

Die Bahnanlagen weisen nunmehr folgenden Bestand auf:

	Eigene Anlagen km	Erpachtete Anlagen km	Mitbetriebene und mit zu unterhaltende nichtstädtische Anlagen km	Anlagen für Güterverkehr im öffentlichen Verkehrsraum km	Anlagen für Güterverkehr auf Grund und Boden der Anschluss-suchenden km
Bestand am 1. 4. 1926	263,909	0,592	57,169	3,341	1,999
Zugang bis 31. 3. 1927 . . .	15,255 (= 6 %)	—	3,520	0,087	0,535
Zusammen	279,164	0,592	60,689	3,428	2,534
Abgang bis 31. 3. 1927	0,222	—	—	—	—
Bestand am 31. 3. 1927 . . .	278,942	0,592	60,689	3,428	2,534

Auf dem Bauwerkplatz in der Pfotenhauerstraße wurden auch im Berichtsjahre wieder eine Anzahl

Abzweigungen (eingleisig und doppelgleisig),
Gleis- und Kreuzwechsel und
Weicheneingänge

hergestellt.

B. Oberleitung.

Im Berichtsjahre wurden

5966 laufende Meter Gleichstromspeisefabel von 625 qmm,
2435 laufende Meter Gleichstromspeisefabel von 400 qmm

neuverlegt und rund 29 000 laufende Meter Kupferfahrdraht mit 65 qmm ausgewechselt.

C. Hochbauten.

Am 5. Oktober ist der neue Straßenbahnhof an der Waltherstraße im Zuge der künftigen 2. Straßenbahn-Rundbahn dem Betriebe übergeben worden. Damit sind die schon vor dem Kriege begonnenen und in den letzten Jahren besonders stark betriebenen Erweiterungshochbauten der Städtischen Straßenbahn zu einem gewissen Abschluß gekommen.

Der neue Bahnhof ist der größte von den 10 städtischen Straßenbahnhöfen. Er ist als sogenannter Durchgangsbahnhof angelegt und zeigt eine große Einfahrtshalle von 110 m Länge und 35 m lichter Weite. Daneben liegen 7 Wagenhallen von je 14,3 m Spannweite und 80 m Länge. Die Hallen sind sämtlich in Eisenbeton ausgeführt. Sie bieten Raum für etwa 250 Wagen. Erweiterungsmöglichkeit für weitere 70 Wagen ist vorhanden. Ein den Hallen westwärts vorgelagertes Gebäude dient Betriebs- und Werkstattzwecken und enthält neben anderem auch einen mit allen neuzeitlichen Einrichtungen ausgestatteten Unterrichts- und Vortragsraum für die Fahrshule. Nach der Waltherstraße wird der Bahnhof durch eine Gruppe von 6 Wohnhäusern abgeschlossen, die insgesamt 44 Wohnungen und Läden im Erdgeschoß enthalten. In diesen Häusern sind außerdem die Verwaltungs- und die Mannschaftsräume untergebracht. Die Bahnhofsbelegschaft beträgt jetzt 470 Mann; sie kann auf über 900 Mann erhöht werden.

Die Lage des neuen Bahnhofs ist eine besonders glückliche. Nur eine Wegelänge von etwa $1\frac{3}{4}$ km (5 bis 6 Fahrminuten) trennt ihn vom Verkehrsmittelpunkt Dresdens, vom Postplatz. Das ist betrieblich und wirtschaftlich ein großer Vorteil. Das Aus- und Einrücken der zahlreichen Züge früh und abends und die tagsüber mehrfach wechselnde Verstärkung des Verkehrs durch Sonderwagen kann sich auf