Wilsdruffer- und Tharandterstrasse in Löbtau	1 147,80	„
„ der Pillnitzer Chaussee in Tolkewitz	414,20	„

9 273,40 Gleismeter

Nachdem sich die bisher benutzte Stossverbindung der schweren Rillenschienen des Phönix XIVc auch mit Halbstoss besonders im Accumulatoren-Betriebe noch nicht als genügend widerstandsfähig erwiesen hatte, sind im verflossenen Jahre nicht nur alle neu verlegten Gleise sondern auch die älteren mit den ausserordentlich widerstandsfähigen Fusslaschen in den Stössen verbunden worden.

Der Gesamtaufwand für diese Bauausführungen beziffert sich einschliesslich der für Herstellung des Bahnkörpers dem Rath zu Dresden vorschussweise gezahlten und noch nicht abgerechneten Mk. 339 580,— auf Mk. 826 852,82.

9243,40
7159,98
76433,38

Ann. = 50,00 Mk

b) Hochbauten.

Durch Abbruch einiger zum ehemaligen Jägerhofe in Dresden-N. gehörigen, vom Staatsfiscus erpachteten Baulichkeiten waren wir gezwungen, auf unserem Grundstück in Mickten den Bau des neuen Bahnhofes energisch zu betreiben.

Da nach den Dispositionen des Stadtrathes die weitere Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf andere Linien noch nicht aufgenommen werden konnte, die Anlage von Pferdeställen auf den kurzen Zeitraum weniger Jahre sich aber nicht lohnte, mussten wir in einem Theile der zur Aufnahme von Motorwagen bestimmten Hallen zunächst einer grösseren Anzahl Pferde gute und gesunde Stallung sowie Lagerraum für Futtermittel schaffen. Mit Rücksicht auf die künftige bedeutende Inanspruchnahme dieses Bahnhofes haben wir gleichzeitig den Bau heller und geräumiger Reparatur-Werkstätten und Arbeitsräume für Schlosser, Lackirer, Stellmacher und Tischler in Angriff genommen und zum wesentlichsten Theile bereits zu Ende geführt. Diese Werkstätten sind mit allen benötigten Hilfsmaschinen,