



Bau der Marienbrücke II, 1900

von Kritikern dieser Lösung beschworene Gefahr, daß sich die Stadt nicht nach Süden und Westen ausdehnen könne.

Die Planung des Hauptbahnhofs brachte besondere Probleme mit sich, da betriebstechnisch ein kombinierter Kopf- und Durchgangsbahnhof benötigt wurde. Für solchen Zweck gab es noch keine Vorbilder. Anfangs, etwa im Jahre 1889, glaubte Klette, mit je sechs Gleisen für Kopfteil und Durchgangsteil auskommen zu können. Bei dieser Gleiszahl war es auf Grund des Platzes zwischen Wiener Straße/Wiener Platz und Bayrischer Straße/Strehlemer Straße möglich, ein der Stadt zugewandtes Empfangsgebäude zu errichten. Als das Verkehrsaufkommen drei Jahre später einer größeren Zahl von Gleisen und auch Bahnsteigen bedurfte, rückte dieses Empfangsgebäude zur Prager Straße zwischen die Durchgangsgleise, und die meisten Dresdner fanden sich forthin damit ab, den Bahnhof durch Nebeneingänge zu betreten.¹⁰⁾ Der Bau wurde im Zeitraum zwischen 1893 bis 1898 errichtet.

Auch abgesehen von den anderen Bahnhofsneubauten (Dresden-Neustadt und Wettiner Bahnhof) fanden imponierende Baumaßnahmen statt. Für den Rangierbetrieb entstand der Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt in Form eines Ablaufberges. Die Dammschüttung reichte bis nach Cotta. Die dazu notwendigen Bodenmassen kamen vom Bau des König-Albert-Hafens im Ostragehege (der Bau lief ebenfalls unter der Regie der Sächsischen Staatseisenbahn) und vom neuen Flußbett der Weißeritz, das von Löbtau nach Cotta neu geschachtet wurde. Auf den nun gewonnenen Flächen entstanden später die Großmarkthalle, das Eiswerk und Kühlhaus und die Zigarettenfabrik Yenidze.